GROUPE RENAULT

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

INCLUANT LE RAPPORT FINANCIER ANNUEL 2018

ÍNDICE

MENSAJES DEL PRESIDENTE Y DEL DIRECTOR GENERAL 3

GOBERNANZA Y COMITÉ EJECUTIVO DEL GRUPO 6

MODELO DE NEGOCIO DPEF-A 8

PRESENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO 2017-2022 9

CIFRAS CLAVE 12

UN GRUPO, 5 MARCAS 14

01 El Grupo Renault 17
- 1.1 Presentación de Renault y del Grupo 17
  - 1.1.1 Los órganos de dirección a 1 de abril de 2019 17
  - 1.1.2 Cifras clave 18
  - 1.1.3 Hechos destacados de 2018 para la financiación de ventas 20
  - 1.1.4 Principales actividades del Grupo 20
  - 1.1.5 La financiación de las ventas 46
  - 1.1.6 Información sobre las principales filiales y organigrama detallado del Grupo 50
  - 1.1.7 Historial del Grupo 56
- 1.2 La Alianza 58
  - 1.2.1 Presentación general 58
  - 1.2.2 Historial 58
  - 1.2.3 Funcionamiento de la Alianza en 2018 60
  - 1.2.4 Sinergias: una forma de medir las ventajas de la cooperación 64
  - 1.2.5 Evolución de la convergencia 64
  - 1.2.6 Cooperaciones estratégicas 64
  - 1.2.7 Resultados comerciales e indicadores financieros de la Alianza 65
  - 1.2.8 Resultados de Nissan en 2018 67
- RFA 1.3 Informe de actividad de 2018 68
  - 1.3.1 Resultados comerciales 69
  - 1.3.2 Resultados financieros 78
- RFA 1.4 Investigación y Desarrollo 82
  - 1.4.1 El vehículo del mañana 82
  - 1.4.2 Nuevos productos 2018: innovaciones y tecnologías asociadas 88
  - 1.4.3 Palancas de rentabilidad 89
  - 1.4.4 I+D: una organización internacional y convergente 91
- 1.5 El control interno y la gestión de riesgos 93
  - 1.5.1 Dispositivo del Grupo en materia de control interno y de gestión de riesgos 93
  - 1.5.2 Consecución de los objetivos de control interno y de gestión riesgos 97
  - 1.5.3 Marco general de control interno y de gestión de riesgos del grupo RCI Banque 98
- RFA 1.6 Factores de riesgo 100
  - 1.6.1 Factores de riesgo para el Automóvil 102
  - 1.6.2 Factores de riesgo para el grupo AVTOVAZ 115
  - 1.6.3 Factores de riesgo de Financiación de las ventas (RCI Banque SA) 115
- 1.7 Hechos posteriores al cierre 121

02 Renault: una empresa responsable 123
- 2.1 Nuestro enfoque: Mobilize, para la inclusión y la movilidad sostenible 123
  - 2.1.1 Mobilize: la ambición RSC del Grupo Renault 123
  - 2.1.2 La RSC, una tradición bien arraigada 125
  - 2.1.3 Gobierno RSC 126
  - 2.1.4 Normas de referencia y estándares 126
  - 2.1.5 Diálogo con las partes interesadas DPEF14c 129
  - 2.1.6 Plan de vigilancia 131
  - 2.1.7 Declaración de Rendimiento extrafinanciero 133
- RFA 2.2 Movilidad sostenible 142
  - 2.2.1 Movilidad evolutiva 142
  - 2.2.2 Medio ambiente 145
  - 2.2.3 Seguridad vial 184
- RFA 2.3 Inclusión 189
  - 2.3.1 Fomentar la diversidad, favorecer el desarrollo y la participación de los empleados 189
  - 2.3.2 Transmitir conocimientos para el futuro 216
  - 2.3.3 Contribuir al desarrollo y la vitalidad de los territorios 218
  - 2.3.4 Poner la movilidad al alcance de la mayoría 220
  - 2.3.5 Fomentar una red RSC mundial 222
- 2.4 Ética y gobernanza 224
  - 2.4.1 Ética profesional 224

2.4.2 Reforzar el enfoque de compras responsables en la cadena de suministro DPEF15a DPEF15b ... 224
2.4.3 Política fiscal DEPF15c ... 226
2.4.4 Ciberseguridad y protección de datos ... 226
2.5 Anexos ... 227
2.5.1 Anexos sobre la pertinencia ... 227
2.5.2 Anexos laborales ... 229
2.5.3 Anexos medioambientales ... 231
2.5.4 Anexos corporativos ... 242
2.5.5 Calificaciones e índices extrafinancieros ... 243
2.5.6 Informe de uno de los Auditores, designado organismo tercero independiente, sobre la declaración consolidada de rendimiento extrafinanciero contenida en el informe de gestión ... 244

03 La gobernanza de empresa ... 249
Informe sobre la Gobernanza de empresa ... 250
3.1 Composición y condiciones de preparación y organización del trabajo del Consejo de Administración ... 251
3.1.1 Estructura de gobernanza ... 251
3.1.2 Composición del Consejo de Administración ... 255
3.1.3 Lista de cargos y funciones ejercidos por los administradores ... 259
3.1.4 Datos adicionales sobre los administradores ... 279
3.1.5 Organización, funcionamiento y misiones del Consejo de Administración ... 280
3.1.6 Actividad de los comités especializados del Consejo de Administración en 2018 ... 286
3.1.7 Evaluación del Consejo de Administración ... 294
3.1.8 Puesta en práctica de la regla «aplicar o explicar» ... 295
3.1.9 Modalidades relativas a la participación de los accionistas en la Junta General ... 295
3.1.10 Elementos susceptibles de tener alguna incidencia en caso de oferta pública ... 295
3.1.11 Cuadro resumen de las delegaciones en curso en materia de ampliación de capital ... 295
3.2 Remuneración de mandos sociales ... 296
3.2.1 Principios generales de la política de remuneración de los directivos y mandos sociales ... 296
3.2.2 Remuneración del Presidente-Director General en 2018 ... 298
3.2.3 Remuneración del Director General delegado en virtud de 2018 ... 307
3.2.4 Políticas de remuneración de los directivos mandos sociales en virtud del ejercicio 2019 ... 307
3.2.5 Remuneración de los administradores ... 315
3.2.6 Remuneración en acciones basadas en resultados de los mandos directivos ... 317
3.3 Información sobre las operaciones con títulos ... 321
3.4 Dispositivo ético ... 322
3.4.1 Objetivos y normas de referencia ... 322
3.4.2 Actores e instancias ... 322
3.4.3 Hechos destacados de 2018 ... 323
3.4.4 Perspectivas para 2019 ... 324
3.5 Comprobaciones internas de la Dirección de ética y cumplimiento - auditoría de RNBV ... 324

04 Cuentas ... 326
4.1 Informe de los auditores sobre las cuentas consolidadas ... 326
4.2 Cuentas consolidadas ... 330
4.2.1 Cuenta de resultados consolidada ... 330
4.2.2 Resultado global consolidado ... 332
4.2.3 Situación financiera consolidada ... 333
4.2.4 Variación de los fondos propios consolidados ... 334
4.2.5 Flujos de efectivo consolidados ... 335
4.2.6 Notas anexas a las cuentas consolidadas ... 336
4.3 Informe de los auditores ... 425
4.3.1 Informes de los auditores sobre las cuentas anuales ... 425
4.3.2 Informe especial de los auditores sobre los convenios y compromisos regulados ... 428
4.4 Cuentas individuales de Renault SA ... 433
4.4.1 Estados primarios ... 433
4.4.2 Anexo ... 435
Otros elementos de información ... 450

05 Renault y sus accionistas ... 454
5.1 Información de carácter general ... 454
5.1.1 Presentación general ... 454
5.1.2 Disposiciones particulares de los estatutos ... 454
5.2 Información relativa al capital ... 456
5.2.1 Capital ... 456
5.2.2 Modificación del capital ... 456
5.2.3 Evolución del capital durante los últimos cinco años ... 456
5.2.4 Capital autorizado no emitido ... 456
5.2.5 Capital potencial ... 457
5.2.6 Accionariado de Renault ... 460
5.3 Mercado de los títulos de Renault ... 463

5.3.1 Acción de Renault 463
5.3.2 Títulos participativos de Renault y Diac 464
5.3.3 Dividendos 464
5.4 Política de información 465
5.4.1 Accionistas individuales 465
5.4.2 Inversores institucionales / inversores socialmente responsables 465
5.4.3 Agenda de anuncios financieros para 2019 465
5.4.4 Contactos 465
5.4.5 Documentos disponibles para el público 466

06 Información adicional 468
6.1 Certificado del responsable del documento 468
6.2 Información histórica sobre los ejercicios 2016 y 2017 468
6.2.1 Para el ejercicio 2016 468
6.2.2 Para el ejercicio 2017 468
6.3 Auditores legales 469
6.3.1 Auditores titulares 469
6.3.2 Auditores suplentes 469
6.3.3 Honorarios de los auditores 469
6.4 Cuadros de concordancia 472
6.4.1 Epígrafes del anexo 1 del Reglamento Europeo 809/2004 472
6.4.2 Cuadro de concordancia del Informe de gestión y el Informe sobre la Gobernanza de empresa 474
6.4.3 Cuadro de concordancia del Informe financiero anual mencionado en el artículo L. 451-1-2 del Código monetario y Financiero y en el artículo 222-3 del reglamento general de la AMF 476

Glosario 478

Siglas y acrónimos 481

TRANSPARENCE LABEL ARGENT

Ce label distingue les documents de référence les plus transparents
selon les critères du Classement Annuel
de la Transparence (http://www.grandsprixtransparence.com)

Los elementos del Informe Financiero anual se identifican en el índice con ayuda del pictograma RFA

2018

DOCUMENTO DE REFERENCIA

QUE INCLUYE EL INFORME DE GESTIÓN APROBADO POR
EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN EL 3 DE ABRIL DE 2019

Desde hace 120 años, la pasión es el motor del Grupo, para seguir innovando y desarrollando soluciones de movilidad para todos. Gracias a sus conocimientos, nuestros empleados trasladan día a día esta pasión al diseño y la fiabilidad de nuestros vehículos. Este es otro de los motivos por los que nos han escogido millones de particulares, profesionales y deportistas de primer nivel.

Este documento de referencia
puede consultarse en la página web de Renault.

www.groupe.renault.com

AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS
AMF

El presente Documento de referencia se presentó ante la Autoridad de los Mercados Financieros el 15 de abril de 2019, de acuerdo con el artículo 212-13 de su reglamento general. Podrá utilizarse para respaldar una operación financiera si se completa con una nota de operación que cuente con el visto bueno de la AMF. Este documento ha sido elaborado por su emisor y los firmantes del mismo asumen la responsabilidad de su contenido.

MENSAJE DE JEAN-DOMINIQUE SENARD

Jean-Dominique Senard
Presidente del Grupo Renault

«…estos desafíos representan otras tantas oportunidades de desarrollar sus conocimientos, con el espíritu de conquista y de innovación que lo inspira desde hace más de 120 años.»

Renault ha demostrado este año su solidez y su fuerza frente a los obstáculos. Estoy especialmente orgulloso de haber entrado a formar parte de este Grupo en un momento decisivo de su historia.

Y es decisivo porque el mundo del automóvil, que está experimentando una profunda mutación, debe reinventar hoy la movilidad y los servicios asociados a ésta, en un entorno competitivo muy agitado. Para Renault, estos desafíos representan otras tantas oportunidades de desarrollar sus conocimientos, con el espíritu de conquista y de innovación que lo inspira desde hace más de 120 años.

También es decisivo porque Renault está escribiendo una nueva página de su historia. Para comenzar esta nueva era, hemos situado la confianza en el corazón mismo de nuestro modelo.

En primer lugar, la gobernanza del grupo se ha renovado con una exigencia de equilibrio, de diversidad de competencias y de perfiles, sin dejar de basarse en valores éticos sólidos.

Por otra parte, hemos querido dar a la Alianza un nuevo punto de partida. Hemos rediseñado su estructura y su organización para garantizar el equilibrio de poderes, así como para promover el diálogo y la fluidez. Hoy es una Alianza más fuerte y mejor preparada para enfrentarse a los desafíos que nos acechan.

Para el Grupo Renault, esta nueva estructura es garantía de una confianza compartida dentro de la empresa, con nuestros inversores y todos nuestros socios.

También constituye la clave del éxito para consolidar los logros del Grupo, en el marco de sus objetivos estratégicos marcados por el plan *Drive the Future* y mucho más allá.

Tengo el convencimiento de que el grupo ya dispone de todas las bazas necesarias para poder crecer de manera rentable y humana.

MENSAJE DE THIERRY BOLLORÉ

«Una resiliencia excepcional.»

En 2018, el Grupo Renault tuvo que hacer frente a numerosas dificultades: el hundimiento inesperado de distintos mercados, como el turco o el argentino, el cierre del mercado iraní, tipos de cambio desfavorables, o la aceleración de la evolución del mix energético. Frente a estos vientos en contra, la empresa ha mostrado una resiliencia excepcional. Con 3,88 millones de vehículos vendidos, lo que supone un aumento del 3,3 % con respecto a 2017[(1)], hemos registrado ventas históricamente altas que han supuesto un volumen de negocio de 57.400 millones de euros. Hemos mantenido nuestro margen de explotación por encima del 6 %, con un flujo libre de caja positivo. Hemos conseguido este rendimiento porque hemos obtenido beneficios en cada una de nuestras regiones, lo que refleja nuestra solidez y nuestra creciente capacidad de adaptación.

En 2018, en consonancia con los objetivos de nuestro plan estratégico *Drive the Future,* hemos **reforzado nuestra internacionalización** al realizar más de la mitad de nuestras ventas fuera de Europa. En Rusia, AvtoVaz ha superado los objetivos de su plan a medio plazo para el ejercicio 2018, con un aumento del volumen de negocio del 25,5 % y un margen del 6,7 %. Con el Lada Vesta manteniéndose como número uno en ventas en el país, el fabricante ruso consigue una cuota de mercado del 20 %. En Sudamérica, Kwid se ha aupado al primer puesto de su segmento en los mercados brasileño y argentino. En China, hemos acelerado nuestra conquista del mercado con la integración de las ventas de monovolúmenes y de furgones medios y pesados de las marcas JinBei y HuanSong desde el 1 de enero de 2018. En Europa, el Grupo reafirma su liderazgo en vehículos eléctricos con una cuota de mercado superior al 22 % - mientras que Clio, Captur, Scenic y New Duster son los líderes de sus respectivos segmentos.

En 2018, hemos preparado el futuro. Hemos concentrado nuestros esfuerzos en nuestra competitividad en materia de costes, lo que ha generado 421 millones de euros gracias a nuestras actividades *monozokuri.* Simultáneamente, hemos lanzado FAST, un programa de transformación desarrollado a escala del grupo que persigue el objetivo de mejorar la eficiencia, la agilidad y el desempeño. También hemos invertido, con el presupuesto de I+D Capex más elevado de los últimos diez años, para que podamos preparar la movilidad del mañana: eléctrica, conectada, autónoma, compartida.

El año 2019 se anuncia complicado, pero estamos preparados para afrontarlo. En primer lugar, hemos renovado y reforzado nuestra gobernanza con la llegada de Jean-Dominique Senard, Presidente del Consejo. Además, hemos elaborado un sólido plan de productos, con lanzamientos a escala mundial como el Nuevo Clio o Arkana, pero también a escala local, como el modelo que estamos a punto de lanzar en la India. Por otra parte, nuestra gama eléctrica será una importante fuente de crecimiento, en especial en China, donde un nuevo vehículo eléctrico será presentado en el Salón de Shanghái, y con la inversión en JM EV, quinto fabricante chino de vehículos eléctricos. Finalmente, hemos mantenido nuestros esfuerzos en el campo de la disciplina financiera, con el objetivo de alcanzar una reducción de gastos fijos del 15 % de aquí a tres años. La ampliación de nuestras plataformas comunes hacia nuevos segmentos y las sinergias que se han generado dentro de la Alianza también mejorarán nuestro rendimiento.

1 Con la integración de las marcas JinBei y Huasong desde el 1 de enero de 2018

En 2019, tanto el mercado mundial como el mercado europeo deberían mantenerse estables, a menos que se produzca un «Brexit duro». El mercado brasileño debería crecer un 10 %, y el mercado ruso un 3 %.

En este contexto, el Grupo Renault tiene por objetivo:

• incrementar su volumen de negocio (a tipos de cambio y perímetro constantes);

• un margen de explotación del Grupo cercano al 6 %;

• un flujo libre de caja operativo del automóvil positivo.

A continuación presentamos un desglose de todas las actividades desarrolladas en 2018.

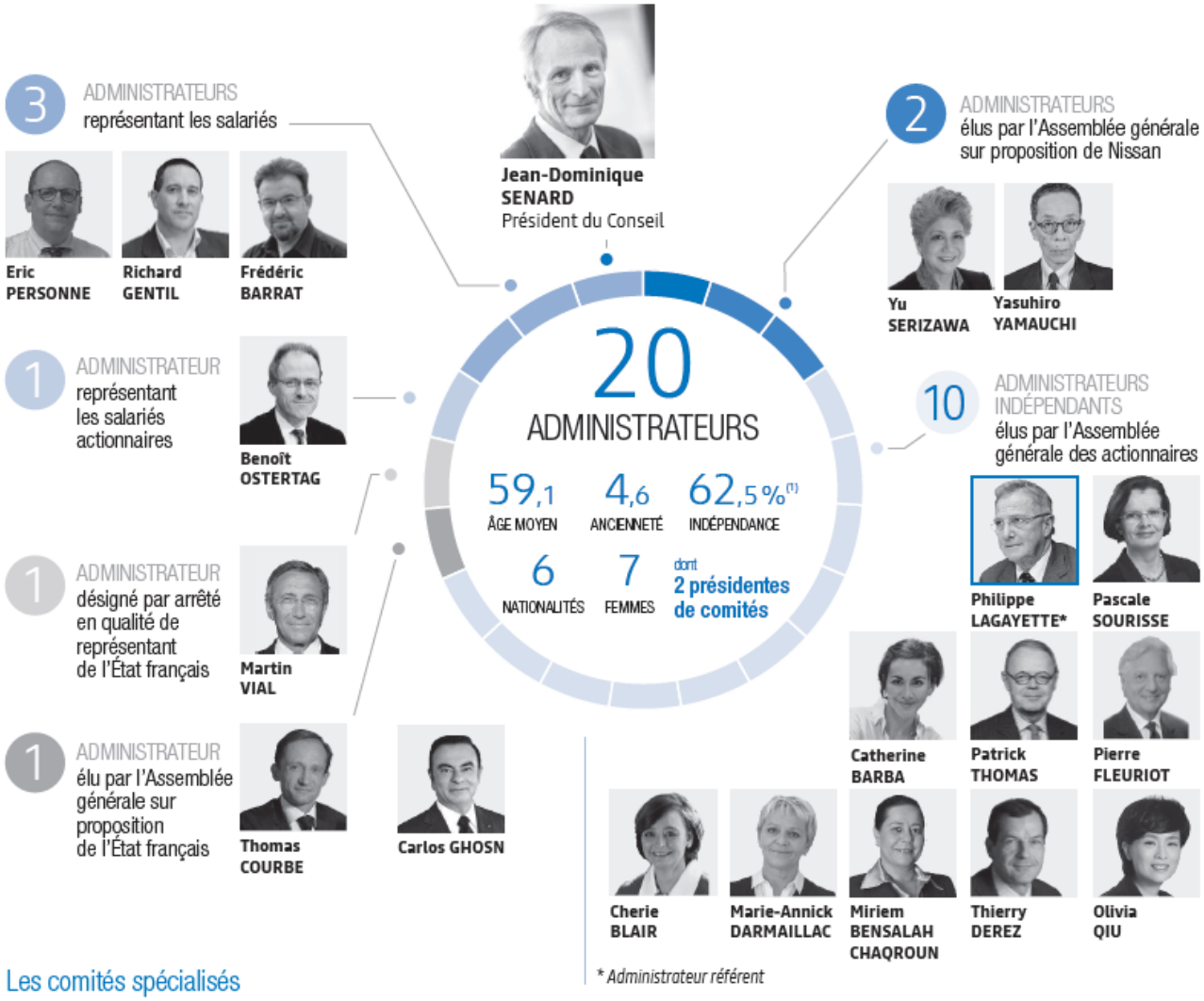
Thierry Bolloré

Director General del Grupo Renault

GOBERNANZA Y COMITÉ EJECUTIVO DEL GRUPO

A 1 de abril de 2019

Presentación del Consejo de Administración

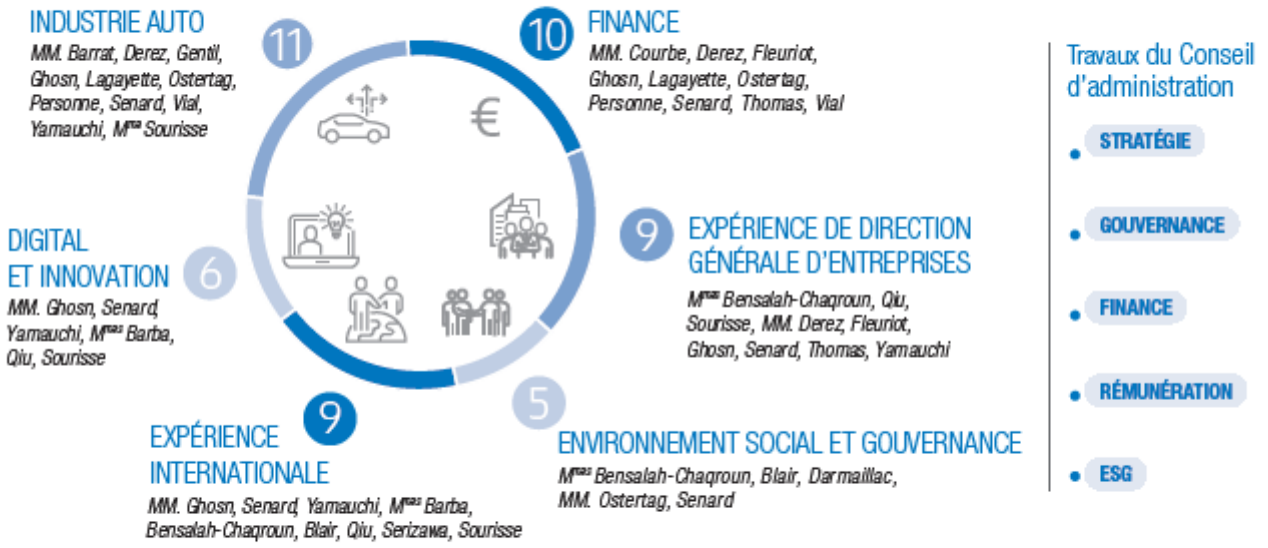


Les comités spécialisés

Comité de L'AUDIT, DES RISQUES ET DE L'ÉTHIQUE	Comité des RÉMUNÉRATIONS	Comité des NOMINATIONS ET DE LA GOUVERNANCE	Comité de STRATÉGIE INTERNATIONALE, INDUSTRIELLE ET DIGITALE
8 MEMBRES	5 MEMBRES	4 MEMBRES	9 MEMBRES
83,3 % INDÉPENDANCE(1)	100 % INDÉPENDANCE(1)	75 % INDÉPENDANCE(1)	80 % INDÉPENDANCE(1)

(1) Hors administrateur représentant les salariés et administrateur représentant les salariés actionnaires.

Cartographie des compétences du Conseil d'administration



Présentation du Comité Exécutif Groupe

1. **Thierry BOLLORÉ**, Directeur général du Groupe
2. **Clotilde DELBOS**, Directeur financier Groupe et Président du Conseil d'administration de RCI Banque
3. **José Vicente DE LOS MOZOS**, Directeur des fabrications et de la logistique Groupe
4. **Gaspar GASCON-ABELLAN**, Directeur adjoint de l'ingénierie Alliance
5. **Philippe GUÉRIN BOUTAUD**, Directeur qualité et satisfaction client Groupe
6. **Ali KASSAÏ**, Directeur produit et programmes Groupe
7. **Olivier MURGUET**, Directeur commerce et régions Groupe
8. **François RENARD**, Directeur marketing monde Groupe
9. **François ROGER**, Directeur ressources humaines Groupe
10. **Véronique SARLAT-DEPOTTE**, Directeur des achats de l'Alliance Renault-Nissan Mitsubishi et Président-Directeur général de Alliance Purchasing Organization
11. **Laurens VAN DEN ACKER**, Directeur du design industriel Groupe
12. **Frédéric VINCENT**, Directeur des systèmes d'information et de la transformation Groupe

12 MEMBRES

2 FEMMES

4 NATIONALITÉS

EN SAVOIR PLUS • Document de référence 2018 du Groupe, chapitre 3.X, p.XX

MODELO DE NEGOCIO DPEF-A

Datos a finales de 2018

NOS RESSOURCES

Voir section

HUMAINES 2.3.1
- **183 002** collaborateurs dans 37 pays

FINANCIÈRES 4.2
- Capitaux propres : **36,1 Mds €**
- Capitaux empruntés : **53,1 Mds €**

INTELLECTUELLES 1.4
- **11 095** brevets en portefeuille
- **23 451** ingénieurs R&D répartis dans **8** pays

ENVIRONNEMENTALES 2.2.2
- Ressources & Énergies renouvelables et non renouvelables

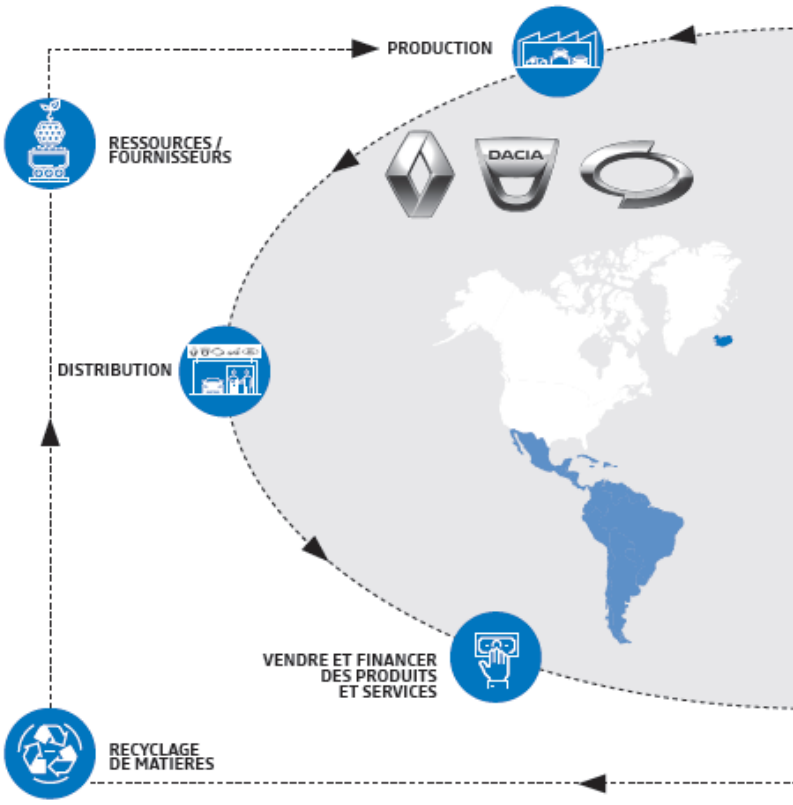
INDUSTRIELLES 1.2.7.5
- **36** usines à travers le monde

SOCIALES ET RELATIONNELLES 2.1.5
- Relations avec nos parties prenantes (clients, salariés, investisseurs, fournisseurs et partenaires, communautés locales, institutions et associations...)

NOTRE VISION

Assurer une **mobilité durable**

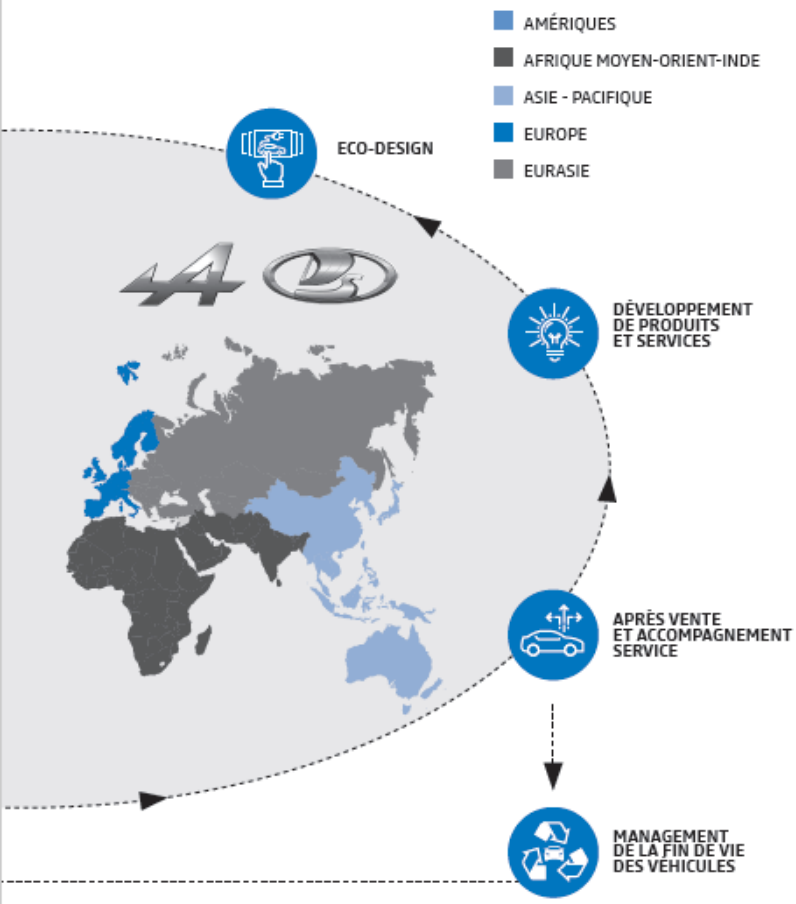
Nos opérations dans **5 RÉGIONS**



NOS PRINCIPAUX ACTIFS

	Voir section
• ALLIANCE (ÉCHELLE ET TECHNOLOGIES)	1.4.4.2
• DIVERSIFICATION GÉOGRAPHIQUE	1.1.5.3
• RCI BANK & SERVICES	1.1.5

pour tous, aujourd'hui et demain



- BUSINESS UNIT VÉHICULES ÉLECTRIQUES 1.1.4.1
- GAMME GLOBAL ACCESS 2.3.4.1
- BUSINESS UNIT VÉHICULES UTILITAIRES 1.1.4.1

NOTRE CRÉATION DE VALEUR PARTAGÉE

Voir section

CLIENTS

Qualité et satisfaction client 1.4.3.3

Innovation pour tous : 1.4.1

- Connectivité
- Conduite autonome
- Services de mobilité

ACTIONNAIRES

- Performance durable 1.3.1
- Politique de dividende attractive 5.3.3

SALARIÉS

- **78 %** de taux d'engagement 2.3.1.1
- **5,1 millions** d'heures de formation réalisées 2.3.1.3

ENVIRONNEMENT 2.2.2

- Mobilité décarbonée et à impact environnemental limité sur le cycle de vie
- Mobilité efficiente en ressources (économie circulaire)

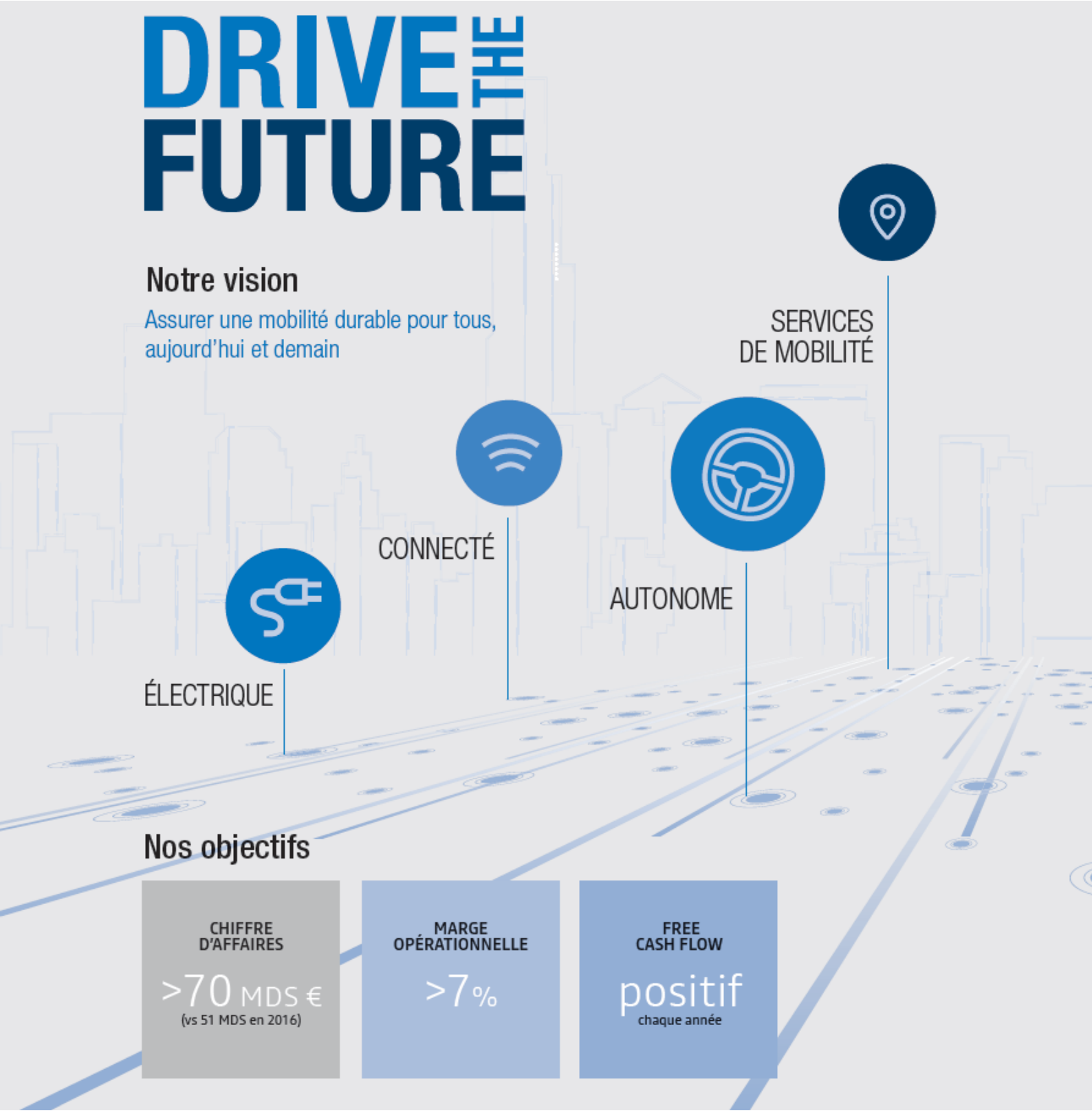
FOURNISSEURS ET PARTENAIRES

- Plus de **17 000** fournisseurs de pièces et services 2.4.2
- **816** brevets déposés 1.4

SOCIÉTÉ

- **8 fondations** dans le monde 2.3.3.1
- **15** chaires académiques financées 2.2.1.1

PRESENTACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO 2017-2022



Nos priorités

ACCROÎTRE NOTRE COMPÉTITIVITÉ

À HORIZON 2022

>80 %
DES VÉHICULES DU GROUPE RENAULT PRODUITS SUR DES PLATE-FORMES DE PRODUCTION COMMUNES

18 MDS €
D'INVESTISSEMENTS R&D
donneront accès à des technologies d'une valeur de
50 MDS €

4,2 MDS €
D'ÉCONOMIE "MONOZUKURI" VISANT L'OPTIMISATION GLOBALE DE LA CHAÎNE DE VALEUR

RENFORCER NOTRE PRÉSENCE MONDIALE

FORTE CROISSANCE HORS EUROPE

CHINE

VÉHICULES VENDUS
35 000 (2016) → 550 000 (2022)

RUSSIE

Rester le leader avec
30 %
DE PARTS DE MARCHÉ
en 2022

X2
VOLUME DE LADA
en 2022
Retour de la rentabilité au niveau de celle du Groupe

X2
VENTES HORS EUROPE

> 50 %
DES RÉSULTATS DU GROUPE HORS EUROPE

D'UN LEADERSHIP EUROPÉEN À UN LEADERSHIP MONDIAL SUR LE VÉHICULE UTILITAIRE

VOLUMES
+ 40 %
d'ici 2022

DÉVELOPPEMENT D'UNE GAMME VÉHICULES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES

COUVERTURE DU MARCHÉ
X2

NOUVELLE JOINT VENTURE EN CHINE

CONSTRUIRE D'ICI 2022 LA MOBILITÉ DE DEMAIN : ÉLECTRIQUE, CONNECTÉE, AUTONOME, PARTAGÉE

LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE, UN CŒUR DE MÉTIER

- 8 MODÈLES ÉLECTRIQUES
- 12 MODÈLES ÉLECTRIFIÉS SOIT > 50 % DE LA GAMME D'ICI 2022

1ER CONSTRUCTEUR D'UTILITAIRES ÉLECTRIQUES EN EUROPE

PROPOSER DES VÉHICULES CONNECTÉS, AUTONOMES

100 % DES NOUVEAUX VÉHICULES CONNECTÉS SUR LES MARCHÉS CLÉS

15 MODÈLES AVEC DES CAPACITÉS DE CONDUITE AUTONOME D'ICI 2022

NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

SERVICES DE MOBILITÉ DÉVELOPPÉS AVEC RCI BANK & SERVICES ET L'ALLIANCE

MOBILITÉ À LA DEMANDE "RIDE-HAILING", SERVICES DE ROBOT-VÉHICULE À LA FIN DU PLAN

CHIFFRES CLÉS

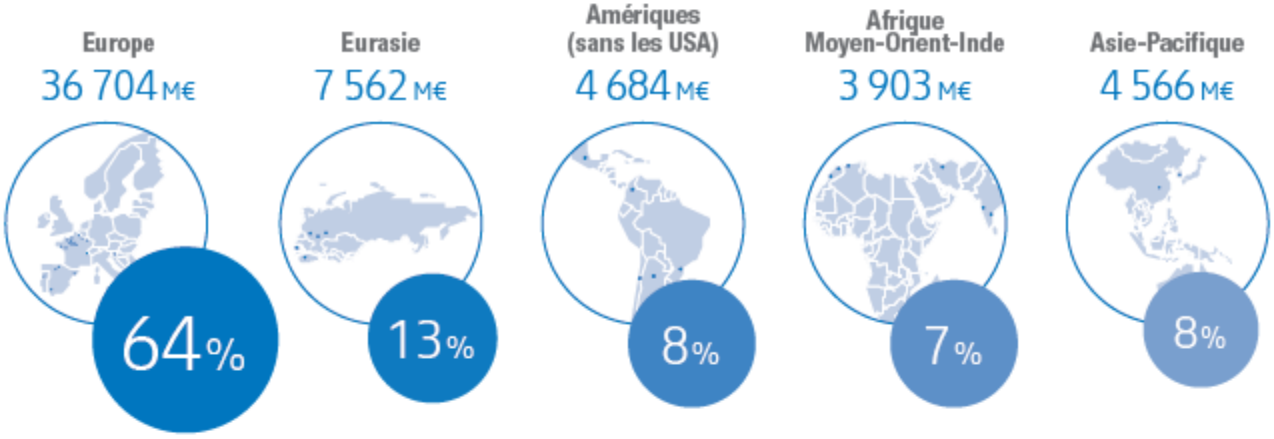
57 419 M€

Chiffre d'affaires Renault 2018

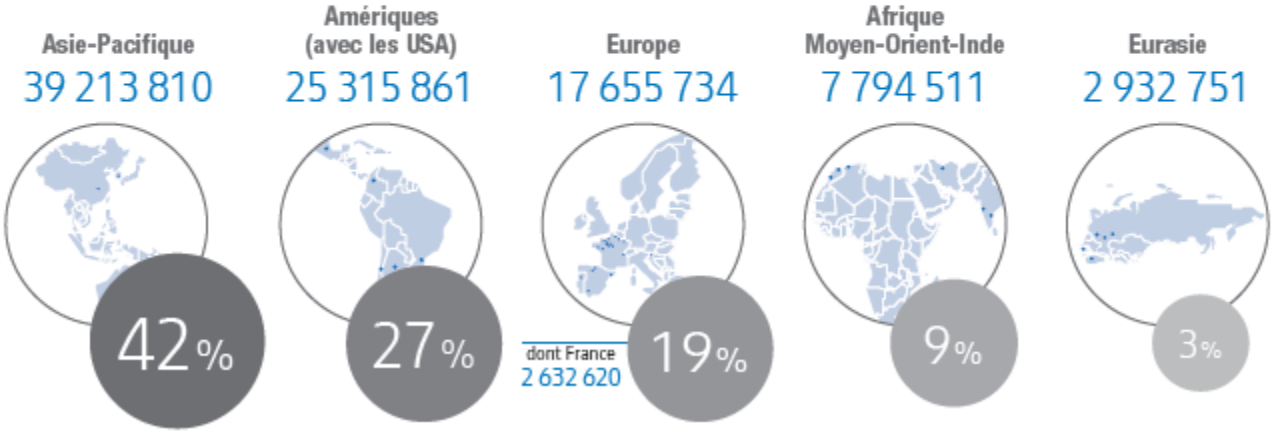
3 884 295

véhicules vendus dans le monde en 2018

RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES PAR RÉGION / 2018



MARCHÉ MONDIAL TOUTES MARQUES PAR RÉGION / 2018 - EN VOLUME

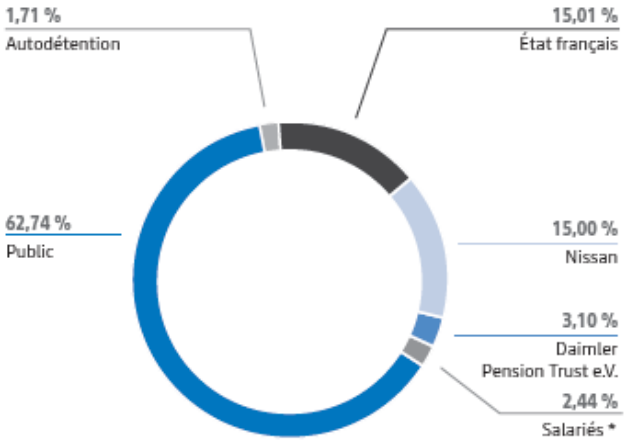


Marge opérationnelle - M€

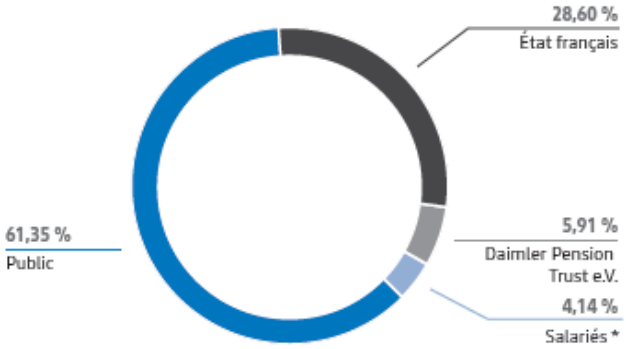
Position nette de liquidité de l'automobile y compris AVTOVAZ - M€

Actionnariat de Renault au 31 décembre 2018

RÉPARTITION DU CAPITAL EN %



RÉPARTITION DES DROITS DE VOTE EXERÇABLES [1] EN %



ÉVOLUTION DU DIVIDENDE EN EUROS PAR ACTION

* *La part des titres détenus par les salariés et anciens salariés pris en compte dans cette catégorie correspond aux actions détenus dans des FCPE.*

Empreinte carbone par véhicule [3]

– 17,9 %

comparé à 2010

(1) Voir chapitre 5.2.6.1.
(2) Proposé à l'Assemblée Générale du 12 juin 2019.
(3) Voir Chapitre 2.2.2.3.A.

UN GRUPO, 5 MARCAS

El Grupo Renault, fabricante de automóviles desde 1898, es un grupo internacional multimarca que agrupa las marcas Renault, Dacia, RSM, Alpine y Lada.
El Grupo vendió cerca de 3,9 millones de vehículos en 2018, un año récord, lo que lo ha convertido en el primer grupo automovilístico francés del mundo, al incorporar las ventas de las marcas Jinbei y Huasong, que totalizan unas ventas de 165.603 vehículos utilitarios.

RENAULT

2 532 567 véhicules vendus en 2018 (VP + VU)

Renault, primera marca francesa del mundo, se comercializa en 134 países a través de 12.000 puntos de venta. Desde hace 120 años, Renault hace la vida más fácil a sus clientes. Con su diseño sensual y cálido, su liderazgo europeo en el mercado del vehículo eléctrico o su compromiso con los deportes automovilísticos, es la pasión la que inspira a la marca en el día a día.

DACIA

700 798 véhicules vendus en 2018 (VP + VU)

Dacia está presente en 44 países europeos y en varios países de la región AMI. Ha seducido a más de 5,6 millones de clientes desde 2004, al ofrecer al mejor precio posible una gama de vehículos sencillos y fiables. Con modelos emblemáticos como SANDERO y DUSTER, Dacia muestra una fuerte vocación comunitaria, incluso en sus redes sociales.

RSM

84 954 véhicules vendus en 2018 (VP + VU)

Creado en 2000, Renault Samsung Motors es especialmente prestigioso por la calidad de su servicio, que ha dado a la marca una posición de liderazgo en satisfacción del cliente en 2018, por 17º año consecutivo en ventas y por tercer año consecutivo en postventa.

ALPINE

2 091 véhicules vendus en 2018 (VP)

Jean Rédélé, gran amante de las competiciones automovilísticas, fundó Alpine en 1955. En 2017, Alpine regresó con el nuevo Alpine A110, un vehículo fiel al ADN de la marca -ligero, compacto y ágil- con una promesa: el placer de conducir.

LADA

398 282 véhicules vendus en 2018 (VP + VU)

Lada forma parte de las marcas del Grupo Renault desde diciembre de 2016. Es el líder histórico del mercado ruso, al disponer de la red de concesionarios más importante del país, con 300 puntos de venta.
Con un diseño totalmente renovado y una red en pleno proceso de cambio, Lada acaba de entrar en una nueva era.

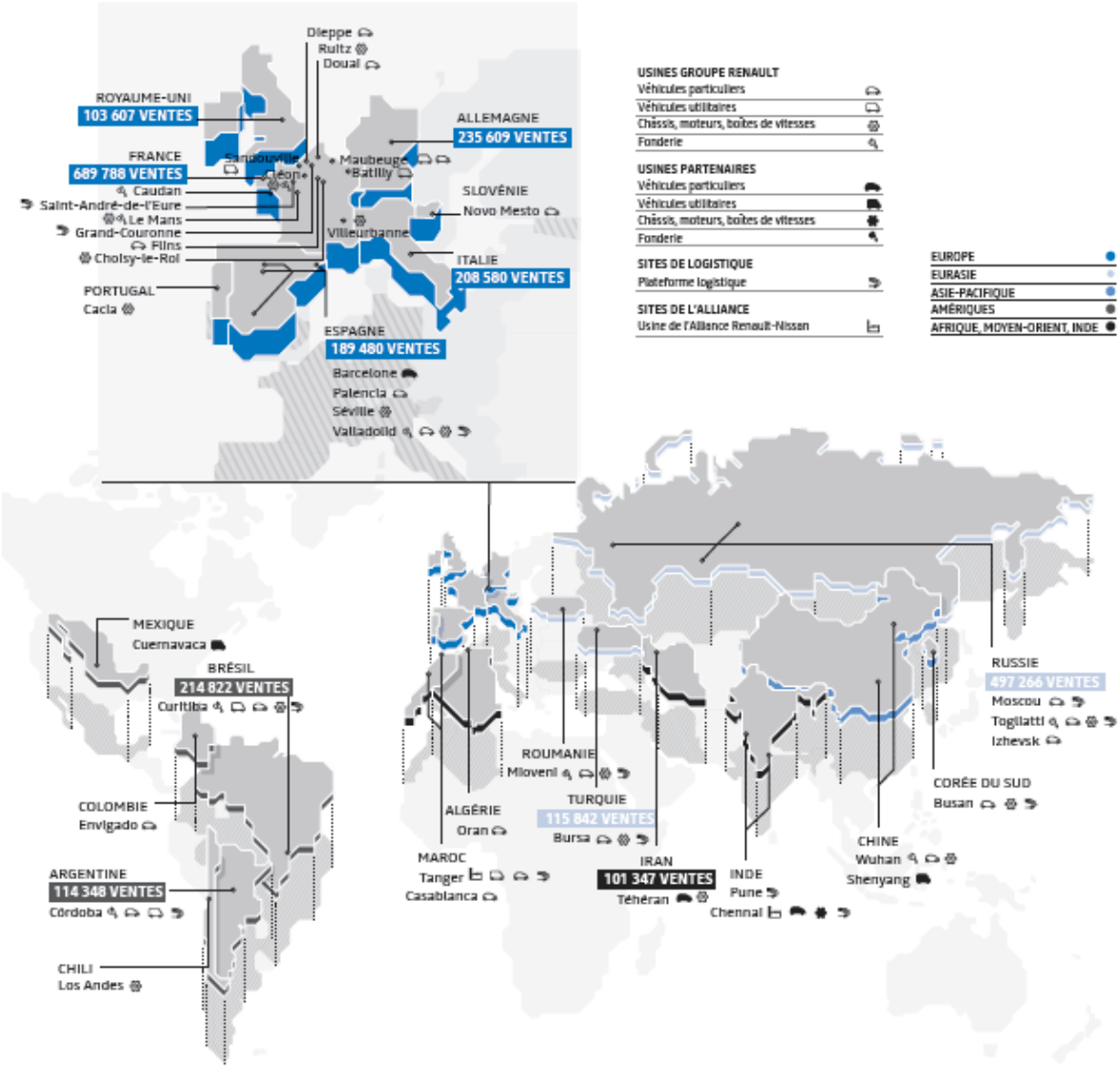
183 002 collaborateurs

Une présence dans plus de
130 pays

1er
CONSTRUCTEUR
SUR LE SEGMENT DES VÉHICULES
ÉLECTRIQUES EN EUROPE

1er
CONSTRUCTEUR
AUTOMOBILE FRANÇAIS
DANS LE MONDE, EN 2018, POUR LA
TROISIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE

Sites de production mondiaux



LE GROUPE RENAULT DANS LE MONDE DONNÉES À FIN 2018

DANS PLUS DE
130
PAYS

183 002
COLLABORATEURS

57 419 M€
CHIFFRE D'AFFAIRES

01 EL GRUPO RENAULT

1.1 PRESENTACIÓN DE RENAULT Y DEL GRUPO

1.1.1 Los órganos de dirección a 1 de abril de 2019

El Consejo de Administración ha optado por un modo de gobernanza que separa los cargos de Presidente del Consejo de Administración y de Director General desde el 24 de enero de 2019.

En el capítulo 3.1.5 se ofrece una explicación detallada del modo de gobernanza.

El Director General cuenta con la asistencia del Comité Ejecutivo del Grupo (CEG) para supervisar la Dirección estratégica del Grupo. El CEG cuenta con el apoyo del «*Operations Review*» (OR), cuya composición es más amplia.

1.1.1.1 El Comité ejecutivo del Grupo

El CEG adopta las decisiones estratégicas, financieras y operativas, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Consejo de Administración.

Éstas se traducen en el presupuesto y el Plan Renault, en el Plan de productos, en las grandes inversiones y en los proyectos estratégicos de implantación.

Los miembros del CEG asisten regularmente a las reuniones del Consejo de Administración.

Se reúne una vez al mes.

El CEG está formado por doce miembros:

- el Director General,
- el Director de comercio y Regiones del Grupo,
- el Director de marketing del Grupo,
- el Director de sistemas informáticos, digital y transformación del Grupo,
- el Director adjunto de ingeniería de la Alianza,
- el Director del Recursos humanos del Grupo,
- el Director de productos y programas del Grupo,
- el Director de fabricación y de logística del Grupo,
- El Director de calidad y de satisfacción del cliente del Grupo,
- El Director financiero del Grupo,
- el director de compras de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi,
- el Director de diseño industrial del Grupo.

1.1.1.2 El «*Operations Review*» de Renault

Este comité (OR), presidido por el Director General, se encarga de las decisiones operativas y del análisis del desempeño en el ámbito de las Regiones, de las Funciones y de las Business units (*unidades de negocio*):

- KPI business;
- programas y planes de rentabilidad;
- diferentes informes: calidad, vehículos eléctricos, vehículos utilitarios, costes, etc.

El «*Operations Review*» está formado por 29 miembros permanentes:

- los 12 miembros del CEG;
- los Directores de operaciones de las Regiones de Europa, Eurasia, Américas, África-Oriente Medio-India-Pacífico, China;
- el Director de rendimiento y control del Grupo;
- el Director de Alianza para proyectos de vehículos 1;
- el Director del TdC office del Grupo;
- el Director postventa del Grupo;
- el Director de productos;

- el Director de la División de vehículos eléctricos;
- el Director de auditoría, riesgos y ética del Grupo;
- el Director jurídico y de asuntos públicos del Grupo;
- el Director de movilidades del mundo del Grupo;
- el Director de estrategia y de desarrollo de negocio del Grupo;
- el Consejero especial ante el Director General;
- el Director de comunicación, de relaciones públicas, de Responsabilidad Social Corporativa del Grupo y de la Fundación Renault.

Se reúne una vez al mes, durante una jornada entera.

1.1.2 Cifras clave

PRINCIPALES CIFRAS CONSOLIDADAS A LO LARGO DE TRES AÑOS – DATOS PUBLICADOS (1)

(en millones de euros)	**2018**	**2017**	**2016** (2)
Volumen de negocio	57.419	58.770	51.243
Margen de explotación	3.612	3.854	3.282
Participación en el resultado de Nissan Motors	1.509	2.791	1.741
Resultado neto atribuible al Grupo	3.302	5.114	3.419
Resultado neto por acción *(en euros)*	12,24	18,87	12,57
Capital	1.127	1.127	1.127
Fondos propios	36.145	33.442	30.895
Total de balance	114.996	109.943	102.103
Dividendo *(en euros)*	3,55 (3)	3,55	3,15
Posición neta de liquidez del Automóvil, incluido AVTOVAZ	3.702	2.928	2.416
Flujo libre de caja operativo, incluido AVTOVAZ	607	945	N/A
Plantilla total a 31/12/2018	183.002 (de los que 48.678 corresponden a AVTOVAZ)	181.344 (de los que 49.771 corresponden a AVTOVAZ)	124.849

(1) Estos datos se indican con fines informativos tal y como fueron publicados, pero no son siempre directamente comparables de un año a otro, dado que pueden incorporar diferencias de perímetro y/o de evolución del tratamiento contable. Ver el capítulo 4, nota 3 del anexo a las cuentas consolidadas.

(2) Los datos a 31 de diciembre de 2016 tienen en cuenta los ajustes correspondientes a la asignación del precio de adquisición del Grupo AVTOVAZ (nota 3-B de las cuentas consolidadas) contabilizados en 2017 y, por consiguiente, son distintos de los publicados anteriormente.

(3) Propuesta que se someterá a la Junta General de Accionistas de 12 de junio de 2019.

MARGEN DE EXPLOTACIÓN POR ACTIVIDAD

(en millones de euros)	**2018**	**2017**	**Variación**
Margen de explotación del Grupo	**3.612**	**3.854**	**-242**
% del volumen de negocio del Grupo	*6,3 %*	*6,6 %*	*-0,3 pt*
parte correspondiente a **Automóvil** sin AVTOVAZ	**2.204**	**2.749**	**-545**
% del volumen de negocio del segmento	*4,3 %*	*5,1 %*	*-0,8 pt*
parte correspondiente a **AVTOVAZ**	204	55	+149
parte correspondiente a la Financiación de las ventas	1.204	1.050	+154

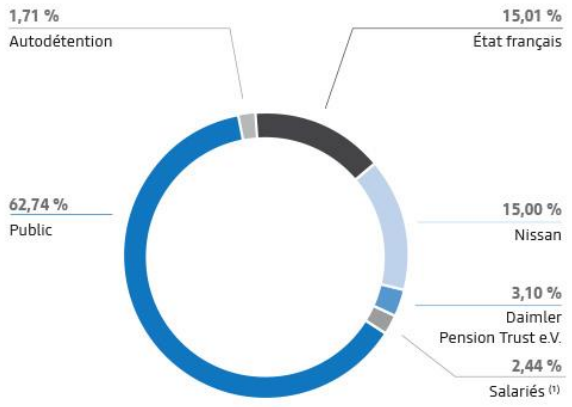
VOLUMEN DE NEGOCIO POR ACTIVIDAD

(en millones de euros)	**2018**	**2017**	**Variación**
MATRICULACIONES MUNDIALES* *(en unidades)*	**3.884.295***	**3.762.077**	**+3,2 %**
VOLUMEN DE NEGOCIO DEL GRUPO	**57.419**	**58.770**	**-2,3 %**
parte correspondiente a Automóvil sin AVTOVAZ	51.171	53.530	-4,4 %
parte correspondiente a AVTOVAZ	3.040	2.727	+11,5 %
parte correspondiente a la Financiación de las ventas	3.208	2.513	+27,7 %

** Incluidas las ventas de Jinbei y Huasong.*

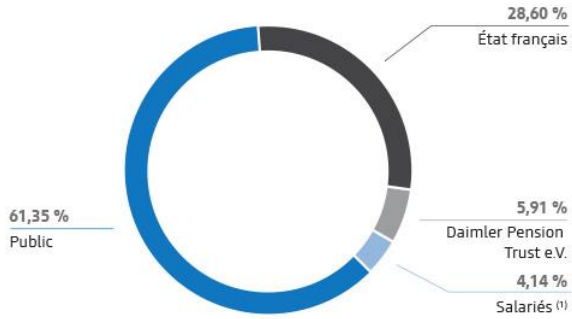
Accionariado de Renault a 31 de diciembre de 2018

DISTRIBUCIÓN DEL CAPITAL EN %



(1) La parte de los títulos pertenecientes a los empleados y antiguos empleados que se ha tenido en cuenta en esta categoría corresponde a las acciones ostentadas en Fondos Comunes de Inversión Empresarial (FCPE).

REPARTO DE LOS DERECHOS DE VOTO EJERCITABLES* EN %



* Ver capítulo 5.2.6.1.

Los 15 primeros mercados del Grupo Renault en 2018

Ventas mundiales

En volumen y en % del MTM VP + VU, incluidos Renault, Dacia, Renault Samsung Motors, Alpine, Lada y Jinbei&Huasong.

		Ventas	Cuota de mercado *(en %)*
1	Francia	689.788	26,20
2	Rusia	497.266	27,62
3	Alemania	235.609	6,33
4	China	216.699	0,80
5	Brasil	214.822	8,70
6	Italia	208.580	9,98
7	España + Canarias	189.480	12,33
8	Turquía	115.842	18,66
9	Argentina	114.348	14,78
10	Reino Unido	103.607	3,79
11	Irán*	101.347	10,56
12	Corea del Sur	90.369	5,06
13	Bélgica + Luxemburgo	88.663	12,86
14	India	82.368	2,07
15	Marruecos	75.418	42,52

** Cifras de enero a finales de agosto de 2018.*

1.1.3 Hechos destacados de 2018 para la financiación de ventas

Financiación de ventas

Aprovechando que el mercado automovilístico mundial se encuentra en pleno crecimiento, RCI Banque registró en 2018 una nueva mejora en su desempeño comercial, obteniendo un récord de actividad en las financiaciones y los servicios. De este modo, RCI Banque se convierte en un auténtico socio estratégico de las marcas de la Alianza.

En 2018, RCI Banque registró un crecimiento de su actividad con 1.798.901 expedientes financiados, un 1,6 % más que en el ejercicio anterior.

La tasa de intervención se estableció en un 40,7 %, frente a un 39,6 % en 2017. Excepto en Turquía, Rusia e India (sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, «SME»), dicha tasa se eleva hasta el 42,9 %, lo que supone un aumento de 0,4 puntos con respecto a 2017.

En este contexto, RCI Banque generó 20.900 millones de euros en nuevas financiaciones (excepto tarjetas y préstamos personales), lo que supone un aumento del 1,5 % en un año.

Aprovechando el dinamismo del mercado automovilístico y el fuerte crecimiento de las financiaciones de vehículos nuevos y de ocasión, la actividad de Servicios sigue creciendo, con un aumento de los volúmenes del 11,1 % con respecto a 2017. De este modo, el volumen de servicios prestados a finales de 2018 alcanzó 4,8 millones de contratos de seguros y de servicios, de los que el 66 % corresponde a prestaciones asociadas al cliente y a la utilización del vehículo.

1.1.4 Principales actividades del Grupo

Las actividades del Grupo se reparten en dos tipos de actividades de explotación, en más de 130 países:

- el Automóvil, que incluye el diseño, la fabricación y la distribución de productos a través de su red comercial (entre otras vías, mediante su filial Renault Retail Group):
  - los vehículos nuevos con varias gamas (VP, VU y VE [exclusivamente Renault]) bajo cinco marcas: Renault, Dacia, Renault Samsung Motors, Alpine y Lada. En función de los países, pueden venderse bajo la marca Renault vehículos fabricados por Dacia y RSM,
  - los vehículos de ocasión y las piezas de recambio,
  - la gama mecánica de Renault, actividad B to B;
- los diferentes servicios: financiación de las ventas, alquiler, mantenimiento y contratos de servicio.

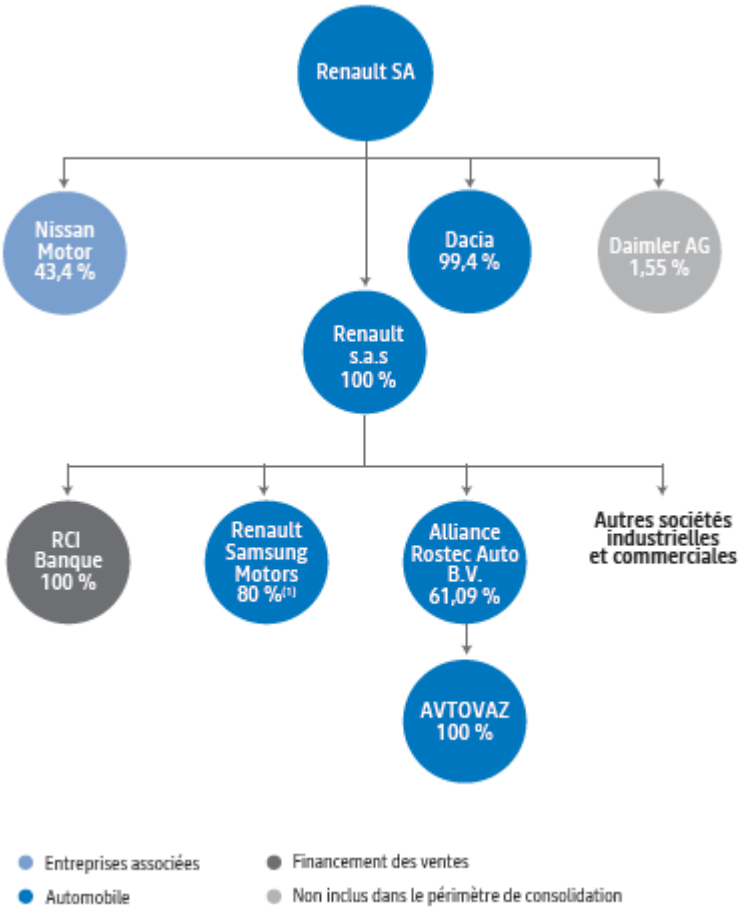
Por otra parte, cabe destacar dos participaciones:

- la participación de Renault en Nissan;
- la participación de Renault en AVTOVAZ.

La participación en Nissan consolida por puesta en equivalencia en las cuentas del Grupo, mientras que la participación en AVTOVAZ consolida por integración global.

ESTRUCTURA DEL GRUPO RENAULT

(en % de las acciones emitidas)



(1) Participation indirecte Renault s.a.s.

1.1.4.1 Automóviles: marcas y gamas

El Grupo Renault diseña, fabrica y vende turismos y vehículos utilitarios, y presta servicios innovadores accesibles al gran público, bajo las cinco marcas de automóviles que son Renault, Dacia, Renault Samsung Motors, Alpine y LADA.

La marca Renault: la vida, con pasión

Es la pasión la que nos inspira en el día a día: la pasión que trasladamos a nuestros productos y nuestros servicios, para que nuestros clientes, a su vez, puedan vivir su vida con pasión.

Ofrecemos, por un lado, el *French Design,* es decir, un diseño sensual y cálido que cuida muy especialmente la calidad en la ejecución y en los acabados, aplicando conceptos innovadores que renuevan los códigos del mercado automovilístico. Y, por otro lado, el *Easy Life*, es decir, la promesa de hacer la vida más fácil a nuestros clientes para que puedan disfrutarla al máximo, gracias a productos y servicios que responden a sus múltiples necesidades, a una conectividad dentro y fuera del vehículo, así como a equipamientos intuitivos que hacen la vida más fácil en el día a día.

Renault -una de las pocas marcas de automóviles nacidas en el siglo XIX- celebró sus 120 años de existencia en 2018.

Renault, primera marca francesa del mundo, se comercializa en 134 países a través de 12.000 puntos de venta. Ofrece una gama de más de 30 modelos, sin distinción de países. Orgullosa de sus raíces francesas, Renault sigue creciendo internacionalmente: la gama de vehículos Renault se ha diseñado para responder lo mejor posible, y en cualquier parte, a las necesidades locales. En esta línea, Renault ha presentado este año su *show car* ARKANA, un coupé-crossover que anuncia un vehículo del segmento C con vocación internacional, cuya comercialización se iniciará en Rusia en 2019.

Renault crea coches para cada etapa de la vida, para responder a las necesidades y satisfacer la pasión de cada uno. Líder del vehículo eléctrico en Europa con su gama Z.E., Renault se ha fijado el objetivo de hacer la vida diaria cada vez más fácil en vehículos eléctricos. Gracias a Renault Pro+, la marca se compromete a simplificar la vida de sus clientes profesionales con soluciones a medida. Nuestra gama de vehículos deportivos R.S. transforma la vida diaria de nuestros clientes en una experiencia excitante, para completar nuestro compromiso con la Fórmula 1, vector de innovaciones y de notoriedad.

Renault EASY CONNECT simplifica la experiencia de conectividad a bordo, al ofrecer un ecosistema de servicios para que los viajes sean más serenos y se obtenga un mayor placer a bordo.

Renault se compromete asimismo a ofrecer una movilidad sostenible para todos, y aporta su visión de la movilidad del futuro: eléctrica, conectada, autónoma y compartida, a través de los concept-cars EZ-GO, EZ-PRO y EZ-ULTIMO.

Vehículos particulares (VP)

En el segmento de los vehículos compactos (segmentos A, B y Asimilados a VP), Renault ofrece una amplia gama de modelos complementarios: KWID, LOGAN, SANDERO, SANDERO Stepway, TWINGO, CLIO, CAPTUR, SYMBOL.

KWID, lanzado en octubre de 2015 en el mercado indio, a mediados de 2017 en Brasil, poco antes de finales de año en Argentina y muy próximamente en México y en Colombia, ya registra más de 425.600 unidades vendidas. Un éxito que demuestra que la oferta de productos es inédita, creíble y accesible a un público muy amplio... pero que también da fe de la calidad del dispositivo comercial desplegado con motivo de cada lanzamiento: una red motivada, perfectamente sostenida por herramientas digitales modernas y eficaces. KWID confirma así su enorme potencial de expansión mundial gracias a su posición en el Top 3 en la India y a su liderazgo en Brasil en el segmento A.

En el segmento A de los pequeños coches urbanos, TWINGO gana puntos. Con su agilidad excepcional y una oferta EDC única en su segmento, TWINGO, el aliado perfecto para la ciudad, ha sabido convencer a su público. Gracias a la dinamización de la gama con series limitadas emblemáticas como «RedNight» o atractivas como «Limited», TWINGO conserva de nuevo este año su liderazgo absoluto en el segmento A en Francia (cuota del 25,6 % en el segmento A en el ejercicio 2018), muy por delante de sus competidores F500 (cuota de mercado del 15,8 %) y P108 (cuota de mercado del 11,5 %). También ha ganado un puesto en Europa, donde ya ha alcanzado la 5ª posición (cuota del 7,3 % en el segmento A en el ejercicio 2018), con un crecimiento del volumen del 11,4 %. La versión GT (motor de 110 CV con caja manual o EDC) ha triunfado entre los clientes ávidos de sensaciones extremas, sobre todo en Alemania y en Bélgica.

En el segmento B – berlina & break, desde el lanzamiento de la 4ª generación de CLIO, el modelo encabeza las ventas del segmento en Europa. Gracias a la dinamización periódica de la gama, los volúmenes y la cuota de segmento volvieron a crecer en 2018, para alcanzar: 367.000 unidades y el 11,7 % del mercado en el Segmento B – berlina & breaks. En Francia, CLIO sigue siendo, por 6º año consecutivo, el vehículo más vendido, con 151.800 unidades. Este éxito en Europa se completa con el exitoso lanzamiento de CLIO en Argelia, con 13.400 unidades, producido localmente en la fábrica de Orán, donde la producción del CLIO se inició en marzo de 2018.

La variante ESTATE, con aires de Shooting Brake, sigue ocupando el segundo puesto en el subsegmento B – break en Europa (cuota del 25,5 % en el subsegmento B – break en 2018). Finalmente, para los clientes que buscan un aspecto deportivo con un presupuesto razonable, el Pack GT-Line ofrece aires deportivos con un *pack look* exterior e interior a elegir.

En el subsegmento en crecimiento de los B *crossover*, CAPTUR sigue manteniendo su liderazgo en Europa (cuota del 13,3 % en el segmento B – *crossover* en 2018), a pesar de que el contexto competitivo sigue siendo muy agresivo (lanzamiento en 2017 de VW T-Roc, Citroën C3 *aircross*, Hyundai Kona, Kia Stonic, Seat Arona, etc.). CAPTUR, que se comercializa en más de 45 países, es un coche mundial muy apreciado por nuestros clientes que contribuye en gran medida a la imagen de la Marca en sus países de comercialización.

DUSTER también ha obtenido un gran éxito en los mercados internacionales, gracias a su robustez, su habitabilidad, su fiabilidad y sus equipamientos adaptados a las necesidades de los distintos mercados. DUSTER representó en 2018 una parte muy significativa de las ventas de VP en la India, Rusia, Brasil, Colombia, Argentina, etc., situándose en todos estos países en el pelotón de cabeza de las ventas del segmento C-SUV. ¡Un éxito que se confirma año tras año!

Con el objetivo de reforzar su imagen como marca líder de los SUV en Rusia, Renault ha dado un paso más en la historia de su gama emblemática Stepway (SANDERO Stepway, LOGAN Stepway Cross Sedan y DOKKER Stepway). Todos estos modelos vienen equipados con el nuevo sistema multimedia MediaNav Evolution, con AndroidAuto® y CarPlay®. Esta funcionalidad ofrece a los consumidores la posibilidad de interactuar más fácilmente con su smartphone a través de la pantalla del salpicadero. La gama Stepway ocupa un lugar importante en la estrategia de marca de Renault Rusia, cuyo lema es «Mi país. Mi libertad. Mi Renault.»

Después de Rusia en 2016, KAPTUR/CAPTUR entró en 2017 en los distintos mercados de Sudamérica y de la India. Producido en las fábricas de Moscú, Curitiba y Chennai, KAPTUR/CAPTUR, SUV del segmento C, convive con DUSTER de manera muy complementaria, sobre todo gracias a un diseño muy atractivo y a sus características de producto, perfectamente adaptadas a las exigencias de estos mercados. Con más de 70.000 vehículos vendidos en 2018, KAPTUR/CAPTUR confirma su fuerte potencial de expansión mundial.

Renault es el primer fabricante generalista que ha lanzado un coupé-crossover. Se trata de ARKANA, una fusión perfecta entre la elegancia de un Sedan y la robustez de un SUV: un concepto innovador y precursor, con atributos de la marca Renault, para responder a las nuevas aspiraciones del mercado ruso. Este concepto tiene ambiciones internacionales: de entrada, China y Corea del Sur. De este modo, ARKANA contribuirá plenamente a los objetivos del plan estratégico *Drive the Future*. Y es que este coupé-crossover está llamado a convertirse en el abanderado de la marca Rusia. A fecha de hoy, Renault registra en este país una cuota de mercado récord del 8,5 %, gracias al éxito de Renault KAPTUR y DUSTER. El lanzamiento de ARKANA debería permitirle alcanzar una cuota de mercado del 10 %. Será en 2019 cuando se desvele esta joya del Grupo...

El **segmento C** representa una cuota del 27,8 % en el mercado mundial en 2018 y del 35,2 % en Europa, donde Renault forma parte del Top 10 (por detrás de VW, Peugeot, Bmw, Ford, Opel, Skoda, Toyota, Mercedes y Nissan), con una cuota del 5,4 % en el segmento y más de 336.000 vehículos vendidos, lo que supone una caída de -14,1 % con respecto a 2017.

El **segmento C-SUV** mantiene desde hace 10 años su crecimiento constante a escala mundial, con +9,0 % con respecto a 2018.

En Europa, la subida del **segmento C-SUV** representó +12,5 %, con más de 2,8 millones de vehículos vendidos, lo que supone un 45,4 % de las ventas del segmento C.

Gracias a sus dos grandes bazas (diseño exterior y confort), y en un mercado cada vez más competitivo, KADJAR vendió en 2018 más de 134.000 unidades en el mundo.

En Europa, KADJAR vendió más de 101.000 vehículos, con una cuota del 3,6 % en su segmento en 2018. En varios grandes mercados obtuvo buenos resultados, como en Francia, donde el modelo se sitúa en el Top 4 con una cuota del 6,6 % en su segmento y más de 27.000 matriculaciones.

KADKAR también es el primer vehículo Renault fabricado en China, en la fábrica de Wuhan, para el mercado chino. Se ha lanzado en el segmento de los SUV, que es el más dinámico de China, con más de 18.000 unidades vendidas en 2018.

El nuevo KADJAR llega a los showrooms en enero de 2019, con un estilo y diseño renovados, aún más modernos y atractivos. Su interior también evoluciona, al ofrecer más confort y una calidad percibida cada vez más alta. El nuevo Kadjar ofrece una novedosa gama de motorizaciones (gasolina y diésel) eficiente y competitiva.

El **segmento C-HATCH** cae en el mundo un 0,2 % en 2018, con un descenso del 7,3 % en Europa. Por su parte, el **segmento C-ESTATE** cayó un 2,6 % en el mundo y un 9,0 % en Europa. El **segmento HATCH+BREAK** representó en 2018 un 44,0 % del segmento C, en el que MEGANE se posiciona en el 7º lugar con una cuota de segmento del 5,2 % (-0,64 pts con respecto a 2017) y 141.000 vehículos vendidos en Europa.

En 2018, MEGANE HATCH progresó en Francia hasta el Top 2 (37.490 vehículos vendidos), con una cuota de segmento del 15,7 % (+0,52 pt con respecto a 2017). MEGANE también forma parte del Top 3 en España, con una cuota de segmento del 7,1 % (-1,12 pt con respecto a 2017); MEGANE Estate es líder en Portugal, con una cuota de segmento del 20,0 % (-0,82 pt con respecto a 2017), 2º en Francia con una cuota de segmento del 24,2 % (-2,93 pts con respecto a 2017) y en Países Bajos, con una cuota de segmento del 19,1 % (-0,25 pts con respecto a 2017).

MEGANE Sedan es líder de su segmento en Turquía, con más de 24.000 unidades vendidas a lo largo del año.

Con 188.034 unidades vendidas, 141.566 de ellas en Europa, MEGANE, en estas tres carrocerías, representa para Renault el mayor volumen de ventas del segmento C.

Es un modelo muy valorado por sus compradores por su diseño, su nivel de equipamiento y su confort. Por otra parte, el diseño sigue siendo el principal motivo de compra de este modelo, lo que lo diferencia de su segmento, en el que el primer motivo de compra, en promedio, es la fidelidad a la marca.

Con SCENIC, Renault resiste frente a sus competidores **en un segmento C-MPV** que cayó un 22,6 % en Europa, el mercado esencial del modelo. El segmento representa el 9,4 % del segmento C en 2018.

El año pasado, SCENIC atrajo a 93.415 clientes en el continente, con una cuota de segmento del 16,0 % (+2,10 pts con respecto a 2017). Su posición de liderazgo en Francia, Bélgica e Italia le permite ocupar el primer puesto del mercado europeo de los **C-MPV.**

SCENIC en Francia (41.636 vehículos vendidos) representa una cuota de segmento del 37,2 % (+5,23 pts con respecto a 2017). En Italia (8.003 vehículos vendidos), la cuota de segmento es del 18,4 % (+1,13 pts con respecto a 2017) y, en Bélgica, SCENIC (9.049 vehículos vendidos) alcanzó una cuota de segmento del 30,3 % (+9,15 pts con respecto a 2017).

Para seguir mejorando su poder de atracción, SCENIC ha reforzado su gama de motores en 2018, con la introducción del nuevo motor de gasolina 1.3 TCE disponible con caja manual y automática. También se ha lanzado un nuevo motor diésel con caja manual, y pronto disponible también con caja automática.

KANGOO conserva su 5º puesto en el segmento Combispace en Europa en 2018, con una cuota de más del 9 % en su segmento. KANGOO VP se comercializa en 35 países con numerosos éxitos, como en Marruecos, donde el modelo incrementó su cuota de mercado en 2017. Se fabrica en Maubeuge (Francia), y celebró, a finales de 2017, los 20 años transcurridos desde el lanzamiento del Ludospace con puerta lateral deslizante.

Con su gama completa de vehículos de gama alta, Renault cubre hoy todos los segmentos de la categoría: monovolumen con ESPACE, Berlina con TALISMAN, también disponible en versión break para Europa, así como el SUV con KOLEOS. Estos tres modelos garantizan también una amplia cobertura geográfica, con cerca del 60 % de las ventas realizadas en Corea (SM6 y QM6) y en China (KOLEOS).

Renault ESPACE responde perfectamente a las necesidades de la clientela de la gama alta, gracias a:

- su diseño: la silueta del Renault ESPACE es ahora la de un *crossover* con referencias al mundo de los SUV, con una ejecución elegante;
- su experiencia de conducción única: Renault ESPACE dispone del sistema MULTI-SENSE, que ofrece cinco modos de conducción única. MULTI-SENSE puede incorporarse al bastidor de 4 ruedas directrices 4CONTROL y a la suspensión pilotada;
- su vida a bordo: Renault ESPACE ofrece confort a todos sus pasajeros (hasta 7 plazas) con sus asientos envolventes, luminosidad con su parabrisas panorámico, y volumen de carga (hasta 888 dm^3).

Como complemento del motor de gasolina TCe 225 EDC FAP, Renault ESPACE fue protagonista en 2018 de la introducción de nuevos motores, a la vez potentes y eficientes: el Blue dCi 160 EDC y el Blue dCi 200 EDC, que responden a las nuevas normas en materia de descontaminación. Los resultados de estas nuevas motorizaciones han sido aplaudidos por la prensa.

Renault ESPACE realizó 12.725 ventas en 2018, con una cuota de mercado del 14,9 % en su categoría en Europa (excluida la dirección a la derecha, no comercializada). Es el líder de esta categoría en Francia, Bélgica, Italia y Países Bajos. El 55 % de las ventas de Renault ESPACE en 2018 correspondió a su versión INITIALE PARIS, la más exclusiva.

TALISMAN se sitúa en el segmento muy competitivo de las grandes berlinas estatutarias (segmento D). Para seducir a sus clientes potenciales, ya se trate de particulares o de directivos de empresa, TALISMAN ofrece cuatro puntos fuertes:

- un estilo afirmado y esbelto que aporta toques de sensualidad latina, respetando al mismo tiempo los estrictos códigos de las berlinas tricuerpo (o de los breaks) del segmento. Es más, para más del 45 % de nuestros clientes, el primer motivo para la compra de Talisman fue su diseño, por delante de sus principales competidores;
- un habitáculo generoso y confortable, con asientos delanteros inspirados de la clase Business de los aviones: confección cuidada y las prestaciones más completas de su categoría: masaje, calefacción, ventilación;
- un placer de conducción inmersivo: la tecnología MULTI-SENSE se adapta a los deseos del conductor. TALISMAN, la única berlina del segmento D que dispone del sistema de 4 ruedas directrices 4CONTROL (que además va acompañado de la suspensión pilotada), se caracteriza por un comportamiento en carretera que combina agilidad y seguridad, dinamismo y confort;
- una gama ampliada y renovada de motorizaciones eficientes que responden a las normas WLTP: dos motores turbo de gasolina con FAP (TCe EDC de 160 a 225 CV) y cuatro turbo diésel de tecnología SCR (Blue dCi de caja manual y automática EDC de 120 CV a 200 CV), uniendo así placer y eficiencia con consumos y emisiones de CO_2 y de NO_x controlados.

En 2018, las ventas de Renault TALISMAN Berline y ESTATE en Europa (excluida la dirección a la derecha, no comercializada) ascendieron a 20.004 unidades, con un 4,6 % en su categoría, excluidas las marcas de lujo y premium, situándose así en el 5º puesto. TALISMAN cruza también las fronteras de Europa con 3.945 vehículos vendidos en 2018 en Irán, en los países del Golfo, en Turquía, en Marruecos y en el África subsahariana, donde ha obtenido un gran éxito como buque insignia de la marca.

Renault KOLEOS confirma su buen arranque comercial gracias a las bazas que ofrece el producto, y en especial:

- su diseño: un SUV de espalda ancha y costados poderosos, el Renault KOLEOS llama la atención por la robustez de su parte frontal, la anchura de sus ruedas y sus asientos imponentes. Como es natural, el diseño es la primera razón de compra del Renault KOLEOS en todas las regiones en las que se comercializa;

- su interior refinado y su confort a bordo: el estilo y los materiales nobles elegidos responden a las exigencias del segmento. Renault KOLEOS ofrece confort: en su parte delantera, con asientos con calefacción y ventilación, y en su parte trasera con una habitabilidad inigualable;
- su capacidad para superar obstáculos: Renault KOLEOS ofrece asimismo 4 ruedas motrices gracias al sistema ALL Mode 4x4-i. Este sistema de transmisión integral garantiza una supervisión constante de la adherencia entre las ruedas y el suelo.

En 2018, el Renault KOLEOS se enriqueció en Europa con nuevas ayudas a la conducción para responder a las expectativas de sus clientes: el regulador de velocidad adaptativo, el frenado de emergencia que incluye la detección de peatones en entornos urbanos, así como la alerta de detección de fatiga.

Comercializado en más de 80 países, Renault KOLEOS es el más internacional de los vehículos de gama alta, con un 68,3 % de las ventas en Asia Pacífico (con 32.999 vehículos vendidos en Corea del Sur y 32.789 en China), en Europa con un 19 % de las ventas, pero también en la región de América (4,5 %), África y Oriente Medio (6,2 %).

Vehículos utilitarios (VU)

El Grupo Renault mantiene su desarrollo en los vehículos utilitarios bajo la marca Renault, pero también en el marco de alianzas industriales con Opel, Nissan, Renault Trucks, Daimler y, desde 2016, con Fiat para la fabricación del furgón TALENTO. La alianza con Nissan se reforzará a partir de 2019 con la producción de la furgoneta NV250 en la fábrica de Maubeuge.

El mercado de los *pick-up* representa un potencial de conquista de nuevos mercados y clientes, como lo demuestran ALASKAN y OROCH, que confirman la ofensiva de Renault: un crecimiento de volumen del 23 % con respecto a 2017. ALASKAN está presente en América, donde destacan Colombia, con una cuota de segmento del 4,5 %, Chile y Perú, pero también en Europa, donde el modelo alcanza una cuota de segmento del 1,4 %.

OROCH ha batido su récord de ventas en 2018 con 36.604 unidades, un 17 % más. Lidera su segmento en Argentina y en Colombia, ocupa el segundo lugar en Chile y ha entrado directamente al tercer puesto en México en su primer año de lanzamiento. En Brasil, con 13.140 vehículos vendidos, 2.365 más que en 2017, OROCH se enfrenta a la fuerte competencia de Fiat Toro y de Strada: estas dos marcas concentran por sí solas el 37 % del segmento de los *pick-up* de 0,5 t.

Renault lanzó a finales de 2015 la marca experta Renault Pro+ para acompañar al cliente profesional en cualquier parte del mundo, identificando los productos y los servicios que se le ofrecen de manera específica. La red especializada Renault Pro+ es la punta de lanza de esta marca. Lanzada en 2009, esta red especializada está formada hoy por 661 puntos de venta que responden a normas adaptadas a las expectativas de los clientes profesionales, y que demuestran su eficiencia año tras año.

Los resultados comerciales del Grupo en 2018 son excepcionales desde numerosos puntos de vista, con récords históricos de ventas (VP+VU) para OROCH, ALASKAN, DOKKER, TRAFIC y MASTER. De este modo, con 446.900 ventas de VU, lo que supone una cuota de mercado mundial del 4,47 % (excluida Norteamérica), el Grupo establece una nueva referencia. En Europa, excluidos los *pick-up,* la marca Renault volvió a batir su récord de ventas (306.000) y se mantiene como líder sólido con una cuota del 15,6 % en el mercado de los VU. Fuera de Europa, las ventas de VU del Grupo aguantan el tipo, a pesar de las caídas sufridas por los mercados argentinos y turcos, o del cese de las ventas en Irán. Renault conserva su posición de liderazgo en VU, excluidos los *pick-up*, en los 4 principales mercados de Latinoamérica. El mercado internacional representa el 26 % de las ventas mundiales de VU.

La gama VU de Renault ofrece vehículos de 1,6 t a 6,5 t y de 2 a 22 m^3, en gasolina, diésel y vehículos eléctricos (TWIZY Cargo, ZOE Société, KANGOO Z.E. y MASTER Z.E.). Renault mantiene su posición de líder europeo en ventas de VU VE con una cuota de mercado del 46,2 %, gracias a KANGOO Z.E., el coche más vendido con casi 9.000 unidades (más del doble que en 2017), y ZOE VU.

En el segmento de las furgonetas (peso <2 t), KANGOO Express sigue siendo una de las referencias habituales del mercado. Las fabricaciones en 2018 de las versiones utilitarias térmicas y eléctricas incluso superaron las de 2017. KANGOO Z.E., el modelo eléctrico, duplicó sus ventas gracias al tirón de su nueva batería de 33 kWh y de su nuevo motor eléctrico, consiguiendo una cuota del 40,9 % en el mercado de los VU eléctricos.

Por lo que respecta a los derivados VP de 5 plazas, que celebraron sus 20 años de presencia, KANGOO obtuvo buenos resultados en los 3 primeros trimestres, antes de tener que esperar la llegada de los nuevos motores diésel BluedCi Euro6Dtemp. Esta circunstancia, unida a la fuerte caída del mercado turco –tradicionalmente muy orientado hacia los monovolúmenes lúdicos– ha provocado una lógica caída del 21 % en sus resultados de 2018. Juntando los VP+VU, KANGOO, con sus 10 años de actividad, totalizó cerca de 124.850 ventas.

En Latinoamérica se puso fin con éxito a la primera generación de KANGOO, que ha dado paso a una nueva generación de KANGOO, fabricada en Córdoba (Argentina), que se lanzó en abril de 2018 para reforzar a largo plazo el liderazgo de las furgonetas Renault en Sudamérica. La coyuntura económica muy desfavorable de Argentina contradice temporalmente la muy buena acogida que ha recibido este nuevo producto, y Renault KANGOO ha conseguido obtener una cuota de mercado del 40,5 % en un mercado que cayó un 17 %.

En el segmento de los furgones (entre 2 t y 6,5 t), Renault mantiene su ofensiva gracias a la gama TRAFIC renovada y a una gama MASTER rejuvenecida a finales de 2014. Con cerca de 213.000 unidades, la gama de furgones vendidos bajo la marca Renault batió en 2018 un nuevo récord histórico de ventas, al superar por tercer año consecutivo el listón de las 200.000 unidades. Más concretamente, MASTER encadena un cuarto récord anual consecutivo (104.000 ventas, excluido Renault Trucks).

Desarrollado en colaboración con General Motors, Renault TRAFIC ha visto cómo se trasladaba su producción desde la fábrica de Nissan de Barcelona hasta el centro Renault de Sandouville, en Francia, donde se fabrican también, desde el 2º trimestre de 2016, los vehículos de los socios Fiat y Nissan, además de una parte de la producción de Vauxhall/Opel.

TRAFIC, una auténtica oficina móvil cuyo diseño robusto y dinámico recupera los códigos de la identidad de marca de Renault, ha ampliado sus dimensiones para ofrecer más confort, volumen y longitud útil.

Renault TRAFIC estuvo a punto de alcanzar en 2018 el listón de las 100.000 ventas anuales (97.367 unidades) y mantiene su tercer puesto en el segmento del Furgón Compact VU en Europa (con una cuota de segmento del 13,8 %).

En el segmento de los grandes furgones, Renault MASTER propone una oferta «a medida» y una seguridad reforzada: más de 350 versiones, cuatro longitudes, tres alturas, furgón, combi, suelo y bastidor de cabina, tracción y propulsión... para ofrecer entre 8 y 22 m^3 de volumen útil.

En términos de motorizaciones, Renault MASTER dispone de una gama de motores 2.3 dCi de 110 CV a 170 CV. Las motorizaciones Twin Turbo incorporan 2 turbocompresores montados en serie que permiten al motor funcionar en todo momento a niveles de rendimiento óptimos, lo que reduce el consumo y las emisiones de CO_2.

Renault MASTER se produce en la fábrica de Batilly (Francia) y en la fábrica de Curitiba (Brasil). Se comercializa en una treintena de países. En Europa, la cuota de segmento de los Grandes Furgones VU se situó en el 14,4 %, lo que supuso un aumento de 0,7 pts con

respecto al año anterior (incluidas las ventas de Renault Trucks), lo que ha permitido a Renault MASTER consolidar su puesto en el podio. A escala internacional, en 2018 Renault MASTER se posicionó como líder en varios mercados estratégicos, entre los que destacan Brasil (con una cuota de segmento del 47,3 %) y Marruecos (con una cuota de segmento del 33,1 %). MASTER mantiene su posición en el podio en Australia (16,1 %) y en Argentina (19,1 %).

Por otra parte, Renault MASTER prosigue su expansión internacional con el lanzamiento especialmente prometedor que tuvo lugar en Corea del Sur en octubre de 2018.

Renault Z.E.: líder europeo del mercado 100 % eléctrico con crecimiento internacional

En 2018, el mercado eléctrico sigue estando en pleno crecimiento en Europa, con un aumento de los volúmenes del 45 % con respecto a 2017. La llegada de competidores y los anuncios realizados por otros grandes fabricantes sobre sus futuros lanzamientos confirman la decisión estratégica del Grupo Renault de invertir en el mercado del vehículo 100 % eléctrico.

El Grupo Renault sigue siendo uno de los grandes actores del mercado del VE y comparte codo con codo con Nissan el escalón más alto del podio en 2018: de cada 5 vehículos eléctricos vendidos en Europa, más de 1 es un Renault. En 2018, en un mercado cada vez más competitivo, se ha confirmado el éxito del ZOE, que ofrece una autonomía real de 300 km, con un aumento de las matriculaciones del 26 % con respecto a 2017. Renault mantiene su liderazgo en Europa en términos de ventas acumuladas de VE desde 2010: a fecha de hoy, 1 de cada 4 vehículos eléctricos existentes en el parque europeo desde 2010 es un Renault.

En el segmento de los vehículos utilitarios, KANGOO Z.E. sigue siendo de lejos el líder europeo por octavo año consecutivo, con una cuota del 41 % en el segmento eléctrico. KANGOO Z.E. cambió de batería en 2017 y adoptó un nuevo motor para ofrecer más autonomía, lo que le permitió duplicar sus ventas en 2018 y acercarse a las 10.000 fabricaciones.

Las ventas internacionales del Grupo Renault también siguieron aumentando. En 2018, el Grupo vendió sus vehículos eléctricos en 35 países no europeos. Por ejemplo, gracias al lanzamiento de Renault Twizy en Corea, los volúmenes de ventas del cuadriciclo aumentaron un 45 % a escala mundial con respecto a 2017.

Desde el lanzamiento del programa eléctrico de Renault, el Grupo ha vendido más de 194.000 vehículos eléctricos en Europa y más de 200.000 vehículos eléctricos en el mundo (133.000 ZOE, 38.000 KANGOO Z.E., 9.800 FLUENCE Z.E./SM3 Z.E., 26.000 TWIZY y 100 MASTER Z.E).

Los buenos resultados del Grupo Renault se enmarcan dentro de la estrategia global de la Alianza. Desde 2010, la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi ha vendido más de 700.000 vehículos 100 % eléctricos, un resultado que le permite mantenerse en primera posición en el mercado mundial de los VE.

A escala mundial, el mercado 100 % eléctrico ha crecido espectacularmente (+77 % en China y +45 % en Europa con respecto a 2017), impulsado sobre todo por los mercados chino y americano. Por vez primera, las ventas mundiales superaron el millón de unidades en 2018. El principal mercado de VE del mundo es China (60 % del mercado mundial). Con el fin de responder a las necesidades crecientes de este mercado, el Grupo Renault presentó en octubre de 2018 el *show car* Renault K-Z.E. Este 6º modelo de la gama eléctrica del Grupo se lanzará en China en 2019.

El mercado europeo sigue siendo el segundo mercado del VE en el mundo, seguido muy de cerca por el mercado americano, que se ha duplicado con respecto al año anterior. En 2018, el mercado europeo alcanzó un nuevo récord, con más de 217.000 vehículos eléctricos vendidos. Noruega sigue siendo el primer mercado europeo de vehículos eléctricos en términos de volumen y de cuota de mercado: más de uno de cada cuatro vehículos vendidos es eléctrico. Francia sigue siendo el segundo mercado europeo del vehículo eléctrico (ya lo era en 2017), con un aumento del 27 % en sus matriculaciones.

Para el Grupo Renault, los mercados más importantes son Francia, Alemania, Noruega, Reino Unido y España.

El desarrollo del mercado eléctrico también está vinculado a las infraestructuras. El número de puntos de recarga se ha multiplicado en varias regiones para satisfacer la demanda creciente de los usuarios. En muchos países se ha instalado una red de puntos de recarga rápida que cubre prácticamente el 100 % de las autopistas.

Para facilitar el uso del vehículo eléctrico, Renault sigue desarrollando servicios conectados innovadores. A modo de ejemplo, la aplicación Z.E. Pass permite al conductor localizar los puntos de recarga disponibles y ofrece un servicio de itinerancia que da acceso a la mayoría de los puntos, sin multiplicar las suscripciones. Además, un nuevo servicio ayuda a planificar los trayectos largos al calcular el tiempo total de recorrido (trayecto + recarga de batería) y orienta al conductor hacia el punto de recarga más conveniente. Podrá accederse a este servicio, una novedad en el mercado, desde finales de 2018 con un teléfono móvil a través de la aplicación MY Renault.

Renault también se está esforzando por desarrollar el ecosistema que favorece –y que se ve fomentado por– el despliegue a gran escala de movilidad eléctrica. A modo de ejemplo, el Grupo ha implantado con sus socios distintas soluciones que permiten reducir la huella de carbono de un ecosistema. Estas soluciones ya se han desplegado en dos islas inteligentes (*smart islands*) en Porto Bello y Belle-Île-en-Mer, por medio de tres grandes pilares: vehículos eléctricos compartidos, el almacenamiento estacionario de energía solar y la recarga inteligente.

Dacia: un nuevo año de récords

En 2018, Dacia cumplió 50 años. La marca está presente en 44 países de Europa, en el Magreb, en Turquía y en Israel. La filosofía de la marca Dacia consiste en ofrecer una gama de vehículos y de servicios atractivos y sencillos, fiables y al mejor precio posible. Hoy en día, con modelos emblemáticos como DUSTER y SANDERO y una fuerte vocación comunitaria, Dacia ya ha seducido a más de 5,6 millones de clientes desde 2004, año de lanzamiento del LOGAN, primer vehículo comercializado tras la modernización de la marca por el Grupo Renault:

- la marca sigue creciendo (las ventas aumentaron un +7 % con respecto a 2017) y logra un nuevo récord de ventas, con 700.798 vehículos repartidos por toda su gama, con DUSTER, SANDERO, SANDERO Stepway, LOGAN, LOGAN MCV, LODGY y DOKKER;
- la marca es líder en Rumanía, Bulgaria y Marruecos.

Dacia propone una gama de vehículos robustos y fiables, que ofrecen una garantía de 3 años/100.000 kilómetros. La oferta comercial de Dacia (niveles de equipamientos, política de precios) es clara, para que la compra sea lo más sencilla posible. Los equipamientos y las prestaciones de los vehículos, concebidos para ofrecer lo estrictamente necesario, son fáciles de utilizar y de mantener. Y, cómo no,

los clientes de Dacia disfrutan de una incomparable relación habitabilidad/precio. Sobre todo, la gama Dacia permite a un gran número de clientes venidos del mercado del vehículo de ocasión acceder a un vehículo nuevo.

En Europa, Dacia ha obtenido un doble récord de volumen (511.600 matriculaciones a finales de 2018, +10,3 %) y de cuota de mercado (2,9 %, +0,3 pt).

En Europa, SANDERO se sitúa en el primer puesto del mercado de los VP a particulares. DUSTER se sitúa en el primer puesto del mercado VP de los SUV vendidos a particulares.

Más allá del éxito comercial, Dacia ha sabido atraer a muchos clientes en torno al concepto de «compra inteligente».

En muchos países, los clientes se reúnen para comentar y compartir sus valores comunes: espíritu libre, simplicidad y generosidad. Estos eventos comunitarios no dejan de crecer de año en año. Se trata de verdaderos momentos de cordialidad que permiten crear un fuerte vínculo entre los clientes y la marca.

En las redes sociales, los clientes de Dacia también gustan de hacer alarde de su compromiso con la marca en Facebook. La comunidad, que no deja de crecer, ha celebrado este año que ha superado los 5 millones de miembros participando en la operación digital #DaciaRoadStories. Los fans franceses también han podido escoger el diseño de la futura Serie Limitada Dacia SANDERO Escape con motivo del Salón del Automóvil de París.

Después de 7 años de éxitos y con un millón de unidades vendidas, DUSTER afirma su personalidad en SUV con un diseño exterior robusto. Sus equipamientos, como el sistema de cámara multivista, facilitan su uso como 4x4. Con un precio que sigue siendo imbatible, está perfectamente capacitado para seducir a sus clientes y prolongar su *success story.* Es más, ha recibido numerosas recompensas a lo largo del año, como el precio al 4x4 del año en Francia.

Con un diseño remodelado a finales de 2016, la gama LOGAN, LOGAN MCV, SANDERO y SANDERO Stepway ha completado un año coronado de éxitos, con más de 357.700 vehículos vendidos, un 4 % más.

El monovolumen Dacia LODGY ofrece una habitabilidad y una modularidad mejoradas, llegando al mejor nivel de los monovolúmenes del segmento C al precio de un monovolumen del segmento B, y aporta una respuesta adaptada a las familias que suelen comprar vehículos de ocasión. Con su versión Stepway, LODGY muestra un temperamento poderoso y adopta una fuerte personalidad inspirada del universo *crossover.*

DOKKER, el Combispace de 5 plazas práctico y polivalente, y DOKKER Van, su versión utilitaria, han seguido desarrollándose en 2018 en los mercados europeo e internacional. 2018 ha vuelto a ser un año de récords, con más de 100.000 vehículos vendidos sobre todo en el segmento Combispace en Europa, donde ha conquistado el tercer puesto.

Renault Samsung Motors

Creada en 2000, la marca Renault Samsung Motors (RSM) se comercializa exclusivamente en Corea del Sur, con una gama de cinco berlinas (una de ellas 100 % eléctrica) y dos SUV.

- La marca es especialmente prestigiosa por la calidad de su servicio, que ha dado a la marca una posición de liderazgo en satisfacción del cliente en 2018, por 17º año consecutivo en ventas y por tercer año consecutivo en postventa.
- Los volúmenes de la marca ascendieron a 84.954 unidades en 2018, con una cuota de mercado del 5,5 %.

Por lo que respecta a las berlinas, SM3 cubre el segmento C y también existe en versión eléctrica SM3 Z.E.

La berlina SM6 ha reemplazado a la SM5 en el segmento de los vehículos familiares. SM6 se deriva muy directamente del Renault TALISMAN. Ambos vehículos fueron desarrollados simultáneamente por los dos centros de ingeniería de Renault Technologies Korea, en Seúl, el Technocentre Renault en Francia. Comercializada en marzo de 2016, la berlina SM6 obtuvo un éxito inmediato que se prolongó en 2017 y en 2018: SM6 realizó 24.800 ventas, que suponen una cuota del 11,4 % en su segmento, en el que ocupa el tercer puesto, justo por detrás del Kia K5, que recibió un importante lavado de cara a principios de año.

La berlina SM5 sigue siendo comercializada y se considera el modelo de gama de entrada para la SM6. Sus volúmenes crecieron significativamente en 2018: subió hasta la 5ª plaza, con cerca de 9.500 unidades vendidas.

En el segmento de las grandes berlinas de lujo, la marca comercializa la SM7, equipada con motores V6 y con las últimas tecnologías de la alianza Renault-Nissan. Para este modelo, los volúmenes superaron las 4.800 unidades en 2018.

Por lo que respecta a los SUV, la gama incluye el QM3 (6.367 ventas), derivado del Renault CAPTUR, y el QM6, lanzado el 1 de septiembre de 2016. Vendido bajo la marca Renault Samsung Motors, QM6 se ha posicionado en el segmento D-SUV. En 2018 se vendieron 32.999 unidades de este modelo. QM6 se sitúa en tercer lugar en su categoría, con una cuota del 13 % en su segmento, en un mercado dominado por actores locales. El vehículo se produce en la fábrica de Busan.

Mientras el QM3 se importa desde Europa, todos los demás modelos de la marca RSM se producen en la fábrica de Busan. Como muestra de las sinergias de la Alianza, esta fábrica produce también para Nissan el modelo ROGUE, exportado a Norteamérica, con un total de 107.000 unidades vendidas a lo largo de 2018 (este modelo comparte la plataforma de los RSM QM6 y Renault KOLEOS).

Alpine: regreso a la cumbre

El A110 se comercializa en Europa, en Japón y en Australia. Los 1.955 ejemplares numerados del nuevo Alpine A110 Première Édition encontraron comprador en pocos días, y ya se han registrado varios miles de reservas para las versiones A110 Pure y A110 Légende.

Con la competición escrita en sus genes, Alpine puso en marcha en 2018, junto con su socio en competiciones Signatech, su campeonato para monomarcas, el Alpine Elf Europa Cup, que se disputa en los mejores circuitos europeos. También con Signatech, Alpine presentó en el Salón de Ginebra el A110 GT4, una versión pensada para la competición. Diseñado y comercializado por Signatech, el A110 GT4 está especialmente pensado para los pilotos más aguerridos.

El equipo Signatech-Alpine-Matmut, Campeón del Mundo LMP2 2016 en FIA WEC, ha ganado este año las 24 horas de Le Mans en la categoría LMP2, celebrando inmejorablemente los 40 años transcurridos desde la victoria del Alpine A442b en las 24 horas de Le Mans de 1978.

Lada: la transformación continúa

Lada, líder emblemático del mercado ruso desde hace 50 años, es la quinta marca del Grupo Renault desde finales de diciembre de 2016. AVTOVAZ, socio del Grupo Renault desde 2008 y responsable del diseño, de la fabricación y de la venta de la marca, es también el primer fabricante de automóviles de Rusia, y produce coches para la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi para el mercado ruso y varios mercados de exportación. Con el lanzamiento de Lada VESTA en 2015, la marca rusa Lada entró en una nueva era, con fuertes ambiciones: una gama de vehículos y de servicios accesible y adaptada a las condiciones locales, nuevos códigos de diseño y una red en pleno proceso de cambio. En 2018, Lada confirma su dinamismo al introducir en los mercados sus nuevos modelos, como la familia NOUVELLE GRANTA, VESTA Sedan Cross, VESTA Sport y XRAY Cross, siendo Lada Vesta el vehículo más vendido de Rusia. A finales de 2018 se adoptaron un nuevo tono y estilo en materia de comunicación y una nueva imagen para recalcar esta transformación y la ambición de la marca. Lada va por el buen camino para conservar su liderazgo en un mercado ruso en plena recuperación y para desarrollarse en el extranjero, principalmente en los países de la CEI, de Oriente Medio y de Latinoamérica:

- gracias a un entorno favorable y al éxito de la modernización de su gama, las ventas de Lada crecieron un +18,7 %, con cerca de 398.000 vehículos vendidos, de los que 360.000 se vendieron en el mercado ruso y 38.000 en mercados internacionales;
- la marca Lada es el líder del mercado automovilístico ruso, con una cuota de mercado del 20,0 % (20,8 % en el mercado de los VP), lo que supone un aumento de 0,5 puntos con respecto a 2017, el más alto de los siete últimos años;
- este crecimiento se ve favorecido por el éxito de sus modelos, con cuatro vehículos Lada en el Top 10 de los vehículos más vendidos de Rusia, y con Lada Vesta y Lada Granta en el Top 3;
- Lada puede contar con la red más importante de Rusia, con cerca de 300 puntos de venta, de los que casi un 80 % han adoptado las nuevas normas de identificación visual de la marca;
- a la hora de exportar, Lada crece en sus mercados históricos con la ayuda de sus nuevos modelos: la marca ha alcanzado récords históricos en cuotas de mercado en Bielorrusia (20,2 %, 9,8 puntos más que en 2017) y en Kazajistán (22,6 %, 4,1 puntos más), donde recuperó su posición de líder;
- AVTOVAZ también fabricó para la Alianza cerca de 116.000 unidades (un 8 % más que en 2017): Renault LOGAN, LOGAN Stepway, SANDERO, SANDERO Stepway; Nissan ALMERA y Datsun ON-DO y MI-DO.

1.1.4.2 Internacionalización del Grupo

VENTAS INTERNACIONALES DEL GRUPO

% de las ventas realizadas fuera de Europa

Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (1)	2018 (2)
Ventas Internacionales del Grupo *(%)*	33,8 %	37,4 %	43,1 %	50,1 %	50,5 %	46,0 %	42,5 %	43,3 %	49,2 %	50,6 %
Ventas internacionales del Grupo *(en volumen)*	779.676	983.682	1.172.696	1.277.229	1.326.288	1.247.101	1.194.735	1.379.999	1.850.253	1.963.553

(1) Incluida la marca LADA desde 2017.

(2) Incluidas las marcas Jinbei & Huasong desde 2018.

MERCADO MUNDIAL DE TODAS LAS MARCAS POR REGIÓN EN 2018

En volumen y en % del MTM VP + VU

	En volumen	En % del MTM mundial VP+VU
TOTAL EUROPA	**17.655.734**	**19,0 %**
Francia	2.632.620	2,8 %
G9	15.023.114	16,2 %
TOTAL INTERNACIONAL	**75.256.933**	**81,0 %**
África - Oriente Medio - India	7.794.511	8,4 %
Eurasia	2.932.751	3,2 %
Américas	6.020.748	6,5 %
Asia-Pacífico	39.213.810	42,2 %
Norteamérica	19.295.113	20,8 %
TOTAL MUNDO	**92.912.667**	**100,0 %**

VENTAS MUNDIALES DEL GRUPO RENAULT POR REGIÓN

En volumen, incluidos Renault, Dacia, Renault Samsung Motors, Alpine, LADA y Jinbei&Huasong

	2018	Variación	2017
TOTAL EUROPA	**1.920.742**	**0,5 %**	**1.911.824**
Francia	689.788	2,4 %	673.868
G9	1.230.954	-0,6 %	1.237.956
TOTAL INTERNACIONAL	**1.963.553**	**6,1 %**	**1.850.253**
África - Oriente Medio - India	448.959	-15,6 %	532.118
Eurasia	747.602	2,0 %	732.795
Asia-Pacífico	329.744	68,3 %	195.920
Américas	437.248	12,3 %	389.420
TOTAL MUNDO	**3.884.295**	**3,2 %**	**3.762.077**

VENTAS MUNDIALES DEL GRUPO RENAULT POR MARCAS

En volumen VP + VU

	2018	2017	Variación
Renault			
Vehículos particulares	2.124.364	2.264.823	-6,2 %
Vehículos utilitarios	408.203	406.968	+0,3 %
TOTAL RENAULT	**2.532.567**	**2.671.791**	**-5,2 %**
Dacia			
Vehículos particulares	655.172	609.684	+7,5 %
Vehículos utilitarios	45.626	45.131	+1,1 %
TOTAL DACIA	**700.798**	**654.815**	**+7,0 %**
Renault Samsung Motors			
Vehículos particulares	84.954	99.846	-14,9 %
Alpine			
Vehículos particulares	2.091	7	+++
Lada			
Vehículos particulares	385.069	324.739	+18,6 %
Vehículos utilitarios	13.213	10.879	+21,5 %
TOTAL LADA	**398.282**	**335.618**	**+18,7 %**
Jinbei&Huasong			
Vehículos particulares	13.416	0	0
Vehículos utilitarios	152.187	0	0
TOTAL JINBEI&HUASONG	**165.603**	**0**	**0**
Grupo Renault			
Vehículos particulares	3.265.066	3.299.099	-1,0 %
Vehículos utilitarios	619.229	462.978	+33,7 %
TOTAL GRUPO RENAULT	**3.884.295**	**3.762.077**	**+3,2 %**

Ventas Región Europa

MERCADO DE TODAS LAS MARCAS EN REGIÓN EUROPA

En volumen de matriculaciones VP + VU

	2018	2017	Variación
Alemania	3.724.752	3.715.174	0,3 %
Reino Unido	2.734.276	2.910.405	-6,1 %
Francia	2.632.620	2.549.402	3,3 %
Italia	2.090.668	2.166.151	-3,5 %
España + Canarias	1.536.545	1.434.593	7,1 %
Bélgica + Luxemburgo	689.633	685.174	0,7 %
Polonia	599.065	546.763	9,6 %
Países Bajos	523.247	487.939	7,2 %
Suecia	410.503	435.033	-5,6 %
Austria	384.904	393.668	-2,2 %
Suiza	336.163	348.886	-3,6 %
República Checa	281.662	290.706	-3,1 %
Portugal	267.701	260.844	2,6 %
Dinamarca	253.187	258.673	-2,1 %
Irlanda	151.163	155.539	-2,8 %
Noruega	186.616	196.103	-4,8 %
Hungría	159.649	136.465	17,0 %
Finlandia	136.699	134.583	1,6 %
Grecia	110.554	94.852	16,6 %
Eslovaquia	107.233	103.689	3,4 %
Eslovenia	85.571	83.041	3,0 %
Países bálticos	86.941	78.733	10,4 %
Croacia	68.996	59.304	16,3 %
Otros Balcanes	53.059	46.740	13,5 %
Islandia	19.871	23.496	-15,4 %
Chipre griego	15.372	15.148	1,5 %
Malta	9.084	8.586	5,8 %
MTM EUROPA	**17.655.734**	**17.619.690**	**0,2 %**

VENTAS [1] Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA RENAULT

1 Excluidas las ventas a las administraciones.

En volumen y en % del MTM VP + VU

	2018				2017		
Mercado de Renault	**Ventas**	**Cuota de mercado** *(en %)*	**VARIACIÓN cdm** *(en pt)*	**Puesto**	**Ventas**	**Cuota de mercado**	**Puesto**
Alemania	158.181	4,2	-0,1	8	160.340	4,3	8
Otros Balcanes	4.123	7,8	-0,2	2	3.743	8,0	3
Austria	22.684	5,9	-0,1	4	23.750	6,0	4
Bélgica + Luxemburgo	66.771	9,7	-0,2	2	67.522	9,9	1
Chipre griego	84	0,5	-2,1	27	397	2,6	11
Croacia	7.738	11,2	+1,4	2	5.837	9,8	2
Dinamarca	16.413	6,5	-0,9	5	19.152	7,4	4
España + Canarias	124.349	8,1	-0,9	2	129.458	9,0	1
Finlandia	4.123	3,0	-1,1	12	5.530	4,1	11
Francia	547.026	20,8	-1,0	1	554.505	21,8	1
Grecia	4.413	4,0	+0,1	11	3.652	3,9	12
Hungría	8.783	5,5	+0,3	8	7.119	5,2	8
Irlanda	10.629	7,0	-0,4	6	11.556	7,4	6
Islandia	999	5,0	-0,5	7	1.290	5,5	6
Italia	142.155	6,8	-0,2	4	152.663	7,0	4
Malta	528	5,8	+0,1	8	492	5,7	8
Noruega	5.215	2,8	+0,6	12	4.261	2,2	16
Países bálticos	6.304	7,3	+0,5	5	5.277	6,7	5
Países Bajos	48.180	9,2	-1,1	2	50.110	10,3	2
Polonia	36.831	6,1	-0,5	6	36.508	6,7	5
Portugal	39.656	14,8	+0,3	1	37.823	14,5	1
República Checa	12.556	4,5	-0,1	7	13.376	4,6	6
Reino Unido	79.216	2,9	-0,2	13	90.051	3,1	12
Eslovaquia	5.306	4,9	+0,1	7	5.040	4,9	6
Eslovenia	13.051	15,3	+0,5	2	12.272	14,8	2
Suecia	19.425	4,7	-0,3	7	21.815	5,0	6
Suiza	16.535	4,9	-0,2	7	17.726	5,1	7
TOTAL RENAULT	**1.401.274**	**7,9**	**-0,2**	**2**	**1.441.265**	**8,2**	**2**

VENTAS [1] Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA DACIA

En volumen y en % del MTM VP + VU

	2018			2017	
Mercados de Dacia	**Ventas**	**Cuota de mercado** *(en %)*	**VARIACIÓN cdm** *(en pt)*	**Ventas**	**Cuota de mercado**
Alemania	74.525	2,0	+0,3	64.918	1,7 %
Otros Balcanes	4.211	7,9	+0,2	3.601	7,7 %
Austria	10.391	2,7	+0,2	9.799	2,5 %
Bélgica + Luxemburgo	21.781	3,2	+0,1	20.868	3,0 %
Chipre griego	3	0,0	-0,6	95	0,6 %
Croacia	3.376	4,9	+0,2	2.760	4,7 %
Dinamarca	3.157	1,2	-0,5	4.460	1,7 %
España + Canarias	65.102	4,2	+0,3	56.301	3,9 %
Finlandia	2.085	1,5	+0,1	1.879	1,4 %
Francia	141.606	5,4	+0,7	119.356	4,7 %
Grecia	1.418	1,3	+0,4	803	0,8 %
Hungría	9.713	6,1	-0,2	8.556	6,3 %
Irlanda	3.721	2,5	+0,1	3.731	2,4 %
Islandia	715	3,6	+0,5	739	3,1 %
Italia	66.330	3,2	+0,2	63.437	2,9 %
Malta	119	1,3	-0,7	171	2,0 %
Noruega	263	0,1	+0,1	110	0,1 %
Países bálticos	2.169	2,5	-0,4	2.260	2,9 %
Países Bajos	4.978	1,0	-0,1	5.035	1,0 %
Polonia	27.083	4,5	+0,1	23.956	4,4 %
Portugal	6.849	2,6	-0,1	6.900	2,6 %
República Checa	16.069	5,7	+0,4	15.382	5,3 %
Reino Unido	24.249	0,9	+0,0	25.211	0,9 %
Eslovaquia	5.095	4,8	+0,3	4.583	4,4 %
Eslovenia	3.139	3,7	-1,6	4.341	5,2 %
Suecia	4.634	1,1	-0,1	5.523	1,3 %
Suiza	8.812	2,6	+0,0	8.979	2,6 %
TOTAL DACIA	**511.593**	**2,9**	**+0,3**	**463.754**	**2,6 %**

VENTAS DE LA MARCA ALPINE

En volumen VP

Mercados de Alpine	**2018**	**2017**
Alemania	218	0
Austria	46	0
Bélgica + Luxemburgo	86	0
España + Canarias	27	0
Francia	1.156	7
Italia	35	0
Países bálticos	1	0
Países Bajos	52	0
Polonia	16	0
Portugal	14	0
República Checa	2	0
Reino Unido	142	0
Suiza	148	0
TOTAL ALPINE	**1.943**	**7**

1 *Excluidas las ventas a las administraciones.*

VENTAS DE LA MARCA LADA

En volumen VP + VU

Mercados de LADA	2018	2017
Alemania	2.685	2.832
Otros Balcanes	654	475
Austria	248	235
Bélgica + Luxemburgo	25	42
Croacia	4	2
España + Canarias	2	1
Finlandia	9	13
Hungría	879	1.065
Italia	60	36
Países bálticos	441	165
Polonia	17	30
República Checa	102	232
Eslovaquia	652	528
Eslovenia	12	3
Suecia	6	0
Suiza	5	24
TOTAL LADA	**5.801**	**5.683**

Ventas Región África, Oriente Medio, India

MERCADO DE TODAS LAS MARCAS EN REGIÓN AMI

En volumen de ventas VP + VU

Principales mercados	2018	2017	Variación
India	3.983.507	3.675.139	8,4 %
Irán	959.628	1.429.172	-32,9 %
Sudáfrica + Namibia	525.358	533.828	-1,6 %
Arabia Saudita	411.495	523.102	-21,3 %
Israel	269.880	286.472	-5,8 %
Pakistán	256.044	239.725	6,8 %
Marruecos	177.361	168.593	5,2 %
Egipto	180.000	128.941	39,6 %
Dubái	160.800	180.350	-10,8 %
Argelia	127.300	101.183	25,8 %
Kuwait	102.500	101.523	1,0 %
MTM ÁFRICA, ORIENTE MEDIO, INDIA	**7.794.511**	**8.006.628**	**-2,6 %**

VENTAS [1] Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA RENAULT

En volumen y en % del MTM VP + VU

	2018			2017	
Principales mercados de Renault	Ventas	Cuota de mercado *(en %)*	VARIACIÓN cdm *(en pt)*	Ventas	Cuota de mercado
Irán	101.347	10,6	-2,4	184.580	12,9 %
India	82.368	2,1	-1,0	112.489	3,1 %
Argelia	37.505	29,5	-1,3	31.146	30,8 %
Marruecos	25.769	14,5	+0,5	23.689	14,1 %
Sudáfrica + Namibia	25.500	4,9	+0,6	22.632	4,2 %
Egipto	18.503	10,3	+2,9	9.500	7,4 %
Departamentos de Ultramar*	13.155	17,0	-0,1	12.509	17,2 %
Israel	11.904	4,4	-0,4	13.786	4,8 %
Arabia Saudita	6.195	1,5	+1,0	2.575	0,5 %
Túnez	4.503	8,7	+1,6	4.511	7,1 %
TOTAL RENAULT	**348.166**	**4,5**	**-1,0**	**438.364**	**5,5 %**

** Departamentos de Ultramar: Reunión, Martinica, Guadalupe, Guayana y Saint-Pierre-et-Miquelon.*

1 *En volumen de ventas + Brokers.*

VENTAS[1] Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA DACIA

En volumen y en % del MTM VP + VU

	2018			2017	
		Cuota de mercado	VARIACIÓN cdm		Cuota de
Principales mercados de Dacia	**Ventas**	*(en %)*	*(en pt)*	**Ventas**	**mercado**
Marruecos	49.649	28,0	+0,2	46.851	27,8 %
Argelia	33.432	26,3	-4,2	30.776	30,4 %
Departamentos de Ultramar *	6.650	8,6	+0,3	6.086	8,3 %
Israel	4.622	1,7	+0,1	4.638	1,6 %
Túnez	1.055	2,0	-0,7	1.776	2,8 %
Líbano	648	1,8	+0,3	615	1,5 %
Mayotte	343	19,8	-2,2	340	22,0 %
TOTAL DACIA	**96.889**	**1,2**	**+0,1**	**92.211**	**1,2 %**

** Departamentos de Ultramar: Reunión, Martinica, Guadalupe, Guayana y Saint-Pierre-et-Miquelon.*

VENTAS Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA LADA

En volumen y en % del MTM VP + VU

Mercados de Lada	**2018**	**2017**
Egipto	2.001	1.003
Líbano	422	531
Cuba	344	0
Túnez	200	0
Jordania	123	9
TOTAL LADA	**3.090**	**1.543**

VENTAS DE LAS MARCAS JINBEI&HUASONG

En volumen y en % del MTM VP + VU

Principales mercados de Jinbei&Huasong	**2018**	**2017**
Egipto	504	0
Cuba	287	0
TOTAL JINBEI&HUASONG	**814**	**0**

Ventas Región de Eurasia

MERCADO DE TODAS LAS MARCAS EN REGIÓN DE EURASIA

En volumen de ventas VP + VU

Principales mercados	**2018**	**2017**	**Variación**
Rusia	1.800.351	1.595.737	12,8 %
Turquía	620.937	956.194	-35,1 %
Rumanía	182.124	149.370	21,9 %
Ucrania	86.613	87.634	-1,2 %
Uzbekistán	61.400	58.800	4,4 %
Kazajistán	58.276	46.840	24,4 %
Bielorrusia	51.767	34.809	48,7 %
Bulgaria	42.907	38.394	11,8 %
MTM EURASIA	**2.932.751**	**2.992.872**	**-2,0 %**

VENTAS Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA RENAULT

En volumen y en % del MTM VP + VU

	2018			2017	
		Cuota de mercado	VARIACIÓN cdm		Cuota de
Principales mercados de Renault	**Ventas**	*(en %)*	*(en pt)*	**Ventas**	**mercado**
Rusia	137.062	7,6	-1,0	136.682	8,6 %
Turquía	85.839	13,8	+0,2	130.276	13,6 %
Rumanía	14.853	8,2	-0,1	12.292	8,2 %
Bielorrusia	11.310	21,8	-8,2	10.451	30,0 %
Ucrania	11.025	12,7	+0,3	10.890	12,4 %
Bulgaria	4.607	10,7	-1,7	4.770	12,4 %

TOTAL RENAULT	**267.538**	**9,1**	**-1,2**	**308.430**	**10,3 %**

VENTAS Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA DACIA

En volumen y en % del MTM VP + VU

		2018		2017	
Principales mercados de Dacia	**Ventas**	**Cuota de mercado** *(en %)*	**VARIACIÓN cdm** *(en pt)*	**Ventas**	**Cuota de mercado**
Rumanía	54.593	30,0	+1,0	43.262	29,0 %
Turquía	29.918	4,8	-0,2	48.370	5,1 %
Bulgaria	5.170	12,0	-0,1	4.674	12,2 %
Moldavia	1.157	18,1	-1,4	1.096	19,5 %
TOTAL DACIA	**90.838**	**3,1**	**-0,2**	**97.402**	**3,3 %**

VENTAS Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA LADA

En volumen y en % del MTM VP + VU

		2018		2017	
Principales mercados de Lada	**Ventas**	**Cuota de mercado** *(en %)*	**VARIACIÓN cdm** *(en pt)*	**Ventas**	**Cuota de mercado**
Rusia	360.204	20,0	+0,5	311.588	19,5 %
Kazajistán	13.192	22,6	+4,1	8.684	18,5 %
Bielorrusia	10.464	20,2	+9,8	3.625	10,4 %
Uzbekistán	2.651	4,3	+3,3	580	1,0 %
Azerbaiyán	1.159	29,0	-17,8	935	46,8 %
Ucrania	575	0,7	-0,2	771	0,9 %
Bulgaria	415	1,0	+0,1	325	0,8 %
TOTAL LADA	**389.026**	**13,3**	**+2,3**	**326.963**	**10,9 %**

VENTAS DE LA MARCA JINBEI

En volumen de ventas VU

Mercado de Jinbei	**2018**	**2017**
Armenia	200	0
TOTAL JINBEI	**200**	**0**

Ventas Región de Asia-Pacífico

MERCADO DE TODAS LAS MARCAS EN REGIÓN ASIA-PACÍFICO

En volumen de ventas VP + VU

Principales mercados	**2018**	**Variación**	**2017**
China	27.007.879	-1,8 %	27.496.812
Japón	5.167.111	0,9 %	5.121.638
Corea del Sur	1.784.614	1,3 %	1.762.094
Australia	1.121.396	-3,5 %	1.161.614
Indonesia	1.051.234	6,6 %	986.299
Tailandia	1.047.208	20,2 %	871.503
Malasia	603.411	4,6 %	576.636
Taiwán	417.657	-3,9 %	434.657
Filipinas	408.967	-12,8 %	468.981
Vietnam	242.474	14,4 %	211.998
Nueva Zelanda	156.346	1,1 %	154.655
Singapur	93.479	-19,5 %	116.127
Hong Kong	39.324	-6,2 %	41.906
Birmania	14.409	104,5 %	7.047
Brunéi	13.000	1,6 %	12.800
MTM ASIA-PACÍFICO	**39.213.810**	**-0,6 %**	**39.469.788**

VENTAS Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA RENAULT

En volumen y en % del MTM VP + VU

	2018			2017	
		Cuota de mercado	VARIACIÓN cdm		Cuota de
Principales mercados de Renault	**Ventas**	*(en %)*	*(en pt)*	**Ventas**	**mercado**
China	52.734	0,2	-0,1	70.941	0,3 %
Australia	10.018	0,9	-0,0	10.812	0,9 %
Japón	7.130	0,1	-0,0	7.119	0,1 %
Corea del Sur	5.415	0,3	+0,3	691	0,0 %
Malasia	902	0,1	+0,1	573	0,1 %
Singapur	811	0,9	-0,1	1.096	0,9 %
Tahití	659	9,8	+2,1	477	7,6 %
TOTAL RENAULT	**79.157**	**0,2**	**-0,0**	**93.441**	**0,2 %**

VENTAS Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA DACIA

En volumen y en % del MTM VP + VU

Mercados de Dacia	**2018**	**2017**
Nueva Caledonia	784	895
Tahití	665	523
TOTAL DACIA	**1.449**	**1.418**

VENTAS Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA RENAULT SAMSUNG MOTORS

En volumen y en % del MTM VP + VU

	2018			2017	
		Cuota de mercado	VARIACIÓN cdm		Cuota de
Mercado de Renault Samsung Motors	**Ventas**	*(en %)*	*(en pt)*	**Ventas**	**mercado**
Corea del Sur	84.954	5,5	-1,1	99.846	6,5 %
TOTAL RENAULT SAMSUNG MOTORS	**84.954**	**0,3**	**-0,0**	**99.846**	**0,3 %**

VENTAS DE LA MARCA ALPINE

En volumen de ventas VP

Mercados de Alpine	**2018**	**2017**
Japón	116	0
Australia	32	0
TOTAL ALPINE	**148**	**0**

VENTAS DE LA MARCA LADA

En volumen de ventas VP

Mercado de Lada	**2018**	**2017**
China	0	1.215
TOTAL LADA	**0**	**1.215**

VENTAS DE LAS MARCAS JINBEI&HUASONG

En volumen de ventas VP + VU

Mercados de Jinbei&Huasong	**2018**	**2017**
China	163.965	0
Birmania	67	0
Laos	4	0
TOTAL JINBEI&HUASONG	**164.036**	**0**

Ventas en Región Américas

MERCADO TODAS LAS MARCAS EN REGIÓN AMÉRICAS

En volumen de ventas VP + VU

Principales mercados	2018	Variación	2017
Brasil	2.468.434	13,6 %	2.172.738
México	1.421.458	-7,1 %	1.530.317
Argentina	773.641	-10,4 %	863.824
Chile	417.205	13,1 %	369.029
Colombia	245.622	7,9 %	227.662
Perú	147.916	-9,3 %	163.000
Ecuador	130.783	31,6 %	99.345
Puerto Rico	90.000	-0,7 %	90.650
MTM AMÉRICAS	**6.020.748**	**2,7 %**	**5.860.627**

VENTAS Y CUOTAS DE MERCADO DE LA MARCA RENAULT

En volumen y en % del MTM VP + VU

	2018			2017	
Principales mercados de Renault	Ventas	Cuota de mercado *(en %)*	VARIACIÓN cdm *(en pt)*	Ventas	Cuota de mercado
Brasil	214.822	8,7	+1,0	167.147	7,7 %
Argentina	114.348	14,8	+1,4	115.242	13,3 %
Colombia	49.588	20,2	-0,7	47.514	20,9 %
México	27.784	2,0	-0,0	30.199	2,0 %
Chile	13.503	3,2	-0,7	14.489	3,9 %
Uruguay	5.536	12,5	+3,5	4.902	9,0 %
Perú	5.014	3,4	+1,0	3.892	2,4 %
Ecuador	2.295	1,8	-0,2	1.945	2,0 %
Bolivia	1.773	5,2	-2,0	2.364	7,3 %
TOTAL RENAULT	**436.330**	**7,2**	**+0,6**	**389.206**	**6,6 %**

VENTAS DE LA MARCA LADA

En volumen de ventas VP + VU

Principales mercados de LADA	2018	2017
Chile	185	0
Bolivia	180	213
TOTAL LADA	**365**	**214**

VENTAS DE LA MARCA JINBEI

En volumen de ventas VU

Principales mercados de Jinbei	2018	2017
Bolivia	222	0
Perú	178	0
TOTAL JINBEI	**553**	**0**

Ventas mundiales de vehículos eléctricos del Grupo Renault

	2018	2017	Variación
ZOE	40.508	31.916	+26,9 %
Kangoo Z.E.	9.021	4.381	+105,9 %
Master Z.E.	102	0	+100,0 %
Fluence Z.E.	6	33	-81,8 %
SM3 Z.E.	1.235	2.014	-38,7 %
TOTAL Z.E.	**50.872**	**38.344**	**+32,7 %**

Ventas mundiales de Twizy

	2018	2017	Variación
TWIZY	**3.916**	**2.599**	**+50,7 %**

1.1.4.3 La actividad *business to business powertrain*

La actividad mecánica es un sector privilegiado en la aplicación de las sinergias efectivas en I+D en el ámbito industrial con los socios de Renault, que incluyen los socios de la alianza Nissan-MMC. Una dirección dedicada se encarga de esta actividad Business to Business, tanto para los intercambios de órganos mecánicos con los socios como para orientar las actividades de ingeniería asociadas. Estas sinergias tienen por objetivo compartir los costes de desarrollo, absorber los gastos fijos de producción, conseguir economías de escala en la actividad industrial de Renault y de sus proveedores y, en última instancia, optimizar el flujo libre de caja de Renault. Más allá de la alianza con Nissan y MMC, que permite compartir una gama común, un sistema industrial y un tejido de proveedores, esta actividad B to B pretende promover y proponer los órganos mecánicos de Renault en el marco de las cooperaciones en automóviles o de las ventas a terceros. Permiten a nuestros socios disfrutar de la tecnología Renault, y al mismo tiempo permiten que Renault tenga acceso, cuando sea pertinente, a los desarrollos y a las capacidades industriales de sus socios. Esta actividad también permite detectar y poner en práctica cooperaciones puntuales, así como evaluar nuestra competitividad y nuestro nivel de calidad con respecto a la competencia.

Las bazas

Una gama mecánica moderna y eficaz en CO_2: con su gama térmica y eléctrica, Renault muestra su ambición de líder en el campo de la reducción de la huella ecológica del automóvil. Las bazas de la gama mecánica de Renault han convencido a nuestros socios del interés de utilizar nuestros motores para sus vehículos. Se han desarrollado contratos de colaboración para los motores diésel y gasolina y para las cajas de cambios.

De este modo y desde 2014, Nissan, socio de Renault dentro de la Alianza, ha escalado del 8º puesto entre los fabricantes en 2013 al 4º puesto por lo que respecta a las emisiones medias de CO_2 homologadas de su gama europea de vehículos particulares, gracias sobre todo al despliegue de la última generación de motores Renault. Tras la firma del contrato de colaboración celebrado en 2010 entre la alianza Renault-Nissan y el grupo Daimler, distintos motores diésel procedentes de la gama Renault también permiten a Mercedes proponer versiones de sus Clases A, B y C que emiten menos de 100 g de CO_2/km según el ciclo de homologación NEDC. Por su parte, el Grupo Renault aparece desde hace 7 años en el podio de los fabricantes de mejor desempeño en Europa en materia de consumo y de emisiones de CO_2 homologadas, con emisiones medias de 112,4 g de CO_2/km a finales de 2018[1], y motorizaciones diésel o gasolina que emiten menos de 100 g de CO_2/km según el ciclo de homologación NEDC en 9 modelos de su gama de vehículos particulares.

La organización

Dentro de la Dirección de estrategia, del desarrollo de negocio y de la gestión de negocio de Renault, hay equipos dedicados que trabajan para detectar oportunidades, preparar ofertas y negociar contratos. Sensibles a las expectativas de los clientes OEM, estos equipos permiten conseguir una reactividad optimizada al realizar la interfaz con todas las ingenierías de Renault.

1.1.4.4 Los principales centros industriales

Para responder a la demanda de nuestros clientes, el Grupo Renault dispone de una herramienta industrial formada por 41 centros industriales. El coeficiente de utilización de sus capacidades de producción, que crece con respecto a 2017, era en 2018 del 106 % a escala mundial y del 99 % en la región europea, calculado según la norma de 3.760 horas al año (1 año de producción en 2 x 8 horas, 5 días por semana, 47 semanas al año).

El cálculo del coeficiente de utilización de las capacidades de producción se realiza aplicando el método Harbour, basado en el trabajo de dos equipos.

La Alianza crece y los numerosos contratos de colaboración estratégica de Renault ofrecen oportunidades de sinergias mediante la puesta en común de los medios de producción.

Por ejemplo, en 2018:

- AVTOVAZ fabricó en Rusia vehículos Renault-Nissan;
- Flins, Batilly, Sandouville, Moscú, Busan y Curitiba LCV) disponen de sendas fábricas de Renault que producen vehículos para Nissan, y Córdoba acaba de añadirse a esta lista;
- las fábricas de Renault de Maubeuge y de Novo Mesto fabrican vehículos para Daimler;
- Sandouville y Batilly son dos fábricas de montaje de carrocería que producen vehículos para otros socios, como Opel, RVI o Fiat;
- finalmente, en la India, Renault y Nissan comparten una fábrica común.

Por lo que respecta a los motores y cajas de cambios, la utilización cruzada de las fábricas de la Alianza permite ofrecer oportunidades de fabricación regional para los órganos mecánicos necesarios para cada mercado, minimizando al mismo tiempo las inversiones y aprovechando al máximo nuestras capacidades de producción. A continuación ofrecemos algunos ejemplos:

- para Nissan y Daimler, se fabrican motores diésel en las fábricas Renault de Cléon y de Valladolid, y motores de gasolina en Valladolid y Pitesti;
- en Europa, la fábrica Nissan de Sunderland produce motores para Renault. En Japón, la fábrica Nissan de Yokohama produce también un motor de gasolina para Renault;
- en Cléon se montan cajas de cambio para Daimler y Nissan, y en Pitesti, Sevilla, Cacia y Los Andes se hace lo propio para Nissan;
- AVTOVAZ monta motores y cajas de cambios para Renault y Nissan.

1 *Datos provisionales. Se ofrece información más detallada en el capítulo 2.2.2.3.A.*

Producción por fábrica y por región	2018
FRANCIA	
Batilly (Sovab)	
Renault Master	96.346
Master ZE	307
Nissan NV400	6.945
Otros	39.021
Caudan (Fundición de Bretaña)	
Fundición de hierro *(en toneladas)*	18.600
Choisy-le-Roi	
Cajas de cambios gasolina	29.350
Motores gasolina	34.660
Cléon	
Cajas de cambios	372.759
Motores	686.798
Motores eléctricos	73.775
Fundición de aluminio *(en toneladas)*	19.297
Dieppe	
Clio RS	3.932
Alpine	3.304
Douai	
Espace	10.771
Scenic	89.968
Talisman	18.900
Flins	
Clio	73.966
ZOE	49.472
Nissan Micra	72.606
Le Mans	
Trenes traseros	1.556.243
Trenes delanteros	806.041
Fundición de hierro *(en toneladas)*	111.263
Maubeuge	
Kangoo / Citan	148.941
Kangoo ZE	9.565
Ruitz (STA)	
Cajas de cambios automáticas	110.007
Sandouville	
Renault Trafic	94.003
Nissan NV300	6.310
Otros	25.914
Villeurbanne	
Trenes delanteros	306.651

Producción por fábrica y por región	2018
EXCLUIDA FRANCIA	
ESPAÑA	
Palencia	
Mégane	85.161
Mégane Estate	57.243
Kadjar	114.632
Sevilla	
Cajas de cambios	1.093.276
Valladolid	
Twizy	5.304
Captur	229.741
Otros	47
Valladolid Motores	
Motores	1.438.202
Barcelona [fábrica Grupo Nissan]	
Alaskan	1.760
PORTUGAL	
Cacia	
Cajas de cambios	697.418
ESLOVENIA	
Novo Mesto	
Clio	73.395
Twingo / Smart	135.962
Otros	13
ÁFRICA, ORIENTE MEDIO, INDIA	
ARGELIA	
Orán	
Logan	23.837
Sandero	33.302
Clio	13.458
INDIA	
Chennai [fábrica Grupo Nissan]	
Duster	11.270
Kwid	76.190
Lodgy	1.194
Captur	1.608
IRÁN	
Teherán - Irán Khodro - Pars Khodro [fábricas colaboradoras]	
Logan / Logan Pick-Up / Sandero	91.000
Teherán - ACI Pars	
Tren delantero	69.446
Tren trasero	70.715
MARRUECOS	
Casablanca (Somaca)	
Logan	29.689
Sandero	53.745
Tánger	
Lodgy	33.483
Sandero	168.686
Dokker	96.627
Logan MCV	19.856

Producción por fábrica y por región	2018
EURASIA	
RUMANÍA	
Mioveni (Dacia)	
Logan	33.841
Logan MCV	22.354
Sandero	42.146
Duster	4.582
Nuevo Duster	232.338
Cajas de cambios	440.339
Motores	561.192
Trenes delanteros	409.093
Fundición de aluminio (en toneladas)	27.442
RUSIA	
Moscú	
Kaptur	34.334
Duster	47.151
Nissan Terrano	16.253
Togliatti (AVTOVAZ)	
Logan	38.505
Sandero	37.950
Lada X-Ray	40.421
Lada Largus	58.624
Lada Kalina	18.393
Lada Granta	108.047
Lada Priora	7.224
Lada 4X4	41.161
Nissan Almera	15.847
Datsun MI-DO	2.746
Datsun ON-DO	20.829
Izhevsk (AVTOVAZ)	
Lada Vesta	131.310
TURQUÍA	
Bursa (Oyak Renault)	
Clio	241.294
Clio Estate	50.747
Fluence	44.521
Otros	333
Cajas de cambios	239.574
Motores	603.415
Trenes traseros	336.888
Trenes delanteros	336.888

Producción por fábrica y por región	2018
ASIA-PACÍFICO	
COREA DEL SUR	
Busan (Renault Samsung Motors)	
Talisman / SM6	26.198
Fluence / SM3	5.085
SM3 ZE	1.212
Latitude / SM5	10.002
Koleos / QM6	61.234
SM7	4.869
Nissan Rogue	107.251
Motores	89.214
CHINA	
Wuhan - DRAC [fábrica colaboradora]	
Kadjar	16.459
Koleos	31.299
Shenyang - RBJAC [fábrica colaboradora]	
Jinbei Haise / Grand Haise / Granse / F50 / Huasong 7	42.468
AMÉRICAS	
ARGENTINA	
Córdoba	
Logan	11.330
Sandero	15.979
Dokker	12.697
Nissan Navara	5.110
Otros	105
Planta Fundición Aluminio (PFA)	
Fundición de aluminio (en toneladas)	3.314
BRASIL	
Curitiba	
Master	11.354
Duster	32.634
Duster Pick-up	39.827
Logan	25.059
Sandero	57.396
Captur	42.044
Kwid	92.560
Motores	297.052
CHILE	
Los Andes (Cormecanica)	
Cajas de cambios	322.147
COLOMBIA	
Envigado (Sofasa)	
Logan	14.734
Sandero	24.611
Duster	29.909
MÉXICO	
Cuernavaca [fábrica Grupo Nissan]	
Alaskan	212

1.1.4.5 La red comercial del Grupo Renault

La organización de las redes de distribución

El Grupo Renault distribuye vehículos de sus marcas a través de una red primaria y de una red secundaria.

La red primaria está vinculada contractualmente con Renault, a través de un contrato de concesión (o de agente o de reparador autorizado, según los países) y está formada por:

- empresas independientes del Grupo Renault;
- establecimientos pertenecientes a Renault a través de su filial Renault Retail Group (RRG) o sucursales.

La red secundaria agrupa a empresas formadas normalmente por pequeñas implantaciones, independientes del Grupo Renault y vinculadas contractualmente a la red primaria, casi siempre a través de un contrato de agente, o de un contrato de distribución o de reparador autorizado.

Las principales evoluciones de nuestra red se han concentrado en la mejora de la satisfacción del cliente, en la diferenciación de las Marcas y en la adaptación para la comercialización de nuevos vehículos. En especial para nuestra gama de vehículos eléctricos con la generalización de los Centros Especializados. Paralelamente, ya se ha puesto en marcha la transformación de la red, necesaria por la evolución de las necesidades de los clientes y la digitalización de los servicios, y el despliegue de la misma se basará en la estrategia 2022:

- organización en forma de Hub, que permitirá la mutualización de los servicios de back-office, la implantación de formatos diferenciados y el Comercio electrónico;
- el despliegue de métodos y de estándares con un enfoque Kaizen dentro de nuestras concesiones, poniendo al cliente en el centro de nuestros procesos e incorporando las herramientas digitales.

	2018		2017	
Número de centros Renault	**Mundo**	**Parte europea**	**Mundo**	**Parte europea**
Red primaria Renault	5.482	2.526	5.484	2.542
Parte correspondiente a establecimientos RGG y sucursales	*250*	*161*	*208*	*197*
Parte correspondiente a Asuntos especializados Renault Pro+	*661*	*511*	*647*	*497*
Red secundaria Renault	6.145	5.832	6.301	5.993
TOTAL CENTROS	**11.627**	**8.358**	**11.785**	**8.535**

	2018		2017	
Número de centros Dacia	**Mundo**	**Parte europea**	**Mundo**	**Parte europea**
Red primaria	2.878	2.485	2.755	2.383

	2018		2017	
Número de centros Alpine	**Mundo**	**Europa**		**Europa**
Red primaria	75	59		56

	2018	2017
Número de centros Renault Samsung Motors	**Corea**	**Corea**
Red primaria	664	670

	2018		2017	
Número de centros Lada	**Mundo**	**Parte Rusia**	**Mundo**	**Parte Rusia**
Red primaria	606	299	650	315

1.1.4.6 Renault Retail Group (RRG)

RRG, filial participada al 100 % del fabricante, es el distribuidor líder en Europa del Grupo Renault para las actividades de venta de vehículos y de servicios asociados, así como de la postventa.

RRG representa el 20 % del volumen de negocio y el 10 % de la masa salarial del Grupo Renault (excluido AVTOVAZ).

La misión de RRG consiste en distribuir entre los clientes profesionales y particulares todos los productos y servicios de la Alianza (Renault, Dacia, Alpine y Nissan, en algunos países).

Las actividades se desarrollan en los ámbitos de los vehículos nuevos, los vehículos de ocasión y los repuestos, y también incluyen el mantenimiento, la mecánica, la carrocería, los servicios rápidos (Renault Minuto y Renault Minuto carrocería), el alquiler de corta duración (Renault Rent), los servicios de movilidad (Renault *Mobility*), las financiaciones y los corretajes.

RRG desarrolla su actividad a través de cerca de 200 puntos de venta y de servicio en 13 países europeos: Alemania, Austria, Bélgica, España, Francia, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Polonia, Portugal, República Checa, Reino Unido y Suiza.

En 2018, y en línea con la estrategia de red del Grupo Renault, RRG ha desplegado un proceso de *lean management*, que pretende incrementar la productividad, en términos de calidad y de plazos, para así reducir los gastos y mejorar la satisfacción del cliente y el rendimiento de los actividades de negocio. Todo ello se ha traducido principalmente en la ampliación de los horarios de recepción y de producción, con una organización en dos equipos en algunos talleres.

2018	Volumen de negocio *(en miles de millones de euros)*	Ventas VN	Ventas VO
TOTAL	**9,5**	**324.483**	**215.627**
Francia	5,7	183.433	147.830
Europa	3,8	141.050	67.797

	2018		2017	
Número de centros Renault Retail Group	**Mundo**	**Parte europea**	**Mundo**	**Parte europea**
Parte correspondiente a establecimientos RGG y sucursales		*190*		*197*

Renault Pro+: la marca experta y su red especializada

Renault lanzó a finales de 2015 la marca experta Renault Pro+ para acompañar al cliente profesional en cualquier parte del mundo, identificando los productos y los servicios que se le ofrecen de manera específica.

La red especializada Renault Pro+ es la punta de lanza de esta marca. Lanzada en 2009, esta red especializada está formada hoy por 661 puntos de venta y de postventa que responden a normas adaptadas a las expectativas de los clientes profesionales.

Las actividades especializadas de Renault Pro+ se comprometen a cumplir con una promesa al cliente que gira en torno a tres temáticas:

- la especialización de los equipos, tanto de venta como de postventa, para optimizar el trato dado a los clientes profesionales;
- la facilidad de elección, incluso para los vehículos carrozados, gracias a una amplia gama de vehículos en exposición y disponibles para la realización de pruebas;
- la movilidad, que se garantiza al cliente profesional gracias a una organización postventa específica.

1.1.4.7 La gestión del efectivo del Automóvil

El Grupo Renault ha implantado, para el Automóvil, una organización financiera que le permite:

- automatizar e industrializar el tratamiento dado a las operaciones de cobro y de desembolso;
- refinanciar las necesidades de las filiales y centralizar los excedentes de efectivo;
- agrupar el tratamiento de todas las operaciones de mercado en euros y en divisas para gestionar con la mayor eficacia posible sus riesgos de cambio, de liquidez, de tipos, de contraparte y sus riesgos de país, reduciendo al mismo tiempo sus gastos financieros y administrativos;
- centralizar en la sociedad matriz la práctica totalidad de las financiaciones necesarias (emisiones de títulos, préstamos bancarios, concesiones de crédito, etc.).

En este contexto, la Dirección de financiación y de efectivo de Renault (DFT) - que supervisa el dispositivo general y gestiona los efectivos y las financiaciones de las actividades industriales y comerciales del Grupo - dispone de una entidad especializada, Renault Finance, que se encarga de:

- procesar, tras la correspondiente compensación intra-grupo, las operaciones de mercado: cambio, tipos, materias primas e inversiones de tesorería;
- realizar los pagos en divisas de las filiales francesas y europeas;
- realizar los *cash-poolings* en divisas de distintas filiales (Reino Unido, Hungría, Polonia, Suecia, Suiza, Australia y República Checa).

Para la zona euro, la centralización de tesorería se basa en una plataforma informática, y Renault SA gestiona el conjunto de las operaciones de las filiales de la zona euro y garantiza la interfaz con los bancos del flujo del Automóvil.

En la zona no euro, Renault Finance ofrece a determinadas filiales un acceso a herramientas centralizadas de gestión del efectivo.

Renault Finance

Renault Finance, sociedad de derecho suizo con domicilio en Lausana, interviene activamente en los mercados financieros internacionales en el marco de un conjunto de normas estrictas de gestión de los riesgos. Su actividad de arbitraje le permite obtener precios muy competitivos para productos financieros en los mercados del cambio, de tipos de interés o de materias primas. De este modo, actúa como contraparte natural de Renault para el grueso de las operaciones de mercado del Automóvil. La extensión de este servicio al grupo Nissan confiere a Renault Finance la condición de sala de mercados de la Alianza.

Con el fin de optimizar la calidad del servicio prestado a la Alianza, Renault Finance dispone de herramientas que están entre las más avanzadas en los mercados interbancarios, y cuenta con una filial participada al 100 % en Singapur, Renault Treasury Services.

1.1.4.8 Nissan, AVTOVAZ, colaboraciones y cooperaciones

Nissan

La participación de Renault en Nissan se desarrolla de forma específica en el capítulo 1.2 La alianza Renault-Nissan.

La capitalización bursátil de Nissan a 31 de diciembre de 2018 asciende a 3.714 millones de yenes (29.513 millones de euros), teniendo en cuenta que la cotización de cierre de la acción Nissan era de 880 yenes.

Renault es titular del 43,4 % del capital de Nissan. A 31 de diciembre de 2018, la valor de mercado de los títulos poseídos por Renault asciende a 12.809 millones de euros, con una cotización de conversión de 125,85 yenes por euro.

La participación de Renault en Nissan es puesta en equivalencia en las cuentas de Renault según las modalidades indicadas en el capítulo 4, nota 12 del anexo a las cuentas consolidadas.

AVTOVAZ

En Rusia, AVTOVAZ ha mantenido su proceso de recuperación comercial y financiera, que se desarrolla a un ritmo superior al marcado por su plan a medio plazo, y ha contribuido positivamente a los resultados del grupo Renault, con:

- una aportación de 3.004 millones de euros al volumen de negocio (frente a 2.730 millones de euros en 2017);
- una aportación de 204 millones de euros al margen de explotación (frente a 55 millones de euros en 2017).

Estos resultados se enmarcan en el proceso de desarrollo del plan a medio plazo aprobado por los accionistas de AVTOVAZ en 2016, que tiene por objeto recuperar el crecimiento y la rentabilidad. El plan preveía, entre otras cosas, una cuota de mercado en Rusia de al menos el 20 % (VP) en un mercado con expectativas de crecimiento tras varios años de caídas, una reducción de los gastos propiciada sobre todo por una mayor integración local, el aumento de las exportaciones y el desarrollo de nuevas gamas de vehículos y de motores. En este contexto, el nuevo contrato de inversión firmado por AVTOVAZ en diciembre de 2018 con las autoridades rusas (SPIC), conjuntamente con Lada Izhevsk, Renault Russia, Nissan Motor Manufacturing Russia (NMGR) y Mitsubishi Motors Russia (NMR), permitirá reforzar los lanzamientos de nuevos modelos y modernizar las fábricas de AVTOVAZ en los próximos años. Paralelamente, a lo largo de 2018 se llevaron a cabo distintas operaciones que han permitido finalizar la reestructuración financiera de la sociedad, puesta en marcha a finales de 2016, y rescatar en el segundo semestre la totalidad de las acciones de AVTOVAZ que estaban en circulación: en abril de 2018 se llevó a cabo una ampliación de capital de AVTOVAZ reservada a Alliance Rostec Auto b.v., por valor de 61.400 millones de rublos. Renault y el socio ruso Rostec suscribieron cada uno 30.700 millones de rublos en la ampliación de capital de Alliance Rostec Auto b.v., desembolsada por compensación de créditos de explotación y de préstamos de Renault y de Rostec frente a AVTOVAZ.

Dado que Alliance Rostec Auto b.v. se hizo con más del 75 % del capital de AVTOVAZ tras estas operaciones, una oferta pública de adquisición obligatoria lanzada en julio de 2018 se cerró en septiembre de 2018.

Tras esta operación, al poseer Alliance Rostec Auto b.v. más del 95 % de AVTOVAZ (96,64 %), se inició una operación de retirada obligatoria el 28 de septiembre de 2018 de conformidad con la normativa rusa aplicable. Esta operación de retirada obligatoria se cerró en diciembre de 2018 y Alliance Rostec Auto b.v. posee desde entonces el 100 % de AVTOVAZ. Dado que la acción de AVTOVAZ ya no cotiza en bolsa, el proceso de retirada de la cotización de la acción de AVTOVAZ en la bolsa de Moscú se ha puesto en marcha a comienzos de 2019. Tras las operaciones antes descritas, Renault poseía a 31 de diciembre de 2018 el 61,09 % de Alliance Rostec Auto b.v., que poseía el 100 % de AVTOVAZ. En las cuentas consolidadas, el porcentaje de participación de Renault en Alliance Rostec Auto b.v. era del 67,61 % a 31 de diciembre de 2018 por haberse tenido en cuenta la ampliación de capital que debía producirse a principios de 2019 de conformidad con los acuerdos de los accionistas de 28 de noviembre de 2018.

Cooperación estratégica entre la alianza Renault-Nissan y Daimler AG

Cabe remitirse al apartado *Cooperación con Daimler* del capítulo 1.2.7.

Relación y acompañamiento del proveedor

Una relación perenne y eficaz con sus proveedores es fundamental para la actividad del Grupo Renault. Si se producen fallos en esta relación, ya se deban a la calidad de las piezas entregadas, a un problema de logística, al retraso en un proyecto o al deterioro de su salud financiera, la situación creada puede tener un impacto considerable tanto en la producción de las fábricas de Renault como en el desarrollo de los proyectos.

Los procesos de compras constituyen por tanto una cuestión estratégica para el Grupo Renault y contribuyen a su continuidad a través de acciones de gran calado, entre las que destacan:

- el sostenimiento de la implantación de la estrategia de Compras definida en consonancia con las orientaciones estratégicas del Grupo;
- la medición y la orientación de la consecución por parte de los proveedores de sus objetivos QCDP (Calidad, Coste, Plazo, Peso);
- la selección de los proveedores y el desarrollo de una relación sólida y sostenible que sea mutuamente beneficiosa, garantizando al mismo tiempo una ventaja competitiva para el Grupo Renault;
- la contribución a la imagen de marca del Grupo Renault a través de la calidad de los suministros, del desarrollo internacional de sus proveedores y de la calidad de la relación con los mismos.

Es fundamental que fabricantes y proveedores colaboren estrechamente para crear valor conjuntamente. Por consiguiente, el Grupo Renault se esfuerza por consolidar su desempeño en una relación de colaboración equitativa, enriquecedora y sostenible con los proveedores.

Para ello, el Grupo Renault aplica una verdadera política de acompañamiento de sus proveedores a escala mundial:

- puesta en común de nuestras mejores prácticas industriales (encuentros regulares, delegaciones de expertos sobre el terreno);
- optimización de los procesos para que los proveedores consigan reducir sus gastos sin que disminuyan sus márgenes;
- apoyo en materia de gestión de la calidad, con la intervención de un interlocutor experto de Renault al lado de cada proveedor con el fin de reforzar el nivel de exigencia de calidad sobre el terreno frente a nuestros proveedores, realizar un seguimiento óptimo y ser más reactivos;
- posibilidad de que los proveedores se asocien al crecimiento del Grupo. El desarrollo industrial de Renault en el extranjero y los contratos de colaboración constituyen auténticas oportunidades para los proveedores en términos de expansión hacia nuevos mercados o de crecimiento de los volúmenes;
- cooperación en materia de innovación. Más allá del trabajo de investigación y de los estudios avanzados realizados internamente y con Nissan, Renault trabaja con sus proveedores en nuevas innovaciones conjuntas, compartiendo sus ejes estratégicos desde el diseño inicial de los proyectos;
- sensibilización de los proveedores en materia de RSC.

En el marco del desarrollo de las relaciones con los proveedores, Renault, Nissan y Mitsubishi han puesto en marcha un proceso de selección conjunta que tiene por objeto permitir que los proveedores más reconocidos por su fiabilidad y desempeño accedan a la categoría de Alliance Growth Partners (AGP).

Esta categoría les permite acceder a informaciones sobre la estrategia a medio plazo de la Alianza en materia de innovación, nuevos productos y desarrollo a escala internacional, para que puedan acompañar el crecimiento de la empresa de la mejor manera posible.

Finalmente, en el marco de su plan de desarrollo y de valorización de sus proveedores, Renault entrega cada año sus «Trofeos a Proveedores». Estos trofeos recompensan a los proveedores reconocidos por su extraordinario desempeño en cinco categorías prioritarias para Renault: la calidad, la innovación, las compras responsables, el diseño y el servicio ofrecido a la fabricación. En 2018, 12 proveedores fueron galardonados por sus resultados excepcionales en uno de estos tres campos:

- Compras responsables: Hankook Tire Co., Ltd, LTD, HP, Henkel;
- Calidad: CTR CMS CO, Calsonic, Tower Autoaruja, Kiriu-Samick Co., Ltd, Azaki Europe Limited;
- Mejor servicio ofrecido a la fabricación: Euro Auto Plastic Systems, EAPS. Innovación: Faurecia, IAV Group. Diseño: groupo D3.

En materia de nuevas Movilidades y de Servicios

En 2017, implantación de la plataforma **Zity**, fruto de una estrecha colaboración entre Renault y el operador de infraestructuras español «Ferrovial Servicios»: su objetivo es responder a las expectativas de los madrileños e ir de la mano del desarrollo de sus nuevos hábitos en materia de movilidad urbana. El servicio, cuyo lanzamiento tuvo lugar a finales de 2017, ya había superado el listón de los 100.000 usuarios en julio de 2018. El servicio permite acceder a una flota de 500 Renault ZOE, repartidos prácticamente por toda la ciudad y sus alrededores. Estos coches 100 % eléctricos vienen equipados con el sistema intuitivo de navegación conectada R-Link, y ofrece asistencias a la conducción y al aparcamiento. Su batería les aporta una autonomía de cerca de 300 kilómetros en uso real. Para localizar un vehículo disponible, reservarlo y abrirlo, el usuario solo necesita tener un *smartphone* equipado con la aplicación específica.

El Grupo Renault adquirió en 2017 la sociedad ***Power Vehicle Innovation*** (PVI), con sede en Gretz-Armanvilliers (Francia), y que da trabajo a 94 personas en su centro industrial. La adquisición de PVI permite a Renault acelerar la implantación de nuevas tecnologías, sobre todo en materia de conversión a motor eléctrico de vehículos utilitarios, como el nuevo MASTER Z.E., vehículo utilitario desarrollado en sinergia con PVI.

En noviembre de 2018, el Grupo Renault anunció la adquisición de **Carizy**, una sociedad de servicios especializada en la intermediación entre particulares en el campo de la venta de vehículos de ocasión (VO). Tiene una plantilla de cerca de 30 trabajadores. Gracias a esta adquisición, el grupo puede contar con las competencias y conocimientos necesarios para implantarse rápidamente en el mercado del VO entre particulares (C2C). Los conocimientos expertos de Carizy permiten completar los conocimientos históricos de Renault y de su red comercial en materia de compraventa de VO entre profesionales (B2B), y entre profesionales y particulares (B2C).

En enero de 2018, Renault-Nissan-Mitsubishi anunció el lanzamiento de **Alliance Ventures B.V**, con sede en Ámsterdam (Países Bajos), un fondo de capital riesgo creado para desarrollar la *open innovation* y las nuevas formas de movilidad durante los cinco próximos años. Está previsto realizar una inversión de cerca de 1.000 millones de dólares en cinco años. Alliance Ventures invertirá en nuevas empresas (*start-ups*) que puedan aportar nuevas tecnologías de punta a la Alianza y le permitan desarrollar nuevas actividades, garantizando al mismo tiempo una rentabilidad financiera equitativa. El fondo invertirá en cada fase de desarrollo de las *start-ups*, actuando como vivero para nuevos empresarios del sector del automóvil o permitiendo el establecimiento de nuevas colaboraciones.

La nueva entidad está siendo financiada conjuntamente por Renault (40 %), Nissan (40 %) y Mitsubishi Motors (20 %). La inversión inicial asciende a 200 millones de dólares.

La primera operación realizada por Alliance Ventures es una inversión en Ionic Materials, una prometedora empresa estadounidense que desarrolla materiales para las baterías sin cobalto. Alliance Ventures ha anunciado más recientemente su participación en las captaciones de fondos de: i) Coord, una plataforma estadounidense de gestión de datos vinculados a la movilidad, ii) WERIDE.AI, número uno chino de la conducción autónoma, iii) Transit, sociedad editora de una aplicación dedicada al transporte multimodal, y iv) Enevate Corporation, especializada en el diseño de baterías de ión-litio.

En diciembre de 2017, el Grupo Renault y el grupo **Challenges** decidieron unir sus fuerzas para responder a los retos de los servicios editoriales del coche conectado y a las problemáticas de la distribución innovadora de prensa. En este contexto, el Grupo Renault ha adquirido el 40 % del capital del grupo Challenges.

Renault Digital

El 1 de enero de 2017 se creó Renault Digital, una filial participada al 100 % del Grupo Renault. Las principales misiones de esta entidad consisten en realizar o contribuir a los proyectos digitales del Grupo, explotar al máximo el valor de los datos generados por la actividad, reforzar las competencias de los colaboradores y atraer los talentos digitales, así como en promover métodos de trabajo ágiles dentro de la organización. Los equipos de Renault Digital movilizan a más de 300 empleados equivalentes a tiempo completo en 2018.

Renault Venture Capital

En julio de 2017 se creó una sociedad, filial al 100 % de Renault s.a.s y dotada con una primera inversión de capital de 20 millones de euros, cuyo objeto es adquirir participaciones, sobre todo minoritarias, en *start-ups* y otras sociedades. RVC tiene por objeto promover la apertura de Renault a la *open innovation* y crear vínculos con los negocios emergentes en los campos de futuro de los productos y servicios del automóvil: permitirán establecer relaciones privilegiadas con start-ups. Esta actividad, muy complementaria de las tareas de investigación y desarrollo realizadas internamente, dará una imagen de proactividad orientada hacia la *open innovation* y el codesarrollo y permitirá acelerar los procesos de decisión.

En octubre de 2018, el Grupo Renault invirtió en la *start-up* francesa **Akoustic Arts**, especializada en el sonido direccional y formada por una docena de personas.

En materia de vehículos utilitarios

Renault ha firmado varios acuerdos con General Motors Europe/Opel, Nissan, Renault Trucks, Daimler y, más recientemente, Fiat.

Renault y General Motors Europe firmaron en 1996 un acuerdo marco que incluía un compromiso de cooperación y permitía a ambos fabricantes reforzar su presencia comercial en el mercado europeo, así como compartir los gastos de desarrollo.

Por lo que respecta a los furgones compactos: en el marco de la colaboración con GM Europe, la producción de la última generación del TRAFIC se inició en abril de 2014 en la fábrica de Sandouville, y la de los Opel/Vauxhall VIVARO en la fábrica de GM Europe de Luton en septiembre de 2014. La comercialización del TRAFIC y del Vivaro se puso en marcha en septiembre de 2014.

En marzo de 2017, General Motors y Peugeot SA acordaron la adquisición por esta última de las actividades europeas de GM (Opel/Vauxhall). Esta operación se desarrolló en dos tiempos: el traslado de los activos, que incluían los contratos con Renault, pero también la fábrica de Luton (Reino Unido) en la que se fabrican los furgones compactos Opel/ Vauxhall VIVARO, a una nueva entidad, Opel Automobile, a 30 de junio de 2017; y, posteriormente, la cesión de Opel Automobile (y de sus obligaciones contractuales con Renault) a Peugeot SA a 1 de agosto de 2017, lo que constituyó un cambio de control para esta entidad.

En 2018, Peugeot SA comunicó su decisión de dejar de fabricar el Opel/Vauxhall VIVARO en Luton de aquí a mediados de 2019. Un acuerdo de fin de cooperación se firmó con tal fin.

En julio de 2014, Renault firmó con Fiat un acuerdo de cooperación para la producción, en la fábrica de Sandouville, de un furgón compacto desarrollado por Renault a partir de la nueva generación del TRAFIC, el Talento. Su fabricación se inició en mayo de 2016 y su comercialización en julio de 2016. Fiat distribuye este vehículo bajo su marca en su red.

En el marco de la alianza Renault-Nissan, se ha celebrado un acuerdo con Nissan para la producción, en la fábrica de Sandouville, de un nuevo furgón compacto desarrollado por Renault a partir de la última generación del TRAFIC, el NV300. Este vehículo se enmarca en la continuidad del acuerdo de distribución por Nissan del PRIMASTAR, un furgón compacto basado en la generación anterior del TRAFIC, firmado con Nissan en 2003. La fabricación y la comercialización del NV300 se iniciaron en 2016.

La oferta en el segmento de los grandes furgones se renovó en 2010 con el lanzamiento de la nueva gama de vehículos Renault MASTER y Opel/Vauxhall Movano, fabricados por Renault en la fábrica de Batilly (Francia). Movano fue vendido a Opel/Vauxhall en el marco de un acuerdo comercial firmado a finales de 2007.

Por otra parte, el Nuevo MASTER es distribuido por la red Renault Trucks en el marco de un acuerdo comercial firmado en 2009.

Finalmente, en el marco de la alianza Renault-Nissan, se ha celebrado un acuerdo para el desarrollo de un furgón basado en el nuevo Renault MASTER, denominado NV400. Nissan se encarga de la comercialización de este vehículo desde finales de 2011.

En el segmento de las furgonetas: en el marco de la cooperación estratégica entre la alianza Renault-Nissan y Daimler anunciada el 7 de abril de 2010, Renault y Daimler han colaborado en el desarrollo de un vehículo utilitario ligero denominado CITAN. Este nuevo utilitario urbano de Mercedes-Benz, el CITAN, ha sido desarrollado por Renault a partir de la plataforma KANGOO y se produce exclusivamente en la fábrica Renault de Maubeuge (Francia). Mercedes se encarga de su comercialización desde el otoño de 2012.

Por otra parte, en el marco de la alianza Renault-Nissan, se ha celebrado un acuerdo para el desarrollo y la comercialización de una furgoneta basada en el actual Renault KANGOO, denominada NV250. Este vehículo será producido por Renault en la fábrica de Maubeuge y será comercializado por Nissan desde finales de 2019, sustituyendo al NV200.

En el segmento de las *pick-up*: Renault firmó en 2015 un acuerdo con Nissan para el desarrollo y la fabricación de una *pick-up* Renault, la ALASKAN, basada en la plataforma del nuevo Nissan NP300. Este vehículo, producido en la fábrica Nissan de Cuernavaca en México, se lanzó comercialmente en Colombia en el segundo semestre de 2016. Desde octubre de 2017, el vehículo también se produce en la fábrica Nissan de Barcelona (España) y se comercializa en Europa con la denominación de ALASKAN.

Para acelerar su desarrollo a escala internacional

Se han firmado varios acuerdos con socios locales (industriales, autoridades locales).

En Turquía

El Grupo Renault y Oyak, el mayor fondo de pensiones complementarias profesional de Turquía, han ampliado su acuerdo de colaboración firmado hace medio siglo. Los dos accionistas de MAIS y de Oyak Renault declararon que seguirán colaborando durante los próximos 27 años, tras firmar un nuevo pacto de accionistas y nuevos pactos auxiliares el 26 de junio de 2018.

Este contrato plasma la mayor cooperación de la industria del automóvil turca, que cubre las actividades industriales y comerciales del Grupo Renault en Turquía. Oyak Renault seguirá desempeñando un papel fundamental en el dispositivo industrial del Grupo Renault, para la producción y la exportación de vehículos, de motores y de cajas de cambios. MAIS seguirá dirigiendo las operaciones de venta y postventa de vehículos, repuestos y servicios para las marcas Renault y Dacia.

Estos nuevos acuerdos no alteran la distribución de las participaciones de los accionistas en cada una de estas entidades (MAIS: 51 % Grupo Oyak – 49 % Grupo Renault; Oyak Renault: 51 % Grupo Renault, 49 % Grupo Oyak.). Estos nuevos contratos muestran la solidez de las relaciones entre ambos socios, cuyo objetivo común consiste en mantener su liderazgo industrial y comercial en Turquía.

En China

Renault mantuvo su actividad en China a lo largo de 2018. La gama está formada por el CAPTUR, importado desde junio de 2015, el KADJAR fabricado en China y lanzado en marzo de 2016, el KOLEOS, fabricado y lanzado en noviembre de 2016, y el ESPACE, importado desde diciembre de 2017. El centro de producción de la sociedad Dongfeng Renault Automotive Company (DRAC), perteneciente a partes iguales (50/50) a Dongfeng y Renault, tiene una capacidad de 150.000 unidades. Se encuentra en Wuhan, capital de la provincia de Hubei.

Por otra parte, en septiembre de 2017, Renault, Dongfeng y Nissan formaron una nueva empresa conjunta (eGT). Renault es titular del 25 % del capital de eGT, Nissan del 25 % y Dongfeng del 50 % restante. Esta nueva sociedad, con sede en la ciudad de Shiyan (provincia de Hubei), se dedica al desarrollo de un vehículo eléctrico pensado para el mercado chino. El lanzamiento del K-ZE en China en 2019 se anunció en el Salón Mundial del Automóvil de 2018 en París.

Finalmente, en diciembre de 2017, Renault firmó un acuerdo de empresa conjunta con CBA (China Automotive Holding Limited) que ha dado lugar a la creación de una empresa conjunta (de la que Renault posee un 49 %) destinada a la producción en la fábrica de Shenyang de vehículos utilitarios. Esta sociedad RBJAC (Renault Brilliance Jinbei Automotive Company) comercializa vehículos bajo la marca Jinbei. Ya se ha iniciado el nuevo proyecto de industrialización del MASTER en Shenyang, cuya puesta en marcha está prevista para finales de 2020.

En la India

En Chennai, la Alianza sigue desarrollando su centro industrial compartido en el marco de un acuerdo de empresa conjunta firmado con Nissan (JV RNAIPL). La fabricación empezó en este centro en 2010 con el Nissan MICRA, y posteriormente se lanzó en él la fabricación de FLUENCE, de KOLEOS, de PULSE, de SCALA y de DUSTER para Renault. En 2015, Renault puso en marcha la fabricación de LODGY, y después de KWID. En 2018 Renault vendió cerca de 83.900 vehículos. Renault exporta asimismo los modelos fabricados en la India, en Sri Lanka, en Nepal, en Bután y en Bangladesh con el apoyo de importadores locales en estos países.

En la misma región, la JV conjunta entre Renault y Nissan, RNTBCI, realiza desde 2008 prestaciones de ingeniería, de informática, de compra y de servicios contables para el conjunto de entidades de la Alianza en todo el mundo. Una parte importante de sus prestaciones se realiza por cuenta de entidades de la Alianza en la India, lo que contribuye al desarrollo comercial de la Alianza en este país.

En Irán

Renault mantiene su presencia cumpliendo estrictamente con las restricciones legales vinculadas a la normativa internacional que afecta al país. Por consiguiente, Renault ha decidido limitar drásticamente sus actividades en Irán. De este modo, el 6 de agosto de 2018 dejaron de realizarse entregas de piezas KD hacia Irán, y Renault Pars limitó sus actividades a la postventa. La producción realizada por nuestros socios alcanzó los 75.100 vehículos en 2018. Renault se ha apoyado en la plataforma X90: TONDAR (nombre iraní de LOGAN), TONDAR pick-up y SANDERO. Desde el inicio de la fabricación en 2007, la producción acumulada de estos vehículos fue de 794.500 unidades.

Las actividades iraníes salieron del ámbito de consolidación del Grupo en 2013.

El 7 de agosto de 2017, el Grupo Renault había anunciado la firma de una empresa conjunta con IDRO, fondo de inversión y de renovación de la industria en Irán, y PARTO NEGIN NASEH Co, sociedad holding de NEGIN Khodro, importador de productos Renault en Irán. Este acuerdo no llegó a entrar en vigor en la fecha prevista de 2018 como consecuencia del contexto internacional, por lo que no ha empezado a ejecutarse.

En Sudáfrica

A raíz del acuerdo de cooperación firmado en mayo de 2007 con Nissan, desde 2009 se montan localmente vehículos de la gama LOGAN (pick-up y SANDERO), en la fábrica de Rosslyn. Nissan se encarga de montar la *pick-up*, que también comercializa bajo su propia marca.

Por otra parte, Renault s.a.s. celebró en 2013 un acuerdo con su socio comercial histórico (grupo Imperial) para transferirle la mayoría de las participaciones de su filial común Renault Afrique du Sud. Desde diciembre de 2013, Renault s.a.s es titular del 40 % de las participaciones de la filial, y el grupo Imperial del 60 %. Esta operación permitió acelerar el desarrollo del Grupo Renault en este país, en el que su cuota de mercado ha pasado del 3,0 % en 2014 al 4,8 % en 2018.

En 2018, gracias a la comercialización del Kwid procedente de la India, las ventas de Renault en Sudáfrica llegaron hasta los 25.500 vehículos.

En Marruecos

En 2018, el Grupo Renault consolidó su posición de liderazgo en Marruecos, donde ocupa el 2º puesto entre las sociedades más importantes del Reino. Las 2 fábricas de Tánger y Somaca produjeron más de 400.000 vehículos en 2018. Los volúmenes destinados a la exportación llegaron hasta los 333.100 vehículos, mientras que localmente se vendieron 75.400 vehículos. Gracias al éxito de las dos marcas Dacia y Renault, el Grupo había conseguido una cuota de mercado récord del 42,5 % a 31 de diciembre de 2018.

A finales de octubre de 2018 se firmó un acuerdo con el Estado para duplicar la capacidad de producción anual (Dacia Logan y Sandero) de SOMACA de aquí a 2022 y alcanzar la cifra de 160.000 vehículos al año. Desde la firma del convenio del Ecosistema con el gobierno marroquí en 2016, se ha duplicado la base de proveedores locales. La tasa de integración local alcanzó el 50 % en 2018. El compromiso consiste en alcanzar el 65 % en 2023.

En Argelia

La gestión de la fábrica de Orán corresponde a la sociedad Renault Algérie Production, fruto de la colaboración entre Renault (49 %), la SNVI (Sociedad nacional de vehículos industriales, 34 %) y el FNI (Fondo nacional de inversión, 17 %).

Cuatro años después de su lanzamiento, la fábrica de Orán mantiene su crecimiento a un ritmo acelerado. Prevista inicialmente para una producción de 25.000 unidades al año, la capacidad de la fábrica se incrementó con la industrialización de un tercer coche CLIO IV comercializado desde abril de 2018. Así, la fábrica produjo 70.000 vehículos en 2018.

En materia medioambiental

La sociedad Renault Environnement, filial participada al 100 % de Renault s.a.s., fue fundada a mediados de 2008 para desarrollar nuevas actividades en el campo del desarrollo sostenible y del medio ambiente, en consonancia con la política medioambiental del Grupo Renault.

Renault Environnement dispone de una empresa conjunta con SITA Recyclage, filial de Suez, que tiene por objeto desarrollar el reciclaje de vehículos fuera de uso (VFU) y la comercialización de materiales reciclados y de piezas reutilizables.

A través de su filial Gaïa y de su participación en Boone Comenor Metalimpex, Renault Environnement recicla asimismo las piezas de automóviles (desechos de fabricación o restos de serie) y los residuos metálicos de las fábricas del Grupo.

Se ofrece información más detallada en el capítulo 2.2.2.

1.1.5 La financiación de las ventas

RCI Bank and Services ofrece soluciones financieras para facilitar el acceso a la movilidad automóvil de los clientes de la Alianza.

Habida cuenta de las características específicas de cada una de las marcas, y anticipándose a los nuevos usos y necesidades de sus clientes, RCI Bank and Services acompaña sus políticas comerciales para conquistar y fidelizar a nuevos clientes.

RCI Bank and Services se sitúa en el punto de encuentro de tres universos: el automóvil por su historia, la banca por su actividad y los servicios por sus ofertas. Día a día y en 36 países de todo el mundo, RCI Bank and Services acompaña el desarrollo de las marcas de la Alianza y de sus redes de distribución, proponiendo una gama completa de soluciones de financiación, de seguros y de servicios a sus clientes.

Nuestra visión:

Creamos servicios personalizados para facilitar la movilidad.

Innovamos para servir mejor a nuestros clientes.

1.1.5.1 Ofertas a medida, adaptadas a cada tipo de clientela

A los clientes **Particulares**, proponemos ofertas de financiación y servicios adaptados a sus proyectos y a sus usos para facilitar, acompañar y enriquecer su experiencia, a lo largo de su recorrido de movilidad automóvil. Nuestras soluciones y nuestros servicios se aplican tanto a vehículos nuevos como a vehículos de ocasión.

A los clientes **Profesionales**, ofrecemos una gran diversidad de soluciones de movilidad, para liberarlos de las limitaciones vinculadas a la gestión de su parque de vehículos y permitirles concentrarse en su actividad esencial.

A las **Redes** de las marcas de la Alianza, ofrecemos un apoyo activo al financiar las existencias (de vehículos nuevos, de vehículos de ocasión y de repuestos), así como sus necesidades de efectivo a corto plazo.

1.1.5.2 Actividad de banca de ahorro: un pilar en la refinanciación de la empresa

Lanzada en 2012, la actividad de captación de ahorro se presenta en cuatro mercados: Francia, Alemania, Austria y Reino Unido. La captación de depósitos constituye una palanca de diversificación de las fuentes de refinanciación de su actividad. Los importes captados alcanzaron los 15.900 millones de euros, lo que representa cerca del 34 % de los activos netos a finales de [1] diciembre de 2018.

1.1.5.3 Más de 3.500 colaboradores contratados en 5 Regiones

Nuestros colaboradores intervienen en 36 países, distribuidos en cinco grandes Regiones del mundo: Europa; Américas; África – Oriente Medio – India; Eurasia; Asia – Pacífico.

Actividad comercial

A lo largo de 2018, el desempeño comercial de RCI Bank and Services volvió mejorar y la sociedad siguió desarrollando sus ambiciones. RCI Bank and Services se ha convertido así en un verdadero socio estratégico de las marcas de la Alianza.

Con 1.798.901 expedientes financiados en 2018, un aumento de 1,6 %, RCI Bank and Services generó 20.900 millones de euros en nuevas financiaciones.

La tasa de intervención de las financiaciones del Grupo, en alza de 1,1 puntos con respecto a 2017, se establece en el 40,7 %. Excepto en Turquía, Rusia e India (sociedades consolidadas por puesta en equivalencia, «SME»), dicha tasa se eleva al 42,9 %, frente al 42,6 % a finales de diciembre de 2017.

La actividad de Financiaciones de VO mantiene su fuerte desarrollo, con 355.274 expedientes financiados, lo que supone un aumento del 11,1 % con respecto a 2017.

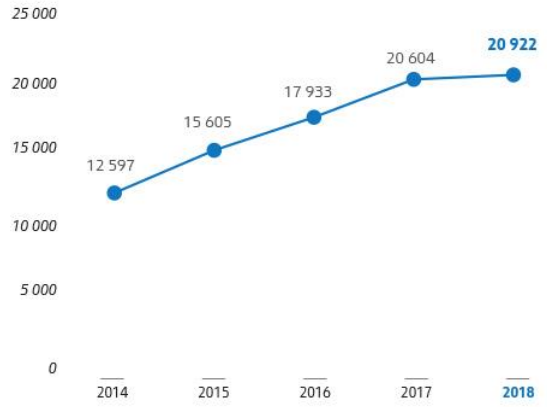
La media de activos productivos (APM) [2] se establece ahora en 44,4 millones de euros, lo que supone un aumento del 12,0 % con respecto a 2017. De este importe, 34,0 millones de euros están directamente relacionados con la actividad de Clientes, que creció un 13,6 %.

Sostenida por el crecimiento de las financiaciones de vehículos nuevos y de ocasión, la actividad de Servicios se intensifica con un aumento de los volúmenes del 11,1 % en los últimos doce meses. El número de servicios vendidos en 2018 representa 4,8 millones de contratos de seguros y de servicios, de los que un 66 % corresponde a prestaciones asociadas al cliente y a la utilización del vehículo.

NUEVAS FINANCIACIONES

(excluidos préstamos personales y tarjetas de crédito)

(en millones de euros)

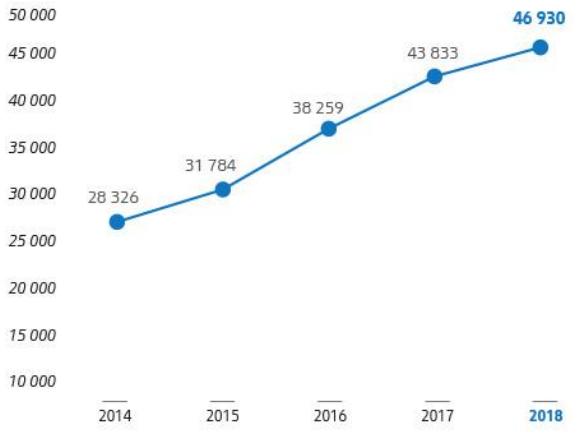


ACTIVOS NETOS A FINALES* DE 2018

(en millones de euros)

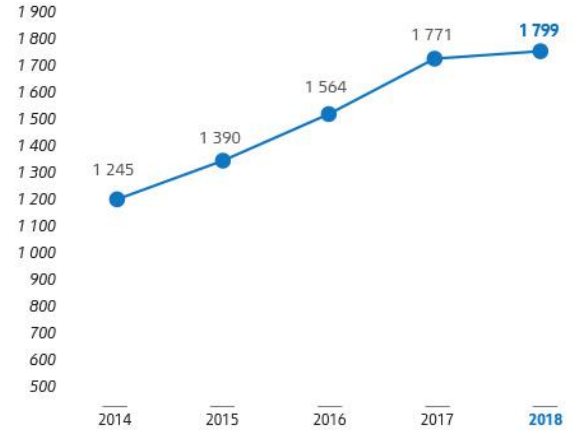
1 *Activos netos al cierre: saldo neto total al cierre + operaciones de arrendamiento operativo netas de amortizaciones y de provisiones.*

2 *Media de activos productivos: las APM corresponden a la media de saldos productivos a los que se añaden los activos vinculados a las actividades de arrendamiento operativo. Para la clientela, se trata de la media de activos productivos a finales de mes. Para la red, se trata de la media de activos productivos diarios.*



NÚMERO TOTAL DE EXPEDIENTES DE VEHÍCULOS

(en miles)



Source : Synthèse Performance Groupe

La Región Europa registra una tasa de intervención en Financiaciones del 44,9 %, frente al 43,3 % en 2017, con un aumento del número de expedientes de financiación de vehículos nuevos y de ocasión del +2,4 % con respecto a 2017.

En un entorno económico incierto (sobre todo en Argentina), la tasa de intervención en Financiaciones en la Región de las Américas quedó fijada en el 35,0 %, lo que supone una caída de 3,8 puntos con respecto a 2017. No obstante, Colombia, filial que entró en el perímetro de consolidación en el año pasado, registra una tasa de intervención elevada, del 47,5 %.

La Región de Asia-Pacífico registra la tasa de intervención en Financiaciones más elevada de todas las Regiones del grupo RCI, con un 56,8 %. Más de uno de cada dos VN vendidos por Renault Samsung Motors es financiado por RCI Banque, que realiza así un excelente desempeño comercial.

Sostenida por la dinámica comercial de las filiales de la Región de África - Oriente Medio - India, la tasa de intervención en Financiaciones siguió creciendo hasta el 27,8 %, lo que supone un aumento de 6,0 puntos con respecto a 2017.

La tasa de intervención en Financiaciones de la Región de Eurasia quedó fijada en un 27,0 %, al beneficiarse sobre todo de los buenos resultados de Turquía, cuya tasa de intervención en Financiaciones creció 1,7 puntos, situándose en el 28,3 %.

Los resultados

El producto neto bancario (PNB) alcanzó los 1.930 millones de euros, lo que supone un aumento del 18,6 % con respecto a finales de 2017. Este crecimiento se debe tanto al aumento de las actividades de Financiación (incremento de la media de activos productivos (APM) del 12,0 %) como al aumento de las actividades de Servicios (+16,8 % con respecto al mismo período del año pasado).

Los gastos de funcionamiento ascienden a 563 millones de euros, que representan el 1,27 % de la APM, lo que supone una caída de 5 puntos básicos con respecto al año pasado. El coeficiente de explotación sigue situándose en un nivel significativamente bajo con respecto al mercado, en el 29,2 %, lo que demuestra la capacidad del grupo para limitar sus gastos de funcionamiento y, al mismo tiempo, para acompañar los proyectos estratégicos y el crecimiento de su actividad.

El coste del riesgo total quedó fijado en el 0,33 % de la APM, un nivel bien controlado después del punto bajo del 0,11 % registrado en 2017, lo que confirma la solidez de la política de aceptación y de cobro.

El coste del riesgo de la actividad de Clientes (financiación de particulares y empresas) sigue estando bajo control, situándose en el 0,51 % de la APM en 2018, frente a un mínimo histórico del 0,19 % en 2017. Desde que empezó a aplicarse la norma NIIF9, el coste del riesgo incluye una dotación a las provisiones sobre los saldos vivos saneados y los elementos fuera de balance. La aplicación de esta norma, iniciada en 2018, conlleva un aumento del coste del riesgo, sobre todo por el crecimiento de los saldos vivos.

En la actividad de Redes (financiación de los concesionarios), el coste del riesgo es negativo como en 2017, situándose en el -0,33 % de la APM en 2018 frente al -0,15 % del año anterior. Se han registrado nuevas reversiones de provisiones con respecto a este saldo vivo, cuyo importe se ha mantenido estable y que sigue siendo de buena calidad.

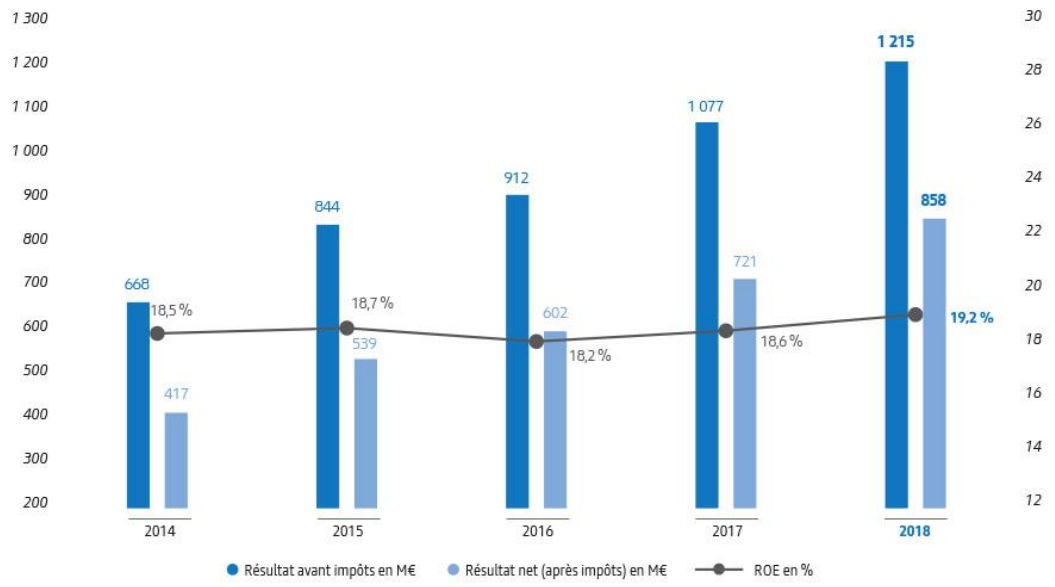
El resultado antes de impuestos asciende 1.215 millones de euros, lo que supone un aumento del 12,8 % con respecto al mismo período del año anterior, y ello a pesar del efecto de cambio negativo de 48 millones de euros vinculado principalmente a la devaluación del real brasileño y del peso argentino.

El resultado neto consolidado – parte correspondiente a los accionistas de la sociedad matriz – ascendió a 858 millones de euros a finales de diciembre, frente a 721 millones de euros en 2017.

El 9 de enero de 2019, la AGCM (*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato)* sancionó a las principales captadoras de fondos del sector del automóvil que operan en Italia por intercambio de informaciones comerciales. El importe total de las multas impuestas por la AGCM fue de 678 millones de euros. El importe de esta multa que corresponde a la sucursal italiana de RCI Banque asciende a 125 millones de euros. Este importe no se ha provisionado en las cuentas del ejercicio 2018. RCI Banque no está de acuerdo con esta decisión y va a interponer un recurso ante el Tribunal administrativo.

RESULTADOS

(en millones de euros)



** ROE 2014 hors éléments non récurrents (-77 M€).*

Balance

El buen desempeño comercial, sobre todo en Europa, permitió registrar un crecimiento histórico de los activos netos a finales de diciembre de 2018, que alcanzaron los 46.900 millones de euros, frente a 43.800 millones de euros a finales de 2017 (+7,1 %).

Los fondos propios consolidados ascendieron a 5.307 millones de euros, frente a 4.719 millones de euros a finales de diciembre de 2017 (+12,5 %).

Solvencia

El ratio de solvencia de nivel Core Tier One se situó en el 15,5 % a 31 de diciembre de 2018, frente al 15,0 % a finales de diciembre de 2017.

Política financiera

En 2018, el Banco Central Europeo mantuvo sus tipos de referencia y anunció que los mismos deberían seguir siendo estables al menos hasta el verano de 2019. Paralelamente, el BCE redujo progresivamente su programa de compra de activos, que pasó de 30 millones de euros al mes durante la primera parte del año a 15 millones de euros a partir de octubre, antes de cerrarlo definitivamente en diciembre. A partir de 2019, reinvertirá los importes rembolsados con respecto a los títulos que lleguen a vencimiento con el fin de mantener condiciones de liquidez favorables.

En Estados Unidos, el nuevo máximo responsable de la *Federal Reserve* (Reserva Federal), Jerome Powell, incrementó cuatro veces sus tipos de referencia, situando así el objetivo de los Fed Funds entre el 2,25 % y el 2,5 %. En el Reino Unido, el Banco de Inglaterra, que había iniciado en noviembre de 2017 su primer reajuste monetario en diez años, elevó en julio su tipo de referencia hasta el 0,75 %.

Las previsiones de ralentización económica mundial y el fin de las políticas monetarias acomodaticias de los bancos centrales han ido modificando gradualmente el contexto macroeconómico que prevalecía a comienzos de año. La guerra arancelaria entre Estados Unidos y China, la salida del Reino Unido de la Unión Europea y las negociaciones presupuestarias entre Italia y Bruselas han contribuido asimismo al aumento de la volatilidad. En este contexto, los mercados han asistido a la vuelta de la aversión al riesgo en el segundo trimestre, lo que se tradujo en una caída de los mercados de renta variable [1] y en la ampliación de los *spreads* de crédito [1].

1 El Euro Stoxx 50 cayó un 15 %.

Tras alcanzar un pico del 0,50 % en febrero, el tipo de *swap* a 5 años cerró el ejercicio con una caída de 12 pb, hasta el 0,20 %.

RCI Banque emitió un importe equivalente a 2.900 millones de euros a través de obligaciones ofrecidas al público. El Grupo realizó sucesivamente una emisión a tipo variable de 750 millones de euros a cinco años, una emisión de doble tramo por 1.300 millones de euros (tres años a tipo fijo por 750 millones de euros, siete años a tipo variable por 550 millones de euros), y posteriormente una emisión a ocho años de tipo fijo por 750 millones de euros. Paralelamente, la empresa emitió 125 MCHF a tipo fijo a cinco años; esta operación permitió al mismo tiempo diversificar la base de inversores y financiar los activos denominados en esta divisa.

Simultáneamente, también se realizaron tres emisiones privadas a dos y tres años por importe total de 600 millones de euros.

En el segmento de la refinanciación garantizada, RCI Banque realizó una titulización pública de préstamos de automóviles en Francia por valor de 722,8 millones de euros distribuidos entre 700 millones de euros de títulos sénior y 22,8 millones de euros de títulos subordinados.

Esta rotación de vencimientos, tipos de cupones y formatos de emisión se inscribe en la estrategia de diversificación de las fuentes de financiación seguida desde hace varios años por el grupo y permite llegar a un mayor número de inversores.

De forma complementaria, las entidades del grupo en Brasil, Corea del Sur, Marruecos, Argentina y por primera vez Colombia también accedieron a los mercados financieros en sus propios mercados de capitales nacionales.

Los depósitos de los clientes particulares aumentaron en 900 millones de euros desde diciembre de 2017 y alcanzaron los 15.900 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, lo que representa el 34 % de los activos netos a finales de diciembre, en línea con el objetivo de la empresa de disponer de depósitos de la clientela que representen aproximadamente una tercera parte de las financiaciones concedidas a sus clientes.

Estos recursos, a los que se añaden, en el perímetro de Europa, 4.400 millones de euros de líneas bancarias confirmadas no dispuestas, 3.800 millones de euros de garantía elegible para las operaciones de política monetaria del BCE, 2.200 millones de euros de activos líquidos de alta calidad (HQLA), así como activos financieros por valor de 400 millones de euros, permiten a RCI Banque garantizar la continuidad de las financiaciones concedidas a sus clientes durante cerca de 12 meses sin necesidad de recurrir a liquidez exterior.

En un entorno complejo y volátil, la política prudente aplicada por el grupo desde hace varios años ha demostrado estar plenamente justificada. Permite proteger el margen comercial de cada entidad, garantizando al mismo tiempo la seguridad de la refinanciación de sus actividades. Se define y se pone en práctica en el nivel consolidado por RCI Banque y es de aplicación a todas las entidades de financiación del grupo.

La sensibilidad del balance se mide asimismo con riesgos de mercado (tipos, cambio, contraparte) muy bajos y controlados diariamente sobre una base consolidada.

La sensibilidad global al riesgo de tipos de RCI Banque se ha mantenido por debajo del límite fijado por el grupo, de 50 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2018, una subida de los tipos de 100 puntos tendría un impacto en el margen neto de intereses (MNI) del grupo de:

- +3,4 millones de euros en EUR;
- +1,4 millones de euros en MAD;
- +0,8 millones de euros en GBP;
- +0,3 millones de euros en KRW;
- -0,4 millones de euros en BRL;
- -0,4 millones de euros en CZK;
- -0,7 millones de euros en CHF.

La suma de los valores absolutos de las sensibilidades en cada divisa asciende a 7,8 millones de euros.

La posición de conversión consolidada del grupo RCI Banque alcanzó los 9,2 millones de euros.

1.1.6 Información sobre las principales filiales y organigrama detallado del Grupo [2]

1.1.6.1 Principales filiales

Renault s.a.s.

13-15, quai Le Gallo 92512 Boulogne-Billancourt Cedex (Francia)

Filial participada al 100 % de Renault.

Actividad: el principal objeto social de Renault s.a.s. incluye el estudio, la fabricación, la compraventa, la reparación, el mantenimiento y el arrendamiento de vehículos automóviles, y en especial industriales, utilitarios o de turismo, de tractores y de materiales agrícolas y de obras públicas, el estudio y la fabricación de todo tipo de piezas o de equipamientos utilizados para la fabricación o la circulación de vehículos, la prestación de todo tipo de servicios relacionados con dichas actividades y, de forma más general, todo tipo de operaciones industriales, mercantiles, financieras, mobiliarias o inmobiliarias, que se relacionen directa o indirectamente, total o parcialmente, con cualquiera de los objetos indicados más arriba (artículo 3 de los estatutos).

---

1 *El índice Iboxx EUR Non Financial aumentó 56 pb, mientras que el Iboxx Auto aumentó 95 pb.*

2 *Los datos relativos a volúmenes de negocio individuales se evalúan y presentan de acuerdo con las normas aplicadas a la hora de formular las cuentas consolidadas.*

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 45.840 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 32.192 personas.

RCI Banque S.A.

15 rue d'Uzès 75.002 Paris (Francia)

Participada al 100 % de Renault s.a.s.

Actividad: holding de las sociedades de financiación de las ventas y de servicios de asistencia a clientes de los fabricantes Renault y Nissan, principalmente en Europa; financiación de las existencias de vehículos y repuestos de los fabricantes Renault y Nissan Europe.

Importe neto financiado en 2018: 20.970 millones de euros.

Total del balance (consolidado) a 31 de diciembre de 2018: 53.394 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 3.537 personas.

Renault Retail Group (Francia)

2, avenue Denis Papin 92142 Clamart Cedex (Francia)

Participada al 100 % de Renault s.a.s.

Actividad: compraventa, reparación, mantenimiento y arrendamiento de vehículos de turismo o utilitarios. 49 establecimientos en territorio nacional.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 4.501 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 7.975 personas.

Renault España

Avda. de Madrid, 72 47008 Valladolid (España)

Participada al 99,78 % de Renault s.a.s.

Actividad: fabricación de vehículos Renault.

Fábricas: Valladolid, Palencia y Sevilla.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 7.597 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 11.268 personas.

Renault España Comercial SA

Avda. de Madrid, 72 47008 Valladolid (España)

Participada al 100 % del Grupo Renault.

Actividad: comercialización de vehículos Renault y Dacia.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 2.580 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 313 personas.

Renault Deutschland AG

Renault-Nissan Strasse 6-10 50321 Brühl (Alemania)

Participada al 60 % por Renault s.a.s. y al 40 % por Renault Group b.v.

Actividad: comercialización de vehículos Renault y Dacia.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 3.218 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 419 personas.

Renault Italia

Via Tiburtina 1159 00156 Roma (Italia)

Participada al 100 % de Renault s.a.s.

Actividad: comercialización de vehículos Renault y Dacia.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 2.923 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 234 personas.

Revoz

Belokranska Cesta 4 8000 Novo Mesto (Eslovenia)

Participada al 100 % de Renault s.a.s.

Actividad: fabricación de vehículos Renault. Fábrica: Novo Mesto.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 1.772 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 3.115 personas.

Renault Finance SA

48, avenue de Rhodanie Case postale 1007 Lausanne (Suiza)

Participada al 100 % de Renault s.a.s.

Actividad: realización de operaciones de mercado (cambio, tipos de interés y coberturas financieras sobre metales industriales) de Renault y de Nissan, operaciones interbancarias por cuenta propia.

Total del balance (consolidado) a 31 de diciembre de 2018: 6.512 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 29 personas.

Renault UK

The Rivers Office Park Denham Way Maple Cross WD3 9YS Rickmansworth Hertfordshire (Reino Unido)

Participada al 100 % del Grupo Renault.

Actividad: comercialización de vehículos Renault y Dacia.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 1.439 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 184 personas.

Renault Belgique Luxembourg

281, Chaussée de Mons 1070 – Bruselas (Bélgica)

Participada al 100 % del Grupo Renault.

Actividad: comercialización de vehículos Renault y Dacia.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 1.334 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 197 personas.

Renault do Brasil

1300 av. Renault, Borda do Campo Estado de Paraná São José dos Pinhais (Brasil)

Participada al 99,92 % del Grupo Renault.

Actividad: fabricación y comercialización de vehículos Renault.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 2.961 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 7.034 personas.

Renault Argentina

Fray Justo Santa María de Oro 1744 1414 Buenos Aires (Argentina)

Participada al 100 % del Grupo Renault.

Actividad: fabricación y comercialización de vehículos Renault.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 1.007 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 2.688 personas.

Renault Samsung Motors

61, Renaultsamsung-daero 46758, Gangseo-gu, Busan (Corea del Sur)

Participada al 80,04 % del Grupo Renault.

Actividad: fabricación y comercialización de vehículos Renault Samsung Motors. Fábrica: Busán.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 4.278 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 4.338 personas.

Renault Algérie Spa

13, route Dar-El-Beida Zone industrielle Oued Smar 16270 – Alger (Argelia)

Participada al 100 % de Renault s.a.s.

Actividad: Comercialización de vehículos Renault y Dacia.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 990 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 686 personas.

Renault Commerce Maroc (Renault Maroc Commercial)

Place Bandoeng Casablanca 20000 – Casablanca (Marruecos)

Participada al 80 % por Renault s.a.s.

Actividad: comercialización de vehículos Renault y Dacia.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 814 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 847 personas.

Renault Tanger Exploitation

Zone Franche Melloussa I 90000 – Tánger (Marruecos)

Participada al 100 % del Grupo Renault.

Actividad: estudio y fabricación de vehículos Renault.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 2.754 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 6.908 personas.

Oyak-Renault Otomobil Fabrikalari

FSM Mah. Balkan Cd. No 47 Umraniye BP 34770 Estambul (Turquía)

Participada al 51 % por el Grupo Renault.

Actividad: montaje y fabricación de vehículos Renault. Fábrica: Bursa.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 3.549 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 7.404 personas.

Dacia

Str. Uzinei nr 1 115400 Mioveni (Rumanía)

Participada al 99,43 % de Renault s.a.s.

Actividad: fabricación y comercialización de vehículos Renault y Dacia. Fábrica: Mioveni

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 5.302 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 15.135 personas.

CJSC Renault Russia

Volgogradskiy Prospect, 42, housing 36 109316 Moscú (Rusia)

Participada al 100 % del Grupo Renault.

Actividad: fabricación y comercialización de vehículos Renault.

Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 1.742 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 3.803 personas.

Renault India Private Limited

ASV Ramana Towers, 4th floor #37-38 Venkatanarayana Road, T. Nagar 600 017 Chennai (India)

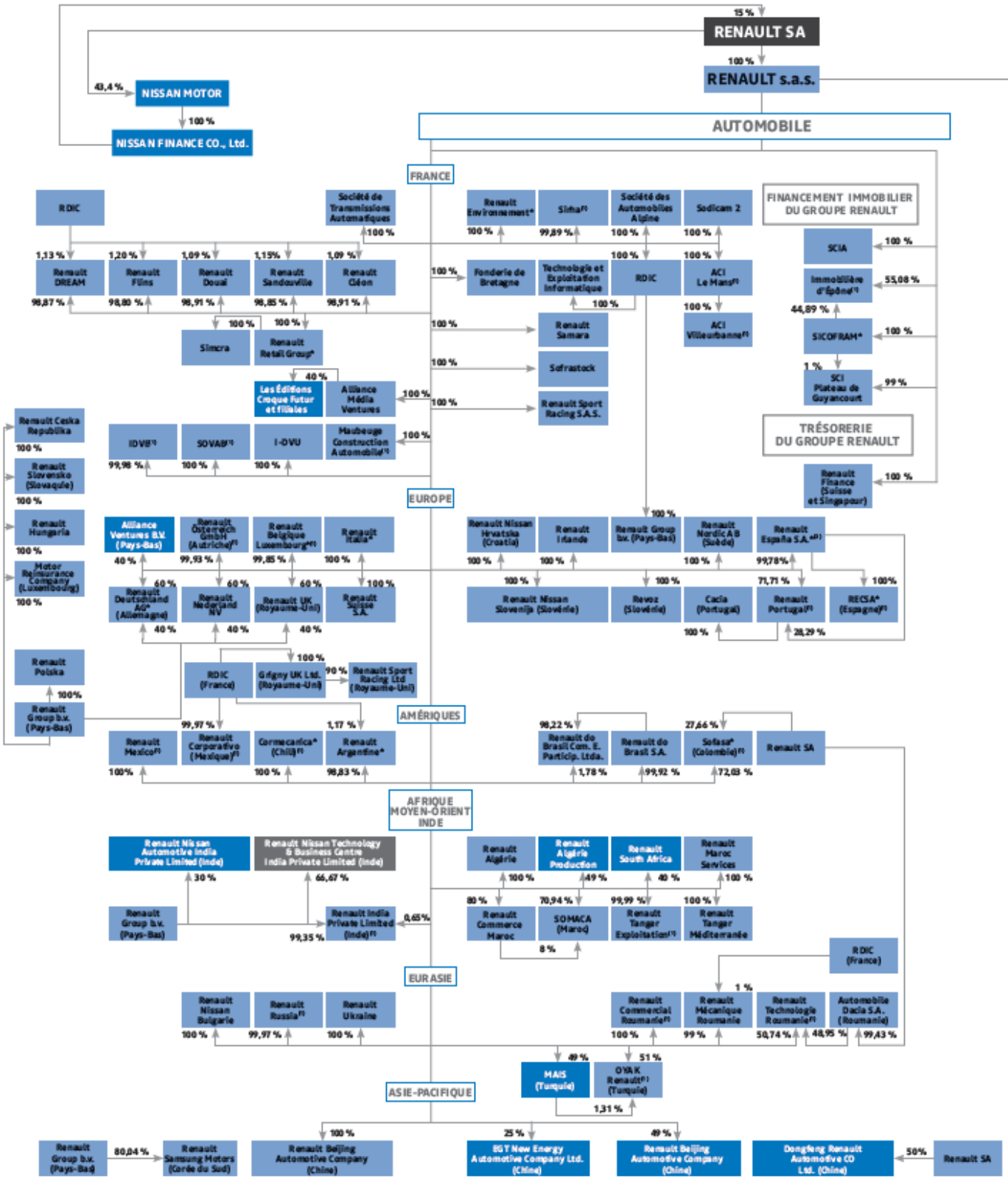
Participada al 100 % del Grupo Renault.

Actividad: comercialización de vehículos Renault.

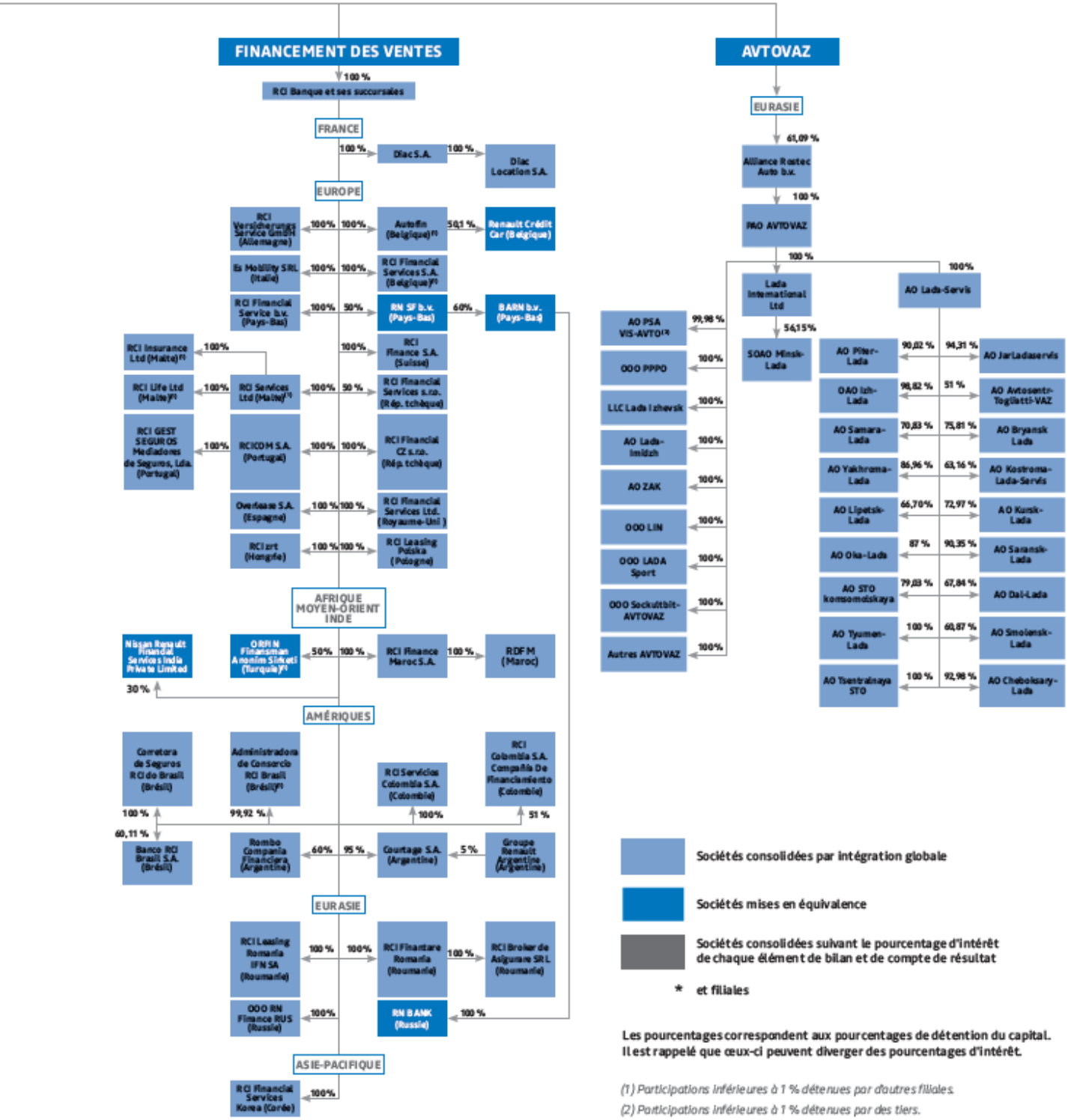
Volumen de negocio a 31 de diciembre de 2018: 770 millones de euros.

Plantilla a 31 de diciembre de 2018: 248 personas.

1.1.6.2 Organigrama detallado consolidado del Grupo a 31 de diciembre de



2018



Les pourcentages correspondent aux pourcentages de détention du capital. Il est rappelé que ceux-ci peuvent diverger des pourcentages d'intérêt.

(1) Participations inférieures à 1 % détenues par d'autres filiales.

(2) Participations inférieures à 1 % détenues par des tiers.

1.1.7 Historial del Grupo

1898

- **Création de la société Renault Frères :** fabrication des véhicules automobiles et exploitation des brevets d'invention relatifs à l'automobile : la première boîte de vitesses à prise directe. Elle acquiert une notoriété internationale avec ses victoires sportives et se spécialise dans la construction de véhicules particuliers et de taxis.
- Durant la Première Guerre mondiale : **production de camions, chars légers et moteurs d'avions.**

1945

PROMOTION 4 CV

Nationalisée, l'entreprise devient la **Régie Nationale des Usines Renault** et concentre sa production sur la 4 CV.

1972

- La Renault 5 : **un des plus grands succès commerciaux du Groupe.**

LES ANNÉES 80

Stratégie de diversification au niveau industriel, financier et de services, avec à une expansion internationale de ses implantations industrielles et commerciales. La crise traversée par l'Entreprise en 1984 est suivie d'une restructuration et recentrage sur ses métiers de base.

1987 : l'Entreprise redevient bénéficiaire.

LES ANNÉES 90

1990 : société anonyme et un accord de coopération étroite est signé avec le Groupe Volvo.

1991 : des échanges de participations dans les activités automobiles et poids lourds. À la suite de l'abandon du projet de fusion fin 1993, ces participations seront progressivement dénouées.

Novembre 1994 : ouverture partielle du capital de Renault par l'État, l'étape vers la privatisation sera effective en juillet 1996.

1998 : inauguration du Technocentre de Guyancourt (ingénierie et design), et l'usine de Curitiba au Brésil.

1999 : signature, le 27 mars à Tokyo, d'une alliance historique avec Nissan et l'acquisition de 51 % dans le capital du constructeur roumain Dacia.

1999
alliance historique avec
NISSAN

2000

Participation dans Dacia à 80,1 % et acquiert Samsung en Corée du Sud.

2002

Deuxième étape de l'Alliance, Renault et Nissan renforcent leurs liens capitalistiques et créent un centre stratégique commun. Renault porte sa participation dans le capital de Nissan de 36,8 % à 44,4 %, Nissan entrant à hauteur de 15 % dans le capital de Renault.

2003

L'année MEGANE II, avec cinq carrosseries (SCENIC II, Grand SCENIC, MEGANE coupé-cabriolet, MEGANE berline 4 portes et MEGANE ESTATE) complétant les deux modèles lancés en 2002, **sept modèles ont été lancés en 17 mois et MEGANE devient le modèle le plus vendu en Europe.**

2008

Crise financière et économique avec mise en place d'un plan d'action additionnel basé notamment sur la maîtrise des stocks et la réduction des coûts et investissements. Les projets d'implantation de l'alliance Renault-Nissan sont retardés à Tanger (Maroc) et gelés à Chennai (Inde). Renault s'appuie sur sa filiale Avtoframos, qui produit LOGAN et vend une gamme de voitures Renault importées, et sur son partenariat stratégique avec AVTOVAZ.

2009

Gestion de crise poursuivie avec le plan Renault Volontariat et **la mise en place d'un contrat social de crise** (recours au chômage partiel avec maintien des rémunérations), pour atteindre un *free cash flow* positif.

2010

- Plus de 2 625 000 unités (VP+VU) vendus.
- **Présentation du concept-car DeZir à Paris,** concrétisant la nouvelle stratégie du Groupe en matière de design, fondée sur le cycle de vie. L'Alliance et Daimler AG signent un accord de coopération stratégique à long terme. Daimler détient 3,1 % du capital de Renault et de Nissan, et Renault et Nissan détiennent chacun 1,55 % du capital de Daimler.

2011

- 2,72 millions d'unités vendues et l'engagement d'un *free cash flow* opérationnel à 500 M€ a été tenu et l'endettement net est au niveau de 1998.
- Le tremblement de terre et le tsunami au Japon ont fortement perturbé les approvisionnements.
- La crise de la dette souveraine dans la zone euro et une tentative d'escroquerie qui a eu pour conséquence une refonte de la gouvernance de Renault.
- Lancement du plan stratégique, Renault 2016 – *Drive the Change*.

2012

- 2,5 millions de véhicules (- 6,3 % par rapport à 2011).
- Pour la première fois, le Groupe a vendu hors d'Europe autant de véhicules qu'en Europe. Le Brésil et la Russie sont respectivement les deuxième et troisième marché du Groupe.

- 11e titre de Champion du monde des constructeurs en Formule 1.
- Renforcement des partenariats avec le lancement du petit utilitaire CITAN (Daimler) et la signature d'un accord pour la prise de contrôle d'AVTOVAZ en Russie.

2013

- Le Groupe a vendu **2 628 208 véhicules** en 2013 contre 2 548 622 en 2012.
- La CLIO IV est le 3e véhicule le plus vendu en Europe, et le 1er en France sur l'ensemble de l'année et le lancement de CAPTUR, le crossover urbain vu par Renault, numéro 1 en France et en Europe dans sa catégorie.
- Lancement de ZOE, conçu 100 % électrique. Renault est leader des ventes de véhicules électriques en Europe.
- DUSTER est élu véhicule de l'année en Inde, véhicule le plus vendu du Groupe depuis son lancement en 2010.
- Un contrat pour une nouvelle dynamique de croissance et de développement social de Renault en France a été signé.
- Le retour d'ALPINE aux 24h du Mans et pour la 12e fois, Renault est champion du monde des motoristes en Formule 1, révélation du nouveau Power Unit électrifié Renault Energy F1-2014.

2014

- 2,7 millions d'unités pour le Groupe Renault en 2014 en progression de 3,2 % par rapport à 2013.
- **Chine** – Le 16 décembre 2013, Carlos Ghosn, Président-Directeur général de Renault, et Xu Ping, Président de Dongfeng Motor, signaient la création de la société *Dongfeng Renault Automotive Company* (DRAC).
- **Malaisie** – Développement de l'implantation : Renault et Tan Chong Motors signent un accord d'assemblage local.
- **Autopartage** – Renault et Bolloré signent un accord pour faire progresser le véhicule électrique.
- Championnat FIA de Formule-E – Le sport automobile entre dans une nouvelle ère avec la toute première course de FIA Formule-e, organisée en Chine dans les rues de Pékin.
- **EOLAB** – avec 1 l/100 km sur cycle mixte NEDC (22 g de CO_2/km)*, EOLAB illustre la volonté de Renault d'aller toujours plus loin dans la réduction de l'empreinte environnementale de ses véhicules.
- **ALPINE** – ELMS/ALPINE A450B. L'équipe Signatech-ALPINE s'adjuge un second titre consécutif aux *European Le Mans Series*, ALPINE poursuit la préparation de la Berlinette du XXIe siècle qui sera commercialisée en 2016.

2015

- 2,8 millions d'unités pour le Groupe Renault en 2015 en progression de 3,3 % par rapport à 2014.
- **Le partenariat stratégique entre Daimler et l'Alliance célèbre son 5e anniversaire.** Les projets communs sont passés de trois à 13 en Europe, en Asie et aux Amériques.
- **ALPINE fête 60 ans** de passion sportive en dévoilant son nouveau show-car ALPINE Célébration, spécialement préparé pour Le Mans.
- Premier titre de l'histoire du sport automobile 100 % ÉLECTRIQUE, l'équipe e.dams-Renault décroche le tout premier sacre du championnat de Formule E.
- L'Alliance Renault-Nissan publie le montant record de synergies enregistrées en 2014 : 3,8 milliards d'euros.
- En un peu plus de 10 ans, Dacia a séduit plus de 3 500 000 clients en Europe et dans le bassin méditerranéen.
- Alliance Renault-Nissan à la COP 21, pendant l'événement, 200 véhicules électriques de l'Alliance transportent près de 8 000 participants et évitent le rejet de 18 tonnes de CO_2 dans l'atmosphère.

2016

- Deux ans après la création de la joint-venture, *Dongfeng Renault Automotive Company* inaugure l'usine de Wuhan qui produit KADJAR et Nouveau KOLEOS.
- Renault annonce l'industrialisation de KWID au Brésil dans une version adaptée par *Renault Technology Americas* et *Renault Design Latin America*.
- Après la Silicon Valley, Renault poursuit sa stratégie d'innovation et crée un Renault Open Innovation Lab à Tel Aviv. Cette initiative a pour objectif de promouvoir le véhicule électrique et de favoriser la créativité autour de la mobilité.
- Après DeZir en 2010, Renault dévoile le nouveau concept-car, TreZor. Ce coupé électrique exprime la maturité du design Renault, première raison d'achat d'un véhicule de la marque en Europe.
- L'alliance Renault-Nissan et Microsoft Corp. ont signé un accord de partenariat mondial pour développer les technologies de demain qui feront progresser les expériences de conduite connectée dans le monde.
- Nissan finalise sa prise de participation dans Mitsubishi Motors Corporation (MMC), à hauteur de 34 %. L'arrivée d'un nouveau membre, aux côtés de Renault et Nissan, marque une étape importante pour l'Alliance.
- Renault consolide Avtovaz au 28 décembre par intégration globale dans ses comptes.

2017

- **Groupe Renault consolide les ventes de la marque Lada depuis le 1er janvier 2017.**
- Usine du futur Renault, la révolution de l'industrie 4.0 pour épauler les opérateurs, fabriquer des véhicules connectés et renforcer la place du client dans l'usine.
- Joint-venture avec Oktal : Groupe Renault accélère dans le développement du véhicule autonome en investissant dans *Autonomous Vehicle Simulation*.
- Groupe Renault et Sanef coopèrent dans le développement de solutions avancées pour les véhicules autonomes.
- 3 saisons de Formule E et 3 titres pour Renault au championnat FIA de Formule E.
- eGT New Energy Automotive Co. Ltd, nouvelle co-entreprise (Renault 25 %, Nissan 25 % Dongfeng 50 %) pour développer la mobilité zéro émission en Chine.
- Concept-car SYMBIOZ, la vision de Renault de l'automobile et de sa place dans la société d'ici à 2030.
- *Drive The Future 2017-2022*, le nouveau plan stratégique du Groupe Renault.
- Groupe Renault et Brilliance China Automotive signent un accord pour la création d'une joint-venture de fabrication et de vente de véhicules utilitaires en Chine sur trois segments et trois marques – Jinbei, Renault et Huasong.

1.2 LA ALIANZA

1.2.1 Presentación general

1.2.1.1 Veinte años de cooperación

La Alianza entre los grupos Renault y Nissan constituye la colaboración estratégica pluricultural más duradera y más productiva de la industria automovilística. Desde hace 20 años, esta cooperación ofrece un modelo único, pragmático y ágil, que nunca ha dejado de evolucionar ni de incorporar nuevos proyectos y socios. Ahora que se ha incorporado a ella el grupo Mitsubishi, nos encontramos ante la mayor alianza automovilística del mundo.

En 2018, la Alianza registró un crecimiento importante, con 10,76 millones de vehículos vendidos en todo el mundo, y sigue siendo el número uno mundial en términos de ventas de vehículos particulares y de vehículos utilitarios ligeros. La Alianza mantiene igualmente su liderazgo en el segmento de los vehículos cero emisiones y desarrolla las tecnologías innovadoras del vehículo autónomo, conectado y asequible del mañana.

La ambición de la Alianza consiste en crear valor para cada socio así como para todas las partes interesadas (empleados, clientes, proveedores, etc.) a través de la búsqueda de sinergias y la puesta en práctica de soluciones comunes que beneficien a todos sus miembros.

El plan estratégico a medio plazo «Alliance 2022», lanzado en septiembre de 2017, tiene por objetivo duplicar el importe anual de las sinergias, de 5.000 millones en 2016 a más de 10.000 millones de euros en 2022. El plan se fundamenta principalmente en:

- cuatro plataformas comunes en las que se fabricarán más de nueve millones de vehículos;
- una mayor proporción de motorizaciones comunes – de una tercera parte en 2016 a tres cuartas partes de motores compartidos en 2022;
- la puesta en común de tecnologías en los campos de la electrificación, la conectividad y la conducción autónoma;
- 12 nuevos modelos 100 % eléctricos, con plataformas y componentes compartidos;
- 40 nuevos vehículos equipados con tecnologías de conducción autónoma;
- la ambición de convertirse en un operador de servicios de movilidad a demanda por medio de vehículos robotizados.

1.2.1.2 Principios rectores de la Alianza

El éxito y la continuidad de la Alianza se basan en los principios de la confianza, la equidad, la transparencia y el respeto mutuo entre sus miembros.

La Alianza vela por mantener un estricto equilibrio entre los socios y por preservar sus intereses respectivos.

Se esfuerza por desarrollar soluciones beneficiosas para todos, siempre generadas por consenso desde el origen de la cooperación, y por maximizar las sinergias, sin dejar de preservar la identidad de marca y la cultura de empresa propias de cada socio.

Desde 1999, la Alianza nunca se ha desviado de estos principios rectores.

1.2.1.3 Objetivos fundadores de la Alianza

Desde 1999, la Alianza pone en práctica una estrategia de crecimiento continuo y rentable que persigue tres objetivos a largo plazo:

- situarse entre los tres primeros grupos automovilísticos en términos de calidad y de poder de atracción de sus productos y servicios en cada región del mundo y en cada segmento de gama;
- situarse entre los tres mejores grupos automovilísticos del mundo en el ámbito de las tecnologías clave, dado que cada uno de los socios de la Alianza ocupa puesto de líder en campos de excelencia específicos; y
- situarse entre los tres primeros grupos automovilísticos del mundo en términos de resultado de explotación, gracias a un margen de explotación elevado y a un crecimiento sostenido.

1.2.2 Historial

1.2.2.1 Creación de la Alianza

El 27 de marzo de 1999, Renault firmó con Nissan Motor Co. Ltd., «Nissan», el acuerdo fundador de la Alianza, el *Alliance and Equity Participation Agreement* (el «**AEPA**»).

De acuerdo con lo dispuesto en el AEPA, Renault adquirió una participación del 36,8 % en el capital de Nissan y suscribió bonos de suscripción de acciones que le permitieron elevar hasta el 39,9 %, y después hasta el 44,4 %, su participación en Nissan.

Por su parte, se concedió a Nissan la posibilidad de entrar más adelante en el capital de Renault.

1.2.2.2 Fortalecimiento de la Alianza

Firma del RAMA

La recuperación de Nissan y los éxitos cosechados rápidamente por la Alianza llevaron a los socios a entrar en una nueva etapa, en la que aceleraron la puesta en práctica de sus acuerdos financieros e institucionalizaron aún más su cooperación comercial e industrial.

De este modo, el 20 de diciembre de 2000, Renault y Nissan celebraron el segundo acuerdo marco de la Alianza, el *Alliance Master Agreement* (el «**AMA**»), que fue confirmado y actualizado el 28 de marzo de 2002 por el *Restated Alliance Master Agreement* (el «**RAMA**»).

Adquisiciones recíprocas de participaciones entre Renault y Nissan

En el marco del AMA y posteriormente del RAMA, Renault reforzó su presencia en el capital de Nissan, y Nissan adquirió una participación del 15 % en el capital de Renault:

- el 1 de marzo de 2002, Renault elevó del 36,8% al 44,4 % su participación en el capital de Nissan; el 6 de abril de 2010, en virtud de un acuerdo de intercambio de acciones entre Renault, Nissan y Daimler, la participación de Renault en Nissan se redujo del 44,4 % al 43,4 % con motivo de la entrada de Daimler en el capital de Renault y de Nissan; y
- el 29 de marzo de 2002 y el 28 de mayo de 2002, la participación de Nissan en el capital de Renault quedó fijada en el 15 % en el marco de dos ampliaciones de capital reservadas a Nissan Finance Co. Ltd., filial participada al 100 % de Nissan.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo L. 233-31 del Código de Comercio, las acciones de Renault de las que es titular Nissan Finance Co. Ltd. no se tienen en cuenta a la hora de calcular el quórum y no conceden derechos de voto, lo que significa que los derechos de voto que llevan aparejados no pueden ejercitarse en Junta General.

Creación de Renault-Nissan b.v.

Renault-Nissan b.v. («**RNBV**») se constituyó el 28 de marzo de 2002 en aplicación del RAMA.

Esta sociedad, con sede en Ámsterdam, pertenece a partes iguales a Renault y a Nissan desde 2002. Coordina las actividades comunes a escala mundial y contribuye a la elaboración de la estrategia y de la planificación a medio y largo plazo de la Alianza (ver la sección 1.2.3.2 *Poderes de RNBV*).

1.2.2.3 Profundización de la Alianza

Unificación de los cargos de Presidente-Director General de Renault y de Nissan en 2005

En 2005, el Sr. Carlos Ghosn fue nombrado Presidente-Director General de Renault, conservando al mismo tiempo el cargo de Presidente-Director General de Nissan.

El 1 de abril de 2017, el Sr. Hiroto Saikawa sucedió a Carlos Ghosn en el cargo de Director General de Nissan. Por su parte, el Sr. Carlos Ghosn ocupó el cargo de Presidente de Nissan entre el 1 de abril de 2017 y el 22 de noviembre de 2018.

Intensificación de la cooperación

El 15 de abril de 2009, se tomó la decisión de acelerar e intensificar la cooperación entre Renault y Nissan.

Varios directores de la Alianza (*Alliance Directors and Managing Directors*), empleados de Renault y de Nissan, fueron nombrados por RNBV para que compartiesen sus buenas prácticas dentro de la Alianza y llevaran a buen puerto el proceso de búsqueda de sinergias.

1.2.2.4 Consolidación de la Alianza

Con la entrada del Estado en el capital de Renault, y posteriormente con la instauración de derechos de voto doble, el Consejo de Administración de Renault autorizó el 11 de diciembre de 2015 la firma de los acuerdos siguientes, que fueron aprobados el 29 de abril de 2016 por la Junta General de accionistas:

- un acuerdo de gobernanza, firmado el 4 de febrero de 2016 entre Renault y el Estado, que tenía por objeto limitar el libre ejercicio de los derechos de voto del Estado en relación con distintas decisiones sometidas a la aprobación de la Junta General de accionistas de Renault.

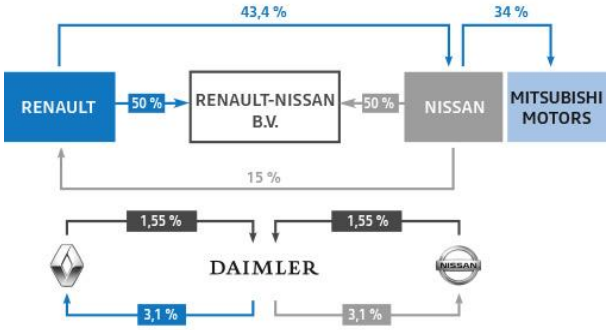
  Este acuerdo se describe en la sección 5.2.6.2 *Acuerdos de accionistas relativos a los títulos y derechos de voto de la Sociedad*; y
- el 11 de diciembre de 2015 Renault y Nissan firmaron una tercera modificación del RAMA, en el que se consagraba fundamentalmente la práctica constante de la no injerencia de Renault en la gobernanza de Nissan.

El 2 de noviembre de 2017, el Estado vendió los 14 millones de acciones de Renault que había adquirido en 2015. En aquel momento, y de conformidad con la normativa aplicable, Renault adquirió 1.400.000 acciones (el 10 % de las acciones vendidas por el Estado) con el fin de lanzar una oferta reservada a empleados y antiguos empleados del Grupo.

Los acuerdos celebrados con el Estado y con Nissan siguen estando en vigor.

1.2.2.5 Ampliación de la Alianza con Mitsubishi Motors

Entrada de Nissan en el capital de Mitsubishi Motors



El 20 de octubre de 2016, Nissan, en cuyo capital participa Renault con un 43,4 %, adquirió una participación del 34 % en Mitsubishi Motors, convirtiéndose así en su principal accionista.

La adquisición de Mitsubishi Motors por Nissan permitió a la Alianza ampliada consolidar su posición industrial, al acumular los tres fabricantes un volumen de ventas que superó los 10.760 millones de unidades en 2018.

Integración de Mitsubishi Motors dentro de la Alianza

Ya se ha puesto en marcha el proceso de integración de Mitsubishi Motors en la Alianza.

En el marco del fortalecimiento de la convergencia dentro de la Alianza, Mitsubishi Motors se incorporó en abril de 2018 a las actividades convergentes de compras, desarrollo de negocio, calidad y satisfacción del cliente. Mitsubishi Motors participará progresivamente, a partir de 2019, en las demás actividades convergentes dentro de la Alianza.

1.2.2.6 Un «nuevo comienzo» para la Alianza

El 12 de marzo de 2019, el Sr. Jean-Dominique Senard, Presidente del Consejo de Administración de Renault, el Sr. Thierry Bolloré, Director General de Renault, el Sr. Hiroto Saikawa, Director General de Nissan, y el Sr. Osamu Masuko, Director General de Mitsubishi Motors, firmaron una carta de intenciones en la que se comprometieron a dar un «nuevo comienzo» a la Alianza, en especial mediante la creación de un Consejo operativo de la Alianza formado por 4 miembros principales: el Presidente del Consejo de Administración de Renault (que presidirá el Consejo de la Alianza), el Director General de Renault, el Director General de Nissan y el Director General de Mitsubishi Motors.

1.2.2.7 Cooperaciones estratégicas de la Alianza

La Alianza también ha establecido cooperaciones estratégicas con otros fabricantes, entre los que destaca Daimler (ver la sección 1.2.6 *Cooperaciones estratégicas*).

1.2.3 Funcionamiento de la Alianza en 2018

1.2.3.1 El papel de RNBV

RNBV dispone desde 2002 de poderes de decisión y de recomendación que ejerce de manera consensuada teniendo en cuenta los intereses de cada socio.

Estos poderes de decisión y de recomendación se ejercen en los ámbitos relacionados con la estrategia y la planificación a escala de la Alianza. Se describen en la sección 1.2.3.2 siguiente, *Poderes de RNBV.*

Dichas decisiones y recomendaciones de RNBV reflejan la posición común de los socios de la Alianza. Se adoptan siempre teniendo en cuenta el interés social de Renault.

Además, RNBV ostenta el control de Alliance Purchasing Organization (APO), creada en abril de 2001 con la denominación de Renault-Nissan Purchasing Organization (RNPO), de la que RNBV es el único socio desde el 24 de junio de 2003 y cuyas misiones se describen en la sección 1.2.4 *Sinergias: una forma de medir las ventajas de la cooperación*.

RNVB no interviene en la gestión de explotación de Renault ni de Nissan, y no pretende participar en los beneficios ni soportar los riesgos asociados. Cada empresa adopta y pone en práctica las decisiones de explotación en la parte que le afecta, incluso para las actividades denominadas «convergentes» (ver la sección 1.2.4 siguiente *Sinergias: una forma de medir las ventajas de la cooperación*).

1.2.3.2 Poderes de RNBV

Delegación de determinados poderes a favor de RNBV

De acuerdo con lo dispuesto en el RAMA y en el artículo 15 de los estatutos de Renault s.a.s., Renault y Nissan delegaron una serie de poderes a favor de RNBV en virtud de un *management agreement* firmado el 17 de abril 2002 por un plazo inicial de 10 años (el ***Management Agreement***).

En abril de 2012, el Management Agreement fue prorrogado por otros 10 años, de acuerdo con un contrato denominado *Renewal Agreement of the Management Agreement*, cuyas disposiciones son idénticas a las del Management Agreement (el ***Renewal Agreement of the Management Agreement***). Los accionistas de Renault fueron informados de dicha prórroga en la Junta General de 2012 de Renault.

La delegación de poderes concedida a RNBV expirará el 16 de abril de 2022. La renovación del *Management Agreement* será comunicada a los accionistas de Renault.

Listado de los poderes delegados a RNBV

El listado de los poderes delegados a RNBV es limitativo y no se ha modificado desde la creación de la Alianza.

Ante todo, RNBV dispone de un poder de decisión, que abarca:

- la adopción de los planes a 3, 5 y 10 años (proyectos estratégicos de la empresa, que incluyen datos cuantitativos);
- la validación de los planes de productos (etapa de los proyectos estratégicos correspondiente al diseño, la fabricación y la venta de productos, vehículos y componentes, existentes y futuros);
- las decisiones relativas a la puesta en común de productos y de órganos mecánicos (como las plataformas, los vehículos, las cajas de cambios, los motores y otras piezas);
- los principios de política financiera, concretamente:
  - los tipos de actualización utilizados al realizar los estudios de rentabilidad y de exigencia de rentabilidad aplicables a los futuros modelos e inversiones;
  - las normas sobre gestión de los riesgos y la política aplicable a los mismos;

- las normas en materia de financiación y de gestión del efectivo;
- la estrategia en materia de ratios de endeudamiento sobre fondos propios;

- la gestión de las filiales comunes, así como la creación, la modificación, la dirección y la disolución de los grupos de trabajo conjuntos (*Cross- Company Teams*/CCT) y grupos de trabajo funcionales (*Functional Task Teams*/FTT). Estos grupos actúan en todos los grandes sectores y ámbitos de actividad y se encargan de explorar las nuevas sinergias que pueden generarse entre ambas sociedades. Los directores de equipo rinden cuentas regularmente al Consejo de Administración de la Alianza con respecto a los progresos realizados en sus respectivos ámbitos de actividad; y
- cualquier otro asunto o proyecto que Nissan y Renault puedan encargar conjuntamente a RNBV.

Asimismo, RNBV dispone de la facultad de proponer, de manera exclusiva, un conjunto de decisiones a Renault y a Nissan. Ambos fabricantes tienen plena libertad para adoptar o no dichas propuestas.

Estas propuestas están relacionadas con:

- la creación y el ámbito de actuación de las filiales comunes;
- los sistemas financieros complementarios diseñados para motivar al personal de dirección;
- los cambios significativos de los perímetros que impliquen un volumen total de gastos igual o superior a 100 millones de dólares;
- las inversiones estratégicas que superen los 500 millones de dólares; y
- las cooperaciones estratégicas entre Nissan o Renault y terceros.

1.2.3.3 Gobernanza de RNBV

El funcionamiento del Consejo de Administración de RNBV, denominado *Management Board,* se describe en los artículos 14 y siguientes de los estatutos de RNBV.

En la página web de Renault se ofrece una traducción al francés de los estatutos de RNBV.

Composición del Consejo de Administración de RNBV

La composición del Consejo de Administración de RNBV siempre ha respondido a un principio de equilibrio en la representación de Renault y de Nissan. En la práctica, ambos accionistas adoptan por consenso las decisiones y recomendaciones procedentes de RNBV.

En aplicación de los estatutos de RNBV y del RAMA, el Consejo de Administración, a 31 de diciembre de 2018, estaba formado por diez miembros:

- cinco de ellos, los «**Miembros R**», son los nombrados por Renault y entre ellos destaca el Director General de Renault, que desempeña el cargo de *Chairman & CEO*, es decir, de Presidente del Consejo de Administración de RNBV;
- cinco de ellos, los «**Miembros N**», son los nombrados por Nissan y entre ellos destaca el Chief Executive Officer (Director General) de Nissan, que desempeña el cargo de *Vice-Chairman,* es decir, de Vicepresidente del Consejo de Administración de RNBV.

El Presidente y el Vicepresidente del Consejo de Administración de RNBV disponen cada uno de cuatro votos, mientras que cada uno de los demás miembros de dicho Consejo dispone de un voto. En caso de empate, el Presidente dispone del voto de calidad.

Todos los acuerdos del Consejo de Administración se adoptan por mayoría simple de los votos emitidos por los miembros presentes o representados.

Los Miembros R pueden ser cesados en cualquier momento por Renault y los Miembros N, incluido el Vicepresidente del Consejo de Administración, pueden ser cesados en cualquier momento por Nissan.

Composición del Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2018

	Categoría	Votos
Carlos Ghosn		
Presidente-Director General de Renault, Presidente de Nissan (hasta el 22 de noviembre de 2018)	Presidente del Consejo de Administración	4
Hiroto Saikawa		
Director General de Nissan	Vicepresidente del Consejo de Administración	4
Bruno Ancelin		
Director de productos & programas de Renault	Miembro del Consejo de Administración	1
Thierry Bolloré		
Director delegado de competitividad de Renault, Director General Adjunto del Grupo (desde el 19 de febrero de 2018)	Miembro del Consejo de Administración	1
Jean-Christophe Kugler		
Director de operaciones de la Región Europa de Renault	Miembro del Consejo de Administración	1
Mouna Sepehri		
Directora delegada de la presidencia de Renault	Miembro del Consejo de Administración	1
Philippe Klein		
Director delegado de planificación de Nissan	Miembro del Consejo de Administración	1
José Muñoz		
Director delegado de desempeño de Nissan	Miembro del Consejo de Administración	1
Hari Nada		
Director delegado de la presidencia de Nissan	Miembro del Consejo de Administración	1
Yasuhiro Yamauchi		
Director delegado de competencia de Nissan	Miembro del Consejo de Administración	1

Composición del Consejo de Administración de RNBV a 1 de abril de 2019

	Categoría	Votos
Thierry Bolloré		
Director General de Renault SA	Presidente del Consejo de	
Presidente de Renault s.a.s.	Administración	4
Hiroto Saikawa	Vicepresidente del Consejo de	
Director General de Nissan	Administración	4
Bruno Ancelin	Miembro del Consejo de	
Director de productos & programas de Renault	Administración	1
Gaspar Gascon Abellan	Miembro del Consejo de	
Director adjunto de ingeniería de la Alianza	Administración	1
Olivier Murguet	Miembro del Consejo de	
Director de Comercio y Regiones de Renault	Administración	1
Mouna Sepehri	Miembro del Consejo de	
Consejera especial del Director General de Renault	Administración	1
Hiroshi Karube	Miembro del Consejo de	
Director financiero de Nissan	Administración	1
Philippe Klein	Miembro del Consejo de	
Director delegado de planificación de Nissan	Administración	1
Hari Nada	Miembro del Consejo de	
Director delegado de la presidencia de Nissan	Administración	1
Yasuhiro Yamauchi	Miembro del Consejo de	
Director delegado de competencia de Nissan	Administración	1

Funcionamiento/poderes del Consejo de Administración de RNBV

De acuerdo con los estatutos de RNBV, su Consejo de Administración se reúne regularmente y adopta todo tipo de decisiones pertenecientes al ámbito de los poderes que le hayan sido conferidos.

El Consejo de Administración tiene la facultad de representar a RNBV frente a terceros. Asimismo, tanto el Presidente como el Vicepresidente del Consejo de Administración de RNBV disponen de la facultad de representar a RNBV frente a terceros.

Todas las decisiones que afectan a la Alianza se adoptan teniendo en cuenta el interés común de Renault y de Nissan. Cuando un miembro del Consejo de Administración se encuentra en una situación de conflicto de intereses en un proceso de toma de decisiones, debe abstenerse de participar en dicha decisión.

Los miembros de los Comités Ejecutivos de ambas empresas son invitados regularmente a participar en los trabajos del Consejo de Administración de RNBV en el marco del *Alliance Operation Committee* (AOC).

Actividades del Consejo de Administración de RNBV durante el ejercicio 2018

Con el apoyo de los equipos dedicados de la Alianza, el Consejo de Administración de RNBV intervino en distintos ámbitos relacionados con los poderes de los que dispone, y concretamente en los siguientes:

- el fortalecimiento de la convergencia;
- el plan relativo a las plataformas comunes;
- el plan de los órganos mecánicos comunes (motores, cajas de cambios y otras piezas);
- los planes de productos de los vehículos de Renault y de Nissan; y
- los principios de política financiera en materia de cobertura y tipos de cambio.

1.2.3.4 Un proceso de toma de decisiones consensuado

RNBV es la estructura de gobernanza de la Alianza, y en ella se adoptan las decisiones en los ámbitos de interés común que afectan a la Alianza formada entre Renault y Nissan.

Las decisiones y las recomendaciones procedentes de RNBV son elaboradas por directivos de Renault y de Nissan. Reflejan la posición común de los socios de la Alianza en materia estratégica y de planificación dentro de la Alianza.

Los representantes de Renault dentro de RNBV, así como los órganos de dirección y de administración de Renault, velan por que todas las decisiones procedentes de RNBV se adopten teniendo en cuenta el interés social de Renault.

Además, las decisiones y recomendaciones de RNBV se someten a los órganos de dirección y de administración de Renault, que se aseguran de que respondan al interés social de Renault. De este modo, no se adopta ninguna opción estratégica que afecte a Renault, aun formando parte del ámbito de los poderes delegados a RNBV, sin que se hayan pronunciado los directivos o, en su caso, el Consejo de Administración de Renault.

En el marco de esta revisión, los miembros del Consejo de administración de Renault, y en especial sus miembros independientes, disponen de toda la información necesaria sobre las cuestiones que se les plantean.

La puesta en práctica de las orientaciones definidas por RNBV y el conjunto de las decisiones operativas derivadas de éstas son competencia exclusiva de Renault, representado por su Consejo de Administración y por los directivos autorizados a representar a la empresa.

Fuera de los ámbitos que forman parte de la competencia de RNBV, Renault sigue disponiendo de plena libertad para desarrollar sus actividades, y todas las decisiones relativas a la gestión de explotación, comercial, financiera y laboral de la empresa son adoptadas por sus órganos de dirección y de administración, actuando de forma autónoma e independiente.

1.2.3.5 Ejemplo: elaboración y aprobación del plan estratégico a medio plazo de Renault

El plan estratégico a medio plazo de Renault, presentado el 6 de octubre de 2017, fue elaborado a instancias y bajo la responsabilidad de la Dirección del plan de Renault. Se elaboró con las contribuciones aportadas por los equipos de Renault que desarrollan las principales funciones de la empresa, en las distintas Regiones y unidades de negocio del Grupo. Estos trabajos fueron presentados inicialmente al Comité Ejecutivo del Grupo («**CEG**») de Renault a lo largo de varias reuniones mantenidas desde el inicio de los mismos, a comienzos de 2016. Paralelamente, por lo que respecta a las cuestiones vinculadas a la Alianza, y en especial las relativas a las funciones convergentes entre Renault y Nissan (principalmente la investigación avanzada, las compras y el *cross-manufacturing*), los trabajos de elaboración del plan fueron dirigidos por equipos conjuntos de Renault y Nissan.

Los puntos pertenecientes al ámbito de competencia de RNBV y que exigen decisiones comunes a ambos grupos han sido revisados y validados por el Consejo de Administración de RNBV.

Basándose en todas estas aportaciones, el CEG de Renault elaboró posteriormente, y después formuló, una versión definitiva del plan estratégico a medio plazo de Renault.

Tras haber recibido el visto bueno del CEG de Renault, el plan fue aprobado por el Consejo de Administración de RNBV por lo que respecta a los aspectos relativos a la Alianza pertenecientes a su ámbito de competencia.

Seguidamente, el plan fue revisado por el Comité de estrategia internacional e industrial de Renault con vistas a la reunión del Comité de Administración de Renault.

Finalmente, sobre la base de todos estos trabajos y de las decisiones adoptadas, el Consejo de Administración de Renault revisó y aprobó el plan de manera definitiva.

1.2.3.6 Un nuevo Consejo operativo de la Alianza a partir de marzo de 2019

Una carta de intenciones firmada el 12 de marzo de 2019 anuncia la constitución de un nuevo Consejo de la Alianza, que se encargará de la coordinación operativa entre Renault, Nissan y Mitsubishi Motors y emprenderá nuevas iniciativas con vistas a crear valor para sus respectivos accionistas y empleados.

Este nuevo Consejo operativo de la Alianza estará formado por 4 miembros, que serán nombrados por Renault (con 2 miembros, incluido el Presidente del Consejo de la Alianza), por Nissan (1 miembro) y por Mitsubishi Motors (1 miembro). El Sr. Jean-Dominique Senard, Presidente del Consejo de Administración de Renault, presidirá este nuevo Consejo operativo de la Alianza, del que también serán miembros: el Sr. Hiroto Saikawa, Director General de Nissan, el Sr. Thierry Bolloré, Director General de Renault, y el Sr. Osamu Masuko, Director General de Mitsubishi Motors.

Las decisiones operativas del Consejo de la Alianza serán adoptadas por el conjunto de sus miembros por consenso, de acuerdo con la lógica que sea beneficioso para todos de la Alianza.

El Consejo de la Alianza se reunirá mensualmente y con la frecuencia que exija el interés de la Alianza, en París o en Tokio.

Este nuevo Consejo de la Alianza supervisará las operaciones y la gobernanza de la Alianza entre Renault, Nissan y Mitsubishi Motors. En la práctica, el Consejo reemplazará a RNBV en sus funciones de gobernanza. Entretanto, RNBV seguirá existiendo e intervendrá para prestar su asistencia al Consejo de la Alianza, en especial para las decisiones y las propuestas que sean delegadas a favor de RNBV en virtud de lo dispuesto en el RAMA, en los *Management Agreements* y en los estatutos de Renault s.a.s. y de RNBV, que mantendrán plena vigencia sin modificación alguna.

El nuevo Consejo de la Alianza podrá recabar la asistencia de comités operativos específicos que formularán recomendaciones sobre las nuevas pistas de creación de valor entre los tres fabricantes de automóviles.

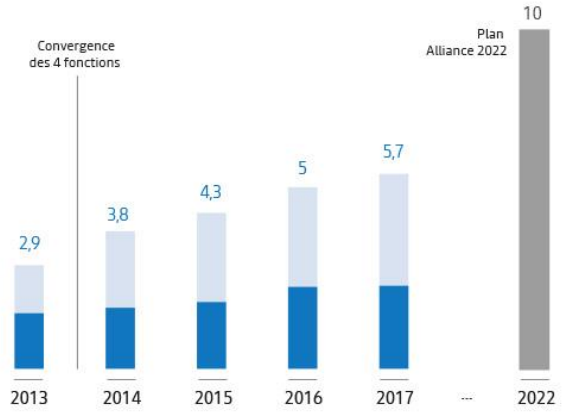
1.2.4 Sinergias: una forma de medir las ventajas de la cooperación

La evaluación de las sinergias es uno de los principales métodos utilizados para medir la eficacia de la cooperación dentro de la Alianza. Estas sinergias son el resultado de un aumento del volumen de negocio, de las reducciones de gastos y de los costes evitados. Solamente se evalúan cada año las nuevas sinergias, y no las sinergias acumuladas.

Los directivos de los CCT calculan las sinergias de la Alianza, que son validadas posteriormente por los encargados del control de la gestión. Su impacto en las cuentas de resultado de las empresas miembros se presenta en las reuniones del Consejo de Administración de la Alianza.

En junio de 2018, la Alianza anunció sinergias por importe de 5.700 millones de euros en el ejercicio 2017, lo que supuso un aumento del 14 % con respecto a 2016. Las partidas de Compras, Ingeniería y Fabricación registraron la mayor contribución en términos de sinergias.

En el marco del plan a medio plazo «Alliance 2022», la Alianza tiene el objetivo de aumentar las sinergias anuales por encima de los 10.000 millones de euros hasta la finalización del plan.



1.2.5 Evolución de la convergencia

El 1 de marzo de 2018, la Alianza anunció el lanzamiento de distintos proyectos concebidos para acelerar la convergencia dentro de nueve funciones claves, con el fin prioritario de identificar nuevas oportunidades que permitan alcanzar el objetivo de los 10.000 millones de euros en sinergias anuales a la finalización del plan «Alliance 2022». Estas funciones son las siguientes: ingeniería; fabricación; ingeniería de producción y logística; compras; calidad y satisfacción del cliente; postventa; desarrollo de negocio; talentos; división de vehículos utilitarios y *CEO Office*.

En este contexto, el 1 de abril de 2018 se implantó una organización reforzada para las funciones convergentes. La organización permite optimizar los gastos, maximizar la mutualización, compartir las tecnologías y los recursos, así como simplificar los procesos de toma de decisiones. De este modo, participa en el fortalecimiento del desempeño y del crecimiento de las empresas miembros de la Alianza, sin dejar de respetar la autonomía y las estrategias específicas del Grupo Renault, de Nissan y de Mitsubishi Motors.

1.2.6 Cooperaciones estratégicas

La Alianza ha demostrado su capacidad para cooperar con distintos socios. Estas cooperaciones estratégicas permiten aumentar las economías de escala, acelerar el crecimiento en nuevas regiones, acceder a nuevas tecnologías, compartir gastos y financiar la investigación y el desarrollo de vehículos y de motorizaciones de nueva generación. Los socios existentes y potenciales de la Alianza valoran muy especialmente su capacidad para estrechar sus colaboraciones a lo largo de varios ciclos económicos.

La colaboración estratégica más importante de la Alianza es, de lejos, la que se ha establecido con el fabricante de gama alta Daimler. Esta cooperación se puso en marcha en abril de 2010. Esta cooperación estratégica se ha visto reforzada por varias participaciones cruzadas: Daimler es titular del 3,1 % del capital de Renault y de Nissan, mientras que Renault y Nissan son titulares cada uno del 1,55 % del capital de Daimler.

Se encarga de gestionar esta cooperación un Comité de cooperación copresidido por el Sr. Thierry Bolloré, Director General de Renault, el Sr. Hiroto Saikawa, Director General de Nissan, y el Sr. Dieter Zetsche, Presidente del Consejo de Administración de Daimler AG, y formado por altos directivos de Renault, de Nissan, de Mitsubishi Motors y de Daimler. Este Comité, que se reúne prácticamente una vez al mes, vela por la puesta en práctica de los proyectos acordados y formula propuestas para adoptar nuevos proyectos. No se excluye ningún ámbito de colaboración. Cuando los equipos identifican proyectos que podrían ser beneficiosos para todos los socios, ponen en marcha estudios de viabilidad. Si los directivos y los miembros de los Consejos de administración de todas las empresas dan su conformidad, el proyecto queda aprobado.

La cooperación entre la Alianza y Daimler se ha intensificado desde 2010. En 2018, Mitsubishi Motors quedó plenamente integrado en la cooperación con Daimler.

Ésta abarca ahora numerosos proyectos desarrollados en tres continentes. A fecha de hoy, los proyectos fundamentales en los que participa Renault son los siguientes:

- además de las versiones térmicas de TWINGO y Smart, en 2017 se comercializó una versión eléctrica de los Smart de 2 y 4 plazas. Los nuevos motores eléctricos se construyen en la fábrica Renault de Cléon. La batería del Smart eléctrico es fabricada por una filial de Daimler, «Deutsche ACCUmotive», en la localidad alemana de Kamenz;
- Renault ha desarrollado para Daimler un pequeño vehículo utilitario basado en el KANGOO. Este vehículo se produce en la fábrica Renault de Maubeuge desde 2012;
- la Alianza y Daimler AG fabrican conjuntamente una nueva familia de pequeños motores de gasolina turbo-comprimidos de inyección directa (1 l y 1,3 l). Los nuevos motores, más compactos, vienen equipados con una tecnología de punta que permite aumentar el ahorro de carburante y reducir las emisiones de manera importante. Se incorporaron a vehículos Daimler, Renault y Nissan a finales de 2017;
- la *pick-up* Mercedes-Benz de una tonelada, que comparte su arquitectura con el Nissan NP300 NAVARA y el Renault ALASKAN, se construye en la fábrica de Barcelona de Nissan;
- los Q30 y QX30, vehículos compactos de gama alta comercializados bajo la marca Infiniti y basados en una arquitectura de Daimler, se producen en la fábrica Nissan de Sunderland, Reino Unido. La producción del Q30 se inició en noviembre de 2015, y la del QX30 a comienzos de 2016;
- a comienzos de 2018, la producción de vehículos del segmento premium compact QX50 de Infiniti y Clase A de Mercedes-Benz se puso en marcha en nuestra fábrica compartida de Aguascalientes (COMPAS) el marco de una empresa conjunta.

1.2.7 Resultados comerciales e indicadores financieros de la Alianza

1.2.7.1 Ventas en 2018 de Alianza ampliada

Renault-Nissan-Mitsubishi, primera alianza automovilística mundial, vendió un total de 10.756.875 unidades a lo largo del año 2018. Con esta cifra, la Alianza ha conservado su posición de líder mundial de ventas en volumen de vehículos particulares y utilitarios ligeros.

En 2018, las ventas aumentaron un 1,4 % con respecto al año anterior, en un contexto de fuerte demanda de vehículos como el Renault CLIO, CAPTUR y SANDERO; Nissan X-Trail/ROGUE y SENTRA/SYLPHY; y Mitsubishi ECLIPSE Cross y XPANDER.

La fabricación y la venta de vehículos que utilizan la arquitectura CMF (*Common Module Family*) –un pilar esencial del plan a medio plazo de la Alianza hasta 2022– también se aceleraron en 2018. Se trata concretamente de la comercialización del Renault KWID a escala internacional y del aumento de la producción del furgón Nissan FRONTIER, cuya arquitectura comparten Renault y Mercedes.

El año 2018 también se vio marcado por la fuerte demanda de vehículos utilitarios ligeros, con un claro crecimiento de las ventas de Renault KANGOO, MASTER y TRAFIC; de Nissan NAVARA y TERRA, así como de Mitsubishi TRITON. La optimización de las sinergias, gracias al *cross-development* y al *cross-manufacturing*, está en el centro mismo de la estrategia de la Alianza para seguir incrementando sus cuotas de mercado y sus volúmenes de ventas de vehículos utilitarios ligeros en el mundo.

En 2018, la Alianza mantuvo su liderazgo en el segmento de los vehículos cero emisiones, con ventas acumuladas de 724.905 vehículos eléctricos desde 2010, un resultado impulsado, entre otras cosas, por la demanda de los Renault ZOE y Nissan LEAF.

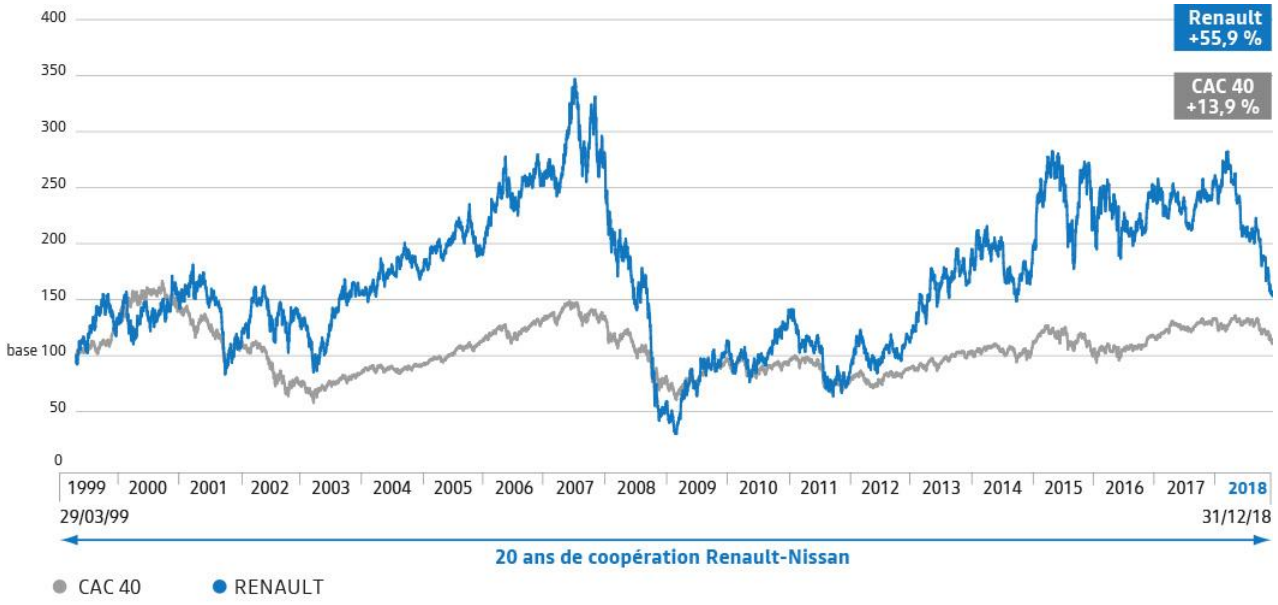
Las ventas del Grupo Renault crecieron un 3,2 %, para alcanzar las 3.884.295 unidades al cierre del ejercicio 2018. El mismo año, Nissan vendió 5.653.683 vehículos en todo el mundo, lo que supone una caída del 2,8 % con respecto al año anterior. Por su parte, Mitsubishi Motors vendió 1.218.897 unidades en el mundo, un 18 % más que en 2017.

LOS 10 PRIMEROS MERCADOS DE LA ALIANZA

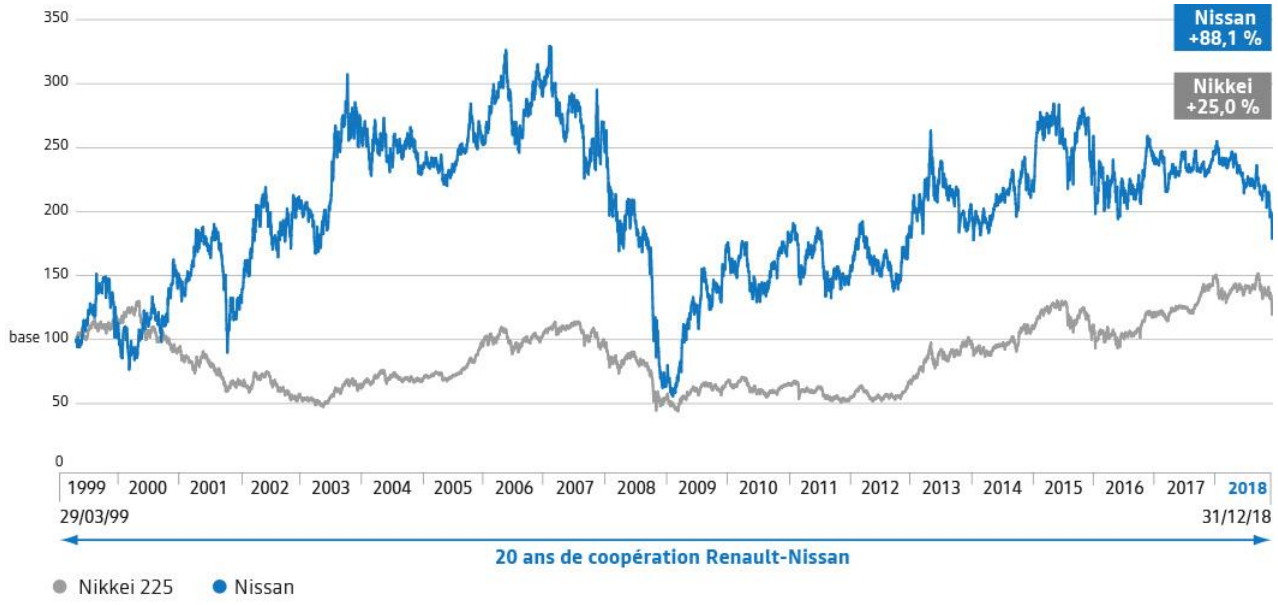
País	Ventas
China	1.920.541
Estados Unidos	1.611.952
Francia	763.984
Japón	727.823
Rusia	648.795
México	355.968
Alemania	343.656
Brasil	334.469
Italia	277.941
España	275.884

1.2.7.2 Evolución de los títulos Renault y Nissan desde la creación de la Alianza en 1999

RENAULT



NISSAN



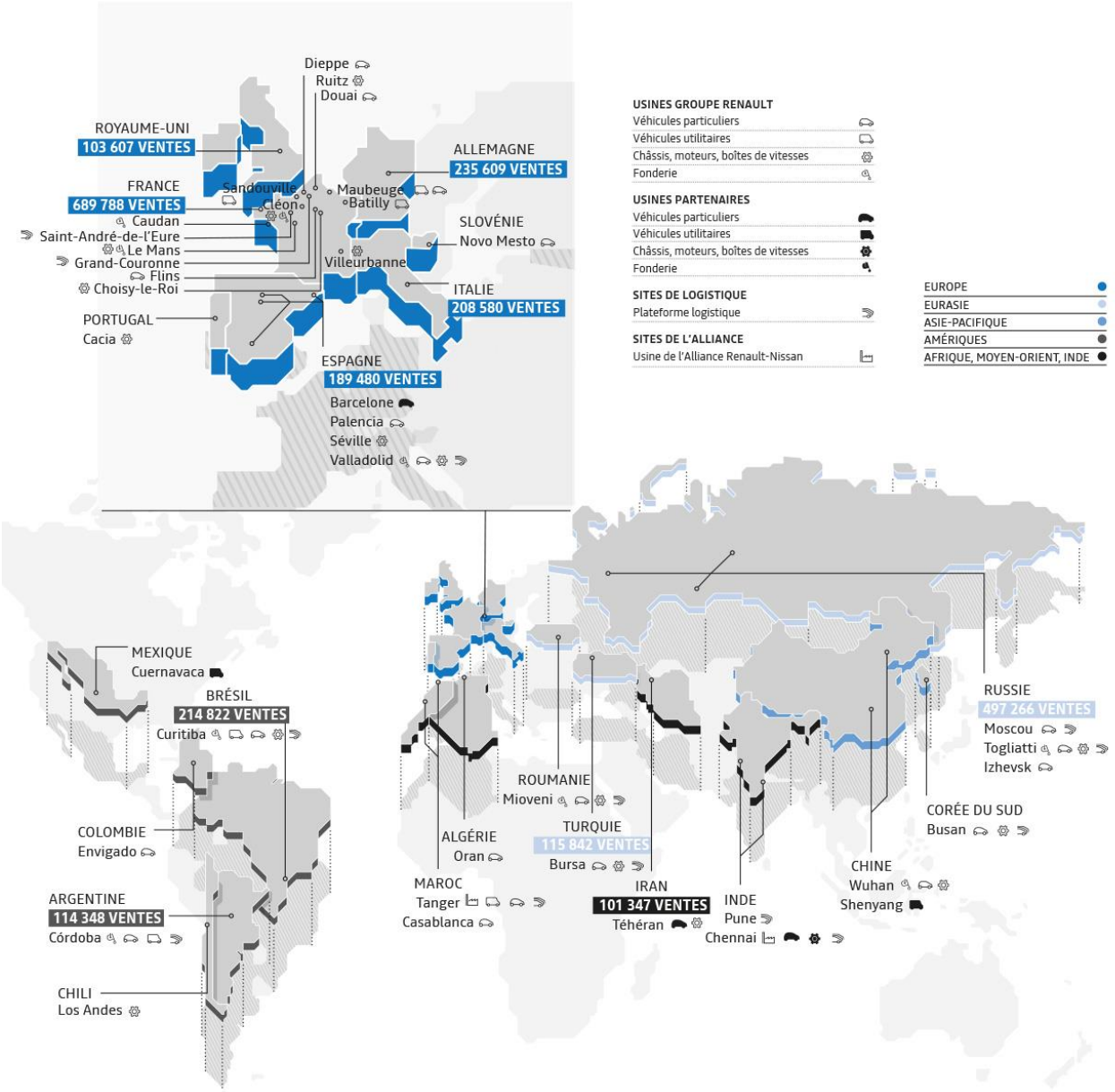
CAPITALIZACIÓN BURSÁTIL DE LOS FABRICANTES DE AUTOMÓVILES EN MARZO DE 1999 Y EN DICIEMBRE DE 2018

(en millones de euros)	29 de marzo de 1999	Puesto		31 de diciembre de 2018
Toyota	96.736	1	Toyota	166.665
Daimler	81.541	2	VW	69.280
Ford	59.848	3	Daimler	49.116
GM	52.518	4	BMW	46.014
Honda	39.961	5	Honda	41.806
VW	22.159	6	GM	41.301
BMW	16.277	7	Nissan	29.513
Fiat	13.522	8	Ford	26.147
Nissan	9.049	9	Hyundai	23.394
Renault	8.393	10	Fiat	19.653
PSA	6.615	11	PSA	16.871

1.2.7.3 Valor de las operaciones conjuntas

Las ventas y las compras de Renault a Nissan en 2018 ascendieron a un total estimado de 4.162 millones de euros y a 2.184 millones de euros respectivamente (nota 12 J de las cuentas consolidadas de Renault).

1.2.7.5 Centros de producción mundiales



1.2.8 Resultados de Nissan en 2018

Los estados financieros de Nissan se formulan de acuerdo con las normas de referencia en materia de contabilidad vigentes en Japón, que son distintas de las aplicadas por Renault. Los estados financieros incluyen resultados de explotación intermedios y varios indicadores propios de Nissan. Para medir la contribución a los resultados de Renault, los estados financieros de Nissan se ajustan como se indica en el capítulo 4, nota 12 de los estados financieros consolidados. El ejercicio de Nissan se inicia el 1 de abril de cada año y se cierra el 31 de marzo del año siguiente.

1.2.8.1 Ejercicio 2018 de Nissan después de nueve meses

En el período de nueve meses cerrado el 31 de diciembre de 2018, el resultado neto de Nissan cayó un 45,2 %, situándose en 316.700 millones de yenes. El margen de explotación alcanzó los 313.700 millones de yenes en ese período, lo que representa un margen del 3,7 % con respecto al volumen de negocio de negocio neto, de 8,58 billones de yenes. Nissan vendió 4,02 millones de vehículos en el mundo durante los nueve primeros meses del ejercicio 2018, lo que supone una caída del 2,1 % con respecto al año anterior.

1.2.8.2 Contribución de Nissan al resultado neto consolidado de 2018 de Renault

La contribución de Nissan al beneficio de Renault en 2018 ascendió a 1.509 millones de euros, frente a 2.791 millones de euros en 2017, que se contabilizan en los estados financieros como parte del resultado neto de las sociedades puestas en equivalencia (ver capítulo 4, nota 12 del anexo a las cuentas consolidadas).

1.3 INFORME DE ACTIVIDAD DE 2018

CIFRAS PRINCIPALES

	2018 (1)	2017 ajustado	Variación
Ventas mundiales Grupo (2)	3.884.295	3.762.077	+3,2 %
Volumen de negocio del Grupo *(en millones de euros)*	57.419	58.770	-1.351
Margen de explotación del Grupo *(en millones de euros)*	3.612	3.854	-242
(en % del volumen de negocio)	6,3 %	6,6 %	-0,3 pt
Resultado de explotación *(en millones de euros)*	2.987	3.806	-819
Contribución de empresas asociadas *(en millones de euros)*	1.540	2.799	-1.259
parte correspondiente a Nissan (en millones de euros)	1.509	2.791	-1.282
Resultado neto (3) *(en millones de euros)*	3.451	5.308	-1.857
Resultado neto atribuible al Grupo (3) *(en millones de euros)*	3.302	5.212	-1.910
Resultado neto por acción (3) *(en euros)*	12,24	19,23	-6,99
Flujo libre de caja operativo del Automóvil incluido AVTOVAZ (4) *(en millones de euros)*	607	945	-338
Posición neta de liquidez del Automóvil, incluido AVTOVAZ (3) *(en millones de euros)*	3.702	3.209	+493
Media de activos productivos de la Financiación de ventas *(en miles de millones de euros)*	44,4	39,6	+12,0 %

(1) Aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» a 1 de enero de 2018.

(2) Las ventas mundiales del Grupo en 2018 incluyen las de Jinbei & Huasong.

(3) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018.

(4) Flujo libre de caja operativo, incluido AVTOVAZ: capacidad de autofinanciación después de intereses e impuestos abonados (excluyendo dividendos recibidos de sociedades con cotización) menos inversiones materiales e inmateriales netas de las cesiones +/- la variación de la necesidad de capital circulante.

Resumen general

En 2018, las ventas del **Grupo Renault** crecieron un 3,2 % tras la integración de las marcas Jinbei y Huasong desde el 1 de enero de 2018. A perímetro equivalente al de 2017, los volúmenes del **Grupo Renault** se redujeron un 1,2 % en un mercado mundial que cayó un 0,3 %, con ventas estables en Europa (+0,5 %).

El Grupo Renault es líder en el segmento de los **vehículos eléctricos en Europa**, con una cuota de mercado del 22,2 %.

El Grupo crece un 33,7 % en el segmento de los **vehículos utilitarios** (619.229 vehículos). Excluyendo las marcas Jinbei y Huasong, las ventas crecieron un 0,9 %, con 467.042 vehículos vendidos.

El Grupo Renault sigue desplegando su plan ***Drive the Future*** para crecer en el mercado internacional, que ya representa el 50,6 % de las ventas del Grupo (frente al 49,2 % en 2017), gracias fundamentalmente a la integración de las marcas Jinbei y Huasong, y ello a pesar de la caída de las ventas en Turquía y en la India y del cese de las ventas en Irán tras la imposición de las sanciones estadounidenses.

El **volumen de negocio del Grupo** alcanzó los 57.419 millones de euros (-2,3 %), de los que 3.040 millones de euros corresponden a AVTOVAZ (+11,5 %). Sin tener en cuenta el impacto de las divisas, el volumen de negocio del Grupo creció un 2,5 %.

El **volumen de negocio del Automóvil sin AVTOVAZ** queda fijado en 51.171 millones de euros, lo que supone una caída de -4,4 %, tras el impacto negativo vinculado al cambio de asignación de las bonificaciones de tipos de interés entre los sectores del Automóvil sin AVTOVAZ y Financiación de ventas, por valor de 555 millones de euros.

Esta variación se explica básicamente por un efecto de divisas negativo por valor de 4,1 puntos y por la caída de los volúmenes (-0,5 puntos) y de las ventas a los socios (-1,8 puntos). La evolución negativa de las ventas a socios se debe principalmente al cierre del mercado iraní y al declive del diésel en Europa. En cambio, el efecto precio tuvo una contribución positiva, de +1,4 puntos, como consecuencia de la subida de los precios en los países emergentes, pero también en Europa. El mix de modelos es ligeramente negativo, con -0,2 puntos. El efecto «otros» (+0,8 puntos), que incluye el cambio de asignación mencionado más arriba, se debe principalmente al buen resultado de las actividades de vehículos de ocasión y de recambios, así como a la caída de las ventas con compromiso de recompra.

El **margen de explotación del Grupo** ascendió a 3.612 millones de euros y representa un 6,3 % del volumen de negocio.

El **margen de explotación del Automóvil sin AVTOVAZ** cayó en 545 millones de euros, hasta los 2.204 millones de euros, y representa un 4,3 % del volumen de negocio, frente al 5,1 % en 2017. Esta disminución, además de deberse a un volumen negativo de 329 millones de euros, se explica principalmente por un entorno desfavorable, tanto para las divisas, con un impacto de -526 millones de euros, como para las materias primas (-356 millones de euros). Para contrarrestar estos efectos negativos, el Grupo ha seguido

aplicando su política de control de los gastos, con un impacto positivo del Monozukuri [1] de 421 millones de euros, y de aumento de los precios, que ha llevado a un mix precio-enriquecimiento positivo de 261 millones de euros.

La **contribución de AVTOVAZ al margen de explotación** asciende a 204 millones de euros, frente a 55 millones de euros en 2017, lo que marca una nueva etapa en el proceso de recuperación de la sociedad, gracias a los éxitos de sus nuevos modelos en un mercado al alza y a sus esfuerzos de racionalización de los costes. Además, AVTOVAZ contó en 2018 con efectos positivos no recurrentes.

La contribución de la **Financiación de ventas** al margen de explotación del Grupo alcanzó los 1.204 millones de euros, frente a 1.050 millones de euros en 2017. Este aumento cercano al 15 % está vinculado principalmente al buen desempeño comercial de los últimos años.

La partida de **otros ingresos y gastos de explotación** queda fijada en -625 millones de euros frente a -48 millones de euros en 2017. Este fuerte deterioro se debe fundamentalmente a dos circunstancias: de una parte, las consecuencias de la crisis argentina, por valor de más de 200 millones de euros, y, por otra parte, las provisiones relacionadas fundamentalmente con el programa de dispensa de actividad de fin de carrera en Francia, por valor de cerca de 300 millones de euros.

El **resultado de explotación** del Grupo ha quedado fijado en 2.987 millones de euros frente a 3.806 millones de euros en 2017.

El **resultado financiero** asciende a -353 millones de euros, frente a -391 millones de euros en 2017 (tras tener en cuenta la modificación del método de contabilización de los títulos participativos). La mejora del coste del endeudamiento del Grupo ha permitido absorber un gasto de 31 millones de euros vinculado a la aplicación de las normas contables derivadas de la situación de hiperinflación que se produjo en Argentina.

La **contribución de las empresas asociadas**, sobre todo Nissan, asciende a 1.540 millones de euros, frente a 2.799 millones de euros en 2017. En 2017, la contribución de Nissan incluía un ingreso no recurrente de 1.021 millones de euros vinculado a la reforma fiscal aprobada a finales de 2017 en Estados Unidos y a la plusvalía derivada de la venta de su participación en Calsonic Kansei.

Los **impuestos corrientes** y **diferidos** representan un gasto de 723 millones de euros.

El **resultado neto** se ha establecido en 3.451 millones de euros y el resultado neto atribuible al Grupo en 3.302 millones de euros (12,24 euros por acción en comparación con 19,23 euros por acción en 2017).

El **flujo libre de caja operativo del Automóvil, incluido AVTOVAZ** por valor de 115 millones de euros, es positivo y asciende a 607 millones de euros. Tiene en cuenta el impacto positivo de la necesidad de capital circulante, excluido AVTOVAZ, por valor de 781 millones de euros, así como un aumento de las inversiones totales, excluido AVTOVAZ, por valor de 784 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2018, las existencias totales (incluida la red independiente) representan 70 días de venta frente a 57 días a finales de diciembre de 2017. Este fuerte incremento se debe principalmente a los bajos volúmenes vendidos en el 4º trimestre de 2018.

Durante la próxima Junta General de accionistas se someterá a aprobación un **dividendo** de 3,55 euros por acción, un importe estable con respecto al del año anterior.

Perspectivas para 2019

En 2019, tanto el mercado mundial como el mercado europeo deberían mantenerse estables [2] con respecto a 2018. El mercado ruso debería crecer como mínimo un 3 %, y el mercado brasileño un 10 %.

En este contexto, el Grupo Renault tiene por objetivo:

- incrementar su volumen de negocio (a tipos de cambio y perímetro constantes [3]);
- un margen de explotación del Grupo cercano al 6 %;
- un flujo libre de caja operativo del Automóvil positivo.

1.3.1 Resultados comerciales

Resumen

- En 2018, las ventas de vehículos particulares y utilitarios (VP + VU) del **Grupo Renault** a nivel mundial registraron un aumento del 3,2 % para un total de 3,88 millones de vehículos, tras la integración de las marcas Jinbei y Huasong desde el 1 de enero de 2018 (165.603 vehículos). A perímetro equivalente al de 2017, los volúmenes del Grupo Renault se redujeron un 1,2 % en un mercado mundial que cayó un 0,3 %.
- Las ventas de la **marca Renault** (2.532.567 vehículos) cayeron un 5,2 %, mientras que las de **Dacia** crecieron un 7,0 %, con 700.798 vehículos vendidos. Las ventas de **Lada** aumentaron un 18,7 %, con 398.282 matriculaciones, y las de **Renault Samsung Motors** cayeron un 14,9 %, con 84.954 vehículos.
- **En Europa,** las ventas permanecen estables (+0,5 %) en un mercado que creció un 0,2 %. Dacia registra un nuevo récord de ventas en Europa (+10,3 %), además de una cuota de mercado récord del 2,9 % (+0,3 puntos). Este crecimiento está vinculado a los resultados del Nuevo DUSTER lanzado a comienzos de año y de SANDERO.
- El Grupo Renault es líder en el segmento de los **vehículos eléctricos** en Europa, con una cuota de mercado del 22,2 %. Las ventas de ZOE crecieron un 26,1 % (39.458 vehículos), mientras que las del KANGOO Z.E. aumentaron un 105,1 % (8.747 vehículos).
- El Grupo crece un 33,7 % en el segmento de los **vehículos utilitarios** (619.229 vehículos), con Jinbei y Huasong. Excluyendo las marcas Jinbei y Huasong, las ventas crecieron un 0,9 %, con 467.042 vehículos vendidos. La marca Renault alcanzó un nuevo récord en 2018, a pesar de la caída de Turquía y Argentina, dos mercados importantes para este segmento.

---

1 ts (excluidas las materias primas), garantía, gastos de I+D, costes industriales y logísticos.

2 Si no se produce un «Brexit duro».

3 Con el fin de analizar la variación del volumen de negocio consolidado a tipos de cambio y perímetros constantes, el Grupo Renault vuelve a calcular el volumen de negocio del ejercicio en curso aplicando los tipos de cambio medios anuales del ejercicio anterior, y excluyendo las variaciones de perímetro significativas que se hubieran producido durante el ejercicio.

- El **Grupo Renault** sigue desplegando su plan ***Drive the Future*** para crecer en el mercado internacional, que ya representa el 50,6 % de las ventas del Grupo (frente al 49,2 % en 2017), gracias fundamentalmente a la integración de las marcas Jinbei y Huasong, y ello a pesar de la caída de las ventas en Turquía y en la India y del cese de las ventas en Irán tras la imposición de las sanciones estadounidenses.
- Los volúmenes de ventas de las marcas **Jinbei et Huasong**, cuya integración se produjo el 1 de enero de 2018 tras la creación de una empresa conjunta con Brilliance China Automotive Holdings Limited, alcanzaron las 165.603 ventas en 2018.
- En 2018, el número de nuevos expedientes financiados por **RCI Banque** aumentó un 1,6 % con respecto a 2017.

Los quince primeros mercados del Grupo Renault

Ventas		Puesto 2017	Volúmenes 2018 [1] *(en unidades)*	Penetración VP + VU 2018 *(en %)*	Evolución de la penetración frente a 2017 *(en puntos)*
1	Francia	1	689.788	26,2	-0,2
2	Rusia	2	497.266	27,6	-0,5
3	Alemania	3	235.609	6,3	+0,2
4	China [2]	14	216.699	0,8	+0,5
5	Brasil	8	214.822	8,7	+1,0
6	Italia	4	208.580	10,0	-0,0
7	España	5	189.480	12,3	-0,6
8	Turquía	7	115.842	18,7	-0,0
9	Argentina	10	114.348	14,8	+1,4
10	Reino Unido	9	103.607	3,8	-0,2
11	Irán	6	101.347	10,6	-2,4
12	Corea del Sur	12	90.369	5,1	-0,6
13	Bélgica+Luxemburgo	13	88.663	12,9	-0,0
14	India	11	82.368	2,1	-1,0
15	Marruecos	15	75.418	42,5	+0,7

(1) Cifras provisionales a finales de diciembre de 2018 (sin Twizy).

(2) De los cuales Jinbei y Huasong.

1.3.1.1 El Automóvil

Ventas mundiales del Grupo por Región

Vehículos particulares y utilitarios *(en unidades)* [3]	2018[1]	2017[2]	Variación *(en %)*
GRUPO	**3.884.295**	**3.762.077**	**+3,2**
REGIÓN EUROPA	**1.920.742**	**1.911.824**	**+0,5**
Renault	1.401.376	1.442.350	-2,8
Alpine	1.943	7	+++
Dacia	511.622	463.784	+10,3
Lada	5.801	5.683	+2,1
REGIÓN ÁFRICA, ORIENTE MEDIO, INDIA	**448.959**	**532.118**	**-15,6**
Renault	348.166	438.364	-20,6
Dacia	96.889	92.211	+5,1
Lada	3.090	1.543	+++
Jinbei & Huasong	814	-	-
REGIÓN EURASIA	**747.602**	**732.795**	**+2,0**
Renault	267.538	308.430	-13,3
Dacia	90.838	97.402	-6,7
Lada	389.026	326.963	+19,0
Jinbei & Huasong	200	-	-
REGIÓN AMÉRICAS	**437.248**	**389.420**	**+12,3**
Renault	436.330	389.206	+12,1
Lada	365	214	+70,6
Jinbei & Huasong	553	-	-
REGIÓN ASIA-PACÍFICO	**329.744**	**195.920**	**+68,3**
Renault	79.157	93.441	-15,3
Alpine	148	-	-
Dacia	1.449	1.418	+2,2
Renault Samsung Motors	84.954	99.846	-14,9
Lada	-	1.215	---
Jinbei & Huasong	164.036	-	-

(1) Cifras provisionales.

(2) Las ventas de 2017 no tienen en cuenta las ventas de Jinbei & Huasong.

(3) Twizy, al ser cuadriciclo, no ha sido incluido en la ventas de automóviles del Grupo, salvo en Bermudas, Chile, Colombia, Corea del Sur, Guatemala, Irlanda, Líbano, Malasia y México.

Europa

En Europa, las ventas permanecen estables (+0,5 %) en un mercado que creció un 0,2 %. El crecimiento del Grupo procede principalmente del segmento B (CLIO, CAPTUR, SANDERO) y del Nuevo DUSTER. CLIO sigue siendo el segundo vehículo más vendido de Europa y CAPTUR es el primer *crossover* de su categoría.

La marca **Dacia** registra un nuevo récord de ventas en Europa, con 511.622 vehículos vendidos (+10,3 %), además de una cuota de mercado récord del 2,9 % (+0,3 puntos). Este crecimiento está vinculado a los resultados del Nuevo DUSTER lanzado a comienzos de año y de SANDERO.

En el segmento de los **vehículos eléctricos**, Renault es líder en Europa, con una cuota de mercado del 22,2 %. Las ventas de ZOE crecieron un 26,1 % (39.458 vehículos), mientras que las del KANGOO Z.E. aumentaron un 105,1 % (8.747 vehículos).

Fuera de Europa

El **Grupo Renault** sigue desplegando su plan ***Drive the Future*** para crecer en el mercado internacional, que ya representa el 50,6 % de las ventas del Grupo (frente al 49,2 % en 2017), gracias fundamentalmente a la integración de las marcas Jinbei y Huasong, y ello a pesar de la caída de las ventas en Turquía y en la India y del cese de las ventas en Irán tras la imposición de las sanciones estadounidenses.

En **Rusia**, segundo país del Grupo en volumen de ventas, el mercado creció un 12,8 %. El Grupo es líder porque uno de cada cuatro coches vendidos es un Lada o un Renault. Las ventas aumentaron un 10,9 %. Los volúmenes de la marca **Renault** se mantienen estables, con 137.062 vehículos vendidos, mientras se espera la llegada del ARKANA en 2019.

Las ventas de **Lada** crecieron un 15,6 % (360.204 vehículos), con una cuota de mercado del 20 % (+0,5 puntos) gracias al éxito de la renovación de su gama. Lada VESTA se ha convertido en el vehículo más vendido en Rusia.

En **Brasil**, el Grupo mejora los resultados del mercado, que se recupera con un crecimiento del 13,6 %. Las ventas crecieron un 28,5 %, con cerca de 215.000 vehículos, con una cuota de mercado que alcanzó el 8,7 % (+1,0 punto), gracias a los buenos resultados del KWID, del que se han vendido más de 67.000 unidades.

En **África**, el Grupo refuerza su liderazgo con una cuota de mercado del 18,1 % y 218.797 vehículos vendidos, sobre todo gracias a los resultados obtenidos en Marruecos, en Sudáfrica y en Egipto. La cuota de mercado en Marruecos es del 43 %, con un crecimiento del volumen de ventas del 7 %. Dacia conserva su liderazgo con DOKKER y LOGAN, que son los dos vehículos más vendidos.

La marca Renault registra un crecimiento de las ventas del 14,9 %, con más de 26.000 unidades en Sudáfrica, lo que supone una cuota de mercado del 4,9 %. En Egipto, su cuota de mercado alcanza el 11,4 %, lo que supone un crecimiento de más de 3 puntos, con 20.504 vehículos vendidos.

En la **India**, las ventas cayeron un 26,8 % en un mercado que creció un 8,4 %, mientras se espera el lanzamiento de un nuevo vehículo previsto para el 2º trimestre de 2019.

En **China**, el Grupo sigue desplegando el plan *Drive the Future*. Los volúmenes de Dongfeng-Renault cayeron un 26,9 %, mientras se espera el lanzamiento de nuevos modelos a lo largo de 2019. En total, tras la integración de las nuevas marcas Jinbei/Huasong, los volúmenes del Grupo en China ascendieron a 216.699 unidades.

Ventas del Grupo por marca y por tipo

Vehículos particulares y utilitarios ***(en unidades)*** [3]	**2018** [1]	**2017** [2]	**Variación** ***(en %)***
GRUPO POR MARCA	**3.884.295**	**3.762.077**	**+3,2**
Renault	2.532.567	2.671.791	-5,2
Alpine	2.091	7	+++
Dacia	700.798	654.815	+7,0
Lada	398.282	335.618	+18,7
Renault Samsung Motors	84.954	99.846	-14,9
Jinbei & Huasong	165.603	-	-
POR TIPO DE VEHÍCULOS			
Vehículos particulares	3.265.066	3.299.099	-1,0
Vehículos utilitarios	619.229	462.978	+33,7

(1) Cifras provisionales.

(2) Las ventas de 2017 no tienen en cuenta las ventas de Jinbei & Huasong.

(3) Twizy, al ser cuadriciclo, no ha sido incluido en la ventas de automóviles del Grupo, salvo en Bermudas, Chile, Colombia, Corea del Sur, Guatemala, Irlanda, Líbano, Malasia y México.

Las ventas de la **marca Renault** registraron una caída del 5,2 % con respecto a 2017. Con 2.532.567 unidades vendidas, la marca Renault representa el 65 % de las ventas del Grupo.

Las ventas de la **marca Dacia** crecieron un 7,0 %, con 700.798 vehículos vendidos, gracias a los resultados del Nuevo Duster lanzado a comienzos de año y del Sandero.

La **marca Renault Samsung Motors** cayó un 14,9 %, con 84.954 vehículos en ausencia de nuevos modelos en un mercado muy competitivo.

La **marca Lada** registra un crecimiento sólido (+18,7 %), con 398.282 vehículos gracias a la recuperación del mercado ruso y al éxito de la renovación de su gama, sobre todo con los modelos Lada VESTA y Lada XRAY.

Los volúmenes de ventas de las marcas **Jinbei y Huasong**, cuya integración se produjo el 1 de enero de 2018 tras la creación de una empresa conjunta con Brilliance China Automotive Holdings Limited, alcanzaron las 165.603 ventas en 2018.

1.3.1.2 Financiación de las ventas

Nuevas financiaciones y servicios

Aprovechando que el mercado automovilístico mundial se encuentra en pleno crecimiento, RCI Banque registró en 2018 una nueva mejora en su rendimiento comercial y siguió desarrollando sus ambiciones estratégicas.

Con 1.798.901 expedientes financiados en 2018, un 1,6 % más que en 2017, RCI Bank and Services generó 20.900 millones de euros en nuevas financiaciones. En un mercado automovilístico mundial al alza con respecto al año anterior, el crecimiento registrado en Europa y en África, Oriente Medio e India compensó el descenso observado en las demás regiones en términos de nuevas financiaciones.

La tasa de intervención en Financiaciones del Grupo, en alza de 1,1 puntos con respecto al año anterior, se establece en el 40,7 %. Excepto en Turquía, Rusia e India (sociedades consolidadas por puesta en equivalencia), dicha tasa se eleva al 42,9 %, frente al 42,6 % en 2017.

La actividad de Financiaciones de VO mantiene su fuerte desarrollo, con 355.274 expedientes financiados, lo que supone un aumento del 11,1 % con respecto al año anterior.

En este contexto, la media de activos productivos (APM) se establece ahora en 44.400 millones de euros, lo que supone un aumento del 12,0 % con respecto al año anterior. De este importe, 34.000 millones de euros están directamente relacionados con la actividad de Clientes, que creció un 13,6 %.

Resultados de la financiación de RCI Banque

	2018	2017	Variación *(en %)*
Nuevos expedientes de Financiación *(en miles)*	**1.799**	**1.771**	**+1,6**
parte correspondiente a expedientes VO (en miles)	*355*	*320*	*+11,1*
Nuevas financiaciones *(en miles de millones de euros)*	**20,9**	**20,6**	**+1,5**
Media de activos productivos *(en miles de millones de euros)*	44,4	39,6	+12,0

Tasa de intervención de las financiaciones de RCI Banque sobre las matriculaciones de vehículos nuevos

TASA DE INTERVENCIÓN POR MARCA

	2018 *(en %)*	2017 *(en %)*	Variación *(en puntos)*
Renault	42,0	40,1	+1,9
Dacia	43,4	42,8	+0,6
Renault Samsung Motors	56,1	57,4	-1,2
Nissan	34,2	35,3	-1,2
Infiniti	22,9	27,4	-4,5
Datsun	22,9	22,7	+0,2
RCI Banque	**40,7**	**39,6**	**+1,1**

TASA DE INTERVENCIÓN POR REGIÓN

	2018 *(en %)*	2017 *(en %)*	Variación *(en puntos)*
Europa	44,9	43,3	+1,6
Américas	35,0	38,8	-3,8
Asia-Pacífico	56,8	57,4	-0,6
África - Oriente Medio - India	27,8	21,8	+6,0
Eurasia	27,0	26,7	+0,3
RCI Banque	**40,7**	**39,6**	**+1,1**

Sostenida por el crecimiento de las financiaciones de vehículos nuevos y de ocasión, la actividad de Servicios se intensifica con un aumento de los volúmenes del 11,1 % en los últimos doce meses.

Esta actividad representa 4,8 millones de contratos de seguro y de servicios, de los cuales el 66 % corresponde a prestaciones asociadas al cliente y al uso del vehículo.

Resultados de los servicios de RCI Banque

	2018	2017	Variación
Nuevos expedientes de servicios *(en miles)*	4.839	4.355	+11,1 %
Tasa de intervención en servicios	**136,5 %**	**119,1 %**	**+17,4 pts**

Desarrollo internacional y nuevas actividades

Tras su entrada en el perímetro consolidado en 2017, la filial colombiana RCI Colombia SA sigue desarrollando su actividad y registra una tasa de intervención del 47,5 %, con cerca de 25.000 nuevos expedientes de financiación bajo gestión.

En un contexto de crecimiento del mercado automovilístico mundial, la parte de la actividad realizada por RCI Banque fuera de Europa representa cerca del 28 % del número de expedientes de financiación de vehículos nuevos.

Desde el 1 de mayo de 2018, la nueva Dirección de los servicios de movilidad y de innovación se ha fijado el objetivo de proponer soluciones *end-to-end*[1] de movilidad, innovadoras y a medida para los clientes de las marcas de la Alianza. Su creación responde a la ambición de RCI Bank and Services de convertirse en operador de movilidad B2B.

El ejercicio también quedó marcado por la adquisición de una participación mayoritaria del 75 % en la sociedad Icabbi, empresa de *dispatch management*[2] para flotas automovilísticas de taxis y de VTC. Esta iniciativa se enmarca en la ambición de RCI Bank and Services de convertirse en un proveedor de servicios para los profesionales de la movilidad, proponiéndoles desde ahora un nuevo ladrillo tecnológico de alto valor añadido.

1.3.1.3 Estadísticas comerciales y de producción

Grupo Renault Ventas mundiales

Vehículos particulares y utilitarios *(en unidades)*

Modelo	Marca	2018 (1)	2017 (2)	Variación *(en %)*
Sandero	Dacia/Renault	466.928	501.213	-6,8
Clio	Renault	451.537	443.254	+1,9
Duster	Dacia/Renault	352.933	323.641	+9,1
Mégane/Scénic	Renault	285.463	336.232	-15,1
Logan	Dacia/Renault	274.596	341.939	-19,7
Captur/QM3	Renault/RSM	247.239	246.253	+0,4
Kwid	Renault	170.852	125.146	+36,5
Kangoo (incl. Z.E.)	Renault	144.218	159.961	-9,8
Kadjar	Renault	134.381	155.014	-13,3
Vesta	Lada	119.150	79.102	+50,6
Granta	Lada	114.477	100.021	+14,5
Dokker	Dacia/Renault	107.697	90.285	+19,3
Master (incl. Z.E.)	Renault	104.127	97.237	+7,1
Trafic	Renault	97.657	104.907	-6,9
Twingo	Renault	90.807	82.314	+10,3
Kaptur/Captur Americas	Renault	69.656	62.169	+12,0
Koleos/QM5	Renault/RSM	68.233	76.233	-10,5
Largus	Lada	58.738	45.216	+29,9
Talisman/SM6	Renault/RSM	48.006	83.582	-42,6
Lada 4X4	Lada	42.935	37.572	+14,3
ZOE	Renault	40.508	31.916	+26,9
XRAY	Lada	37.588	33.822	+11,1
Lodgy	Dacia/Renault	37.453	43.439	-13,8
Oroch	Renault	36.732	31.353	+17,2
QM6	RSM	32.999	27.837	+18,5
Espace	Renault	12.786	18.693	-31,6
1.117	Lada	12.279	16.674	-26,4
Latitude/SM5	Renault/RSM	9.497	7.470	+27,1
Priora	Lada	8.995	16.853	-46,6
Fluence (incl. Z.E.)/SM3 (incl. Z.E.)/Scala	Renault/RSM	8.260	13.806	-40,2
SM7	RSM	4.811	5.932	-18,9
Alaskan	Renault	3.737	1.753	+++
A110	Alpine	2.091	7	+++
Twizy	Renault	1.685	847	+98,9
Jinbei & Huasong	Jinbei & Huasong	165.603	-	-
Otros	Dacia/Renault/RSM/Lada	19.641	20.384	-3,6
TOTAL VENTAS MUNDIALES DEL GRUPO VP + VU		**3.884.295**	**3.762.077**	**+3,2**
Twizy *(sin VP)* (3)		2.231	1.752	+27,3

RSM: Renault Samsung Motors.

(1) Cifras provisionales.

(2) Las ventas de 2017 no tienen en cuenta las ventas de Jinbei & Huasong.

(3) Twizy, al ser cuadriciclo, no ha sido incluido en la ventas de automóviles del Grupo, salvo en Bermudas, Chile, Colombia, Corea del Sur, Guatemala, Irlanda, Líbano, Malasia y México.

1 Lit. «de extremo a extremo», solución completa de movilidad, desde la tecnología hasta el servicio prestado al cliente.

2 Solución automatizada de gestión de flotas basada en la nube.

Grupo Renault Ventas Europa

Vehículos particulares y utilitarios ***(en unidades)***

Modelo	Marca	2018 (1)	2017 (2)	Variación *(en %)*
Clio	Renault	367.570	363.869	+1,0
Mégane/Scénic	Renault	235.275	279.209	-15,7
Captur	Renault	214.746	213.922	+0,4
Sandero	Dacia	208.807	194.913	+7,1
Duster	Dacia	173.672	144.996	+19,8
Kangoo (incl. Z.E.)	Renault	111.977	109.412	+2,3
Kadjar	Renault	101.680	113.673	-10,6
Trafic	Renault	91.577	97.847	-6,4
Twingo	Renault	87.202	78.285	+11,4
Master (incl. Z.E.)	Renault	82.616	75.865	+8,9
Dokker	Dacia	63.545	57.197	+11,1
ZOE	Renault	39.458	31.287	+26,1
Logan	Dacia	36.993	37.899	-2,4
Lodgy	Dacia	28.560	28.771	-0,7
Talisman	Renault	20.050	32.505	-38,3
Koleos	Renault	19.326	13.211	+46,3
Espace	Renault	12.136	18.590	-34,7
Alaskan	Renault	2.581	1.012	+++
A110	Alpine	1.943	7	+++
Otros	Dacia/Renault/Lada	21.028	19.354	+8,6
TOTAL VENTAS EUROPA DEL GRUPO VP + VU		**1.920.742**	**1.911.824**	**+0,5**
Twizy (sin VP) (3)		2.164	1.683	+28,6

(1) Cifras provisionales.

(2) Las ventas de 2017 no tienen en cuenta las ventas de Jinbei & Huasong.

(3) Twizy, al ser cuadriciclo, no ha sido incluido en la ventas de automóviles del Grupo, salvo en Bermudas, Chile, Colombia, Corea del Sur, Guatemala, Irlanda, Líbano, Malasia y México.

Grupo Renault Ventas internacionales

Vehículos particulares y utilitarios ***(en unidades)***

Modelo	Marca	2018 (1)	2017 (2)	Variación *(en %)*
Sandero	Dacia/Renault	258.121	306.300	-15,7
Logan	Dacia/Renault	237.603	304.040	-21,9
Duster	Dacia/Renault	179.261	178.645	+0,3
Kwid	Renault	170.852	125.146	+36,5
Vesta	Lada	117.887	78.194	+50,8
Granta	Lada	114.303	99.518	+14,9
Clio	Renault	83.967	79.385	+5,8
Kaptur/Captur Americas	Renault	69.656	62.169	+12,0
Largus	Lada	58.738	45.216	+29,9
Mégane/Scénic	Renault	50.188	57.023	-12,0
Koleos/QM5	Renault/RSM	48.907	63.022	-22,4
Dokker	Dacia/Renault	44.152	33.088	+33,4
Lada 4X4	Lada	39.884	35.063	+13,7
XRAY	Lada	37.588	33.822	+11,1
Oroch	Renault	36.732	31.353	+17,2
QM6	RSM	32.999	27.837	+18,5
Kadjar	Renault	32.701	41.341	-20,9
Captur/QM3	Renault/RSM	32.493	32.331	+0,5
Kangoo (incl. Z.E.)	Renault	32.241	50.549	-36,2
Talisman/SM6	Renault/RSM	27.956	51.077	-45,3
Master	Renault	21.511	21.372	+0,7
1.117	Lada	12.279	16.674	-26,4
Latitude/SM5	Renault/RSM	9.497	7.470	+27,1
Priora	Lada	8.995	16.846	-46,6
Lodgy	Dacia/Renault	8.893	14.668	-39,4
Fluence (incl. Z.E.)/SM3 (incl. Z.E.)/Scala	Renault/RSM	8.260	13.626	-39,4
Trafic	Renault	6.080	7.060	-13,9
SM7	RSM	4.811	5.932	-18,9
Twingo	Renault	3.605	4.029	-10,5
Twizy	Renault	1.685	846	+99,2
Alaskan	Renault	1.156	741	+56,0
ZOE	Renault	1.050	629	+66,9
Jinbei & Huasong	Jinbei & Huasong	165.603	-	-
Otros	Dacia/Renault/RSM/Lada/Alpine	3.899	5.241	-25,6
TOTAL VENTAS INTERNACIONALES DEL GRUPO VP + VU		**1.963.553**	**1.850.253**	**+6,1**
Twizy *(sin VP)*(3)		67	69	-2,9

RSM: Renault Samsung Motors.

(1) Cifras provisionales.

(2) Las ventas de 2017 no tienen en cuenta las ventas de Jinbei & Huasong.

(3) Twizy, al ser cuadriciclo, no ha sido incluido en la ventas de automóviles del Grupo, salvo en Bermudas, Chile, Colombia, Corea del Sur, Guatemala, Irlanda, Líbano, Malasia y México.

Grupo Renault Producción mundial por modelo [1]

Vehículos particulares y utilitarios *(en unidades)*	**2018** [2]	**2017**	**Variación** *(en %)*
Clio	457.138	437.114	+4,6
Sandero	433.815	443.592	-2,2
Duster	346.614	314.310	+10,3
Mégane/Scénic	232.372	276.531	-16,0
Captur/QM3	229.788	249.031	-7,7
Logan	219.205	229.213	-4,4
Kangoo (incl. Z.E.)	158.509	166.898	-5,0
Master	153.973	139.126	+10,7
Vesta	131.310	83.455	+57,3
Trafic	126.227	135.367	-6,8
Kadjar	114.632	126.041	-9,1
Dokker	109.324	91.881	+19,0
Granta	108.047	98.014	+10,2
Kwid (producción Curitiba)	92.560	35.576	+160,2
Twingo	90.606	82.638	+9,6
Kaptur/Captur Américas	76.378	67.970	+12,4
Koleos/QM6	61.234	72.049	-15,0
Largus	58.624	47.734	+22,8
Fluence (incl. Z.E.)/SM3 (incl. Z.E.)	50.828	63.487	-19,9
ZOE	49.472	29.671	+66,7
Talisman/SM6	45.098	78.075	-42,2
Lada 4X4	41.161	39.465	+4,3
XRAY	40.421	34.087	+18,6
Oroch	39.827	31.947	+24,7
Lodgy	33.483	41.467	-19,3
Kalina	18.393	-	-
Espace	10.771	18.206	-40,8
Priora	7.224	-	-
Twizy	5.304	3.367	+57,5
SM7	4.869	6.323	-23,0
Otros	299.396	386.437	-22,5
PRODUCCIÓN MUNDIAL DEL GRUPO	**3.846.603**	**3.829.072**	**+0,5**
Parte correspondiente a la producción para los socios:			
Nissan	253.949	282.262	-10,0
Daimler	71.998	76.228	-5,5
GM	24.098	21.834	+10,4
Fiat	25.035	17.930	+39,6
Renault Trucks	15.802	12.971	+21,8

Producción de los socios para

Renault	**2018** [2]	**2017**	**Variación** *(en %)*
Logan, Sandero (Irán) [3]	91.000	160.281	-43,2
Kwid (India - Nissan)	76.190	105.788	-28,0
KOLEOS (China – DRAC)	31.299	48.122	-35,0
Kadjar (China - DRAC)	16.459	26.589	-38,1
Duster (India - Nissan)	11.270	15.469	-27,1
Otros socios	4.774	11.055	-56,8

(1) Los datos sobre producción proceden de un recuento de los vehículos realizado a la salida de la cadena de montaje.

(2) Cifras provisionales.

(3) Número de conjuntos de piezas entregadas a nuestros socios iraníes en 2018.

Organización geográfica del Grupo Renault por región - composición de las regiones

A 31 DE DICIEMBRE DE 2018

Europa	Américas	Asia - Pacífico	África - Oriente Medio - India		Eurasia
Albania	**Argentina**	Australia	Abu Dabi	La Reunión	Armenia
Alemania	Antillas Neerlandesas	Brunéi	Sudáfrica + Namibia	Líbano	Azerbaiyán
Austria	Bermudas	Camboya	Argelia	Liberia	Bielorrusia
Bélgica-Lux.	Bolivia	**China**	Angola	Madagascar	Bulgaria
Bosnia	**Brasil**	**Corea del Sur**	Arabia Saudita	Malawi	Georgia
Chipre	Chile	Hong Kong	Bahréin	Mali	Kazajistán
Croacia	Colombia	Indonesia	Bangladesh	**Marruecos**	Kirguistán
Dinamarca	Costa Rica	Japón	Benín	Martinica	Moldavia
España	Ecuador	Laos	Burkina Faso	Mauritania	Mongolia
Finlandia	Guatemala	Malasia	Camerún	Mayotte	Uzbekistán
Francia metropolitana	Haití	Nueva Caledonia	Cabo Verde	Mozambique	Rumanía
Grecia	Honduras	Nueva Zelanda	Costa de Marfil	Nepal	**Rusia**
Hungría	Islas Caimán	Filipinas	Cuba	Omán	Tayikistán
Irlanda	México	Singapur	Yibuti	Uganda	Turkmenistán
Islandia	Nicaragua	Tahití	Dubái	Palestina	**Turquía**
Italia	Panamá	Tailandia	Egipto	Catar	Ucrania
Macedonia	Paraguay	Vietnam	Etiopía	Rep. Democrática del Congo	
Malta	Perú		Gabón	San Pedro y Miquelón	
Montenegro	Rep. Dominicana		Ghana	Senegal	
Noruega	Salvador		Guadalupe	Seychelles	
Países bálticos	Trinidad y Tobago		Guinea	Sudán	
Países Bajos	Uruguay		Guayana Francesa	Sri Lanka	
Polonia	Venezuela		Isla Mauricio	Tanzania	
Portugal			**India**	Togo	
Rep. Checa			Irak	Túnez	
Reino Unido			**Irán**	Zambia	
Serbia			Israel	Zimbabue	
Eslovaquia			Jordania		
Eslovenia			Kenia		
Suecia			Kuwait		
Suiza					

En negrita figuran los 15 mercados principales del Grupo.

1.3.2 Resultados financieros

Resumen

(En millones de euros)	2018 [1]	2017 publicado	2017 ajustado	Variación *(vs ajustado)*
Volumen de negocio del Grupo	**57.419**	**58.770**	**58.770**	**-2,3 %**
Margen de explotación	**3.612**	**3.854**	**3.854**	**-242**
Resultado de explotación	2.987	3.806	3.806	-819
Resultado financiero	-353	-504	-391	+38
Sociedades puestas en equivalencia	**1.540**	**2.799**	**2.799**	**-1.259**
de los cuales Nissan	*1.509*	*2.791*	*2.791*	*-1.282*
Resultado neto [2]	**3.451**	**5.210**	**5.308**	**-1.857**
Flujo libre de caja operativo del Automóvil incluido AVTOVAZ [3]	**607**	**945**	**945**	**-338**
Posición neta de liquidez del Automóvil, incluido AVTOVAZ [2]	**3.702**	**2.928**	**3.209**	**+493**
Fondos propios [2]	36.145	33.442	33.679	+2.466

(1) Aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» a 1 de enero de 2018.

(2) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018.

(3) Flujo libre de caja operativo, incluido AVTOVAZ: capacidad de autofinanciación después de intereses e impuestos abonados (excluyendo dividendos recibidos de sociedades con cotización) menos inversiones materiales e inmateriales netas de las cesiones +/- la variación de la necesidad de capital circulante.

1.3.2.1 Comentarios sobre los resultados financieros

Cuenta de resultados consolidada

El Grupo aplica la norma NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» desde el 1 de enero de 2018. El principal impacto de esta norma para el Grupo tiene que ver con el tratamiento de los descuentos concedidos mediante una reducción de los intereses financieros en el marco de la venta de un vehículo asociado a una financiación. A partir de ahora y en todos los casos, estos descuentos se contabilizan en resultado en el momento en que se vende el vehículo, y ya no se reconocen de forma escalonada. En este contexto, el Grupo ha modificado la asignación de las bonificaciones de tipos de interés a los segmentos de explotación, sin que ello haya tenido impacto alguno en el volumen de negocio consolidado.

CONTRIBUCIÓN DE LOS SEGMENTOS DE EXPLOTACIÓN AL VOLUMEN DE NEGOCIO DEL GRUPO

	2018					2017				
(en millones de euros)	**T1**	**T2**	**T3**	**T4**	**Año**	**T1**	**T2**	**T3**	**T4**	**Año**
Automóvil sin AVTOVAZ	11.646	15.221	10.057	14.247	51.171	11.939	15.056	10.974	15.561	53.530
AVTOVAZ	716	761	627	936	3.040	569	722	634	802	2.727
Financiación de ventas	793	820	800	795	3.208	621	630	610	652	2.513
TOTAL	**13.155**	**16.802**	**11.484**	**15.978**	**57.419**	**13.129**	**16.408**	**12.218**	**17.015**	**58.770**

	Variación				
(en %)	**T1**	**T2**	**T3**	**T4**	**Año**
Automóvil sin AVTOVAZ	-2,5	+1,1	-8,4	-8,4	-4,4
AVTOVAZ	+25,8	+5,4	-1,1	+16,7	+11,5
Financiación de ventas	+27,6	+30,2	+31,1	+22,0	+27,7
TOTAL	**+0,2**	**+2,4**	**-6,0**	**-6,1**	**-2,3**

El **volumen de negocio del Grupo** ascendió a 57.419 millones de euros, un 2,3 % menos que en 2017. Si los tipos de cambio y el perímetro se hubieran mantenido constantes [1], el volumen de negocio habría crecido un 2,5 %.

La **contribución del Automóvil sin AVTOVAZ** al volumen de negocio fue de 51.171 millones de euros, lo que supone una caída de -4,4 % con respecto a 2017. Con un método de presentación comparable, el volumen de negocio del segmento del Automóvil sin AVTOVAZ habría superado los 555 millones de euros (+1,0 punto), como contrapartida de una disminución equivalente del volumen de negocio de la Financiación de ventas.

Además del efecto negativo de -1,0 puntos indicado más arriba, esta caída se deriva esencialmente de un efecto de cambio negativo de -4,1 puntos, consecuencia de la fuerte devaluación de las principales divisas del Grupo (peso argentino, real brasileño, rublo ruso y lira turca). Si se excluyen estos dos efectos, el volumen de negocio del Automóvil sin AVTOVAZ registra un crecimiento de +0,8 %. Esta evolución positiva se deriva fundamentalmente de:

- un efecto precio positivo de +1,4 puntos propiciado básicamente por la subida de precios llevada a cabo en determinados países emergentes y en Europa;
- los efectos «Otros», de +1,8 puntos, que se deben principalmente al buen resultado de las actividades de recambios y de vehículos de ocasión, así como a la caída de las ventas con compromiso de recompra.

Gracias a estos elementos positivos se ha podido compensar la caída de los volúmenes (-0,5 puntos) y de las ventas a socios (-1,8 puntos). La evolución negativa de las ventas a socios se debe principalmente al cierre del mercado iraní y al declive del diésel en Europa.

CONTRIBUCIÓN DE LOS SEGMENTOS DE EXPLOTACIÓN AL MARGEN DE EXPLOTACIÓN DEL GRUPO

(en millones de euros)	**2018**	**2017**	**Variación**
Automóvil sin AVTOVAZ	**2.204**	**2.749**	**-545**
En % del volumen de negocio del segmento	*4,3 %*	*5,1 %*	*-0,8 pt*
AVTOVAZ	**204**	**55**	**+149**
En % del volumen de negocio de AVTOVAZ	*6,7 %*	*2,0 %*	*+0,5 pt*
Financiación de ventas	**1.204**	**1.050**	**+154**
TOTAL	**3.612**	**3.854**	**-242**
En % del volumen de negocio del Grupo	*6,3 %*	*6,6 %*	*-0,3 pt*

El **margen de explotación del Grupo** ascendió a 3.612 millones de euros y representa un 6,3 % del volumen de negocio. Excluyendo el impacto de la norma NIIF 15 mencionado más arriba, el margen habría sido de 3.724 millones de euros (el 6,5 % del volumen de negocio).

El **margen de explotación del Automóvil sin AVTOVAZ** cayó en -545 millones de euros, hasta los 2.204 millones de euros, y representa un 4,3 % del volumen de negocio de sector (4,5 % excluyendo la reclasificación contable del volumen de negocio indicada más arriba y el impacto de NIIF 15), frente al 5,1 % en 2017.

Esta disminución, además de deberse a un volumen negativo de 329 millones de euros, se explica principalmente por un entorno desfavorable para:

1 *Con el fin de analizar la variación del volumen de negocio consolidado a tipos de cambio y perímetros constantes, el Grupo Renault vuelve a calcular el volumen de negocio del ejercicio en curso aplicando los tipos de cambio medios anuales del ejercicio anterior, y excluyendo las variaciones de perímetro significativas que se hubieran producido durante el ejercicio.*

- las divisas, con un impacto de -526 millones de euros debido principalmente a depreciación del peso argentino;
- las materias primas (-356 millones de euros), que reflejan en gran medida la subida de los precios del acero.

Para contrarrestar estos efectos negativos, el Grupo ha seguido aplicando su política de control de los gastos, con un impacto positivo del Monozukuri[1] de 421 millones de euros, y de aumento de los precios, no solo en los países emergentes sino también en Europa, que ha llevado a un mix precio-enriquecimiento positivo de 261 millones de euros.

La **contribución de AVTOVAZ al margen de explotación** asciende a 204 millones de euros, frente a 55 millones de euros en 2017, lo que supone un 6,7 % de su volumen exterior y marca una nueva etapa en el proceso de recuperación de la sociedad, gracias a los éxitos de sus nuevos modelos en un mercado al alza y a sus esfuerzos de racionalización de los costes. Además, AVTOVAZ contó en 2018 con efectos positivos no recurrentes.

La contribución de la **Financiación de ventas** al margen de explotación del Grupo alcanzó los 1.204 millones de euros, frente a 1.050 millones de euros en 2017. Este aumento cercano al 15 % está vinculado principalmente al buen rendimiento comercial de los últimos años.

El coste del riesgo total, que ya incluye la aplicación de la norma NIIF 9, queda fijado en el 0,33 % de la APM, frente al 0,11 % en 2017, lo que confirma la eficacia de una sólida política de aceptación y de cobro.

La partida de **otros ingresos y gastos de explotación** queda fijada en -625 millones de euros frente a -48 millones de euros en 2017. Este fuerte deterioro se debe principalmente a dos circunstancias: de una parte, las consecuencias de la crisis argentina, por valor de más de 200 millones de euros, y, por otra parte, las provisiones relacionadas fundamentalmente con el programa de dispensa de actividad de fin de carrera en Francia, por valor de cerca de 300 millones de euros.

En consecuencia, el **resultado de explotación** del Grupo ha quedado fijado en 2.987 millones de euros frente a 3.806 millones de euros en 2017.

El **resultado financiero** asciende a -353 millones de euros, frente a -391 millones de euros en 2017 (tras tener en cuenta la modificación del método de contabilización de los títulos participativos). La mejora del coste del endeudamiento del Grupo ha permitido absorber un gasto de 31 millones de euros vinculado a la aplicación de las normas contables derivadas de la situación de hiperinflación que se produjo en Argentina.

La **contribución de las empresas asociadas**, sobre todo Nissan, asciende a 1.540 millones de euros, frente a 2.799 millones de euros en 2017. En 2017, la contribución de Nissan incluía un ingreso no recurrente de 1.021 millones de euros vinculado a la reforma fiscal aprobada a finales de 2017 en Estados Unidos y a la plusvalía derivada de la venta de su participación en Calsonic Kansei.

Los **impuestos corrientes** y **diferidos** representan un gasto de 723 millones de euros.

El **resultado neto** asciende a 3.451 millones de euros, frente a 5.308 millones de euros en el año anterior. Este retroceso se debe principalmente a la menor contribución de Nissan (-1.282 millones de euros), que registró en 2017 ingresos no recurrentes por valor de 1.021 millones de euros, como se ha señalado más arriba. El resultado neto atribuible al Grupo se ha establecido en 3.302 millones de euros (12,24 euros por acción en comparación con 19,23 euros por acción en 2017).

Flujo libre de caja operativo del Automóvil

FLUJO LIBRE DE CAJA OPERATIVO DEL AUTOMÓVIL

(en millones de euros)	**2018**	**2017**	**Variación**
Capacidad de autofinanciación (excluyendo los dividendos recibidos de las sociedades cotizadas)	4.386	4.327	+59
Variación de la necesidad de capital circulante	781	447	+334
Inversiones materiales e inmateriales netas de las cesiones	-4.166	-3.362	-804
Vehículos y baterías entregados en alquiler	-509	-529	+20
Flujo libre de caja operativo sin AVTOVAZ	**492**	**883**	**-391**
Flujo libre de caja operativo AVTOVAZ	**115**	**62**	**+53**
Flujo libre de caja operativo, incluido AVTOVAZ	**607**	**945**	**-338**

En 2018, el flujo libre de caja **operativo del Automóvil, incluido AVTOVAZ** por valor de 115 millones de euros, es positivo y asciende a 607 millones de euros. Excluido AVTOVAZ, la evolución se debe a los elementos siguientes:

- una capacidad de autofinanciación (excluyendo los dividendos recibidos de las empresas cotizadas y después de intereses e impuestos abonados) de 4.386 millones de euros;
- una contribución positiva de la necesidad de capital circulante por valor de 781 millones de euros;
- inversiones materiales e inmateriales netas de las cesiones por valor de 4.166 millones de euros frente a 3.362 millones de euros en 2017, lo que supone un aumento de 804 millones de euros.

GASTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Los gastos de investigación y desarrollo se desglosan del modo siguiente:

(en millones de euros)	**2018**	**2017**	**Variación**
Gastos de I+D	-3.487	-2.958	-529
Gastos de desarrollo capitalizados	1.695	1.193	+502
en % de los gastos de I+D	*48,6 %*	*40,3 %*	*+8,3 pts*
Amortizaciones	-784	-803	+19
Gastos de I+D brutos contabilizados en resultado sin AVTOVAZ	**-2.576**	**-2.568**	**-8**

1 *Monozukuri: resultado de compras (sin materias primas), garantía, gastos de I+D, costes industriales y logísticos.*

Gastos de I+D brutos contabilizados en resultado AVTOVAZ	**-22**	**-22**	**0**
Gastos de I+D brutos contabilizados en resultado, incluido AVTOVAZ	**-2.598**	**-2.590**	**-8**

El tipo de capitalización sin AVTOVAZ aumentó del 40,3 % en 2017 al 48,6 % en 2018, en línea con los avances de los proyectos.

INVERSIONES MATERIALES E INMATERIALES NETAS DE LAS CESIONES POR SEGMENTO DE EXPLOTACIÓN

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Inversiones materiales (excluyendo vehículos y baterías inmovilizados entregados en alquiler)	2.557	2.221
Inversiones inmateriales	1.735	1.285
parte correspondiente a los gastos de desarrollo capitalizados	*1.695*	*1.193*
Total inversiones	**4.292**	**3.506**
Ingresos de las cesiones	-126	-144
Total Automóvil sin AVTOVAZ	**4.166**	**3.362**
Total AVTOVAZ	**83**	**79**
Total Financiación de ventas	**19**	**7**
TOTAL GRUPO	**4.268**	**3.448**

Las inversiones brutas de 2018 han aumentado en relación con 2017; se han repartido en un 69 % para Europa y en un 31 % para el resto del mundo.

- **En Europa**, las inversiones realizadas se destinaron principalmente a la renovación de los vehículos de la gama AB (nueva familia CAPTUR y CLIO) y sus plataformas, a la renovación del KANGOO, a la adaptación de la herramienta industrial a las evoluciones de la demanda en materia de motorizaciones (incluida la electrificación) y a la aplicación de la normativa Euro6.
- **Internacionalmente**, las inversiones están relacionadas principalmente con la renovación de las gamas AB (Nuevo CLIO en Turquía), Global Access (sustituto de LOGAN y SANDERO en Rumanía y en Marruecos, y de DUSTER en Rumanía y en Brasil) y C (nuevo vehículo ARKANA en Rusia).

INVERSIONES Y GASTOS DE I+D NETOS DEL GRUPO

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Inversiones materiales e inmateriales netas de las cesiones (excluyendo los vehículos y baterías		
Inmovilizados entregados en alquiler)	4.185	3.369
Gastos de desarrollo capitalizados	-1.695	-1.193
Gastos de Inversiones materiales refacturados a terceros y otros	-219	-200
Inversiones industriales y comerciales netas sin I+D y sin AVTOVAZ (1)	**2.271**	**1.976**
en % del volumen de negocio del Grupo sin AVTOVAZ	*4,2 %*	*3,5 %*
Gastos de I+D sin AVTOVAZ	**3.487**	**2.958**
Gastos de I+D refacturados a terceros y otros	-484	-373
Gastos de I+D netos sin AVTOVAZ (2)	**3.003**	**2.585**
en % del volumen de negocio del Grupo sin AVTOVAZ	*5,5 %*	*4,6 %*
Inversiones y gastos de I+D netos sin AVTOVAZ (1)+(2)	**5.274**	**4.561**
en % del volumen de negocio del Grupo sin AVTOVAZ	*9,7 %*	*8,1 %*
Inversiones y gastos de I+D netos, incluido AVTOVAZ	**5.373**	**4.648**
en % del volumen de negocio del Grupo, incluido AVTOVAZ	*9,4 %*	*7,9 %*

Las inversiones y gastos de I+D netos se han mantenido en un 9,4 % del volumen de negocio del Grupo en 2018, frente a un 7,9 % en 2017.

Posición neta de liquidez del Automóvil a 31 de diciembre de 2018

VARIACIÓN DE LA POSICIÓN NETA DE LIQUIDEZ DEL AUTOMÓVIL, INCLUIDO AVTOVAZ *(en millones de euros)*

Posición neta de liquidez, incluido AVTOVAZ, a 31/12/2017 (publicado)	**+2.928**
Ajustes realizados en virtud de la asignación del precio de adquisición del Grupo AVTOVAZ	*+281*
POSICIÓN NETA DE LIQUIDEZ, INCLUIDO AVTOVAZ, A 31/12/2017 (AJUSTADO)	**+3.209**
Flujo libre de caja operativo 2018	+607
Dividendos recibidos	+828
Dividendos abonados a los accionistas por Renault y sus filiales	-1.108
Inversiones financieras y otras, incluido AVTOVAZ	+166
POSICIÓN NETA DE LIQUIDEZ, INCLUIDO AVTOVAZ, A 31/12/2018	**+3.702**

El incremento de 493 millones de euros en la **posición neta de liquidez** en relación con el 31 de diciembre de 2017 se debe principalmente:

- al flujo libre de caja operativo;
- al flujo neto de dividendos;
- a distintas inversiones financieras y otras (adquisición de títulos de autocontrol, adquisición de participaciones...).

POSICIÓN NETA DE LIQUIDEZ DEL AUTOMÓVIL, INCLUIDO AVTOVAZ

(en millones de euros)	31 dic. 2018	31 dic. 2017 ajustado*
Pasivos financieros no corrientes	-6.196	-5.107
Pasivos financieros corrientes	-3.343	-4.761
Activos financieros no corrientes - otros valores mobiliarios, préstamos y derivados sobre operaciones de financiación	+55	+89
Activos financieros corrientes	+1.409	+1.143
Efectivo y equivalentes de efectivo	+11.777	+11.845
POSICIÓN NETA DE LIQUIDEZ	**+3.702**	**+3.209**

** Impacto del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018.*

A lo largo del año 2018, Renault emitió, a través de su plan EMTN, dos Eurobonos por valor de 700 y de 750 millones respectivamente (con vencimientos a seis y ocho años). Renault también emitió, a través de su plan *Shelf Registration*, un Samurai de un valor nominal de 57.400 millones de yenes, formado por dos tramos: uno de 39.100 millones de yenes con vencimiento a tres años; y otro de 18.300 millones de yenes con vencimiento a cinco años.

La reserva de liquidez del Automóvil se estableció en 15.300 millones de euros a finales de diciembre de 2018. Esta reserva está formada por:

- 11.800 millones de euros de efectivo y equivalentes de efectivo;
- 3.500 millones de euros en líneas de crédito confirmadas no dispuestas.

En cuanto a **RCI Banque**, a 31 de diciembre de 2018, las garantías disponibles ascendían a 11.000 millones de euros. Se componen de:

- acuerdos de crédito confirmados no dispuestos por valor de 4.400 millones de euros;
- activos de garantía con el Banco Central Europeo por valor de 3.800 millones de euros;
- activos de elevada liquidez (HQLA) por valor de 2.200 millones de euros;
- y un importe de activos financieros por valor de 400 millones de euros.

1.4 INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

	2018	2017	2016	2015	2014
Gastos de I+D netos *(en millones de euros)* (1)	3.043 (2)	2.609 (2)	2.284	1.990	1.636
Volumen de negocio del Grupo publicado *(en millones de euros)*	57.419	58.770	51.243	45.327	41.055
I+D/Volumen de negocio Grupo	5,3 %	4,60 %	4,50 %	4,40 %	3,90 %
Estructura I+D del Grupo Renault	23.451 (2)	19.721	18.120	16.605	16.308
Patentes Grupo Renault	816	683	565	479	608
parte correspondiente a Renault y Nissan como cotitulares	375	235			
parte correspondiente a AVTOVAZ	35	33			

(1) = Gastos de I+D – gastos de I+D refacturados a terceros y otros.

(2) Valor con la inclusión de VAZ.

1.4.1 El vehículo del mañana

La industria del automóvil vive una revolución y el vehículo del futuro será eléctrico, conectado y autónomo. Ello implica emplear numerosas tecnologías y desarrollar nuevos procesos, buscar nuevas colaboraciones y elegir entre distintas opciones. Para responder a estos desafíos, el Grupo Renault se adapta innovando, colaborando con nuevos actores (incluidas las empresas emergentes) y definiendo nuevas maneras de trabajar.

La investigación sobre el vehículo conectado

Los vehículos cada vez están más conectados con el mundo que les rodea. En 2018 se pusieron en marcha varios proyectos en los que se asocian la conectividad y el vehículo autónomo.

Renault SYMBIOZ Demo Car

En enero de 2018, el Grupo Renault presentó SYMBIOZ Demo Car, un prototipo de vehículo autónomo (de nivel 4 SAE) y conectado.

Renault SYMBIOZ Demo Car está conectado a las infraestructuras viarias del grupo Sanef, filial del grupo Albertis, primer operador mundial de autopistas. Esta experimentación con la comunicación entre el vehículo y la infraestructura desarrolla los protocolos de comunicación definidos en el marco del proyecto europeo de cooperación entre el sector público y el privado denominado SCOOP. Gracias a ella:

- la experiencia de conducción es más segura y serena, dado que el vehículo recibe con antelación advertencias sobre posibles peligros situados en su recorrido: obras, accidentes, condiciones meteorológicas difíciles, atascos, etc. De este modo, el vehículo es capaz de «ver» más allá de sus propios sensores;
- SYMBIOZ Demo car detecta las carreteras de telepeaje configuradas en modo «sin barreras» (TSA según la sigla francesa, de *Télépéage Sans Arrêt*), lo que le permite cruzar de forma totalmente autónoma una barrera de peaje situada en la autopista A13. Esta experiencia es posible gracias a la elaboración de mapas HD de la zona proporcionada por el socio del proyecto Tom-Tom;
- se transmiten a los ocupantes del coche nuevos tipos de datos. Al aproximarse a un lugar turístico, en la pantalla L-Shape del cuadro de mando aparecen informaciones sobre ese sitio.

Rouen Normandy Autonomous Lab

En el marco del proyecto Rouen Normandy Autonomous Lab (RNAL), desarrollado en colaboración con Transdev, el Grupo Renault está probando en carreteras abiertas un servicio de movilidad autónoma. Se trata de una novedad en Europa. El ecosistema de esta experimentación incluye cuatro Renault ZOE eléctricos equipados con sensores y con inteligencia a bordo para convertirlos en vehículos autónomos, un aplicación para que los clientes puedan reservar el trayecto, un puesto de control de la flota a distancia, una infraestructura conectada y redes de telecomunicaciones seguras.

El objetivo consiste en probar y desarrollar un servicio de transporte a demanda sin conductor humano, pero con supervisión humana. Al circular en una infraestructura conectada, los vehículos autónomos pueden transportar pasajeros fácilmente a lo largo de recorridos validados en los que distintos equipamientos tecnológicos se comunican con la flota en varios puntos sensibles: rotondas, semáforos, pasos de cebra, etc.

El Grupo Renault y Transdev han equipado los vehículos con cámaras, escáneres láser (LiDAR), un sistema GPS diferencial y una elaboración de mapas HD que garantiza una visión a 360º y una localización precisa. Los vehículos generan una representación en 3D en tiempo real de su entorno, lo que les permite detectar, localizar e identificar objetos en movimiento e inmuebles a su alrededor, y así pueden tomar en cada momento las decisiones idóneas. Se han registrado 17 puntos de parada mediante sensores estratégicamente instalados en la infraestructura a lo largo del recorrido. Estos sensores adicionales transmiten datos a los vehículos, que consiguen así tener una visión aún más amplia que la de sus propios sensores, anticipar su entorno y ser advertidos de la presencia de vehículos o de peatones fuera de su alcance.

Otros ejes de investigación se centran en esta temática del vehículo conectado, con vistas a desarrollar sistemas inteligentes que permitan, por ejemplo, tener en cuenta las preferencias y las emociones del conductor para transmitirle propuestas de ambientes o de recorridos, o participar en la percepción ampliada del vehículo autónomo proporcionando informaciones sobre el entorno.

Investigación sobre el vehículo autónomo y la movilidad compartida

Experimentaciones sobre el terreno: movilidad compartida en vehículos autónomos

La alianza Renault-Nissan y Transdev firmaron en 2017 un acuerdo de colaboración para el desarrollo de servicios de movilidad con flotas de vehículos eléctricos autónomos para los transportes públicos y los transportes a demanda. Ambas empresas colaboran en el diseño de un sistema de transporte completo y modular que permitirá a los clientes reservar sus trayectos, y a los operadores explotar y gestionar una flota de vehículos autónomos.

Para el Grupo Renault, pionero y líder europeo en ventas de vehículos 100 % eléctricos, este programa constituye una etapa importante en su estrategia basada en desarrollar servicios de movilidad a demanda con el lanzamiento de estas primeras experimentaciones operativas pensadas a largo plazo, con usuarios reales y con vehículos eléctricos autónomos. Permitirán desarrollar estas soluciones, así como entender los comportamientos de los usuarios y la forma de utilizar y de gestionar estos servicios. Paralelamente al programa de vehículos de conducción autónoma, que se desplegará progresivamente en la gama bajo la denominación «EASY DRIVE», este nuevo programa pretende establecer las tecnologías de vehículos autónomos dedicadas a los servicios de movilidad.

El acuerdo de colaboración en investigación firmado entre la alianza Renault-Nissan y Transdev se materializó en primer lugar en Rouen. Posteriormente, Transdev y el Grupo Renault también se comprometieron a desarrollar el proyecto EVAPS (eco-movilidad para vehículos autónomos en el territorio de París-Saclay). Este proyecto de 16 millones de euros, iniciado por Renault y realizado con la participación de las Inversiones de Futuro del Estado encargadas al Ademe, se basa en los conocimientos expertos del Instituto para la Transición Energética VEDECOM, del Instituto de Investigación Tecnológica SystemX y de la Universidad de París-Saclay. Tiene por objeto desarrollar servicios de movilidad inteligente por medio de vehículos autónomos en trayectos periurbanos dentro de la Comunidad de la aglomeración de París-Saclay.

Herramientas de simulación para vehículos autónomos

ELID^2: explorar los nuevos usos del vehículo autónomo

Para inventar los cockpits del vehículo autónomo del mañana, Renault cuenta con una nueva herramienta de investigación: ELID^2 (*Experience Life in Delegation*), un demostrador innovador y modulable.

Diseñado a partir de un cockpit de Espace V, ELID^2 se presenta como la parte delantera de un vehículo, junto con un simulador que permite representar una situación de conducción autónoma. No se han escatimado esfuerzos para que, una vez a bordo, el conductor o el pasajero delantero se sientan como en un vehículo autónomo en carretera y pueda dedicarse a sus actividades cotidianas estando a bordo. De este modo, si el conductor desea relajarse viendo una película, el asiento puede reclinarse y una pantalla aparecerá en el cuadro de mando. También puede compartir su película con el pasajero u optar por otras actividades, como escribir correos electrónicos o navegar por Internet.

ELID^2 es íntegramente modulable. Cuadro de mando, pantallas, volante, asientos, etc.: todos los equipamientos pueden cambiarse fácilmente. El demostrador podrá evolucionar así a lo largo de los próximos años para tener en cuenta nuevos ejes de investigación o de evolución tecnológica.

Gracias a esta herramienta de investigación, los ergónomos pueden probar soluciones de cockpit y estudiar el comportamiento de los pasajeros durante las principales fases de la conducción autónoma: activación del modo autónomo, conducción autónoma y vuelta a la conducción manual.

Renault R-NEST: combatir la hipovigilancia al volante con la ayuda de estimulaciones

El proyecto Renault R-NEST (Renault Research Tool for NEuroscientific STudies), desarrollado por la Dirección de Investigación del Grupo Renault, es una herramienta de investigación en neurofisiología y un demostrador de estos sistemas. Esta investigación tiene por objeto contribuir a reducir los accidentes causados por la fatiga al volante.

El demostrador consta de un módulo de conducción estática. Equipado con dos cámaras (3D y 2D), **capta y graba las reacciones del conductor** y mide un gran número de datos (ritmo cardiaco, posición y movimientos de la cabeza, etc.). El análisis de estos parámetros permite determinar el estado del conductor y, por ejemplo, reconocer su estado de vigilancia.

En caso de que se observe una situación de hipovigilancia, Renault R-NEST actúa para garantizar la seguridad del conductor y de los usuarios, tanto en conducción como en parada, proponiéndoles escenarios de reactivación o de relajación basados en la «estimulación binaural». Esta consiste en aplicar en cada oído frecuencias auditivas muy ligeramente distintas; el cerebro percibe esta diferencia y queda estimulado en consecuencia. Por ejemplo, en situación de conducción, el sistema transmite información al conductor y le propone medidas para contrarrestar un posible cansancio, como una música con *infrasounds* pensados para reactivar su concentración, dándole el tiempo necesario para que pueda aparcarse con total seguridad en un parking y así evitar el accidente que habría sufrido si se hubiera quedado dormido al volante.

Los estudios realizados en torno a estas simulaciones arrojan resultados muy positivos: los conductores se sienten más despiertos después de una siesta o estimulación con *infrasounds* que después de un café o de una siesta clásica. Los beneficios son tanto fisiológicos (el cerebro está más «despierto») y comportamentales (la tasa de reacción de los sujetos es más elevada) como también subjetivos (el conductor se siente menos cansado).

La investigación sobre el vehículo eléctrico (VE)

Con una decena de años de adelanto sobre la mayoría de sus competidores, el Grupo Renault es a la vez un pionero de la movilidad eléctrica y el líder de este mercado en Europa. Esta situación es fruto del trabajo continuo de los equipos del Grupo por mantener esta distancia, ahora que cada vez se nota más la presencia de la competencia, lo que reafirma así la opción estratégica del Grupo por el vehículo eléctrico. Nuestras cuatro prioridades en esta competencia son:

- enriquecer constantemente nuestra oferta, ampliando la gama actual de cinco vehículos e introduciendo nuevos productos hasta alcanzar la cifra de 8 vehículos 100 % eléctricos en 2022;
- ampliar la autonomía de las baterías: en este campo, la tecnología avanza a pasos agigantados. La comercialización, a finales de 2016, del nuevo ZOE con sus 400 km de autonomía NEDC, y el Plan a Medio Plazo de Renault, que anuncia una autonomía superior a los 600 km en 2022, ilustran claramente este avance. No obstante, la elección de la autonomía por el cliente será cada vez más una decisión racional que deberá ser atendida ofreciéndole distintos niveles, en función del presupuesto y del perfil del cliente en materia de rodaje;
- mejorar la competitividad de las tecnologías del VE: ello tiene que ver con la reducción del coste de las baterías, pero también con la reducción del coste de los componentes electrónicos de potencia, que serán más baratos, ocuparán menos espacio y ofrecerán un mayor rendimiento. El Plan a Medio Plazo de Renault, que prevé una reducción del 30 % en el coste de las baterías y del 20 % en el de los componentes electrónicos de potencia, es un ejemplo de lo anterior;
- desarrollar tecnologías que permitan recargar las baterías de manera más fácil y eficaz: la mejora de la capacidad de carga de las baterías y el desarrollo/normalización de los cargadores llamados «rápidos» serán un factor clave para los vehículos eléctricos del mañana. También se están realizando estudios sobre la recarga inductiva (estática y dinámica) y sobre la carga robotizada, que podrían permitir al usuario recargar la batería de su VE sin tener que conectar un cable eléctrico a un cargador.

Carga dinámica sin contacto: la recarga eléctrica por inducción con el coche en circulación

Renault está desarrollando un proyecto de recarga eléctrica dinámica por inducción, que permite al usuario recargar la batería de su vehículo eléctrico mientras lo está conduciendo.

Para ello, se instalan en la carretera bobinas fabricadas con materiales conductores (cobre, aluminio…). Estas bobinas, alimentadas por una corriente alternativa, emiten un campo magnético que es captado por la bobina receptora colocada debajo del vehículo. Cuando el vehículo circula por encima de una bobina instalada debajo de la calzada, el campo electromagnético crea una corriente eléctrica inducida en la bobina receptora. Esta corriente inducida es la que se utiliza bien de forma directa para la tracción del vehículo, o bien para la recarga de su batería. De este modo, la carretera suministra energía al vehículo cuando éste circula en ella.

Al pasar por encima de esas bobinas, los vehículos eléctricos podrían recargarse de forma permanente y automática. Puede suministrarse la energía necesaria bien para el rodaje, total o parcialmente, o bien para la recarga de la batería. La energía transmitida al vehículo es proporcional al tiempo en que haya circulado en el tramo de carretera equipado.

Se ha desarrollado un tramo de ruta experimental con las bobinas y una acera artificial que oculta los elementos electrónicos asociados. Cada bobina se gestiona por separado y puede transmitir al vehículo la energía que necesita. En esta experimentación, el vehículo de prueba es un Twizy, que recibe 2 kilovatios de forma continua. Es una primera etapa.

Nuevas tecnologías de baterías para vehículos eléctricos

A finales de 2018, Alliance Ventures, el fondo de capital riesgo de Renault-Nissan-Mitsubishi, anunció su participación en la última etapa de la financiación de Enevate Corporation. Esta sociedad, con sede Irvine (California), se dedica a la fabricación de baterías de ión-litio. Se trata de la inversión más reciente de Alliance Ventures, lanzada este año con vistas a prestar apoyo a las empresas emergentes más innovadoras en materia de sistemas de nueva generación diseñados para la industria automovilística. Las baterías de ión-litio con silicio como material dominante desarrolladas por la sociedad Enevate ofrecen capacidades de carga ultrarrápida y una alta densidad energética, a un coste reducido. Ofrece el tiempo de carga más corto de entre todas las tecnologías de batería de ión-litio que se comercializan actualmente.

Alliance Ventures también ha invertido en Ionic Materials, una prometedora empresa estadounidense que desarrolla un material polímero cuyas propiedades podrían contribuir al desarrollo de células denominadas «de estado sólido». La adquisición coincide con la entrada en vigor de un acuerdo de cooperación en el campo de la investigación y del desarrollo, celebrado entre Ionic Materials y la Alianza. Ionic Materials, con sede en Massachussets, desarrolla un material polímero que puede sustituir al electrólito líquido de las células de ión-litio «clásicas», y que es capaz de contribuir así a la mejora de los resultados y del rendimiento económico de las baterías de alta densidad energética para múltiples aplicaciones, incluido el automóvil.

Los acuerdos de colaboración

Reinventar el automóvil del siglo XXI: vehículo frugal en consumo de energía, muy aligerado, conectado y capaz de sustituir al conductor en la totalidad o al menos en parte de sus actividades. Solo puede hacerse frente a este desafío de manera colectiva. Para Renault, los contratos de colaboración en I+D permiten acelerar el desarrollo de las tecnologías necesarias para enfrentarse a estos retos, pero también enriquecer las competencias al compartir los costes: una palanca clave para que las innovaciones maduren más rápidamente con el fin de introducirlas cada vez más en los proyectos de vehículos:

Acuerdos colaborativos contractualizados: 66

Contratos europeos: 35 | Contratos franceses: 31

Convenios CIFRE (Convenios Industriales de Formación de Investigadores): 82

A modo de ejemplo, algunos proyectos extraídos de la cartera de 2018:

	Actividad	Tema	Denominación del proyecto	Descripción	Financiador	Programa de financiación
Europa	Nueva movilidad	Conectividad	C-ROADS	Mejora y ampliación de los conocimientos Car2X (despliegue de la tecnología ITS G5, haciendo especial hincapié en la interoperabilidad europea, solución híbrida con GSM, entornos urbanos con servicios multimodales)	CE	CEF
			SCOOP II	Sistema cooperativo piloto francés – V2X – Preparación del vehículo autónomo. Experimentación con 3.000 vehículos de conectividad *Vehicle to Vehicle* y *Vehicle to Infrastructure*.		
			CONCORDA	Concorda prepara las autopistas europeas para la conducción automatizada de los vehículos pesados en forma de *Platooning* con tecnologías y servicios conectados adecuados.		2016-EU-TM-0327-S
		Vehículo autónomo	DANGUN	Desarrollar, probar y validar un asistente para los atascos. Contribuir a la normalización de los protocolos de pruebas en Corea. Desarrollar un sistema de teleoperación que permita el despliegue de la robótica. Los sistemas se integrarán en 2 robots Renault Zoe.		EUREKA ITEA 3
			L3PILOT	Desarrollo de un vehículo autónomo de nivel 3 con demostradores.		H2020-ART-02-2016
	Seguridad		ENABLE-S3	Iniciativa europea destinada a permitir la homologación de sistemas altamente seguros y protegidos. El proyecto se centra en la homologación de sistemas autónomos, haciendo hincapié en las plataformas de transporte y los elementos relacionados con la salud.		H2020-ECSEL
Francia	Mecánica	Motor eléctrico	VELOCE	Desarrollar un grupo motopropulsor electrónico de 48 V (motor eléctrico, electrónica de potencia y transmisión) para los VE de precios muy bajos y las lanzaderas automóviles. Secadora de aire para una mejor gestión térmica del habitáculo (mejora del confort térmico, mejora de la calidad, menor consumo de energía).	ADEME	PIA 2
	Nueva movilidad	Vehículo autónomo	TORNADO	Experimentación de un servicio de transporte autónomo en zona periurbana poco abastecida. Objetivos: determinar las necesidades en infraestructuras para el despliegue de vehículos autónomos y comprender las expectativas de los usuarios más allá de las grandes ciudades.	IdF	FUI 23
			EVAPS	Desarrollar y probar Servicios de Movilidad Autónoma en espacios dedicados (París-Saclay) con vehículos eléctricos (ZOE, lanzaderas).	ADEME	PIA 2 vehículo de carretera y movilidad del futuro
			FOT Rouen	Desarrollar y probar servicios de movilidad autónoma de extremo a extremo con TRANSDEV en un entorno urbano en Rouen (caso del usuario Feeder).	CDC	FEDER/FSE 2014-2020
	Proceso	Fábrica del futuro	PIKAFLEX	Desarrollo de sistemas robotizados autónomos para aplicaciones de *picking/kitting* de piezas (preparación de las piezas para enviarlas a la cadena).	BPI	FUI 21
			HPP	HPP: alta presión pulsada: proyecto *manufacturing. T*ecnología de aligeramiento que aplica desarrollos en sistemas de soldadura, engaste, conformado electromagnético y conformado electrohidráulico entre el acero y el aluminio.	ADEME	PIA

GIE Investigaciones y Estudios PSA-Renault

El GIE Investigaciones y Estudios PSA-Renault es el marco en el que se desarrollan las cooperaciones entre ambos fabricantes en los ámbitos de interés común. Históricamente, las dos principales entidades encargadas de realizar estas actividades de interés común son:

- el LAB (creado en 1969), Laboratorio de accidentología, cuyas actividades están relacionadas con la accidentología, la biomecánica y el comportamiento humano.

El LAB, en su plan de acción, se apoya en numerosos proyectos colaborativos sostenidos por instancias francesas y europeas. Contribuye a los estudios realizados sobre todo con vehículos autónomos, cuyas implicaciones se centran principalmente en casos de usos relacionados con la seguridad vial;

- el GSM (creado en 1980), en el que también participa el IFPen (IFP energías nuevas), cuyos trabajos se centran en las motorizaciones térmicas e híbridas, los carburantes, la combustión, la descontaminación de los motores térmicos y la calidad del aire. Examina regularmente los sectores energéticos alternativos teniendo en cuenta la política global de reducción de los impactos medioambientales acordados en la COP 21.

El proyecto RAMSE3S, financiado en el marco del programa de inversiones de futuro, ha estructurado la mayoría de los trabajos de investigación del GSM a lo largo de los tres últimos años. El proyecto concluirá a finales de 2018. Sus repercusiones son muy variadas, tanto para la comprensión de los fenómenos como para las orientaciones tecnológicas que deban adoptarse para las motorizaciones del futuro.

- el IRT M2P y el IRT Jules Verne, cuyos trabajos se comparten con los 2 fabricantes de automóviles y con académicos en relación con distintas cuestiones, como los materiales metálicos y los compuestos. Algunos ejemplos:
  - el proyecto Transfuge, iniciado en 2018 y con finalización en 2022, que pretende reducir el coste de fabricación de los engranajes a través de innovaciones en los materiales,
  - el proyecto Fastform, iniciado en 2016 y con finalización en 2021, que pretende homologar la industrialización de la fabricación de preformas híbridas con las limitaciones asociadas al ritmo de producción del automóvil.

Inversiones de futuro

Dotado inicialmente con 35.000 millones de euros, el programa de inversiones de futuro lanzado en 2010 por el Comisionado General de Inversiones es uno de los planes más ambiciosos que se desarrollan actualmente. Renault ha presentado regularmente grandes proyectos tecnológicos sobre los temas siguientes:

- vehículo del futuro: infraestructuras de carga, cadena de tracción térmica, cadena de tracción eléctrica, aligeramiento, aerodinámica y estructura;
- economía circular: reciclaje;
- economía digital: ingeniería informática;
- nuevas movilidades;
- procedimientos industriales.

Entre los proyectos más recientes, presentados y en curso de desarrollo en 2018, destacan los que abordan los distintos campos estratégicos de Renault, más concretamente:

- los procedimientos industriales innovadores: el Proyecto HPP (alta potencia pulsada), que permite el conformado a muy alta velocidad y ofrece posibilidades de ensamblaje de multimateriales robustos al servicio de la introducción de materiales nuevos para el aligeramiento;
- el motor eléctrico: el proyecto COCTEL pretende desarrollar una cadena eléctrica a través de la simulación digital;
- el aligeramiento, ALLEGRIA: aligeramiento económico gracias al aluminio. Este proyecto de desarrollo y de homologación tiene por objetivo encontrar soluciones de aligeramiento económicas basadas en el aluminio;
- las movilidades del futuro: el proyecto EVAPS (ecomovilidad con vehículos autónomos en el territorio de París-Saclay) es un estudio sobre los usos y servicios innovadores de movilidad, basado en la utilización de vehículos autónomos y conectados, en proceso de experimentación en la zona de París-Saclay):
- lo eléctrico, Forty-Eight: este proyecto persigue el objetivo de mejorar la eficacia energética de los auxiliares eléctricos en un vehículo de carretera mediante el paso de una red de 12 V a una red de 48 V en el caso del *mild-hybrid*.

En el marco de este Programa de Inversiones de Futuro, Renault ha participado muy activamente en la estructuración y la preparación del extenso programa SAM (Seguridad y aceptabilidad de la conducción y de la movilidad), desarrollado por la Plataforma de la Industria del Automóvil francesa (PFA).

En noviembre de 2017, el Consejo Nacional de la Industria (CNI) encargó al Comité Estratégico de la industria automovilística, representado por Luc Chatel (presidente de la plataforma de la Industria del Automóvil & Movilidades, PFA) que propusiera un programa de experimentación con vehículos autónomos en torno a distintas prioridades compartidas con las autoridades públicas, en un marco que permitiera la puesta en común del feedback generado.

En consonancia con la Estrategia Nacional para el Desarrollo de Vehículos Autónomos, este encargo se basa en el programa «Francia Vehículos Autónomos» (FVA), en el que participan industriales y académicos franceses para hacer frente a los desafíos vinculados al despliegue de la movilidad autónoma: demostración de la seguridad, respuesta a las necesidades de movilidad de los territorios, reducción de las emisiones, aceptabilidad, marco normativo y jurídico.

Con el fin de prestar su apoyo a proyectos de Experimentación del Vehículo de carretera autónomo (EVRA), el Ademe lanzó una Licitación de Proyectos EVRA en el marco del Programa de Inversiones de Futuro (PIA), que persigue el objetivo de contribuir al desarrollo de metodologías de validación de la seguridad y a la mejora de los conocimientos sobre los usos, la aceptabilidad y los impactos sociales.

En respuesta a esta convocatoria y en línea con el programa nacional FVA, se constituyó un consorcio de actores industriales (fabricantes, operadores de transporte, integradores de sistemas, fabricantes de equipos y gestores de infraestructuras), de actores en el campo de la investigación y de socios territoriales para realizar un extenso programa sobre la Seguridad y la Aceptabilidad de la Conducción y la Movilidad Autónoma (SAM).

Este proyecto pretende elaborar un «bien común» definido por un conjunto de conocimientos que, una vez puestos en común y compartidos con las autoridades públicas, contribuirán a la elaboración de las políticas públicas y a la construcción de un estado de la técnica, sobre todo en materia de seguridad, de impactos y de aceptabilidad.

Este bien común se construirá en torno a un enfoque metodológico común y compartido y a experimentaciones con vehículos autónomos en carreteras abiertas en los tres campos de aplicación identificados: vehículo particular autónomo, sistema autónomo de transporte colectivo y compartido y sistema autónomo de transporte de mercancías.

Acuerdos de investigación con el CEA

En 2010 se firmó con el Comisionado de Energía Atómica (CEA) un primer acuerdo de Investigación y Desarrollo relativo al vehículo limpio y a la movilidad sostenible para todos. Los resultados positivos de los distintos acuerdos estratégicos que se firmaron sucesivamente han llevado a Renault y al CEA a mantener y ampliar su cooperación en materia de I+D. El último acuerdo estratégico, firmado el 18 de abril de 2014 y con un plazo de vigencia de cinco años a partir del 1 de enero de 2015, cubre los ámbitos de los acuerdos anteriores, a saber:

- las nuevas energías en el transporte;
- la arquitectura eléctrica y electrónica del futuro;
- las redes de carga y descarga inteligentes;
- los nuevos medios de diseño y de fabricación de vehículos;
- la mejora de la competitividad de los motores térmicos (en particular el post-tratamiento);
- el vehículo conectado y la seguridad activa.

Este acuerdo estratégico global, en vigor desde el 1 de enero de 2015, se apoya actualmente en el equipo del laboratorio común, cuya actividad, que se dedicó exclusivamente al acuerdo sobre baterías hasta finales de 2014, se ha extendido al conjunto de las actividades del CEA. El primer año (2015) de vigencia del acuerdo global permitió consolidar los proyectos de alto potencial iniciados en el marco de los dos acuerdos anteriores (batería y electrónica de potencia). En 2018 se pusieron en marcha las actividades relacionadas con los nuevos ejes de colaboración, como las nuevas tecnologías / inteligencia artificial para los procesos de las fábricas, así como para la cadena de suministro.

Los polos de competitividad

En Francia, Renault mantiene su presencia y una fuerte implicación en los principales polos de competitividad (centros de empresas concentradas en un mismo territorio) dedicadas a la movilidad, entre las que destacan Mov'eo y System@tic en París y sus alrededores, e ID4Car en la región del Oeste.

Uno de los grandes ejes de los polos de competitividad consiste en poner en relación a los grandes grupos con pymes y universidades, para promover proyectos de investigación colaborativa.

Renault fomenta estas iniciativas mediante su implicación activa en su funcionamiento, en las diferentes instancias operativas y de gobernanza de estos polos: Consejo de Administración, oficinas, comités científicos, comités operativos, miembros o coordinadores de DAS (Ámbitos de Actividades Estratégicas)[1], etc.

Renault también es un actor de primera fila, a veces como líder y otras veces como socio, en los proyectos generados y certificados en estos polos.

Estos tres polos de competitividad cuentan desde 2016, tras haber superado una auditoría realizada por instancias europeas, con el *Gold Label of the European Cluster Excellence Initiative* (ECEI), que certifica la calidad y el desempeño de los mismos.

Para responder a las expectativas crecientes de apoyo a las pymes innovadoras, Renault contribuye a las iniciativas de los polos para favorecer sus actividades: participación en la revisión de las innovaciones propuestas por las pymes, firma de acuerdos de colaboración, etc.

Acuerdo marco Renault-CNRS

Este acuerdo estratégico de colaboración firmado el 15 de mayo de 2013 entre Renault y el primer centro público de investigación francés contribuye a facilitar la firma de los contratos locales que apuntalan nuestras relaciones con cerca de un centenar de laboratorios CNRS repartidos por todo el territorio (Lyon, Lille, Montpellier, Clermont, Rouen, París, Orléans, Burdeos, Poitiers, Grenoble, Rennes, Estrasburgo, etc.). Los convenios que enmarcan esta colaboración están en proceso de ampliación.

Este acuerdo marco permite perpetuar nuestras colaboraciones actuales con los laboratorios del CNRS, pero también explorar nuevos ámbitos de investigación colaborativa y de innovación de cara a los próximos años. Las neurociencias, la realidad virtual, la ergonomía, los nuevos materiales o incluso los comportamientos humanos en condiciones de conducción delegada son otros tantos campos de investigación novedosos en los que trabajan los equipos de Renault y de CNRS.

Estos nuevos campos de investigación se añaden a las cooperaciones científicas ahora más tradicionales, como las ciencias de la ingeniería y de sistemas, y en especial a las cuestiones relacionadas con la combustión, la fatiga de materiales, la térmica o la aeroacústica.

Estas cooperaciones adoptan la forma:

- de proyectos de colaboración plurianuales;
- de actividades asociadas a los temas de investigación de los doctorandos CIFRE (Convenios Industriales de Formación mediante la Investigación).

En marzo de 2017, Renault y Heudiasyc, una unidad mixta de investigación entre la Universidad de Tecnología de Compiègne y el CNRS, crearon un laboratorio compartido, el SIVALAB, especializado en sistemas de localización y de percepción para vehículos autónomos.

Esta colaboración científica y tecnológica se ha establecido inicialmente para un plazo de cuatro años prorrogable. Es fruto de una asociación de más de diez años y se basa en las plataformas para vehículos autónomos de Heudiasyc, desarrolladas a partir del Renault ZOE. El objeto de estudio principal de esta colaboración está relacionado con la fiabilidad, la integridad y la precisión de los sistemas de percepción y de localización utilizados para la navegación de vehículos autónomos conectados.

Este contrato marco, resultante de esta colaboración continuada, expiró en 2017, pero en febrero de 2018 se firmó un apéndice que lo amplió por 3 años adicionales.

---

1 Ámbitos de actividades estratégicas.

1.4.2 Nuevos productos 2018: innovaciones y tecnologías asociadas

Nuevo Renault KADJAR

El Nuevo Renault KADJAR, presentado en el Mundial del automóvil de París, viene equipado con nuevas motorizaciones de gasolina y diésel que son a la vez más eficientes y más sobrias para que el placer de conducir sea aún mayor.

En su versión de gasolina, el 1.3 TCe FAP está disponible con 2 niveles de potencia (140 y 160 cv). Esta motorización de nueva generación, desarrollada conjuntamente por la Alianza y su socio Daimler, responde a los criterios de calidad más estrictos de ambos socios y ofrece una gama de potencias más amplia que el motor anterior TCe, un par más elevado (en especial a bajas revoluciones), menos emisiones de CO_2 y consumos reducidos.

Por lo que respecta al diésel, una nueva generación de motorizaciones «Blue dCi» incorpora los últimos sistemas de reducción de emisiones contaminantes. El Nuevo Kadjar está disponible con el 1.5 Blue dCi 115 cv y con 1.7 Blue dCi 150 cv.

Renault ZOE: nuevo motor R110

Renault ZOE, el vehículo eléctrico más vendido en Europa, se equipó en 2018 con un nuevo motor R110 más potente. Su gama completa de motorizaciones se adapta a los distintos usos de los conductores.

La oferta de motorización actual incluye el R90 (68 kW – equivalente a 92 cv), el nuevo motor R110 (80 kW – equivalente a 108 cv) y el Q90 (65 kW – equivalente a 88 cv).

Diseñados por ingenieros del Technocentre, en el departamento de Yvelines, y de la fábrica de Cléon en Seine-Maritime, donde se producen, los motores R90 y R110 permiten optimizar la autonomía del Renault ZOE. Ocupando el mismo espacio y con la misma masa, obtienen excelentes resultados en términos de eficiencia energética y muestran un fuerte dinamismo incluso a bajas revoluciones, ofreciendo un par máximo de 225 Nm en una fracción de segundo, para que ZOE siga siendo igual de enérgico en la ciudad.

El R110 desarrolla una mayor capacidad de aceleración en vías rápidas y autopistas, ganando cerca de 2 segundos en la franja de 80 a 120 km/h. Esta significativa mejora de las respuestas refuerza el confort de la conducción a velocidad sostenida. Renault ZOE gana en polivalencia si se utiliza fuera de la ciudad. De este modo, el conductor puede aprovechar al máximo los 300 km de autonomía real, confirmada por el protocolo de homologación WLTP.

Alpine A110 «Pure» y «Légende»

Presentados en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2018, los A110 «Pure» y «Légende» enriquecen la oferta de la serie de Alpine. Estas versiones comparten las características técnicas del A110 «Première Édition»: bastidor y estructura de aluminio, motor en posición central trasera 1.8 l turbo con una potencia de 252 cv y una suspensión de doble triangulación delantera y trasera.

Más centrado en la conducción, el A110 «Pure» hace hincapié en la conexión directa entre piloto y máquina, con un enfoque minimalista. Es un vehículo ligero, equipado con asientos monocasco Sabelt de 13,1 kg y llantas de aleación de 17 pulgadas. En consecuencia, el peso del A110 Pure no llega al listón de los 1.100 kg.

Motor 1.3 TCe: una nueva generación de motorización al servicio de la gama Renault

Renault presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra, en primicia mundial, su nuevo motor 1.3 de gasolina turbo de inyección directa, desarrollado conjuntamente por la Alianza y Daimler para CAPTUR y SCENIC. Hoy también se comercializa en MEGANE y CAPTUR.

Esta nueva motorización ofrece una ventaja significativa en términos de placer de conducción, con un mejor par a bajas revoluciones y una disponibilidad más importante y constante a altas revoluciones, y permite reducir los consumos y emisiones de CO_2,, sin dejar de responder a las exigencias más estrictas en términos de fiabilidad y de sostenibilidad.

Incorpora las innovaciones desarrolladas en los últimos años dentro de la Alianza. De este modo, el «Bore Spray Coating», tecnología de revestimiento de los cilindros derivada del motor del Nissan GT-R, mejora la eficiencia al reducir las fricciones y optimizar la conductividad térmica. Otras tecnologías que optimizan el rendimiento del motor y reducen los consumos y las emisiones de CO_2: la inyección directa de gasolina, cuya presión se ha elevado hasta los 250 bares y cuya mezcla con el aire se ha optimizado gracias al diseño específico de la cámara de combustión. Y la tecnología «Dual Variable Timing Camshaft» que dirige las válvulas de admisión y de escape en función de las exigencias del motor. Ello hace posible un incremento del par a bajas revoluciones y un incremento del par disponible, de manera lineal, a altas revoluciones, lo que supone una mejora significativa para nuestros clientes en términos de placer de conducción, con respuestas optimizadas.

1.4.3 Palancas de rentabilidad

1.4.3.1 Módulos y *Common Module Family* (CMF)

CMF-B: la nueva plataforma de la Alianza para el segmento B

La iniciativa CMF (*Common Module Family*), fuente de mayor competitividad y de sinergias que empezó a aplicarse en 2013, permite normalizar zonas de arquitectura con una cobertura inigualable en un gran número de vehículos desarrollados dentro de la alianza Renault-Nissan. Para la Alianza, esta iniciativa ya ha permitido conseguir una reducción media del 30 al 40 % en ingeniería de productos/procesos por modelo, y del 20 al 30 % en compras de componentes

Después de la familia CMF-C/D, que agrupa a los vehículos de gama alta, es hora de que vea la luz la familia CMF-B. Desarrollada desde 2014 en el Technocentre, en Guyancourt (Francia) y utilizada conjuntamente por los grupos Nissan y Renault, y dentro de un tiempo también por Mitsubishi, la CMF-B acogerá desde 2019 el Nuevo CLIO, al que seguirá el Nuevo CAPTUR y otros vehículos de la Alianza. De aquí a 2022, esta familia estará formada por 14 modelos, con un objetivo de 4,6 millones de vehículos.

La plataforma que equipa los vehículos de CMF-B se ha renovado íntegramente (85 % de piezas nuevas) con respecto a la plataforma de CLIO IV. Se producirá en varias fábricas de la Alianza, en todas las regiones.

Esta plataforma permite la electrificación de los vehículos, al incorporar las características específicas de las motorizaciones híbridas y de los híbridos recargables. Se ha diseñado para acoger nuevas asistencias mejoradas a la conducción, para llegar a los primeros niveles de autonomía.

Su arquitectura se ha concebido para facilitar el *body swap* de un modelo a otro, con el fin de poder optimizar la eficacia de las líneas de producción de las fábricas.

Además, inaugura una estrategia «dual platform», que permite ofrecer respuestas de productos adaptadas a los distintos mercados, tanto en términos de prestaciones como desde el punto de vista económico. Por ejemplo, una misma carrocería en plataformas localizadas con un coste de desarrollo controlado. Ésta es la iniciativa puesta en marcha por el Grupo Renault con CAPTUR y KAPTUR, con un nivel de intercambiabilidad que ha vuelto a mejorarse.

1.4.3.2 Ingeniería de sistemas

La ingeniería de la Alianza sigue transformando su Sistema y Software, 2 palancas fundamentales que permiten la integración en ciclos cortos de las nuevas funciones complejas de los vehículos (en especial las tecnologías de conducción autónoma, de conectividad y de electrificación). Tras el despliegue, a partir de 2013, de los 43 sistemas y la mejora de las competencias de los equipos en los procesos y los métodos empleados, en el año 2018 se inició una nueva etapa. Se han puesto en marcha los proyectos «System and Software Engineering Vision», con vistas a diseñar los contornos de las futuras plataformas de concepción de Sistema y Software. Estas plataformas, que están en el centro mismo de nuestros productos y servicios futuros, permiten a los equipos descentralizados y multidisciplinarios trabajar en ciclos iterativos, a través de normas de referencia y de métodos basados en modelos comunes. También permitirán controlar rigurosamente los costes de desarrollo asociados, por medio de arquitecturas de concepción y de soluciones de homologación normalizadas, compartidas en los vehículos de la gama y en las plataformas descargadas.

1.4.3.3 Procesos para un diseño robusto

Sincronización de hitos en las fases iniciales y en las fases de desarrollo de los proyectos (S3/CF)

El despliegue de la lógica V3P y el fortalecimiento del escalonamiento de la calidad en fases iniciales han llevado a rediseñar el proceso de introducción de innovaciones en los proyectos automovilísticos. Con el fin de implantar más innovaciones derivadas de los proyectos iniciales de investigación y de ingeniería, era necesario sincronizarlos mejor con las planificaciones de los proyectos de vehículos y órganos mecánicos, para garantizar su integración en el momento oportuno en el ciclo de desarrollo y con un nivel suficiente de madurez.

La aplicación de un proceso de supervisión de las innovaciones muy específico y completamente unificado entre Renault y Nissan (*Alliance Project Review*) ha permitido garantizar una sólida transferencia de tecnología desde la R&AE (*Research & Advanced Engineering*) al desarrollo. La entrega del testigo se realiza en el hito CF *(Concept Freeze)* del proyecto de vehículos, es decir, en la etapa en la que se elige el concepto de los elementos técnicos del vehículo para garantizar que los equilibrios costes/valores respondan a las expectativas de los clientes.

En 2018, el proceso ha vuelto a reforzarse al incorporar los impactos de las innovaciones sobre las plataformas de vehículos y sobre la arquitectura eléctrica y electrónica, para así garantizar la mejor aplicación posible de las innovaciones de fuerte impacto en los proyectos en términos de arquitectura.

Plan de satisfacción del cliente: de la fiabilidad a la satisfacción del cliente

El Grupo Renault lanzó a comienzos de 2014 un Plan de Satisfacción del Cliente (PSC) que supuso una ruptura total con el proceso de calidad anterior.

Este sólido plan de acción persigue el objetivo de conseguir que Renault aparezca en el Top 3 de la «satisfacción del cliente» en todos sus mercados principales. Siete ejes de ruptura han marcado el avance de este plan a lo largo de los tres últimos años:

- los tres primeros están relacionados con el diseño y la fabricación del producto:
  - la **conformidad**: garantizar que en todas las actividades se cumplan las normas aplicables a la profesión correspondiente,
  - la **calidad percibida**: diseñar y fabricar vehículos atractivos y bien acabados,
  - la **durabilidad:** diseñar y fabricar vehículos sin defectos, que resistan el paso del tiempo;

- tres ejes adicionales persiguen la satisfacción del cliente en sus contactos con la marca:
  - la **calidad del servicio**: ofrecer un servicio sencillo y personalizado *(Easy & Personal)* que esté a la altura de las expectativas de los clientes en la venta y la postventa,
  - la **adecuación a las expectativas de los clientes**: asegurarse de que los vehículos que ofrecemos y los servicios correspondientes respondan a las expectativas de los clientes;
  - la **reactividad**: reaccionar rápidamente a los problemas de los clientes;
- el 7º eje es transversal: se trata de la **comunicación**. Gracias a este eje, los colaboradores, los clientes y los líderes de opinión son informados de los progresos realizados, para que ellos mismos se conviertan en embajadores de la voluntad de liderazgo de Renault en términos de satisfacción del cliente.

El circuito de conocimientos

Desde 2010, el circuito de conocimientos estructura y moviliza el saber y los conocimientos técnicos de la empresa para implantar sus ejes estratégicos y contribuir a su rentabilidad y a la satisfacción de sus clientes. El nivel de madurez alcanzado este año le permite entrelazar todas las funciones del Grupo.

Se determinan 53 áreas de conocimientos estratégicos en todas las grandes profesiones, con fuerte predominio de las ingenierías. En 2018, las áreas relacionadas con las nuevas tecnologías han vuelto a crecer, y las áreas existentes se han revisado parcialmente para garantizar su coherencia con las de nueva creación y complementar las competencias necesarias para la transformación de todas nuestras áreas de negocio.

El circuito sigue teniendo cuatro niveles:

- el *Expert Fellow*, miembro del Comité de Dirección Renault. Garante de la definición y la coherencia de las áreas de conocimientos estratégicas, coordina la red de Líderes Expertos para estructurar su producción tanto a nivel estratégico, mediante las hojas de ruta, como a nivel operativo en materia de innovaciones técnicas o metodológicas, soportes a los proyectos o cuestiones de Calidad. Los trabajos colaborativos desarrollados en grupos de trabajo crean una dinámica de progreso compartida por las áreas de negocio implicadas en los grandes desafíos, fundamentalmente técnicos, de la empresa. La red es pues un organismo ágil al servicio de todas las áreas de negocio. La participación en las instancias reguladoras y de normalización y su coherencia también son fruto del trabajo del circuito;
- 53 «Líderes Expertos», cada uno de ellos bajo la dependencia de un director de área de negocio, garante de su hoja de ruta. El Líder Experto encargado de un área de conocimientos estratégica estructura y coordina su red interna de expertos y se apoya en una red externa formada por académicos, otros industriales, asociaciones, viveros o semilleros, etc., para permitir que la empresa trabaje de forma «extensa» y ampliar el perímetro mediante su implicación en operaciones de colaboración o de inversiones;
- 220 Expertos, encargados de las sub-áreas de conocimientos, son garantes de las referencias comparativas, identifican a los socios pertinentes y velan por la protección de los conocimientos técnicos mediante patentes. Concretamente, se encargan de la promoción de las normas de referencia y de los procedimientos;
- 500 Referentes, encargados de las especialidades de las profesiones, que impulsan su desarrollo y son «la referencia» de su práctica, desarrollando de ese modo los estándares y su capitalización, impregnada de su experiencia.

Gracias a su funcionamiento transversal, este desarrollo continuo del circuito de conocimientos permite marcar el camino mediante una serie de hojas de ruta coherentes, acelerar el enriquecimiento de los saberes, y movilizarlos para las áreas de negocio y los proyectos del Grupo. Para ello, los circuitos de conocimientos de Renault y de Nissan se coordinan periódicamente para trabajar en sinergia sobre las hojas de ruta estratégicas y los desarrollos comunes dentro de la Alianza.

1.4.3.4 Fortalecimiento de la dinámica de innovación

El Open Innovation en Renault

La creación de los Laboratorios de Open Innovation forma parte de la cultura y de la estrategia de innovación de Renault: permiten desarrollar oportunidades de innovación basándose en un ecosistema abierto (empresas emergentes, universidades e inversores) y en una economía local (colectividades, asociaciones, clientes y mercado).

Estos laboratorios reúnen en un mismo lugar los tres pilares del Open Innovation: la socialización de los conocimientos (eventos, conferencias, *ThinkTank*, *meetups*), la creatividad y los métodos de diseño innovadores (*design thinking*, *Fablab*) y las palancas de la nueva economía (aceleración de empresas emergentes, modo de colaboración abierto así como plataformas).

Tras el de Silicon Valley (California), inaugurado en 2011, y el de Tel Aviv (Israel) en 2016, Renault ha mantenido su estrategia de innovación al inaugurar en 2017 un tercer Open Innovation Lab de Renault, bautizado «Le Square», en París. Su objetivo consiste en definir nuevas maneras de trabajar y el futuro de la movilidad, haciendo que los equipos internos de Renault colaboren con distintas empresas emergentes y socios externos.

En 2018, el Alliance Innovation Lab de Tel Aviv identificó, caracterizó y realizó prototipos junto con distintas empresas emergentes israelíes, fundamentalmente en los perímetros de la ciberseguridad y de los sensores para los ADAS y vehículos autónomos, y en el campo de los datos/*smart cities*.

Asimismo, en 2018 el Open Innovation Lab de París, Le Square, participó en el programa CityMakers. Esta iniciativa promueve los acuerdos de colaboración público-privada en torno a los grandes retos futuros de la movilidad urbana. Los socios de CityMakers, en su segunda temporada, han identificado seis grandes desafíos. Con respecto a cada desafío, los equipos se esfuerzan por buscar las limitaciones, los obstáculos y las necesidades de los usuarios de la movilidad en la región de Île-de-France. Los resultados se presentarán al gran público el 31 de enero de 2019, coincidiendo con el DemoDay CityMakers.

El fortalecimiento de la red de innovación se apoya en numerosas acciones:

- el crecimiento de las sinergias técnicas y científicas dentro de la Alianza, al beneficiarse de procesos compartidos;
- la puesta en común de proyectos de colaboración cofinanciados con los socios europeos;
- la constante expansión de la red interna de «Creative Labs», que permite desarrollar la creatividad de los colaboradores de Renault;
- la ampliación de la conexión con los ecosistemas locales para estar siempre al tanto de las nuevas tendencias que llegan a estos mercados a través de las empresas emergentes;

- el acceso a las tecnologías de punta más eficientes gracias a la asociación estratégica con el CEA; la creación de un equipo de proyecto para vehículos autónomos en Saclay;
- la puesta en común de los esfuerzos de investigación con los socios franceses de los institutos de investigación tecnológica (Vedecom, SystemX), ya sean industriales o académicos;
- la identificación, la activación y el mantenimiento de polos de competencias de Investigación en los RTX de acuerdo con las particularidades y los talentos locales vinculados a las nuevas tecnologías de la comunicación y de la información;
- la expansión de la red de intercambio con la entrada de los actores de la movilidad futura, en torno a los ejes estratégicos de Renault (vehículo eléctrico, nueva movilidad, conectividad y nuevos servicios asociados).

1.4.3.5 Inversiones en medios de I+D

En 2018, se destinó un plan de inversión de 68 millones de euros a los medios de I+D en todo el mundo, del que un 70 % se invirtió en Francia.

Se ha invertido en herramientas de medición y en medios de validación para preparar:

- la transición hacia las nuevas normas reglamentarias, en especial en materia de descontaminación y de seguridad;
- la introducción de las nuevas tecnologías de ADAS, electrificación, vehículo conectado, IHM, etc.;
- el desarrollo de las ingenierías locales.

1.4.4 I+D: una organización internacional y convergente

El 1 de marzo de 2018, Renault-Nissan-Mitsubishi anunció el lanzamiento de proyectos diseñados para acelerar la convergencia en varios ámbitos esenciales, como la ingeniería, la fabricación y la cadena de suministro, las compras, la calidad y la satisfacción total del cliente, la postventa y el desarrollo de negocio.

En el campo de la Ingeniería, esta nueva organización pretende optimizar las sinergias en materia de desarrollo de vehículos y de servicios.

De este modo, las tres direcciones anteriores: Productos Renault, Tecnologías de la Alianza y Productos Nissan, se han concentrado en una sola entidad: Ingeniería de la Alianza, bajo la autoridad de una sola dirección.

Las gamas de vehículos se concentrado en un solo equipo de la Alianza, lo que garantiza un desarrollo por plataformas, bajo una dirección común.

1.4.4.1 La ingeniería de la Alianza

La nueva dirección de la Ingeniería de la Alianza está formada hoy por 9 grandes entidades principales:

- 6 direcciones de Oficio:
  - la Dirección de investigación y de ingeniería avanzada,
  - la Dirección de prestaciones a clientes, pruebas y simulaciones digitales,
  - la Dirección de desarrollo de GMP térmicos y eléctricos,
  - la Dirección de plataformas y componentes de vehículos;
  - la Dirección eléctrica/electrónica y de sistemas;
  - la Dirección de vehículos conectados;
- 2 direcciones de desarrollo de proyectos de la Alianza, que persiguen el objetivo de garantizar el desarrollo de los vehículos en función de un reparto de los proyectos por plataforma. Estas dos direcciones incluyen, a su vez:
  - dos direcciones para el desarrollo de los vehículos de los segmentos A y B,
  - una dirección para el desarrollo de los vehículos de los segmentos C y D,
  - una dirección para el desarrollo de los vehículos eléctricos,
  - una dirección para el desarrollo de los vehículos utilitarios,

  así como la dirección de desarrollo de vehículos encargada de diseñar los elementos específicos para el desarrollo de los productos del Grupo Renault, entre los que destacan, por ejemplo, el habitáculo y la carrocería;
- la Dirección de transformación y de desempeño. Tiene por misión garantizar la promoción de la calidad y de la conformidad de nuestros productos en todo el mundo, y abarca las actividades de gestión de competencias, de adecuación de los gastos/recursos, así como la gestión de los procesos y de los estándares.

1.4.4.2 Competitividad de las tecnologías de la Alianza

En ámbitos como los del vehículo autónomo, la conectividad o el vehículo eléctrico y, de forma más general, en los distintos campos de la investigación, se identifican las tecnologías que ofrecen un mayor rendimiento. El objetivo perseguido consiste en adoptar lo mejor de ambos fabricantes y concentrarse en las tecnologías más prometedoras con el fin de mejorar la competitividad de las mismas y reducir el tiempo necesario para introducir las innovaciones en los proyectos de vehículos *(time to market),* como lo ilustra el anuncio del acuerdo de colaboración con Microsoft.

En el campo de la mecánica, el ejemplo del motor de gasolina desarrollado conjuntamente en el marco del acuerdo de colaboración entre la Alianza y Daimler, e inaugurado en SCENIC y Grand SCENIC, con tres niveles de potencia: Energy TCE 115, Energy TCE 140 y Energy TCE 160, que se despliega en varios modelos de la gama Renault y Nissan, es un modelo de buenas prácticas que se reproduce y se sistematiza bajo el impulso de la nueva organización.

Las plataformas comunes son un elemento clave del desempeño, ya que permiten, a partir de cinco zonas de arquitectura normalizadas, realizar una amplia gama de vehículos de las 10 marcas de la Alianza, minimizando al mismo tiempo el desarrollo de nuevas piezas.

Desde el año 2015, el plan R&AE de la Alianza constituye el único plan de Renault/Nissan que permite maximizar las sinergias. Abarca diferentes programas y responde a las necesidades priorizadas del Producto, del Diseño y de la Ingeniería.

Este plan R&AE también es de utilidad para otros programas, como el Alliance Mobilty Services.

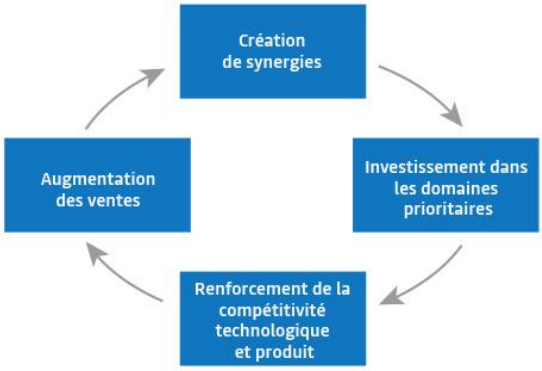
El objetivo de este plan de *Research & Advanced Engineering* consiste en desarrollar innovaciones al servicio de los futuros clientes y en garantizar la competitividad de nuestras gamas de vehículos, con:

- soluciones abordables para responder a las necesidades reglamentarias y fundamentales;
- soluciones innovadoras que aporten valor al cliente y cuyo desarrollo en solitario no esté justificado.

La R&AE tiene la ambición de seguir ampliando las sinergias. De este modo, la parte de los proyectos conjuntos (denominados «Joint», cuyos resultados pertenecen en copropiedad a ambos socios) pasó de 181 millones de euros en 2015 (costes directos cofinanciados a partes iguales por Renault y Nissan) a 494 millones de euros en 2018, incluido recientemente un importe de 43 millones de euros de apoyo a las profesiones de Renault para su puesta en equivalencia con las actividades R&AE de Nissan.

La entrada de Mitsubishi como tercer socio a la hora de compartir los gastos R&AE para cuestiones de interés común permitirá, más a largo plazo, seguir ampliando estas sinergias.

La puesta en común de los recursos para cubrir la totalidad de las necesidades prioritarias contribuye a mejorar la competitividad de nuestros productos, permitiendo así la creación de un círculo virtuoso al servicio de la alianza Renault-Nissan al que va a unirse Mitsubishi:



1.4.4.3 Centros de ingeniería Renault en el mundo (RTX)

Los centros de ingeniería del Grupo Renault están implantados en el mundo entero, y en especial en España, Rumanía, Corea, India, Rusia y América. Gracias a sus conocimientos de los mercados locales y regionales, tienen la misión de adaptar los vehículos a las necesidades y a las expectativas de los clientes, a los requisitos legales locales y a la situación económica de cada país.

Mediante la aplicación de una política de incremento de las competencias que se desarrolla año tras año, el Grupo Renault amplía de forma continua la responsabilidad de los centros de ingeniería mediante actividades transversales, permitiéndoles que se encarguen del diseño de los proyectos de vehículos en fases cada vez más tempranas.

1.5 EL CONTROL INTERNO Y LA GESTIÓN DE RIESGOS

1.5.1 Dispositivo del Grupo en materia de control interno y de gestión de riesgos

1.5.1.1 Objetivos de los dispositivos de control interno y de gestión de riesgos

Para enfrentarse a los riesgos inherentes al desarrollo de sus actividades, el Grupo Renault ha implantado una organización y procedimientos que le permiten protegerse frente a dichos riesgos y limitar los impactos negativos de los mismos. Las iniciativas de control interno y de gestión de riesgos abarcan todas las funciones globales de la empresa, todas sus actividades y todas las Regiones. Los objetivos prioritarios son:

- la identificación y la gestión de los riesgos a los que está expuesta la empresa;
- el cumplimiento de las leyes y de los reglamentos aplicables, así como de las normas internas de la empresa;
- el control de las actividades en términos de calidad, de coste y de plazos;
- la calidad, la fiabilidad y la pertinencia de las informaciones financieras, contables y de gestión.

No obstante, este dispositivo solo puede ofrecer una garantía absoluta si se alcanzan los objetivos de la empresa. Con el fin de encontrar un equilibrio entre las oportunidades y los riesgos, la gestión global de riesgos del Grupo Renault persigue el objetivo de reducir el impacto y/o la probabilidad de que se produzcan hechos que tengan una influencia significativa en el control de las operaciones o la consecución de los objetivos. Los dispositivos de control interno y de gestión de riesgos se coordinan por medio de un procedimiento de identificación y de evaluación de los riesgos, midiendo el nivel de control de los factores de riesgo y de la eficacia de los planes de tratamiento.

1.5.1.2 Marco normativo de los dispositivos de control interno y de gestión de riesgos

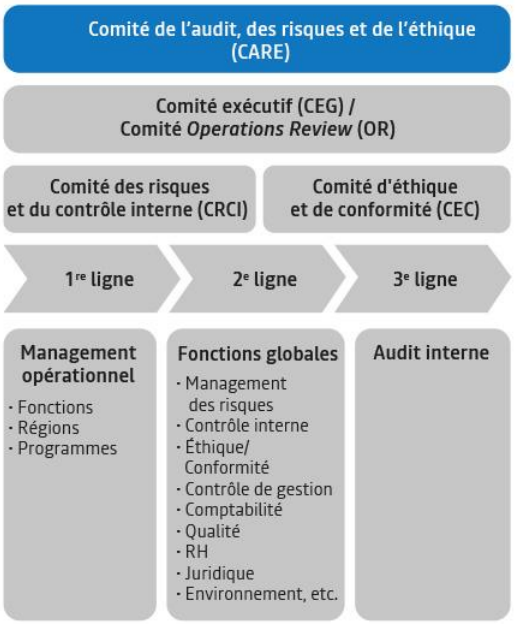
El Grupo Renault optó en 2007 por tener en cuenta el marco de referencia y las guías de aplicación de la Autoridad de los Mercados Financieros, actualizados en julio de 2010, así como las recomendaciones del informe del grupo de trabajo sobre el Comité de auditoría publicado en julio de 2010.

El grupo AVTOVAZ dispone de una autonomía de gestión y ha implantado un dispositivo de control interno y de gestión de los riesgos que cumple con lo dispuesto en la normativa rusa y con la organización descrita en este capítulo; las posibles desviaciones se indican y se explican.

Por su parte, la Financiación de ventas, RCI Banque, ha definido su propio marco de control interno desarrollado en el capítulo 1.5.3 *Financiación de ventas*, de acuerdo con la normativa bancaria y financiera. RCI Banque está sujeto al control de la Autoridad de control prudencial y de resolución (ACPR) y del Banco Central Europeo (BCE).

1.5.1.3 Organización de los dispositivos de control interno y de gestión de riesgos

El dispositivo global se organiza según el principio de las tres líneas de control representado en el cuadro siguiente:



Los dispositivos de control interno y de gestión de riesgos contribuyen de forma complementaria al control de las actividades y a la consecución de los objetivos del Grupo:

- el dispositivo de control interno tiene por objeto supervisar los procesos para ofrecer una garantía razonable respecto de la eficacia, la conservación de los activos y la conformidad y la fiabilidad de las informaciones financieras, contables y de gestión;
- el dispositivo de gestión de riesgos permite identificar y evaluar los grandes riesgos susceptibles de comprometer la capacidad de la empresa para alcanzar sus objetivos, con el fin de que tales riesgos se mantengan en un nivel que Dirección General estime aceptable;
- la auditoría interna evalúa, en el marco de sus misiones, el funcionamiento de los dispositivos de control interno y de gestión de los riesgos, y emite recomendaciones para mejorarlo.

Las dos primeras líneas de control rinden cuentas en materia de control interno y de gestión de los riesgos ante comités dedicados, el Comité de riesgos y de control interno (CRCI) y el Comité de ética y de conformidad (CEC) presentado en el capítulo 3.4.2. De manera puntual, también rinden cuentas ante el Comité Ejecutivo y ante el Comité de *Operations review* en el marco de presentaciones temáticas. Por otra parte, el CRCI tiene por misión validar y evaluar regularmente la eficacia de los dispositivos de control interno y de gestión de riesgos.

La segunda y la tercera líneas de control presentan los resultados de sus trabajos al Comité de auditoría, riesgos y ética (CARE), cuyas misiones se definen en el capítulo 3.1.6.

Los auditores evalúan el nivel de control interno de los procesos de elaboración y de tratamiento de la información contable y financiera en la medida que resulte necesaria para el ejercicio de su misión y, en su caso, emiten las recomendaciones correspondientes.

1.5.1.4 Variantes de los dispositivos de control interno y de gestión de riesgos

El Grupo Renault consta de tres segmentos de explotación: el Automóvil del Grupo Renault sin AVTOVAZ, el grupo AVTOVAZ y la Financiación de ventas.

El Automóvil del Grupo Renault sin AVTOVAZ se organiza en torno a tres ejes: regiones, funciones globales y programas. Participan en la elaboración de la estrategia de la empresa y se movilizan día a día para desplegarla:

- el eje «Regiones» permite desarrollar la actividad lo más cerca posible del terreno. Las Regiones son responsables de la optimización del negocio y de que el volumen de negocio sea rentable;
- el eje «Funciones globales» reúne la totalidad de las funciones de la empresa, responsables a escala mundial. Las funciones globales definen las políticas y establecen los estándares, los métodos y las competencias adaptados a los programas y a las Regiones;
- el eje «Programas» es responsable de los ciclos de vida de los vehículos y de los servicios a escala mundial. Los programas garantizan el desarrollo de las gamas de vehículos y de servicios, y supervisan su rentabilidad.

Estas variantes no existen para el grupo AVTOVAZ.

La Financiación de ventas cuenta con sus propios dispositivos y organización en materia del control interno y de gestión de riegos, expuestos en el capítulo 1.5.3.

1.5.1.5 Normas de referencia del dispositivo de control interno

Delegaciones internas y separación de las funciones

Como complemento de las relaciones jerárquicas, el Grupo ha instaurado relaciones funcionales que permiten a las direcciones de las funciones globales coordinar transversalmente a sus corresponsales.

El proceso de decisión se basa en un sistema de delegaciones internas que fija los ámbitos y el nivel de las decisiones que puede adoptar el personal operativo. El conjunto de estas reglas de delegaciones de autoridad se pone en conocimiento de los colaboradores a través de Internet. Las solicitudes de decisiones se trazan en un flujo de trabajo que aplica las normas que definen a los actores que deben intervenir de acuerdo con los principios del control interno, o se documentan en las actas de las reuniones de los comités de decisión.

Las decisiones relativas a ciertas operaciones concretas, en especial las que tienen que ver con el capital de las filiales, las ventas/adquisiciones, los acuerdos de colaboración o cooperaciones, los límites de cobertura del riesgo de materias primas o del riesgo de conversión, y las políticas generales, son objeto de un proceso específico de estudio llevado a cabo por un comité de expertos que emite un dictamen consultivo, correspondiendo la decisión definitiva única y exclusivamente al Presidente-Director General, en 2018.

El principio de separación de las funciones y de las tareas debe aplicarse en todos los niveles jerárquicos y funcionales del Grupo, así como dentro de los sistemas de información para hacer posible un control independiente y para disociar las tareas y las funciones pertenecientes al ámbito de la explotación, de la protección de los bienes y de su registro contable.

Normas de referencia éticas y de las funciones globales del Grupo

Las «funciones globales» de la empresa definen y emiten las políticas y los estándares que deben desarrollarse, y que posteriormente se plasman en procedimientos y modos de operación para delimitar el funcionamiento de los procesos a nivel de las operaciones, cumpliendo en todo momento con los principios establecidos en la Carta Ética, guía de prevención de la corrupción y del tráfico de influencias, y en los Códigos de deontología específicos. La Dirección de control interno ha difundido un Documento de referencia *(Minimum Control Standards & Control Basic Rules),* en el que se plasman los principales temas que deben controlarse e incorporarse a las actividades de control del personal operativo.

1.5.1.6 Perímetro

El dispositivo de control interno se aplica a la sociedad matriz y a todas las entidades consolidadas por integración global. El procedimiento de gestión de riesgos se aplica a escala del Grupo con respecto a los grandes riesgos. Finalmente, se adapta al nivel de las entidades operativas (países, filiales comerciales y/o industriales) y a los programas de vehículos.

1.5.1.7 Principales actores del control interno y de la gestión de riesgos

De acuerdo con los principios generales de control interno definidos por la Autoridad de los Mercados Financieros, y cumpliendo también con el principio de separación de funciones, el dispositivo de control interno de Renault se pone en práctica según el esquema de las tres líneas de control expuesto en el capítulo 1.5.1.3:

- en el primer nivel se encuentran:
  - la dirección operativa, que adapta y desarrolla en su ámbito de responsabilidad los principios y las técnicas de control interno y de gestión de los riesgos definidos a escala del Grupo,
  - los colaboradores obligados a cumplir con el dispositivo de control interno definido para su ámbito de actividad y con el Código de Ética del Grupo, guía de prevención de la corrupción y del tráfico de influencias, así como con los Códigos éticos específicos;
- en el segundo nivel, este dispositivo es objeto de supervisión permanente, para evaluar la correcta aplicación y la eficacia del mismo. Se encargan de esta supervisión:
  - la Dirección de control interno, por medio de cuestionarios de auto-evaluación y de pruebas de conformidad. Vela asimismo por la elaboración de planes de acción en caso de que se observen insuficiencias,
  - la Dirección de gestión de riesgos: de una parte, como promotor del mapa de los grandes riesgos del Grupo; por otra parte, como referente y apoyo para las cartografías de riesgos de los programas y de las entidades operativas en las Regiones (ya sean industriales o comerciales), así como para los mapas específicos,
  - la Dirección de desempeño y de control del Grupo, con sus representantes en las entidades y en las Regiones, coordina y supervisa el procedimiento sobre el terreno. Se asegura de la aplicación de las normas de gestión por parte del conjunto de actores de la empresa y presta su asistencia al personal operativo en la coordinación de los planes de acción y su seguimiento posterior,
  - las direcciones, llamadas «funciones globales», representan las funciones de la empresa y son responsables a escala mundial de establecer políticas, estándares y métodos;
- en el tercer nivel se encuentra:
  - la Dirección de auditoría interna, que evalúa de manera independiente y objetiva el nivel de control en la realización de las operaciones, asesora y emite recomendaciones para mejorar los dispositivos de control, además de ofrecer garantías razonables a la Dirección General sobre el nivel de control de las operaciones, por medio de informes en los que plasma sus constataciones, las recomendaciones clasificadas en tres niveles de criticidad y las conclusiones (puntos fuertes/puntos débiles, calificación dada por la auditoría).

La Dirección de auditoría interna interviene en la totalidad de las actividades y entidades del Grupo Renault y del grupo AVTOVAZ. También puede intervenir en las organizaciones convergentes en las que participa Nissan. Para las entidades que desarrollan una colaboración con Renault, la intervención podrá realizarse tras obtener el acuerdo del socio colaborador y para las actividades externalizadas, si la cláusula de auditoría del contrato lo permite.

El plan de auditoría se elabora anualmente. Este plan de auditoría anual se revisa cuando resulta necesario, y se basa de manera particular en el mapa de los riesgos del Grupo.

Tipos de misiones de auditoría:

- **controlar la puesta en práctica** o la aplicación de las normas de referencia internas y externas;
- **aportar a la dirección operativa una evaluación exterior** y un informe de situación objetivo sobre el control de las operaciones y la idoneidad de los medios aplicados, con respecto a los objetivos de desempeño y a las mejores prácticas. Más concretamente, este tipo de misión puede tenerse en cuenta para evaluar la calidad y la eficacia de los planes de tratamiento de los riesgos;
- **evaluar un proceso** que presente los riesgos de fraudes o llevar a cabo investigaciones específicas tras recibir una alerta;
- **comprobar la correcta implantación de los planes de acción** elaborados por la dirección a la vista de las recomendaciones de una auditoría previa que hubiera dado lugar a una calificación «insuficiente» (misión de seguimiento).

El análisis de los datos refuerza la solidez de la auditoría.

Las recomendaciones resultantes de las tareas de auditoría interna dan lugar a planes de acción elaborados, implantados por los auditados y refrendados por la Dirección de auditoría interna.

La Dirección de auditoría supervisa las acciones correctivas y establece dos veces al año un informe sobre el avance de las recomendaciones de criticidad alta o media, comunicado a la Dirección General del Grupo y al CARE.

La Dirección de auditoría interna recibe una certificación del IFACI [1] Certification, de acuerdo con las normas de referencia de auditoría interna (RPAI), que constan de 25 requisitos generales plasmados en 100 exigencias detalladas en seis pilares: posicionamiento, planificación y supervisión, programa GRC (gobernanza, riesgos y conformidad), profesionalidad, desempeño en calidad y proceso de auditoría.

1.5.1.8 Balance y perspectivas

Los trabajos de la Dirección de control interno realizados en 2018 versaron sobre los puntos siguientes:

- análisis de los controles contables existentes, definición y supervisión de la aplicación de los controles complementarios para mejorar el dispositivo de prevención de la corrupción y de acompañamiento de los miembros del personal operativo afectados;
- realización de acciones de sensibilización y de formación en materia de riesgos de fraude externo del tipo «fraude al Presidente» y «a los cambios de datos bancarios»;
- para ayudar al personal operativo a hacer efectiva la separación de funciones, la Dirección de control interno ha desplegado un método de análisis de la separación de tareas con matrices uniformes para los principales procesos de riesgo (contabilidad, gestión de las existencias, compras, etc.). Este análisis se ha llevado a cabo en todas las entidades significativas del Grupo y se han puesto en marcha planes de acción supervisados por la Dirección de control interno. Complementariamente, se está aplicando un proceso análogo para garantizar la correcta separación entre los sistemas de información de compras, contabilidad y tesorería.

---

1 Instituto francés de auditoría y de control interno.

- creación y formación de una célula de *Data Analytics* que garantice la explotación y el análisis de datos en el marco de las tareas de auditoría interna y de los controles de segundo nivel;
- realización de controles preventivos y de detección en el marco de esta nueva organización dedicada al *Data Analytics.*

Estas acciones de fondo se seguirán llevando a cabo en línea con lo realizado en años anteriores, y representan los ejes prioritarios para 2019.

1.5.1.9 Formación para adaptar las competencias

Las grandes funciones globales de la empresa han creado escuelas para profesionalizar sus equipos. De este modo reafirman su compromiso de cumplir con el plan de formación de sus colaboradores como palanca de desempeño, para responder mejor a las expectativas de la Dirección General.

La Dirección de control interno ha puesto en marcha un programa de formaciones específicas y complementarias diseñado para los directores operativos de las entidades. A lo largo de los tres últimos años, la Dirección de control interno ha formado a más de 400 directores y 35 comités de dirección.

La Dirección de gestión de los riesgos está desarrollando distintos programas complementarios dentro del Grupo con vistas a sensibilizar al personal en la cultura del riesgo y en los principios fundamentales de la gestión de riesgos.

1.5.2 Consecución de los objetivos de control interno y de gestión riesgos

1.5.2.1 Gestión de riesgos

El Grupo aplica un método de gestión de riesgos basado, de una parte, en la identificación de los riesgos, sean del tipo que sean, lo que da lugar a un mapa, y, por otra parte, en la aplicación de planes de acción diseñados para tratar dichos riesgos, en particular su impacto neto y/o la probabilidad de que se produzcan: eliminación, prevención, protección o transferencia. Este método se aplica a escala del Grupo, de las entidades y de los programas de vehículos. El mapa de los grandes riesgos del Grupo (procedimientos descendente y ascendente) se presenta ante los CRCI, CEG y CARE, que se encargan de refrendarla.

Para llevar a cabo su misión, la Dirección de gestión de riesgos (DMR) se apoya fundamentalmente en dos redes:

- una de ellas es la formada por corresponsales pertenecientes principalmente a la función de desempeño y control, para las entidades operativas (países, filiales comerciales y/o industriales) y a la función de calidad, para los programas. Estos corresponsales, identificados como *risk managers* operativos (RMO), son los enlaces de la Dirección de gestión de riesgos para la aplicación operativa de los procedimientos de gestión de riesgos en las entidades y en los programas;
- la otra red, formada por expertos que cubren campos específicos de riesgos, que pueden ser riesgos comunes a toda la empresa o propios de un sector de actividad del Grupo Renault. Estos expertos, identificados como *risk managers* expertos (RME), actúan como referentes para los planes de control normalizado de los riesgos relacionados con su ámbito de competencia.

Los factores de riesgo a los que está expuesto el Grupo se presentan en el capítulo 1.6. El análisis se lleva a cabo en función de la tipología de riesgos en vigor dentro del Grupo (Universo de Riesgos):

- riesgos vinculados a la estrategia y a la gobernanza;
- riesgos ligados a las operaciones:
  - riesgos operacionales transversales,
  - riesgos vinculados a la definición del proyecto, del servicio,
  - riesgos vinculados al diseño del producto, del servicio,
  - riesgos ligados a las compras,
  - riesgos ligados a la logística aguas arriba,
  - riesgos vinculados a la fabricación,
  - riesgos ligados a la logística aguas abajo,
  - riesgos vinculados a la comercialización de productos y servicios;
- riesgos ligados a las funciones transversales:
  - riesgos financieros,
  - riesgos de calidad,
  - riesgos de recursos humanos,
  - riesgos vinculados al tratamiento de datos,
  - riesgos jurídicos,
  - riesgos fiscales y aduaneros.

Para establecer el plan de auditoría, refrendado por la Dirección general y aprobado por el CARE, que tiene por objeto cubrir los grandes riesgos de la empresa, la Dirección de auditoría interna se basa fundamentalmente en los mapas de riesgos para así identificar los temas de auditoría más pertinentes y evaluar la cobertura de los riesgos. La Dirección de auditoría interna aporta a la Dirección de gestión de riegos una aclaración, una vez finalizadas las tareas de auditoría, sobre el nivel de control efectivo de los grandes riesgo.

1.5.2.2 Balance y perspectivas

En 2018, la Dirección de gestión de riesgos concentró sus actividades en:

- la actualización del mapa de los grandes riesgos del Grupo. Este ejercicio se ha llevado a cabo a la vista del plan estratégico a medio plazo del Grupo, *Drive the Future*, para que este último incorpore de manera permanente planes de tratamiento que respondan a los riesgos identificados;
- la consolidación de los planes de tratamiento diseñados para mejorar el nivel de control de los grandes riesgos identificados anteriormente;
- la asistencia dada a las entidades operativas para la aplicación de los mapas de los riesgos de «país», «centros industriales» y «filiales comerciales», llevada a cabo con los *risk managers* operativos de las entidades afectadas;
- la asistencia a las Direcciones de programa o de proyectos para establecer las cartografías de riesgos de los proyectos.

Por otra parte, la Dirección de gestión de riesgos desarrolló acciones de sensibilización de los colaboradores del Grupo en materia de cultura del riesgo (comunicación y formación).

En 2019, las actividades de la Dirección de gestión de riesgos se inscribirán en un proceso continuado basado en estos ejes de trabajo prioritarios.

1.5.2.3 Cumplimiento de las leyes, los reglamentos y las normas de la empresa

El cumplimiento de las leyes y de los reglamentos es uno de los grandes objetivos del control interno, que debe asegurarse de que se hayan instaurado medios de cumplimiento normativo. El Comité de ética y conformidad (CEC) se encarga de supervisar el funcionamiento de estos dispositivos. Dentro de la Dirección de control interno, el Director de Cumplimiento Normativo se encarga de garantizar ante las direcciones prescriptoras (Dirección de normativa técnica, Dirección jurídica, Dirección de medio ambiente, etc.) la implantación de dispositivos sólidos que aseguren el cumplimiento normativo. La Dirección jurídica presta apoyo y asistencia en el marco de este dispositivo.

La Dirección de cumplimiento normativo ha definido una metodología de evaluación de los dispositivos existentes, refrendada por el CEC. Esta metodología se ha aplicado a una serie de ámbitos normativos seleccionados con la Dirección jurídica. Paralelamente a esta evaluación de las organizaciones y de los procesos implantados, el Director de cumplimiento normativo y el Responsable jurídico de conformidad establecen, con cada dirección prescriptora, una calificación del riesgo de incumplimiento normativo (ver los factores de riesgo en el capítulo 1.6.1.1).

Todo este dispositivo se encuentra delimitado por el procedimiento interno de supervisión del cumplimiento normativo.

En noviembre de 2018 se nombró un CECO (*Chief Ethics and Compliance Officer*). La organización de esta nueva Dirección ética y de cumplimiento normativo se encuentra en proceso de construcción. El dispositivo de supervisión del cumplimiento normativo será redefinido en este nuevo marco.

1.5.2.4 Control de las actividades

El dispositivo de control interno tiene por objeto garantizar el correcto funcionamiento de los procesos internos aplicados con un conjunto de medios y procedimientos que los enmarcan. Los procesos operativos son supervisados por medio de indicadores QCD (Calidad, Coste, Plazos) asociados a un procedimiento de análisis de riesgos en el marco de los mapas de las entidades, de los proyectos, de los cuestionarios de auto-evaluación y de las evaluaciones del desempeño.

1.5.3 Marco general de control interno y de gestión de riesgos del grupo RCI Banque

RCI Banque cuenta con un sistema global de control interno diseñado para localizar, analizar y supervisar los principales riesgos identificables con respecto a los objetivos de la Sociedad. El Comité de control interno del grupo RCI Banque ha refrendado el marco general de este dispositivo que se describe en la Carta de control interno.

Esta carta define el dispositivo aplicable al conjunto de sociedades francesas y extranjeras cuyo control efectivo corresponde a RCI Banque, e indica concretamente:

- el dispositivo general de supervisión del control interno;
- los dispositivos locales de las filiales, sucursales y empresas conjuntas (Joint Ventures);
- los dispositivos específicos de los distintos ámbitos funcionales.

Dentro de RCI, el control del dispositivo de supervisión de riesgos se realiza en tres niveles y se atribuye a distintas funciones:

- la primera línea de control corresponde a las funciones operativas responsables de la gestión diaria de los riesgos en el marco de las actividades incluidas en su ámbito de competencia. Estas funciones deciden y son responsables de la asunción de riesgos a la hora de realizar las operaciones y alcanzar los objetivos que tengan asignados. Ejercen esta responsabilidad en el marco de las normas de gestión y de los límites de riesgo definidos por las direcciones de profesiones corporativas.

  Las direcciones de profesiones corporativas se encargan de la definición, de las normas, de los métodos de gestión, de la medición y del seguimiento de los riesgos a escala de la empresa. Cada dirección en su ámbito de competencia gestiona y coordina el dispositivo de control de los riesgos a través de directrices y de objetivos adaptados a cada país. El seguimiento de los riesgos corresponde a comités específicos que se reúnen periódicamente tanto en las filiales como en la central. Estas direcciones se apoyan en enlaces locales para la medición del riesgo y la supervisión de la exposición, y se aseguran del cumplimiento de los límites establecidos a escala del grupo;
- La segunda línea de control agrupa:

- al Departamento de control interno y a los controladores internos de las entidades del grupo que controlan el nivel de cumplimiento de las operaciones con respecto a las normas de gestión definidas en los procedimientos. Más concretamente, comprueban la pertinencia de la primera línea de control,
- al Departamento de Riesgos y Normativa Bancaria, que coordina la aplicación de la Política de gobernanza del riesgo a escala del grupo, comprueba la eficiencia de la gestión de riesgos por parte de las direcciones de profesiones, así como el respeto de los límites y de los umbrales de alerta fijados, garantizando además la comunicación ascendente de toda superación de dichos límites al Comité de Riesgos de RCI;

- la tercera línea de control es la función de auditoría interna, que tiene por objetivo ofrecer garantías al Consejo de Administración y a la Dirección General de RCI Banque sobre el nivel de control de las operaciones y de la supervisión ejercida por las dos primeras líneas.

El dispositivo de gestión de riesgos cubre la totalidad de los macroprocesos del Grupo RCI Banque e incluye las herramientas siguientes:

- el listado de los grandes riesgos del grupo RCI Banque para los que se define un encargado, un nivel de apetito por el riesgo, los umbrales de alerta y los límites (*Risk Appetite Framework,* RAF). Esta lista y el *Risk Appetite Framework* son revisados al menos una vez al año, teniendo en cuenta tanto el modelo de negocio como la estrategia del grupo RCI Banque;
- el mapa de riesgos operacionales desplegada en todas las filiales consolidadas del grupo RCI Banque, que identifica los riesgos operacionales y las formas de controlarlos. Este mapa de riesgos operacionales es actualizada regularmente por las Direcciones de profesiones y evaluada anualmente por los propietarios de los procesos;
- la base en la que se registran los incidentes que permiten identificar irregularidades correspondientes a criterios predefinidos y poner en práctica las acciones correctivas y preventivas necesarias para controlar los riesgos. Esta base se utiliza con fines de realización de informes internos y reglamentarios. El dispositivo fija los umbrales que exigen una comunicación inmediata del incidente al Comité Ejecutivo, al Consejo de Administración, al Comité de Ética y conformidad (CEC) del Grupo Renault, a la Autoridad de Control Prudencial y de Resolución (ACPR) y al Banco Central Europeo.

Instancias e intervinientes en el control interno y la gestión de riesgos

- El **Consejo de Administración**, órgano de supervisión, dispone de las atribuciones siguientes:
  - determina las orientaciones de la actividad de la Sociedad y controla la aplicación, por parte de los Directivos efectivos y del Comité Ejecutivo, de estos dispositivos de supervisión con el fin de garantizar la eficacia y la prudencia de la gestión;
  - aprueba y revisa regularmente las estrategias y las políticas que rigen la asunción, la gestión, el seguimiento y la atenuación de los riesgos,
  - procede a examinar el dispositivo de gobernanza, evaluando periódicamente su eficacia y asegurándose de que hayan adoptado medidas correctoras para subsanar los posibles fallos detectados,
  - controla el proceso de publicación y de comunicación, la calidad y la fiabilidad de las informaciones destinadas a ser publicadas y comunicadas por la Sociedad.

  En este contexto, dedica al menos una reunión anual a la revisión del dispositivo de control interno y refrenda el Informe anual sobre el control interno remitido al ACPR.

  Para llevar a cabo sus misiones, el Consejo de Administración se basa fundamentalmente en los trabajos de los distintos comités:
  - el Comité de cuentas y de auditoría se reúne tres veces al año. Su misión principal incluye la presentación y el seguimiento de los estados financieros y de su elaboración, el seguimiento de los controles legales de los estados financieros anuales y consolidados, el seguimiento de la independencia de los Auditores y la delimitación de sus servicios no relacionados con la auditoría, la recomendación de su nombramiento y el seguimiento de su rotación, el seguimiento de la eficacia de los sistemas de control interno y de gestión de riesgos, el examen del plan de auditoría y el análisis de las auditorías realizadas, así como la revisión de las inversiones en las sociedades no consolidadas,
  - el Comité de riesgos se reúne cuatro veces al año. Su misión principal consiste en examinar el mapa de los riesgos y validar la definición de los riesgos, analizar y validar los límites de riesgo del grupo RCI, en consonancia con el apetito por el riesgo del Consejo y con vistas a prestar su asistencia al Consejo en términos de control. También se encarga de analizar los planes de acción en caso de que se hubieran superado los límites o los umbrales de alerta, y de examinar los sistemas de tarificación de productos y servicios. Sin perjuicio de las misiones atribuidas al Comité de remuneraciones, también se encarga de examinar la compatibilidad de la política de remuneración con la exposición a los riesgos de la Sociedad. Con vistas a asesorar al Consejo de Administración, este Comité tiene por misión el análisis y la aprobación del Informe sobre el control interno, de los dispositivos ICAAP e ILAPP, del plan de restablecimiento y de los aspectos significativos de los procesos de calificación y de estimación derivados de los modelos internos de riesgo de crédito de la Sociedad,
  - el Comité de remuneraciones se reúne como mínimo dos veces al año. Su misión principal consiste en examinar anualmente la política de remuneración de los mandos sociales y del Director de gestión de riesgos, así como en preparar para el Consejo de Administración las decisiones relativas a la remuneración de las personas que influyan en el riesgo y en la gestión de riesgos,
  - el Comité de remuneraciones se reúne como mínimo dos veces al año. Su misión principal consiste en recomendar administradores al Consejo de Administración. También se encarga de la evaluación anual del Consejo de Administración, y en especial de su estructura, su composición, la diversidad de sus conocimientos, las competencias y experiencias de los administradores, así como de los objetivos de representación equilibrada hombre-mujer. Recomienda al Consejo de Administración los nombramientos de los directivos efectivos, del Director General, de los Directores Generales delegados y del Director de gestión de riesgos.
  - el Comité estratégico se reúne al menos cuatro veces al año. Su misión principal consiste en analizar el despliegue del plan estratégico, así como en examinar y refrendar los distintos proyectos estratégicos.
- El **Comité Ejecutivo**, órgano de Dirección General del grupo, orienta la política y la estrategia de RCI Banque.

  La Dirección General se apoya sobre todo en los comités ejecutivos siguientes a la hora de supervisar el control de los riesgos del grupo:
  - el Comité financiero, que permite revisar los temas siguientes: análisis y previsiones económicas, coste de los recursos, riesgo de liquidez, de tipos, de contraparte en los diferentes perímetros y filiales del grupo. La evolución del balance y de la cuenta de

resultados del RCI Holding también se analiza para introducir en ellos los ajustes que resulten necesarios en los precios de transferencia intragrupo,

- el Comité de crédito que valida los compromisos más allá de los poderes de las filiales y del Director de compromisos del grupo,
- el Comité de desempeño para el segmento «Riesgos de Clientes y Redes», que evalúa la calidad de la producción para la clientela y del desempeño de las filiales en materia de cobranza con respecto a los objetivos. En la actividad de red, se revisan la evolución de los saldos vivos y los indicadores de rotación de las existencias, así como la evolución de la clasificación de los concesionarios y de los saldos vivos,
- el Comité normativo, encargado de revisar las principales evoluciones normativas, la supervisión prudencial y los planes de acción, y de validar los modelos de calificación interna y el correspondiente dispositivo de gestión,
- el Comité de control interno, riesgos operacionales y conformidad gestiona la totalidad del dispositivo de control interno del grupo, controla su calidad y sus dispositivo asociados y adapta los medios, sistemas y procedimientos. Define, dirige y supervisa los principios de la política de gestión de los riesgos operacionales, así como los principios del dispositivo de control de la conformidad. Se encarga del seguimiento de los planes de acción. Esta instancia actúa en las filiales del grupo RCI Banque,
- el Comité de nuevos productos, que homologa los nuevos productos antes de su comercialización, asegurándose fundamentalmente de que los mismos estén en consonancia con la política comercial del grupo, los requisitos presupuestarios del grupo, la legislación aplicable localmente y la gobernanza de los riesgos del grupo.

- Para cada macroproceso se nombran los distintos propietarios de proceso, que se encargan de la gestión de riesgos en sus respectivos ámbitos de competencia, en línea con las normas del grupo, así como de la definición y de la actualización de los procedimientos correspondientes y de los controles de primer nivel.
- Los responsables de la vigilancia normativa se encargan de supervisar, analizar e informar al personal operativo de toda modificación normativa que tenga un impacto para RCI Banque en el marco del dispositivo de control del cumplimiento normativo aplicado para garantizar la correcta gobernanza de la empresa.
- El Director del Departamento de Control Interno (DCI), que depende jerárquicamente del Director de gestión de riesgos y de conformidad, es responsable del control permanente de la conformidad de la organización y de la coordinación del sistema general de control interno sobre el Grupo en su conjunto. Para realizar la supervisión del control interno en las filiales del grupo RCI Banque, el DCI se apoya en los controladores internos que dependen jerárquicamente de este departamento. Los controladores internos dependen jerárquicamente del Director general de la filial. De manera similar, por lo que respecta a la supervisión del sistema de control interno en las direcciones del grupo RCI Banque, el DCI se apoya en corresponsales dentro de las funciones de profesiones centrales.
- El Director del Departamento de Riesgos y Normativa Bancaria (DRRB), que depende del Director de gestión de riesgos y de conformidad, garantiza la aplicación de la Política de Gobernanza del riesgo dentro del Grupo y vela por su coherencia con el marco de apetito por el riesgo («RAF») definido por el Consejo de Administración; se asegura de la fiabilidad de los indicadores de medición del riesgo, de la exhaustividad de los dispositivos de supervisión de cada riesgo y del ejercicio efectivo de dicha supervisión; controla, más específicamente, la eficacia de los circuitos de transmisión de información y de comunicación ascendente de las alertas por las filiales hacia las direcciones corporativas y elabora un informe de síntesis sobre los riesgos para los órganos de dirección y el Comité de riesgos del Consejo de Administración, en su caso; comprueba la idoneidad de las acciones correctivas adoptadas en caso de irregularidades y la efectiva aplicación de las mismas por parte de las funciones de supervisión; ejerce un papel fundamental al velar por el cumplimiento por parte del Grupo de la normativa prudencial aplicable.
- El Director de auditoría y de control periódico del grupo RCI Banque depende jerárquicamente del Director General. Es independiente del control permanente e interviene en las diferentes filiales en virtud de un plan de auditoría plurianual validado por el Comité de cuentas y de auditoría. Las auditorías dan lugar a informes escritos que contienen recomendaciones para el Comité de control interno y para el Comité de cuentas y de auditoría. Estas conclusiones y recomendaciones se presentan en el Informe anual de control interno, aprobado por el Comité de riesgos y el Consejo de Administración y trasladado a la Autoridad de Control Prudencial y de Resolución (APCR) de acuerdo con la normativa bancaria aplicable.

1.6 FACTORES DE RIESGO

El Grupo Renault consta de tres segmentos de explotación: el Automóvil del Grupo Renault sin AVTOVAZ (denominado en adelante el «Automóvil»), el grupo AVTOVAZ y la Financiación de ventas (grupo RCI Banque). Cada uno de estos segmentos de explotación cuenta con su propio dispositivo de gestión de riesgos y vela por el control de los riesgos a los que están expuestos a sus actividades.

Para el Automóvil, el dispositivo global de gestión de riesgos se basa en una organización en la que se agrupan, de manera complementaria, la Dirección de gestión de riesgos (DMR) al nivel de la Sede, los *risk managers* operativos (RMO) a escala de las entidades operativas y de los proyectos, y los *risk managers* expertos (RME) a escala de determinadas funciones y actividades corporativas. Este entramado otorga al control de los riesgos las palancas necesarias para ejercer un control reforzado y proactivo. El marco metodológico aplicado se describe en los capítulos 1.5.1 y 1.5.2, que hacen hincapié en la tipología general de los riesgos vigentes dentro del Grupo (Universo de los Riesgos).

Para el grupo AVTOVAZ, el dispositivo de gestión de riesgos es específico y se organiza de acuerdo con la normativa rusa, basándose en metodologías que son objeto de intercambios con el Grupo Renault, en una perspectiva de armonización progresiva y creciente madurez. En el presente documento se ofrece una síntesis de los principales factores de riesgo identificados por el grupo AVTOVAZ (ver capítulo 1.6.2). Cabe señalar, además, que se han implantado planes de acción específicos, en estrecha colaboración con el Grupo, en el marco del proceso continuado de recuperación operativa del grupo AVTOVAZ, y en especial en el contexto de la aplicación del decreto 719 ruso y de los criterios relativos a la localización industrial.

Para el sector de la Financiación de ventas (actividades del grupo RCI Banque), el dispositivo global de gestión de riesgos se organiza de conformidad con la normativa bancaria (ver capítulo 1.5.3). En la Memoria anual del grupo RCI Banque se ofrece una descripción detallada de este dispositivo. En el presente documento, los factores de riesgo, así como los principios y dispositivos de gestión, se presentan por tanto en forma resumida.

Finalmente, cabe señalar que el mapa de los grandes riesgos del Grupo se ha actualizado, cada año desde 2016, en estrecha interacción con los trabajos de preparación, y después de aplicación del plan estratégico a medio plazo, *Drive the Future*, para que este último incorpore los planes de tratamiento destinados a responder a los riesgos operacionales o estratégicos identificados.

Este capítulo describe, en este contexto, los principales factores de riesgo identificados actualmente por los segmentos de explotación del Grupo.

No obstante, cabe señalar que, aunque los factores de riesgo descritos a continuación hayan sido identificados por el Grupo como factores significativos susceptibles de tener un impacto negativo en su imagen, sus activos, el desarrollo de sus actividades o la consecución de sus objetivos, no puede excluirse que otros factores de riesgo, actualmente considerados como no significativos o no identificados, puedan en el futuro afectar al Grupo de manera adversa, en un contexto de creciente complejidad de sus actividades y de evolución acelerada de los entornos.

1.6.1 Factores de riesgo para el Automóvil

1.6.1.1 Riesgos vinculados a la estrategia y a la gobernanza

Riesgos vinculados a la estrategia

Factores de riesgo

Se identifican distintos riesgos en consonancia con la estrategia del Grupo. Más concretamente:

- el Grupo podría tener que enfrentarse a una incapacidad para hacer evolucionar su modelo de negocio para anticiparse y adaptarse a los cambios y las posibles rupturas de los mercados, de las ofertas de movilidad y de las correspondientes cadenas de valor;
- asimismo, el fortalecimiento de la presencia mundial del Grupo reposa, en gran medida, en un fuerte crecimiento de las ventas en China y en un fortalecimiento de las mismas en la India, lo que depende de la correcta ejecución, en mercados de gran dinamismo, de los elementos pertinentes del plan estratégico 2017-2022;
- finalmente, la pertenencia del Grupo a la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, aunque funcione como un acelerador de su crecimiento y de su rendimiento, conlleva también una gobernanza y requisitos específicos cuyas evoluciones pueden provocar perturbaciones en el desarrollo de su estrategia.

Principios y dispositivo de gestión

Por lo que respecta al modelo de negocio del Grupo, el plan estratégico *Drive the Future* pretende convertir este riesgo en una oportunidad, en especial movilizando los recursos del Grupo, de la Alianza, de RCI Banque, de las colaboraciones y de las adquisiciones definidas, que sirven para estructurar una oferta de movilidad sostenible, eléctrica, autónoma y conectada.

Riesgos vinculados a la gobernanza

Riesgos vinculados al cumplimiento normativo

Factores de riesgo

Riesgos vinculados al incumplimiento de leyes y reglamentos

Principios y dispositivo de gestión

El Grupo ha implantado un procedimiento estructurado diseñado para analizar la solidez del cumplimiento normativo, en un perímetro de ámbitos regulados definido en colaboración con la Dirección jurídica (que incluyen la «competencia», el «fraude y corrupción», el «medio ambiente», la «salud-seguridad-entorno de trabajo», la «normativa técnica», etc.).

Se encarga de coordinar este procedimiento la Dirección de cumplimiento normativo dentro de la Dirección de control interno, y la supervisión del mismo corresponde al Comité de ética y conformidad (CEC).

El procedimiento persigue los objetivos de garantizar el cumplimiento de leyes y reglamentos, reducir la exposición de la empresa y de sus directivos a los riesgos de sanciones penales, administrativas o financieras, y proteger la imagen de éstos.

El dispositivo está basado en tres tipos actores:

- las direcciones prescriptoras (Dirección de normativa técnica, Dirección jurídica, Dirección de salud, seguridad y medio ambiente, etc.) se encargan de la vigilancia normativa en su respectivos ámbitos, plasman las obligaciones legales en normas de referencia internas y las aplican dentro de sus redes;
- las entidades operativas se encargan del cumplimiento normativo a través de sus procesos, basados en directivas, y cuentan con el apoyo de las direcciones prescriptoras, cumpliendo en todo momento con las normativas locales;
- la Dirección de cumplimiento normativo define los métodos y realiza las evaluaciones de los dispositivos de cumplimiento reglamentario, con el apoyo de la Dirección jurídica.

En noviembre de 2018 se nombró un CECO (*Chief Ethics and Compliance Officer*) para reforzar el dispositivo de cumplimiento normativo del Grupo.

1.6.1.2 Riesgos ligados a las operaciones

Riesgos operacionales transversales

Riesgos ligados a la implantación geográfica y a la coyuntura económica

Factores de riesgo

El Grupo está implantado industrial y comercialmente en un gran número de países, algunos de los cuales pueden presentar riesgos concretos: evolución de la coyuntura económica, inestabilidad política o normativa, agitación social, proteccionismo, nacionalizaciones, fluctuación de los tipos de interés y de los tipos de cambio, escasez de liquidez en divisas o medidas de control del cambio.

Principios y dispositivo de gestión

De manera general, el reparto geográfico de las ventas del Grupo permite limitar los impactos de las incertidumbres regionales, sin dejar de aprovechar las oportunidades.

Desde el punto de vista de la organización, las actividades del Grupo se distribuyen en cinco Regiones, encargándose de cada una de ellas un Comité de gestión formado por representantes de todas las funciones de la empresa. Cada Región está presidida además por un Director de operaciones que dirige el plan de negocio de la Región con vistas a contribuir a los resultados del Grupo.

En materia de implantaciones industriales, las decisiones geográficas del Grupo se adoptan en el marco de su estrategia de crecimiento, y tienen en cuenta riesgos de inestabilidad integrados en un enfoque global con el fin de garantizar la diversificación de los riesgos. En principio, el riesgo país en las inversiones no está cubierto, pero el riesgo de que no se alcancen los objetivos se ha tenido

en cuenta a la hora de calcular la rentabilidad esperada. Desde el punto de vista de las operaciones, el Grupo amplía de manera constante el nivel de integración local de sus unidades de producción con el fin de reducir el riesgo político y el riesgo de conversión, y de mejorar así la productividad de las mismas.

En materia de flujos comerciales, el Grupo cubre la mayor parte del riesgo de impago de los países de riesgo. Las principales excepciones tienen que ver con las ventas intra-Grupo, a los socios industriales o en algunos países en los que no se aplican las coberturas. El riesgo país no cubierto es objeto de un seguimiento regular.

Para centralizar la gestión de los riesgos de impago y aplicar coberturas en condiciones competitivas, el Grupo ha elaborado un esquema de facturación llamado «en estrella». Las filiales de fabricación venden su producción exportada a Renault s.a.s, que la revende a sus filiales comerciales y a importadores independientes, concediéndoles un crédito de proveedor cuyo riesgo es gestionado por la sociedad matriz. No obstante, este esquema no se aplica a ciertos flujos entre países que cuentan con acuerdos aduaneros.

Estos principios generales se ilustran y completan con acciones específicas:

EUROPA

Las actividades del Grupo siguen dependiendo en gran medida del mercado europeo, que representa aproximadamente la mitad de las ventas del Grupo.

AMÉRICAS

En un contexto político y económico volátil que ha tenido un fuerte impacto en los tipos de cambio, y en especial en Argentina y en Brasil, la Región Américas ha desplegado un plan de acción industrial, comercial y organizativo que ha permitido compensar la mayoría de los impactos de origen exógeno. Las filiales cuentan ahora con una estructura optimizada que permitirá, en su caso, hacer frente a nuevas turbulencias en 2019 o disfrutar plenamente de un escenario de recuperación económica.

ÁFRICA - ORIENTE MEDIO - INDIA

A comienzos de agosto de 2018 dejaron de enviarse componentes a Irán como consecuencia del restablecimiento de las sanciones estadounidenses. Las restricciones a las asignaciones de divisas por el banco central también conllevaron el fin de las importaciones de *built-up*, lo que ha tenido un impacto en las fabricaciones y las existencias del Grupo.

En Argelia, la producción local permite mantener una posición comercial dominante a pesar de las restricciones a la importación de *built-up*.

Los flujos exportadores de Marruecos, que han superado las importaciones, limitan la exposición del Grupo.

EURASIA

En Rusia, el Grupo realiza una gestión que tiene muy en cuenta las fluctuaciones del entorno económico y acompaña la recuperación del mercado: la gestión activa de la política arancelaria permite conciliar el crecimiento comercial con la gestión de las fluctuaciones de cambio. Por otra parte, el fortalecimiento de la integración local sigue siendo una prioridad en todas las fábricas.

En Turquía, la situación económica afecta al mercado automovilístico y a las ventas locales del Grupo desde el segundo semestre. No obstante, la devaluación de su moneda crea oportunidades para la exportación, en volumen y en rentabilidad.

El riesgo al que están expuestos los créditos que Renault s.a.s. ostenta frente a Renault Ukraine está cubierto parcialmente por un seguro de crédito.

ASIA-PACÍFICO

Renault está presente en China a través de tres empresas conjuntas: Dongfeng Renault para la fabricación y la comercialización de vehículos particulares bajo la marca Renault, Renault Brilliance Jinbei para la fabricación y comercialización de vehículos utilitarios bajo las marcas Renault y Jinbei, y eGT para el desarrollo de un vehículo *affordable EV* que será comercializado por la Alianza y su socio Dongfeng. El conjunto de estas operaciones se realiza con un socio local, la fabricación se localiza en China y la localización de las compras es superior al 80 % en todos los vehículos.

Riesgos ligados a los desastres naturales

Factores de riesgo

Desastres naturales (seísmos, tormentas, inundaciones…).

Principios y dispositivo de gestión

El Grupo trabaja desde hace años en la mejora de su capacidad de resiliencia frente a los desastres naturales, a través de la actualización regular de la evaluación de los riesgos y de los desafíos, de programas de protección de bienes y personas y de dispositivos de supervisión, de gestión de crisis y de continuidad de la actividad.

A modo de ejemplo, un plan específico está en proceso de aplicación para optimizar la gestión del riesgo de grandes seísmos (Chile, Turquía, Rumanía, Colombia, Eslovenia, Marruecos...). Este programa se basa en acciones de refuerzo de edificios e instalaciones, la formación del personal en la conducta que debe seguirse en caso de seísmo, la implantación de medios de comunicación específicos, la organización de dispositivos de gestión de crisis, la búsqueda y preparación de soluciones alternativas para garantizar la continuidad de las actividades y un programa de seguros adaptado.

Riesgos ligados a los accidentes industriales

Factores de riesgo

Incendios, explosiones, rotura de máquinas.

Principios y dispositivo de gestión

Desde hace años, el Grupo se esfuerza por reducir los riesgos de incendio, de explosión y de ruptura de máquinas, sobre todo en los centros de producción, los centros de ingeniería y de pruebas y las plataformas logísticas.

De este modo, la empresa aplica desde hace más de 25 años, de forma concertada con sus aseguradoras, una política de prevención ambiciosa y rigurosa que tiene en cuenta tanto la seguridad de las personas como la de los bienes y la continuidad de la explotación.

Esto ha hecho que la mayoría de los centros industriales existentes haya obtenido un nivel de prevención y de protección materializado por la certificación internacional «Riesgo Altamente Protegido» (o RHP, según su sigla francesa), concedida por las compañías de seguros que supervisan anualmente la aplicación de las normas de prevención y de protección en cerca de 60 plantas. De este modo, la certificación RHP ha sido concedida por las compañías de seguros del Grupo a más del 94 % de los activos del perímetro industrial, de ingeniería y de logística cubiertos por el programa de seguros «daños y pérdidas de explotación», lo que valida los resultados conseguidos. Este elevado nivel de control de los riesgos, reconocido por las aseguradoras, tiene un impacto directo favorable en las condiciones de los seguros del Grupo.

Riesgos vinculados al medio ambiente

Factores de riesgo

Los principales riesgos vinculados al medio ambiente a los que está expuesto el Grupo se agrupan en torno a cuatro temas:

- **Cambio climático:**
  - riesgos físicos (exposición de las plantas a fenómenos climáticos extremos con consecuencias potenciales negativas para las actividades industriales y logísticas, el abastecimiento y las primas de seguro),
  - riesgos ligados a la transición a una economía baja en carbono (inadecuación de la oferta de productos/servicios respecto a las expectativas de los mercados, pérdida de competitividad de los productos, incremento de los costes de producción),
  - impacto de la evolución de los requisitos reglamentarios y normativos relativos al desempeño medioambiental de los vehículos y/o de los procesos industriales y, más en general, a los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero definidos en el marco del acuerdo COP 21 aplicado al sector del automóvil.
- **Impactos sobre la salud:**
  - impactos sobre la salud debidos a sustancias químicas, emisiones o vertidos,
  - falta de correspondencia entre los desarrollos científicos y técnicos disponibles para reducir los impactos sobre la salud y las actividades del Grupo,
  - falta de correspondencia entre la oferta de productos/servicios del Grupo y las expectativas de los clientes, usuarios o territorios.
- **Escasez de recursos:**
  - restricciones o incluso falta de acceso a los recursos por motivos asociados un desequilibrio entre la oferta y la demanda (lógica de mercado: subida o volatilidad de los precios), a un problema de suministro o a motivos geopolíticos (ej.: materias primas, agua),
  - gestión de residuos no reciclables o no aprovechables (residuos de producción, vehículos en fin de vida).
- **Protección de los ecosistemas:**
  - daños medioambientales (aire, agua, suelo, residuos) asociados al funcionamiento de las plantas industriales,
  - daños medioambientales asociados a contaminaciones accidentales (aire, agua, suelo, residuos) y a fenómenos naturales extremos,
  - perjuicios ocasionados a la biodiversidad.

Principios y dispositivos de gestión

La identificación y el control de los riesgos vinculados al medio ambiente forman parte del dispositivo de gestión global de los riesgos del Grupo.

Por otra parte, los desafíos medioambientales y los riesgos asociados a éstos, al igual que la totalidad de los desafíos relacionados con la RSC, han sido objeto de un análisis de materialidad que pretende identificarlos y priorizarlos en función de su impacto potencial sobre el rendimiento económico de la empresa y de su importancia relativa para sus partes interesadas. En el capítulo 2.1.5 se presenta el modo en que se ha realizado dicho análisis y la matriz de materialidad obtenida.

CAMBIO CLIMÁTICO

Los riesgos físicos asociados a sucesos climáticos extremos, cuya frecuencia e intensidad podrían cambiar debido al aumento global de la temperatura, se tienen en cuenta en la política de prevención del Grupo del mismo modo que los demás riesgos naturales y los riesgos industriales (ver en este mismo capítulo *Riesgos ligados a los desastres naturales, Riesgos ligados a los accidentes industriales* y el apartado *Toma en consideración de los riesgos ligados al cambio climático* del capítulo 2.2.2.3 A *Energía y cambio climático*).

Los riesgos ligados a la transición a una economía baja en carbono (inadecuación de la oferta de productos y servicios del Grupo respecto a las expectativas de los mercados, pérdida de competitividad, incremento de los costes de producción) se tratan en la sección *Riesgos ligados al desarrollo de productos & servicios* de este mismo capítulo, en el 2.2.2.2 D *Medio ambiente y competitividad* y en el 2.2.2.3 A *Energía y cambio climático.*

Los riesgos y oportunidades asociados al mayor rigor de la normativa en materia de emisiones de gases de efecto invernadero (y en particular la relativa a las emisiones de CO_2 de los vehículos), y asociados de forma más general a las crecientes exigencias de la sociedad frente a los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero definidos en el marco del acuerdo COP 21, se han identificado como un desafío de competitividad prioritario para la empresa. Por consiguiente, se les ha asociado el indicador clave del desempeño de la huella mundial de carbono y objetivos concretos de competitividad de productos en materia de consumo de carburante y de emisiones de CO_2 (posicionamiento de los valores CAFE en particular). El Comité Ejecutivo del Grupo se encarga del seguimiento anual de estos indicadores, desde una óptica tendente a alinear el corto, el medio y el largo plazo. En el capítulo 2.2.2.3 A *Energía y cambio climático* se presentan distintos elementos de esta estrategia y los principales resultados conseguidos.

IMPACTOS SOBRE LA SALUD

El Grupo Renault realiza un seguimiento activo y continuo de los desarrollos científicos y técnicos relacionados con los retos sanitarios con el fin de identificar lo antes posible las soluciones disponibles para reducir los impactos potenciales de las actividades del Grupo sobre la salud. Este seguimiento se basa fundamentalmente en el análisis de las publicaciones relativas al medio ambiente y la salud de la comunidad científica, los organismos oficiales nacionales o internacionales y las organizaciones no gubernamentales. También se basa en la colaboración con los proveedores de tecnologías e ingeniería para identificar y evaluar los ladrillos tecnológicos que se podrían integrar en los futuros productos del Grupo (ver 2.2.2.3 C *Medio ambiente y salud*).

El cumplimiento de las exigencias legales relativas a las emisiones contaminantes de los vehículos se ha incorporado a los procesos de desarrollo que llevan a la homologación de los vehículos. Por otra parte, desde finales de 2015 el Grupo Renault ha reforzado y acelerado significativamente sus esfuerzos en materia de reducción de emisiones contaminantes en condiciones reales de utilización por el cliente. Estos esfuerzos se han concentrado, por un lado, en la gama diésel Euro 6b gracias a las mejoras introducidas en la dirección de los sistemas EGR *(Exhaust Gas Recirculation)* y NO_x trap que se han desplegado progresivamente en todas las producciones desde agosto de 2016 y, por otro lado, en el desarrollo para la gama de vehículos particulares diésel de la tecnología SCR (*Selective Catalytic Reduction,* Reducción Catalítica Selectiva) con el fin de responder a las normas Euro 6d (ver 2.2.2.3 C *Medio ambiente y salud,* sección *Utilización de los vehículos).* Paralelamente, el Grupo ha implantado una gobernanza reforzada para las emisiones en condiciones reales de conducción.

La prevención del riesgo de «sustancias» y el cumplimiento del reglamento europeo REACH o de sus normas equivalentes en el resto del mundo se garantizan en todas las etapas del ciclo de vida de los productos a través de una organización dedicada y desplegada en forma de red, que se apoya en focos de conocimientos centrales y en una norma sobre «sustancias» aplicada en su conjunto por la empresa y por la cadena de proveedores (ver 2.2.2.3 C *Medio ambiente y salud*, sección *Gestión del riesgo de sustancias*).

ESCASEZ DE RECURSOS

Para reducir el consumo de materias primas vírgenes, el Grupo Renault se basa en los principios de la economía circular. El Grupo los aplica a través del diseño de vehículos cada vez más ahorrativos en materias y en los que el 95 % de la masa es reciclable o aprovechable, del desarrollo de soluciones técnicas y de cadenas industriales de recogida, reutilización, renovación y reciclaje de piezas y de materiales procedentes de vehículos en fin de vida (a través de su filial Renault Environnement y de distintos proyectos de investigación), y también mediante la integración de una parte creciente de los materiales reciclados en los nuevos vehículos (ver 2.2.2.2 B *Actuar a lo largo del ciclo de vida,* sección *Fin de vida de los vehículos* y 2.2.2.3 B *Recursos y economía circular*).

Los riesgos ligados a las posibles restricciones de suministro y a las variaciones del coste de las materias primas se tratan en la sección *Riesgos de materias primas* de este capítulo.

PROTECCIÓN DE LOS ECOSISTEMAS

La prevención de daños medioambientales, incluidos los perjuicios potenciales a la biodiversidad, que podrían tener su origen en las actividades de la empresa, se realiza por medio de una gestión medioambiental que se despliega sobre todas las plantas del Grupo en todas las etapas del ciclo de vida de los productos (ver 2.2.2.2).

Los riesgos medioambientales vinculados a las actividades industriales de los proveedores del Grupo se identifican y priorizan a través de un proceso específico de clasificación de los riesgos de RSC de los proveedores. Se controlan, por un lado, a través de la aplicación en la totalidad de la cadena de proveedores de los documentos *Renault-Nissan CSR Purchasing Guidelines* y *Renault Green Purchasing Guidelines*, que definen, respectivamente, las expectativas de la Alianza con respecto a sus proveedores en materia de RSC y las expectativas concretas de Renault en materia medioambiental, y, por otro lado, a través de un proceso de evaluación de la RSC de los proveedores que presentan un mayor riesgo a partir de la herramienta EcoVadis y de auditorías en sus centros, que pueden dar lugar a planes de acciones correctivas (ver 2.4.2).

Riesgos ligados al desarrollo de productos & servicios

Factores de riesgo

El Grupo está estructuralmente expuesto a un riesgo genérico de falta de adecuación entre su oferta de productos y de servicios y las expectativas de los mercados.

En este contexto, se identifican particularmente, al amparo del plan estratégico *Drive the Future*, riesgos específicos ligados:

- al enriquecimiento del contenido tecnológico de los vehículos, en especial en los campos de la conectividad de los vehículos y de los servicios asociados y del desarrollo del vehículo autónomo;
- a la transición de la oferta de grupos motopropulsores, en términos de mix y de tecnologías (gasolina, diésel, hibridación eléctrica de las motorizaciones térmicas) para responder a las normativas y las expectativas de los clientes, en constante evolución;
- a la fuerte ambición del Grupo en materia de vehículos eléctricos, en un contexto de dinámicas industrial y de mercado intensas, complejas y sujetas a calendarios inciertos.

Principios y dispositivo de gestión

DEFINICIÓN Y DESARROLLO DE PRODUCTOS

La definición de los futuros productos del Grupo se basa en estudios de clientes y en análisis de la competencia en el sector del automóvil, para identificar las expectativas de los mercados y sus evoluciones, así como las tendencias de la industria; se nutre igualmente, de manera creciente y a escala mundial, de un seguimiento anticipativo de las novedades tecnológicas realizado por todos los actores del desarrollo del Grupo, incluso de profesiones no automovilísticas (en especial la electrónica para el gran público).

El desarrollo de nuevos modelos u órganos se decide en función de estos trabajos y de una evaluación de la rentabilidad anticipada, calculada sobre el ciclo de vida proyectado a partir de:

- ingresos: volúmenes de ventas, cuotas de mercado y precios estimativos;
- costes: coste global de entrada del proyecto en el mercado, costes unitarios estimativos.

En caso de fuerte cuestionamiento de las hipótesis de referencia (caída de los mercados, segmentos o volúmenes, aumento de los costes de entrada o de los costes unitarios), el Grupo puede verse obligado a reconocer un deterioro del valor de los activos inmovilizados (inversión y gastos de desarrollo capitalizados, amortizados a lo largo de la vida útil del vehículo) o a reconocer una provisión destinada a cubrir las indemnizaciones contractuales que, en su caso, podría tener que abonar por no haber alcanzado un volumen de compra mínimo.

Concretamente, las Direcciones de programas controlan los riesgos de proyectos y simulan los impactos potenciales de una variación de las hipótesis, y los presenta, en cada hito de desarrollo, ante la Dirección General del Grupo para ilustrar la solidez de los proyectos ante las evoluciones del entorno y acordar las posibles medidas que podrían adoptarse para contrarrestar los riesgos identificados.

Desde un punto de vista más general, para garantizar la solidez del plan de Productos y controlar sus riesgos, el Grupo:

- maximiza la difusión de un mismo modelo en numerosos mercados, lo que desensibiliza al Grupo frente a las posibles fluctuaciones de uno de estos mercados;
- ofrece una cartera de Productos variada y equilibrada, que responde a las expectativas de los clientes de los distintos segmentos y mercados para reducir el riesgo de dependencia respecto de un solo mercado, segmento o tipo de clientela;
- ofrece una cartera de motorizaciones diversificada y evolutiva (gasolina, diésel, eléctrico, etc.) que responde a las expectativas de los clientes de distintos mercados y permite reaccionar ante posibles variaciones del mix;
- desarrolla, junto con sus socios de la Alianza, un número limitado de plataformas técnicas de composición normalizada, para así maximizar los efectos de escala en los volúmenes y los costes de los componentes, y facilitar su reutilización de una región a otra.

DESARROLLO DE SERVICIOS

El desarrollo de las ofertas de servicios se basa fundamentalmente en los análisis realizados por la Dirección de conocimiento del cliente, la Dirección de Marketing del Grupo, la Dirección de comercio y regiones, la Dirección de postventa y RCI Banque. Las iniciativas emprendidas por las direcciones operativas de los países, en especial por la Dirección comercial Francia o RCI Banque, se capitalizan para poder extenderse y compartirse a escala internacional.

La Dirección Renault Fleet International aplica un enfoque específico a los clientes B2B con el objetivo de proponer una oferta global de servicios ligados a la movilidad, que abarcan la conectividad, la gestión de activos de flota (*fleet-Asset Management*), la financiación, la postventa o soluciones de coche compartido (*car-sharing*).

Un Comité de coordinación entre las Ventas y el Marketing de Renault y RCI permite realizar un seguimiento regular de estas iniciativas al más alto nivel de dirección.

Riesgos de compras

Riesgos de proveedores

Factores de riesgo

Incumplimiento de proveedores.

Principios y dispositivo de gestión

El control de riesgo de Proveedores representa un desafío crucial, por la enorme contribución de estos últimos al precio de coste de los vehículos del Grupo.

El Grupo aplica un dispositivo preciso de control del riesgo con respecto a la totalidad de los aspectos de su relación con los proveedores: concepción y desarrollo – fabricación, logística y calidad – continuidad económica y financiera.

El control de los riesgos de proveedores se articula en torno a cinco grandes dispositivos:

- **una política de prevención** destinada a responsabilizar a los proveedores de sus propios riesgos, sobre todo los ligados al suministro;
- **la aplicación de estándares** Renault-Nissan-Mitsubishi para los procesos de elaboración, validación y cumplimiento de las especificaciones de los productos en curso de desarrollo;
- **procesos de detección de las no conformidades** relativas a la calidad de las piezas entregadas y su trazabilidad;
- **un seguimiento de los riesgos de proveedores** con respecto a los planes operativos, financieros y de RSC (sobre todo riesgos de salud/seguridad, laborales y medioambientales);
- **un dispositivo para la aplicación de planes de acción** en caso de que se detecte un incumplimiento o un riesgo de proveedor.

Este control de los riesgos se basa asimismo en la acción de varios departamentos específicos: gestión y control de los riesgos de proveedores, red de analistas financieros. Estos departamentos trabajan en estrecha colaboración con los responsables de compras operativos de *Alliance Purchasing Organization* (APO), así como con las demás direcciones que pueden verse afectadas (Ingeniería, Fabricación, Cadena de Suministro).

PREVENCIÓN Y DETECCIÓN

Además de la prevención y de la detección de los riesgos que están «bajo control humano», la política de prevención también tiene en cuenta los riesgos «ajenos al control humano», como los desastres naturales. Renault, Nissan y Mitsubishi aplican un programa de *Business Continuity Plans* (evaluación de las soluciones de sustitución y de reanudación de la producción).

Por lo que respecta a los riesgos operacionales, la prevención se realiza del modo siguiente:

El control de riesgos vinculado a la conformidad de los productos diseñados y desarrollados por los proveedores se basa en el proceso *Alliance New Product Quality Procedure* (ANPQP), de obligado cumplimiento para todos los proveedores. El control de los riesgos relativos a la capacidad de aprovisionamiento en la fabricación en serie se basa en un proceso de la Alianza ligado a Normas de Referencia sobre Capacidades, con un horizonte anticipativo de dos años.

El control de la calidad de los productos entregados en serie se basa en un sistema de gestión compartido por Renault, Nissan y Mitsubishi, construido a partir de modelo de la norma ISO TS 16949.

Los demás riesgos económicos y operacionales se anticipan mediante calificaciones anuales multicriterio de los proveedores, tras evaluar la calidad de su accionariado y de su dirección, la competitividad de sus plantas, su capacidad de inversión, los riesgos tecnológicos así como la estrategia y la dependencia comercial con respecto a sus principales clientes.

Los riesgos de RSC de los proveedores pueden identificarse principalmente a través de mapas de riesgos; se establece un programa anual de auditorías. El seguimiento de los riesgos financieros se encomienda a una red de analistas que evalúan el riesgo de incumplimiento de los proveedores en función de un conjunto de criterios compartidos por Renault-Nissan-Mitsubishi. Comparan sus conclusiones con las calificaciones de la agencias de *rating*, las puntuaciones del Banco de Francia, las recomendaciones de las aseguradoras de crédito, etc.

GESTIÓN DE RIESGOS

Los riesgos de proveedores y de suministro se presentan y gestionan en reuniones del Comité de riesgos de compras. Estos comités se constituyen a escala del Grupo y por cada Dirección de compras local. Se trata de instancias multidisciplinarias presididas por la Dirección de compras en las que participan todas las funciones relacionadas: finanzas, jurídico, control, logística, comunicación, asuntos públicos y recursos humanos.

El Comité de riesgos de compras acuerda los planes de acción que se aplicarán en colaboración con los proveedores para reducir sus riesgos, mejorar su competitividad y garantizar los suministros de manera sostenible.

Riesgos de materias primas

Factores de riesgo

Los riesgos identificados se relacionan con:

- restricciones potenciales al aprovisionamiento de materias primas por motivos asociados un desequilibrio entre la oferta y la demanda (lógica de mercado), a un problema de suministro o a motivos geopolíticos,
- las variaciones de los precios de compra de las materias primas, que pueden ser importantes y repentinas, sin garantía de poder repercutirse incrementando los precios de venta de los vehículos.

Dispositivos y principio de gestión

Ciertas materias primas consumidas por la industria automovilística se consideran estratégicas, ya que son susceptibles de tener un impacto significativo en las condiciones de producción en caso de restricciones de suministro. Con el fin de alimentar las instancias internas de supervisión a este respecto, el Grupo implantó en 2010 un campo de conocimientos estratégicos denominado «Estrategia de Energía y Materias Primas».

Más concretamente, el Grupo Renault ha desarrollado una metodología que permite objetivar la criticidad de las materias primas en función:

- de los riesgos ligados a la evolución del precio:

  Para poder garantizar la estabilidad de los precios a lo largo de su ejercicio presupuestario, Renault recurre a distintas palancas. La primera consiste en contractualizar ciertos precios de compra en precios fijos a lo largo de períodos de varios meses, sobre materias no indexadas sobre los mercados financieros. La segunda palanca consiste en efectuar operaciones de cobertura de los riesgos sobre las materias indexadas.

  Con el fin de controlar de cerca las evoluciones de las materias primas y examinar las tendencias futuras, un comité ad hoc, común a la Alianza –*Raw Materials and Currencies Committee* (RMCC)– se encarga de definir las directrices que deberán adoptarse como referencia.

  Por otra parte, un *Raw Materials Operational Committee* gestiona más específicamente las problemáticas operativas de las compras de materias primas destinadas a Renault;

- de los riesgos de aprovisionamiento y del impacto para Renault asociado a su estrategia de productos:

  Para priorizar estos riesgos en función de su naturaleza y de su amplitud, la evaluación tiene en cuenta varios criterios objetivos, como, por ejemplo, los escenarios de oferta y de demanda de las materias en cuestión, el número y la exposición de los actores que las producen, y la capacidad de Renault para reciclarlas y, en su caso, para sustituirlas. Esta matriz de criticidad ha permitido identificar las materias en las que Renault está expuesto y preparar aguas arriba las estrategias de protección de los recursos.

  De hecho, el Grupo es un actor reconocido por su compromiso en el desarrollo de circuitos de reciclaje de materias derivadas del desguace de vehículos fuera de uso. El conjunto de estas operaciones contribuye a garantizar los aprovisionamientos de materias del Grupo (polipropileno reciclado, aluminio, cobre, platino, paladio, rodio...). Se encarga de estas operaciones Renault Environnement a través de su filial Indra (empresa conjunta con Suez Environnement): recogida y tratamiento de piezas y materias, a través de sus filiales Gaïa (sector automovilístico) y Boone Comenor Metalimpex (residuos metálicos), a través de acuerdos de colaboración innovadores…

  Los conocimientos técnicos desarrollados por Renault sobre la metodología de análisis de criticidad se han convertido en una referencia. El Grupo sigue interviniendo muy activamente en las iniciativas nacionales e internacionales asociadas, en especial mediante comités transversales de «circuitos» de la mano de las autoridades públicas. Ello permite adoptar un enfoque global de control del riesgo basado en la anticipación, con el apoyo de los poderes públicos en los ejes prioritarios de acciones por emprender.

Riesgos ligados a la cadena de suministro

Factores de riesgo

El Grupo está expuesto de manera significativa a los riesgos ligados a los fallos de la cadena de suministro de sus fábricas, que pueden provocar interrupciones en la cadena de fabricación y, en última instancia, en la entrega de vehículos a los concesionarios y los clientes. Los principales inductores de dichos riesgos son internos –en especial por la interdependencia subyacente al entramado industrial del Grupo– o externos. Entre estos riesgos, destacan los siguientes:

- interrupción del suministro hacia la fábrica;
- fallo de los sistemas de aprovisionamiento o de transporte;
- desastres naturales;
- accidentes industriales;
- conflictos sociales;
- factores políticos;
- falta de adecuación de las capacidades disponibles.

Principios y dispositivo de gestión

PREVENCIÓN

Dentro de la cadena de suministro de la Alianza, hay equipos de especialistas que se encargan de la prevención de los riesgos anteriores. Estos métodos preventivos incluyen:

- la detección de la demanda a través de un proceso de planificación de las ventas y de las actividades de explotación;
- la gestión de la capacidad de aprovisionamiento en colaboración con las Compras y con la Dirección de Calidad de la Cadena de Suministro de la Alianza;
- la gestión de la capacidad de la cadena de suministro para los transportistas y los parques de vehículos;
- la detección y la mitigación de los riesgos a través de una torre de control;
- la constitución de un equipo de operaciones en caso de crisis inherente a los factores externos indicados más arriba;
- equipos informáticos encargados de contrarrestar posibles sucesos, como los ciberataques.

Aunque la madurez de estos dispositivos puede variar, se han implantado auditorías para garantizar su conformidad. Además, distintos procesos informáticos se encuentran en proceso de fortalecimiento y de aplicación en las distintas entidades del Grupo.

PROTECCIÓN

El dispositivo de protección se basa:

- en una gestión de riesgos en los niveles oportunos de la organización;
- en una visión de los riesgos de extremo a extremo;
- en la implantación de simulacros de crisis;
- en el desarrollo de métodos de trabajo transversales que permiten adoptar un enfoque coherentes a escala de las distintas regiones.

Este dispositivo de prevención y de protección garantiza que el Grupo pueda controlar sus riesgos, tanto en el día a día como a largo plazo.

Riesgos ligados a la distribución

Factores de riesgo

La salud financiera de las redes de concesionarios independientes, distribuidores de vehículos nuevos y de repuestos del Grupo, constituye un desafío importante en el marco de la estrategia comercial del Grupo. De este modo, el incumplimiento de los concesionarios puede tener un impacto significativo sobre las ventas, a escala de los países y de las Regiones.

Principios y dispositivo de gestión

La salud financiera de los concesionarios es supervisada conjuntamente por Renault y RCI Banque, en los países en los que esta última está presente. Un sistema de calificación de los concesionarios permite prevenir y limitar los riesgos de incumplimiento.

En los demás países, Renault ha implantado un dispositivo de control del crédito. Las filiales también se encargan de coordinar la productividad de la red, con el fin de gestionar este riesgo de forma proactiva.

En los distintos países se organizan Comités de riesgos mensuales, junto con RCI Banque, y en la sede se celebra una reunión del Comité de supervisión de riesgos si el nivel de riesgo justifica un control más estricto, en función de un informe periódico sobre la salud financiera de la red y de los créditos.

El riesgo de impago se transfiere a RCI Banque en las zonas geográficas en las que RCI dispone de estructuras ad hoc para asumir el riesgo ligado a la red y a los clientes particulares. Si este riesgo no puede ser asumido por RCI Banque, el Grupo lo soporta directamente o transfiere la totalidad o parte del mismo a entidades bancarias locales.

La estructura de *Credit Management* ha implantado un sistema de transmisión de información e indicadores de seguimiento de los créditos de clientes del Automóvil.

Estas herramientas permiten mejorar el seguimiento y el control de los plazos de pago, la gestión del riesgo de clientes y la calidad de la cartera.

Cobertura de los riesgos operacionales por programas de seguros

La cobertura de los riesgos operacionales dentro del Grupo Renault se estructura en torno a dos ejes:

- la transferencia a los mercados del seguro y del reaseguro de los riesgos de gran amplitud y escasa frecuencia;
- la conservación de los riesgos corrientes estadísticamente conocidos y financieramente previsibles, a menos que exista una obligación de seguro, a través de una política de retención de su filial *Motor Reinsurance Company* (MRC) y de franquicias.

La Dirección de seguros negocia y coloca directamente con aseguradoras de solvencia financiera reconocida programas de vocación mundial, en cooperación con sus socios de la Alianza, para cubrir determinados riesgos. La Dirección de seguros colabora activamente en la determinación de la política de prevención y de protección del Grupo.

La política de prevención de riesgos ligada a la fabricación se describe en el capítulo *Accidentes industriales*.

La naturaleza y el alcance de las garantías se determinan en función de un análisis previo de los riesgos, realizado con las estructuras de operaciones del Grupo. Los riesgos siguientes se cubren de este modo:

- el «transporte y almacenamiento de vehículos en parques»: la Alianza (Renault y Nissan) compra una capacidad de 295 millones de euros por siniestro con una franquicia de 100.000 euros por siniestro para los daños causados a los vehículos en parques, y de 45.000 euros por siniestro de transporte en carretera;

- los «daños materiales y pérdidas de explotación»: la Alianza compra una capacidad de 2.250 millones de euros por siniestro, con sublímites para ciertas garantías, en especial los fenómenos naturales y las carencias de proveedores. La franquicia para las actividades industriales del Grupo puede llegar a alcanzar los 5 millones de euros por siniestro; la «responsabilidad civil»: el Grupo compra una capacidad de 260 millones de euros para cubrir la responsabilidad civil general y la responsabilidad civil ligada a los productos y a las operaciones de reparación realizadas por las filiales de ventas de *Renault Retail Group*; por otra parte, se ha contratado una cobertura específica de Responsabilidad Civil por daños al medio ambiente por importe de 30 millones de euros;
- los «ciberriesgos»: el Grupo dispone de un seguro contra los riesgos cibernéticos.

Estos programas mundiales han sido reasegurados parcialmente por las aseguradoras de Renault con MRC, sociedad cautiva de reaseguro que pertenece al 100 % al Grupo, con respecto a los riesgos de Renault.

Básicamente, MRC interviene del modo siguiente:

- «transporte y almacenamiento de vehículos en parques»: MRC cubre hasta 10 millones de euros por siniestro, con un compromiso anual limitado a 25 millones de euros;
- «daños materiales y pérdidas de explotación consecuenciales»: hasta 20 millones de euros por siniestro, con un compromiso anual limitado a 20 millones de euros;
- «responsabilidad civil»: con un compromiso anual limitado a 2,3 millones de euros.

Finalmente, existen riesgos, como la «garantía del fabricante» y las campañas de retirada, que no están cubiertos por ningún seguro.

La constancia de la política de prevención y la voluntad de responsabilizar a cada entidad de sus riesgos han propiciado los niveles de franquicia y de retención.

1.6.1.3 Riesgos ligados a las operaciones transversales

Riesgos financieros

Riesgo de liquidez

Factores de riesgo

El Automóvil tiene que disponer de recursos financieros para financiar su actividad corriente y las inversiones necesarias para su desarrollo. Por ello, debe solicitar periódicamente préstamos en los mercados bancarios y de capitales para poder refinanciar su deuda bruta y garantizar su liquidez, lo que le expone a un riesgo de liquidez derivado de la posibilidad de cierre prolongado de los mercados o tensiones a la hora de acceder al crédito.

Principios y dispositivo de gestión

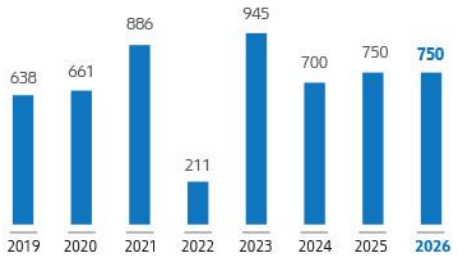
Renault, en el marco de su política de centralización del efectivo, asegura la mayor parte de la refinanciación del Automóvil, bien recurriendo a los mercados de valores a través de recursos a largo plazo (obligaciones, inversiones privadas), bien mediante financiaciones a corto plazo como efectos comerciales, o bien mediante financiaciones con el sector bancario o con organismos públicos o semipúblicos.

Renault dispone de un programa de obligaciones EMTN con un límite máximo de 7.000 miles de millones de euros, de un programa de obligaciones *Shelf Registration* en el mercado japonés con un límite máximo de 200.000 millones de yenes, y de un programa de NEU CP con un límite máximo de 1.500 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

La documentación contractual de dichas financiaciones, incluidas las financiaciones bancarias, no contiene ninguna cláusula que pueda condicionar el mantenimiento del crédito debido a la evolución de la calidad de la firma Renault o al respeto de los ratios financieros. No obstante, determinadas financiaciones, en concreto las procedentes de mercados, incluyen cláusulas estándar del mercado (*pari passu, negative pledge* y *cross default*).

En la nota 23-C del anexo a las cuentas consolidadas se ofrece un calendario de los pasivos financieros del Automóvil.

RENAULT: CALENDARIO DE REEMBOLSO DE LOS EMPRÉSTITOS DE OBLIGACIONES, PRÉSTAMOS BANCARIOS Y ASIMILADOS DEL AUTOMÓVIL (SIN AVTOVAZ) A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 [1]



Además, el sector del Automóvil dispone de acuerdos de crédito confirmados con entidades bancarias, ninguno de los cuales fue utilizado en 2018. Estos acuerdos constituyen una reserva de liquidez para el Automóvil (ver la nota 23-C del anexo a las cuentas consolidadas).

Su documentación contractual no contiene ninguna cláusula que pueda condicionar la disposición o el mantenimiento del crédito debido a la evolución de la calidad de la firma Renault o el respeto de los ratios financieros.

Teniendo en cuenta las reservas de efectivo disponibles y las líneas de crédito confirmadas no utilizadas al cierre, el Automóvil dispone de recursos financieros suficientes para hacer frente a los compromisos de los próximos 12 meses (ver la nota 25-B1).

1 *Importes nominales valorados a 31 de diciembre de 2018 en millones de euros.*

***RATING* DE RENAULT**

Agencia	Calificación y perspectiva	Revisión	Calificación y perspectiva anterior
Moody's	Baa3 / P-3 / Perspectiva Estable	07/03/2019	Baa3 / P-3 / Perspectiva Positiva
S&P	BBB / A-2 / Perspectiva Negativa	20/02/2019	BBB / A-2 / Perspectiva Estable
Fitch	BBB / NR / Perspectiva Estable	28/11/2017	BBB- / NR / Perspectiva Positiva
R&I	A- / Perspectiva Estable	08/11/2018	BBB+ / Perspectiva Positiva
JCR	A- / Perspectiva Positiva	20/03/2018	A- / Perspectiva Estable

Toda revisión de estas calificaciones a la baja podría limitar y/o encarecer el acceso a los mercados de capitales.

Riesgo de conversión

Factores de riesgo

El Automóvil está expuesto al riesgo de conversión en el marco de sus actividades industriales y comerciales. Estos riesgos están centralizados por parte de la Dirección de financiaciones y de efectivo del Automóvil.

Principios y dispositivo de gestión

Renault Finance se encarga principalmente de ejecutar las operaciones de cambio con divisas negociables en los mercados internacionales.

Las fluctuaciones de las paridades pueden tener un impacto sobre seis magnitudes financieras del Grupo (ver la nota 25-B2 del anexo a las cuentas consolidadas).

- el margen de explotación;
- la necesidad de capital circulante (NCC);
- el resultado financiero;
- la participación en el resultado de las empresas asociadas;
- los fondos propios;
- la posición neta de liquidez.

El **margen de explotación**: la principal exposición al riesgo de conversión del Automóvil está vinculada al margen de explotación, que está sujeto a variaciones ligadas a la evolución de los tipos de cambio sobre los flujos de explotación. Las posibles coberturas de este riesgo de conversión exigen contar con una autorización formal de la Dirección Financiera o de la Dirección General, acompañada de un informe remitido a la Dirección General en el que se explican los resultados de las coberturas. Basándose en la estructura de sus resultados y de sus flujos de explotación del año 2018, el Grupo estima que una subida del 1 % del euro frente a todas las divisas tendría un efecto de -49 millones de euros sobre el margen de explotación anual.

RENAULT: FLUJOS DE EXPLOTACIÓN ANUALES NETOS DEL AUTOMÓVIL (SIN AVTOVAZ) EN DIVISAS A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 E IMPACTOS SOBRE EL MARGEN DE EXPLOTACIÓN

La principal exposición en 2018 era a la libra esterlina, con una sensibilidad de cerca de -12 millones de euros en caso de subida del 1 % del euro frente a esta divisa. Las 10 principales exposiciones en valor absoluto y sus sensibilidades se presentan a continuación, en millones de euros:

Divisa		Flujos de explotación anuales netos	Impacto de una revalorización del euro del 1 %
Libra esterlina	GBP	1.191	-12
Dólar estadounidense	USD	945	-9
Rublo ruso	RUB	839	-8
Zloty polaco	PLN	819	-8
Peso argentino	ARS	791	-8
Dinar argelino	DZD	665	-7
Leu rumano	RON	-586	6
Lira turca	TRY	-596	6
Yen japonés	JPY	-828	8
Won coreano	KRW	-838	8

La necesidad de capital circulante: como ocurre con el margen de explotación, la NCC también es sensible a la evolución de los tipos de cambio. Las posibles coberturas de este riesgo de conversión exigen contar con una autorización formal de la Dirección Financiera o de la Dirección General, acompañada de un informe remitido a la Dirección General en el que se explican los resultados de las coberturas.

El resultado financiero: el principio general de la gestión del Grupo consiste en minimizar el riesgo de conversión que pueda influir en el resultado financiero. Todas las exposiciones del Grupo al riesgo de conversión en el resultado financiero son agregadas y controladas por la Tesorería Central y están sujetas a un informe mensual destinado al Director Financiero.

La financiación de las inversiones de las filiales del Automóvil se realiza parcialmente en forma de aportación de fondos propios. De manera general, las demás necesidades de financiación de las filiales son satisfechas por Renault SA en moneda local y son objeto de una cobertura de cambio con vistas a evitar un impacto de cambio sobre el resultado financiero.

Cuando el contexto local no permite una refinanciación razonable por parte de Renault, la filial recurre a fuentes de financiación externas, bajo el control de la Tesorería central. En los casos en que es necesario recurrir a financiaciones externas en divisas diferentes a la moneda local, la sociedad matriz ejerce un estricto control sobre las operaciones. Los excedentes de efectivo

registrados en los países no centralizados en la sociedad matriz son generalmente realizados en moneda local bajo el control de la Tesorería Central del Grupo.

Por otra parte, la filial Renault Finance puede realizar por cuenta propia operaciones de cambio con arreglo a límites de riesgos estrictamente definidos. Sus posiciones de cambio son objeto de seguimiento y valoración en tiempo real. Esta actividad propia, destinada principalmente a mantener la experiencia del Grupo en los mercados financieros, genera exposiciones muy cortas que no superan algunas decenas de millones de euros, de forma que no puede afectar significativamente a los resultados consolidados de Renault.

La participación en el resultado de las empresas asociadas: basándose en su contribución al resultado neto del ejercicio 2018, el impacto de una subida del 1 % del euro frente al yen habría conllevado una disminución de 15 millones de euros en la contribución de Nissan.

Este efecto corresponde exclusivamente al impacto de la variación del euro sobre la conversión de la contribución de Nissan a las cuentas consolidadas del Grupo Renault, y no refleja el impacto inherente a una variación del euro en las cuentas propias de Nissan, que desarrolla actividades más o menos importantes en la Zona Euro que Renault no controla.

Los fondos propios: las inversiones en fondos propios (en divisas distintas del euro) no están por lo general sujetas a cobertura y, en su caso, dan lugar diferencias de conversión, que se contabilizan en los fondos propios del Grupo. No obstante, teniendo en cuenta la importancia de la inversión en Nissan, la cuota de participación de Renault en la situación neta de Nissan fue objeto en parte de una cobertura de cambio específica (ver la nota 12-G del anexo a las cuentas consolidadas).

La posición neta de liquidez: como se indica más arriba, una parte del endeudamiento financiero de Renault está denominada en yenes, lo que permite garantizar en parte la cobertura de la inversión en Nissan. A 31 de diciembre de 2018, una subida del 1 % del euro frente al yen conlleva un aumento de 16 millones de euros en la posición neta de liquidez del Automóvil. Por otra parte, la posición neta de liquidez del Automóvil puede sufrir un impacto ligado a las variaciones del tipo de cambio sobre los activos y pasivos financieros denominados en su moneda patrimonial.

(En la nota 25-B-2 del anexo a las cuentas consolidadas se presenta un análisis de la sensibilidad de los instrumentos financieros al riesgo de conversión.)

Riesgos de tipos

Factores de riesgo

El riesgo de tipos puede identificarse con respecto a la deudas y las inversiones financieras y sus condiciones de remuneración (tipo fijo, tipo variable).

(En la nota 23 del anexo a las cuentas consolidadas se ofrecen un desglose y la naturaleza de las deudas.)

Principios y dispositivo de gestión

La política de gestión del riesgo de tipo de interés para el Automóvil se basa en dos principios: la financiación de las inversiones a largo plazo se realiza por lo general a tipo fijo, y la constitución de las reservas de liquidez generalmente a un tipo variable. Los préstamos a tipo fijo se mantienen a tipo fijo mientras la curva de tipos esté cerca de cero.

Las financiaciones en yenes destinadas a la cobertura de la situación neta de Nissan se realizan a tipo fijo.

En la nota 23-C del anexo a las cuentas consolidadas se ofrece un calendario de los pasivos financieros del Automóvil. El efectivo disponible del Automóvil está centralizado, en la medida de lo posible, en Renault SA. Es invertido principalmente en forma de depósitos bancarios a corto plazo por Renault Finance.

Por otro lado, Renault Finance efectúa por cuenta propia operaciones de tipos de interés, en el marco de límites de riesgos estrictamente definidos, y las posiciones son objeto de seguimiento y valoración en tiempo real. Esta actividad de arbitraje presenta un riesgo muy limitado y no afecta significativamente a los resultados consolidados del Grupo.

(En la nota 25-B-3 del anexo a las cuentas consolidadas se presenta un análisis de la sensibilidad al riesgo de tipos.)

ACTIVOS Y PASIVOS FINANCIEROS DEL SEGMENTO DEL AUTOMÓVIL (SIN AVTOVAZ) POR VENCIMIENTOS Y CLASES DE TIPOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2018 (SIN TP RENAULT Y DERIVADOS)

(en millones de euros)		A menos de 1 año	A más de 1 año	Total
	Tipo fijo	266	26	292
	Tipo variable	12.463	0	12.463
ACTIVOS FINANCIEROS ANTES DE COBERTURAS		**12.729**	**26**	**12.755**
	Tipo fijo/variable	0	3	3
	Tipo variable/fijo	0	0	0
COBERTURAS DE ACTIVOS FINANCIEROS		**0**	**3**	**3**
	Tipo fijo	266	23	289
	Tipo variable	12.463	3	12.466
ACTIVOS FINANCIEROS DESPUÉS DE COBERTURAS		**12.729**	**26**	**12.755**
	Tipo fijo	1.086	4.851	5.937
	Tipo variable	1.825	318	2.143
PASIVOS FINANCIEROS ANTES DE COBERTURAS		**2.911**	**5.169**	**8.080**
	Tipo fijo/variable	275	143	418
	Tipo variable/fijo	85	95	180
COBERTURAS DE PASIVOS FINANCIEROS		**360**	**238**	**598**
	Tipo fijo	896	4.803	5.699
	Tipo variable	2.015	366	2.381

PASIVOS FINANCIEROS DESPUÉS DE COBERTURAS	**2.911**	**5.169**	**8.080**

Riesgos de contraparte

Factores de riesgo

El Grupo se expone a riesgos de contraparte en sus operaciones en los mercados financieros y bancarios para colocar sus excedentes de tesorería, para gestionar sus riesgos de conversión o de tipos de interés, así como para gestionar sus flujos de pago.

Principios y dispositivo de gestión

La gestión del riesgo de contraparte de las diferentes entidades del Grupo se realiza de forma totalmente coordinada y se basa en un sistema de clasificación interna que toma en consideración principalmente la calificación a largo plazo de las contrapartes así como el nivel de sus fondos propios. Este sistema se aplica a todas las sociedades del Grupo expuestas al riesgo de contraparte. Las sociedades del Grupo que, por la naturaleza de su actividad, están sujetas a una exposición significativa a este riesgo son objeto de un seguimiento diario para controlar el cumplimiento de las autorizaciones de límites por contrapartes con arreglo a procedimientos precisos.

El Grupo dispone de un informe mensual consolidado que agrupa todas las contrapartes bancarias por calificación. Estos informes permiten analizar detalladamente el cumplimiento de los límites en cuanto a importe, duración y naturaleza, e indica las principales exposiciones.

Los depósitos se realizan principalmente en grandes bancos de redes y por lo general con duraciones inferiores a 90 días, lo que permite la correcta dispersión del riesgo y la reducción del riesgo sistémico.

En 2018, el Grupo no registró pérdidas vinculadas al incumplimiento de una contraparte bancaria.

Riesgos de calidad

Factores de riesgo

Crisis de calidad o de la seguridad general del producto, calidad de los productos y servicios –o satisfacción del cliente– de competitividad insuficiente.

Principios y dispositivo de gestión

Uno de los grandes objetivos ineludibles del Grupo consiste en controlar los riesgos ligados a la integridad física de los actores de la carretera, empezando por los usuarios de sus productos y servicios. Para alcanzarlo, el Grupo ha implantado, además de sus dispositivos de aseguramiento de la calidad, una organización y actividades que garantizan el funcionamiento y la seguridad general de sus productos. Estas actividades son de distinta naturaleza:

- análisis sistemático de los riesgos desde la fase de diseño, en especial con respecto a las innovaciones;
- diseño «seguro», gracias a la implantación de barreras de seguridad (diagnósticos, correlación de informaciones, redundancias...). Debe recordarse que se aplica la norma ISO 26262 «Seguridad funcional para sistemas eléctricos y electrónicos», norma que constituye hoy la referencia metodológica ineludible en materia de seguridad funcional de los sistemas automovilísticos;
- constitución de expedientes de seguridad, que justifican las soluciones aportadas a los desafíos relacionados con la seguridad o la innovación;
- garantía de la convergencia de la conformidad en fábrica;
- información clara para el cliente a través del manual de instrucciones y de advertencias en el vehículo.

De manera complementaria, el Grupo ha instaurado un sistema de supervisión del mercado que le permite conocer muy rápidamente los motivos de la insatisfacción de los clientes en materia de calidad, y actuar en consecuencia, a través, por ejemplo, de un proceso de retirada para corregir los problemas de calidad, considerando prioritarios los que pueden tener consecuencias que afecten a la seguridad.

Riesgos de recursos humanos

Factores de riesgo

Falta de competencias necesarias para alcanzar los objetivos del plan a medio plazo, con un posible impacto negativo en los costes de personal (recurso a soluciones externas), en la calidad de los productos y servicios y en las capacidades de innovación, producción y distribución de nuestros productos, servicios y soluciones.

Principios y dispositivo de gestión

Para ir de la mano de las evoluciones de sus profesiones e identificar las competencias exigidas necesarias para alcanzar los objetivos de explotación, el Grupo Renault ha puesto en marcha un procedimiento específico de gestión de las competencias, centrado en dos actividades principales (que se detallan en la sección 2.3.1.3):

- la identificación de las competencias necesarias para cada profesión;
- la formación y el desarrollo de las competencias claves.

Directrices:

- fortalecimiento de la Dirección de recursos humanos en 2017 y en 2018 en aspectos relacionados con la gestión estratégica de la plantilla (*Strategic Workforce Planning*) y con la formación y el desarrollo de competencias (*Learning & Development*);
- creación de normas de referencia para las competencias de cada profesión;
- creación de una tabla de referencia de competencias transversales;
- definición de las prioridades formativas transmitidas a todos los países del Grupo Renault;

- despliegue de Learning@Renault para las formaciones presenciales y digitales;
- seguimiento periódico de los indicadores claves de formación.

La Dirección de recursos humanos trabaja en estrecha colaboración con las distintas Direcciones funcionales para ir de la mano de la evolución de las «profesiones», apoyándose en un procedimiento de gestión de competencias y en la definición de las prioridades de formación derivados de éste.

La implicación de las «escuelas de oficios» y de los equipos de formación en los países permite no solo desarrollar una oferta de formación coherente y pertinente, sino también compartir las prioridades de formación con los directores y los colaboradores en todos los niveles de la organización.

Además, el Grupo Renault desarrolló en 2018 un nuevo conjunto de normas de referencia sobre competencias transversales (formado por 11 competencias claves) que permitirá acompañar a partir de 2019, y de manera más ágil, el desarrollo de los colaboradores, en especial gracias a una oferta de formación digital a la que puede accederse en Learning@Renault.

Un seguimiento periódico de los planes de acción y de formación permite evaluar regularmente el avance de los programas y poner en marcha acciones complementarias a lo largo del año.

Riesgos vinculados al tratamiento de datos

Factores de riesgo

El desarrollo de las actividades del Grupo depende en todo momento del buen funcionamiento de su informática. Los principales riesgos que pueden tener un impacto desfavorable en la informática del Grupo están ligados:

- a incidentes que pueden afectar a la continuidad de los servicios alojados en nuestras infraestructuras, pero también a la de nuestros socios;
- a la «ciberdelincuencia»: ataques informáticos globales o dirigidos contra los intereses del Grupo o, como efecto secundario, contra los intereses nacionales. Estos ataques pueden perseguir el objetivo de acceder a datos sensibles (productos, servicios o personales), robarlos o alterarlos, bloquear servicios, e incluso bloquear globalmente la red intranet del Grupo;
- al incumplimiento de prácticas o de estándares informáticos exigidos por la normativa, por autoridades externas o por los contratos celebrados con proveedores.

Estos riesgos pueden tener impactos financieros importantes derivados de sanciones o del cese de las actividades. También pueden tener un impacto sobre la confianza generada por el Grupo y sus marcas, y/o conllevar una pérdida de ventajas competitivas.

Principios y dispositivo de gestión

El control de esos riesgos se lleva a cabo principalmente mediante:

- **en lo que respecta al área de explotación:**
  - el despliegue de las políticas de seguridad del Grupo y a través del enriquecimiento constante del proceso de definición de las exigencias de seguridad en función del nivel de criticidad de las aplicaciones y de los datos manipulados,
  - la aplicación de un plan de acción evolutivo derivado de un esquema rector de seguridad y de un mapa de riesgos anual, que incluye especialmente:
- la adecuación periódica de la protección de la red informática del Grupo;
- acciones de comprobación de la conformidad llevadas a cabo conjuntamente por la Dirección informática de Renault, la Dirección de protección y prevención, la Dirección de auditoría interna y la Dirección de control interno;
- acciones de sensibilización de los colaboradores y de los socios,
- la supervisión y la gestión de los incidentes de seguridad,
  - la coordinación de una red mundial de expertos en seguridad informática, encargada de desplegar la Política de seguridad de los sistemas informáticos del Grupo y de aplicar las buenas prácticas de manera transversal.
- **en lo que respecta a la organización y la gobernanza:**
  - a través del Comité de riesgos y de Control interno presidido por un miembro del Comité Ejecutivo del Grupo,
  - a través de Comités de gobernanza supervisados por la Dirección de seguridad informática del Grupo, que se encargan de comprobar, desde el punto de vista operativo, la eficacia de la aplicación de los procedimientos de seguridad informática, de conformidad con la Política de Seguridad de los sistemas informáticos y con las buenas prácticas.

Habida cuenta de las grandes orientaciones del Grupo, de su digitalización y de la evolución de las amenazas, las acciones prioritarias de optimización del control de los riesgos se articulan actualmente en torno a los ejes siguientes:

- el fortalecimiento de la protección de nuestras fronteras digitales, de nuestros sistemas y de nuestros datos sensibles, ya se encuentren en nuestra intranet o estén alojados en la nube con socios y/o proveedores;
- la supervisión reforzada de la intranet del Grupo;
- la conformidad con los requisitos establecidos por el reglamento general de protección de datos personales;
- la aplicación de una política de «records management», para reforzar la conservación selectiva y segura de los documentos, en especial en formato digital, que comprometan los intereses del Grupo a medio y largo plazo;
- el desarrollo de la ciberseguridad del vehículo conectado y de los servicios asociados para garantizar la seguridad del vehículo y de los servicios conectados, cumpliendo en todo momento con la normativa aplicable;
- la renovación de la cobertura aseguradora relativa a la ciberseguridad.

Riesgos jurídicos

Factores de riesgo

El Grupo Renault está expuesto a cuatro grandes riesgos de naturaleza jurídica:

- **Cambios en leyes y reglamentos**

Al desarrollar su actividad a escala internacional, Renault está sujeto a gran número de leyes y reglamentos, que son complejos y dinámicos, sobre todo en los campos del automóvil, del medio ambiente, de la competencia y del derecho laboral.

A pesar de la vigilancia realizada por Renault, no puede descartarse un cambio en las leyes o en los reglamentos que tenga un efecto significativo en la situación financiera, las actividades o los resultados del Grupo. Además, en cualquier momento pueden producirse cambios en la aplicación o en la interpretación de las leyes o de los reglamentos existentes por las administraciones o los tribunales.

- **Riesgos reconocidos y ligados al incumplimiento de compromisos contractuales**

Los riesgos reconocidos que están ligados al incumplimiento de compromisos contractuales se describen, en su caso, en la sección relativa a los litigios, los procedimientos administrativos o judiciales y los arbitrajes.

Renault no tiene constancia de que existan otros riesgos reconocidos que estén ligados al incumplimiento de compromisos contractuales que puedan tener efectos significativos sobre su situación financiera o su rentabilidad.

- **Litigios, procedimientos administrativos o judiciales, arbitrajes**

En el contexto normal de sus actividades realizadas en Francia e internacionalmente, Renault está implicado en distintos procedimientos administrativos, judiciales y de arbitraje.

Durante los 12 últimos meses, y según le consta a Renault, no se ha producido ningún litigio o procedimiento administrativo o judicial distinto del descrito más abajo, ni ningún arbitraje en curso de tramitación o susceptible de tramitarse, que pueda tener consecuencias significativas sobre su situación financiera, sus actividades o sus resultados.

Cabe señalar, en este sentido, que paralelamente a los trabajos de la comisión técnica independiente (comisión «Royal»), la Dirección General de la Competencia, el Consumo y la Represión del Fraude francesa (DGCCRF) ha llevado a cabo una investigación que afecta a la industria automovilística. Se investigaron las prácticas en materia de emisión de óxidos de nitrógeno (NO_x) de una docena de fabricantes de automóviles que comercializan vehículos diésel en Francia, incluido Renault. La DGCCRF decidió trasladar las conclusiones de su investigación al Ministerio Público, que abrió el 12 de enero de 2017 un expediente informativo judicial contra Renault por «engaño sobre las cualidades sustanciales y los controles efectuados, dándose la circunstancia de que los tales hechos tuvieron como consecuencia convertir la mercancía en peligrosa para la salud humana o animal». Renault niega la existencia de un delito y tiene intención de acreditar que cumple con la normativa nacional y europea en el marco de este expediente informativo judicial. Por otra parte, actualmente Renault no es parte de este procedimiento, por lo que no está en condiciones de evaluar el posible impacto de este procedimiento abierto sobre el Grupo.

- **Propiedad intelectual**

Renault explota gran número de patentes, marcas, diseños y modelos. Renault registra cada año varios centenares de patentes (ver capítulo 1.4), algunas de las cuales se explotan mediante licencias concedidas a terceros a cambio de un precio. El Grupo también se ve obligado a utilizar patentes pertenecientes a terceros, en el marco de licencias cuyo importe se negocia con estos últimos. Por consiguiente, Renault está expuesto a distintos riesgos en materia de propiedad intelectual.

Los resultados del Grupo Renault dependen en gran medida de la solidez del marco jurídico que protege las patentes y demás derechos de propiedad intelectual. A este respecto, Renault no puede garantizar que sus derechos de propiedad intelectual no vayan a ser sustraídos o impugnados por terceros. Dichas sustracciones o impugnaciones podrían tener un impacto negativo sobre la actividad, los resultados y la imagen del Grupo.

Principios y dispositivos de gestión

Por lo que respecta a los cambios legales y reglamentarios, Renault exige a sus filiales que cumplan con las normativas de los países en los que interviene la empresa. Renault participa en el diálogo permanente con las autoridades nacionales o regionales encargadas de aprobar la normativa específica de los productos del sector del automóvil, con el fin de anticiparse a los cambios y garantizar el cumplimiento normativo del Grupo.

Por lo que respecta a los litigios, los procedimientos administrativos o judiciales y los arbitrajes, cada situación es examinada periódicamente, en especial a la hora de formular las cuentas. En su caso, tras tener en cuenta el asesoramiento jurídico, se constituyen las provisiones estimadas necesarias para cubrir los riesgos estimados (ver la nota 20 A *Provisiones* del anexo a las cuentas consolidadas).

Finalmente, de manera general, se organiza un control interno de los riesgos jurídicos en torno a tres principios rectores:

- la coordinación de la función jurídica dentro del Grupo, que se articula en torno a una función central y a colaboradores dentro de los principales países en los que el Grupo desarrolla su actividad. La vinculación de estos colaboradores con el Grupo es jerárquica y/o funcional;
- una actitud proactiva de los distintos colaboradores de la función jurídica a la hora de identificar aguas arriba los riesgos jurídicos y de adaptar los procedimientos asociados (consultas a los consejos, información de la función jurídica a escala centralizada...);
- una vigilancia normativa realizada por el Grupo Renault en colaboración con los distintos países afectados.

1.6.2 Factores de riesgo para el grupo AVTOVAZ

A continuación se presentan los principales factores de riesgo identificados por los equipos del grupo AVTOVAZ conforme a una tipología específica para esta fase.

El Informe anual del grupo AVTOVAZ contiene una descripción más detallada de estos factores de riesgo, que incluye, concretamente, los planes de tratamiento asociados.

Riesgos ligados a las operaciones

- Riesgos ligados a los costes de adquisición (materias primas, componentes).
- Riesgos de impago por los concesionarios.

Riesgos ligados a la producción y las ventas

- Riesgos de calidad del producto.
- Riesgos de daños al dispositivo de producción (daños materiales o personales derivados de accidentes industriales o catástrofes naturales).
- Riesgos asociados al rendimiento comercial de los vehículos, recambios y accesorios

Riesgos financieros

- Riesgos de liquidez.
- Riesgos de tipo de cambio.
- Riesgos de tipo de interés.

Riesgos ligados a la ley

- Riesgos ligados a la legislación fiscal (Rusia y países de exportación)
- Riesgos ligados a las normativas aduaneras (evolución de los aranceles).

Por último, hay que destacar que el grupo AVTOVAZ ha implantado y aplica una política de cobertura de riesgos operativos mediante programas de seguro, conforme al marco legal ruso y en sinergia con los programas de seguro Alliance pertinentes, que se describen en otro apartado de este documento.

1.6.3 Factores de riesgo de Financiación de las ventas (RCI Banque SA)

Como se recuerda en el capítulo 1.5.3, el segmento operativo «Financiación de las ventas» (RCI Banque) cuenta con su propio dispositivo de gestión de riesgos conforme a la normativa bancaria y de seguros. Con respecto a la normativa bancaria, desde el 1 de enero de 2016 RCI Banque está sujeta a la supervisión del Banco Central Europeo sobre su base consolidada.

1.6.3.1 Riesgos ligados al entorno de la empresa

Riesgos ligados a la implantación geográfica

Factores de riesgo

El grupo RCI Banque tiene presencia en varios países. Por ese motivo, afronta riesgos ligados a las actividades desarrolladas a escala internacional. Dichos riesgos incluyen concretamente la inestabilidad económica y financiera y los cambios de las políticas del gobierno, sociales y de los bancos centrales. Cualquiera de esos factores puede afectar negativamente a los resultados futuros de RCI Banque.

Principios y dispositivos de gestión

Las implantaciones geográficas del grupo RCI Banque se deciden en el marco de su estrategia de crecimiento, acompañando a los fabricantes, y tienen en cuenta riesgos de inestabilidad integrados en un enfoque global.

El perímetro de la política financiera comprende a todas las filiales financieras consolidadas del grupo RCI Banque, incluidas las filiales cuya refinanciación no está centralizada.

La refinanciación de las filiales situadas en un país ajeno a la zona euro que RCI Banque considera que presenta un riesgo de transferencia y convertibilidad importante (en especial Brasil y Argentina) se suele llevar a cabo localmente, para limitar todo riesgo «transfronterizo», o se cubre con un seguro específico (por ejemplo en Rusia).

Riesgos ligados a la coyuntura económica

Factores de riesgo

El riesgo de crédito de RCI Banque depende de factores económicos, y concretamente de la tasa de crecimiento, la tasa de desempleo y la renta disponible de los hogares en los países donde está presente el grupo RCI.

Principios y dispositivos de gestión

En un entorno económico complejo, RCI Banque implanta sistemas y procedimientos que responden a las obligaciones legales y normativas correspondientes a su estatuto bancario y permiten valorar globalmente todos los riesgos asociados a sus actividades, reforzando sus dispositivos de gestión y de control.

Riesgos ligados al entorno regulador

Factores de riesgo

Las medidas de regulación pueden afectar negativamente a RCI Banque y al entorno económico donde opera el grupo RCI Banque.

Principios y dispositivos de gestión

El grupo RCI Banque dispone de procedimientos que permiten evaluar globalmente el efecto de las evoluciones de la regulación sobre todas sus actividades y garantizar que el grupo cumpla los textos que detallan las exigencias de los diversos reguladores.

1.6.3.2 Riesgos operativos transversales de la financiación de las ventas

RCI Banque está expuesta a riesgos de pérdidas derivadas de hechos exteriores o de inadecuaciones y fallos de sus procesos, su personal o sus sistemas internos. El riesgo operativo soportado por RCI Banque incluye concretamente los riesgos ligados a sucesos que presentan una probabilidad de incidencia baja pero un fuerte impacto, como el riesgo de interrupción de las actividades debido a la indisponibilidad de locales, colaboradores o de sistemas informáticos.

Principios y dispositivos de gestión

RCI Banque dispone de una herramienta de gestión de procedimientos, de un sistema de delegaciones interno, de principios de separación de tareas y de un mapa de riesgos operativos.

Los riesgos operativos son objeto de una evaluación anual a cargo de los propietarios de procesos de todas las entidades del grupo y se controlan a tres niveles, como se recuerda en el apartado 1.5.3.

A continuación se presentan las familias de riesgos jurídicos y contractuales y de riesgos informáticos.

Riesgos jurídicos y contractuales

Factores de riesgo

Toda evolución de la legislación que afecte a la distribución del crédito, los seguros y los servicios asociados en el punto de venta o por otros canales, así como todas las evoluciones de la normativa relativa a la actividad bancaria y de seguros pueden influir en la actividad del grupo RCI Banque.

Principios y dispositivos de gestión

RCI Banque realiza análisis jurídicos de los nuevos productos distribuidos y un seguimiento regular de las normativas a las que está sujeta para garantizar su cumplimiento.

Riesgos informáticos

Factores de riesgo

La actividad del grupo RCI Banque depende en parte del buen funcionamiento de su informática.

Con su gobierno empresarial, su política de seguridad, sus arquitecturas técnicas, sus procesos y su control de la subcontratación, la informática de RCI Banque contribuye a combatir los riesgos informáticos (riesgos de infraestructuras, gestión de cambios, integridad de datos, ciberdelincuencia…).

Principios y dispositivos de gestión

El control de esos riesgos se lleva a cabo principalmente mediante:

- la integración del seguimiento de los riesgos informáticos en el dispositivo global de seguimiento y control de riesgos de RCI a todos los niveles de la Empresa;
- el nivel de protección de la red informática a escala del grupo;
- la adaptación, seguimiento y gestión diaria de la «Política de control de la seguridad de la información».
- acciones de sensibilización y cursos de formación en seguridad para todo el personal (formación a distancia –*e-learning*–, comunicaciones…);
- acciones, soporte y controles realizados por el Departamento de Riesgos, Cumplimiento y Seguridad SI RCI, que se apoya en una red de Corresponsales de Seguridad Informática en cada DSI filial, así como en una red de controladores internos;
- una política de seguridad SI grupo (PSSI), que incorpora los requisitos reglamentarios (bancarios, RGPD/datos personales, etc.), un enfoque de vigilancia global y una adaptación permanente de la seguridad SI (SMSI);
- una política de pruebas de intrusión y de vigilancia cada vez más exigente, tanto respecto a los riesgos externos como a los internos;
- un dispositivo de gestión del Plan de Reanudación de la Actividad (PRA) implantado, y pruebas regulares de dicho dispositivo, incluida la problemática de riesgos cibernéticos.

1.6.3.3 Riesgos de crédito

Factores de riesgo

El riesgo de crédito es el riesgo de pérdida resultante de la incapacidad de los clientes de RCI Banque de cumplir los términos de un contrato suscrito con la empresa. El riesgo de crédito depende en gran medida de factores macroeconómicos.

Principios y dispositivos de gestión

RCI Banque utiliza sistemas de puntuación avanzados y, siempre que hay información disponible, bases de datos externas para evaluar la capacidad de los clientes particulares y las empresas de atender sus compromisos. También se utiliza un sistema de calificación interno para evaluar los préstamos a los concesionarios. RCI Banque ajusta constantemente su política de aprobación para tomar en cuenta las condiciones del contexto económico.

El grupo dispone de procedimientos de gestión detallados declinados en todos los países donde se aplican, y que incluyen específicamente la cobranza de impagados.

Gestión de los riesgos de clientela

La política de prevención de riesgos de crédito de la clientela persigue garantizar que se cumplan los objetivos de coste del riesgo establecidos en el proceso de elaboración del presupuesto para cada país y cada uno de sus principales mercados (clientela de vehículo nuevo y de vehículo de ocasión para los particulares, y clientela de empresas). Para ello, periódicamente se ajusta la política de aprobación y se optimizan las herramientas (puntuaciones y otras reglas). También se ajustan los medios o la estrategia de cobranza de créditos en incidencia o morosos en función de la tipología de clientela y de las dificultades afrontadas. De ese modo se puede acelerar la resolución de contratos ante el riesgo de que el crédito se vuelva incobrable a muy corto plazo.

COSTE DEL RIESGO DE ACTIVOS PRODUCTIVOS MEDIOS

(incluido el riesgo de país)

NB: pérdidas contabilizadas o provisionadas durante el ejercicio por impago de los deudores trasladadas al saldo pendiente medio de toda la cartera.

Política de concesión

En el perímetro de la clientela, los clientes que cursan una solicitud de financiación se inscriben sistemáticamente en el perímetro del público general y casi sistemáticamente en el perímetro Empresa. Esto permite una primera orientación del expediente en el proceso de decisión. Más allá del proceso operativo, la política de aprobación se ajusta regularmente en función de las tasas de morosidad así como del análisis de rentabilidad por nivel de probabilidad de incumplimiento y de pérdida en caso de incumplimiento. En cada caso se aplican los principios de identificación de los clientes y titulares reales en el marco del procedimiento de lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo.

Cobranza

Se lleva a cabo un seguimiento en profundidad de la gestión de las financiaciones y de su cobranza. Los desempeños de las filiales en materia de eficacia de la cobranza se analizan en el marco del informe de Riesgo mensual, y las filiales los presentan a la dirección corporativa en los comités mensuales o bimestrales, en función de la importancia del país. Los medios o la estrategia de cobranza de los créditos en incidencia o morosos se ajustan en función de la tipología de clientela y de las dificultades afrontadas. Los modelos estadísticos utilizados, concretamente para el cálculo de los requisitos normativos, permiten reactualizar mensualmente la probabilidad de incumplimiento evaluada en el momento de la concesión, a través de la integración del comportamiento de pago del cliente. Basándose en la misma información de los clientes, se han desplegado «puntuaciones de cobranza» en España, Corea del Sur y Brasil para permitir detectar los perfiles arriesgados y mejorar la eficacia del proceso.

Gestión de riesgos de las redes de concesionarios

La política de prevención de riesgos de crédito de la red persigue garantizar el cumplimiento de los objetivos de coste del riesgo fijados en el proceso de elaboración del presupuesto para cada país.

A nivel de cada filial, se hace un seguimiento diario de la clientela a través de indicadores a corto plazo que, combinados con los indicadores a largo plazo, permiten la identificación temprana de todo expediente que presente un riesgo de impago parcial o total.

A nivel central, el departamento de Financiación de la Red establece el corpus de procedimientos del control de riesgos. Los clientes identificados como arriesgados se clasifican en situación de en incidencia, prealerta o alerta, y se revisan en los Comités de Riesgo de las filiales.

En el perímetro de Redes, se califica inmediatamente a todas las contrapartes. Todos los aspectos de la calificación o la propia calificación se integran en los procesos operativos clave de aprobación, gestión y seguimiento de la actividad y los riesgos. El provisionamiento de la actividad de financiación de redes se basa en la clasificación individual de las contrapartes, así como en el examen de los indicadores objetivos de deterioro.

En el dispositivo de dotación a provisiones se utilizan las probabilidades de incumplimiento y las pérdidas previstas derivadas de los trabajos de «Basilea» para los países del G5 (Francia, España, Alemania, Reino Unido e Italia).

1.6.3.4 Riesgos financieros

Riesgo de liquidez

Factores de riesgo

La actividad de financiación de las ventas depende de su acceso al recurso financiero: una restricción del acceso a la liquidez podría implicar una reducción de su actividad de financiación.

Principios y dispositivos de gestión

RCI Banque tiene la obligación de disponer en todo momento de recursos financieros para garantizar la continuidad de su actividad y su desarrollo.

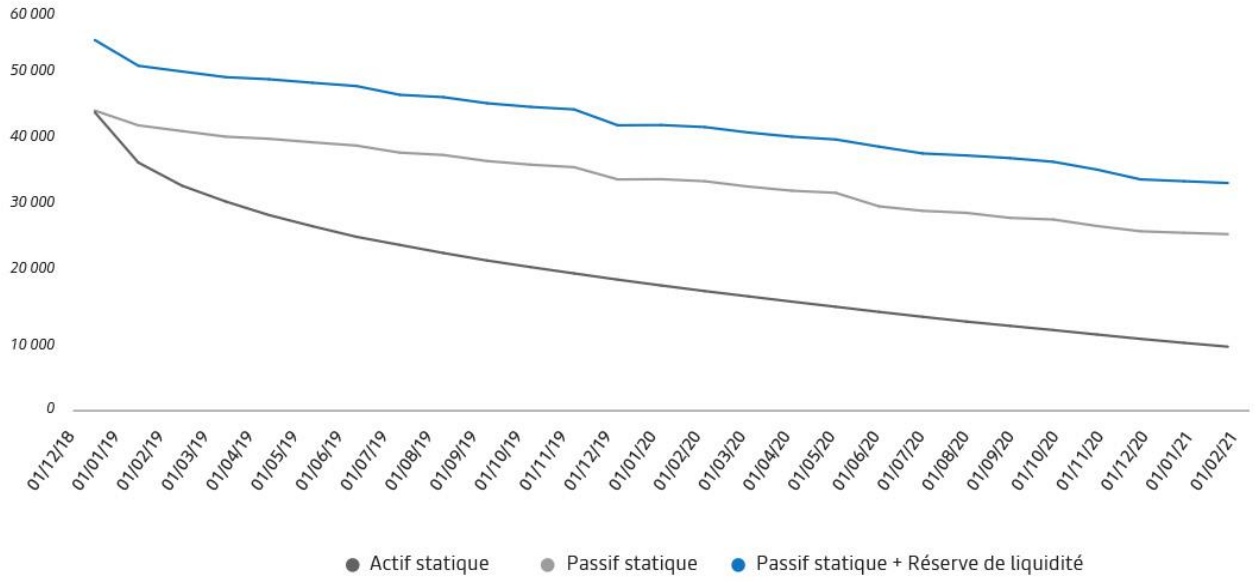
El seguimiento del riesgo de liquidez de RCI Banque se realiza a través de varios indicadores o análisis que se actualizan mensualmente de acuerdo con las últimas previsiones de saldos pendientes y con las operaciones de refinanciación realizadas. Las leyes que regulan la salida de los depósitos se han elaborado partiendo de hipótesis conservadoras.

El grupo dispone de indicadores y de límites que restringen su riesgo de liquidez.

POSICIÓN DE LIQUIDEZ DEL GRUPO RCI BANQUE *

A 31/12/2018

(en millones de euros)

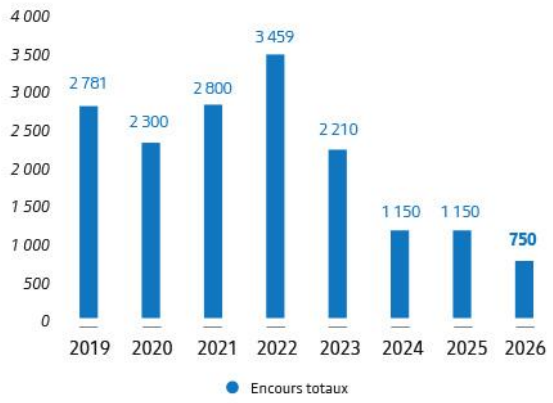


Actif statique : écoulement des actifs au fil du temps sans hypothèse de renouvellement.
Passif statique : écoulement des passifs au fil du temps sans hypothèse de renouvellement.

* Périmètre Europe.

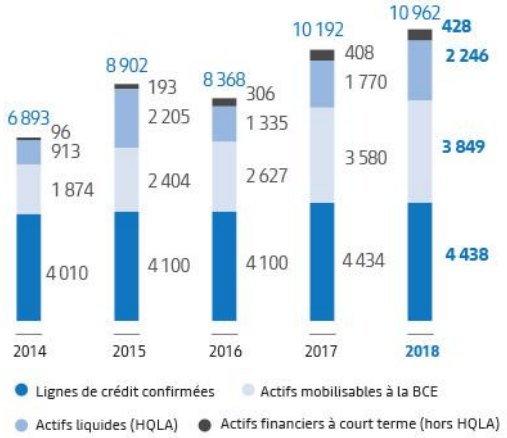
CALENDARIO DE VENCIMIENTOS DE LAS EMISIONES DE OBLIGACIONES A 31 DE DICIEMBRE DE 2018

(en millones de euros)



RESERVA DE LIQUIDEZ DEL GRUPO RCI BANQUE *

(en millones de euros)



RATINGS DE RCI BANQUE A 31 DE DICIEMBRE DE 2018

EMISIONES Y PROGRAMAS DEL GRUPO RCI BANQUE

Las emisiones del grupo corren a cargo de ocho emisores: RCI Banque, DIAC, Rombo Compania Financiera (Argentina), RCI Financial Services Korea Co Ltd (Corea del Sur), Banco RCI Brasil (Brasil), RCI Finance Maroc, RCI Leasing Polska (Polonia) y RCI Colombia S.A. Compañía de Financiamiento (Colombia).

Emisor	Instrumento	Mercado	Importe	S & P	Moody's	Otros
RCI Banque S.A.	Programa Euro CP	Euro	2.000 M €	A-2 (perspectiva estable)	P2	R&I: a-1 (perspectiva positiva)
RCI Banque S.A.	Programa Euro MTN	Euro	23.000 M €	BBB (perspectiva estable)	Baa1 (perspectiva positiva)	R&I: A- (perspectiva positiva)
RCI Banque S.A.	Programa NEU CP (1)	Francés	4.500 M €	A-2 (perspectiva estable)	P2	
RCI Banque S.A.	Programa NEU MTN (2)	Francés	2.000 M €	BBB (perspectiva estable)	Baa1 (perspectiva positiva)	
Diac S.A.	Programa NEU CP (1)	Francés	1.000 M €	A-2 (perspectiva estable)		
Diac S.A.	Programa NEU MTN (2)	Francés	1.500 M €	BBB (perspectiva estable)		
Rombo Compania Financieroa S.A.	Programa de obligaciones	Argentino	6.000 MARZO		Aa1.ar (perspectiva estable)	Fix Scr: AA (arg) (perspectiva estable)
RCI Financial Servicios Korea Co Ltd	Emisiones de obligaciones	Surcoreano	1.520 MdKRW (3)			KR, KIS, NICE: A+
Banco RCI Brasil S.A.	Emisiones de obligaciones	Brasileño	3.414 MBRL (3)		Aaa.br (perspectiva estable)	
RCI Finance Maroc	Programa BSF	Marroquí	2.000 MMAD			
RCI Leasing Polska	Programa de obligaciones	Polaco	500 MPLN			
RCI Colombia S.A. Compañía de Financiamiento	CDT: Certificado de Depósito a Término	Colombiano	305 BCOP (3)	AAA.co		

(1) Negotiable European Commercial Paper (NEU CP), nueva denominación de los Certificados de depósito.
(2) Negotiable European Medium-Term Note (NEU MTN), nueva denominación de los Bonos a medio plazo negociables.
(3) Inmovilizados pendientes.

Por otra parte, RCI Banque dispone (en el perímetro de Europa) de 4.400 millones de euros de líneas bancarias confirmadas no libradas, 3.800 millones de euros de colateral elegible para las operaciones de política monetaria del BCE, 2.200 millones de euros de activos líquidos de alta calidad (HQLA), así como activos financieros a corto plazo por valor de 400 millones de euros, todo lo cual permite a RCI Banque garantizar la continuidad de su actividad comercial durante cerca de 12 meses sin tener que recurrir a liquidez exterior (perímetro de refinanciación centralizado).

Riesgo de conversión

Factores de riesgo

RCI Banque está expuesta al riesgo de variación de las paridades de cambio que pueden afectar negativamente a su posición financiera.

Principios y dispositivos de gestión

Las filiales de financiación de ventas tienen la obligación de refinanciarse en su propia divisa y por lo tanto no sufren exposición al riesgo de conversión. En el marco de la gestión central de la refinanciación por RCI no se admite ninguna posición de conversión; la sala de negociación garantiza la cobertura de la totalidad de los flujos.

La exposición residual de RCI Banque en otras partidas de activo y de pasivo (ej. ICNE para empréstitos en divisa) se mantiene a un nivel marginal tanto para RCI Banque como para el Grupo Renault.

A 31 de diciembre de 2018, la posición de conversión consolidada del grupo RCI Banque alcanzaba 9,2 millones de euros.

Por último, los fondos propios y los resultados anuales de las filiales de RCI Banque fuera de la zona euro están sujetos a las fluctuaciones de tipos de conversión, y no son objeto de cobertura específica.

Riesgo de tipos

Factores de riesgo

La evolución de los tipos de interés del mercado o de los tipos aplicados a los depósitos de la clientela puede afectar a los resultados de explotación de RCI Banque.

Principios y dispositivos de gestión

El seguimiento del riesgo de tipos se realiza diariamente: un cálculo de sensibilidad por divisa, entidad de gestión y cartera de activos permite comprobar que cada entidad respete los límites individuales que tiene concedidos. Esta medición de la sensibilidad al riesgo de tipos se lleva a cabo aplicando una metodología común a todo el grupo RCI Banque. La sensibilidad consiste en medir el impacto de una subida de 100 pb de los tipos de interés sobre el valor de los flujos del balance. El dispositivo permite mantener a un nivel bajo tanto la exposición global del grupo como la de cada entidad.

En 2018, la sensibilidad global al riesgo de tipos de RCI Banque se ha mantenido por debajo del límite fijado por el Grupo (50 millones de euros).

Riesgos de contraparte

Factores de riesgo

El grupo RCI Banque se expone a riesgos de contraparte en las inversiones a corto plazo de sus excedentes de tesorería para la gestión de sus riesgos de conversión, de tipos de interés, así como para la gestión de sus flujos de pago.

Principios y dispositivos de gestión

La gestión del riesgo de contraparte se lleva a cabo a través de un dispositivo de límites definidos por RCI Banque, validado posteriormente por su accionista en el marco de la consolidación de los riesgos de contraparte del Grupo Renault. Un seguimiento diario y una síntesis permiten el seguimiento de este riesgo por la dirección.

1.6.3.5 Otros riesgos

Riesgos de valores residuales

Factores de riesgo

El valor residual corresponde al valor estimado del vehículo al término de su financiación. La evolución del mercado de vehículos de ocasión puede conllevar un riesgo para el portador de dichos valores residuales, que se compromete a recomprar los vehículos al término de su financiación a un precio fijado desde un principio. Están expuestos a este riesgo principalmente los fabricantes o las redes de concesionarios, y marginalmente RCI Banque. En el caso específico del Reino Unido, RCI Banque soporta el riesgo de valores residuales de las financiaciones asociadas a un compromiso de recompra del vehículo.

Principios y dispositivos de gestión

Se lleva a cabo un seguimiento en profundidad de la evolución del mercado de vehículos de ocasión vinculado la política de gama, el mix del canal de las ventas y el precio del constructor con el objeto de reducir al mínimo ese riesgo, en especial en caso de que RCI Banque recompre los vehículos por su propia cuenta. Se dotan provisiones sobre la cartera de préstamos de forma prudente cuando los valores de mercado registrados caen por debajo del nivel de los compromisos de recompra de RCI Banque, o si se identifican riesgos futuros específicos en el mercado de VO.

Riesgos de la actividad de seguros

Factores de riesgo

Las actividades de seguros a la clientela cuyo riesgo es soportado por RCI Banque podrían incurrir en pérdidas si las reservas fueran insuficientes para cubrir los siniestros registrados.

Principios y dispositivos de gestión

A 31/12/2018, la variación de las provisiones técnicas de nuestras compañías de seguros vida y no-vida es de 26 millones de euros, sobre 349 millones de euros de primas brutas emitidas.

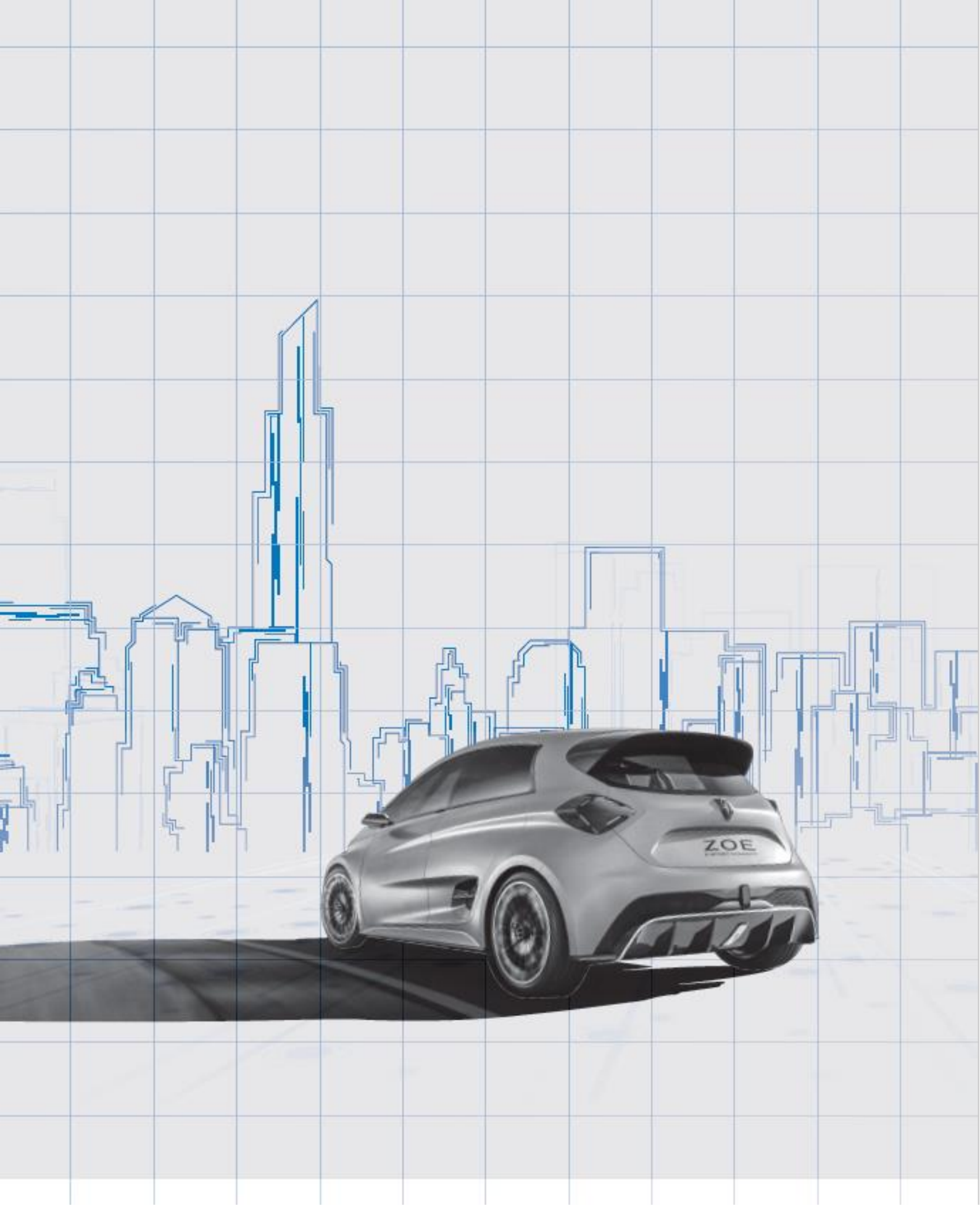
Estas reservas técnicas se destinan a cubrir todos los compromisos futuros asumidos por el asegurador respecto a los asegurados, y se determinan conforme a los principios actuariales correspondientes a los perfiles de riesgo de las carteras aseguradas.

Se revisan periódicamente para justificar su suficiencia en todo momento.

Además, en el marco de la política y de los requisitos normativos de control de riesgos, el Grupo aplica una estricta selección de contratos, dispone de guías de suscripción y utiliza acuerdos de reaseguros.

1.7 HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

- Dimisión del Sr. Carlos Ghosn de sus mandatos de Presidente del Consejo de Administración y de Director General el 23 de enero de 2019 (para obtener más información, consulte el capítulo 3.1.3).
- Cambio de gobierno empresarial de Renault (para obtener más información, consulte el capítulo 3.1.1).
- Cambio de gobierno empresarial de la Alianza (para obtener más información, consulte el capítulo 1.2.2.6 y 1.2.3.3).


ZOE

02 RENAULT: UNA EMPRESA RESPONSABLE

En la actualidad el sector del automóvil está experimentando una transformación acelerada, con el crecimiento del mercado de vehículos eléctricos, de vehículos conectados y autónomos, el desarrollo de la inteligencia artificial y la digitalización de los servicios. Gracias a su experiencia, sus infraestructuras, su presencia internacional y su capital humano, el Grupo Renault es un actor fundamental de estas mutaciones, que encierran un potencial de crecimiento de su actividad central y también en los nuevos universos de servicio imprescindibles para la vida conectada de los vehículos.

Este periodo de profunda mutación refuerza la voluntad del Grupo de contribuir a una sociedad más inclusiva y responsable y de garantizar una movilidad sostenible para todos con el objetivo de preservar el planeta y de generar valor para todas las partes interesadas.

Para cumplir sus compromisos, el Grupo se basa en su gestión proactiva de los riesgos y oportunidades, así como en sus ambiciones en materia de gobierno empresarial y de ética.

2.1 NUESTRO ENFOQUE: MOBILIZE, PARA LA INCLUSIÓN Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

2.1.1 Mobilize: la ambición RSC del Grupo Renault

El plan estratégico del Grupo Renault, *Drive the Future* (2017-2022), se basa en una visión consistente en «asegurar una movilidad sostenible para todos, hoy y mañana». El Grupo se ha marcado el objetivo de generar crecimiento y rentabilidad durante todo el periodo de desarrollo del plan, adaptándose a las necesidades de los clientes. Mercado por mercado, desde las megalópolis congestionadas hasta las zonas rurales, del vehículo asequible al vehículo robotizado, el Grupo Renault construye la movilidad del futuro con objetivos ambiciosos que beneficiarán a la salud económica de la empresa, a los empleados del Grupo y también al conjunto de la sociedad.

De acuerdo con este plan global, el planteamiento de RSC del Grupo cuenta con el apoyo de todas sus direcciones, y más especialmente de las direcciones del Plan, el Medio Ambiente, los Recursos Humanos y la HSE (Salud Seguridad y Medio Ambiente). Se estructura en torno a dos áreas de actuación –inclusión y movilidad sostenible– que se declinan en cinco compromisos: diversidad, educación, emprendimiento social, seguridad vial y medio ambiente. Este enfoque, denominado «Mobilize», se acompaña de una invitación a la movilización y al compromiso de todos los actores.

- **inclusión:** para contribuir a que cada persona encuentre su sitio en la sociedad y disponga de medios para desarrollarse. La empresa otorga una importancia fundamental a la **diversidad** de sus empleados, garantía de enriquecimiento mutuo, eficacia, innovación y convivencia. La inclusión también se entiende como una manera de combatir cualquier forma de exclusión, a través de nuestras acciones dentro y fuera de la empresa, en especial en materia de **educación** y formación pero también de desarrollo del **emprendimiento social**;

- **movilidad sostenible**: para permitir que todos se desplacen de manera más segura y ecológica. El Grupo lleva muchos años comprometido con la protección del **medio ambiente** mediante el despliegue de una política y objetivos de reducción de su huella de carbono, utilizando como principales palancas el vehículo eléctrico, la economía circular o las nuevas movilidades. En el área de movilidad sostenible de la estrategia también es primordial la ambiciosa política de **seguridad vial**. Renault se apoya por tanto en su pericia técnica, su red internacional, y en una política de sensibilización a muy gran escala.

Estos dos ejes se basan en un gobierno y una ética empresarial sólidos, concretamente a través de la Carta Ética del Grupo, las compras responsables (2.4.2), la aplicación del plan de vigilancia (2.1.6), y un diálogo abierto con las partes interesadas (2.1.5).

En todas estas temáticas, el Grupo Renault ya desarrolla y despliega acciones que han demostrado ser soluciones eficaces y accesibles a los desafíos sociales, laborales y medioambientales. Hoy, el reto consiste en ser capaces de **generalizar las soluciones locales más innovadoras y eficientes:**

- **en el área de la inclusión,** se trata de fomentar todas las formas de diversidad en empresa, el acceso a la educación y a la formación permanente, y el emprendimiento social;
- **en el área de la movilidad sostenible**, se trata de fomentar prácticas de conducción más seguras, volver accesible el vehículo 100 % eléctrico, figurar entre las primeras empresas que desarrollen las nuevas prácticas industriales derivadas de la economía circular, y de acompañar el surgimiento de nuevas formas de movilidad.

A través de todo ello, el Grupo Renault trabajará para:

- **incrementar** localmente el número de beneficiarios de sus acciones;
- **ampliar** el número de países donde despliega iniciativas;
- **movilizar** a todo el Grupo (las direcciones de las áreas de negocio y los colaboradores para que participen en las acciones emprendidas) y a todos los ecosistemas locales (los clientes y socios, proveedores, los poderes públicos…).

2.1.2 La RSC, una tradición bien arraigada

Mucho antes de que surgiera el concepto de desarrollo sostenible, el Grupo Renault ha actuado de forma responsable respecto a las sociedades y ecosistemas donde opera. Por ello presentamos un resumen no exhaustivo de las acciones sociales, corporativas y medioambientales de la empresa.

2013

- Commercialisation de ZOE.
- L'empreinte carbone de Renault [1] est réduite de 10 % par rapport à 2010.
- ▲ Contrat pour une nouvelle dynamique de croissance et de développement social en France.
- ▲ Accord-cadre mondial pour une croissance et un développement durables.

2014

- Concept-car Eolab affichant une consommation de 1 l/100 km sans compromis sur les prestations.
- ✱ Signature de la charte Entreprises et Quartiers.

2015

- Alliance Renault - Nissan partenaire de la Conférence de Paris sur le Climat (COP 21).
- Empreinte carbone [1] du Groupe réduite de 17,2 % entre 2010 et 2015 avec 1 an d'avance sur l'objectif 2016.
- ✱ Lancement du FCPE Renault Mobilize solidaire.

2016

- ZOE Z.E.40 avec une autonomie record de 400 km [2].
- Alliance Renault - Nissan partenaire de la COP 22 à Marrakech (Maroc).
- ✱ Renault signataire de l'Appel national (FR) des entreprises en faveur de la sécurité routière au travail.
- ✱ 15e anniversaire de la Fondation Renault, dédiée à l'éducation.

2017

- Nouvel objectif de réduction de l'empreinte carbone [1] de -25% en 2022 comparé à 2010.
- ▲ Mobilize, le programme d'entrepreneuriat social du Groupe Renault, fête ses 5 ans.
- ▲ Nouvelle Charte du conducteur pour le Groupe.
- ▲ Nouvelle Stratégie RSE pour le Groupe sur 2 axes : inclusion et mobilité durable.
- ✱ Signature de l'Accord France CAP 2020 - Contrat d'Activité pour une Performance durable avec les représentants des organisations syndicales.

2018

- ✱ Renault leader européen des ventes de véhicules 100 % électriques pour la 6e année consécutive
- Création de la Fondation Renault Maroc, de la Fondation Renault Portugal et de la Fondation Renault Roumanie
- ▲ Création du Domaine d'Expertise Stratégique (DES) en Social Business dans le Groupe
- ✱ Lancement du mouvement HeForShe, initié par l'ONU, en faveur de l'égalité F/H, dans le Groupe
- ✱ Accord de partenariat de 3 ans avec Handicap International
- ✱ Groupe Renault partenaire de Paris 2018 Gay Games, événement sportif et culturel, inclusif, international

2012

- Usine de Tanger, conçue zéro rejet d'eaux industrielles et neutre en carbone.
- ✱ Création de Mobilize Invest (société d'investissement en entrepreneuriat social).

2011

- Lancement de la gamme électrique : Kangoo Z.E, Fluence Z.E., Twizy.

2010

- Renault partenaire fondateur de la Fondation Ellen MacArthur sur l'économie circulaire.

2009

- ✱ Institut de la Mobilité Durable, Renault - ParisTech.
- ▲ « L'accord social de crise » met en place un système de solidarité au sein de l'entreprise, afin de maintenir l'emploi et la rémunération des salariés mis en chômage partiel sous l'effet de la crise financière.

2008

- Création de Renault Environnement et prise de participation dans Indra (recyclage automobile).

2007

- Signature ECO_2, fondée sur trois critères environnementaux (fabrication, émissions, recyclage).

2004

- ▲ Signature de la Déclaration des droits sociaux fondamentaux, de la Charte diversité.
- Première analyse de cycle de vie (ACV) sur SCENIC II.

2001

- ✱ Fondation d'Entreprise Renault pour l'enseignement supérieur.

2000

- ✱ Lancement de Sécurité Pour Tous, programme international de sécurité routière pour les enfants.

1999 2004

- Réhabilitation et mise à niveau environnementale de l'usine de Pitesti (Roumanie) suite à l'acquisition de Dacia.

1999

- Premières usines certifiées ISO 14001.

1998

- Première attestation des données environnementales par les Commissaires aux comptes.

1989

- ▲ Signature de l' « accord à vivre » visant à assurer l'essor de Renault et à contribuer à l'évolution professionnelle, personnelle et culturelle de ses salariés.

1987

- Le concept-car Renault VESTA 2 affiche une sobriété record de 2 l / 100 km.

1961 1970

- ▲ Laboratoire d'hygiène industrielle de Renault assurant un contrôle étroit sur les produits chimiques utilisés dans les usines (1962).
- ▲ Quatrième semaine de congés payés, retraite à 61 ans pour les femmes et 63 ans pour les hommes (1962).
- ▲ Première Fondation en Espagne qui assurera le financement de bourses d'études pour les enfants des salariés (1963).
- ✱ Laboratoire d'accidentologie et de biomécanique Renault / PSA – LAB (1969).
- Premières stations d'épuration dans les usines (1970).

1951 1960

- ✱ Laboratoire de physiologie et de biomécanique (1954).
- ▲ Contrat social : paiement des jours fériés, troisième semaine de congés payés et instauration de la retraite complémentaire (1955).
- ✱ Fondation Renault Argentine qui innovera de par ses actions en matière d'environnement et de mobilité (1960).

1900 1950

- ▲ Caisse de secours mutuel (1904).
- ▲ Service médical (1914).
- ▲ École d'apprentissage des Usines Renault (1919).
- ▲ Première entreprise à se doter d'un Comité d'Établissement (1944).
- Activité échange standard (rénovation d'organes mécaniques) à l'usine de Choisy-le-Roi (1949).

▲ SOCIAL
● ENVIRONNEMENT
✱ SOCIÉTAL

(1) Empreinte carbone par véhicule vendu dans le monde, sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules. Voir note méthodologique et périmètre couvert en 2.9.2.1.
(2) En cycle d'homologation normalisé NEDC, soit 300 km en usage réel et péri-urbain.

2.1.3 Gobierno RSC

Las áreas de actuación de la RSC dependen del Director General o de un miembro del Comité Ejecutivo del Grupo (CEG) y su coordinación corre a cargo de tres entidades operativas para la elaboración y el despliegue de las políticas y objetivos asociados, la identificación y la gestión de los riesgos y oportunidades, el diálogo con los grupos de interés y por último el informe y la comunicación:

- la Dirección de responsabilidad social de la Empresa, encargada de un enfoque interdisciplinario y colaborativo de la RSC en toda la cadena de valor, y de acciones e innovaciones sociales corporativas;
- la Dirección de recursos humanos, encargada de la optimización de los recursos asignados, el desarrollo de competencias, la implicación de los empleados y el diálogo social;
- la Dirección de Estrategia y del Plan Medioambiental, encargada de los retos medioambientales que hay que integrar en la estrategia de la empresa. Su cometido es reducir la huella ambiental y los impactos en la salud de las actividades, productos y servicios durante todo el ciclo de vida, e implantar modelos de negocios de economía circular para contribuir a la competitividad de la empresa a medio y largo plazo.

Individual o conjuntamente, dependiendo del carácter transversal de las temáticas, estas tres direcciones operativas se responsabilizan de las orientaciones estratégicas en las instancias de decisión al nivel del Director General o de los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo. Las declinan en la empresa a través de los programas, las Regiones y las áreas de negocio, apoyándose en redes internas y, en caso necesario, en el desarrollo de acuerdos de asociación externos.

Las funciones de recursos humanos, medio ambiente y RSC intervienen en los dispositivos internos de control ético. Por lo tanto, figuran entre las 10 áreas de negocio que constituyen el Comité de Ética y Cumplimiento (CEC), dirigido por la Dirección de Ética y Cumplimiento, e intervienen asimismo en el Comité de Auditoría, Riesgos y Ética (CARE), uno de los comités especializados del Consejo de Administración.

Las tres direcciones alimentan el análisis de riesgos del Grupo, y en especial de los asociados a las prácticas RSC de la cadena de proveedores, la salud y las condiciones de trabajo, los riesgos de las sustancias, la disponibilidad y las variaciones de precio de las materias primas, los daños al medio ambiente y las personas en caso de fallo de funcionamiento de las instalaciones explotadas por el Grupo.

A raíz de su análisis de pertinencia realizado al final de 2015 (ver el anexo 2.5.1), desde abril de 2016 la Dirección RSC dirige el *Positive Impact Committee* (PIC) que reúne cuatro veces al año a 20 miembros que representan a las principales direcciones y funciones del Grupo, para sostener una visión y planes de acciones comunes. Coordina la gestión de los retos extra-financieros de las diversas direcciones y contribuye a identificar nuevas oportunidades.

2.1.4 Normas de referencia y estándares

El Grupo Renault suscribe estándares o normas de referencia internacionales cuya finalidad consiste en sostener o regular las prácticas medioambientales, sociales y sociales corporativas de las empresas. Se compromete a respetar los principios fundadores y a fomentar los valores universales del Pacto Mundial.

El Grupo integra sus principios en sus políticas y los despliega de forma acorde con sus normas de referencia internas.

Los principales textos de referencia son:

- los 10 principios del Pacto Mundial, aprobados por iniciativa de Naciones Unidas, que Renault suscribió el 26 de julio de 2001. El Pacto Mundial hace referencia a la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Convención de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Declaración de Rio formulada durante la primera Cumbre de la Tierra y la Convención de Naciones Unidas contra la corrupción;
- el acuerdo marco mundial de responsabilidad social, corporativa y medioambiental, firmado el 2 de julio de 2013, que hace referencia principalmente a las normas de la OIT y reconoce la norma ISO 26000, como su declinación de cara a los proveedores (ver el recuadro del apartado 2.3.1.4.A);
- la norma ISO 14001 para la gestión medioambiental, las normas ISO 14040 y 14044 para el análisis del ciclo de vida de los vehículos, la norma ISO 14021 para la definición del material reciclado y el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero para la declaración de las emisiones de gases de efecto invernadero;
- la Carta Ética del Grupo y sus declinaciones, aprobadas por el Consejo de Administración de Renault el 3 de octubre de 2012;
- la norma ISO 9001 (todas las plantas de producción de vehículos del Grupo Renault están certificadas conforme a ISO 9001);
- la norma IATF 16949, que es la norma de gestión de la calidad en la industria automóvil. El Grupo Renault es uno de los nueve fabricantes fundadores de la IATF World Wide (propietaria de esa norma);
- los principios rectores de la OCDE para las empresas multinacionales, actualizados el 25 de mayo de 2011.

Nuestra contribución a los objetivos de desarrollo sostenible de Naciones Unidas

Con respecto a sus actividades y compromisos para la inclusión y la movilidad sostenible, del análisis realizado a diversos niveles (Grupo, países, plantas) se desprende que el Grupo Renault en su conjunto actúa más significativamente a favor de los siete los grandes objetivos de desarrollo sostenible (ODS) siguientes, de entre los 17 identificados por la Organización de Naciones Unidas:

3 - Salud y bienestar: garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todos para todas las edades.

En especial en materia de seguridad vial, protección social y calidad del aire:

- 3.6: para 2030 [*sic*], reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo;
- 3.8: lograr la cobertura sanitaria universal, en particular la protección contra los riesgos financieros, el acceso a servicios de salud esenciales de calidad y el acceso a medicamentos y vacunas seguros, eficaces, asequibles y de calidad para todos;
- 3.9: para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo.

Las políticas y acciones se exponen en los apartados 2.2.2 y 2.2.3.

4 - Educación de calidad: garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos.

En especial en materia de acceso a la enseñanza superior para todos:

- 4.3: de aquí a 2030, asegurar el acceso igualitario de todos los hombres y las mujeres a una formación técnica, profesional y superior de calidad, incluida la enseñanza universitaria;
- 4.4: de aquí a 2030, aumentar considerablemente el número de jóvenes y adultos que tienen las competencias necesarias, en particular técnicas y profesionales, necesarias para acceder al empleo, el trabajo decente y el emprendimiento;
- 4.5: de aquí a 2030, eliminar las disparidades de género en la educación y asegurar el acceso igualitario a todos los niveles de la enseñanza y la formación profesional para las personas vulnerables, incluidas las personas con discapacidad, los pueblos indígenas y los niños en situaciones de vulnerabilidad;
- 4.b: de aquí a 2020, aumentar considerablemente a nivel mundial el número de becas disponibles para los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países africanos, a fin de que sus estudiantes puedan matricularse en programas de enseñanza superior, incluidos programas de formación profesional y programas técnicos, científicos, de ingeniería y de tecnología de la información y las comunicaciones, de países desarrollados y otros países en desarrollo.

Las políticas y acciones se exponen en los apartados 2.3.1, 2.3.2 y 2.3.3.

8 - Trabajo decente y crecimiento sostenible: promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

En especial por lo que se refiere a la defensa de los derechos de los trabajadores, de sus condiciones de trabajo o su protección:

- 8.3: promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomentar la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, incluso mediante el acceso a servicios financieros;
- 8.5: de aquí a 2030, lograr el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todas las mujeres y los hombres, incluidos los jóvenes y las personas con discapacidad, así como la igualdad de remuneración por trabajo de igual valor;
- 8.8: proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todos los trabajadores, incluidos los trabajadores migrantes, en particular las mujeres migrantes y las personas con empleos precarios.

Los políticas y acciones se exponen en el apartado 2.3.1.

9 - Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

En especial la promoción de una industrialización sostenible y de la innovación:

- 9.2: promover una industrialización inclusiva y sostenible y, de aquí a 2030, aumentar significativamente la contribución de la industria al empleo y al producto interno bruto, de acuerdo con las circunstancias nacionales, y duplicar esa contribución en los países menos adelantados;
- 9.4: de aquí a 2030, modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y logrando que todos los países tomen medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas;
- 9.5: aumentar la investigación científica y mejorar la capacidad tecnológica de los sectores industriales de todos los países, en particular los países en desarrollo, entre otras cosas fomentando la innovación y aumentando considerablemente, de aquí a 2030, el número de personas que trabajan en investigación y desarrollo por millón de habitantes y los gastos de los sectores público y privado en investigación y desarrollo.

Los políticas y acciones se exponen en los apartados 2.2.2.2 y 2.2.2.3.

10 - Reducción de las desigualdades: reducir la desigualdad en los países y entre ellos:

- 10.2: de aquí a 2030, potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición;
- 10.3: garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.

Las políticas y acciones se exponen detalladamente en los apartados 2.3.1 y 2.3.4.

12 - Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles:

- 12.2: de aquí a 2030, lograr la gestión sostenible y el uso eficiente de los recursos naturales;
- 12.4: de aquí a 2020, lograr la gestión ecológicamente racional de los productos químicos y de todos los desechos a lo largo de su ciclo de vida, de conformidad con los marcos internacionales convenidos, y reducir significativamente su liberación a la atmósfera, el agua y el suelo a fin de minimizar sus efectos adversos en la salud humana y el medio ambiente;
- 12.5: de aquí a 2030, reducir considerablemente la generación de desechos mediante actividades de prevención, reducción, reciclado y reutilización;
- 12.a: ayudar a los países en desarrollo a fortalecer su capacidad científica y tecnológica para avanzar hacia modalidades de consumo y producción más sostenibles.

Los políticas y acciones se exponen detalladamente en el apartado 2.2.2.

13 - Lucha contra el cambio climático: adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

- 13.2: incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

Los políticas y acciones se exponen detalladamente en el apartado 2.2.2.3.

2.1.5 Diálogo con las partes interesadas DPEF14c

Con su plan estratégico Drive the Future, que persigue lograr que la movilidad sostenible sea accesible para todos, el Grupo Renault reivindica y reafirma una visión del automóvil al servicio de las personas y de la sociedad, y coloca al ser humano en el centro de su proyecto. En coherencia con esta visión, Renault mantiene un diálogo abierto y constructivo con los actores interesados en su actividad. Como las expectativas son diversas, el Grupo Renault se esfuerza por mantener ese diálogo a nivel global, pero también a un nivel más local, respondiendo a las preguntas y necesidades de los clientes y vecinos. Las formas del diálogo son múltiples y evolutivas.

Partes interesadas	Principales retos RSC (matriz de importancia)	Principales actores por grado de proximidad	Modos de diálogo y comunicación del más al menos directo	Hechos destacados 2018
Clientes	• Seguridad de los usuarios de la carretera • Seguridad del automóvil • Vehículos conectados y/o autónomos • Huella de carbono de los vehículos (ciclo de vida completo) • Ciudad sostenible (incluido el transporte urbano y la congestión) y *smart mobility* • Ciberseguridad y confidencialidad de los datos • Accesibilidad económica de los productos y servicios (incluido el emprendimiento social) • Accesibilidad física de los productos y servicios • Salud de los usuarios	• Particulares y empresas • Red comercial e importadores • Usuarios de la carretera/público general • Asociaciones de consumidores • En el marco del emprendimiento social: prescriptores sociales o del empleo • Voluntarios, jubilados o externos	• Servicios y diálogo directo en la red comercial • Servicio de Relaciones con los Clientes (entre ellos, estudios de las necesidades) • Acciones de formación/sensibilización • Firmas, calificaciones de productos (Euro NCap) • Medios de comunicación • Sitio web	• Cada vez que se lanza un nuevo vehículo de la gama Renault y Dacia, se transmiten fichas de ayuda a la decisión a los bomberos de Francia • Durante el diseño de nuevos vehículos eléctricos e híbridos en curso, se toma en cuenta la seguridad de los intervinientes y de los pasajeros a través de un *fireman access* a nivel de la batería (ver 2.2.3.1 Socorrer).
Empleados	• Salud, seguridad y entorno de trabajo • Gestión responsable • Diversidad e igualdad de oportunidades • Remuneración y beneficios sociales • Gestión de las competencias	• Colaboradores autónomos • Directivos • Instituciones representativas del personal	• Gestión de proximidad (incluida la entrevista anual) • Políticas/guías (medio ambiente, salud/seguridad…) • Diálogo social: centro, país, Comité de Grupo Renault • Formación • Comunicación interna	• Lanzamiento de la 1ª edición de los «Mobilize days» en todo el grupo • *E-learning* de sensibilización y formación de seguridad vial • Creación al final de 2018, de un *serious game* «Vivre Ensemble la Diversité» desplegado en el Grupo en 2019
Proveedores	• Relaciones con los proveedores y la red • Gestión de recursos y economía circular • Salud de los usuarios • Derechos humanos	• Proveedores diversificados • Organizaciones del sector industrial (CCFA, FIEV) • Plataforma del sector del automóvil (PFA) • Fondo de futuro automóvil (ex-Fondo de modernización de los fabricantes de equipos para el automóvil)	• Difusión de directrices de RSC: *Renault-Nissan CSR Purchasing Guidelines, Renault Green Purchasing Guidelines* • Evaluación o respaldo directo del rendimiento RSC • Reuniones de Información a los Proveedores (IFR), convenciones • Presentaciones por los proveedores a los operativos Renault • Carta RSC de la PFA • Comité RSC de la PFA	• 17 convenciones internacionales, • 5 exposiciones técnicas con 16 proveedores • Entrega de premios a proveedores (3 de ellos por RSC)
Inversores	• Todos los retos de la matriz de importancia	• Accionistas, accionistas empleados, instituciones financieras • Agencias de calificación/ analistas	• Seminarios, programas itinerantes • Departamento de Relaciones con los Inversores • Sitio web y otras publicaciones dedicadas • Respuestas a las convocatorias de calificación • Documento de referencia del Grupo • Número gratuito con servidor vocal • Dirección e-mail dedicada • Comité consultivo de los accionistas desde 1996 • Club de Accionistas desde 1995	• Elevada tasa de inscripciones en el FCPE Renault Mobilize solidario (5.574 empleados a 31/12/2018) • Site Planetshares permite la gestión directa de los títulos de Renault en nominativo puro • Cerca de 300 accionistas han participado en las diversas actividades del programa diversificado (visitas, conferencia, desayuno…) propuesto por el Club de Accionistas

Partes interesadas	Principales retos RSC (matriz de importancia)	Principales actores por grado de proximidad	Modos de diálogo y comunicación del más al menos directo	Hechos destacados 2018
Corporaciones locales	• Seguridad de las plantas industriales • Desarrollo local y emprendimiento social • Impacto de los vehículos y de las plantas industriales en la calidad de la aire • Ciudad sostenible (incluido el transporte urbano y la congestión) y *smart mobility* • Gestión del agua y los residuos • Mecenazgo	• Vecinos • Políticos y autoridades locales • Asociaciones locales	• Contratos de acuerdos de asociación/ mecenazgo local • Cartas y acuerdos de desarrollo/dinamización de los territorios • Diálogo con los poderes públicos y los actores económicos locales • Diálogo directo y visitas de plantas • Procedimientos de gestión de las reclamaciones de vecinos • Folletos medioambientales de las plantas, relaciones con los medios de comunicación locales	• En febrero, el Grupo ha anunciado con EEM, Empresa de Electricidade da Madeira, el lanzamiento de un ecosistema eléctrico inteligente en la isla de Porto Santo. • En septiembre, el Grupo Renault, Morbihan Energie, los Cars Bleus y Enedis han anunciado la creación de FlexMob'Île, un nuevo proyecto para reducir la huella de carbono y fomentar la independencia energética de Belle-Île-en-Mer. • Al final de 2018, en la red Renault, cerca de 360 Talleres Renault Solidarios se han distribuido por todo el territorio francés. • Con el fin de mejorar las intervenciones de los servicios de emergencias, se han donado 480 vehículos recientes a los bomberos para sus cursos de formación de ayuda en carretera
Instituciones y asociaciones	• Todos los retos medioambientales y corporativos	• Asociaciones sectoriales (CCFA, ACEA, ANFAC, etc.) • Organizaciones patronales (MEDEF, AFEP, Busines Europe…) • Académicos e investigadores • Gobiernos • Legisladores nacionales, europeos, internacionales • Autoridades independientes (CNIL) • ONG/Grupos de reflexión (*Think tanks*) • Asociaciones de consumidores	• Contratos de asociación (institutos de investigación) • Participación en los grupos de trabajo temático públicos o de las federaciones profesionales • Respuestas a las consultas públicas • Contactos informales • Diálogo con los grupos de interés del sector	• Acuerdo de asociación con Positive Planet para la ayuda a la creación de empresas en los barrios desfavorecidos • Renault es miembro de la RMI, «Responsible Mineral Initiative», cuyo objetivo es la creación de una cadena de abastecimiento responsable de minerales y materiales procedentes de zonas en conflicto o de alto riesgo. • Campaña de adhesión HeForShe en la empresa en colaboración con ONU Femmes France
Generaciones futuras	• Huella de carbono de los vehículos • Gestión de las competencias • Desarrollo local y emprendimiento social • Accesibilidad económica de los productos y servicios • Biodiversidad • Diversidad e igualdad de oportunidades • Seguridad vial • Transmisión de conocimientos/cursos de formación para las profesiones del futuro	• Becarios, aprendices y futuros empleados • Alumnos y estudiantes • Investigadores • Público joven	• Recepción en la empresa • Intervenciones en la escuela /en planta Renault • Programas de educación y de investigación • Programas de sensibilización • Actos externos (conferencias, coloquios, foros…)	• Formación de 75 estudiantes de múltiples nacionalidades por la Fundación Renault • Cátedra de gestión intercultural en colaboración con ESCP Europa • Diseño de 2 nuevos programas de educación: MS Transformación Digital e Innovación con ESEC Business School y MS Vehículo eléctrico y vehículo autónomo con la Escuela de Artes y Oficios de ParisTech

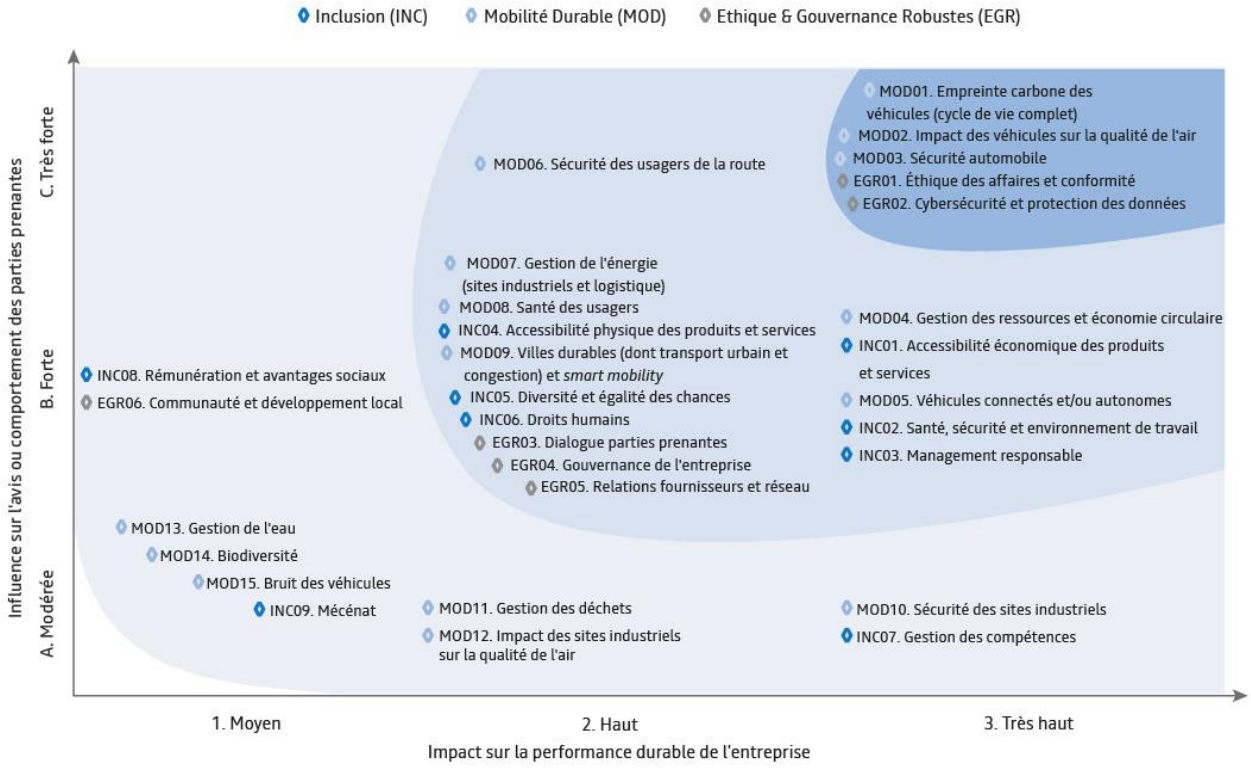
Matriz de importancia y mapa de los retos

Con vistas a reforzar su estrategia y su rendimiento de RSC, en 2015 el Grupo Renault ha realizado un análisis de pertinencia con el apoyo de un despacho especializado. Este análisis pretende presentar, en forma de matriz de pertinencia, la importancia de cada uno de los retos identificados a la luz de las expectativas de las partes interesadas y de su contribución al rendimiento de la empresa en términos de creación de valor. Un comité de seguimiento interfuncional encabezado por la Dirección de la RSC ha supervisado el enfoque metodológico y las etapas principales del proyecto, cuyo resultado han validado los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo.

Los 30 retos, divididos en tres categorías (Inclusión, Movilidad Sostenible y Ética y Gobierno Empresarial), identificados a partir de los estándares internacionales, de una referencia comparativa sectorial y de una revisión de la literatura han sido validados y posicionados en la matriz a partir de entrevistas con los directivos del Grupo Renault y con representantes de las partes interesadas del Grupo (colaboradores, clientes, inversores, proveedores, ONG, medios de comunicación, representantes del medio ambiente y de las generaciones futuras), así como con especialistas de la RSC.

Aunque todos estos retos son importantes para la empresa y su relación con su ecosistema, el verdadero valor, pero también la dificultad de este ejercicio de pertinencia reside en que el análisis mantenga un carácter discriminante. Efectivamente, se trata de aportar respuestas ordenadas por prioridades y correctamente dimensionadas en función de la importancia de los retos incluidos en el mapa.

El mapa revela 5 desafíos cruciales (casilla superior derecha) y 15 desafíos importantes (las tres casillas situadas alrededor dela casilla de desafíos cruciales):



El anexo 2.5.1. contiene un cuadro que detalla el contenido de cada desafío.

2.1.6 Plan de vigilancia

De acuerdo con la ley n° 2017-399 del 27 de marzo de 2017 «relativa al deber de vigilancia de las sociedades matrices y de las empresas ordenantes», el Grupo Renault elabora y aplica un plan de vigilancia que incluye las medidas de vigilancia razonable adecuadas para identificar los riesgos y a prevenir los atentados graves contra los derechos humanos y las libertades fundamentales, la salud y seguridad de las personas y del medio ambiente, resultantes de su actividad y de la de sus filiales o de sociedades que controla directa o indirectamente en el sentido del punto II del artículo L. 233-16 del Código de Comercio.

Estas medidas también se aplican a las actividades de los subcontratistas o proveedores con los cuales se mantiene una relación mercantil estable, cuando dichas actividades están ligadas a esa relación.

La elaboración del plan de vigilancia del Grupo ha sido posible gracias a una estrecha colaboración en la que han participado concretamente las Direcciones corporativas de Recursos Humanos, Responsabilidad Social Corporativa, Prevención y Protección, Ética y Cumplimiento, Compras, Salud, Seguridad y Medio Ambiente, Control Interno, y del Plan de Medio Ambiente.

Cuadro de correspondencia de las medidas de vigilancia razonable

	Resultante de las actividades de la Sociedad y de las sociedades controladas directa o indirectamente por esta en el sentido del artículo L. 233-16	**Resultante de actividades de subcontratistas o proveedores con quienes se mantiene una relación mercantil estable, cuando dichas actividades están vinculadas con esa relación.**
1) Un mapa de riesgos destinada a su identificación, análisis y jerarquización	DV1a Secciones 2.1.6 siguiente, 2.2.2.2.E, 2.3.1.4 y 2.3.1.5	DV1b Secciones 2.1.6 siguiente y 2.4.2.4
2) Procedimientos de evaluación periódica de la situación de las filiales, los subcontratistas o proveedores con quienes se mantiene una relación mercantil estable, con respecto al mapa de riesgos	DV2a Secciones 2.2.2.2.E, 2.3.1.4 y 2.3.1.5	DV2b Sección 2.4.2.4
3) Acciones adecuadas de atenuación de los riesgos o prevención de los atentados graves	DV3a Secciones 2.2.2.2.E, 2.3.1.4 y 2.3.1.5	DV3b Secciones 2.4.2.1, 2.4.2.2 y 2.4.2.4
4) Un mecanismo de alerta y recopilación de avisos relativos a la existencia o realización de riesgos, establecido en concertación con las organizaciones sindicales representativas en la sociedad	DV4 - Ver siguiente Sección 2.1.6 siguiente	Sección 2.4.2.2
5) Un dispositivo de seguimiento de las medidas implantadas y de evaluación de su eficacia	DV5a Secciones 2.2.2.2.E y 2.3.1.4	DV5b Sección 2.4.2.6

El Grupo Renault despliega medidas de vigilancia razonable principalmente a través del acuerdo-marco mundial de responsabilidad social, corporativa y medioambiental del 2 de julio de 2013, negociado y firmado con el Comité de Grupo y con IndustriALL Global Union (acuerdo marco). El acuerdo marco da continuidad a la Declaración de derechos sociales fundamentales del Grupo Renault del 12 de octubre de 2004, y la enriquece. Sin ser exclusivo, constituye por tanto uno de los marcos de referencia para la implantación y seguimiento de las medidas de vigilancia razonable de la ley del 27 de marzo de 2017.

El avance de los trabajos se expone periódicamente en el Comité de ética y conformidad (CEC).

Mapa de los riesgos identificados por la ley sobre el deber de vigilancia DV1a

El Grupo Renault ha optado por diferenciar los riesgos derivados de sus actividades y los riesgos resultantes de las actividades de sus proveedores y subcontratistas.

Dentro de las tres grandes categorías de riesgos enunciadas por la ley, el Grupo ha identificado varios macrorriesgos en relación con sus actividades:

- derechos humanos y libertades fundamentales (ver 2.3.1.4):
  - discriminaciones en materia de empleo y profesión,
  - ataques contra la libertad de asociación y el no reconocimiento efectivo del derecho a la negociación;
- salud y seguridad de las personas (ver 2.3.1.5):
  - accidentes laborales (frecuencia y gravedad),
  - enfermedades profesionales;
- medio ambiente (ver 2.2.2.2.E):
  - utilización del agua,
  - emisiones contaminantes al agua y al medio natural,
  - producción de residuos y su gestión en infraestructuras adecuadas, en especial los residuos peligrosos,
  - contaminación de los suelos y las aguas subterráneas,
  - contaminación del aire vinculada a la utilización de productos químicos o de procesos generadores de contaminantes atmosféricos,
  - cambio climático.

DV1b

Por lo que se refiere a los riesgos correspondientes a los proveedores y subcontratistas, el Grupo ha distinguido dos macrorriesgos: los vinculados a las familias de compras (de piezas y servicios) y los vinculados al país (ver 2.4.2.4).

Mecanismo de alerta profesional DV4

El plan de vigilancia incluye un mecanismo de alerta y recopilación de avisos relativos a la existencia o realización de riesgos, establecido en concertación con las organizaciones sindicales representativas en la sociedad.

En este marco, el Grupo ha desplegado un sistema de alerta profesional abierto a los empleados. El Grupo también ha optado por abrir la alerta a los empleados externos y ocasionales, así como a los proveedores y subcontratistas con los cuales se mantiene una relación comercial estable, cuando dichas actividades están ligadas a esa relación.

El sistema permite a los proveedores y subcontratistas alertar en caso de riesgos relativos a ataques graves a los derechos humanos, las libertades fundamentales, la salud y la seguridad de las personas así como el medio ambiente, de acuerdo con los leyes y normativas vigentes. Lo gestiona un prestatario externo y es accesible a través de Internet o por línea telefónica multilingüe. Garantiza la confidencialidad de los contactos y permite el anonimato de la persona que da la alerta, sin perjuicio de las disposiciones de la ley local.

Cada alerta es estudiada por el Director de ética o por el Corresponsal de Ética, según sea el caso. Una vez al año, el Director de ética presenta al Comité de ética y conformidad (CEC) y al Comité de auditoría, riesgos y ética (CARE) un informe detallado que contiene las estadísticas relativas a las alertas profesionales.

2.1.7 Declaración de Rendimiento extrafinanciero

2.1.7.1 Metodología del informe de rendimiento extrafinanciero

Contexto normativo

De acuerdo con la ordenanza n° 2017-1180 del 19 de julio de 2017 y con el decreto n° 2017-1265 del 9 de agosto de 2017, el Grupo Renault implanta la Declaración de Rendimiento Extrafinanciero («DPEF»). Estas nuevas disposiciones sustituyen al dispositivo «Grenelle 2» y llevan a presentar información sobre las temáticas correspondientes a los principales riesgos extrafinancieros del Grupo.

La identificación de los principales riesgos sociales, corporativos y medioambientales del Grupo Renault se basa en reglamentos y normas de referencia internacionales –como la INERIS y el GRI *(Global Reporting Initiative)*– así como en mapas internos (principales riesgos del Grupo, riesgos de corrupción de acuerdo con las disposiciones de la ley Sapin II, riesgos incluidos en el plan de vigilancia y también retos identificados en la matriz de pertinencia de desarrollo sostenible).

Proceso de identificación de los principales riesgos extrafinancieros

La identificación y síntesis de los principales riesgos a la luz de las expectativas de la DPEF se ha llevado a cabo de forma colaborativa, bajo la supervisión de las Direcciones de RSC y de gestión de riesgos, con los representantes de varios departamentos y los responsables encargados de los temas incluidos en el ámbito de la declaración del rendimiento extrafinanciero, y en especial de:

- medio ambiente;
- recursos humanos;
- relaciones sociales internacionales;
- compras y relaciones con los proveedores y subcontratistas;
- salud, seguridad y medio ambiente (HSE);
- informática;
- seguridad vial;
- desarrollo de nuevos servicios y productos;
- fiscalidad;
- asuntos jurídicos;
- ética y cumplimiento.

El Grupo Renault también ha tenido en cuenta los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas y las prácticas de aplicación identificadas en su sector.

Además, el Grupo ha tomado en cuenta la información detallada en el punto III. del artículo L. 225-102-1 del Código de Comercio. Ciertas temáticas no se han identificado como riesgos importantes pertinentes a la luz de las actividades del Grupo y de las expectativas conocidas de sus grupos de interés, concretamente las relativas a la alimentación (desperdicio de alimentos, lucha contra la inseguridad alimentaria, respeto del bienestar animal y una alimentación responsable, equitativa y sostenible).

El Comité Ejecutivo del Grupo (CEG) y el Comité de Auditoría, Riesgos y Ética (CARE) del Consejo de Administración han revisado esta lista de riesgos.

Principios de comunicación

Estos trabajos han permitido identificar la lista de los 29 riesgos extrafinancieros principales correspondientes a los cinco ámbitos siguientes:

- social;
- corporativo;
- medioambiental;
- derechos humanos;
- lucha contra la corrupción y la evasión fiscal.

Para cada uno de estos riesgos, se han determinado políticas, procedimientos y también el resultado de esos procedimientos, así como indicadores de desempeño.

Los 29 riesgos principales se han clasificado en tres categorías, siendo E los principales riesgos medioambientales, S los riesgos sociales y corporativos y G los relativos a la gobernanza, y se han considerado a la luz de los desafíos de la matriz de pertinencia (ver tabla siguiente 2.1.7.2).

Proceso de recopilación de datos

Cada indicador tiene asociado un piloto, por lo general un experto de la profesión, que ha recopilado, comprobado y consolidado los datos de su perímetro de informe.

A continuación, el responsable de la producción del indicador hace una primera validación de los indicadores en el marco de su actividad, y el director de la entidad en cuestión hace una segunda validación.

La Dirección de RSC del Grupo Renault consolida todos los datos.

Perímetro de informe

El perímetro objetivo de la DPEF es el del informe financiero consolidado del Grupo Renault (ver 4.2.6, nota 31 del anexo a las cuentas consolidadas) es decir o bien Renault SA, o bien sus filiales y las entidades controladas (en el sentido del artículo L. 233-16 del Código de Comercio). Cuando un indicador no cubre todo el perímetro completo, se proporcionan aclaraciones junto con el indicador.

AVTOVAZ está incluido en el perímetro de informe RSC, pero los diversos indicadores se integrarán en el Documento de referencia de forma progresiva de aquí al final del plan estratégico *Drive the Future* (2017-2022).

Datos veraces y comprobables

Desde 1999, el Grupo Renault dispone la auditoría voluntaria de una selección de los impactos medioambientales de sus principales plantas industriales, terciarias y logísticas por uno de sus Auditores con un nivel de seguridad equivalente al de los datos financieros (nivel de aseguramiento razonable en el sentido de la norma ISAE 3000 de la IFAC en materia de comprobación extrafinanciera). Los indicadores cubiertos por el aseguramiento razonable se publican en el anexo 2.5.6.

De acuerdo con la ordenanza n° 2017-1180 del 19 de julio de 2017 relativa a la publicación de información no financiera por ciertas grandes empresas y ciertos grupos de empresas, modificada sucesivamente por la ley n° 2018-771 del 5 de septiembre de 2018, la ley n° 2018-898 del 23 de octubre de 2018 y la ley n° 2018-938 del 30 de octubre de 2018, del decreto n°2017-1265 del 9 de agosto de 2017 de aplicación de la ordenanza n°2017-1180 del 19 de julio de 2017 y de la orden del 14 de septiembre de 2018 que modifica la orden del 13 de mayo de 2013, el Grupo ha designado a un organismo tercero independiente (OTI) para la auditoría del cumplimiento de la DPEF y de la veracidad de la información contenida en la declaración. Esta información se incluye en el informe de gestión de Renault SA.

2.1.7.2 Mapa de riesgos DPEF-B

Datos medioambientales

TEMÁTICA	Riesgo principal	Cobertura de los retos de la matriz de pertinencia	Política	Procedimientos de diligencia razonable	Indicadores de rendimiento	Sección
CAMBIO CLIMÁTICO	**01)** Riesgos físicos (exposición de las plantas a fenómenos climáticos extremos con consecuencias potenciales negativas para las actividades industriales y logísticas, el abastecimiento y las primas de seguro)	• Huella de carbono de los vehículos (ciclo de vida completo) • Gestión de la energía (plantas industriales y logísticas) • Seguridad de las plantas industriales	• Plan de electrificación de la gama *(Drive the Future)* • Plan de Medio Ambiente a medio plazo (2017-2022) • *Renault Green Purchasing Guidelines* • *SE 10 Mandatory Rules* (10 reglas de oro de la seguridad)	• Gama de vehículos eléctricos y ecosistema correspondiente (como la recarga inteligente y la segunda vida de las baterías) • Reducción del consumo y electrificación de las motorizaciones térmicas • Plan de eficiencia energética de los procesos industriales y de logística • Nuevas ofertas de movilidad	• Huella de carbono en CO_2 eq/veh. (obj. -25 % 2010-2022) • Intensidad de carbono y energía de la producción de vehículos (obj. -24 % 2013-2022) • Cuota de energía renovable en las plantas de producción (obj. 20 % en 2020) • Emisiones de CO_2 correspondientes a la logística por veh.km (obj. -6 % 2016-2022) • Emisiones de CO_2 del depósito a la rueda para los vehículos particulares y utilitarios en gCO_2/km (obj. -25 % 2010-2022)	2.2.2.2.D 2.2.2.3.A
	02) Riesgos ligados a la transición a una economía baja en carbono (inadecuación de la oferta de productos/servicios respecto a las expectativas de los mercados, pérdida de competitividad de los productos, incremento de los costes de producción)					
	03) Impacto de la evolución de los requisitos reglamentarios y normativos relativos a los rendimientos medioambientales de los vehículos y/o de los procesos industriales y más en general, a los objetivos de reducción de las emisiones de gases de emisiones de gases de efecto invernadero					

TEMÁTICA	Riesgo principal	Cobertura de los retos de la matriz de pertinencia	Política	Procedimientos de diligencia razonable	Indicadores de rendimiento	Sección
	definidos en el marco del acuerdo COP 21 aplicado al sector del automóvil					

TEMÁTICA	Riesgo principal	Cobertura de los retos de la matriz de pertinencia	Política	Procedimientos de diligencia razonable	Indicadores de rendimiento	Sección
IMPACTOS SOBRE LA SALUD	**04)** Impactos sobre la salud debidos a sustancias químicas, emisiones o vertidos **05)** Falta de correspondencia entre los desarrollos científicos y técnicos disponibles para reducir los impactos sobre la salud y las actividades del Grupo **06)** Falta de correspondencia entre la oferta de productos/servicios del Grupo y las expectativas de los clientes, usuarios o territorios	• Impacto de los vehículos en la calidad del aire • Impacto de las plantas industriales en la calidad del aire • Salud de los usuarios • Ruido de los vehículos		• Valoración anticipada: previsión y vigilancia activa (ciencia, tecnologías, hipótesis de políticas públicas, normativa, fiscalidad, políticas de restricción/facilitación del tráfico) • Diseño: despliegue de las normas de referencia de Renault y Alliance sobre substancias • Procesos industriales: plan de reducción de los compuestos orgánicos volátiles (COV) • Fase de uso: reducción de las emisiones a través del vehículo eléctrico, las nuevas ofertas de movilidad y el plan de reducción de emisiones de los motores térmico	• Líder en cuota de mercado VE en Europa • Número de sustancias químicas peligrosas en las plantas del Grupo (obj. -20 % 2016-2022) • Emisiones de COV en g/m^2 carrocería montada pintada (obj. -25 % 2013-2022)	2.2.2.3.A 2.2.2.3.B 2.2.2.3.C
ESCASEZ DE RECURSOS	**07)** Restricciones o incluso falta de acceso a los recursos por motivos asociados un desequilibrio entre la oferta y la demanda (lógica de mercado: subida o volatilidad de los precios), a un problema de suministro o a motivos geopolíticos (ej.: materias primas, agua) **08)** Gestión de residuos no reciclables o no aprovechables (residuos de producción, vehículos en fin de vida)	• Gestión de recursos y economía circular • Gestión de residuos • Gestión del agua	• Plan de electrificación de la gama *(Drive the Future)* • Plan de Medio Ambiente a medio plazo (2017-2022) • *Renault Green Purchasing Guidelines* • *SE 10 Mandatory Rules* (10 reglas de oro de la seguridad)	• Normas de referencia de diseño ecológico aplicadas a los vehículos y baterías: utilización frugal de los materiales escasos, integración de materiales reciclados, predisposición para el fin de vida, evitación del recurso a minerales localizados en zonas en conflicto, análisis de la criticidad de las materias primas. • Desarrollo de proyectos de economía circular (nuevas tecnologías, nuevos sectores). • Ampliación de la oferta de pieza reutilizada y recicladas industrialmente • Segunda vida de las baterías y reciclaje de las baterías de VE • Bucles de materias primas cortos • Plan de eficiencia de los procesos industriales para optimizar la gestión de recursos (incluida el agua) y la gestión de residuos	• Indicador de desempeño de economía circular (obj. +100 M€ 2016-2022) • Utilización de plástico reciclado (tonelaje) (obj. +50 % 2013-2022) • Residuos no reciclados en kg por veh. (obj. -25 % 2013-2020) • Captación externa de agua por veh. (obj. -20 % 2013-2020)	2.2.2.3.B 2.2.2.3.D
PROTECCIÓN DE LOS ECOSISTEMAS	**09)** Impactos medioambientales (aire, agua, suelo, residuos) asociados al funcionamiento de las plantas industriales **10)** Daños medioambientales asociados a las contaminaciones accidentales (aire, agua, suelo, residuos) y a fenómenos naturales extremos **11)** Atentados a la biodiversidad	• Impacto de las plantas industriales en la calidad del aire • Seguridad de las plantas industriales • Gestión del agua • Gestión de residuos • Biodiversidad		• Diseño ecológico de los procesos industriales basado en reglas técnicas E&HSE y herramientas y normas de referencia transversales • Mejora continua a través de la ISO 14001 y del sistema de gestión del medio ambiente (incluidas las emisiones de contaminantes atmosféricos, residuos, consumo y calidad de agua, prevención de la contaminación de los suelos) • Prevención y gestión de los riesgos industriales (incendio, explosión), los riesgos naturales (fenómenos climáticos extremos, terremotos, etc.) y de los daños medioambientales asociados (contaminación accidental).	• Certificación ISO 14001 plantas de fabricación (obj. 100 %) • Metales tóxicos en los efluentes líquidos por veh. (obj. -30 % 2016-2020) • ACV: impactos reducidos de generación en generación (ACV publicada)	2.2.2.2.A 2.2.2.2.B

Información social

TEMÁTICA	Riesgo principal	Cobertura de los	Política	Procedimientos de diligencia	Indicadores de rendimiento	Sección

		retos de la matriz de pertinencia		razonable		
SALUD Y SEGURIDAD DEL PERSONAL	**12)** Accidentes laborales (frecuencia y gravedad)	• Salud, seguridad y entorno de trabajo	• Ejecución rigurosa del plan de Salud y Seguridad con el objetivo de que «Toda persona afectada por nuestra actividad vuelva a casa con toda seguridad y en buena salud».	• Gestión de proyectos basada en la seguridad inherente • Evaluaciones de riesgos • Reglas obligatorias y principales exigencias de acuerdo con la hoja de ruta y con un seguimiento estructurado • Creación y aplicación de normas HSE	**12.1)** • Tasa FR1r (con objetivo anual) • Tasa FR2r • G1	2.3.1.5
	13) Enfermedades profesionales				**13.1)** Enfermedades profesionales	
COMPETENCIAS	**14)** Dificultades de retención del talento debido a un atractivo reducido en el mercado laboral o a una elevada tasa de bajas	• Diversidad e igualdad de oportunidades • Gestión de las competencias • Remuneración y beneficios sociales	• *Employer Value Proposition (EVP)*	• Destacar la imagen de Renault como empleador favorito **14a)** Desarrollar la marca de *(Employer Value Proposition)* **14b)** Medidas adoptadas a favor del empleo y la inserción de las personas con discapacidad **14c)** Política de lucha contra las discriminaciones **14d)** Acciones de fomento de la diversidad (ej.: Women@Renault)	**14.1)** Plantilla por género/edad **14.2)** Mujeres en puestos clave **14.3)** Tasa de mujeres directivas **14.4)** Tasa de personas con discapacidad sobre la plantilla total **14.5)** Número de contrataciones (Grupo) **14.6)** Número de despidos (Grupo)	2.3.1.1 2.3.1.2
	15) Falta de competencias necesarias para alcanzar los objetivos del plan a medio plazo, con un posible impacto negativo en los costes de personal, la calidad de los productos y servicios y las capacidades de innovación, producción y distribución de nuestros productos, servicios y soluciones		• Política de gestión de las competencias	• Gestión de las competencias: **15a)** Creación de referencias comparativas de competencias de profesiones **15b)** Creación de una tabla de referencia de competencias transversales **15c)** Despliegue de Learning@Renault y de programas de formación	**15.1)** Tasa de acceso a la formación **15.2)** Número medio de horas de formación por empleado **15.3)** Número de horas de formación (Grupo)	2.3.1.3
ENTORNO DE TRABAJO	**16)** Incumplimiento de las instancias de diálogo social	• Salud, seguridad y entorno de trabajo • Gestión responsable • Diálogo con los grupos de interés	• Acuerdo marco mundial 2013	• Intercambio de información y estrechas relaciones con los RRHH locales • Reuniones periódicas con el Comité de Grupo del Grupo Renault • Sesión *Learning* en local • Memorándum suscrito con los grupos de interés	• Número de reuniones con el Comité de Grupo del Grupo Renault, incluidas tanto las reuniones informativas como de consulta (instancia europea)	2.3.1.4 2.3.1.5
	17) Insatisfacciones relativas a ciertos aspectos de la vida laboral: relaciones laborales, inclusión, conciliación, entorno laboral		• Nuevo acuerdo marco mundial complementario (en curso de negociación)	• Organización del seguimiento del acuerdo marco mundial en curso de negociación • Diálogo social local	• Número de reuniones relativas al acuerdo marco mundial (en 2019)	
• **DERECHOS HUMANOS**	**18)** Discriminación (empleo y profesión) (OIT 111)	• Derechos humanos	• Acuerdo marco mundial 2013	• Igual que lo anterior	• Número de situaciones declaradas irregulares por las organizaciones sindicales	2.3.1.2 2.3.1.4
	19) Brecha salarial (OIT 00)			• Reuniones acuerdos marco mundiales sobre los indicadores específicos correspondientes a estos acuerdos	• Número de situaciones declaradas irregulares por las organizaciones sindicales	

Información social corporativa

TEMÁTICA	Riesgo principal	Cobertura de los retos de la matriz de pertinencia	Política	Procedimientos de diligencia razonable	Indicadores de rendimiento	Sección
DESARROLLO LOCAL	**20)** Adecuación insuficiente de los productos y servicios a los retos de los «territorios sostenibles»	• Seguridad del automóvil • Seguridad de los usuarios de la carretera • Vehículos conectados/ autónomos	• Hojas de ruta para la cartera de soluciones: • VE y ecosistema (almacenamiento de energía…) • Vehículos compartidos (motores térmicos y VE): Renault Mobility, vehículos compartidos en la ciudad (Movin' Paris, Zity) • Movilidad a la carta (taxi eléctrico de tipo Marcel)	• Crear ofertas comerciales personalizadas • Suscribir contratos de asociación específicos • Invertir en empresas emergentes adecuadas (como Alliance Venture)	• Número de VE (incluido TWIZY) vendidos en el mundo (desde 2010) • Cuota de mercado VE en Europa • Número de VE compartidos	2.2.1.2 2.2.3 2.3.4
	21) Contribución insuficiente del Grupo al desarrollo de los territorios donde opera	• Ciudades sostenibles • Mecenazgo • Comunidad y desarrollo local • Diálogo con las partes interesadas • Accesibilidad económica y física a los productos y servicios	• Estrategia de integración local donde Renault tiene plantas industriales	• Identificar socios locales potenciales y firmar contratos con ellos • Ayudar a la instalación de socios cuando no hay ninguno disponible • Apoyar la integración de los procesos Renault a través de nuevos socios locales	• Tasa de integración local por país donde Renault tiene plantas industriales	2.1.5 2.2.1.2 2.3.4 2.4.2.3
SEGURIDAD VIAL	**22)** Utilización inadecuada de los vehículos o equipos por el cliente	• Seguridad del automóvil • Seguridad de los usuarios de la carretera • Vehículos conectados/ autónomos	• Política de Renault en materia de seguridad vial: • Sensibilizar • Prevenir • Corregir • Proteger • Socorrer	• Realizar vídeos tutoriales para explicar el buen uso de las ayudas a la conducción del automóvil • Conceptualizar las modalidades de familiarización con los sistemas autónomos	• Número de vídeos tutoriales sobre las ayudas a la conducción del automóvil	2.2.3
PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES	**23)** Violación de la protección de datos del Grupo, de su personal, sus clientes o de los grupos de interés	• Ciberseguridad y protección de datos	• Política de control de la información (PMI) • Política de seguridad de los sistemas informáticos (PSSI) • Carta informática • Código deontológico informático	• Organización dedicada a la seguridad • Procedimientos operativos y normas procedentes de PMI y de PSSI • Implantación de acciones procedentes del plan marco de seguridad informática • Anexos de seguridad y RGPD incluidos en los contratos con terceros • Informe al Comité de riesgos y de control interno	• Número de incidentes serios al año (registro SOC)	2.4.4

Información sobre la gobernanza

TEMÁTICA	Riesgo principal	Cobertura de los retos de la matriz de pertinencia	Política	Procedimientos de diligencia razonable	Indicadores de rendimiento	Sección
LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN	**24)** Riesgos ligados a la exposición internacional del Grupo **25)** Riesgos ligados a transacciones con terceros (proveedores, intermediarios y clientes) **26)** Riesgos ligados a operaciones con agentes públicos	• Ética de los negocios y cumplimiento • Gobernanza empresarial	• Método: adecuación de las medidas para prevenir todas las formas de corrupción • Refuerzo del programa de lucha contra la corrupción con las ocho medidas siguientes: **1.** Guía de prevención de la corrupción y del tráfico de influencias **2.** Sistema de alerta **3.** Mapa de riesgos de corrupción **4.** Evaluación de los clientes, proveedores e intermediarios **5.** Controles contables **6.** Formación **7.** Medidas disciplinarias **8.** Control interno y evaluación de las medidas	• Implicación de la Dirección General, examen periódico del dispositivo en el Consejo de Administración y en el CARE (Comité de auditoría, riesgos y ética), un Director de ética y de cumplimiento encargado del dispositivo anticorrupción • Despliegue del programa de prevención de la corrupción en Francia y en el extranjero • Evaluación de terceros mediante el procedimiento *Third-Party Integrity Management System (TIM)* y despliegue de las cláusulas contractuales anticorrupción • Refuerzo de la Red Ética (corresponsales de Ética en los países y las direcciones centrales) • Despliegue de un plan de formación en materia de prevención de la corrupción.	• Número de países donde el Grupo ha desplegado el programa de prevención de la corrupción, y concretamente el mapa de riesgos y el dispositivo de alerta • Número de países donde se ha desplegado el proceso *TIM* • Número de corresponsales de Ética • Número de personas formadas en el marco del programa de prevención de la corrupción • Número de alertas emitidas y tratadas	3.4
RELACIONES CON LOS PROVEEDORES Y SUMINISTROS	**27)** Incumplimiento de las políticas de compras responsables del Grupo por los proveedores **28)** Recurso a líneas de suministro sensibles (por motivos laborales, corporativos y/o medioambientales)	• Derechos humanos • Gestión de recursos y economía circular • Relaciones con los proveedores y la red • Ética de los negocios y cumplimiento	• Acuerdo marco mundial • Directrices de Responsabilidad Social y Medioambiental de los proveedores de Renault-Nissan • *Renault Green Purchasing Guidelines* (actualizadas en 2018) • *Renault-Nisan Purchasing Way* (actualizado en 2018)	• Cuestionario en línea de autoevaluación de la RSC por un tercero • Auditorías sobre el terreno por terceros, concretamente sobre una cadena de suministro sensible • Participación activa en las iniciativas de las cadenas de proveedores de cobalto (RMI & RCI)	• % del importe de las compras cuya RSC se ha evaluado • % del importe de las compras cuya evaluación de RSC está a la altura esperada • Número de auditorías sobre el terreno	2.4.2 3.4
LUCHA CONTRA LA EVASIÓN FISCAL	**29)** Incertidumbres relativas a la interpretación de las normativas o del cumplimiento de las obligaciones fiscales de la empresa	• Ética de los negocios y cumplimiento • Gobernanza empresarial	• Gobernanza fiscal del Grupo	• Personas encargadas de aplicar la política fiscal del Grupo en el mundo. • Auditorías fiscales permanentes en Francia y en el mundo		2.4.3

2.1.7.3 Tabla de correspondencia DPEF

Tabla de correspondencia de los requisitos de los artículos L. 225-102-1 y R. 225-105 y siguientes del Código de Comercio (ley del 9 de agosto de 2017)	Pictograma Número	Capítulo	Conforme o explicado
Modelo de negocio de la Sociedad	DPEF-A	Introducción	
Principales riesgos RSC vinculados a la actividad de la Sociedad	DPEF-B	2.1.7.2	
1° DATOS LABORALES			
a) Empleo	**DPEF1**		
Plantilla total	DPEF1a	2.3.1.1.B.a	
Distribución de la plantilla por sexo	DPEF1b	2.3.1.2.A.b	
Distribución de la plantilla por edad	DPEF1c	2.3.1.2.A.d	
Distribución de la plantilla por zona geográfica	DPEF1d	2.3.1.1.B.a	
Contrataciones	DPEF1e	2.3.1.1.B.b	
Despidos	DPEF1f	2.3.1.1.B.c	
Remuneraciones y su evolución	DPEF1g	2.3.1.2.B.c	
b) Organización del trabajo	**DPEF2**		
Organización de la jornada laboral	DPEF2a	2.3.1.4.E	
Absentismo	DPEF2b	2.3.1.4.E	
c) Salud y seguridad	**DPEF3**	2.3.1.5	
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	DPEF3a	2.3.1.5	
Accidentes del trabajo, y concretamente su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales	DPEF3b	2.3.1.5.D	
d) Relaciones laborales	**DPEF4**		
Organización del diálogo social, y concretamente los procedimientos de información y consulta del personal y de negociación con este	DPEF4a	2.3.1.4.A 2.3.1.4.B	
Balance de convenios colectivos, en especial en materia de salud y seguridad en el trabajo	DPEF4b	2.3.1.4.C	Conforme
• Cumplimiento de los convenios colectivos celebrados en la empresa y sus impactos en el rendimiento económico de la empresa y en las condiciones de trabajo de los trabajadores	DPEF4c	2.3.1.4.C	Conforme
e) Formación	**DPEF5**		
Políticas desplegadas en materia de formación, y en especial en materia de protección del medio ambiente	DPEF5	2.3.1.3.A	
f) Igualdad de trato	**DPEF6**		
Medidas tomadas a favor dela igualdad entre mujeres y hombres	DPEF6a	2.3.1.2.A.b 2.3.1.4.A	
Medidas tomadas a favor del empleo y la inserción de personas con discapacidad	DPEF6b	2.3.1.2.A.e 2.3.1.4.A	
Política de lucha contra las discriminaciones	DPEF6c	2.3.1.2.A 2.3.1.4.A	
• Acciones destinadas a luchar contra las discriminaciones y a fomentar la diversidad y las medidas tomadas a favor de las personas con discapacidad	DPEF6d	2.3.1.2.A.e 2.3.1.4.A	Conforme
2° DATOS MEDIOAMBIENTALES			
a) Política general en materia medioambiental	**DPEF7**		
La organización de la Sociedad para tener en cuenta las cuestiones medioambientales y, en su caso, los proyectos de evaluación o certificación en materia de medio ambiente	DPEF7a	2.2.2.2	
Medios dedicados a la prevención de riesgos medioambientales y de contaminaciones	DPEF7b	2.2.2.2.B 2.2.2.2.C	
El importe de las provisiones y garantías para riesgos medioambientales, siempre que esta información no sea susceptible de ocasionar un perjuicio	DPEF7c	Nota 20 sobre los provisiones en el 4.2.6.4.	
b) Contaminación	**DPEF8**		
Medidas de prevención, reducción o reparación de emisiones o vertidos al aire, el agua y el suelo que afecten gravemente al medio ambiente	DPEF8a	2.2.2.3.C 2.2.2.3.D 2.2.2.3.E	
Tiene en cuenta toda forma de contaminación específica de una actividad, y concretamente la contaminación acústica y lumínica	DPEF8b	2.2.2.3.C	
c) Economía circular	**DPEF9**	2.2.2.3.B	Conforme
d) Prevención y gestión de residuos	**DPEF10**	2.2.2.3.B	
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de aprovechamiento y de eliminación de residuos	DPEF10	2.2.2.3.B	
Acciones de lucha contra el desperdicio de alimentos	NA		Temas considerados no pertinentes a la luz de las actividades del Grupo.
• Acciones de lucha contra la inseguridad alimentaria	NA		
• Respeto de una alimentación responsable, equitativa y sostenible	NA		

Tabla de correspondencia de los requisitos de los artículos L. 225-102-1 y R. 225-105 y siguientes del Código de Comercio (ley del 9 de agosto de 2017)	Pictograma Número	Capítulo	Conforme o explicado
e) Utilización sostenible de los recursos	**DPEF11**		
Consumo de agua y abastecimiento de agua en función de las limitaciones locales	DPEF11a	2.2.2.3.D	Conforme
Consumo de materias primas y medidas tomadas para mejorar la eficacia de su utilización	DPEF11b	2.2.2.3.B	
Consumo de energía, medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética y el uso de energías renovables	DPEF11c	2.2.2.3.A	
Utilización de los suelos	DPEF11d	2.2.2.3.E	
f) Cambio climático	**DPEF12**		
Las partidas significativas de emisiones de gases de efecto invernadero debido a la actividad de la Sociedad, y concretamente por el uso de los bienes y servicios que produce	DPEF12a	2.2.2.3.A	Conforme
Medidas tomadas para la adaptación a las consecuencias del cambio climático	DPEF12b	2.2.2.3.A	
Objetivos de reducción fijados voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y medios implantados a tal efecto	DPEF12c	2.2.2.3.A	
g) Protección de la biodiversidad	**DPEF13**		
Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	DPEF13	2.2.2.3.F	
3° INFORMACIÓN CORPORATIVA			
a) Compromisos corporativos a favor del desarrollo sostenible	**DPEF14**		
Impacto de la actividad de la Sociedad en materia de empleo y desarrollo local	DPEF14a	2.2.1.2 2.4.2.3	Conforme
Impacto de la actividad de la Sociedad en las poblaciones vecinas o locales	DPEF14b	2.3.3.1.A	
Relaciones mantenidas con los grupos de interés y modalidades de diálogo con estas	DPEF14c	2.1.5 2.3.3.1	
Acciones de asociación o mecenazgo	DPEF14d	2.3.3.1.B	
b) Subcontratación y proveedores	**DPEF15**		
Toma en cuenta de los retos sociales y medioambientales en la política de compra	DPEF15a	2.4.2	
Tiene en cuenta la responsabilidad social y medioambiental de los proveedores y subcontratistas en la relación con los mismos	DPEF15b	2.4.2	
c) Lealtad de las prácticas	**DPEF16**		
Medidas tomadas a favor de la salud y seguridad de los consumidores	DPEF16a	2.2.2.3.C 2.2.3.1	
Acciones relativas a la lucha contra la corrupción	DPEF16b	3.4.3	
Acciones relativas a la lucha contra la evasión fiscal	DPEF16c	2.4.3	
• Uso de los productos y servicios que produce	DPEF16d		Conforme
4° INFORMACIÓN RELATIVA A LAS ACCIONES A FAVOR DE LOS DERECHOS HUMANOS			
a) Promociones y respecto de las estipulaciones de las convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relativas	**DPEF17**		
Al respeto de la libertad de asociación y del derecho de negociación colectiva	DPEF17a	2.3.1.4.A	
A la eliminación de las discriminaciones en materia de empleo y de profesión	DPEF17b	2.3.1.2	
A la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio	DPEF17c	2.3.1.4.A 2.4.2.4	
A la abolición efectiva del trabajo infantil	DPEF17d	2.3.1.4.A 2.4.2.4	
b) Otras acciones emprendidas a favor de los derechos humanos	**DPEF18**	2.3.1.4.A	

2.2 MOVILIDAD SOSTENIBLE

Nuestra visión: «asegurar una movilidad sostenible para todos, hoy y mañana».

2.2.1 Movilidad evolutiva

El acceso a la movilidad en automóvil sigue siendo una gran aspiración para millones de personas en el mundo, en un momento en que las tecnologías y condiciones en que se utiliza evolucionan con la electrificación de la movilidad, el desarrollo de vehículos conectados y vehículos autónomos, el paso progresivo de una economía de la propiedad a una economía de uso y de servicios.

Estas nuevas formas de movilidad transforman considerablemente los usos, los territorios y las industrias. Los fabricantes automóviles no pueden redefinir y modelar la movilidad del futuro ellos solos. Por ello, la empresa se abre a nuevos actores, procedentes de horizontes muy diversos, que se adueñan del tema: universidades, empresas emergentes, corporaciones locales, instituciones…

El Grupo Renault despliega una estrategia adecuada para comprender, analizar, prever las nuevas movilidades para ofrecer soluciones que respondan a las necesidades actuales y futuras de los usuarios, ya sean conductores o pasajeros.

2.2.1.1 A través de contactos con el mundo académico

Confrontar ideas entre investigadores y profesionales para construir juntos las soluciones tecnológicas y los servicios del futuro, y comprender los actos de compra de los consumidores de mañana: esos son los desafíos que se ha impuesto el Grupo Renault través del apoyo que presta a la investigación en el mundo de la educación.

Apoyo a las instituciones académicas y las cátedras

El Grupo Renault reta su apoyo a las instituciones académicas a través de su compromiso con las cátedras. En la actualidad, apoya a 15 cátedras con la implicación de expertos de Renault en temas de gran valor.

Temática	Socio académico	Socios	Fecha de creación
Connected cars and cybersecurity	Fondation Mines Télécom, Télécom ParisTech	Thalès, Valeo, Wavestone, Nokia	2017
Gestión intercultural	ESCP		2017
Excelencia operativa e innovación de gestión	ESSEC	Orange, Bristol Myers Squibb (BMS), Sanofi, Humanis	2017
Diálogo social y competitividad de las empresas	ESCP	Solvay, Airbus, Sodexo	2016
Logística urbana	École des Mines	La Poste, Ademe, Ayuntamiento de París, grupo Pomona	2016
Robustez, fiabilidad, y rendimiento energético de la propulsión electrificada en el automóvil mediante técnicas de control y observación avanzadas	IRCCYN, Centrale Nantes		2016
Diseño de sistemas urbanos orientados a los usos (Anthropolis)	Institut de recherche technologique SystemX, Centrale Supelec	SNCF, RATP, GDF Suez, ALSTOM	2015
Sistemas de alumbrado embarcados	Institut Supérieur d'Optique, École Supérieure des Techniques Aéronautiques et de Construction Automobile (ESTACA), Strate École de Design	PSA, Valeo automotive lighting	2014
Usos del automóvil entre servicios prestados y propiedad en Japón, Corea y Europa	Fondation France-Japon de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales		2014
Movilidad y calidad de vida en el medio urbano	Université Pierre et Marie Curie	PSA Peugeot Citroën	2013
Teoría y métodos del diseño innovador	Mines ParisTech	Dassault Systèmes, RATP, Thales, Vallourec	Renovada en 2013
Smart mobility	Université Pierre et Marie Curie	Atos Origin	2012
Empresa y pobreza	HEC ParisTech	Danone/Schneider Electric	Renovada en 2015
Modelización de sistemas de control y puerta a punto de motores de combustión interna	École Centrale Nantes	LMS Engineering Innovation	2013
Distribución y servicio para el automóvil	L'École Supérieure des Sciences Commerciales d'Angers (ESSCA)	Nissan France – UCAR	1991

Instituto de movilidad sostenible (IMD)

En 2009 Renault, la Fundación ParisTech y ParisTech han creado una plataforma interdisciplinaria para desarrollar juntos trabajos de investigación sobre el futuro de los transportes y las soluciones de movilidad. Se trata de aportar análisis académicos relativos a las problemáticas relacionadas con la movilidad y los soluciones innovadoras que aportan respuestas a las mismas en todo el mundo, para cerciorarse de que sean aceptables y de su potencial de despliegue a gran escala.

Esta asociación ha dado lugar a una colaboración entre los expertos de Renault, los docentes-investigadores y los estudiantes de ParisTech, con dos objetivos principales:

- fomentar investigaciones sobre el diseño de sistemas de movilidad innovadores, basados en vehículos eléctricos (VE), conectados y autónomos (VA);
- formar directivos y científicos de alto nivel para responder a las necesidades de los industriales del segmento del transporte y a los retos científicos y tecnológicos de la movilidad sostenible.

El gobierno del Instituto se realiza con siete escuelas (Polytechnique/X, Ponts, Mines, Telecom, Artes y Oficios, Chimie Paris, ENSTA) con un líder (Ecole des Ponts) y con la Fondation ParisTech.

El *Institut de la mobilité durable* (Instituto de movilidad sostenible) dirige programas de investigación y desarrolla cursos de formación sobre cuatro grandes temas, que implican a estas siete escuelas y a diez laboratorios de investigación de ParisTech:

- «Eco-sistema de movilidad» y evolución de las prácticas, que en 2017 se ha extendido al continente africano;
- «Modelo de negocio», para prever las consecuencias económicas del vehículo eléctrico y del vehículo autónomo;
- «Visión mundial», para identificar y fomentar las soluciones de movilidad sostenible existentes y en proceso de desarrollo (medio ambiente, energía, materias primas y nuevos ecosistemas industriales).

El eje «Tecnologías disruptivas» se ha suspendido para reposicionarlo en una temática más orientada a los «ecosistemas de las tecnologías», es decir la comprensión de los factores que contribuyen al desarrollo de las tecnologías.

Institut du développement durable et des relations internationales (IDDRI)

Desde hace seis años, Renault es socio del Institut du développement durable et des relations internationales (IDDRI), un grupo de reflexión cuyo objetivo es favorecer la transición al desarrollo sostenible y la prosperidad para todos. Sus trabajos se organizan en torno a cuatro temáticas principales, a saber el clima, la biodiversidad y los ecosistemas, los océanos y el gobierno del desarrollo sostenible.

Este asociación es la ocasión de compartir con todos los actores del ecosistema de la movilidad (fabricantes, proveedores de energía, transporte público, infraestructuras, institucionales) visiones y buenas prácticas, y de crear juntos una dinámica coherente para fomentar la movilidad sostenible a escala mundial.

Institut VeDeCom: vehículo sin carbono comunicante

Renault es uno de los miembros fundadores y donante asociado del instituto VeDeCom, uno de los institutos para la transición energética creados en el marco del Plan de Inversión de Futuro del gobierno francés. Cuenta con el apoyo de la división de competitividad Mov'eo y de varias corporaciones locales (las mancomunidades de la aglomeración de Versailles Grand Parc y de Saint-Quentin- en-Yvelines, y el Consejo departamental de Yvelines).

VeDeCom es un instituto de investigación en común y co-localizada sobre vehículos eléctricos, autónomos y conectados, y sobre el ecosistema de movilidad basado en infraestructuras y servicios que respondan a nuevos usos de movilidad y de energía compartidos. VeDeCoM cuenta con más de 40 miembros de distintos segmentos industriales y de servicios (automóvil, aeronáutica, ingeniería de sistemas, componentes electrónicos, TIC y simulación digital, gestores de infraestructuras y operadores de transporte, de redes digitales y de energía eléctrica), varios organismos de investigación y de enseñanza superior, y entidades territoriales, que han aceptado colaborar en temas de investigación precompetitiva y pre reguladora. Estas investigaciones implican un trabajo multidisciplinario que asocia a físicos y químicos, mecánicos y electrotécnicos, ingenieros electrónicos e informáticos, así como sociólogos, psicólogos, economistas y juristas para estudiar los impactos y la aceptabilidad de los nuevos casos de uso y de los nuevos dispositivos ergonómicos y reglamentarios que hay que desplegar.

VeDeCom se ha prorrogado a la expiración del trienio, y en la actualidad es un actor de referencia reconocido, en especial con respecto a las bases de la movilidad. Renault ha contribuido a las actividades de este Instituto mediante una participación financiera de unos 9,3 millones de euros, dotación que incluye la puesta a disposición de cuatro a seis expertos de forma continua. VeDeCom continuará su crecimiento con más de miembros de todos los sectores relacionados con la movilidad sostenible y Renault mantendrá una inversión anual de 2,5 millones de euros.

2.2.1.2 A través de soluciones innovadoras DPEF14a

Desde 2009, con la divulgación pública de su visión al día de hoy y la aceleración de sus inversiones, el Grupo Renault se mantiene en todo momento a la vanguardia para favorecer la irrupción de la movilidad eléctrica. Apoyándose en su experiencia en este campo, hace retroceder las fronteras de su profesión tradicional y establece relaciones de colaboración que le permiten ir mucho más allá del simple desarrollo, fabricación y comercialización de productos. Para propiciar el despliegue a gran escala de soluciones de movilidad eléctrica, se vuelca concretamente en el desarrollo del ecosistema eléctrico (infraestructuras, segunda vida de las baterías, recarga inteligente, etc.) con socios procedentes de horizontes muy diversos.

A. Propiciar la movilidad eléctrica

La ciudad de mañana será más inteligente y colaborativa, y estará más conectada. La recorrerán vehículos limpios, silenciosos y compartidos. Los vehículos personales compartirán la vía no solo en las ciudades, sino también en zonas rurales, con nuevas formas de servicios basadas en el uso: vehículos de alta ocupación, compartidos o vehículos robotizados.

El vehículo eléctrico es especialmente adecuado para los nuevos servicios de movilidad que se están desarrollando en las ciudades, como por ejemplo los vehículos compartidos y el VTC. Pionero y líder de la movilidad eléctrica en Europa, el Grupo Renault ofrece una gama completa de vehículos eléctricos predispuestos de fábrica para el uso compartido, y capaz responder a las diferentes necesidades de transporte de pasajeros o de mercancías. Estos nuevos servicios de movilidad basada en vehículos eléctricos contribuyen a la descongestión de las ciudades, complementando otros tipos de transporte presentes en la ciudad, como el autobús, el metro o la bicicleta.

Hoy, en Europa, varios servicios de vehículos compartidos operados por socios del Grupo utilizan vehículos eléctricos Renault: por ejemplo, los 650 ZOE en Madrid con Zity, los 500 en París con Moov'in Paris, los 400 en Copenhague con Green Mobility y los 200 TWIZY en Marsella con Totem. Estos vehículos están accesibles en autoservicio y se pueden reservar y abrir de forma muy sencilla, directamente desde un móvil: **Renault ya dispone de la primera flota de vehículos eléctricos compartidos en Europa y a finales de 2018 explotaba más de 5.000 vehículos en este régimen.**

El coche eléctrico ya está conectado por naturaleza: mañana también será autónomo, lo cual aportará fluidez a la circulación en la ciudad. El desarrollo de vehículos y lanzaderas autónomos permitirá reforzar la complementariedad entre modos de transporte y facilitará la intermodalidad.

Renault experimenta junto con socios públicos y privados ZOE autónomos que, con el tiempo, no requerirán ninguna intervención humana: Rouen es la primera metrópolis europea en ponerlos a prueba en la vía pública. Estos ZOE embarcan a varios pasajeros en un circuito definido, para dar servicio a distintos puntos de actividad dentro de un barrio no accesible por transporte público.

B. Convertirse en protagonista de los ecosistemas eléctricos y las energéticas inteligentes

El Grupo Renault ha reafirmado en 2018 su voluntad de **desarrollar un ecosistema eléctrico inteligente a favor de la transición energética y de la movilidad para todos, estableciendo varias relaciones de asociación pública-privada (PP).**

En febrero de 2018, ha anunciado con EEM, Empresa de Electricidade da Madeira, productor, transportista y distribuidor de energía del archipiélago portugués de Madeira, el lanzamiento de un ecosistema eléctrico inteligente en la isla de Porto Santo. El gobierno regional de Madeira ha puesto en marcha un programa innovador, llamado Smart Fossil Free Island, para favorecer la transición energética de la isla. Basado en vehículos eléctricos, baterías en segunda vida, recarga inteligente y recarga reversible, **esta primera «isla inteligente» del mundo** pretende reforzar la independencia energética de la isla y fomentar su producción de energía renovable.

En continuidad con este programa, el Grupo Renault, Morbihan Energie, les Cars Bleus y Enedis han anunciado en septiembre de 2018 la creación de FlexMob'Île, un nuevo proyecto para reducir la huella de carbono y fomentar la independencia energética de Belle-Île-en-Mer.

En octubre pasado, el Grupo Renault ha firmado nuevos acuerdos con tres operadores clave mercado de la energía en Europa: EDF, Total y ENEL. La cooperación con EDF persigue la optimización del autoconsumo, el desarrollo de islas inteligentes y el desarrollo de ofertas de electricidad verde. El Grupo se ha asociado con Total y con la empresa emergente Jedlix para lanzar una aplicación móvil de recarga inteligente de los vehículos eléctricos en Francia. Además, el Grupo Renault y Enel X, filial de ENEL, trabajarán en las sinergias entre ambos grupos para ofrecer soluciones de carga adaptadas a las necesidades de sus respectivos clientes y favorecer con ello la movilidad eléctrica.

C. Desarrollar ofertas y servicios de movilidad con Renault Bank and Services

RCI Bank and Services (participada al 100 % por el Grupo Renault) tiene desde hace tres años la ambición estratégica comprometida de convertirse en un operador de servicios de movilidad.

En 2018, RCI Bank and Services ha seguido desarrollando su oferta de servicios para responder a las nuevas necesidades de movilidad de sus clientes a través de su filial **Renault Mobility** creada en 2015.

Se ha desarrollado una oferta de vehículos compartidos comercializada bajo la marca **Glide**. Ya está disponible en la red Renault de Francia con el nombre de **RCI Mobility**. Cuenta ya con más de 2.800 coches accesibles 24 horas al día y 7 días a la semana gracias a una aplicación móvil, a través de la red Renault, o a través de socios como Ikea. RCI Mobility permite ofrecer a los clientes corporativos, en todos los países donde está presente RCI Bank and Services, soluciones para optimizar la utilización de su parque de vehículos.

En agosto de 2017, RCI Bank and Services ha adquirido **Marcel**, operador de VTC en Île-de-France. Al final de 2018 Marcel contaba con una cartera de 200.000 clientes, con una tasa de satisfacción del 97,5 %. Las ofertas de Marcel, disponibles en B2B y B2C, se han complementado rápidamente con una propuesta de movilidad con conductor eco-responsable. Por lo tanto, en septiembre 2018, Marcel ha lanzado e.co, la primera gama de VTC 100 % eléctrica, económica y ecológica, con un parque de 150 ZOE al final de diciembre de 2018. La gama e.co ya representa cerca del 20 % de las carreras de Marcel en 2018, al cabo de tan solo 4 meses de actividad en el año.

Desde 2017, RCI Bank and Services ofrece asimismo 3 productos dirigidos a los clientes profesionales:

- la plataforma **Karhoo** es una oferta única en el mundo de agregación de ofertas de taxi y VTC para clientes profesionales. Ya permite acceder a más de 228.000 vehículos en el mundo, y aportará nuevos clientes a las flotas inscritas en la plataforma;
- **YusoFleet** ofrece un software de centro de control que permite a las flotas optimizar la asignación de sus conductores mediante algoritmos avanzados. Paralelamente, YusoFleet desarrolla nuevas soluciones innovadoras para ampliar su oferta de movilidad en las áreas de la entrega a domicilio y del *pooling*;
- la solución de pago **COMO Urban Mobility**, creada en colaboración con la empresa emergente luxemburguesa COMO, que permite procesar automáticamente a gran escala los flujos de pagos, los procesos de facturación y la conciliación bancaria, se comercializa desde el mes de febrero de 2018, y los primeros contratos se han firmado en el Reino Unido con Nissan.

Por último, en junio de 2018, RCI Bank and Services ha adquirido una participación mayoritaria del 75 % en **iCabbi**, una sociedad de control de flotas automóviles de taxis y VTC. Fundada en 2010 en Irlanda, desde entonces Cabbi se ha desarrollado en el Reino Unido, Estados Unidos y Canadá. 72.000 taxis y VTC han firmado con iCabbi en todo el mundo. Su algoritmo y su solución *cloud* y flexible son capaces de gestionar 3,5 millones de carreras por semana. Esta toma de participación mayoritaria responde a la ambición de RCI Bank and Services de acompañar a la Alliance en su estrategia de nuevas movilidades.

D. Reflexionar sobre los retos de movilidad en la ciudad sostenible

La ciudad de mañana debe ser innovadora y adaptable, y al mismo tiempo respetuosa con el medio ambiente. Frente al aumento de la población urbana, que de aquí a 2050 representará el 68 % de la población mundial, debe atender numerosos desafíos: desarrollar la movilidad urbana a la vez que se reduce la contaminación, aportar soluciones frente al cambio climático y a la transición ecológica de la sociedad, optimizar la gestión del agua y la energía, mejorar la calidad de vida de los habitantes, contribuir a una sociedad más solidaria, diseñar, construir y renovar edificios, barrios…

Renault contribuye a las reflexiones colectivas sobre los sistemas de movilidad sostenible en la ciudad, y más concretamente sobre los ecosistemas de movilidad. Para ello, el Grupo es miembro del consorcio LaVilleE+ #VilleAgileDurable encabezado por Société Générale para cogestionar la ciudad del futuro para que sea humana, inclusiva y sostenible. LaVilleE+ trabaja en torno a dos ejes: la Concertación y el Impacto, con los grandes promotores de obras públicas y privadas que intervienen en el desarrollo de los territorios. La innovación procede del enfoque holístico del desarrollo de la ciudad, actuando sistemáticamente sobre los cuatro pilares que la constituyen (ciudadanía, movilidad, recursos e inmobiliario), gracias a la experiencia múltiple brindada por un ecosistema de socios.

Renault también apadrina varias cátedras que alimentan esa reflexión, como la cátedra de logística urbana con Mines ParisTech que, desde 2016, se esfuerza por proponer modelos innovadores y sostenibles de logística en la ciudad. Renault también es miembro del proyecto SiMPlify en el marco del WBCSD (Consejo Empresarial Mundial de Desarrollo Sostenible). Este proyecto persigue proponer una serie de indicadores que permitan a las ciudades medir su desempeño de movilidad sostenible, desde un punto de vista tanto económico como medioambiental y social. El proyecto SiMPlify propone acompañar a las ciudades que deseen autoevaluarse para luego mejorar sus sistemas de transporte ya adoptar buenas prácticas.

Renault comparte libremente su pericia en este área, a través de numerosas mesas redondas o seminarios temáticos.

Para llegar más lejos: https://sharedmobility.group.renault.com/fr/

2.2.2 Medio ambiente

2.2.2.1 Los retos ecológicos

Actualmente existe un consenso sobre la amplitud de los desafíos medioambientales y la necesidad urgente de aportar respuestas a los mismos. Estos retos afectarán profundamente a todas las actividades económicas y en especial a la movilidad. Más allá de las expectativas de los grupos de interés en el sector del transporte, la capacidad del Grupo Renault de proponer respuestas innovadoras ofrece asimismo nuevas oportunidades de negocio y palancas de competitividad.

La industria automóvil debe responder a retos medioambientales fundamentales:

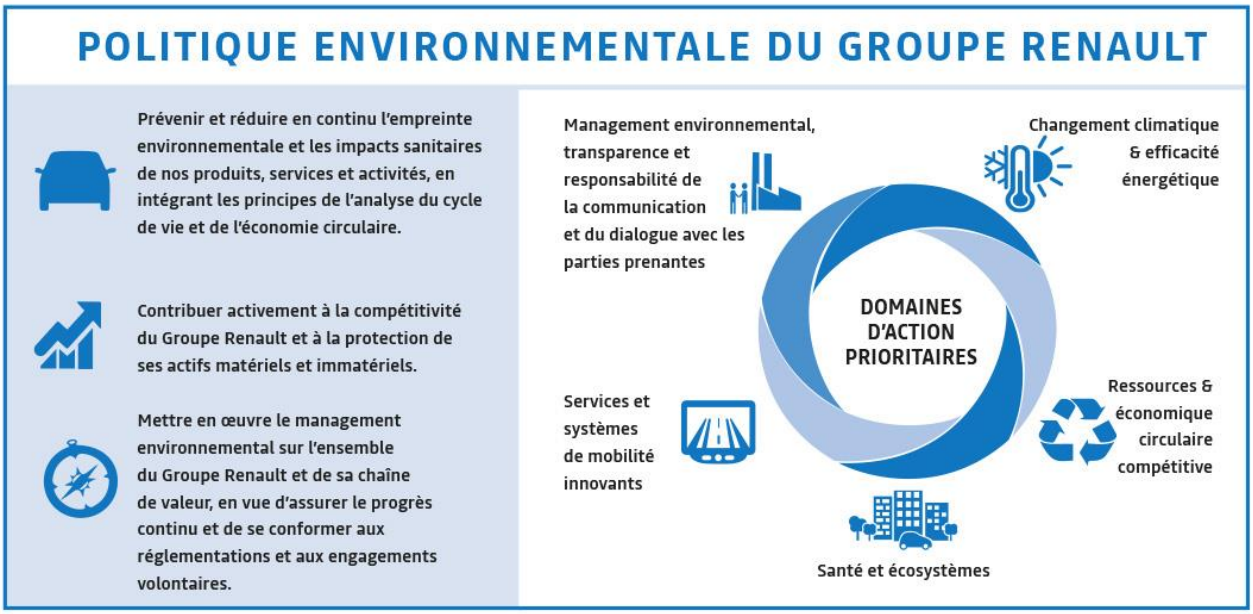
- el cambio climático asociado a las emisiones de gases de efecto invernadero, para las que el acuerdo de París COP 21 ha trazado una ambiciosa trayectoria de reducción;
- los recursos, cuya disponibilidad limitada implica la necesidad de transformar los modos de producción y los usos;
- la salud, preocupación primordial (sobre todo en las ciudades) que impone reducir las emisiones contaminantes.

Para responder a estos desafíos, a principios de 2018 el Grupo Renault ha procedido a la declinación medioambiental de su nuevo plan estratégico. Se apoya en tres palancas de transformación de la movilidad individual, auténticos vectores de competitividad:

- el vehículo eléctrico y los servicios prestados por las baterías al sector energético, concretamente gracias a su utilización en segunda vida y a los sistemas de recarga inteligentes que permitirán acelerar la transición a energías renovables;
- la economía circular, para la cual el Grupo se puede apoyar en un ecosistema industrial completo de reciclaje y de refabricación y que para los materiales más estratégicos o críticos constituye tanto una respuesta al desafío medioambiental como una ventaja económica;
- los nuevos servicios de movilidad eléctrica, que se inscriben plenamente en los planes urbanos de desplazamiento destinados a reducir la congestión y mejorar la calidad del aire y la eficiencia de utilización de los recursos.

El Grupo se compromete a reducir de generación en generación los impactos medioambientales de sus productos a lo largo de todo su ciclo de vida (ver 2.2.2.2) y a seguir, en el marco de su plan estratégico *Drive the Future*, una trayectoria de reducción de su huella de carbono del -25 % en 2022 con respecto a 2010.

Este planteamiento determinado y anticipador no solo es fruto del compromiso histórico de Renault a favor de un desarrollo sostenible a beneficio del mayor número de personas. La eficiencia medioambiental también tiene implicaciones financieras cada vez más significativas constituye un factor de competitividad para la empresa, como demuestra el segundo eje de la Política Medioambiental del Grupo Renault aprobada en 2013 por su Presidente-Director General.



2.2.2.2 Gestión medioambiental transversal para toda la empresa DPEF7a

Objetivos medioambientales		Objetivo	Plazo de ejecución	Situación al final de 2018
Producto	Reducir los impactos de generación en generación sobre la base del análisis del ciclo de vida	2005	Continuo	Nuevo DUSTER vs DUSTER: reducción del 3 % al 7 % dependiendo de los impactos.
Producto	Publicar en el sitio web groupe.renault.com los análisis del ciclo de vida de cada nuevo modelo comercializado en Europa junto con su revisión crítica por un perito independiente	2016	Continuo	Publicación de ACV de TWINGO III, MÉGANE IV, SCÉNIC IV, KADJAR, TALISMAN, ESPACE V, FLUENCE Z.E., Nuevo DUSTER
Fabricación	Auditar anualmente el 100 % de las plantas de fabricación y las principales plantas terciarias y logísticas del Grupo Renault (1) en materia de medio ambiente y prevención de riesgos (auditorías internas)	2003	Continuo	100 %
Fabricación	Certificación ISO 14001 del 100 % de las plantas de fabricación del Grupo Renault (1)	2012	Continuo	100 %

(1) Plantas del perímetro consolidado, sin incluir AVTOVAZ, en que el Grupo Renault ha adquirido una participación mayoritaria a final de diciembre de 2016 y cuyo informe medioambiental se está elaborando en este momento.

Desde 1995 Renault ha incluido en su política medioambiental e instaurado la gestión medioambiental en la totalidad de la empresa y del ciclo de vida de sus vehículos, apoyándose en una red de medio ambiente desplegada en todas las plantas y todas las actividades del Grupo en todo el mundo. La revisión de la política medioambiental del Grupo Renault en 2013 ha reafirmado y ampliado este eje de gestión a toda la cadena de valor de la empresa.

La declinación medioambiental del nuevo plan *Drive the Future* por la Dirección de estrategia y del plan de medio ambiente cubre todas las actividades del Grupo Renault y acompaña su estrategia de desarrollo de nuevas ofertas de productos y de servicios: vehículos eléctricos, conectados y autónomos, servicios prestados por la batería a la red eléctrica.

A. Análisis del ciclo de vida (ACV)

Desde 2005, Renault se ha comprometido a reducir los impactos medioambientales de sus vehículos a lo largo de todo su ciclo de vida, de generación en generación. Para asegurar y controlar el cumplimiento de este compromiso, desde 2004 el Grupo Renault mide los impactos medioambientales de sus vehículos a lo largo de todo su ciclo de vida, desde la extracción de las materias primas necesarias para su fabricación hasta el fin de su vida útil. Por lo tanto, se realizan análisis del ciclo de vida (ACV):

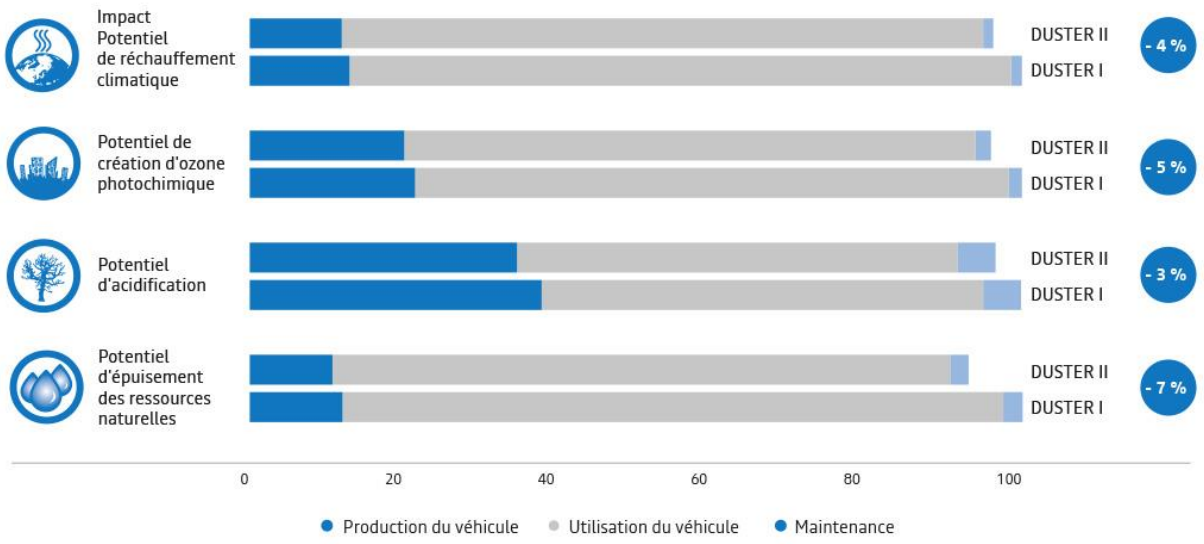
- antes del proceso de diseño de los vehículos, para analizar los impactos y beneficios medioambientales potenciales de las innovaciones tecnológicas;
- después del proceso de diseño, para confirmar y medir la reducción de los impactos medioambientales de una generación de vehículo a otra.

Al final de 2018, se ha procedido al ACV de 23 modelos que representan el 75 % de las ventas mundiales de vehículos particulares de las marcas Renault, Dacia, Alpine y RSM (Renault Samsung Motors). Desde el lanzamiento de TWINGO III en septiembre 2014, todos los nuevos modelos son objeto de un ACV comparativo con respecto a su predecesor. Cada uno de estos ACV se somete a revisión crítica por un perito independiente conforme a las normas ISO 14040 y 14044, que examina tanto la metodología utilizada como todos los cálculos e interpretaciones realizados. Los informes de ACV de los nuevos modelos y su revisión crítica se publican en www.group.renault.com/nos-engagements/.

Para saber más sobre la metodología, consulte el en el anexo 2.5.3.1.

El ACV comparativo del Nuevo DUSTER (2017) con respecto al DUSTER (2010) presentada a continuación pone de manifiesto la reducción de los impactos medioambientales entre las dos generaciones de este modelo.

ACV COMPARATIVO DEL NUEVO DUSTER (2017) Y EL DUSTER (2010)



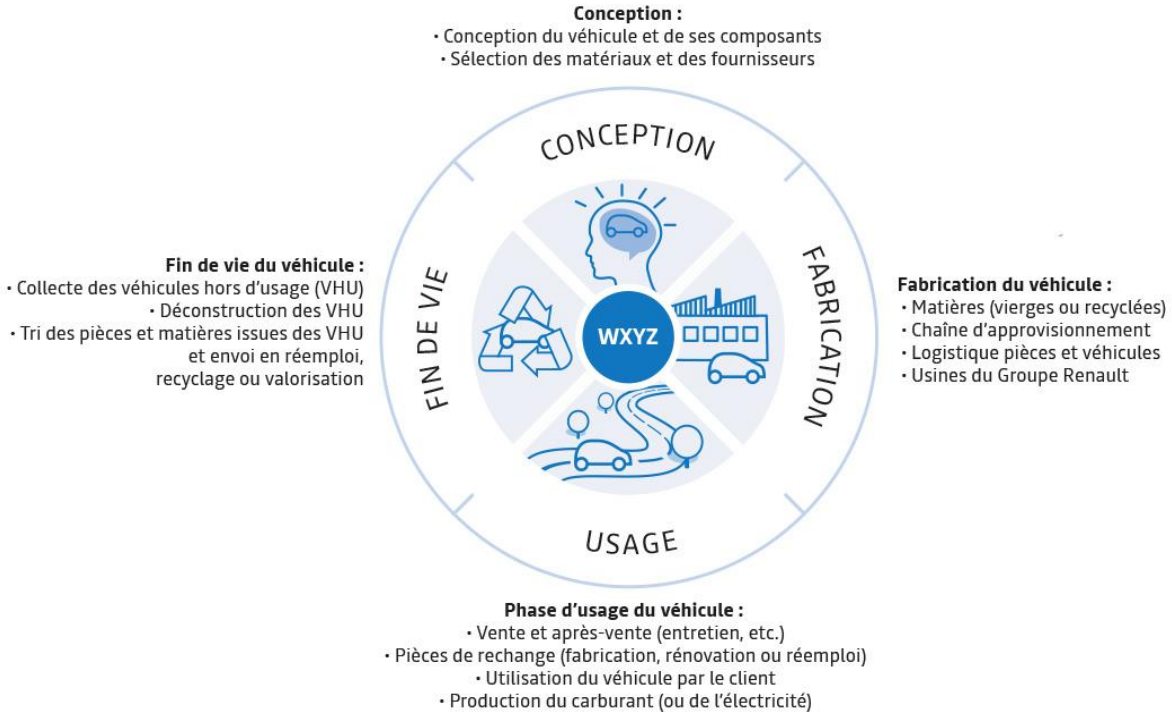
B. Actuar a lo largo de todo el ciclo de vida DPEF7b

Esta sección presenta el Sistema de Gestión Medioambiental (SGM) instaurado por el Grupo Renault en las diversas etapas del ciclo de vida de un vehículo, desde su diseño hasta su reciclaje al final de su vida útil.

Para facilitar su comprensión y su lectura, hemos agrupado esas etapas en cuatro grandes fases:

- diseño,
- fabricación,
- uso, y
- fin de vida.

En esta parte y hasta el apartado 2.2.2.3.F utilizaremos pictogramas como el que presentamos a continuación, para permitir que el lector identifique visualmente a cuál de estas cuatro fases del ciclo de vida se refiere el texto. El tema o el impacto evocado se indica en el centro del pictograma: SGM, CO_2, materias, residuos, agua, aire, suelo, ruido, biodiversidad o retos financieros asociados a las problemáticas medioambientales representadas por el símbolo €.



Diseño ecológico

Para reducir eficazmente los impactos medioambientales en las distintas etapas del ciclo de vida, hay que actuar desde la fase de diseño de los vehículos, es decir cinco años antes de su salida al mercado. La política de Renault consiste en integrar esa preocupación en los procesos de desarrollo normales que estructuran el trabajo de los diseñadores, y también de los proveedores de componentes y materiales.

El diseño ecológico de los vehículos del Grupo Renault persigue concretamente:

- reducir la masa de los vehículos, de los consumos de carburante y de las emisiones contaminantes;
- la posibilidad de reciclar un 85 % de la masa de los vehículos al final de su vida útil y de aprovechar el 95 % de la misma, lo cual exige, concretamente, poder identificar y separar fácilmente los materiales reciclables y las piezas reutilizables en el proceso de desguace;
- la utilización de materiales reciclados, que reduce el consumo de materias primas vírgenes y los impactos medioambientales correspondientes;
- la posibilidad de renovar órganos mecánicos o algunos de sus componentes (*refabricación*) facilitando su desmontaje y la tasación de sus elementos constitutivos;
- la minimización del ruido producido por el vehículo;
- la supresión de las substancias potencialmente tóxicas en los vehículos y en los procesos de fabricación;
- la puesta a disposición de ayudas a la conducción ecológica embarcadas en los vehículos.

Dado que un vehículo consta de un 60 % de piezas compradas, el diseño ecológico se basa en gran medida en la implicación y la cooperación de nuestros proveedores, supervisados por la *Alliance Purchasing Organization*, que se apoya sobre todo en la aplicación de las directrices *Renault Green Purchasing Guidelines* que describen las expectativas en materia medioambiental (ver 2.4.2).

Logística

La gestión del medio ambiente en la logística, implantada en 2010, contempla concretamente la medición y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas al transporte de piezas a nuestras plantas industriales y de vehículos terminados desde nuestras fábricas hasta su lugar de distribución, a través del plan *Logistics ECO2* (ver 2.2.2.3.A).

Además, se implantan bucles logísticos de embalajes reutilizables cuando su impacto económico y medioambiental es positivo, con el fin de reducir la utilización de embalajes de uso único y las cantidades de residuos que generan.

Fabricación

El Grupo Renault ha optado por un funcionamiento descompartimentado. La red de medio ambiente es transversal y pone en relación las profesiones del medio ambiente y los demás procesos de la empresa, pero también a las plantas entre sí para fomentar la difusión de las buenas prácticas y la puesta en común de las competencias.

La red de medio ambiente industrial está formada por más de 230 miembros repartidos en 13 países y 45 plantas y filiales. Cubre las áreas de negocio de la fabricación y todas las plantas industriales de Renault, con excepción, a fecha de hoy, de las plantas de AVTOVAZ (Togliatti e Izhevsk), en las que el Grupo Renault ha adquirido una participación mayoritaria a final de diciembre de 2016. El Grupo ha optado por integrar estas dos plantas de forma progresiva. Las etapas de esta integración se han definido a partir de diagnósticos realizados por las firmas Deloitte y Ernst & Young. Para garantizar la convergencia de los planes de actuación definidos por estos diagnósticos, se ha creado una instancia de gobernanza dedicada, que se reúne con una frecuencia mensual.

La gestión del medio ambiente en las fábricas del Grupo Renault se basa en cinco pilares:

1. Un planteamiento de mejora continua en el marco de la norma ISO 14001

Desde 1995, Renault despliega en sus plantas un planteamiento sistemático de gestión medioambiental y de mejora continua basado en la norma ISO 14001, para reducir sus impactos medioambientales y garantizar el cumplimiento normativo.. Desde 2008, tanto el 100 % de las 30 plantas industriales del Grupo Renault como los nueve principales centros de ingeniería y logística tienen la certificación ISO 14001.

La nueva norma ISO 14001: 2015, publicada el 15 de septiembre de 2015 y que viene a reforzar el nivel de exigencias con respecto a la versión anterior ISO 14001: 2004, se ha desplegado al final de 2018 en todas las plantas del Grupo Renault certificadas conforme a la ISO 14001.

2. Herramientas y normas de referencia transversales

Para garantizar prácticas homogéneas, ejemplares y acordes con la política y los objetivos de la empresa en materia de protección de las personas, los bienes y el medio ambiente, sea cual sea el país de implantación de las fábricas y en especial cuando estas no están sometidas a un marco normativo restrictivo, las Reglas Técnicas del área de E & HSE (energía y salud, seguridad y medio ambiente) definen los requisitos mínimos aplicables a todas las plantas del Grupo (ver el apartado *Diseño ecológico de los procesos industriales* siguiente).

Para la gestión medioambiental y la gestión de los productos químicos, las plantas también pueden recurrir a herramientas normalizadas gestionadas por funciones expertas y puestas a su disposición, como:

- un sistema experto de Ecorriesgos, desplegado a escala mundial y disponible en los principales idiomas del Grupo, que jerarquiza los impactos medioambientales de las actividades y los peligros potenciales en materia de riesgo químico de las instalaciones, para elaborar y priorizar los planes de acción medioambiental de las fábricas;
- un sistema de comunicación de los impactos medioambientales y los consumos energéticos (R2E);
- una base de datos CHEMIS (siglas de *Chemical Information System*) disponible en los principales idiomas del Grupo, para el control de las sustancias peligrosas y la prevención de riesgos químicos. CHEMIS es la herramienta central del proceso de gestión de riesgos químicos del Grupo Renault, que persigue, tanto en materia de salud como de medio ambiente, garantizar la seguridad de la introducción de productos químicos, prevenir los riesgos ligados a sus usos, y adelantarse a las evoluciones tecnológicas y normativas (ver 2.2.2.3.C.b);
- una vigilancia y un seguimiento del cumplimiento de las legislaciones medioambientales nacionales y comunitarias;
- una base documental de estándares y buenas prácticas E & HSE accesible desde cualquier centro del Grupo.

3. Diseño ecológico de los procesos industriales

Cada proyecto industrial es objeto de seguimiento por un jefe de proyecto de energía y salud, seguridad y medio ambiente (E & HSE) que se cerciora de que, en cada hito del proyecto, se tomen en cuenta los requisitos normativos aplicables y las políticas técnicas del Grupo (o las Reglas Técnicas de Área) en materia de protección del medio ambiente, eficiencia energética, de salud industrial y prevención de riesgos de incendio y explosión.

Estas Reglas Técnicas de Área E & HSE se basan en las reglas del arte y el marco regulador o normativo más exigente a nivel internacional (reglamento europeo REACH, Directiva ATEX, legislación francesa sobre las Instalaciones para la protección del medio ambiente, normas americanas de protección contra incendios NFPA…) y actualizadas periódicamente. Adicionalmente a este umbral de requisitos aplicables a todas las plantas del Grupo, se pueden desplegar disrupciones tecnológicas en determinadas plantas o proyectos en función de imperativos u oportunidades ligados al contexto medioambiental local, como ilustran los ejemplos siguientes.

Fábricas de diseño ecológico que respetan el medio ambiente local

Tras la internacionalización del Grupo, durante los últimos años se han implantado nuevas fábricas en los países emergentes, y principalmente en el Norte de África y en Asia, para sacar partido del dinamismo de los mercados locales. El diseño de cada una de estas plantas ha aplicado las buenas prácticas del Grupo y los últimos avances tecnológicos en materia medioambiental, e integrado los imperativos y la sensibilidad específicos del entrono local, identificados desde el principio del proyecto mediante un estudio de impacto.

Las fábricas de Tánger en Marruecos (2012) y de Chennai en India (Renault-Nissan, 2010), dos países en situación de estrés hídrico, despliegan las tecnologías más avanzadas para reciclar íntegramente sus efluentes industriales, y evitar todo vertido de efluentes industriales al medio ambiente y reducir su captación externa de agua al mínimo estricto (ver 2.2.2.3.D). La planta de Tánger también cuenta con una caldera de biomasa alimentada con residuos agrícolas locales (residuos de producción de aceite de oliva y residuos de madera triturada procedente fundamentalmente de los desechos de embalajes de la planta). Con una electricidad de origen 100 % renovable producida localmente por la ONEE, cubre el 91 % de sus necesidades de energía a partir de fuentes renovables, que permiten evitar la emisión de más de 100.000 toneladas de CO_2 al año.

La fábrica inaugurada en febrero de 2016 por Renault y su socio Dongfeng en Wuhan en China también utiliza las últimas tecnologías en materia de eficiencia energética: alumbrado por LED, recuperación de la energía térmica contenida en el aire emitido a la atmósfera, gestión centralizada de los equipos consumidores de energía, etc. Además, recicla el 40 % de sus efluentes industriales para uso interno (saneamientos, riego…) y utiliza pinturas hidrosolubles - es decir cuyo disolvente consiste principalmente en agua.

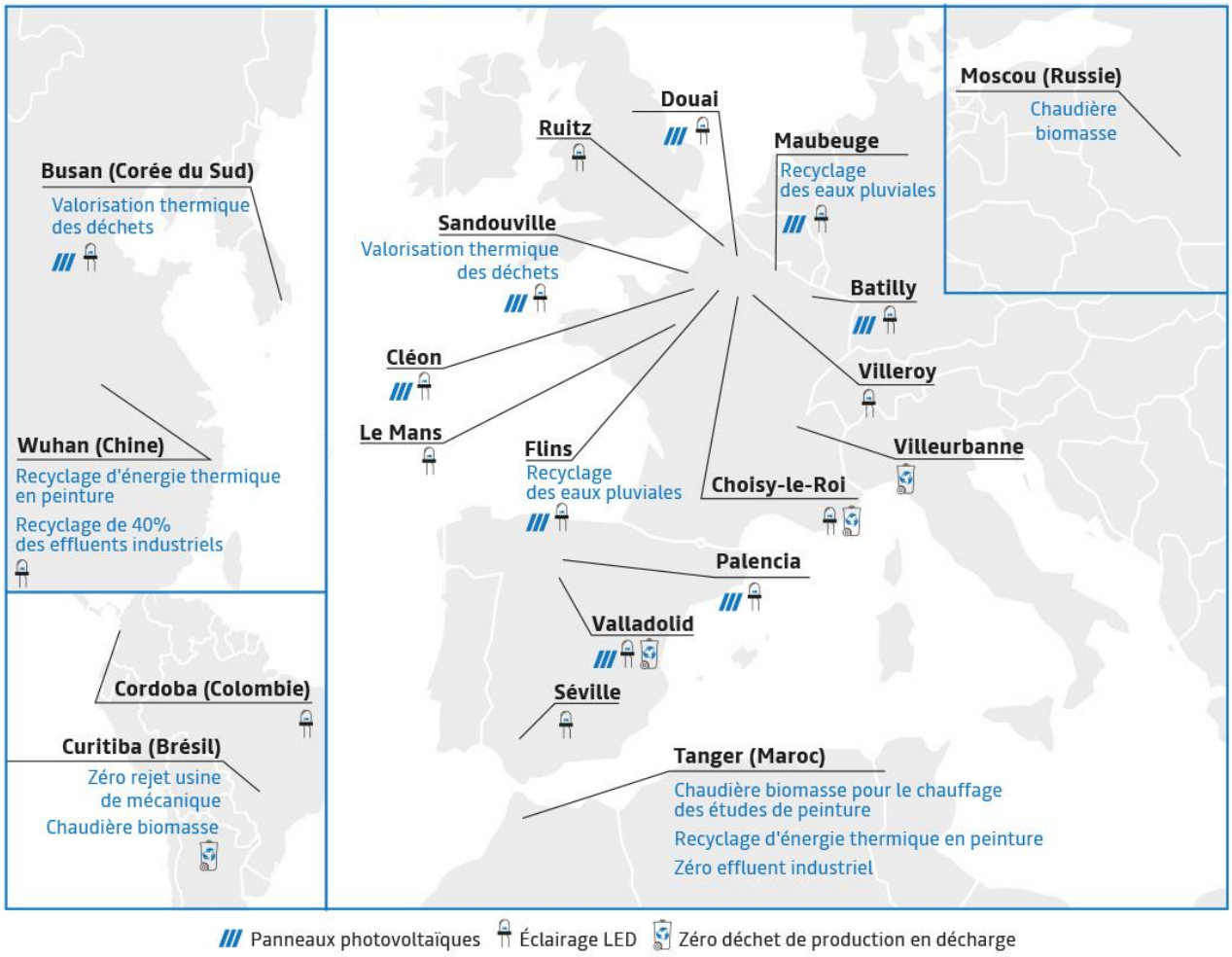
Más allá de las nuevas fábricas, el diseño ecológico de los procesos industriales también puede beneficiar a las instalaciones existentes. Para ello, desde 2015 el Grupo Renault despliega masivamente LED para sustituir todo el alumbrado industrial en varias de sus plantas (ver el mapa siguiente).

La utilización de LED permite una reducción del consumo eléctrico que puede llegar al 65 % en comparación con las tecnologías sustituidas. En el perímetro cubierto en Europa al final de 2018, representa una reducción total del consumo eléctrico evaluada en cerca del 98.000 MWh al año pleno.

4. Anticipación de las evoluciones industriales, normativas y medioambientales

Los planes rectores E & SE, creados en 2002, describen la situación y las perspectivas de evolución de cada planta industrial a un horizonte de 10 años, tomando en cuenta concretamente condicionantes externos como la sensibilidad ecológica del entorno y las futuras obligaciones reglamentarias. Enriquecen el diálogo entre la estrategia industrial, la ingeniería, los contratistas de construcción y las fábricas para garantizar que cada proyecto contribuya a la reducción de los impactos medioambientales de las plantas.

AVANCES MEDIOAMBIENTALES DESTACADOS EN LAS PLANTAS DEL GRUPO



5. Auditorías del terreno

Para controlar tanto la aplicación de los requisitos de la norma ISO 14001 como el respeto de las normas de protección del medio ambiente, las personas y las instalaciones internas de la empresa, desde el final de los años 1990 el Grupo realiza auditorías medioambientales internas en todas sus plantas industriales y en sus principales centros de ingeniería y de logística, adicionales a las auditorías externas realizadas anualmente por un organismo certificador independiente.

Los miembros de la red de medio ambiente (responsables de medio ambiente y especialistas de profesiones) realizan estas auditorías en forma de controles cruzados para propiciar el intercambio de las buenas prácticas entre plantas y estimular la mejora del desempeño medioambiental.

Al final de 2018, la red contaba con 57 auditores de medio ambiente internos, especialmente formados y cualificados en base a la norma ISO 14001 por una parte, y por otra parte a las referencias comparativas de auditoría internas elaboradas a partir de las Reglas Técnicas de las áreas de energía, salud, seguridad y medio ambiente (ver el apartado sobre el *diseño ecológico de los procesos industriales* más adelante).

Venta y posventa

En 2007, Renault Retail Group, distribuidor de las marcas Renault, Dacia, Alpine y Nissan en 13 países europeos, ha implantado un dispositivo de gestión medioambiental.

Un responsable de medio ambiente de RRG se encarga de la formación y animación de una red de corresponsales de medio ambiente en Francia y en Europa. Desarrolla un corpus de buenas prácticas de gestión medioambiental, accesible a través de la red intranet. Además, RRG despliega en Francia (desde 2011) y en Europa (desde 2013) un dispositivo de declaración de los impactos medioambientales de sus centros, cuya síntesis figura en el anexo 2.5.3.4.

A este respecto, Renault también acompaña a su red de concesionarios y de agentes en franquicia. En Francia, la Dirección Comercial (DCF) se encarga de la información y la puesta en común de buenas prácticas durante el Club del área de medio ambiente organizado anualmente en cada Dirección Regional. Los responsables de medio ambiente de RRG participan y contribuyen a estos clubes.

Además, la DCF acompaña a la red y ofrece un panel seleccionado de prestatarios nacionales de recuperación y tratamiento de residuos. Renault financia asimismo el acceso de su red comercial al sitio web Autoeco.com, que permite a los centros realizar un seguimiento de su volumetría de residuos. Por último, Renault es socio del *Conseil national des professions de l'automobile* (CNPA) que, en el marco del «Reto del medio ambiente», brinda ayuda técnica a la red comercial para el despliegue de medidas de protección medioambientales y la búsqueda de ayudas financieras.

Debido al tamaño reducido de los establecimientos comerciales (en comparación con el de las plantas industriales del Grupo), su implicación en un proceso de certificación ISO 14001 es voluntaria, excepto en Corea del Sur, donde la red comercial está integrada en la certificación ISO 14001 de toda la filial Renault Samsung Motors.

Al igual que los productos y piezas utilizados en la fabricación de los vehículos, la composición de los productos utilizados en la red comercial del Grupo y de los recambios y accesorios comercializados en todo el mundo con las distintas marcas del Grupo se somete a un proceso de control riguroso destinado a proteger la salud de los consumidores y los trabajadores que intervienen en el mantenimiento y la reparación de los vehículos, preservar los ecosistemas y garantizar el cumplimiento de las normativas vigentes en los países de comercialización, como el reglamento REACH en Europa (ver 2.2.2.3.C.b).

Por otra parte, Renault ofrece a los propietarios de vehículos de su marca una amplia gama de órganos mecánicos renovados, comercializados con la denominación de «cambio estándar Renault» a un precio inferior al de una pieza nueva, pero que cumplen los mismos requisitos de calidad. Además, la oferta posventa de piezas exteriores (capó, aletas, luces, etc.) de ocasión, recuperadas por la red de desguaces de Indra y seleccionadas por la filial Gaïa, se destina a los clientes cuyos vehículos no son económicamente reparables con piezas nuevas solamente. Estas ofertas se integran en el planteamiento de economía circular implantado por el Grupo Renault para reducir el consumo de recursos naturales y la huella medioambiental de sus productos durante todo su ciclo de vida (ver 2.2.2.3.B).

Utilización de los vehículos

Los análisis del ciclo de vida demuestran que más del 80 % de los gases de efecto invernadero y la mayor parte de los contaminantes atmosféricos emitidos a lo largo del ciclo de vida de un vehículo térmico están vinculados a su fase de utilización (ver 2.2.2.2.A). La primera palanca de **reducción de esas emisiones** es tecnológica, a través de la reducción de las emisiones de los vehículos térmicos y del desarrollo y comercialización de una gama de vehículos eléctricos que no emitan ningún contaminante ni gases de efecto invernadero durante su utilización. Por ello, el Grupo Renault le dedica una parte importante de sus gastos de investigación e ingeniería avanzada, lo cual le permite posicionarse entre los líderes de la industria del automóvil en estas dos áreas.

Sin embargo, el comportamiento de los usuarios de vehículos y el uso que hacen de los mismos son otro yacimiento de progreso considerable. Por ello, Renault se esfuerza por fomentar la conducción ecológica, que permite reducir significativamente la energía consumida y los gases de efecto invernadero emitidos durante la utilización de un vehículo.

Las acciones y resultados de la empresa en materia de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos de los vehículos térmicos, comercialización de una gama de vehículos eléctricos y promoción de la conducción ecológica se exponen más detalladamente en los apartados 2.2.2.3.A *Energía y cambio climático* y 2.2.2.3.C.a *Calidad del aire*.

Fin de vida de los vehículos

En la Unión Europea, desde 2015 la normativa impone el aprovechamiento del 95 % de la masa de los vehículos al final de su vida útil (VFU) y el reciclaje del 85 % de la misma. De acuerdo con el principio de responsabilidad ampliada del productor, los fabricantes de automóviles tienen la responsabilidad de participar en la organización y financiación de este proceso. Fuera de Europa, otros países (Corea, Turquía, Rusia, China) han adoptado normativas similares o se disponen a hacerlo.

Renault contribuye a la organización de la recuperación y tratamiento de vehículos fuera de uso en todos los lugares donde es necesario. Esta contribución adopta diversas formas: tanto la organización de una red propia de centros habilitados de recuperación y tratamiento de VFU, como hace Renault en Francia concretamente, como la participación a un dispositivo colectivo de estructuración de los circuitos de reciclaje de VFU en los que intervienen los fabricantes automóviles, los desguaces y los poderes públicos.

En todos los casos, la recuperación se lleva a cabo sin gastos para el último propietario del vehículo. Por otra parte, a través del sitio web del *Internacional Dismantling Information System* (www.idis2.com) se proporciona información sobre las metodologías de descontaminación, desmontaje y reciclaje a los operadores de reciclaje y a los circuitos de aprovechamiento energético.

En total, los mercados donde Renault contribuye a la recuperación y tratamiento de VFU representan cerca del 55 % de las ventas mundiales del Grupo en 2018.

Además, Renault ha suscrito acuerdos de asociación y contratos comerciales para la recuperación, reparación, segunda vida y reciclaje de baterías de vehículos eléctricos de acuerdo con los requisitos reglamentarios derivados de la responsabilidad ampliada del productor. Renault comercializa la gran mayoría de los vehículos eléctricos con una fórmula de alquiler de la batería (o del vehículo propiamente dicho), del que Renault sigue siendo propietario y gestor. Esta fórmula permite garantizar un control absoluto de la recuperación de las baterías al final de su vida útil y de su reciclaje, que permite asegurar el cumplimiento de las obligaciones reglamentarias del Grupo en esta materia.

Estos actividades se exponen detalladamente el apartado *Recuperar, Separar, Desmontar, Orientar* de la sección 2.2.2.3.B *Recursos y economía circular*.

C. Organización y recursos DPEF7b

Los ejes de la política medioambiental de Renault se debaten y aprueban en el Comité Ejecutivo del Grupo (CEG) a propuesta del Director de la Estrategia y el Plan de Medio Ambiente. La Dirección de la Estrategia y el Plan de Medio Ambiente es responsable de la preparación, despliegue y seguimiento de la aplicación de la política medioambiental en todos los sectores de la empresa. Para ello, se apoya en una red de corresponsales desplegada en todas las funciones de la empresa, así como en las áreas de conocimientos creadas en 2010 en el Grupo, en campos como «energía, medio ambiente y estrategia materias primas», «CO_2 vehículo» y «calidad del aire y sustancias».

Recursos

Renault dedica más de 2.000 millones de euros anuales a la investigación y desarrollo. La mayoría de estos recursos se asigna al desarrollo de nuevos vehículos, etapa indisociable del proceso normalizado de renovación de los productos, durante la cual se integra la mejora de las prestaciones medioambientales. En la fase anterior a los proyectos de vehículos, se invierte unos 200 millones de euros al año en investigación e ingeniería avanzada. Una porción importante de esos gastos se dedica a innovaciones destinadas específicamente a reducir los consumos de carburante y las emisiones de los vehículos, que constituye al mismo tiempo un factor del atractivo de los productos, un imperativo reglamentario, sobre todo en Europa, y un palanca esencial de reducción de la huella medioambiental de Renault.

En el perímetro industrial, Renault invierte entre 25 y 35 millones de euros al año en la renovación y mejora de sus instalaciones en lo tocante a la protección del medio ambiente, protección de las personas y los bienes y de producción y distribución de energía, a los que se suman los costes de funcionamiento correspondientes a dichas actividades.

Por último, a través de su filial Renault Environnement creada en 2008 y presidida por el Director de la Estrategia y el Plan de Medio Ambiente del Grupo, Renault dedica recursos financieros al desarrollo de acuerdos de asociación y a la toma de participaciones en el área del medio ambiente y del desarrollo sostenible.

Competencias y cursos de formación medioambientales

Renault imparte a sus empleados cursos de formación y sensibilización medioambientales adaptados a su puesto y a sus necesidades.

En fábrica, los empleados reciben en su puesto de trabajo formación sobre los aspectos medioambientales, y en especial sobre el riesgo químico (manipulación, almacenamiento, vertidos) y la separación de los residuos. En la mayoría de las fábricas, esta formación se imparte a través de un **dojo** (taller) específico, que incluye la aplicación práctica de la gestión de residuos o los productos químicos en relación con la actividad diaria. Por otra parte, se organizan periódicamente acciones de información y sensibilización sobre la protección del medio ambiente a través de los medios de comunicación internos o las reuniones de equipo semanales.

En las funciones de ingeniería, los empleados tienen acceso a cursos de formación medioambientales relacionados con su actividad, ofrecidos en forma de módulos de formación interna (por ejemplo, formación de los auditores ISO 14001, diseño con vistas al reciclaje) o de formación a cargo de un organismo externo especializado si se trata de una competencia específica. En Francia, los colaboradores de Renault también acceso a cursos de formación de conducción ecológica.

D. Medio ambiente y competitividad

Con frecuencia, el esfuerzo de reducción de los impactos medioambientales se sigue percibiendo como un factor de coste adicional para las empresas. Sin embargo, este análisis es parcial y no toma en cuenta los impactos positivos sobre los costes de explotación, el atractivo de la oferta de productos y servicios, o la diversificación de las fuentes de ingresos.

Reducción de los costes de explotación

En un mercado del automóvil extremadamente competitivo, la contención de los costes de producción de los vehículos es una baza competitiva fundamental.

Los costes asociados al consumo de energía y a la gestión de residuos de las fábricas de Renault representan un gasto de varios cientos de millones de euros al año. Por consiguiente, su optimización representa tanto una palanca de reducción de los impactos medioambientales de las operaciones como una palanca de reducción sensible de los costes de producción. Por ello, el consumo de energía y la gestión de residuos han sido identificados como áreas prioritarias de reducción de los costes de explotación de cara al objetivo del Grupo de realizar un margen de explotación del 5 % o más de forma perenne.

En 2018, las acciones de reducción del consumo de energía desarrolladas en todas las fábricas del Grupo bajo la dirección de un equipo dedicado a nivel central (ver el apartado *Fabricación* del capítulo 2.2.2.3.A *Energía y Cambio climático*) han permitido ahorrar unos 8,6 millones de euros en la factura energética anual.

Por otra parte, la separación y reventa de residuos reciclables, en especial metálicos, han permitido generar una ganancia de cerca de 200 millones de euros en 2018, que incluyen un impacto positivo debido a la subida de precios de las materias primas (estimado en torno al 8 %). Otros residuos más específicos también presentan un potencial considerable de reducción de costes a través de su aprovechamiento. Por ejemplo, el reciclaje de los disolventes usados (ver el apartado *Fabricación* en 2.2.2.3.B) permite rebajar su coste un 30 % con respecto a un disolvente virgen.

Esta dinámica de control de costes también incluye un mayor uso de materiales reciclados así como trabajos de reducción de la exposición a materias primas críticas. Porque el precio del plástico reciclado, por ejemplo, es sensiblemente inferior al del plástico virgen.

El reto de la reducción de la exposición a las materias vírgenes es tanto más importante por cuanto los precios de las principales materias se caracterizan por una tendencia al alzo a largo plazo por una parte, y por una fuerte volatilidad por otra. En un contexto de intensa competencia, estas variaciones poco previsibles solo se trasladan parcialmente al precio de venta de los vehículos. Por lo tanto se traducen en un impacto directo en el resultado de explotación del Grupo (ver 2.2.2.3.B). La instauración de «bucles cortos» de reciclaje de materias primas dentro del propio perímetro de actividad del Grupo (ver el apartado *Reciclar: desarrollar sectores industriales, utilizar materiales reciclados* en 2.2.2.3.B) constituye pues un medio de reducir tanto los costes de compra de materias primas como la exposición del Grupo a la volatilidad de sus precios.

El aumento de las cantidades de materiales reciclados integradas en los vehículos y la generación de bucles cortos de reciclaje (internos y externos) han generado en 2018 un ahorro adicional del orden de 1,4 millones de euros con respecto a los acciones instauradas en 2017. Se ha acometido un trabajo de racionalización de los residuos metálicos generados en las plantas de producción del Grupo para consolidar los flujos de materiales de las principales fundiciones. También cabe señalar que la optimización de la gestión de los recortes de chapa mediante su compactación en lugar de su transporte a granel ha permitido generar una ganancia de 5 euros por vehículo producido en la fábrica de Chennai (India).

Adecuación de los productos y servicios a las expectativas de los mercados

El desarrollo de los vehículos está sujeto a la evolución constante de las normativas, sobre todo en materia de emisiones de CO_2 y de contaminantes. Por otra parte, la sociedad manifiesta una preocupación creciente respecto a la urgencia climática y a los efectos de los productos y procesos industriales sobre la salud. El efecto conjugado de estos dos aspectos puede modificar significativamente la estructura de los mercados: la reducción de la cuota de las motorizaciones diésel en las ventas es buen ejemplo de ello.

En este contexto, para garantizar la adecuación de su oferta de productos y servicios a las expectativas de los mercados, el Grupo elabora hipótesis prospectivas basándose en:

- la recopilación de datos sobre las políticas públicas (normativa, fiscalidad, regulación del tráfico rodado…) por una red mundial de corresponsales;
- colaboraciones con socios externos (organismos especializados, organizaciones no gubernamentales) para prever la evolución de las expectativas de los grupos de interés (clientes, usuarios, territorios);
- la realización de estudios para elaborar un mapa de las iniciativas (locales, nacionales) y analizar sus impactos potenciales en el mercado del automóvil y más en general en el mercado de la movilidad.

Estas evoluciones estructurantes se tienen en cuenta en la estrategia del Grupo y se integran en el plan *Drive the Future* como oportunidades y palancas de competitividad: electrificación de las motorizaciones térmicas, ecosistema del vehículo eléctrico y su batería, nuevos servicios de movilidad.

El consumo de carburante es una de las 10 principales razones de compra de un vehículo Renault, según las encuestas realizadas entre los clientes de los principales mercados de Renault. El voluntarismo de Renault en materia de reducción del consumo de carburante y de las emisiones de CO_2 de sus vehículos actuales, que en 2018 le ha permitido ofrecer una de las gamas de vehículos particulares menos emisoras de Europa (ver 2.2.2.3.A), constituye por tanto una ventaja competitiva importante.

Además, con el desarrollo de nuevas herramientas y servicios que permiten a los clientes controlar su consumo de carburante (ayudas embarcadas y cursos de conducción ecológica, ver el apartado dedicado a la conducción ecológica en 2.2.2.3.A) o prolongar la vida útil del vehículo a un coste competitivo gracias a una oferta de piezas reutilizadas económica y con garantía de calidad (ver el apartado *Reutilizar* en 2.2.2.3.B), Renault persigue no solo reducir su huella medioambiental, sino también fidelizar a sus clientes.

Nuevas áreas de actividad

Su empeño en reducir los impactos medioambientales y al mismo tiempo optimizar los recursos económicos del Grupo ha llevado Renault a explorar áreas de actividad complementarias a su profesión principal y le abre nuevas oportunidades de negocio.

Además de la fábrica de Choisy, especializada en la renovación de órganos mecánicos, que existe desde hace casi 70 años, la creación de la filial Renault Environnement en 2008 se inscribe plenamente en esta dinámica. A través sus filiales, Renault Environnement interviene en las áreas siguientes:

- reciclaje de vehículos fuera de uso (sociedad Indra, filial común con Suez);
- gestión de residuos industriales de las fábricas (sociedad Boone Comenor Metalimpex, filial común con Suez);
- aprovechamiento de las piezas y materiales a través de circuitos de reciclaje, reparación o renovación de baterías de vehículos eléctricos y comercialización de piezas reutilizadas (filial Gaïa).

En 2018, estas tres actividades de Renault Environnement (descritas más detalladamente en 2.2.2.3.B *Recursos y economía circular*) han generado un volumen de negocio de 598 millones de euros, es decir un 20 % más que en 2017. Cada una de estas actividades ha registrado un resultado neto positivo en 2018.

Por otra parte, las actividades de cambio estándar (descritas en el apartado 2.2.2.3.B) han generado un volumen de negocio de más de 115 millones de euros en 2018.

E. Plan de vigilancia (actividades del Grupo)

En el acuerdo marco, el Grupo Renault, conjuntamente con los grupos de interés, ha definido medidas de vigilancia razonable en materia de medio ambiente (ver 2.3.1.4.A). La política medioambiental del Grupo Renault quiere conciliar así las ofertas de productos y servicios con la protección del medio ambiente, desplegar la gestión del medio ambiente en todo el grupo, suprimir o reducir los impactos sobre el medio ambiente y organizar la comunicación medioambiental. Todas estas disposiciones son objeto de un seguimiento anual basado en indicadores realizado conjuntamente por los signatarios del acuerdo marco (ver 2.3.1.4.A).

El plan de vigilancia aplicado a las actividades de los proveedores y subcontratistas se expone en el capítulo 2.4.2 *Reforzar el enfoque de compras responsables en la cadena de suministro*.

Mapa de riesgos DV1a DV2a

En cumplimiento de sus obligaciones derivadas del deber de vigilancia, el Grupo Renault ha identificado los principales factores de riesgo de daños al medio ambiente que pueden afectar a los ecosistemas o a las personas expuestas y que podrían ser resultantes de las actividades del Grupo o de sus proveedores y subcontratistas. De entre estos factores de riesgo principales, se presta especial atención a:

- la utilización del agua (ver 2.2.2.3.D);
- los vertidos contaminantes al agua y al entorno natural (ver 2.2.2.3.D);
- la producción de residuos y su gestión en infraestructuras adecuadas, en especial los residuos peligrosos (ver 2.2.2.3.B);
- la contaminación de los suelos y de las aguas subterráneas (ver 2.2.2.3.E);
- la contaminación del aire ligada a la utilización de productos químicos o de procesos generadores de contaminantes atmosféricos (ver 2.2.2.3.C.a);
- el cambio climático (ver 2.2.2.3.A).

El Grupo ha decidido integrar el cambio climático en su plan de vigilancia, aunque se trate de un tema de índole diferente de los aspectos contemplados por la ley.

En caso necesario, los riesgos se jerarquizan en función de las características locales (sensibilidad de las aguas subterráneas, zona de estrés hídrico, procesos con uso intensivo de productos químicos, etc.) y de las normativas aplicadas por las autoridades locales (ICPE, SEVESO, etc.).

Fabricación

El análisis de las actividades de fabricación, que potencialmente generan los mayores riesgos medioambientales, se lleva a cabo a través del sistema experto informatizado de «Riesgos Ecológicos» que aplica un enfoque tanto cualitativo (sensibilidad, organización, formación, enfoque químico, toxicológico y ecológico) como cuantitativo (ruido, recursos naturales, residuos, emisiones, aguas residuales, productos químicos). El sistema de Riesgos Ecológicos permite evaluar y jerarquizar los riesgos e impactos potenciales generados por las actividades de la planta con una perspectiva de ciclo de vida y de implantación de medidas correctivas para minimizar dichos riesgos.

El mapa de riesgos realizado a través de Riesgos Ecológicos es parte integrante del sistema de gestión del medio ambiente (SGM), certificado ISO 14001, desplegado en cada planta industrial.

Otras actividades

En el caso de las actividades de ingeniería y de ensayo, logística, o almacenamiento de piezas de recambio, los grandes centros que gestionan estas actividades realizan a través del sistema de gestión del medio ambiente un mapa de riesgos similar al descrito anteriormente.

En cuanto a las actividades de venta y posventa controladas por el Grupo, el análisis de riesgos se lleva a cabo en los principales países en el marco del sistema de gestión de la planta, algunas de las cuales tienen la certificación ISO 14001.

Cambio climático

El cambio climático vinculado a las emisiones de gases de efecto invernadero se aborda de forma tanto local (exposición de las plantas a fenómenos climáticos extremos) como global. El grupo ha analizado los retos que plantea, y concretamente las implicaciones del Acuerdo de París COP 21 para el sector del automóvil, y los ha traducido en riesgos y oportunidades para tomarlos en cuenta en la estrategia de la empresa y en su oferta de productos y servicios.

Acciones de prevención de riesgos y de daños graves DV3a

Fabricación

Por lo que se refiere a las actividades de fabricación, con su sistema de gestión del medio ambiente, las fábricas disponen de una organización que permite prevenir los riesgos y los daños medioambientales. Cada año se implantan planes de acción para la mejora continua de los desempeños medioambientales y la reducción de riesgos. La obtención de la certificación ISO 14001 expedida por un organismo externo independiente permite validar el sistema de gestión medioambiental.

Otras actividades

Los grandes centros que gestionan las actividades de ingeniería y ensayo o de logística aplican la misma organización que las plantas industriales. En los demás centros, esta organización no está completamente desplegada, dado que el nivel de riesgo medioambiental es más bajo.

Cambio climático

Los riesgos físicos asociados a sucesos climáticos extremos, cuya frecuencia e intensidad podrían cambiar debido al aumento global de la temperatura, se toman en cuenta en la política de prevención del Grupo del mismo modo que los demás riesgos naturales y los riesgos industriales (ver *Toma en cuenta de los riesgos ligados al cambio climático* en el apartado 2.2.2.3.A y también el capítulo 1.6.1 *Factores de riesgo*, y concretamente *Riesgos ligados a los desastres naturales* y *Riesgos ligados a los accidentes industriales*).

Por otra parte, de acuerdo con los objetivos fijados en el marco del Acuerdo de París COP 21, el Grupo Renault aplica una estrategia de reducción de la huella de carbono de todo el ciclo de vida de sus productos, a través de la reducción de las emisiones de CO_2 de las motorizaciones térmicas, de la extensión del vehículo eléctrico y su ecosistema (en especial la segunda vida y la recarga inteligente de las baterías), el despliegue de nuevos servicios de movilidad, el desarrollo de actividades de economía circular y la mejora continua de la eficiencia energética de la herramienta industrial y la logística.

Dispositivo de seguimiento y evaluación de la eficacia de las medidas desplegadas DV5a

Fabricación

Para las actividades de fabricación, se han previsto varios niveles de control de la aplicación y la eficacia de los planes de acción:

- se ejerce un primer nivel de control interno en cada centro, en el marco del sistema de gestión medioambiental;
- se aplica un segundo nivel de control mediante auditorías anuales realizadas por equipos de uno a cuatro auditores de Renault procedentes de otros centros. Se realizan dos tipos de auditorías internas: las auditorías conforme a la norma ISO 14001, utilizadas por lo general en los centros cuyo SGM tiene menos de tres años, y las auditorías de la norma ISO 14001 llevadas a cabo por un dispositivo de auditoría temática en los centros más maduros, que abarcan los aspectos siguientes: suelo, agua, productos químicos, prevención de riesgos, aire, residuos, transporte de mercancías peligrosas, ruido, energía. Cuando recibe el informe de auditoría, la entidad auditada define un plan de acción para tratar cada no conformidad. El desarrollo y la eficacia del plan de acción se comprueban durante la auditoría anual siguiente;
- por último, se aplica un tercer nivel de control y seguimiento de las medidas desplegadas a través de una auditoría anual externa, realizada por un organismo acreditado independiente en el marco de la obtención del certificado ISO 14001;
- finalmente, los datos medioambientales de cada centro (cantidades de residuos, efluentes y emisiones atmosféricas, consumo de agua y energía) se declaran a través de un sistema común a todo el Grupo. Cada año, estos datos se someten a la auditoría y validación de otro organismo de auditoría independiente.

Otras actividades

Los grandes centros que gestionan las actividades de ingeniería y de ensayo, las actividades de venta y posventa en Europa y en Corea del Sur, y las naves de almacenamiento de piezas de recambio siguen la misma organización que las plantas industriales.

Cambio climático

Un indicador global de reducción de la huella de carbono de todo el ciclo de vida del vehículo permite informar los planes de acción y difundir de forma sintética la contribución del Grupo a la descarbonización del sector del automóvil. El avance de los diversos planes de acción que persiguen ese objetivo de reducción de la huella de carbono se mide a través de indicadores de desempeño cifrados. El indicador de la huella de carbono cubre los desempeños tanto del propio Grupo Renault como de sus proveedores, en especial en relación con las actividades de producción y de logística.

Las emisiones de CO_2 de los vehículos en uso representan una fracción importante de la huella de carbono: su reducción constituye por tanto un reto fundamental para la empresa. Por ello, el Comité Ejecutivo del Grupo procede a su seguimiento periódico (posición respecto a las normativas CAFx).

Los planes de acción, resultados e indicadores correspondientes se presentan en los capítulos 2.2.2.3 *Impactos medioambientales: acciones e indicadores* (secciones A, B, D, C.a, E) y 2.2.2.2 (tabla de objetivos medioambientales: auditorías internas y certificaciones ISO 14001).

2.2.2.3 Impactos medioambientales: acciones e indicadores

A. Energía y cambio climático DPEF11c DPEF12a DPEF12b DPEF12c

Objetivos medioambientales		Objetivo	Plazo de ejecución	Situación al final de 2018
Todos los sectores	**Reducir la huella de carbono [1] de los vehículos del Grupo Renault vendidos en todo el mundo una media del 25 % en 2022 con respecto a 2010**	**2017**	**2022**	**-17,9 % (con respecto a 2010)**
Producto	Mundo: reducir un 25 % las emisiones de CO_2 «del depósito a la rueda» de las gamas VP y VU entre 2010 y 2022, para alcanzar los objetivos de reducción de la huella de carbono del Grupo y cumplir los requisitos reglamentarios en los mercados correspondientes.	2017	2022	-14,9 % (con respecto a 2010)
Fabricación	Reducir la intensidad de carbono[2] y energética[3] de las plantas del perímetro medioambiental consolidado del Grupo Renault una media del 3 % anual entre 2013[4] y 2022 (es decir reducción del 24 % en el periodo).	2016	2022	Reducción de la intensidad de carbono del -3,3 % (con respecto a 2017, es decir -22,9 % desde 2013) Aumento de la intensidad energética del 1,9 % (con respecto a 2017, es decir -14,6 % desde 2013)
Fabricación	Alcanzar una cuota de energías renovables (directas e indirectas) del 20 % en las plantas del perímetro medioambiental consolidado del Grupo Renault [5].	2008	2020	18,8 % en 2018
Logística	Reducir las emisiones de CO_2 generadas por las actividades logísticas [6] un 6 % entre 2016 y 2022 (-1 % al año en promedio).	2016	2022	-3,0 % (con respecto a 2016)

f(1) Ver definición, perímetro y modo de cálculo de la huella de carbono del Grupo Renault en el anexo 2.5.3.1. Los principales cambios metodológicos introducidos entre los periodos 2010-2016 y 2016-2022 afectan a la integración de las emisiones de gases de efecto invernadero de la red comercial Renault Retail Group en el perímetro de contabilización, y a la normalización de las emisiones de CO_2 durante la utilización de los vehículos según el nuevo procedimiento de homologación WLTP para el periodo 2016-2022 en lugar del ciclo NEDC utilizado en el periodo 2010-2016. No obstante, la tasa de reducción de la huella de carbono entre 2010 y 2022 se entiende a perímetro y modo de cálculo constantes.

(2) Emisiones directas e indirectas ligadas al consumo de energía de las plantas del Grupo Renault (excepto AVTOVAZ, en cuyo capital ha adquirido Renault una participación mayoritaria al final de diciembre de 2016 y cuyo procedimiento de declaración medioambiental está en curso de elaboración) divididas por el número total de vehículos producidos (perímetro y modo de cálculo: ver categorías alcance 1 y alcance 2 de la tabla de categorías de la huella de carbono Renault en 2.5.3.1).

(3) Consumo de energía de las plantas del Grupo Renault (excepto AVTOVAZ) dividido por el número total de vehículos producidos, ver gráfico en la sección «Fabricación» más adelante.

(4) Tras la ampliación del perímetro de declaración de las emisiones de gases de efecto invernadero directas e indirectas en 2012 (emisiones directas ligadas a las instalaciones fijas de climatización) y 2013 (emisiones indirectas ligadas a la energía térmica comprada), se fija 2013 como año de referencia del objetivo de reducción de estas emisiones, y no 2010, que es el año de referencia para el objetivo de la huella de carbono.

(5) El perímetro de declaración medioambiental consolidado incluye todas las plantas enumeradas en el tabla «indicadores medioambientales de las plantas 2018» en el apartado 2.5.3.3, es decir todas las plantas de fabricación y los principales centros logísticos, terciarios y de ingeniería del Grupo Renault, excluidos los establecimientos de la red comercial RRG que se incluyen en una declaración específica expuesta en el anexo 2.5.3.4.

(6) Emisiones brutas (sin corrección de los efectos de mix geográfico y de mix de modelos) medias en kg CO_2/km por vehículo producido generadas por las actividades de transporte aguas arriba (transporte de las piezas destinadas a las plantas de producción del Grupo) y aguas abajo (transporte de los vehículos nuevos), excepto AVTOVAZ en cuyo capital ha adquirido Renault una participación mayoritaria al final de diciembre de 2016 y cuyo procedimiento de declaración medioambiental se halla en curso de elaboración.

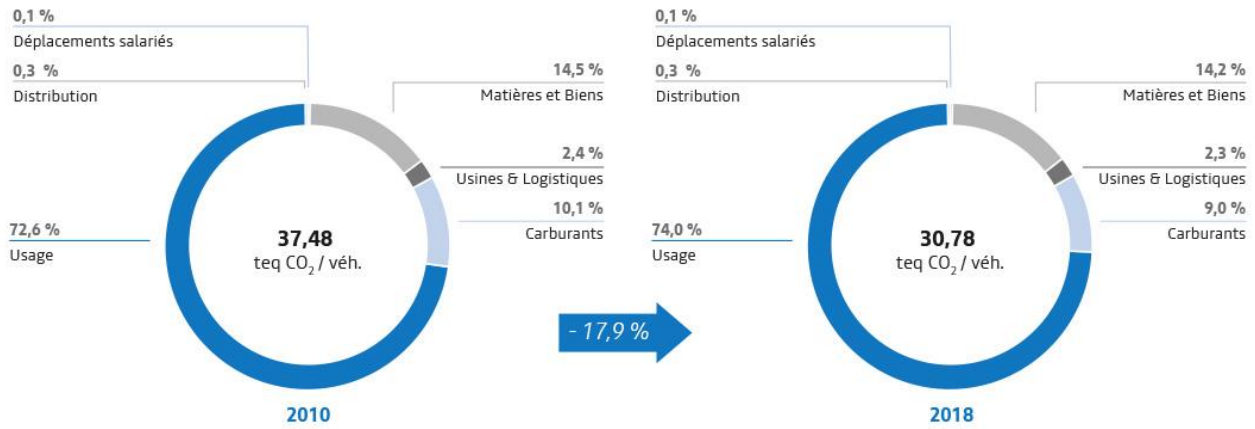
La huella de carbono de un producto equivale a las emisiones de gases de efecto invernadero que genera a lo largo de su ciclo de vida, desde la extracción de las materias primas necesarias para su fabricación hasta su tratamiento al final de su vida útil. El cálculo de la huella de carbono de los vehículos del Grupo Renault incluye los gases de efecto invernadero emitidos directa e indirectamente debido a la energía consumida por la empresa para producirlos (alcances 1 y 2) así como la mayor parte de las demás emisiones indirectas ligadas a su diseño, fabricación, comercialización, utilización y tratamiento al final de su vida útil (alcance 3), de acuerdo con

la definición de *Greenhouse Gas Protocol.* A título indicativo, la huella de carbono del Grupo Renault en 2018 se evaluó en 99,8 millones de toneladas equivalentes CO_2.

Tras reducir la huella de carbono media de sus vehículos un 18,2 % (es decir una media del 3,3 % al año) durante el periodo 2010-2016, el Grupo ha renovado su compromiso de reducción, y se ha marcado un nuevo objetivo del -25 % para el periodo 2010-2022, en el marco de su plan estratégico *Drive the Future* (ver perímetro y definición del indicador huella de carbono en el anexo 2.5.3.1), de acuerdo con los objetivos establecidos en Acuerdo de París COP 21.

El Grupo también ha trabajado en la elaboración de un itinerario de reducción de las emisiones mundiales de CO_2 por vehículo a más largo plazo. En marzo de 2019, la iniciativa *Science-Based Targets (SBT)* ha aprobado oficialmente las metas del alcance 1, alcance 2 y alcance 3 «del pozo a la rueda» definidas por el Grupo para 2030. La iniciativa SBT es fruto de una asociación entre CDP (anteriormente, *Carbon Disclosure Project*), el programa Global Compact de Naciones Unidas, WRI (*World Resources Institute*) y WWF (*World Wildlife Foundation*). Su objetivo consiste en comprobar la coherencia de los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero fijados por las empresas con los datos emanados de la investigación científica sobre el clima. El Grupo Renault es la primera empresa del sector del automóvil cuyos objetivos de descarbonización han sido validados por la iniciativa SBT [1].

HUELLA DE CARBONO DE RENAULT



Perímetro: todos los vehículos particulares y utilitarios matriculados con las marcas Renault, Dacia, Alpine y Renault Samsung Motors en todo mundo. Ver anexo 2.5.3.1.

Consieración de los riesgos relativos al cambio climático

Ciertos episodios climáticos extremos podrían perturbar o incluso, en los casos los más graves, impedir temporalmente la actividad de ciertos centros de producción y logística del Grupo. Los principales riesgos climáticos susceptibles de afectar a las plantas de Renault identificados son las inundaciones (por ejemplo, las fábricas francesas de Choisy-le-Roi y Flins, situadas cerca del Sena), los huracanes (por ejemplo la fábrica de Busán en Corea del Sur) y el granizo (sobre todo las fábricas de Santa Isabel de Córdoba en Argentina, de Valladolid en España, de Flins en Francia, de Revoz en Eslovenia y de Pitesti en Rumanía).

El riesgo de granizo tiene un impacto financiero importante debido a los daños ocasionados a los vehículos nuevos almacenados en zonas sin protección. Para reducir el riesgo de daños causados por el granizo, entre 2010 y 2013 el Grupo Renault ha llevado a cabo un ambicioso plan de cobertura de las zonas de almacenamiento de los vehículos, financiado en parte por Renault y en parte por inversores en el marco de la instalación de granjas fotovoltaicas.

Los demás riesgos naturales relativos al cambio climático no han provocado ningún caso reseñable de interrupción de las actividades o de daños materiales en los centros y productos hasta la fecha. Las plantas expuestas a riesgos de inundación y de huracanes disponen de acondicionamientos adecuados, y de un plan de emergencia destinado a proteger a las personas y los bienes y a evitar o reducir la duración de las paradas de producción.

Se ha llevado a cabo un análisis en profundidad de las implicaciones del **acuerdo firmado en 2015 tras la Conferencia de París sobre el clima (COP 21)** para la industria del automóvil y de las oportunidades y riesgos asociados, que se ha presentado al Comité Ejecutivo para que lo tome en cuenta en la estrategia y el plan de productos del Grupo.

Tanto las oportunidades como los riesgos asociados al endurecimiento de las normativas sobre **emisiones de CO_2 de los vehículos** se identifican como un envite de competitividad fundamental para la empresa, cuyo seguimiento como tal realiza el Comité Ejecutivo (ver *Riesgos ligados al medio ambiente* en 1.6.1).

En efecto, la penalización financiera de 95 euros por gramo y por vehículo, en caso de incumplimiento del objetivo europeo de un CAFE [2] por fabricante de 95 g de CO_2/km en 2021 multiplicada por los volúmenes de venta actuales supondría para el Grupo Renault un importe global del orden de 150 millones de euros por gramo en exceso de ese límite. Por lo tanto, alcanzar ese objetivo para evitar esas penalizaciones constituye un objetivo prioritario para el Grupo, que dispone de bazas considerables a tal efecto: concretamente, desde hace siete años figura entre los 3 fabricantes europeos más virtuosos en materia de CAFE, y ocupa el primer puesto en el mercado de vehículos 100 % eléctricos desde hace seis años.

1 *www.sciencebasedtargets.org/companies-taking-action/*

2 *El índice «CAFE» (Corporate Average Fuel Economy) representa las emisiones de CO_2 medias de todos los vehículos particulares vendidos por un fabricante de automóviles; ver la curva del Grupo Renault más arriba.*

China es otro gran mercado que impone al Grupo una fuerte limitación de las emisiones de CO_2 de los vehículos. El incumplimiento de los objetivos chinos de «CAFC[1]» por un fabricante no acarrea penalizaciones financieras, sino la prohibición de la venta de los modelos menos eficientes en carburante, y por consiguiente constituye un riesgo o una oportunidad comercial y financiera para cada fabricante, dependiendo de su posición respecto al índice «CAFC». Por lo tanto el Grupo Renault, que con su socio Dongfeng dispone de una implantación industrial en Wuhan desde el primer semestre de 2016, ha otorgado una importancia fundamental al posicionamiento de su gama en el índice «CAFC» en su estrategia de productos en China. A tal efecto, podrá apoyarse en sus conocimientos técnicos referentes a los vehículos eléctricos y los coches de bajo coste, y ofrecer a medio plazo en el mercado chino vehículos eléctricos complementarios a una gama térmica moderna y eficiente.

La evolución de las emisiones de CO_2 medias de los vehículos vendidos por el Grupo Renault en Europa y en todo el mundo, así como la estrategia y la actualidad de los productos asociados a las gamas térmica y eléctrica se presentan más adelante en el apartado *Utilización de los vehículos*.

Un comité de supervisión específico gestiona los retos financieros asociados al **sistema europeo de comercio de derechos de emisión de CO_2 (EU-ETS)**, aplicable a 13 plantas del Grupo. En un contexto de supresión progresiva por la Comisión Europea de la asignación gratuita de derechos de emisión EU-ETS, la estrategia desplegada por el Grupo Renault persigue minimizar la carga financiera que supondrán los derechos de emisión para la empresa a medio y largo plazo, mediante esfuerzos de reducción del consumo de energía de las plantas (ver el apartado *Fabricación* más adelante) y una gestión previsional rigurosa, durante todo el periodo 2013-2020, de las emisiones de CO_2 de las asignaciones de derechos de emisión anuales y las reservas de derechos de emisión acumuladas por el Grupo durante los años de saldo positivo. En un contexto de fuerte aumento y de volatilidad del precio de los derechos de emisión EU-ETS en 2018 y de tendencia alcista prevista para los próximos años, el Grupo ha decidido recurrir al mercado (en lugar de a sus reservas de derechos de emisión o a los excedentes de algunas de sus plantas) para cubrir el déficit de derechos de emisión de sus plantas europeas que arrojaron un saldo negativo en el año 2018, con un coste total del orden de 2 millones de euros. El Grupo prevé mantener el impacto negativo de los derechos de emisión de CO_2 (en Europa y Corea) en las cuentas financieras de la empresa a un nivel del orden de 2 millones de euros al año al final del periodo 2013-2020 y conservar una reserva de derechos de emisión destinada a atenuar la tendencia alcista de esta carga financiera prevista para el periodo 2021-2030.

Por último, por lo que se refiere al **impuesto sobre las emisiones de CO_2** aplicado a los carburantes en Francia desde 2016 en virtud de la ley de transición energética (22 euros por tonelada de CO_2 en 2016, 56 euros/t en 2020, 100 euros/t en 2030), en la estrategia industrial y el plan de productos del Grupo también se ha analizado y tomado en cuenta su impacto financiero en términos de coste de utilización de los vehículos por el cliente y sus consecuencias potenciales para la evolución del mercado (cuotas respectivas de las motorizaciones de gasolina, diésel, híbridas, eléctricas, etc.).

Logística

El plan *Logistics ECO2* que corre hasta 2022 se basa en un compromiso de las áreas de negocio logísticas y las regiones relativo a acciones concretas desplegadas en torno a los ejes de progreso siguientes:

- aplicación de innovaciones a los medios de transporte, basadas en un trabajo de ingeniería conjunta de los equipos de Renault y los prestatarios, con una estrategia de despliegue progresivo. En esta línea, se ha probado la utilización de carburantes alternativos (gas natural para vehículos en sustitución del gasóleo), así como el uso de camiones polivalentes que permitan el transporte de vehículos y piezas;
- reducción del número de kilómetros recorridos (localización de proveedores en los países de producción, optimización de los flujos logísticos), basándose en un indicador controlado para cada nuevo proyecto de vehículo, que mide el cumplimiento de las preconizaciones relativas a la localización de las 130 piezas más voluminosas;
- optimización de la tasa de llenado de los contenedores y embalajes mediante un diseño ecológico;
- desarrollo del transporte ferroviario y marítimo como alternativa al transporte por carretera.

Los comités dedicados al desempeño medioambiental, copresididos por el Director de la *Suply Chain Alliance* y el Director de la Estrategia y el Plan de Medio Ambiente, supervisan el avance de las acciones.

A modo de ejemplo, cabe mencionar:

- la optimización del llenado de los embalajes y camiones en el perímetro de Europa Central ampliado a Rumanía, Turquía y Marruecos, que ha permitido evitar la salida a las carreteras de 12.400 camiones es decir un 0,8 % de las unidades de transporte (UT);
- la transferencia modal hacia el tren y el ferry de flujos entre Francia, España, Reino Unido, Rumanía, Marruecos y Rusia (fábrica de Moscú), que ha permitido evitar la utilización de unos 30.800 camiones, es decir un 2 % del total de UT;
- una nueva solución de embalaje utilizada para el transporte de motores entre Rumanía, Turquía, Francia y Marruecos, que ha permitido evitar la salida de 800 camiones a las carreteras;
- por último, para el transporte y distribución de vehículos nuevos, la transferencia multimodal hacia el tren entre Francia, España, Rumanía, Marruecos e India, que ha permitido evitar la utilización de unos 13.500 camiones, el 2 % del total de UT.

Todas estas medidas han permitido evitar la emisión de 67.100 toneladas de CO_2 (acumuladas en el periodo 2017-2018).

1 *El «CAFC» (Corporate Average Fuel Consumption) es el equivalente chino del «CAFE» europeo o americano.*

Por otra parte, Renault es responsable de la Comisión Medio ambiente y Transporte de la AUTF (*Association des usagers de transport de fret*), que persigue generalizar en el sector las buenas prácticas medioambientales y la utilización de las mejores herramientas de cuantificación de las emisiones de gases de efecto invernadero ligadas al transporte. Además, en 2015 Renault ha sido uno de los primeros signatarios de la Carta FRET21 lanzada por la Ademe para comprometer a los expedidores a reducir las emisiones de CO_2 de sus transportes. Al final de 2017, Renault cumplía su compromiso trienal FRET21 y era el principal contribuidor en términos de emisiones evitadas. El Grupo ha renovado su compromiso con la Ademe y actualmente está elaborando el nuevo plan trienal para el periodo 2018-2020.

En el marco de su estrategia medioambiental para la reducción de su huella de carbono y la de su cadena de suministro, el Grupo Renault ha anunciado en 2018 la firma de un acuerdo de asociación con la empresa emergente NEOLINE, diseñadora y operadora de veleros de carga. Este proyecto contempla la construcción de dos cargueros de propulsión eólica de aquí a 2020, con un objetivo de puesta en servicio en 2020-2021 en una línea piloto que enlazará St-Nazaire, la costa este de Estados Unidos y San Pedro y Miquelón. Este proyecto de armador ha permitido diseñar un buque de demostración comercial capaz de reducir hasta un 90 % las emisiones de CO_2 en comparación con un carguero tradicional en un trayecto equivalente, mediante el recurso a una propulsión eólica principal combinada con una velocidad económica y la optimización del mix energético.

Por último, tras la agrupación de las dos Direcciones de Cadena de Suministro de Renault y Nissan en una misma entidad en 2014, las buenas prácticas se comparten en la Alianza y sendas empresas han alineado sus objetivos anuales de reducción de las emisiones de CO_2 ligadas al transporte.

Fabricación

Como más del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de las plantas de Renault se deben al consumo energético, la estrategia de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero se basa en buena medida en la reducción del consumo de energía y en el desarrollo de energías renovables. Esta estrategia, desarrollada tanto a través del progreso continuo como de acciones disruptivas, se basa en cuatro ejes:

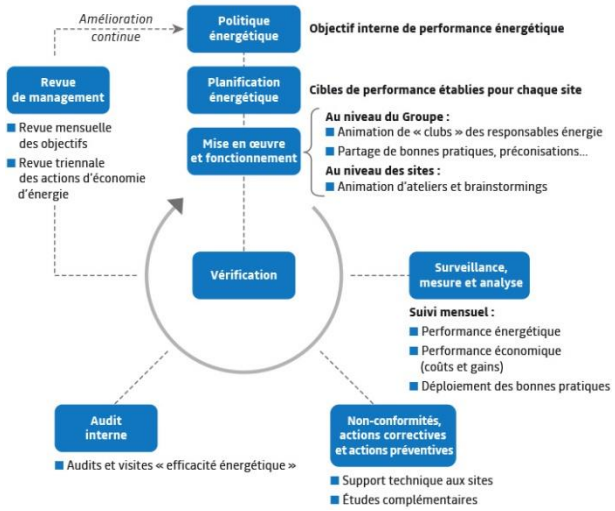
- el control del consumo de energía fuera de los periodos de producción (talón energético). Se lleva a cabo una sensibilización especial para parar completamente, en la máxima medida posible, las máquinas y servicios generales durante los periodos sin producción;
- la convergencia hacia las buenas prácticas técnicas y organizativas identificadas. En los talleres de pintura, proceso que más energía consume en una fábrica de carrocería-montaje de vehículos, se persigue la optimización de la ventilación y de las condiciones de funcionamiento (temperatura y humedad) y de los tiempos de parada y puesta en marcha de las instalaciones, para reducir el consumo al mínimo necesario. También se despliegan acciones específicas para los demás procesos de producción, como la detección y el tratamiento de fugas de aire comprimido o la optimización del enfriamiento de las pinzas de soldadura en chapistería;
- el aumento del rendimiento energético, en especial mediante la experimentación de soluciones de recuperación de energía como la instalación de intercambiadores térmicos a la salida de los hornos de pintura o la descentralización del consumo de energía para reducir las los pérdidas térmicas en la red;
- el desarrollo de las energías renovables y la sustitución de las energías fósiles, como ilustran la instalación de calderas de biomasa en Tánger (Marruecos), Curitiba (Brasil) y Moscú (Rusia), la utilización de electricidad de origen renovable en las plantas de Curitiba (99,8 % del suministro en 2018) y Tánger (ver *Diseño ecológico de los procesos industriales* en el 2.2.2.2.B), la utilización de vapor procedente de la incineración de residuos industriales en las fábricas de Sandouville (Francia) y Busán (Corea) y las 86 hectáreas de paneles fotovoltaicos instaladas en las fábricas francesas, españolas y coreanas (ver recuadro más adelante) del Grupo en colaboración con inversores terceros.

86 hectáreas de paneles fotovoltaicos en las plantas del Grupo

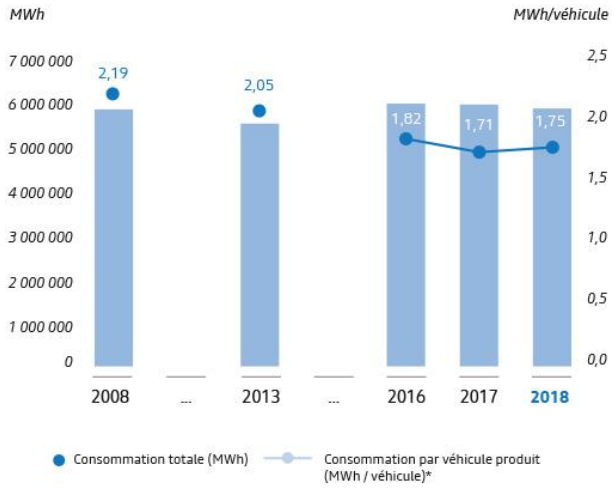
Los paneles solares instalados en las plantas Renault en todo el mundo (Francia, España, Corea) representan una superficie total de 86 ha, es decir unos 120 campos de fútbol. Los 94 MWh de energía eléctrica 100 % renovable generados en 2018 han permitido evitar la emisión de más de 28.600 toneladas de CO_2.

La gestión de la energía representa un reto económico fundamental para el Grupo Renault, cuya factura energética anual global asciende a cerca de 300 millones de euros. Por ello, un equipo dedicado a nivel corporativo hace su seguimiento a través una red de responsables de energía que cubre todas las plantas del Grupo, con una organización basada en los principios de la norma ISO 50001 (aunque Renault no haya decidido de momento emprender un proceso de certificación global respecto a esta norma), descrita en el esquema siguiente.

GESTIÓN DE LA ENERGÍA EN EL GRUPO RENAULT



CONSUMO DE ENERGÍA [1]



* Para el cálculo de la ratio MWh/veh, habida cuenta del gran número de motores y cajas de cambio producidos para los socios, los consumos de las fábricas de mecánica se corrigen proporcionalmente al número total de vehículos producidos por el Grupo. En cambio, no se aplica ninguna corrección a los consumos globales presentados en MWh en el gráfico.

El ligero incremento del consumo de energía dividido por número de vehículos registrado en 2018 se debe a una disminución del número de vehículos producidos en el perímetro de declaración medioambiental, así como a la puesta en marcha de dos nuevas fundiciones en las plantas de Curitiba (Brasil) y Valladolid (España).

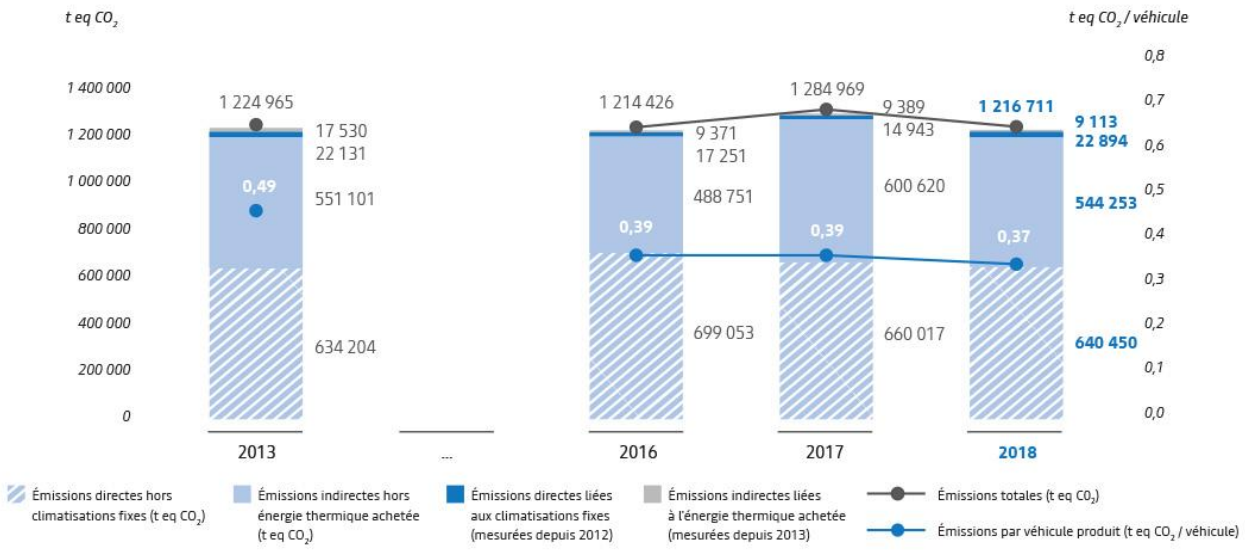
DISTRIBUCIÓN DEL CONSUMO ENERGÉTICO POR TIPO DE ENERGÍA

	Consumo total	
	%	MWh
Electricidad	50,6 %	2.950.452
De la cual, electricidad procedente de fuentes renovables	*17,2 %*	*1.000.362*
Gas natural	45,5 %	2.651.716
Energía térmica comprada	2,7 %	158.313
De la cual, energía térmica producida con biomasa en la planta de Tánger	*1,5 %*	*85.725*
GPL	1,0 %	56.843
Biomasa	0,1 %	8.736
Fuel y fuelóleo doméstico	0,05 %	2.689
TOTAL	**100 %**	**5.828.748(√)**
DE LA CUAL, ELECTRICIDAD PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES	**18,8 %**	

(√) Indicador comprobado por el organismo tercero independiente con un nivel de aseguramiento razonable para el ejercicio 2018

1 *Perímetro: el perímetro de declaración (descrito en el anexo 2.5.3.2) incluye todas las plantas de fabricación y los principales centros logísticos, terciarios y de ingeniería del Grupo Renault, excluidos los establecimientos de la red comercial RRG que se reflejan en declaración específica expuesta en el anexo 2.5.3.4.*

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (√) [1]



(√) Indicadores comprobados por el organismo tercero independiente con un nivel de aseguramiento razonable para el ejercicio 2018: emisiones totales de gases de efecto invernadero (alcances 1 y 2)

DISTRIBUCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO POR TIPO DE FUENTE

	2017	2018	Medidas desde
EMISIONES DIRECTAS (ALCANCE 1)	**53 %**	**55 %**	
Instalaciones fijas de combustión	46 %	47 %	2003
Llenado de fluidos refrigerantes de los climatizadores de los vehículos producidos (MAC)	2 %	2 %	2003
Vehículos de empresa	3 %	3 %	2009
Ensayos de motores y cajas de cambio, vehículos en pista de resistencia	1 %	1 %	2003
Llenado aires acondicionados de locales y procesos	1 %	2 %	2012
EMISIONES INDIRECTAS (ALCANCE 2)	**47 %**	**45 %**	
Electricidad	47 %	45 %	2009
Energía térmica comprada (vapor y agua caliente)	1 %	1 %	2013

Utilización de los vehículos

Renault tiene la ambición de aportar soluciones de movilidad más respetuosas con el medio ambiente y accesibles para el mayor número de personas, para contribuir significativamente a la reducción de la huella medioambiental del automóvil. En 2018, en el estado de datos disponibles a la fecha de publicación del presente informe, se estima que las emisiones medias de CO_2 de las gamas Renault y Dacia en Europa fueron de 112,4 g CO_2/km, un promedio que coloca al Grupo Renault en el podio de los fabricantes europeos a este respecto por séptimo año consecutivo.

1 *Perímetro: el perímetro de declaración (descrito en el anexo 2.5.3.2) incluye todas las plantas de fabricación y los principales centros logísticos, terciarios y de ingeniería del Grupo Renault, excluidos los establecimientos de la red comercial RRG que se reflejan en declaración específica expuesta en el anexo 2.5.3.4.*

1 Vehículos térmicos

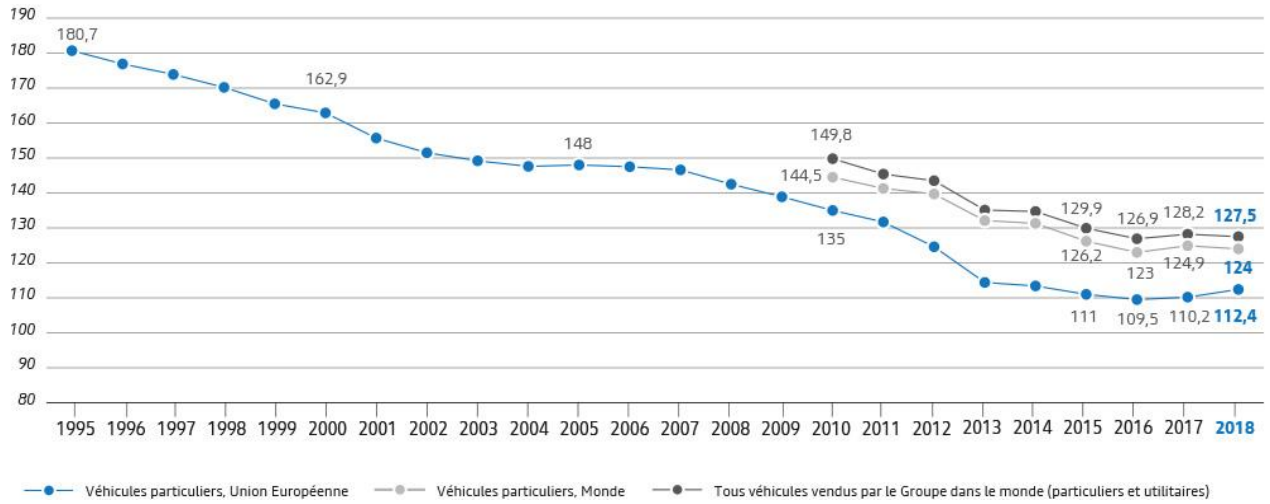
Para seguir reduciendo las emisiones de CO_2 de sus vehículos térmicos a fin de cumplir sus compromisos relativos a la huella de carbono, atender las obligaciones reglamentarias correspondientes en cada uno de los mercados del Grupo (en la UE, emisiones medias limitadas a 95 g CO_2/km al horizonte 2021, pero también en China, Corea, Brasil, India, Turquía, México, Japón, etc.) y mantenerse de forma duradera entre los líderes del sector del automóvil en este área, Renault recurre a diversas palancas de actuación, como:

- el aligeramiento de los vehículos mediante la utilización de materiales más livianos, como el aluminio, y de avances tecnológicos (chapas estampadas en caliente…) que permiten aligerar las piezas conservando las características mecánicas perseguidas;
- la aerodinámica;
- la reducción de la cilindrada (y por ende del consumo) de un motor a igual potencia generada, mediante turbocompresores y una combustión optimizada;
- la reducción de las pérdidas térmicas y los rozamientos mecánicos;
- diversos grados de hibridación, que van desde el *Stop & Start* actualmente disponible en toda la gama hasta la tecnología híbrida recargable, asequible y que ofrece una movilidad con «cero emisiones»[1] en los trayectos cortos diarios. El plan estratégico *Drive the Future* incluye el lanzamiento de 12 modelos electrificados, que representan el 50 % de la gama. Así, en 2018 el Grupo ha anunciado para 2020 el lanzamiento de versiones híbridas de CLIO y versiones híbridas recargables de CAPTUR y MEGANE, basadas en la tecnología innovadora 100 % Renault E-TECH, que permite ofrecer sistemas de hibridación para los modelos de los segmentos B y C.

En 2018, el CAFE del Grupo Renault ha sido de 112,4 g CO_2/km, un aumento de +2,2 g de CO_2/km, debido fundamentalmente a la disminución estructural de la cuota de motorizaciones diésel, más eficientes que las motorizaciones de gasolina en materia de emisiones de CO_2 (-7 puntos en el mix de ventas del Grupo Renault en Europa con respecto a 2017).

Aun así, el CAFE del Grupo Renault sigue siendo inferior a su objetivo reglamentario, con una diferencia de -12,2 g de CO_2/km en 2018, comparada con -14,9 g de CO_2/km en 2017.

MEDIA DE EMISIONES DE CO_2 DE LOS VEHÍCULOS VENDIDOS POR EL GRUPO RENAULT (G CO_2/KM) – VP EUROPA, VP MUNDO Y TODOS LOS VEHÍCULOS EN TODO EL MUNDO



Vehículos particulares, Unión Europea: media de emisiones de CO_2 homologadas en ciclo mixto NEDC o según el nuevo procedimiento WLTP.

Datos 1995-2017: UE, datos AAA (*Association auxiliaire de l'automobile*) o Agencia Europea del Medio Ambiente.

Datos provisionales de 2018: datos AAA UE28, excepto República Checa, Rumanía, Bulgaria, Malta y Chipre, pero incluida Islandia, que se incorporó al perímetro CAFE en 2018.

Vehículos particulares, mundo y todos vehículos, mundo: los valores de las emisiones de CO_2 por modelo considerados son los que se tienen en cuenta en el cálculo del indicador huella de carbono Grupo (ver la tabla descriptiva del perímetro cubierto y de fuentes de datos en el anexo 2.5.3.1, línea «Utilización de los productos vendidos»).

2 Vehículos eléctricos

Renault ha convertido el vehículo eléctrico en un pilar fundamental de su estrategia y persigue un amplio despliegue de este tipo de vehículos, que, al no generar emisiones contaminantes durante el rodaje, [2] aportan una verdadera respuesta a los problemas de contaminación atmosférica en entorno urbano (ver el apartado *Utilización de los vehículos* del 2.2.2.3.C.a), y pueden contribuir significativamente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ligadas al transporte.

Efectivamente, la huella de carbono de un ZOE a lo largo de todo su ciclo de vida, calculada sobre la base del mix europeo medio de producción eléctrica, es cerca de un 40 % inferior a la de un vehículo a gasolina equivalente. Además, la huella de carbono del uso de cada vehículo eléctrico, incluidos los que ya están en circulación en la actualidad, está llamada a disminuir regularmente durante los próximos años, debido al incremento programado de la cuota de energías renovables en el mix energético europeo (objetivo del 20 % del consumo final bruto de energía en 2020, comparado con el 14,1 % en 2012).

Pero las sinergias entre la movilidad eléctrica y las energías renovables van mucho más allá de la mera reducción de las emisiones de CO_2 ligadas a la carga de la batería, y el reto de una amplia difusión de los vehículos eléctricos es consustancial a una integración

1 *Ni CO_2 ni ninguna otra emisión contaminante durante el uso, excepto el desgaste de las piezas.*
2 *Ni CO_2 ni ninguna otra emisión contaminante durante el uso, excepto el desgaste de las piezas.*

óptima de las energías renovables en «el ecosistema» de la producción y distribución de electricidad, a un menor coste y con un beneficio máximo en términos de reducción global de emisiones de gases de efecto invernadero.

Según el estudio *En route pour un transport durable* publicado a finales de 2015 por la *European Climate Foundation* y Cambridge Econometrics, la gestión inteligente de la carga de los vehículos eléctricos puede contribuir a crear un beneficio neto de 125 millones de euros para el sistema energético francés en 2030, al tiempo que permite una mayor integración de las energías renovables. Además, permitirá integrar más de 20 millones de vehículos eléctricos en el parque automovilístico francés sin necesidad de recurrir a capacidades de producción adicionales.

En efecto, la capacidad de almacenamiento de energía eléctrica de las baterías de los vehículos eléctricos se podría aprovechar para absorber excedentes de energías renovables cuando la demanda de la red sea inferior a la producción, y después restituirlos durante los picos de consumo, que dimensionan las infraestructuras de producción y distribución de electricidad y contribuyen fuertemente a las emisiones de gases de efecto invernadero, dado que en la actualidad se cubren fundamentalmente a partir de centrales térmicas (gas, carbón…).

Estas sinergias se pueden llevar a la práctica por una parte a través de una gestión inteligente de la carga de los vehículos eléctricos (o incluso de la carga/descarga en el marco de soluciones que permitan alimentar la red eléctrica o una vivienda desde una batería), y por otra parte a través de la reutilización de las baterías en segunda vida en infraestructuras de almacenamiento de energía eléctrica. Por ello Renault es socio del proyecto europeo ELSA que persigue poner a punto un sistema de almacenamiento estacionario de electricidad utilizando baterías de segunda vida suministradas por Renault y Nissan, así como de la sociedad británica Connected Energy, para el desarrollo comercial de una solución de carga rápida basada en baterías Renault utilizadas en segunda vida (es decir, que han perdido en torno al 30 % de su capacidad de almacenamiento inicial). En 2018, Renault ha anunciado el lanzamiento del proyecto *Advanced Battery Storage*, para construir de aquí a 2020 el mayor almacenamiento estacionario de electricidad jamás diseñado en Europa a partir de baterías de vehículos eléctricos. Este dispositivo participará en la integración masiva de las energías renovables en las redes eléctricas. Al final de la implantación, podrá almacenar al menos 60 MWh y suministrar una potencia de 70 MW. Por otra parte, el Grupo Renault y la Empresa de Electricidade da Madeira, distribuidor de energía, se han asociado para lanzar en la isla de Porto Santo en Portugal un ecosistema eléctrico inteligente basado en cuatro pilares: vehículos eléctricos, almacenamiento estacionario de energía, recarga inteligente y recarga reversible. El objetivo es reforzar la independencia energética de la isla y fomentar su producción de energía renovable.

Según la Agencia Internacional de la Energía, [1] la producción mundial procedente de energías renovables debería cubrir el 30 % de la demanda de electricidad en 2023 (frente al 24 % en 2017), amplificando en la misma medida los beneficios medioambientales ligados a los vehículos eléctricos que suscitan un interés creciente en numerosos países. China, donde a principios de 2016 el Grupo Renault ha empezado a producir vehículos destinados al mercado local a través de su empresa conjunta con Dongfeng (Dongfeng Renault Automotive Company) y prevé lanzar vehículos eléctricos en ese mercado durante los próximos años (ver el apartado *Tiene en cuenta de los riesgos ligados al cambio climático* anterior), se ha marcado el objetivo de alcanzar 5 millones de vehículos eléctricos o híbridos recargables en circulación de aquí a 2020, y al mismo tiempo elevar la cuota de energías renovables al 15 % de su consumo de energía primaria (un 20 % de aquí a 2030).

El vehículo eléctrico en la transición ecológica

Por invitación de la *Fondation pour la Nature et l'Homme* y de la *European Climate Foundation*, el Grupo Renault ha participado en el estudio *El vehículo eléctrico en la transición ecológica en Francia*, junto con Ademe, la red de transporte de electricidad (RTE), el fabricante de baterías Saft, Avere-Francia (Asociación para el desarrollo de la movilidad eléctrica) y las ONG *Réseau Action Climat France*, *WWF France* y *Réseau pour la transition énergétique* (CLER).

Este estudio publicado en diciembre de 2017 evalúa los impactos y beneficios medioambientales de la electrificación del parque automovilístico francés de aquí a 2030. Confirma las ventajas medioambientales de los vehículos eléctricos en la lucha contra el cambio climático y para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París COP 21. El estudio indica asimismo cómo se podrían incrementar esos beneficios mediante la maximización del uso de las baterías para la movilidad (compartiendo los vehículos, aumentando el kilometraje) y los servicios prestados a la red eléctrica («V2G», del vehículo a la red). Por último, el estudio pone en relieve el interés del uso de las baterías de segunda vida para el almacenamiento de energía, a beneficio de la transición energética y del desarrollo de las energías renovables.

Para obtener más información: www.fondation-nature-homme.org/magazine/quelle- contribution-du-vehicule-électrique-la-transition-energetique/

En 2018, el Grupo ha registrado un nuevo incremento del 33,8 % de sus ventas mundiales de vehículos eléctricos, que alcanzan 54.788 unidades.

Renault es líder en Europa, segundo mercado del vehículo «totalmente eléctrico» en todo el mundo en 2018 (después de China), con una cuota de mercado de 22,2 %. Las matriculaciones aumentan cerca del 36 %, con 48.297 vehículos (sin contar los TWIZY). ZOE está a la cabeza de las ventas de vehículos eléctricos en Francia, Alemania, España y Eslovenia. KANGOO Z.E. sigue a la cabeza de las ventas de vehículos utilitarios eléctricos, como viene haciéndolo cada año desde su lanzamiento.

Los vehículos eléctricos han representado el 2,6 % de las ventas totales del Grupo Renault en Europa en 2018 (muy por encima de la cuota de mercado media de este tipo de vehículos en el mercado europeo, del 1,2 % en 2018) y han permitido que los vehículos eléctricos contribuyan en un 2m9 g de CO_2/km a la reducción del CAFE [2] del Grupo Renault en Europa. Las baterías Z.E.40 (41 kWh) y Z.E.33 (33 kWh) disponibles para la gama ZOE desde el final de 2016 y para la KANGOO desde mediados 2017, así como la comercialización de la nueva furgoneta eléctrica MASTER Z.E. en 2018 permitirán que Renault consolide su liderazgo en el mercado europeo de vehículos eléctricos y contribuirán al cumplimiento de los objetivos de reducción del CAFE y de la huella de carbono global del Grupo.

Mientras ZOE y KANGOO Z.E. constituyen el grueso de los vehículos eléctricos vendidos por Renault en Europa, las ventas fuera de Europa corresponden principalmente a la berlina SM3 Z.E., producida en Corea por la filial Renault Samsung Motors, y al cuadriciclo TWIZY, lo cual ilustra la complementariedad de los cinco modelos que de la gama de vehículos eléctricos del Grupo. SM3 Z.E. se adapta especialmente bien a los mercados (asiáticos fundamentalmente) donde las carrocerías de tres volúmenes siguen teniendo una

1 *IEA Renewables 2018: market analysis and forecasts from 2018 to 2023.*

2 *El índice «CAFE» (Corporate Average Fuel Economy) representa las emisiones de CO_2 medias de todos los vehículos particulares vendidos por un fabricante de automóviles – ver la curva del Grupo Renault anterior.*

fuerte dimensión de estatus, mientras que el concepto y el diseño decididamente innovadores de TWIZY le permiten desbrozar mercados que hasta ahora se mantenían al margen de la movilidad eléctrica, como Colombia, México o Turquía.

En 2018, el Grupo Renault ha anunciado nuevas etapas en la expansión de su gama de vehículo eléctricos, en especial para el mercado chino: por lo tanto, en 2019 China será el primer mercado donde se comercialice el K-ZE, el nuevo vehículo eléctrico del segmento A, urbano y asequible, fabricado localmente por eGT New Energy Automotive Co, empresa de capital riesgo creada conjuntamente con Dongfeng Motor Group y Nissan para desarrollar y producir vehículos eléctricos competitivos para el mercado chino. Por otra parte, en octubre 2018 el Grupo ha confirmado el proyecto de tres nuevos vehículos utilitarios ligeros eléctricos de aquí a dos años, en la gama de la empresa conjunta Renault-Brilliance-Jinbei Automotive Company creada en enero de 2018.

En 2018, las ventas de vehículos eléctricos han representado en torno al 3 % del volumen de negocio del Grupo.

3 Tecnologías de ayuda a la conducción ecológica

Los consumos de carburante observados realmente por un conductor medio pueden presentar desviaciones respecto a los valores homologados que podrían superar el 20 %, dependiendo del tipo de conducción. En efecto, los consumos se homologan en base a ciclos normalizados, que no pueden ser representativos de todos los estilos (más o menos agresivos) ni de todas las condiciones de conducción (sin calefacción ni aire acondicionado, ciclos urbano y periférico fluidos).

Renault se esfuerza por ofrecer soluciones de ayuda a la conducción ecológica para reducir esa desviación, de modo que los consumos reales constatados por sus clientes sean lo más próximos posible a los valores homologados. Por ello, en 2008 Renault puso en marcha el programa *Driving ECO2* para ofrecer a sus clientes dispositivos de ayudas embarcadas en los vehículos por una parte, y servicios de formación por otra parte para ayudarles a reducir el consumo de carburante de su vehículo con una conducción ecológica.

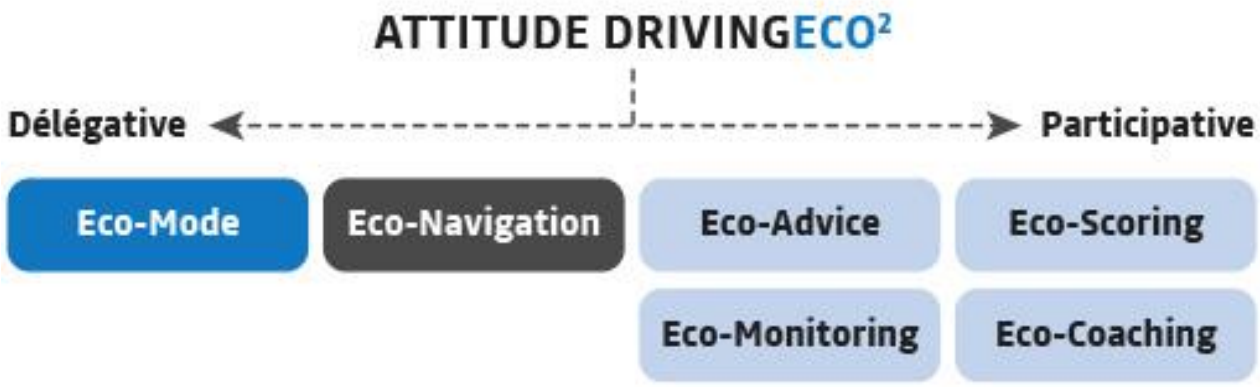
El cambio de comportamiento de los conductores a través de la conducción ecológica es una vía de progreso que puede lograr una reducción del consumo de energía (gasolina, gasóleo o electricidad) de hasta un 25 %, en función del estilo de conducción.

Las encuestas internas y externas realizadas para comprender mejor las expectativas de los clientes relativas a las ayudas a la conducción ecológica embarcadas han permitido identificar cuatro perfiles de conductores (ver gráfico siguiente):

- los conductores llamados «participativos», que desean implicarse activamente con su cambio de comportamiento, y esperan información y consejos orientados en ese sentido;
- los conductores llamados «delegativos», que están dispuestos a dejar que su vehículo se responsabilice por completo de reducir su consumo;
- los conductores tanto participativos como delegativos;
- y por último, una minoría de conductores que dicen no interesarse por ninguna forma de ayuda a la conducción ecológica.

Para responder a las expectativas específicas de cada uno de sus clientes, Renault ha desarrollado toda una gama de herramientas embarcadas de ayuda a la conducción *Driving ECO2*, adaptadas a cada perfil de conductor (ver gráfico siguiente):

- el modo Eco, que se activa con solo pulsar un botón, modifica las prestaciones del vehículo y regula la temperatura para lograr una reducción del consumo de carburante que puede alcanzar el 10 %;
- las herramientas de ayuda a la conducción en tiempo real *Eco-Advice* (indicador de cambio de velocidad) y *Eco-Monitoring* (que agrupa el indicador de estilo de conducción, el consumo instantáneo y el régimen motor);
- las herramientas *Eco-Scoring* y *Eco-Coaching* integradas en los sistemas de comunicación multimedia (R-LINK, Medianav y, en lo sucesivo, la aplicación gratuita para móvil R & Go que sustituye R-LINK en las versiones básicas de las gamas TWINGO y TRAFIC), que evalúan al conductor y le dan consejos personalizados basados en las puntuaciones obtenidas;
- la Navegación Ecológica, que permite calcular el itinerario que menos carburante consume para un trayecto determinado.



Estas ayudas embarcadas a la conducción ecológica desplegadas en 2012, ya están disponibles en todos los modelos de vehículos particulares y utilitarios comercializados con los marcas Renault, Dacia y Renault Samsung Motors (en Corea del Sur), salvo en casos concretos debidos a adaptaciones locales de los vehículos.

Estas ayudas embarcadas han alcanzado plenamente su objetivo: suscitar la concienciación de los conductores sobre la influencia de su conducción en el consumo y las emisiones de su vehículo, e iniciar una forma de colaboración o incluso de diálogo entre el conductor y su vehículo en materia de conducción ecológica. Desde entonces, Renault ha acometido el desarrollo de ayudas a la conducción ecológica embarcadas de segunda generación, que integrarán concretamente funciones predictivas y un mayor grado de personalización, conectividad e interactividad con el conductor, para reforzar las ganancias conseguidas en condiciones de conducción reales.

DESPLIEGUE DE LAS AYUDAS A LA CONDUCCIÓN ECOLÓGICA EMBARCADAS

	Principales modelos equipados al final de 2018
Modo Eco	Gama Renault: TWINGO, CLIO, ZOE, CAPTUR, MEGANE IV, SCÉNIC IV, KADJAR, TALISMAN, ESPACE V, KOLEOS II, KANGOO (Z.E. y térmico), TRAFIC, MASTER Gama Dacia: SANDERO, LOGAN, DUSTER, NUEVO DUSTER, LODGY y DOKKER Gama RSM (Renault Samsung Motors): QM3, SM5, SM6, QM6, SM7
Evaluación y *entrenamiento* del conductor (R-LINK 1 y 2, Media Nav o R & Go)	Gama Renault: TWINGO, CLIO, ZOE, CAPTUR, MEGANE IV, SCÉNIC IV, KADJAR, TALISMAN, ESPACE V, KOLEOS II, KANGOO (Z.E. y térmico), TRAFIC, MASTER, Gama Dacia: SANDERO, LOGAN, DUSTER, NUEVO DUSTER, LODGY y DOKKER Gama RSM (Renault Samsung Motors): SM3, QM3, SM5, SM6, QM6, SM7
Indicador de estilo de conducción	Gama Renault: CLIO, CAPTUR, ZOE, MEGANE IV, SCÉNIC IV, KADJAR, TALISMAN, ESPACE V, KOLEOS II, TRAFIC Gama RSM (Renault Samsung Motors): QM3, SM5, SM6, QM6, SM7

Además de la oferta de ayudas a la conducción ecológica embarcadas, Renault también ofrece a sus clientes de flotas cursillos de formación *Driving ECO2* para vehículos térmicos y eléctricos, en asociación con la ECF (escuela de conducción francesa) y con la Internacional *Federation of Safety Education Network* (IFSEN). Los cursillistas reciben formación sobre su propio vehículo de empresa, al que se conecta el dispositivo *Driving ECO2 Training System by Renault* para analizar todos sus parámetros de conducción con objeto de medir en tiempo real los progresos conseguidos con la aplicación de los conocimientos adquiridos en la formación.

Renault también pone a disposición de sus clientes profesionales una oferta de telemática embarcada (*Fleet Asset Management*), que proporciona a los gestores de flotas de empresa acceso remoto a los datos de rodaje de los vehículos (distancia, consumo, velocidad media y *Eco-score*). Esta evaluación objetiva del comportamiento del conductor permite incitar los empleados a adoptar costumbres de conducción ecológica en sus desplazamientos profesionales, e impartirles formación si es necesario.

B. Recursos y economía circular DPEF9 DPEF10 DPEF11b

Objetivos medioambientales		**Objetivo**	**Plazo de ejecución**	**Situación al final de 2018**
Producto	**Aumentar en 100 M€ entre 2016 y 2022 el valor técnico y económico de las piezas y materias preservadas en el sector del automóvil a través de las actividades de economía circular del Grupo y de su filial Renault Environnement, y concretamente:** • los servicios de reparación o renovación y los usos de segunda vida de las baterías de vehículos eléctricos • la utilización de materiales reciclados procedentes de los vehículos al final de su vida útil de los descartes de producción durante la fabricación de los nuevos vehículos • el uso de piezas reutilizadas para la reparación de vehículos en posventa	**2017**	**2022**	+27,6 M€[4]
Producto	Incrementar un 50 % el consumo global de plástico reciclado del Grupo entre 2013 y 2022 (en tonelaje)	2016	2022	56 kt en 2018, es decir +29 % (con respecto a 2013)
Fabricación	**Reducir en un 25 % la cantidad de residuos no reciclados [1] por vehículo producidos en las plantas de fabricación del Grupo [2] entre 2013 y 2020, a través de:** • una reducción del 15 % de la cantidad de residuos peligrosos por vehículo producido entre 2013 y 2020 • una reducción del 30 % de la cantidad de residuos no peligrosos presentes en mezclas por vehículo producido entre 2013 y 2020 • una proporción de 50 % de plantas de fabricación en «cero vertedero [3]» en 2020	2016 2016 2016 2016	2020 2020 2020 2020	-25,2 % (con respecto a 2013) -11,4 % (con respecto a 2013) -14,5 % (con respecto a 2013) 48,4 %

(1) Residuos cuyo ciclo de tratamiento está regulado por los Códigos de Tratamiento europeos D o R1 (aprovechamiento energético), excepto los residuos de fundiciones y los escombros.

(2) Excepto AVTOVAZ, en cuyo capital ha adquirido una participación mayoritaria el Grupo Renault a final de diciembre de 2016 y cuya declaración medioambiental se está elaborando en este momento.

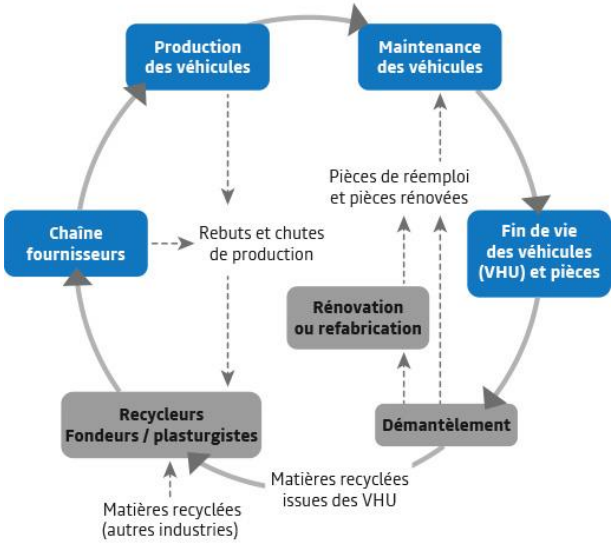
(3) Plantas que envían a un vertedero menos del 1% de sus residuos (sin contar los residuos de fundiciones y los escombros), tanto directamente (conforme a la definición de los Códigos europeos D1, D5, D12) como después de un tratamiento de estabilización (lodos tratados de acuerdo con la definición del Código Europeo D9).

(4) El modo de cálculo del indicador se explica en el anexo 2.5.3.1.C.

Reducir el consumo de materias vírgenes constituye un reto ecológico y un reto económico fundamental al mismo tiempo. La extracción de materiales brutos y su transformación generan impactos negativos en los ecosistemas y reducen su disponibilidad para las generaciones futuras. Al mismo tiempo, la tendencia alcista de los precios de las materias primas observada desde principios de siglo y su volatilidad afectarán a la rentabilidad de la empresa. La toma en cuenta en la estrategia del Grupo de estos retos ligados a la escasez creciente de recursos se basa en los principios de la economía circular, concretamente:

- las normas de diseño ecológico aplicadas a los vehículos y las baterías: utilización frugal de los materiales escasos, integración de materiales reciclados, predisposición de los vehículos a su desguace y reciclaje al final de su vida útil, análisis de la criticidad de las materias primas (ver apartado *Riesgo de materias primas* del 1.6.1.2);
- los proyectos de desarrollo e implantación de nuevas soluciones técnicas y circuitos industriales de recuperación, reutilización, renovación y reciclaje de piezas y materiales: ampliación de la oferta de piezas reutilizadas o renovadas, usos en segunda vida y reciclaje de las baterías de vehículos eléctricos o implantación de bucles cortos de reciclaje de materiales en el sector del automóvil;
- los planes de mejora de la eficiencia de los procesos industriales para optimizar la utilización de los recursos y la gestión de los residuos.

El Grupo Renault también vela por evitar la utilización de recursos minerales situados en zonas en conflicto (ver 2.4.2 *Reforzar el enfoque de compras responsables en la cadena de suministro*).



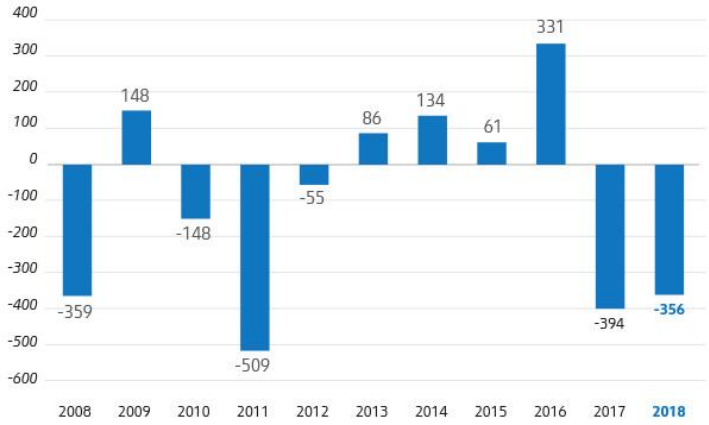
Los metales y plásticos representan más del 85 % de la composición de los vehículos automóviles. En 2018, la producción de los vehículos vendidos por el Grupo Renault [1] en todo el mundo ha requerido unos 3,9 millones de toneladas de acero, 340.000 toneladas de fundición y 410.000 toneladas de aluminio en las fábricas del Grupo y de sus proveedores de componentes. Estas estimaciones incluyen los recortes de chapa y la viruta metálica generada durante el proceso de fabricación de piezas por los proveedores y en las fábricas de Renault. La producción de los vehículos del Grupo Renault también ha movilizado unas 470.000 toneladas de materias plásticas en 2018.

De los materiales utilizados en las fábricas situadas en Europa y en el Norte de África (unos dos tercios de las cantidades citadas anteriormente), se estima que la cuota acero reciclado es de un promedio del 15 % para productos de chapa y de casi el 100 % para los perfiles de acero y las fundiciones. Para el aluminio, la tasa de reciclado varía mucho según los procesos utilizados para la fabricación de piezas: alcanza casi el 100 % en las fundiciones de aluminio y ha aumentado a casi un 40 % de las piezas de aluminio estampadas internamente, si bien sigue siendo próxima al 0 % para las llantas de aluminio. En la actualidad, Renault trabaja para incrementar la tasa de reciclado para de esta última categoría. La masa de plásticos reciclados ha sido de un promedio de 16,7 kg por vehículo en 2018.

1 *Excepto AVTOVAZ, en cuyo capital ha adquirido una participación mayoritaria el Grupo Renault a final de diciembre de 2016 y cuya declaración medioambiental se está elaborando en este momento.*

IMPACTO ANUAL DE LA VARIACIÓN DEL PRECIO DE LAS MATERIAS PRIMAS EN EL RESULTADO DE EXPLOTACIÓN DEL GRUPO

En millones de euros



Renault, socio de la fundación Ellen MacArthur

La Fundación Ellen MacArthur se dirige a las empresas, académicos y decisores para fomentar los modelos económicos circulares y desarrollar los conocimientos científicos y de gestión necesarios para su adopción, e informar sobre su potencial de ganancias económicas y medioambientales.

Renault es socio fundador de la Fundación Ellen MacArthur y participa en su financiación, contribuye a los trabajos y eventos coordinados por la Fundación (Informes anuales, estudios de casos prácticos, red de empresas Circular Economy 100) y se compromete a desarrollar actividades basadas en los principios de la economía circular.

La Fundación Ellen MacArthur acompaña a Renault en la sensibilización de sus empleados y participa en reflexiones internas, tanto a nivel directivo como operativo, sobre la implantación de la circularidad en las actividades del Grupo.

Para obtener más información sobre la Fundación Ellen MacArthur: www.ellenmacarthurfoundation.org

Diseñar vehículos reciclables y ahorradores en materias primas

El 95 % de la masa de los vehículos es reciclable o aprovechable: desde 2007, Renault se ha adelantado a esta exigencia reglamentaria europea en todos los modelos comercializados, y la aplica de forma voluntaria a todos los vehículos del Grupo vendidos en todo el mundo.

Por lo tanto, el diseño de los vehículos Renault integra los imperativos vinculados al desmontaje y el reciclaje desde principios de los 2000. Por ejemplo, se facilita el desmontaje mediante una reducción del número de fijaciones. Además se da preferencia a los materiales reciclables y para los cuales existen circuitos de reciclaje, se evita combinar en una misma pieza materiales que no se puedan reciclar juntos, o se adapta la forma de los depósitos para permitir la extracción completa de los fluidos (carburante, aceite). Un especialista en reciclaje hace un seguimiento de cada proyecto de vehículo durante la fase de diseño.

También se tiene en cuenta la posibilidad de renovar los órganos mecánicos o algunos de sus elementos (renovación) desde su fase de diseño para facilitar su desmontaje y la peritación de sus componentes.

Renault también trabaja para reducir las cantidades de materias utilizadas para producir sus vehículos. Respecto al acero utilizado para las carrocerías de los vehículos, Renault ha introducido dos avances tecnológicos que permiten reducir el consumo de chapa:

- la utilización de chapas con límites elásticos muy altos (como una parte de las chapas estampadas en caliente) permite reducir el espesor y por ende la masa de las piezas;
- se han optimizado los procesos de formado por estampación para mejorar la introducción de material, es decir, la relación entre la masa de la pieza y la masa del flan de metal inicial. Estos procesos permiten utilizar flanes más pequeños para producir la misma pieza, y generan menos de residuos metálicos.

Reducir en origen y aprovechar los residuos industriales

De acuerdo con los principios de economía circular, Renault aplica un enfoque preventivo para reducir al máximo los impactos medioambientales vinculados a los residuos industriales mediante la aplicación en todas sus plantas de los principios siguientes, en este orden de prioridad:

- **reducir** en origen la cantidad de residuos generados, suprimiendo en primer lugar el motivo de su aparición siempre que sea posible: por ello, en el transporte de las piezas de fabricación se da preferencia a la utilización de embalajes sostenibles sobre los embalajes de uso único, en especial para las piezas que representan volúmenes importantes y en los flujos logísticos cortos (puesto que el saldo económico y el saldo de carbono de la devolución del embalaje vacío no son favorables para volúmenes reducidos transportados en largas distancias).

  Cuando no se puede evitar la generación de un residuo, se busca reducir su cantidad separando la fracción que no constituye un residuo propiamente dicho (sustancia activa recuperable, agua…). Por ejemplo, los sistemas de filtración y secado de lodos de pintura permiten reducir la cantidad de residuos mediante la extracción del agua contenida en los lodos. Gracias a una optimización del escurrido de los lodos, la fábrica de Sandouville ha reducido un 15 % su producción de lodos de pintura dividida por el número de vehículos producidos entre 2017 y 2018. Asimismo, la separación de la materia seca y los aceites contenidos en los lodos y virutas de mecanizado permite reducir el tonelaje de residuos y al mismo tiempo recuperar los aceites reutilizables en el proceso de producción. La instalación de un evaporador concentrador en la fábrica de Sevilla a finales de 2017 ha permitido reducir los tonelajes de residuos peligrosos alrededor del 30 % entre 2017 y 2018;
- **reutilizar** los productos usados, recortes y descartes de producción: en las fábricas de montaje, los excesos de ceras de protección anticorrosión aplicados se recuperan, filtran y reintroducen en el sistema de producción. Tras el despliegue de la regeneración de los disolventes de aclarado de los robots de pintura en la mayor parte de las plantas (82 % de disolventes regenerados en las plantas europeas y marroquíes en 2018), se ha implantado la reutilización en las propias líneas de pintura de los disolventes regenerados en las plantas de Batilly, Maubeuge, Flins, Sandouville (Francia) y Valladolid (España). Desde 2014, la fábrica de Medellín en Colombia recicla internamente sus disolventes de pintura, suprimiendo casi por completo sus residuos de disolventes. En cuanto a las plantas de producción de órganos mecánicos, la fábrica de Cléon recupera y regenera los aceites de estampación y los aceites hidráulicos residuales de la fábrica de Flins para utilizarlos en sus propios procesos de mecanizado de piezas mecánicas en lugar de aceites nuevos. Cuando están en buen estado, los palés de madera residuales se reutilizan dentro de la empresa o se revenden para el mismo uso. En 2016, la fábrica de Curitiba ha creado un catálogo interno de embalajes en buen estado para permitir su reutilización en grandes cantidades. La sociedad Gaïa, filial de Renault Environnement, selecciona dentro de las fábricas, separa y comercializa las piezas de fin de serie;
- **reciclar** el material contenido en los residuos. Este modo de tratamiento se puede aplicar a la mayor parte de los materiales aprovechables (cartón, plástico, metales, etc.). De ese modo se recicla casi el 100 % los residuos metálicos, que representan más del 70 % del total de residuos de producción, y también se separa sistemáticamente el papel, cartón y plástico para su reciclaje. Pero además de estas categorías «tradicionales» de residuos reciclables, también se pueden reciclar ciertos residuos más complejos y a priori carentes de valor mediante su incorporación a la composición de nuevos materiales. Por ejemplo las cenizas de las calderas de biomasa de la fábrica de Tánger al Marruecos (más de 1.200 toneladas en 2018) entran en la composición de fertilizantes biológicos certificados utilizables en agricultura biológica. Asimismo, desde mediados de 2017, la fábrica de Busán en Corea del Sur aprovecha los lodos de su estación depuradora y fosfatado en el sector del cemento, como insumo mineral (más de 900 toneladas en 2018);
- **aprovechar** energéticamente:
  - utilizando los residuos como combustible alternativo: por ejemplo, desde 2017 la planta de Flins envía parte de sus residuos peligrosos (más de 300 toneladas en 2018) a una instalación de preparación de Combustible Sólido de Sustitución (CSS) para su suministro a las cementeras como alternativa al fuel que alimenta los hornos,
  - o recuperando la energía generada por su incineración (en los centros de incineración de residuos) para producir electricidad o vapor de agua, que a su vez se pueden utilizar en sustitución del gas natural para el calentamiento de los hornos de pintura, como se hace en las fábricas de Sandouville en Francia y de Busán en Corea del Sur;
- **eliminar** consiste en quemar los residuos (sin recuperación de energía) o enterrarlos en instalaciones de almacenamiento. Renault procura reducir al máximo la utilización de este modo de tratamiento. De ese modo, a isoperímetro, desde 2013 Renault ha reducido un 47 % la cantidad de residuos de producción llevados al vertedero (sin contar los escombros y los residuos de fundición). Al final de 2016, Curitiba ha suprimido sus últimos circuitos de vertedero y se ha convertido en la primera fábrica mixta (producción de vehículos y de órganos mecánicos) del Grupo Renault en alcanzar el cero vertedero.

Para garantizar la coherencia al nivel del Grupo, Renault ha desarrollado una tabla de residuos (lista codificada de los residuos generados por las plantas) que permite normalizar a nivel internacional la toma en cuenta del carácter peligroso o no del residuo.

RESIDUOS POR CATEGORÍA Y MODO DE TRATAMIENTO (TONELADAS/AÑO) [1]

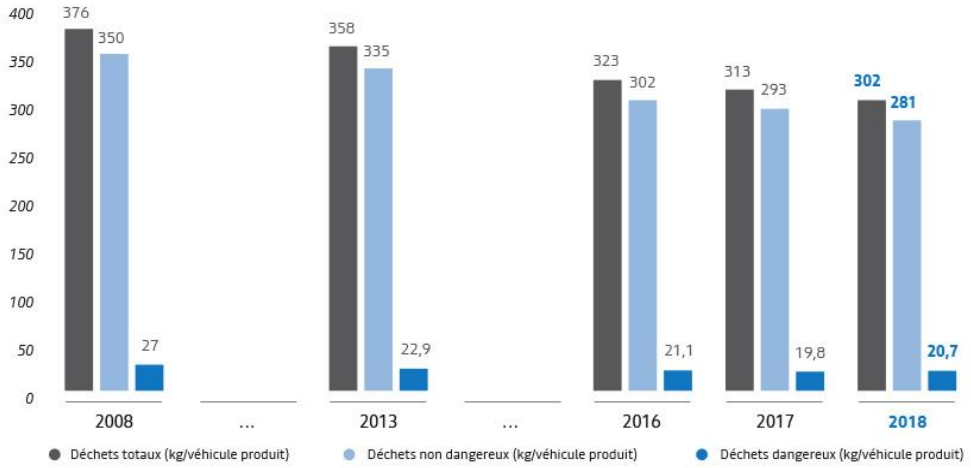
		TOTAL	Reciclados	Aprovechamiento energético	Incinerados sin aprovechamiento energético	Otros circuitos de eliminación
Residuos peligrosos	2018	67.265(√)	22.569	24.047	7.174	13.474
	2017	65.816	19.768	23.580	10.330	12.139
	2016	66.152	20.751	22.433	6.750	16.219
Residuos no peligrosos [2]	2018	192.720(√)	151.513	13.372	452	22.383
	2017	190.094	150.368	15.455	234	24.037
	2016	182.827	143.969	12.681	251	26.648
Residuos metálicos	2018	720.465(√)	717.759			2.706
	2017	783.201	779.450			3.751
	2016	761.413	757.300			3.393
TOTAL	**2018**	**980.449(√)**	**891.841(√)**	**42.420**	**7.626**	**38.562**
	2017	**1.039.110**	**949.587**	**39.034**	**10.563**	**39.926**
	2016	**1.010.396**	**922.020**	**35.114**	**7.001**	**46.261**

(1) Perímetro: todas las plantas de fabricación y los principales centros logísticos, terciarios y de ingeniería del Grupo Renault, excluidos los establecimientos de la red comercial RRG (perímetro de declaración descrito en el anexo 2.5.3.2). Los escombros, cuya cantidad no está correlacionada con la actividad, no se contabilizan.

(2) Exceptos residuos metálicos.

(√) Indicadores comprobados por el organismo tercero independiente con un nivel de aseguramiento razonable para el ejercicio 2018

RESIDUOS POR VEHÍCULO PRODUCIDO (KG/VEHÍCULO) [1]



Recuperar, separar, desmontar, orientar

La recuperación es una etapa indispensable al aprovechamiento de los productos al final de su vida útil. Yendo más allá de sus obligaciones reglamentarias (ver 2.2.2.2.B), Renault ha optado por invertir directamente en el circuito de recuperación y tratamiento de vehículos fuera de uso (VFU) en Francia (donde se concentra el 45 % de los VFU europeos del Grupo debido a la implantación histórica de Renault), con objeto de conservar el control económico y técnico de los flujos de materiales.

1 Perímetro: todas las plantas de fabricación y los principales centros logísticos, terciarios y de ingeniería del Grupo Renault, excluidos AVTOVAZ Y los establecimientos de la red comercial RRG (perímetro de declaración descrito en el anexo 2.5.3.2). Los escombros, cuya cantidad no está correlacionada con la actividad, no se contabilizan.

Por ello, en 2008 la filial Renault Environnement se ha implicado junto con el grupo Suez, adquiriendo una participación del 50 % en la sociedad Indra. Indra, con más de 20 años de experiencia en el desguace de automóviles, interviene a todos los niveles del proceso a través de cuatro áreas de actividades complementarias:

- ingeniería: Indra diseña, desarrolla, produce industrialmente y comercializa herramientas innovadoras, equipos y procesos de descontaminación, desmontaje y reciclaje de los VFU, elaborados y ensayados en su propio centro de desguace de Romorantin. La intención es difundir ampliamente estas herramientas y métodos en toda la red de desguaces de Indra, a través de los programas de formación que desarrolla e imparte (222 personas formadas en 2018);
- gestión-distribución de los VFU al servicio de los fabricantes, aseguradores, el Estado e incluso los particulares a través de sus 370 centros de VFU homologados;
- desmontaje/reciclaje en sus propios centros de desguace;
- comercialización de piezas reutilizadas garantizadas: Indra distribuye a través de su red las piezas reutilizables desmontadas en sus centros y certificadas.

En 2018, Indra ha tratado unos 500.000 vehículos fuera de uso a través de su red de desguaces homologados o de sus propios centros de desguace, unos 19.000 de los cuales a través del sitio web goodbye-car.com, que desde 2014 ofrece un servicio «llave en mano» de recuperación de VFU destinado a los particulares.

La filial Gaïa, por su parte, recupera las piezas inutilizadas en la red comercial, y también en las fábricas del Grupo y en los centros de los proveedores, las selecciona y, dependiendo de su estado, las orienta hacia la reutilización o hacia el circuito de reciclaje adecuado.

La inversión de Renault en estas actividades persigue un triple objetivo:

- cumplir las obligaciones reglamentarias de Renault en materia de recuperación y tratamiento de VFU en Francia;
- hacer evolucionar el sector hacia un mayor rendimiento técnico y económico, para cumplir con un coste óptimo el objetivo europeo de reciclaje y aprovechamiento del 95 % de los vehículos a través del desarrollo de nuevos herramientas y procesos de desguace de VFU, el acompañamiento y la formación de su red de desguace del automóvil;
- alimentar bucles cortos de reciclaje (ver el apartado *Reciclar* más adelante) para reducir la dependencia de las materias primas vírgenes y sus consumos.

Reutilizar

Además de la actividad de comercialización de las piezas inutilizadas de su filial Gaïa (ver más arriba), desde 2012 Renault ofrece a través de su red comercial en Francia una oferta de piezas exteriores (capó, aletas, luces, etc.) de ocasión recuperadas y seleccionadas en la red de desguaces de Indra.

Para facilitar el acceso a estas piezas reutilizadas, Indra también ha desarrollado en asociación con Sidexa el sistema PRECIS, desplegado en Francia en abril 2014, que permite elaborar un inventario común de piezas reutilizadas de máxima calidad, a disposición de los talleres de reparación y alimentado por los centros VFU de la red Indra. Al tasar las reparaciones de un vehículo, el módulo PRECIS de la aplicación Pacte Office de Sidexa (aplicación informática de tasación líder en el mercado) informa automáticamente a los talleres de reparación sobre la existencia de referencias de piezas reutilizadas disponibles en el inventario común, lo cual permite reducir el coste de reparación manteniendo el mismo nivel de garantías. Esta oferta, única entre los fabricantes europeos, permite reparar vehículos que no habrían sido económicamente reparables con piezas nuevas solamente, prolongando su vida útil y reduciendo muy significativamente la huella medioambiental de las reparaciones realizadas.

El volumen de negocio realizado a través del sistema PRECIS ha ascendido a 3,5 millones de euros en 2018, un alza del 50 % con respecto a 2017. Se espera que vuelva a aumentar con fuerza en 2019, apoyado por la penetración aún escasa de las piezas de ocasión en el mercado de la reparación por una parte, y por otra parte por la ley relativa a la transición energética para el crecimiento verde aprobada en Francia en agosto de 2015 y que desde enero de 2017 obliga a los talleres de reparación a ofrecer la reparación con piezas de ocasión.

Renovar

Desde hace casi 70 años, Renault practica la **renovación** o reciclaje industrial de las piezas mecánicas. La red comercial recupera las piezas usadas, las selecciona y las renueva. Desde 1949, la renovación de los motores y cajas de cambio manuales se lleva a cabo en la fábrica de Choisy-le-Roi (Francia). Esta actividad sigue un proceso industrial estricto: desmontaje completo, limpieza, selección, renovación y sustitución de las piezas averiadas y de desgaste, reensamblaje y control.

Estas piezas de recambio renovadas se venden a los propietarios de vehículos Renault y Dacia con la denominación de «Cambio Estándar Renault» a un precio un 40 % inferior en promedio al de una pieza nueva, pero manteniendo los mismos requisitos de calidad. Lejos de ser marginal, la oferta de cambio estándar cubre cerca del 70 % de las referencias de piezas de grupo motopropulsor, hasta un 50 % de las piezas de conexión al suelo, y se amplía progresivamente a nuevas familias de piezas.

Cada órgano sustituido mediante un cambio estándar representa una reducción significativa de los impactos medioambientales en comparación con la fabricación de un órgano nuevo (hasta un -80 % de energía, -88 % de agua, -92 % de productos químicos y -70 % de residuos).

Reciclar: desarrollar circuitos industriales, utilizar materiales reciclados

En la lógica de la economía circular, el objetivo de Renault no es solamente garantizar el reciclaje de los residuos procedentes de la industria del automóvil, sino también conseguir su reciclaje dentro del propio sector del automóvil (bucles cortos) en la mayor medida posible. El reto reside en mantener las calidades técnicas y el valor económico de los materiales en su reciclaje.

Al final de 2018, los circuitos de bucles cortos implantados por Renault incluyen, concretamente:

- el reciclaje de piezas metálicas procedentes del mantenimiento y la reparación de vehículos. Este flujo, puesto en marcha en 2012, afecta a los motores y cajas de cambios averiados enviados a renovación: después del tratamiento, los componentes que no tienen cabida en los órganos renovados se reciclan en las fundiciones de Renault;
- el reciclaje del cobre. Los mazos de cables comprados a los desguaces de VFU por la filial Gaïa son tratados para extraer el cobre que contienen. Este se revende a la Fonderie de Bretagne (Grupo Renault) para la producción de fundición perlítica, o a proveedores de la industria del automóvil para la curación del aluminio. El cobre reciclado por Gaïa es de alta calidad, por lo que cumple especificaciones técnicas exigentes y puede sustituir el material virgen o post-industrial;
- el reciclaje del polipropileno (material plástico): Gaïa recupera los parachoques en los desguaces y talleres y organiza su tratamiento de forma que respondan a las especificaciones técnicas Renault-Nissan. El Panel de Materiales de Renault incluye siete calidades de polipropileno procedentes de este circuito de reciclaje, tres de las cuales se utilizan para aplicaciones en serie, y las aplicaciones de los otros cuarto en proyectos de vehículos están en curso de validación;
- el reciclaje de residuos metálicos de producción (chapas, virutas de mecanizado mecánico). En Francia, España y Brasil existen bucles activos entre fábricas de Renault o entre fábricas de Renault y de proveedores de piezas metálicas;
- el reciclaje de los metales platinoides. Gaïa recupera en los desguaces y procesa los tubos de escape de vehículos fuera de uso. Los metales platinoides reciclados se venden a un proveedor de la industria del automóvil para introducirlos nuevamente en la fabricación de tubos de escape.

Estos bucles cortos contribuyen al cumplimiento del objetivo de Renault en materia de integración de materiales reciclados en los vehículos nuevos. La recuperación y el transporte de los materiales se optimizan también durante el proceso de reciclaje, para reducir al máximo la huella ecológica de los materiales reciclados.

El Grupo desarrolla regularmente nuevos bucles de reutilización de materiales procedentes de vehículos fuera de uso, en especial a través de proyectos de investigación en colaboración con industriales, corporaciones locales, Ademe y académicos (ver recuadro). La elaboración de un material aislante acústico para la insonorización de los vehículos a partir de residuos textiles del automóvil y de ropa de trabajo usada, reciclados mediante un procedimiento exclusivo, ha obtenido la validación técnica de ingeniería para desarrollar aplicaciones en los vehículos de la gama.

Gracias a ello, un ESPACE V contiene más de 50 kg de plásticos reciclados, un tercio de ellos procedentes del reciclaje post-consumidor [1].

Proyectos de investigación colaborativos en economía circular

El Grupo Renault participa en numerosos proyectos de investigación colaborativos de economía circular, la mayoría de las veces en calidad de promotor y de líder, aglutinando en torno suyo a una red de socios procedentes de la industria del automóvil o del mundo del reciclaje, la investigación o la educación.

En 2015 culminó el proyecto *Innovative Car Recicling* 95 % (ICARRE95) cuyo objetivo era demostrar cómo aprovechar el 95 % de la masa de los VFU en condiciones económicas rentables para todos los actores, a través de:

1. la creación y estructuración de nuevos circuitos para las piezas o materiales poco o nada aprovechados por los actores del reciclaje;

2. una logística alternativa destinada a reducir la huella medioambiental del transporte en el proceso de reciclaje;

3. el desarrollo de competencias de reciclaje a través de acciones de formación.

En la continuidad de ICARRE95, tres nuevos proyectos encabezados por Renault persiguen la utilización de materiales reciclados procedentes principalmente de vehículos fuera de uso o de otros productos al final de su vida útil en la fabricación de nuevos vehículos:

1 *Material reciclado post-consumidor: material procedente del reciclaje de bienes de consumo al final de su vida útil, por oposición a los materiales reciclados post-industriales procedentes de descartes de fabricación.*

I – Proyecto TREFIV (reciclaje termoplástico con fibra de vidrio)

Este proyecto colaborativo persigue la producción de piezas estructurales con polipropileno post-consumo introduciendo en él fibra de vidrio. Se desarrolla en colaboración con otras empresas como SINOVA, una PYME especializada en el reciclaje de materiales plásticos que ya intervino en el proyecto ICARRE 95. En 2017 se ha validado una aplicación en piezas estructurales del ESPACE V («parte delantera técnica»), para una aplicación en 2018.

II – Proyecto TREVIS (reciclaje termoplástico visible)

El objetivo de este proyecto es abrir el camino de la integración de materiales plásticos reciclados post-consumo en las piezas vistas, que constituyen la mayor parte de la masa de materiales plásticos utilizada en los nuevos vehículos. Aunque en la actualidad los materiales plásticos reciclados se utilizan mucho en las piezas no visibles, su integración en piezas visibles exige conseguir una calidad percibida y una longevidad equivalentes a las de los mejores plásticos vírgenes, sobre todo en lo tocante al color, olor y resistencia del tinte a las condiciones climáticas (exposición prolongada al sol…).

III – Proyecto TCT (textil compuesto termoformado)

El proyecto TCT ha integrado los resultados del proyecto «*à filer*», que ha permitido elaborar una materia textil 100 % reciclada para los asientos. Hoy, existen numerosas vías de aprovechamiento posibles. Este proyecto permite componer nuevos materiales que combinan prestaciones técnicas, economía y facilidad de producción, en estrecha colaboración con ADIENT SU (filial de Johnson Controls), productor de tejidos para el automóviles, y con Filatures du Parc. Consiste en combinar dos materiales reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil, descartes de fabricación automóvil y botellas de PET, para elaborar un textil utilizable en la fabricación de piezas de automóvil termoformadas. Además de su evidente interés medioambiental, esta solución también encierra un potencial de ganancias importantes a través de la simplificación de procesos industriales, la longevidad y el aligeramiento. Este proyecto, fuertemente anclado en la región de Occitania, participa además en la renovación del sector industrial francés, y explota conocimientos técnicos históricos al servicio de la innovación en el área de la economía circular.

Por otra parte, el Grupo Renault continúa su colaboración con escuelas superiores iniciada en el marco de ICARRE 95, con vistas a integrar la temática del reciclaje en sus currículos de enseñanza y a preparar el futuro de estos sectores industriales. Para obtener más información, visite www.icarre95-programmelife.com

C. Medio ambiente y salud DPEF8a DPEF8b DPEF16a

Objetivos medioambientales		Objetivo	Plazo de ejecución	Situación al final de 2018
Producto (VE)	Productos: lanzar 8 vehículos 100 % eléctricos que cubran todos los segmentos, de los cuales 5 nuevos modelos y 3 renovaciones, entre 2017 y 2022. Mercados: conservar la posición de líder en Europa y penetrar en el mercado chino.	2017	2022	Europa: líder del mercado de los vehículos 100 % eléctricos desde 2013 China: anuncio de la comercialización del K-ZE para 2019 y anuncio de 3 proyectos de utilitarios ligeros eléctricos [3]
Fabricación	Reducir un 25 % las emisiones medias de COV [1] por m² de carrocería pintada entre 2013 y 2020	2016	2020	-22 % (con respecto a 2013)
Fabricación y producto	Reducir un 20 % el número de sustancias químicas peligrosas [2] utilizadas en las plantas del Grupo entre 2016 y 2022 (es decir -68 % entre 2010 y 2022)	2016	2022	Reducción del 17 % entre 2016 y 2018 (es decir de -67 % entre 2010 y 2018)

(1) Emisiones de COV (compuestos orgánicos volátiles) de los talleres de pintura de carrocerías de vehículos (excepto la pintura de piezas tipo parachoques de plástico y accesorios), en todas las plantas de fabricación excepto AVTOVAZ, en cuyo capital ha adquirido una participación mayoritaria el Grupo Renault a final de diciembre de 2016 y cuya declaración medioambiental se está elaborando en este momento.

(2) Productos químicos clasificados como «prioridad 1» (PR1) por Renault para su sustitución. En esta categoría se clasifican los productos que contienen sustancias CMR (carcinógenas, mutágenas o tóxicas para la reproducción) de las categorías 1a/1b o sustancias incluidas en los anexos XIV y XVII del reglamento europeo REACH, en concentraciones superiores a los umbrales definidos por la norma Renault 00-10-050 sobre sustancias de usos prohibidos o restringidas (ver Gestión del riesgo sustancias más adelante).

(3) Ver 2.2.2.3.A, apartado Vehículos eléctricos.

El Grupo Renault realiza un seguimiento activo y continuo de los desarrollos científicos y técnicos relacionados con los retos sanitarios para identificar lo antes posible las soluciones disponibles para reducir los impactos potenciales de las actividades del Grupo sobre la salud. Este seguimiento se basa fundamentalmente en el análisis de las publicaciones relativas al medio ambiente y la salud de la comunidad científica, los organismos oficiales nacionales o internacionales y las organizaciones no gubernamentales. También se basa en la colaboración con los proveedores de tecnologías e ingeniería para identificar y evaluar los ladrillos tecnológicos que se podrían integrar en los futuros productos del Grupo (ver también el apartado *Adecuación de los productos y servicios a las expectativas de los mercados* en el apartado 2.2.2.2.D *Medio ambiente y competitividad*).

a) Calidad del aire

Fabricación

COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES (COV)

Las emisiones de compuestos orgánicos volátiles son objeto de vigilancia y de un plan de reducción de las cantidades emitidas.

Este plan se basa en:

- la generalización de las buenas prácticas para la reducción del consumo de productos de pintura con disolventes y de las emisiones asociadas a los mismos, bajo la supervisión de la ingeniería del Grupo;
- la implantación o sustitución de instalaciones de tratamiento de los COV por incineración, en caso necesario.

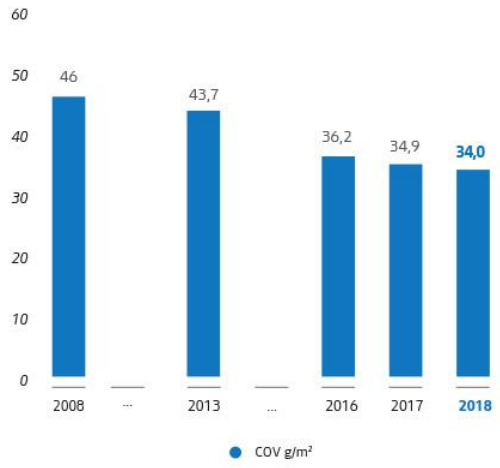
Las emisiones de COV por m^2 de carrocería montada pintada bajan un promedio del 3 % en 2018 (con respecto a 2017) en todo el grupo, a 34,0 g/m^2.

Entre las principales acciones de reducción de las emisiones de COV implantadas durante el año 2018 en las fábricas del Grupo, cabe citar:

- la continuación de la sustitución de máquinas de pintura por robots (que permiten una optimización mucho más fina de las cantidades de productos utilizadas) para la aplicación de pinturas y/o esmaltes a la carrocería;
- la instalación de robots de troquelado Bases en la planta Revoz (Eslovenia) para sustituir los troqueles manuales;
- la sustitución de 24 robots de pintura o de máquinas de pintar por robots de última generación, que consumen menos disolventes de pintura;
- la continuación del despliegue de una masilla con muy poco contenido de disolvente para las aplicaciones en el interior del habitáculo del vehículo, y el inicio del despliegue de una nueva masilla «Alliance» con menos disolvente para los exteriores;
- la continuación de las acciones de mejora de la tasa de recuperación de disolventes sucios en todas las plantas (disolventes de purga y de limpieza).

Al final de 2018, el 82 % de los vehículos producidos anualmente se han pintado con bases hidrosolubles (es decir pinturas cuyo disolvente se compone principalmente de agua), y un 75 % de los hornos de cocción de las pinturas y esmaltes del Grupo están conectados a un incinerador de compuestos orgánicos volátiles.

EMISIONES DE COV

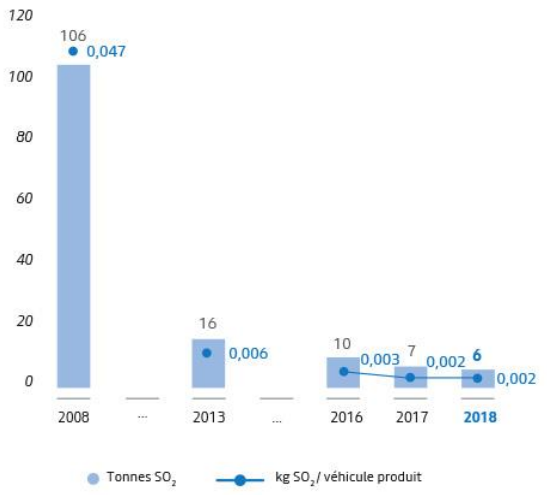


Perímetro: todas las plantas de fabricación de carrocería-montaje y mixtas del Grupo Renault (el perímetro de declaración se describe en el anexo 2.5.3.2). Las emisiones contabilizadas son las de los talleres de pintura de carrocerías de vehículos (excepto la pintura de piezas como parachoques de material plástico y accesorios).

LAS EMISIONES DE SO_2 Y NO_X LIGADAS A LA COMBUSTIÓN

Durante los años 2000, Renault ha desarrollado un ambicioso plan de sustitución del fuelóleo por gas en las centrales térmicas de sus plantas con el fin de reducir sus emisiones de dióxido de azufre(SO_2), óxidos de nitrógeno (NO_x) y dióxido de carbono (CO_2). Como el fuelóleo prácticamente se ha dejado de utilizar en las plantas del Grupo, en adelante las acciones de progreso se centran principalmente en la modernización de las calderas de gas y la instalación de quemadores con bajas emisiones de NO_x.

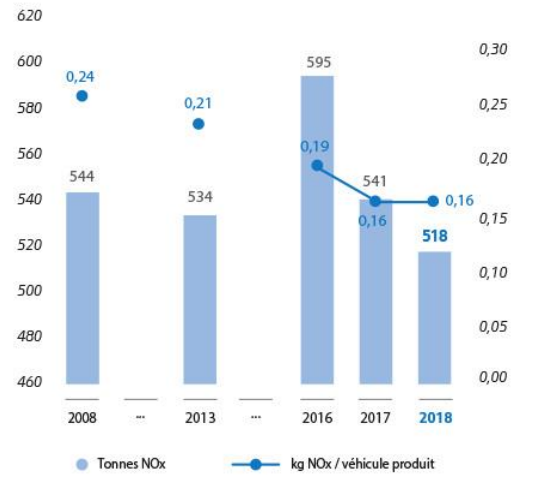
EMISIONES DE SO_2(√)



Perímetro: todas las plantas de fabricación y los principales centros logísticos, terciarios y de ingeniería del Grupo Renault, excluidos los establecimientos de la red comercial RRG (perímetro de declaración descrito en el anexo 2.5.3.2).

(√) Indicador comprobado por el organismo tercero independiente con un nivel de aseguramiento razonable: total de emisiones de SO_2 para el ejercicio 2018

EMISIONES DE NO_X(√)



Perímetro: todas las plantas de fabricación y los principales centros logísticos, terciarios y de ingeniería del Grupo Renault, excluidos los establecimientos de la red comercial RRG (perímetro de declaración descrito en el anexo 2.5.3.2).

(√) Indicador comprobado por el organismo tercero independiente con un nivel de aseguramiento razonable: total de emisiones de No_x para el ejercicio 2018

Utilización de los vehículos

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES CONTAMINANTES DE LOS VEHÍCULOS TÉRMICOS

En todo el mundo, todos los vehículos comercializados por el Grupo Renault han obtenido una homologación satisfactoria otorgada por las Autoridades implicadas de acuerdo con la normativa vigente.

Tras la generalización de los filtros de partículas para los vehículos diésel conforme a la norma Euro 5 (aplicable a todos los vehículos particulares desde el 1 de enero de 2011 y a los utilitarios ligeros desde el 1 de enero de 2012), la norma Euro 6b aplicable a todos los vehículos particulares desde el 1 de septiembre de 2015 (y a los utilitarios desde el 1 de septiembre de 2015 ó 2016, dependiendo su masa) ha vuelto a rebajar el nivel de emisión de partículas autorizado para todas las motorizaciones, reduciendo más de la mitad, con respecto a la norma Euro 5, los límites de emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) autorizados para la homologación de vehículos diésel (de 180 a 80 mg/km), acercándolos a los autorizados para los vehículos de gasolina (60 mg/km).

Esta reducción, que para los vehículos diésel supone dividir esos límites de emisiones de óxidos de nitrógeno por más de 6 en un plazo de 10 años, ha sido posible gracias a la instalación de sistemas de post-tratamiento tipo filtro de reducción de NO_x o RCS (Reducción

Catalítica Selectiva). El *filtro de reducción de NO_x* es un sistema químico que atrapa los óxidos de nitrógeno y los reduce a gases neutros. Está presente en todos los vehículos particulares diésel comercializados desde septiembre de 2015 por el Grupo Renault en Europa. La tecnología RCS (Reducción Catalítica Selectiva), por su parte, consiste en reducir los óxidos de nitrógeno a agua y en nitrógeno mediante la inyección de urea. Se utiliza desde septiembre 2015 en los vehículos utilitarios TRAFIC y MASTER comercializados en Europa.

Ahora bien, la constatación de diferencias significativas entre las emisiones medidas en condiciones reales de conducción y en laboratorio para la homologación ha llevado a la Comisión Europea a definir un protocolo de ensayo en condiciones de conducción reales, introducido por la norma Euro 6d (protocolo RDE, *Real Driving Emissions*). Ya en julio de 2015, sin esperar a la aprobación de estas nuevas normas, el Grupo Renault había estudiado la introducción en toda su producción diésel Euro 6b y Euro6c de mejoras destinadas a reducir aún más las emisiones durante la utilización por el cliente. Estas mejoras se han desplegado progresivamente desde agosto de 2016:

1) Ampliación del intervalo de funcionamiento de los sistemas EGR *(recirculación de gases de escape),* elemento fundamental de la reducción de los óxidos de nitrógeno

Los estudios y comprobaciones realizados desde julio de 2015 han permitido al Grupo Renault multiplicar al menos por dos el intervalo de temperatura de funcionamiento a pleno rendimiento de sus sistemas EGR, sin mermar la fiabilidad y seguridad de funcionamiento del motor y del vehículo en todas las condiciones de uso por el cliente.

2) Mayor eficacia de la vigilancia del filtro de reducción de NO_x que permite, el almacenamiento y tratamiento de los óxidos de nitrógeno a intervalos regulares complementariamente a la EGR

Se incrementa la frecuencia y la eficacia de las purgas con un sistema más «robusto», para tener mejor en cuenta la diversidad de las condiciones de conducción.

Estas acciones combinadas han permitido una división sustancial –del orden de dos a cuatro en promedio, dependiendo de las aplicaciones y del tipo de rodadura– de los óxidos de nitrógeno en la zona de ampliación de la EGR. Todos los clientes que habían adquirido un vehículo Euro 6b (conforme con las normas aplicables) antes de la introducción de estas medidas de mejora se benefician de ellas mediante un ajuste de la calibración del motor realizada gratuitamente durante una visita a la red posventa.

En total, si se suman los vehículos salidos de fábrica directamente con estas mejoras y los vehículos tratados en la red posventa, el 78 % del parque diésel Euro 6b o Euro 6c del Grupo Renault en circulación a finales de 2018 ya se ha beneficiado de las medidas de mejora decididas por Renault.

El despliegue de las normas Euro 6d representa una nueva etapa en la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos térmicos. Estas normas introducen mediciones en condiciones reales y variables de rodadura (protocolo RDE, emisiones en condiciones de conducción reales) de las emisiones de contaminantes como los óxidos de nitrógeno o las partículas, complementarias a las mediciones realizadas en laboratorio basándose en un ciclo de homologación normalizado. Estas últimas, por naturaleza, no pueden cubrir la diversidad de usos por el cliente. En efecto, la eficacia de los sistemas de descontaminación varía en función de numerosos parámetros, entre ellos las condiciones de rodadura, el tipo de conducción o la temperatura.

Por ello Renault, apoya desde hace varios años el planteamiento europeo de realización de mediciones en condiciones reales de rodaje, adicionalmente a la aplicación del nuevo procedimiento de ensayo en laboratorio WLTP, más representativo de la utilización por el cliente medio y de la diversidad de equipamientos de los vehículos que el ciclo NEDC.

La adaptación de los vehículos del Grupo Renault a estas nuevas normas ha exigido un ambicioso programa de inversiones de más de 2.000 millones de euros.

La primera fase Euro 6d temp se aplica desde septiembre 2017 a los nuevos modelos (nuevos tipos) y a partir de septiembre de 2019 a todos los vehículos nuevos (de todo tipo). La Comisión Europea ha introducido simultáneamente el nuevo procedimiento de ensayo en laboratorio WLTP, aplicable desde septiembre de 2017 a los nuevos modelos y desde septiembre de 2018 a todos los vehículos nuevos.

Para responder a los normas Euro 6d temp, la tecnología RCS, utilizada por Renault en los vehículos utilitarios TRAFIC y MASTER desde las normas Euro 6b se ha empezado a desplegar en los vehículos particulares diésel desde junio de 2018 y antes de septiembre de 2019 equipará toda la gama de vehículos particulares diésel en Europa. Esta tecnología RCS, que es más restrictiva en el uso debido a la instalación en el vehículo de un depósito de urea que hay que rellenar periódicamente, permite reducir los óxidos de nitrógeno con mayor eficacia en todos los intervalos de funcionamiento del motor. En algunas aplicaciones se combinarán las tecnologías RCS y de filtro de reducción de NO_x.

En otros mercados, Renault adapta las definiciones técnicas de sus grupos motopropulsores a las condiciones locales específicas (calidad del carburante, clima, polvo, etc.), para asegurar que cada vehículo cumpla siempre las normativas de accesorios en cada país de comercialización. Más allá del estricto cumplimiento normativo, el Grupo aprovecha su experiencia en Europa para responder en todo el mundo a las expectativas crecientes de una mayor toma en cuenta de las emisiones de contaminantes durante la utilización por el cliente (ver a continuación).

Se instauran procesos internos de gobernanza para analizar y controlar las diferencias entre los valores de consumo y emisiones homologados en laboratorio en ciclo normalizado, y los valores medidos durante la utilización por el cliente:

- medición sistemática, en todos los modelos de la gama, de las emisiones en condiciones reales de conducción según el protocolo «RDE» (también se utiliza internamente desde hace muchos años un ciclo de conducción «cliente» para evaluar el consumo de nuestros vehículos durante la utilización por el cliente);
- análisis de las diferencias entre los resultados de estas mediciones internas, otras mediciones del mismo tipo realizadas por terceros (comisiones gubernamentales, ONG, sociedades especializadas como *Emisiones Analytics*® principalmente) y los valores de emisiones homologados en laboratorio en ciclo normalizado, y estos datos se cotejan con las respuestas de las encuestas de satisfacción de los clientes;
- definición por el Comité Ejecutivo del Grupo de unas líneas directrices sólidas, y arbitraje por dicho Comité de las inversiones necesarias para la reducción continua de las emisiones contaminantes de los vehículos térmicos.

NORMAS SOBRE EMISIONES APLICABLES A LOS VEHÍCULOS PARTICULARES EN LA UNIÓN EUROPEA

Norma y año de entrada en vigor *(todos los tipos)*	Euro 1 1993	Euro 2 1997	Euro 3 2001	Euro 4 2006	Euro 5 2011	Euro 6b/6c 2015/2018	Euro 6d temp 2019	Euro 6d 2021	% de reducción con respecto al 1er valor máximo
DIÉSEL									
Óxidos de nitrógeno (NO_x): valor máximo/factor de cumplimiento (1)	-	-	500/-	250/-	180/-	80/-	80/2,1	80/1,5	-84 %
Monóxido de carbono (CO)	2.720	1.000	640	500	500	500	500	500	-82 %
Hidrocarburos y óxidos de nitrógeno ($HC + NO_x$)	970	900	560	300	230	170	170	170	-82 %
Partículas – en masa (PM)	140	100	50	25	5	4,5	4,5	4,5	-97 %
Partículas – número (PN): valor máximo/ factor de cumplimiento (1)	-	-	-	-	6×10^{11}/-	6×10^{11}/-	6×10^{11}/1,5 (3)	6×10^{11}/1,5	-
GASOLINA									
Óxidos de nitrógeno (NO_x): valor máximo/factor de cumplimiento (1)	-	-	150/-	80/-	60/-	60/-	60/2,1	60/1,5	-60 %
Monóxido de carbono (CO)	2.720	2.200	2.200	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	-63 %
Hidrocarburos (HC)	-	-	200	100	100	100	100	100	-50 %
Hidrocarburos no metánicos (HCNM)	-	-	-	-	68	68	68	68	-
Partículas – en masa (PM)	-	-	-	-	5	4,5	4,5	4,5	-
Partículas – número (PN): valor máximo/ factor de cumplimiento (1)	-	-	-	-	-	6×10^{12} (2)/-	6×10^{11}/1,5 (3)	6×10^{11}/1,5	-

Todos los valores se expresan en mg/km salvo PN, expresado en número de partículas por km.

(1) Factor de cumplimiento: ratio máxima autorizada entre las emisiones medidas en condiciones reales conforme al protocolo RDE, y los valores máximos de emisiones en el ciclo de homologación.

(2) El reglamento n° 459/2012 autoriza a los coches de gasolina a inyección directa a emitir 6×10^{12} partículas hasta 2017; a partir de ese año se limitan a 6×10^{11} como para los vehículos diésel.

(3) Factor de cumplimiento aplicable desde 2018 a las partículas en número.

CONTRIBUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS A LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE EN MEDIO URBANO

El vehículo eléctrico constituye un eje fundamental de la estrategia del Grupo para responder a los problemas de contaminación atmosférica. Cuando alcance una cuota significativa del parque operativo, con su ausencia de emisiones durante el uso [1] contribuirá a la mejora de la calidad del aire en zonas urbanas. En 2012, Renault se asoció con el ayuntamiento de Roma y las sociedades Aria Technologies y Arianet, especialistas en modelización de la contaminación atmosférica, para cuantificar los beneficios sanitarios del vehículo eléctrico en entorno urbano. Nissan también realizó un estudio del mismo tipo con Aria Technologies en la ciudad de Hong Kong en 2014. Estos estudios, que toman en cuenta la disminución de las emisiones locales generadas por los vehículos eléctricos y el aumento de las emisiones ligadas a la producción de electricidad adicional, modelizan el impacto de una política voluntarista favor de la movilidad eléctrica.

En la hipótesis puesta a prueba en la ciudad de Roma, los vehículos eléctricos representan el 20 % del parque automovilístico que circula por el centro urbano, en la zona de restricción del tráfico existente, que traduce una voluntad política de fomentar los vehículos limpios (flota pública renovada con vehículos eléctricos, promoción de los pequeños utilitarios eléctricos para la distribución de mercancías al final de la cadena). Las conclusiones revelan un claro beneficio sanitario de esta hipótesis voluntarista con respecto a la situación de partida. Las concentraciones en dióxido de nitrógeno (NO_2) se reducirían del 9 al 25 % dependiendo de las estaciones, y hasta un 45 % en las arterias principales, y las concentraciones de partículas (PM_{10}) hasta un 30 %. Por último, el número de vecinos y visitantes del centro histórico expuestos a concentraciones de benceno superiores a 2 µg/m^3 (valor máximo recomendado por el *Conseil supérieur d'hygiène publique* en Francia) se reduciría cerca del 50 % con respecto a la situación de partida.

La hipótesis voluntarista modelizada en Hong Kong prevé un 20 % de vehículos eléctricos entre los coches particulares y los vehículos utilitarios ligeros (incluidos los microbuses), y un 20 % de GPL bicarburante en los taxis y microbuses dentro de un sector de 1 km^2 situado en el centro urbano (barrio de Mong Kok). La modelización demuestra que el 20 % de vehículos eléctricos introducido en el parque automovilístico conseguirían por sí solos una reducción del 46 % de las concentraciones invernales de compuestos orgánicos volátiles y del 25 % de las concentraciones de partículas finas (PM_{10} y $PM_{2,5}$) en el sector en cuestión.

Para complementar una oferta cada vez más extensa de vehículos eléctricos (en términos de segmentos y de zonas geográficas cubiertas), el Grupo Renault también tiene la ambición de desplegar nuevas ofertas de servicios de movilidad eléctrica que encajen plenamente en los planes de movilidad urbana, para mejorar la calidad del aire y reducir la congestión: vehículos compartidos,

1 Excepto piezas de desgaste

transporte a demanda con conductor (VTC) o lanzaderas autónomas horizonte del plan *Drive the Future*. Al final de 2018, se habían desplegado más de 5.000 vehículos eléctricos de la marca Renault en servicios de vehículos compartidos en Europa. Para conocer más detalles, consulte el capítulo 2.2.1 *Una movilidad que evoluciona*, y concretamente el apartado *2.2.1.2 A través de soluciones innovadoras*.

CALIDAD DEL AIRE EN EL HABITÁCULO DE LOS VEHÍCULOS

El aire del habitáculo es una mezcla compleja del aire captado en el exterior del vehículo, que alimenta la climatización y la calefacción, con las emisiones de los materiales del habitáculo. Estos dos componentes se tienen en cuenta desde la fase de diseño de los vehículos del Grupo Renault, para controlar su impacto en la calidad del aire del habitáculo y proteger la salud y el bienestar de sus ocupantes.

TRATAMIENTO DEL AIRE EXTERIOR INTRODUCIDO EN EL HABITÁCULO

En rodaje, la calidad del aire del habitáculo depende sobre todo de la del aire exterior, debido al gran caudal de renovación del aire (en promedio 200 m^3/h) necesario para el bienestar de los ocupantes. Por ello, desde la fase de diseño de sus vehículos, Renault se asegura de que su arquitectura permita la instalación de un sistema de tratamiento del aire. Para ello, recurre a tres tipos de soluciones técnicas:

1) el filtro de partículas del habitáculo (también llamado filtro de polen): de fibras no tejidas, diseñado para retener las partículas más finas con una eficacia de más del 85 % a partir de 2,5 µm de diámetro y del 95 % de las partículas de diámetro superior a 10 µm;

2) el filtro de habitáculo combinado: es un filtro de polen al que se añade una capa de gránulos de carbón activado. Además de las partículas, este carbón activado permite retener gases, entre ellos los compuestos aromáticos y el dióxido de nitrógeno. En los vehículos Renault equipados con él, se dimensiona para que retenga una media del 85 % de estos compuestos;

3) el sistema de gestión automática de admisión de aire: es un sistema electrónico combinado con un sensor de toxicidad, que activa el cierre automático de la compuerta de admisión de aire cuando el sensor identifica un pico de concentración de ciertos contaminantes en el aire exterior (por ejemplo, cuando el vehículo atraviesa un túnel), y detecta concretamente los gases emitidos por los vehículos que tenemos delante.

Las soluciones técnicas adoptadas en cada vehículo son fruto de un compromiso entre varias prestaciones (eficacia del tratamiento, desempañado, nivel de ruido, consumo energético), y varían en función del nivel de gama y de equipamiento. Sin embargo, la mayor parte de los modelos recientes de vehículos particulares comercializados con la marca Renault en Europa y en China (ESPACE V, KADJAR, TALISMAN, MEGANE IV, SCÉNIC IV y KOLEOS II) vienen equipados de serie con filtros combinados en todas las versiones, y también con el sistema de gestión automática de admisión de aire en los niveles de acabado superiores equipados con climatización automática (este sistema requiere compuertas de admisión de aire motorizadas, por lo que no se puede ofrecer en las demás versiones).

Por otra parte, la oferta desarrollada por Renault permite a todos los clientes de las marcas Renault, Dacia o Renault Samsung Motors cuyo vehículo no venga equipado con una solución técnica de tratamiento del aire de origen, instalarlo si así lo desean a través de la oferta complementaria posventa.

EMISIONES DE LOS MATERIALES DEL HABITÁCULO

En modo estático, cuando el coche está expuesto al sol, la influencia de las emisiones de sustancias químicas volátiles procedentes de los materiales del habitáculo se vuelve preponderante con respecto a la calidad del aire exterior. Por ello, Renault se ha marcado el objetivo de controlar esas emisiones para minimizar su impacto en el bienestar y la salud de los pasajeros.

Como todos los materiales de todas las piezas situadas en el interior del vehículo (habitáculo y maletero) cuyo peso total montado es superior a 100 gramos, desde 2009 se someten a unas especificaciones técnicas exigidas a todos los proveedores implicados, para controlar los niveles de emisiones de las principales familias de compuestos orgánicos volátiles. En 2017, estas exigencias se han armonizado a nivel de la Alianza, mediante la elaboración de normas de referencia comunes a Renault y Nissan.

Renault también vela por limitar la intensidad olfativa de los principales contribuidores al ambiente global del coche. La evaluación corre a cargo de panel de expertos especialmente formados conforme a una metodología propia de Renault, basada en descriptores olfativos y en una apreciación del nivel de olor procedente de la metodología de la oficina de estudios especializada en olores IAP-Sentic® (filial del grupo Burgeap).

b) Gestión del riesgo de sustancias

Para preservar la salud de los trabajadores y consumidores, y además proteger los ecosistemas, los legisladores nacionales y europeos imponen restricciones a la utilización de sustancias peligrosas sobre el lugar de trabajo y en los productos. En la Unión Europea, la entrada en vigor en 2007 del reglamento sobre el *Registro, Evaluación, Autorización y Restricción de las sustancias y mezclas químicas (REACH)* ha permitido mejorar el conocimiento de los riesgos químicos y ha desembocado en un número creciente de restricciones y precauciones de utilización. Numerosos países del mundo han seguido el ejemplo de la Unión Europea con normativas del mismo tipo.

Renault cuenta con una organización dedicada a la gestión de sustancias peligrosas, estructurada en tres áreas:

- el área Salud industrial y riesgos químicos, en coordinación con el departamento de medicina del trabajo y condiciones de trabajo, se encarga de la gestión de la exposición de los trabajadores al riesgo químico en todas las plantas de fabricación y centros de ingeniería y logística de Renault en todo el mundo. Controla las sustancias químicas presentes en los formulaciones, comprueba la clasificación y el etiquetado de los productos químicos utilizados en el centro, y el cumplimiento de las Fichas de datos de seguridad transmitidas por los proveedores. Además, hace un seguimiento de la investigación de soluciones técnicas que permitan eliminar sustancias peligrosas prioritarias. Realiza una primera evaluación del riesgo químico según las condiciones de uso genéricas. Por último, realiza controles de los ambientes químicos mediante la toma de muestras y el análisis de los contaminantes en los puestos de trabajo. Este área de competencia se creó en los años 1960;
- el área de Ingeniería de materiales realiza un control de las sustancias contenidas en los vehículos basándose en la información declarada por los proveedores a través del sistema IMDS, compartido con 35 fabricantes internacionales de automóviles. Hace un seguimiento de la investigación de soluciones técnicas que permitan eliminar sustancias peligrosas prioritarias.
- el área de Cumplimiento normativo en posventa comprueba con los proveedores que las piezas, accesorios y demás productos vendidos en posventa cumplan la normativa vigente y, en su caso, dispone las sustituciones necesarias.

La incorporación de la normativa REACH se integra en los procesos diarios de la empresa. Se apoya en un equipo interdisciplinario «REACH, Gestión de sustancias» encargado del seguimiento de los procesos y sistemas informáticos idóneos que permitan a la empresa cumplir las obligaciones de información y transparencia impuestas por el reglamento REACH. Este equipo, apoyado por una red de unos cincuenta corresponsales en toda Europa que se apoya asimismo en intercambios con sus homólogos dentro y fuera de la Alianza, define y supervisa las acciones de cumplimiento del centenar de entidades europeas afectadas, prevé los riesgos de incumplimiento desde la cabecera de las cadenas de abastecimiento e idea medios para transformar un imperativo reglamentario en una oportunidad económica y competitiva.

Desde los años 1960, con un planteamiento preventivo y anticipativo, Renault sustituye las sustancias identificadas como tóxicas contenidas en los productos químicos utilizados en sus fábricas, y desde principios de los años 2000, las contenidas en los materiales. Renault ha elaborado dos listas, de productos químicos y de materiales respectivamente, cuya sustitución es prioritaria, y que incluyen sobre todo las sustancias CMR (carcinógenas, mutágenas o tóxicas para la reproducción), sustancias muy preocupantes que requieren autorización previa (anexo XIV del reglamento REACH), así como sustancias cuyo uso no está restringido, pero cuya supresión desea adelantar Renault en todo el mundo.

Estas dos listas se describen en dos normas de referencia distintas: la norma «Sustancias» 00-10-050 del Grupo Renault para los productos químicos de uso industrial, y la norma RNES 0027 común a la alianza Renault-Nissan para las piezas de automóviles. Estas normas de referencia prohíben la utilización de sustancias peligrosas y preocupantes, enumeran las sustancias cuya sustitución es prioritaria e imponen a los proveedores que declaren las sustancias constitutivas de sus piezas y preparaciones. En los concursos públicos, Renault pide expresamente a sus proveedores que cumplan estas normas. Cada una de las tres áreas competentes comprueba su cumplimiento.

Renault aplica una política de transparencia conforme a la normativa respecto a sus clientes profesionales y particulares.

Más allá de las sustancias habituales y de los riesgos comprobados, Renault está atenta a los impactos sanitarios potenciales de los materiales innovadores, como por ejemplo los nanomateriales. Por ello, en 2015 Renault se ha sumado a la alianza NanoRESP, que propone una reflexión abierta, no polémica sino crítica sobre las nanotecnologías y los nanomateriales. Este enfoque colaborativo, que implica a productores, distribuidores, usuarios y consumidores de «nanoproductos», permite cuestionar sus usos, beneficios y riesgos a la luz de sus alternativas existentes.

c) Ruido

Fabricación

El ruido es un tema complejo en el que inciden numerosos factores (índoles y potencias de las fuentes por bandas de octavas, directividad, efectos de los edificios, topografía del lugar, condiciones meteorológicas, etc.). Deseosa de asegurar el bienestar de los vecinos de sus plantas de producción, Renault trabaja activamente para limitar y reducir las molestias por ruido asociadas a sus actividades, trabajando en el control del «ruido» de las instalaciones existentes y las nuevas instalaciones. La selección de materiales eficientes en este ámbito o los esfuerzos de insonorización realizados se dan para lograr este objetivo. La acción se centra principalmente a todo tipo de chimeneas de extracción, salas de caldera, operaciones de corte de materiales metálicos, actividades logísticas, que suelen ser las principales fuentes de ruido exterior de nuestras plantas industriales.

Utilización de los vehículos

Todos los vehículos de motor térmico comercializados por Renault en Europa en 2018 emiten un ruido exterior máximo de 74 dBA durante el rodaje[1], en cumplimiento de la normativa aplicable a los vehículos homologados antes de julio de 2016. La mayoría respeta asimismo el nuevo límite de 72 dBA impuesto por el Reglamento europeo 540/2014/CE, aunque solo sea aplicable a los modelos homologados desde julio de 2016. Sin embargo, el Grupo ya está preparando las fases 2 y 3 de aplicación de este reglamento, que rebajarán el nivel de ruido exterior autorizado para la mayor parte de los vehículos particulares a 70 dBA en 2022 (2020 para los nuevos tipos) y luego a 68 dBA en 2026 (2024 para los nuevos tipos), trabajando concretamente en la mejora del aislamiento acústico del motor y la instalación de absorbentes adicionales en los pasos de rueda (para absorber el ruido de rodadura) y los carenados de los bajos.

Con un nivel sonoro medido comprendido entre 68 y 70,5 dBA según la antigua norma de medición, e inferior a 68 dBA según la nueva norma, los vehículos eléctricos de la gama Renault respetan ya, con casi 10 años de adelanto, los límites de nivel de ruido exterior que serán aplicables a partir de 2026, y con ello contribuyen a la reducción del ruido ambiente y la calidad de vida en las zonas urbanas. Por otra parte, aportan una clara mejora del bienestar sonoro de los usuarios: el ruido interior de un vehículo eléctrico es en torno a 10 dBA inferior al de un vehículo térmico.

La mayoría de las veces normas aplicables a nivel internacional en materia de ruido exterior se inspiran en las normas europeas con algunos años de retraso. Por lo tanto los vehículos comercializados por el Grupo Renault fuera de Europa, que presentan niveles de ruido comparables a sus versiones europeas, a menudo se adelantan varios años a las normas de ruido aplicables localmente.

D. Consumo y calidad del agua DPEF8a DPEF11a

Objetivos medioambientales		Objetivo	Plazo de ejecución	Situación al final de 2018
Grupo	Reducir un 20 % entre 2013 y 2020 la captación externa en agua del Grupo por vehículo producido (1)S	2016	2020	-14 % (con respecto a 2013)
Fabricación	Reducir un 30 % entre 2016 y 2020 los residuos de metales tóxicos (METOX) contenidos en los efluentes líquidos de las fábricas del Grupo (2) por vehículo producido	2016	2020	-18 % (con respecto a 2016)

(1) Perímetro: todas las plantas de fabricación y principales centros terciarios, de logística e ingeniería del Grupo Renault (perímetro de declaración descrito en el anexo 2.5.3.2), menos los establecimientos de la red comercial RRG y excepto AVTOVAZ, en cuyo capital ha adquirido una participación mayoritaria el Grupo Renault a final de diciembre de 2016 y cuya declaración medioambiental se está elaborando en este momento.

(2) Plantas de fabricación del perímetro consolidado, excepto AVTOVAZ, ver definición y modo de cálculo en los comentarios metodológicos sobre los vertidos líquidos en el anexo 2.5.3.2.

1 *Con excepción del furgón Master que, por su carga útil y su potencia, pertenece a una categoría distinta del resto de la gama, sujeta a límites de ruido exterior específicos.*

Preservar el agua es una preocupación permanente para Renault, tanto para garantizar la perennidad de su abastecimiento como para reducir sus impactos en los ecosistemas. Por ello, el Grupo se ha marcado el objetivo de minimizar el impacto de su actividad en este valioso recurso mediante la implantación de los cinco ejes de trabajo siguientes:

- **reducir** en origen el consumo de agua y los vertidos acuosos mediante un diseño de procesos y una gestión optimizados. Por ejemplo, para el tratamiento de superficies, que es uno de los procesos que más agua consumen en una fábrica de automóviles, el llenado de los baños en cascada (el agua evacuada de un baño se vierte en otro que requiera menos pureza, etc.), la detención de los caudales de aclarado entre cada caja o la presencia de rampas de aclarado entre etapas (que evitan contaminar un baño con impurezas transportadas por la caja) permiten reducir en origen tanto las cantidades de agua utilizadas como los efluentes que hay que depurar;
- **reutilizar** al máximo el agua para un mismo uso: refrigeración en circuito cerrado, prolongación de la vida útil de los baños, etc.;
- **reciclar** las aguas en otros usos compatibles, con o sin tratamiento adicional. Por ejemplo, la fábrica de Sofasa (Colombia) recicla los concentrados salinos de producción de agua osmótica (purificada) a los inodoros sanitarios y las cortinas de agua (lavaderos de aire) de las cabinas de pintura, lo cual permite reducir tanto las cantidades de agua consumidas como los efluentes vertidos;
- **minimizar el impacto** de los vertidos residuales en los entornos ecológicos mediante un tratamiento eficaz y controlado;
- **controlar los riesgos** de contaminación accidental de las aguas superficiales mediante la implantación de medios de confinamiento de los derrames accidentales y de las aguas de extinción de incendios. Desde finales de 2015, la fábrica de Tánger, diseñada para no verter ningún efluente industrial, dispone además de una balsa que permite confinar cualquier contaminación accidental para evitar su vertido al medio ambiente, y depurar por decantación las aguas pluviales drenadas en la planta.

Reducción de los efluentes industriales

Entre las palancas de ejecución de sus objetivos de reducción del consumo de agua y los vertidos contaminantes en el medio natural, Renault se apoya especialmente en el reciclaje de los efluentes industriales: los efluentes acuosos procedentes del proceso de fabricación se someten a un tratamiento que permite transformarlos en un recurso de calidad suficiente para su reutilización en ese mismo proceso.

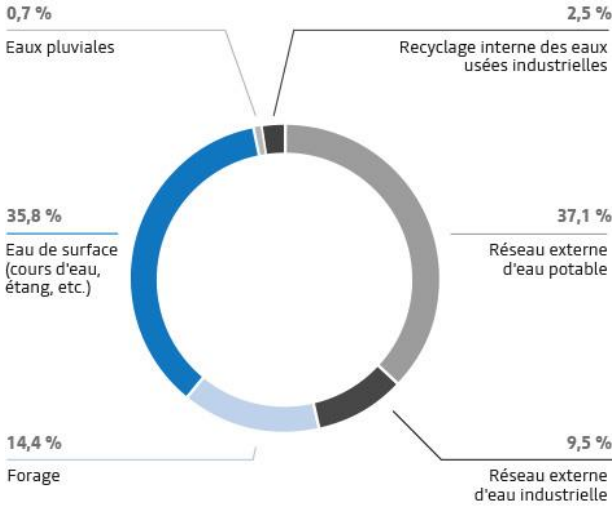
En las **fábricas de mecánica**, el reciclaje de los efluentes industriales consiste en separar por evaporación el destilado (agua depurada), que se podrá reintroducir en los procesos, del concentrado (residuo de evaporación aceitoso) que se enviará a un circuito de tratamiento de residuos apropiado.

En las **fábricas de carrocería-montaje**, el despliegue de la tecnología de reciclaje es más complejo, porque el proceso de fabricación (tratamiento de superficies y cataforesis) exige agua de gran calidad. El efluente depurado se somete a un tratamiento por ósmosis inversa (procedimiento de purificación por membrana), y luego por evapo-concentración (concentración extrema del efluente en varias etapas de evaporación), lo cual permite reutilizar en los procesos industriales la mayor parte del agua que contiene en forma purificada y minimizar las cantidades de residuos generadas.

La fábrica de carrocería-montaje de Tánger (Marruecos) reúne en una misma planta todas las tecnologías puntas que permiten reciclar las aguas residuales del proceso de fabricación. Las inversiones adicionales realizadas en 2015 para incrementar el volumen de efluentes industriales reciclados y acompañar de ese modo el aumento de la cadencia de producción de la planta han permitido elevar el volumen de agua ahorrado a cerca de 280.000 m^3 al año en promedio.

La planta de Tánger es actualmente la fábrica con menor toma de agua externa (1,1 m^3 por vehículo producido en 2018) de acuerdo con el objetivo que atribuido en su diseño. El resultado conseguido a nivel del Grupo en 2018 ha permitido bajar un 14 % de la ratio de toma de agua externa por vehículo producido desde 2013 (de 4,5 a 3,9 m^3 por vehículo).

DISTRIBUCIÓN DE LOS ABASTECIMIENTOS EN AGUA EN FUNCIÓN DE SU ORIGEN



Perímetro: todas las plantas de fabricación y los principales centros logísticos, terciarios y de ingeniería del Grupo Renault, excluido AVTOVAZ, excluidos los establecimientos de la red comercial RRG (perímetro de *declaración* descrito en el anexo 2.5.3.2).

CAPTACIÓN EXTERNA DE AGUA(√)

La captación externa en agua incluye las redes de distribución de agua potable e industrial, los pozos, las aguas superficiales y las aguas pluviales.

(√) Indicador comprobado por el organismo tercero independiente con un nivel de aseguramiento razonable: captación externa de agua total del ejercicio 2018.

E. Suelos y aguas subterráneas DPEF8a DPEF11d

Superficie total de las plantas y superficies impermeabilizadas

	2018	2017	Variación en 1 año
Superficie total *(en ha)*	4.074	4.071	0,07 %
Superficie impermeabilizada *(en ha)*	1.909	1.904	0,23 %
Superficie impermeabilizada *(en % de la superficie total)*	46,9 %	46,8 %	0,16 %

Los suelos y las aguas subterráneas son entornos que pueden poner en contacto contaminaciones anteriores con objetivos que es necesario proteger (poblaciones, espacios naturales, etc.). Por lo tanto, Renault ha instaurado una política de prevención de la contaminación de estos entornos y, cuando se sospecha la existencia de contaminaciones anteriores, se acomete una gestión específica. Este enfoque se aplica a todas las plantas del Grupo que presentan un riesgo potencial de contaminación, a saber las plantas industriales en actividad, las plantas antiguamente industriales reconvertidas a otros usos como la red comercial Renault Retail Group (RRG). Renault vela por mantener una capacidad interna de prevención de la contaminación de los suelos y de rehabilitación.

En 2018, las plantas de fabricación y los principales centros terciarios, de ingeniería y logística del Grupo Renault (perímetro medioambiental consolidado) sumaban una superficie total de 4.074 hectáreas, con un 46,9 % de las superficies impermeabilizadas

(edificios, aparcamientos, viales). Las superficies totales y la cuota de superficies impermeabilizadas no han registrado variaciones sensibles con respecto al año anterior a perímetro comparable.

Prevención

En el entorno industrial, la política de prevención se basa en tres herramientas. Una parrilla de clasificación permite evaluar el nivel de prevención de la contaminación y reforzarlo en caso necesario, jerarquizando las mejoras necesarias. En el caso de las nuevas instalaciones de producción, la guía de prevención relativa a los suelos describe las medidas técnicas necesarias en cada tipo de instalación. Estas dos herramientas se despliegan en todas las plantas industriales detentadas por Renault en todo el mundo. Por último, la política de prevención se basa en el seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas. Renault realiza este seguimiento, sistemático cuando es un requisito reglamentario (como ocurre en todas las plantas industriales en Francia), o voluntario cuando se han identificado fuentes de contaminación potencial, para identificar una posible migración de contaminantes hacia zonas sensibles y tomar medidas adecuadas lo antes posible.

En la red comercial RRG, desde 2011 todos los establecimientos están equipados con medios de prevención de la contaminación (almacenamiento de aceite y carburante en cubas aéreas o en cubas de doble pared dotadas de alarma, balsas de retención). En la red europea de RRG, el despliegue de acciones de prevención prioritarias (neutralización o extracción de las cubas soterradas y sustitución por cubas de almacenamiento aéreas o de doble pared) finalizó en 2013.

Descontaminación

La gestión de anteriores contaminaciones del subsuelo se basa en la gestión por riesgo basada en la relación origen-vector-objetivo, y persigue garantizar la adecuación entre el estado del subsuelo y los usos identificados o previstos. El enfoque de gestión de la contaminación incluye varias etapas:

- se ha llevado a cabo un estudio histórico y documental, que incluye un análisis de vulnerabilidad de la planta en las plantas industriales en actividad y en las plantas antiguamente industriales reconvertidas a otros usos y en la red comercial RRG. Se actualiza cuando es necesario. Esta estudio permite identificar las fuentes potenciales de contaminación y evaluar el nivel de vulnerabilidad de la planta y de su medio ambiente inmediato;
- en función de los resultados del estudio histórico y documental, se lleva a cabo un diagnóstico físico de los suelos de la planta;
- si el diagnóstico confirma la presencia de fuentes de contaminación, se lleva a cabo una evaluación cuantitativa de riesgos para la salud, para evaluar el riesgo de exposición para los usuarios de la planta y de su entorno inmediato (trabajadores, residentes, escolares, etc.);
- en función de los resultados de las dos etapas anteriores, se pueden acometer operaciones de rehabilitación. La ejecución de esas operaciones se encomienda a prestatarios especializados reconocidos por sus conocimientos técnicos, bajo la supervisión del especialista área del área de suelos de Renault.

Siguiendo el mismo método de evaluación, RRG lleva a cabo la descontaminación de los suelos contaminados por antiguos almacenamientos de aceites o carburantes, incluso cuando dicha contaminación fue causada por un propietario anterior. Entre 2003 y el final 2018, 29 centros han sido objeto de procesos de descontaminación.

F. Biodiversidad DPEF13

La protección de la biodiversidad de las especies y ecosistemas requiere medidas específicas, como la protección de los hábitats y la lucha contra la sobreexplotación de las especies, así como una reducción de las emisiones contaminantes a los ecosistemas (agua, aire, suelos). Los esfuerzos continuos de Renault para reducir los impactos medioambientales de sus actividades y productos (ver los apartados anteriores) contribuyen a la lucha contra el empobrecimiento de los ecosistemas.

Renault también aplica medidas específicas de protección de la biodiversidad. Los proyectos industriales (construcción o ampliación de fábricas) dan lugar a una evaluación de su impacto en los ecosistemas ambientes. En la planta de Tánger inaugurada en 2012, el estudio de impacto ha llevado a plantar más de 5.000 árboles entre 2014 y 2015, para prevenir la erosión de los suelos debida a la escorrentía de aguas pluviales en zonas no impermeabilizadas de la planta, así como los impactos negativos para la biodiversidad asociados. En Brasil, Renault ha instaurado en 2008, en concertación con las autoridades locales, un plan de gestión y protección de la biodiversidad en una parte de los terrenos adquiridos para su implantación industrial de Curitiba. Con una superficie total de 2,5 millones de m^2, se dedica el 60 % a la protección de una zona de bosque primario. Este bosque primario, formado en gran parte por araucarias, una especie de pino en vías de desaparición y protegida por la ley brasileña, alberga más de 170 especies animales.

En 2018, Grupo Renault se ha sumado a la iniciativa Act4Nature y ha suscrito los 10 compromisos colectivos propuestos. Este planteamiento lanzado por *Entreprises pour l'Environnement* (EpE) persigue proteger, valorar y restaurar la biodiversidad. Para obtener más información, visite www.act4nature.com.

2.2.3 Seguridad vial

La seguridad vial es un verdadero desafío de salud pública a nivel mundial. Afecta a todos los continentes. Según la Organización Mundial de la Salud, cada año hay que lamentar 1,35 millones de víctimas mortales en las carreteras del mundo y entre 20 y 50 millones de heridos. A falta de iniciativas concertadas y eficaces, la OMS (Organización Mundial de la Salud) estima que los accidentes en carretera se convertirán en la séptima causa de mortalidad de aquí a 2030. Para el Grupo Renault, fabricante de automóviles que diseña, fabrica y distribuye coches en el mundo entero, la seguridad vial un poderoso eje de despliegue de su política de responsabilidad social de empresa.

La expansión internacional del Grupo debe acompañarse del diseño de vehículos que respondan a las normativas y a expectativas de seguridad de sus nuevos mercados. Como las causas de los accidentes y lesiones en estas nuevas regiones difieren del mercado europeo tradicional, el Grupo Renault amplía su investigación accidentológica más allá de Europa, transfiere conocimientos técnicos e incorpora la experiencia que pueden aportar los laboratorios y universidades locales así como los demás actores de la seguridad vial.

Para asumir plenamente su responsabilidad, el Grupo Renault se implica doblemente:

- a través de sus productos. Partiendo del análisis de los riesgos observados e integrando en todos los procesos de diseño, fabricación y comercialización de sus productos soluciones e innovaciones que contribuyan a la seguridad de los ocupantes del vehículo y de los demás actores expuestos a los riesgos de accidentes de circulación (peatones, ciclistas y motoristas, etc.);
- en la sociedad. Trabajando activamente con los poderes públicos y la sociedad civil de todo el mundo para mejorar la seguridad vial. Solo o en colaboración con terceros, el Grupo Renault sensibiliza y facilita la transferencia de competencias a los usuarios de la vía pública y a los grupos de interés de la seguridad vial.

2.2.3.1 Política del Grupo Renault en materia de seguridad vial DPEF16a

El Grupo Renault integra en su visión sistémica las características específicas de cada país para tener debidamente en cuenta elementos adicionales a los vehículos y sus tecnologías. La infraestructura vial, la legislación vigente y su aplicación, la política y el nivel de formación y sensibilización de los usuarios de la carretera son los ejemplos más llamativos. Solo o en colaboración, el Grupo Renault trabajar para lograr la implantación de las medidas más adecuadas al nivel de madurez de los países.

La política y las acciones del Grupo Renault en materia de seguridad vial siguen cinco ejes:

SENSIBILIZAR

Modificar los comportamientos a largo plazo de todos los grupos de interés (poderes públicos, padres, conductores, hijos) y educar desde la infancia sobre los peligros de la carretera son otros tantos desafíos de la lucha contra la inseguridad vial.

PREVENIR

Prevenir es ayudar el conductor a anticipar los riesgos. Una parte de la solución consiste en ayudar al conductor en la ejecución de su tarea (ayudas a la conducción). La otra parte está relacionada con la responsabilización de los conductores. Estos deben conocer los límites a partir de los cuales serán incapaces de controlar su vehículo y las situaciones en que se ponen en peligro.

CORREGIR

La calidad del comportamiento en carretera y del frenado son dinámicas fundamentales del vehículo. Son la base para evitar un accidente. No obstante, hay situaciones que requieren la contribución de la tecnología para compensar los errores de conducción. Ese es el objetivo de los sistemas de seguridad activa. Intervienen en condiciones difíciles o de emergencia, pero sin sustituir completamente al conductor.

PROTEGER

Un eje fundamental de la estrategia de seguridad vial de Renault es proteger a los ocupantes, sea cual sea su edad, su morfología y su posición en el vehículo, en función de la tipología y la gravedad del choque y tanto en los coches pequeños como en los grandes. Por ello Renault va más allá de los criterios medidos por Euro NCAP y equipa asimismo los asientos traseros de los vehículos de su gama de dispositivos que garantizan un nivel óptimo de protección de los pasajeros. También tiene en cuenta la protección de los demás usuarios de la vía (peatones, ciclistas y motoristas, etc.).

SOCORRER

Renault colabora con los bomberos franceses y extranjeros para optimizar la atención a los heridos en caso de accidente. Pone a su disposición guías de intervención en los vehículos de la marca, así como vehículos recientes para permitirles que se entrenen en la escarceración de personas. Se introducen innovaciones en los vehículos de la marca para que las intervenciones de emergencia de los bomberos resulten más seguras y eficaces.

Sensibilizar

Como los buenos reflejos se adquieren desde la más tierna infancia y los niños también son usuarios de la vía pública, Renault, ha seguido ofreciendo su programa internacional **«Seguridad y movilidad para todos»** durante el año académico 2017-2018 apoyándose en su experiencia en seguridad automóvil.

Este programa pedagógico iniciado en 2000 se dirige principalmente a los niños y adolescentes. Actualmente ya se ha desplegado en una decena de países, y es la mayor operación de sensibilización de seguridad vial del mundo desarrollada por un fabricante de automóviles. Además de en formato papel, las herramientas pedagógicas también están disponibles en forma aplicaciones para tabletas digitales. Un juego formativo permite sensibilizar los niños de 7 a 11 años sobre la prevención vial y la movilidad sostenible, a través de tres misiones y de numerosas escenificaciones. Se puede acceder gratuitamente a los enlaces de descarga desde el centro de recursos pedagógicos del programa (www.securite-mobilite-pour-tous.com/).

El programa «Seguridad y movilidad para todos» incluye las temáticas de la protección del medio ambiente y la movilidad ecológica. Se dirige a los alumnos de enseñanza primaria y secundaria, que pueden convertirse en actores de su propia seguridad y movilidad participando en concursos nacionales, y en el concurso internacional «*Tes Idées, Tes Initiatives».* La edición 2017-2018 ha permitido dar a conocer decenas de iniciativas muy concretas, puestas en marcha por más de 1.500 estudiantes de 13 países: Argentina, Brasil, China, Colombia, España, India, Líbano, Marruecos, México, Rumanía, Rusia, Serbia y Turquía.

El concurso «Tes idées, tes initiatives» ha sido galardonado por los InRoad Safety Awards de S.A.R. del príncipe Michael

Desde 1987, los *Prince Michael International Road Safety Awards* recompensan públicamente las acciones que han mejorado la seguridad vial en todo el mundo. Cada año, este programa destaca públicamente los ejemplos de iniciativas internacionales más notorios en materia de seguridad.

Invita a todos los usuarios de la carretera a identificar las iniciativas que mejoran la seguridad de nuestras carreteras y a presentar su candidatura al premio. Es lo que ha hecho el Grupo Renault este año con el concurso «Tes Idées, Tes Initiatives», con éxito puesto que el concurso ha sido premiado.

Los galardonados de todos los premios han sido invitados a un encuentro con S.A.R. el príncipe Michael de Kent en una ceremonia de entrega de premios celebrada el 11 de diciembre de 2018 a Londres.

Alianza Mundial para la Seguridad Vial

La Alianza Mundial para la Seguridad Vial (GRSP por sus siglas en inglés) es una ONG auspiciada por la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y la Media Luna Roja, que aglutina a las agencias gubernamentales, al sector privado y la sociedad civil para ayudar a los países emergentes a desarrollar sus propias competencias en materia de seguridad vial, implantar buenas prácticas y crear los acuerdos de asociación multisectoriales necesarios para el tratamiento eficaz de la inseguridad vial. (ver www.grsproadsafety.org).

En 2018, el GRSP ha intervenido en 40 países de todo el mundo gracias a las extensas redes nacionales de voluntarios. El Grupo Renault, por su parte, ha seguido apoyando las acciones de la GRSP a nivel corporativo, y también sobre el terreno en los países objetivo, a través de sus ingenierías descentralizadas y sus filiales comerciales.

Máster en gestión de seguridad vial (Manser)

Para ayudar los actores de la seguridad vial a desarrollar sus propios conocimientos técnicos apoyándose en las buenas prácticas mundiales y teniendo en cuenta las características regionales específicas, Renault ha participado en el desarrollo de un máster de «Gestión de la Seguridad Vial» (Manser) para Oriente Medio y el Norte de África, región especialmente expuesta a los peligros de la circulación. Su objetivo es formar gestores y expertos nacionales y regionales capaces de impulsar y luego supervisar una política de seguridad vial en su país. Desde su lanzamiento en 2012, el programa ha permitido que 52 estudiantes (becarios y no becarios) cursen los 18 meses de enseñanza teórica y práctica. Desde la creación del Manser, se han diplomado 43 estudiantes becarios.

Seguridad de los empleados

Renault presta especial atención a la prevención del riesgo vial y concretamente a la formación de los colaboradores. Desarrolla permanentemente acciones informativas y formativas: comunicación, semana de la seguridad vial, cursillos de conducción preventiva…

La prevención de accidentes de trayecto y de accidentes de circulación en misión de los empleados de la empresa se integra en un planteamiento global de prevención del riesgo en carretera, instaurado por Renault hace ya muchos años. En Francia, Renault es signatario de l'*Appel national des entreprises en faveur de la sécurité routière* (llamamiento nacional de las empresas a favor de la seguridad vial) (del 11 de octubre de 2016), confirmando la implicación de la empresa en la lucha contra la inseguridad vial. En este marco, la empresa ha iniciado una serie de acciones dirigidas a los empleados del Grupo a escala internacional, en todas sus actividades ingeniería, fabricación, comercialización. Concretamente, ha actualizado y difundido ampliamente la Carta del Conductor del Grupo Renault, vertebrada en torno a tres ejes: «Preparo mis desplazamientos», «Respeto escrupulosamente los reglas de buena conducción», Soy un conductor responsable».

También en este marco, Renault perpetúa las acciones de comunicación, sensibilización y formación a nivel del Grupo, sobre todo mediante acciones de sensibilización de los empleados, animadas en las plantas por los ingenieros de prevención de salud y seguridad, los médicos del trabajo y los profesionales de prevención del riesgo vial. En mayo de 2018, con ocasión de la semana de seguridad vial en el trabajo, se han desarrollado acciones de sensibilización concretas en Francia.

Para llegar rápidamente al mayor número de empleados, durante el año 2018 se ha desplegado módulo de educación en línea sobre sensibilización y formación en seguridad vial. Su objetivo es acompañar y responsabilizar a los empleados en sus trayectos profesionales, entre el domicilio y el trabajo, y durante sus misiones.

Prevenir, corregir, proteger

Renault es protagonista de la seguridad automóvil desde hace más de 50 años, mucho antes de que ese tema fuera objeto de atención mediática.

Esta implicación en la seguridad del automóvil se ha concretado en la calificación máxima de 5 estrellas obtenida en las pruebas de la Euro NCAP en 21 ocasiones, tras haber sido el primer fabricante en conseguirla en 2001 (LAGUNA 2).

El profundo conocimiento de los mecanismos de accidente y de lesiones aportado por los trabajos del LAB (Laboratorio de Accidentología, Biomecánica y Estudios del Comportamiento Humano Renault-PSA Peugeot Citroën) ha permitido a Renault tener una visión ambiciosa y pertinente de los progresos necesarios para mejorar la seguridad vial. Más allá de las incluidas en las pruebas de consumo, Renault ha investigado áreas que parecían importantes para reducir los riesgos de lesión en caso de accidente, como el deslizamiento bajo el cinturón de seguridad y la compatibilidad. Esos retos de deslizamiento y compatibilidad se toman en cuenta en las actualizaciones del protocolo Euro NCAP introducidas en 2015 y en 2020.

Este esfuerzo sobre la seguridad pasiva se mantendrá durante los próximos años concretamente para acompañar el endurecimiento de las pruebas de consumo en todo el mundo.

Aunque los esfuerzos de seguridad pasiva realizados por toda la industria han permitido mejoras extremadamente significativas en materia de morbididad vial, complementariamente a las políticas públicas, la evolución reciente de la tecnología ha abierto un nuevo campo de progreso muy prometedor: ya no se trata de limitar las consecuencias de un accidente, sino de reducir su gravedad, o incluso evitarla. A este respecto se habla de seguridad primaria, con los ADAS (*Advanced Driver Asistance Systems* o SAAC, Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor). Estos SAAC toman la iniciativa de la acción correctora en lugar del conductor, sustituyéndolo. Estos sistemas, el más emblemático de los cuales es actualmente el AEB (*Automatic Emergency Braking* o Frenado de Emergencia Autónomo), van a permitir tratar una de las causas de accidente reconocidas: la distracción del conductor. Renault no pretende ser precursor en este ámbito que, debido al coste de estos sistemas, penetra en el mercado por la gama alta. Ahora bien, la ambición del Grupo es hacerlos accesibles para el mayor número posible, trabajando en su integración en el vehículo. Otros SAAC, por el contrario, se inscriben en la línea histórica de Renault (Renault ha sido uno de los pioneros del limitador de velocidad en Europa): la alerta de exceso de velocidad, combinada con el limitador velocidad, la visualización de la información sobre la conducción a la altura de los ojos, la conmutación automática de las luces largas/de cruce durante el rodaje nocturno, el aviso de pisado de línea, el avisador de ángulo muerto, la alerta de distancia de seguridad.

El nuevo Espace ha inaugurado en 2015 la incorporación a la gama de estas nuevas funciones que ya están en otros vehículos de los segmentos C-D: KADJAR, TALISMAN, MEGANE IV y KOLEOS. Renault tiene en preparación nuevos sistemas que aprovechan los progresos extremadamente rápidos de los sensores y de electrónica embarcada. En 2016, el SCÉNIC ha inaugurado una nueva generación de SAAC más eficiente, que incluye el frenado de emergencia autónomo con detección de peatones, y que se generalizará a la gran mayoría de los futuros productos con su aplicación efectiva a la gama baja en los próximos meses. Estos equipos se incluirán en la renovación del segmento B CLIO/CAPTUR lanzado en 2019.

Socorrer

Para formalizar la antigua relación existente entre estos dos actores fundamentales de la movilidad sostenible, en 2012 Renault se ha adherido oficialmente a la *Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France* (FNSPF) (federación de cuerpos de bomberos de Francia).

En septiembre 2018, el Grupo Renault ha renovado su compromiso y su apoyo a la Federación para trabajar juntos en misiones de interés general patrocinadas por la FNSPF y los bomberos de Francia en materia de seguridad de los vehículos y los pasajeros y de prevención vial.

Para confirmar su compromiso con los servicios de emergencia y garantizar su seguridad durante sus intervenciones en vehículos de las gamas gama Renault y Dacia, Renault ha incorporado a su Dirección de Responsabilidad Social de Corporativa (DRSC) a un teniente coronel del SDIS 78 (servicio departamental de incendios y socorro) por un periodo de 3 años. Su función consiste en contribuir a la toma en cuenta de la actividad de los bomberos desde la fase de diseño de los vehículos, y a la transmisión de los conocimientos técnicos adquiridos a sus colegas franceses e internacionales.

En 2018, el Grupo Renault ha sido un socio fundamental del ***Challenge national des sapeurs-pompiers «Extraction»*** celebrado del 24 al 26 de mayo de 2018 en el Velódromo de Saint-Quentin-en-Yvelines. El Grupo es socio patrocinador de este evento desde su primera edición en 2016, y cada año proporciona numerosos vehículos para su utilización en acciones de escarceración por los bomberos. Esta año, el Grupo ha proporcionado 85 vehículos para el *Challenge Extraction*.

El evento ha permitido ver competir a 22 equipos de bomberos en pruebas de ayuda en carretera (escarceración) y de ayuda de emergencia a las personas. Entre ellos había tres equipos extranjeros procedentes de Reino Unido, Estados Unidos de América y de Taiwán, que también han participado en el reto fuera de concurso. Para obtener más información, visite www.pompiers.fr/actualites/renault-et-les-sapeurs-pompiers-de-france-un-partenariat-exemplaire- pour-les/.

El Grupo Renault también se ha adherido a la *World Rescue Organisation* (donde es el único fabricante de automóviles hasta la fecha).

Integración de las evoluciones tecnológicas y los riesgos eléctricos

Los vehículos están equipados con sistemas de seguridad cada vez más eficaces, pero siguen conteniendo tecnologías que dificultan las intervenciones de los servicios de emergencia.

El compromiso del Grupo Renault por la mejora de la seguridad vial también se materializa en colaboraciones técnicas, de Investigación y Desarrollo, que tienen en cuenta esos nuevos riesgos tecnológicos e incluyen pruebas de escarceración o extinción de incendios en los vehículos propulsados con nuevas energías. El Grupo dona periódicamente varios cientos de vehículos de última generación para cursos de formación de ayuda en carretera dirigidos a los bomberos.

La estrategia desplegada se estructura en cuatro ejes:

- mejora del conocimiento de los vehículos del Grupo por los bomberos;
- toma en consideración por los ingenieros y arquitectos de los imperativos e impedimentos de los bomberos durante su intervención en los nuevos productos;
- creación de proyectos de investigación e innovación;

- modificaciones técnicas de los vehículos.

Desde hace varios años, el Grupo pone a disposición de los servicios de emergencia guías de intervención (*Emergency Response Guides*) sobre sus vehículos eléctricos, así como fichas de ayuda a la decisión, para su utilización en caso de escarceración o incendio. Estos documentos –que acaban de ser homologados por una norma ISO para que los fabricantes ofrezcan a los bomberos un formato único más fácilmente comprensible– se diseñan conjuntamente con los servicios de emergencia de modo que respondan lo más exactamente posible a sus necesidades reales (particularidad de los fabricantes franceses).

Las necesidades de los servicios de emergencia se toman en cuenta desde la fase de diseño de los vehículos de la gama. A modo de ejemplo, el *fireman access* o acceso de bomberos ya está integrado en el ZOE, ZOE Long Range, KANGOO Z.E Long Range y MASTER Z.E. y estará presente en los futuros vehículos eléctricos e híbridos de la gama.

El *fireman access* es una pieza termofusible (un plástico que se funde con el calor) colocada en el bastidor de un vehículo eléctrico, que permite, en caso de incendio malintencionado del vehículo, el acceso del chorro de la lanza de los bomberos a la batería de 400 voltios situada debajo del mismo. El objetivo es anegar de agua la batería, único medio de extinción rápida y definitiva de una batería de ión-litio. Esto permite a los bomberos extinguir el fuego en menos de un minuto, en lugar de los 45 minutos necesarios en ausencia del dispositivo. Actualmente, el Grupo Renault es el único fabricante de automóviles que ofrece esta ayuda a los bomberos.

El *Rescue Code* también es un accesorio y un servicio que permite a los bomberos actuar más rápida y eficazmente durante una intervención de escarceración. Se trata de un código QR que el cliente puede pegar al parabrisas y a la luneta trasera. Permite a los bomberos acceder a la ficha de ayuda a la decisión del vehículo accidentado, en el propio lugar de intervención, gracias a una aplicación gratuita desarrollada conjuntamente por una empresa emergente, los bomberos franceses y Renault. Las fichas contienen información sobre cada modelo que permite a los bomberos realizar sus maniobras de escarceración con total seguridad para sí mismos y para las víctimas.

Otras acciones desarrolladas en 2018:

- reflexiones sobre la mejor posición del servicio *plug* y del *fireman access* en los futuros vehículos eléctricos e híbridos de la gama Renault;
- redacción de reglas de diseño para que los proyectos de vehículos tomen en cuenta las intervenciones de los servicios de emergencia;
- organización del seminario anual de seguridad terciaria de Renault en Technocentre, para 300 bomberos e ingenieros de Renault; colaboraciones técnicas con las profesiones de la Ingeniería;
- participación en diversas ferias francesas y extranjeras dedicadas a la ayuda de emergencia en 2018: *secours Expo*, congreso anual de bomberos de Francia; ferias eslovena, finesa, desafío internacional de escarceración;
- sesiones de formación para mejorar la ayuda en carretera, ofrecidas a los bomberos de Eslovenia, Países Bajos, Finlandia, Suiza y de varios SDIS (servicios departamentales de incendios y ayuda de emergencia): 500 bomberos beneficiarios;
- participación activa en la toma en cuenta por la Euro NCAP de las intervenciones de los bomberos después de un accidente para definir la nueva calificación de los vehículos a partir de 2020.

2.2.3.2 Integración de nuevas tecnologías

El vehículo del futuro será de emisión cero, conectado y autónomo. El vehículo conectado se comunicará con los demás vehículos, la carretera y el entorno. Los vehículos intercambian información sobre su localización, velocidad, itinerario previsto, etc. Desempeñan una función de sensores para los demás vehículos: sensores de tráfico, de dificultades de la carretera, etc. La información recopilada se utiliza en primer lugar para ofrecer servicios de seguridad (alerta de incidentes desde el principio del itinerario, zonas de carretera con peligros específicos, etc.) y servicios de tráfico (congestión, itinerarios alternativos en tiempo real, etc.).

La autonomía del vehículo se introduce progresivamente con, en una primera fase, una autonomía parcial o condicional, en función de las situaciones de conducción consideradas.

Uno de los grandes desafíos consiste evidentemente en garantizar la seguridad de todos los usuarios de una vía cada vez más conectada y automatizada. Por ello, Renault trabaja tanto internamente como con Nissan, VeDeCom, la comunidad científica, los socios industriales y los poderes públicos sobre todos los aspectos de esa seguridad:

- seguridad del funcionamiento;
- seguridad general del producto;
- cumplimiento de la normativa (técnica y Código de Circulación);
- respeto de la declaración de principios europea sobre la interfaz persona-máquina;
- elaboración de normas de referencia y de normas internacionales;
- definición de casos de uso de las prestaciones de conectividad y automatización compatibles con los usos previstos o previsibles, y en especial de los posibles efectos de distracción;
- cumplimiento de las disposiciones relativas al registro de datos personales.

El objetivo es demostrar esa seguridad a través de seis tipos de experimentaciones, para poner a prueba y comprobar la eficacia y seguridad de las prestaciones y soluciones técnicas:

- pruebas funcionales elementales en medios de ensayo y simulación,
- pruebas funcionales en pista,
- pruebas funcionales en carreteras abiertas con escolta de señalización;
- pruebas de prestación en carreteras abiertas autorizadas,
- pruebas «a gran escala» de la prestación en carreteras abiertas autorizadas,
- pruebas piloto previas a la comercialización.

El vehículo conectado ya es una realidad en el marco del proyecto colaborativo SCOOP@F.

Antes de 2020, la gama Renault incluirá vehículos parcialmente autónomos, con primeros casos de uso sencillos.

2.2.3.3 Seguridad general del producto

En materia de seguridad general del producto, Renault ha definido y aplica una política general que se basa en:

- un repositorio de hechos de los clientes con repercusiones potenciales en la seguridad en opinión de Renault. Estos hechos se tratan sistemáticamente durante las visitas al concesionario o con campañas de notificación. Este repositorio se actualiza periódicamente;
- una organización con corresponsales de seguridad general del producto en cada una de las grandes entidades implicadas en la seguridad del producto, bajo la autoridad de un Líder Experto (ver 2.3.1.3 El área de conocimientos al servicio del plan a medio plazo);
- la creación de expedientes de seguridad por proyecto (llamados expedientes de demostración del control del riesgo de seguridad); estos expedientes cubren los aspectos ingeniería, fabricación, venta y posventa. Estos expedientes se crean y aprueban conforme a reglas y procesos adecuados, y los firma el ingeniero jefe del proyecto en cuestión y el *Líder Experto* de seguridad de funcionamiento y seguridad general del producto de Renault;
- la organización de sesiones de formación/ sensibilización para los actores implicados de Renault.

2.3 INCLUSIÓN

2.3.1 Fomentar la diversidad, favorecer el desarrollo y la participación de los empleados

En 2018, 183.002 mujeres y hombres constituyen el capital humano del Grupo Renault en las 152 entidades y 37 países donde está presente. Todas y todos contribuyen a satisfacer de manera sostenible las expectativas de nuestros clientes gracias a sus competencias y a su compromiso, reflejando la diversidad de la sociedad.

Comprometido con un crecimiento sostenible, el Grupo Renault aplica una política de RR.HH. global, equitativa y competitiva. Las normas de referencia, procesos y políticas de RR.HH. (implantados a nivel mundial) garantizan un marco de referencia común, fuente de equidad, transparencia y profesionalidad para todos los empleados.

Para adaptarse permanentemente a los retos del sector del automóvil y a la evolución de la oferta de movilidad, el Grupo declina su visión global en una política RR.HH. que contribuye a hacer de Renault una empresa rápida, innovadora, eficaz y de aprendizaje. Esta política, basada en el respeto de un diálogo social de calidad a nivel local y global, se centra en tres prioridades:

- adquirir los **recursos y competencias necesarios** para preparar la movilidad del mañana;
- acelerar el **desarrollo de nuestros empleados y la diversidad de nuestros equipos**;
- desarrollar **un entorno laboral participativo, responsable y atractivo.**

Nota metodológica

Los indicadores de desempeño laboral responden a los principales riesgos identificados en la Declaración de desempeño no financiero («DPEF»), de acuerdo con la ordenanza n° 2017-1180 del 19 de julio de 2017, modificada sucesivamente por la ley n° 2018-771 del 5 de septiembre de 2018 sobre la libertad de elegir un futuro profesional, la ley n° 2018-898 del 23 de octubre de 2018 relativa a la lucha contra el fraude y la ley n° 2018-938 del 30 de octubre de 2018 para el equilibrio de las relaciones comerciales en el sector agrario y alimentario y una alimentación sana, sostenible y accesible para todos, y al decreto n° 2017-1265 del 9 de agosto de 2017. Estas nuevas disposiciones sustituyen al dispositivo «Grenelle 2» aplicado previamente.

Perímetro de consolidación

El perímetro de consolidación está formado por las filiales del Grupo consolidadas por integración global o que responden a la definición de operación conjunta.

En este capítulo se utilizan diversos perímetros:

- el perímetro global, que incluye al 100 % de la plantilla del Grupo, incluida AVTOVAZ;
- el perímetro de las filiales consolidadas por integración global, que incluye a 151 entidades (de un total de 152) y al 97,5 % de la plantilla del Grupo; la Sociedad correspondiente a la definición de operación conjunta es RNTBCI (India) en un 66,67 %.

Ciertos indicadores no cubren el 100 % del perímetro consolidado, principalmente por razones de disponibilidad de datos. El perímetro de declaración de los datos de salud y seguridad, por ejemplo, abarca el perímetro global del Grupo, incluido AVTOVAZ-Fábrica de Togliati, con excepción de las filiales del Grupo AVTOVAZ y de otra filial (Tandil).

El proceso de obtención de datos y las definiciones y modos de cálculo de ciertos indicadores se detallan en los anexos laborales 2.5.2.

2.3.1.1 Valorar la imagen de Renault como empleador de referencia

En un contexto de revolución digital y de disrupciones tecnológicas aceleradas, surgen nuevas profesiones que hacen evolucionar las necesidades de competencias de la empresa. Estas transformaciones afectan a todos los niveles de calificación, ya se trate de operarios de producción, de funciones de soporte, de mandos o de miembros de la alta dirección. Además, la identificación de los mejores talentos se lleva a cabo en un mercado cada vez más competitivo, pues no se limita al sector del automóvil únicamente. Para anticipar y adaptarse a estas rápidas mutaciones, actualmente el Grupo Renault contrata nuevos empleados con perfiles y áreas de experiencia muy diversos en todas sus regiones de implantación. Para ello debe identificar, atraer y propiciar la integración y el desarrollo de talentos procedentes de generaciones cada vez más móviles: ambición central de su política de RR.HH.

A. Move our World Forward

Esta ambición global se basa en la definición y promoción de una nueva promesa de empleador, resumida en el eslogan global *Move our World Forward («hacer progresar nuestro mundo»).*

Esta promesa se basa en tres ideas fuertes. Son los beneficios para nuestros candidatos, lo que queremos que recuerden del Grupo Renault respecto a las prioridades de negocio y visión de los RR.HH. ¿Por qué elegir nuestro sector? *Para reinventar la movilidad para todos*. ¿Por qué nosotros como fabricante? *Para enriquecerse con la diversidad de la Alianza*. ¿Cuál es nuestra promesa diaria de RR.HH.? *Crecer con nosotros, tener un impacto*.

Con esta nueva imagen de empleador, el Grupo Renault expresa asimismo las competencias que busca en los perfiles que desea atraer: talentos «Móviles» «Conectados» y «Autónomos», como nuestros vehículos.

En 2018, hemos llevado a cabo una actualización progresiva de nuestros diversos canales de comunicación con nuestra nueva campaña de Imagen Empleador para ofrecer a los candidatos una experiencia única y homogénea, sea cual sea el soporte de comunicación o el país donde comunique el Grupo.

En 2018, el Grupo Renault también ha seguido invirtiendo para consolidar la presencia digital RR.HH. y la utilización de las redes sociales, y en especial la primera red social profesional del mundo, LinkedIn. Estamos probando numerosas soluciones de RR.HH., como las licencias de cazatalentos, las páginas de Carreras y dispositivos innovadores para reforzar nuestro atractivo. Se han creado páginas nacionales de Carreras en Francia, España, Rusia, Rumanía, Turquía, Argentina, Brasil, India, Marruecos y a nivel *Corporativo*. Es un dispositivo esencial de la estrategia de comunicación de una empresa que desea controlar su presencia en línea, promover su estrategia de marca empleador y presentar su actualidad, sus productos y servicios de forma innovadora gracias a las funcionalidades de personalización del contenido. Los abonados a estas páginas tienen la posibilidad de mantenerse informados sobre la actividad de la empresa, los productos y las nuevas oportunidades laborales ofrecidas. Por otra parte, el equipo responsable de la comunicación digital del Grupo ha elaborado nuevas *directrices corporativas* y las ha compartido con todos los participantes, con un apartado dedicado específicamente a la marca empleador.

Pero más que el discurso, lo que confiere al Grupo Renault su atractivo como empleador es lo que hacemos. Por eso interesa a todos nuestros colaboradores.

Nuestra nueva promesa de empleador tiene un impacto en las distintas etapas de la experiencia del candidato y trabajador (atracción, selección, integración, compromiso y retención). Por ello, en 2018 se ha trabajado en los ejes de atractivo y selección mediante una sensibilización de los cazatalentos del Grupo a nuestros nuevos mensajes; en efecto, la entrevista de selección es una ocasión excelente para dar a conocer nuestra EVP (*Employer Value Proposition* o Propuesta de Valor de Empleador).

Hoy nuestra prioridad es construir una estrategia que fomente la contratación y retención de talentos basada sobre todo en el análisis de referencias comparativas externas y de las iniciativas de éxito en las diversas regiones del mundo, sobre todo en materia de calidad de vida en el trabajo.

B. Adquirir los recursos y competencias necesarios

El año 2018 se ha caracterizado por la continuidad del crecimiento de la plantilla del Grupo en todo el mundo, para responder a las disrupciones tecnológicas y desarrollar la calidad de los productos y servicios a los clientes. Este crecimiento obedece principalmente al aumento de la plantilla de producción tras la reducción de la tasa de trabajo temporal, con objeto de propiciar la mejora continua del nivel de calidad de nuestros productos. También se han reforzado las plantillas de Investigación y Desarrollo para adquirir las competencias estratégicas necesarias para el desarrollo de los vehículos conectados, eléctricos, autónomos y compartidos.

a) Distribución regional de la plantilla media a tres años DPEF1a DPEF1d

Perímetro de declaración laboral	2016	2017	2018	Cuota en 2018
GRUPO * (CDI + CDD)	**124.849**	**181.344**	**183.002**	
Europa	70.616	72.132	73.094	39,9 %
de la cual Francia	*46.240*	*47.711*	*48.603*	*26,6 %*
Eurasia	26.855	78.255	78.271	42,8 %
de la cual, AVTOVAZ	-	*49.771*	*48.590*	*26,6 %*
Américas	10.120	12.431	12.291	6,7 %
Asia-Pacífico	4.499	4.531	4.497	2,5 %
África - Oriente Medio - India	12.759	13.995	14.849	8,1 %
Plantilla media del Grupo sin AVTOVAZ	122.493	128.211	132.993	

** Los expatriados se contabilizan en su país de origen.*

A 31 de diciembre de 2018, la plantilla registrada (CDI + CDD) del Grupo incluido AVTOVAZ es de 183.002 personas, 179.465 de ellas en el tramo del Automóvil y 3.537 en el tramo financiero.

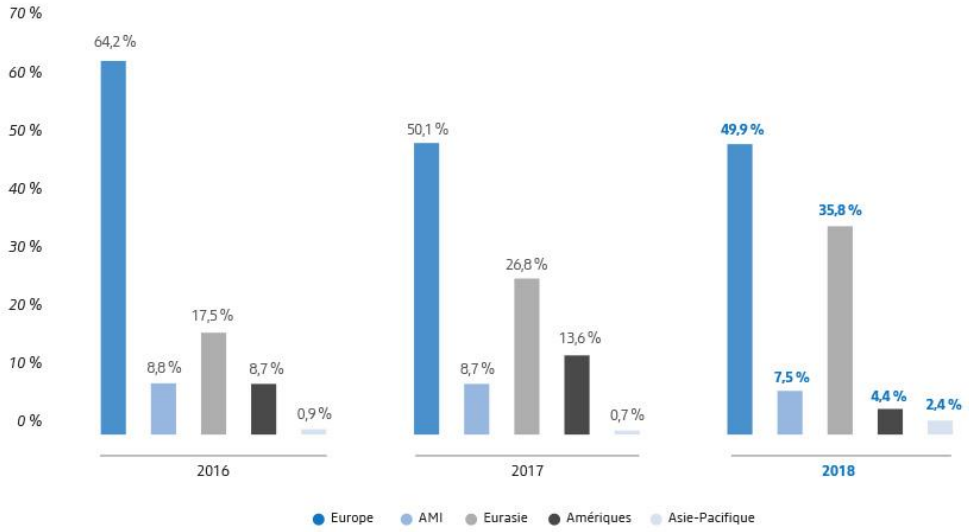
La plantilla del Grupo está presente en 37 países, agrupados en cinco Regiones. Los «10 grandes países» (Argentina, Brasil, Corea del Sur, España, Francia, India, Marruecos, Rumanía, Rusia, Turquía) representan el 92 % de la plantilla total.

b) Distribución de las contrataciones DPEF1e

El volumen total de las contrataciones del año 2018 se mantiene prácticamente estable desde el año anterior: 25.997 personas (con contrato indefinido o definido), es decir un incremento del 2,2 % con respecto a 2017. Estas contrataciones han permitido atender las necesidades de las unidades de producción, concretamente en Francia, Rusia, España, Rumanía, Turquía, Marruecos y Eslovenia. También han permitido reforzar las competencias necesarias para desarrollar las soluciones de movilidad del futuro, sobre todo en Francia, India y Rumanía. Por último, permiten reforzar la capacidad de la red comercial de responder a la demanda de servicios de nuestros clientes, en especial en Francia.

En Francia, el acuerdo CAP 2020, firmado el 13 de enero de 2017, formaliza un compromiso de 3.600 contrataciones indefinidas en tres años, incrementado a 5.000 por un contrato firmado en el mes de abril. Desde 2017, se han realizado 4.750 contrataciones. Si a esa cifra se añaden otras 2.300 contrataciones en la red comercial y RCI, en 2017 y 2018 Renault ha firmado 7.050 contratos indefinidos en Francia. Por otra parte, a 31 de diciembre de 2018, Renault ha contratado 1.700 aprendices en el perímetro del acuerdo.

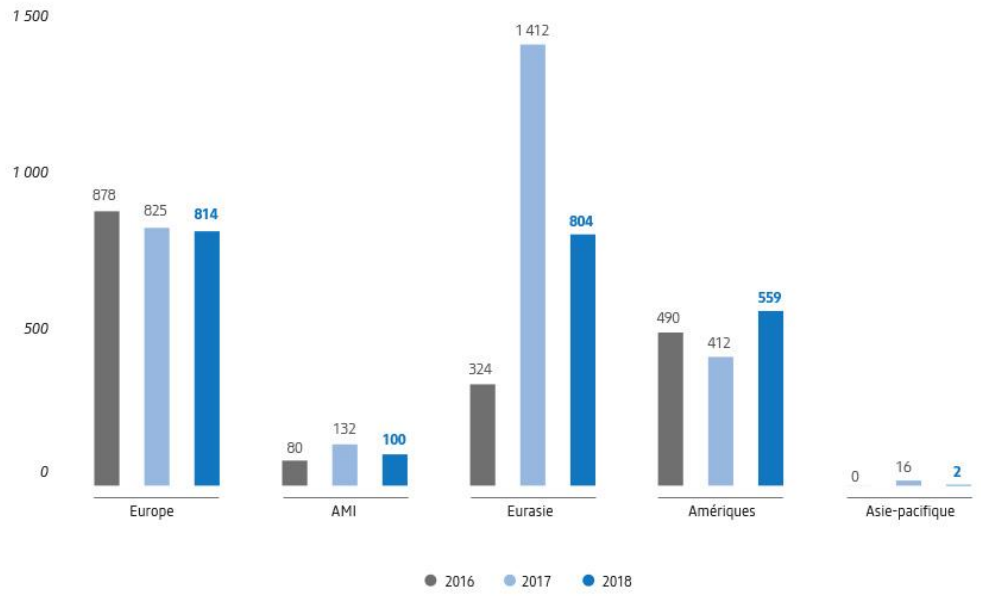
DISTRIBUCIÓN DE LAS CONTRATACIONES POR REGIÓN A TRES AÑOS



c) Distribución de los despidos DPEF1f

Al mismo tiempo, se han producido 2.279 despidos, menos que en 2017 (2.797).

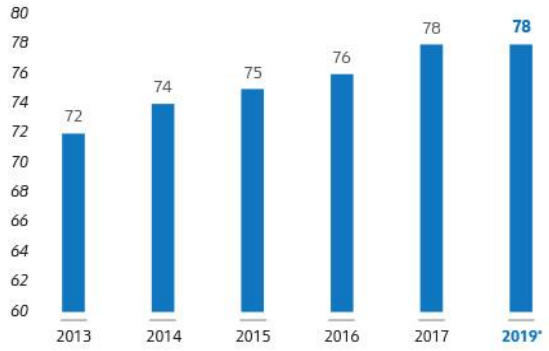
DISTRIBUCIÓN REGIONAL DE LOS DESPIDOS



C. Implicación y *capacitación* de los empleados

Se ha invitado a todos los empleados del Grupo Renault a expresarse sobre su implicación, a través de una encuesta a los empleados encargada a un estudio independiente, desarrollada del 21 de enero al 8 febrero de 2019. La tasa de participación ha sido alta, del 90 %. Los resultados revelan que el nivel de implicación de los empleados del Grupo es fuerte, y que el indicador *«capacitación»* (condiciones para el éxito) sigue progresando. Del total de preguntas formuladas a los empleados, 24 arrojan resultados en progresión, 6 se mantienen estables y solo 4 se deterioran.

Resultados sobre la Implicación



* Encuesta prevista inicialmente para final del año 2018, realizada en enero 2019

LOS EMPLEADOS SIGUEN IGUAL DE IMPLICADOS

El nivel de implicación de los empleados del Grupo –es decir, la capacidad de la empresa de suscitar entusiasmo entre empleados, para que den lo mejor de sí mismos en su trabajo– es uno de los puntos fuertes de la empresa. Se mantiene alto (78 %), estable con respecto a 2017, muy por encima de la norma global [1] (11 puntos) y mucho más con respecto a las empresas muy eficientes [2]. Turquía destaca con un salto de 16 puntos de progreso con respecto a 2017, y también Argentina y Marruecos (+3 puntos).

Por otra parte, el 85 % de los empleados afirman sentirse orgullosos de trabajar para la empresa y el 74 % recomendarían al Grupo Renault como empleador.

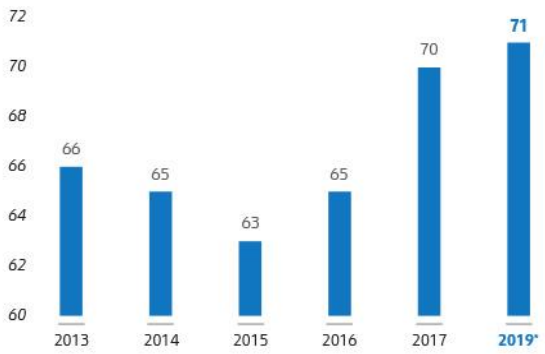
1 *Norma global: referencia basada en la media de resultados de todas las empresas del panel de estudios de Korn Ferry.*
2 *Norma de las empresas muy eficientes: referencia basada en la media de resultados de las 55 organizaciones más eficientes del mundo de los estudios de Korn Ferry.*

CONDICIONES FAVORABLES PARA EL ÉXITO

El segundo indicador, la *capacitación*, refleja la capacidad del Grupo Renault de crear las condiciones que permitan al empleado desempeñar sus misiones de la mejor manera posible. Alcanza el 71 %, con un incremento de un punto con respecto a 2017, y se sitúa por encima de la norma global (4 puntos) y muy cerca de las empresas muy eficientes. Este incremento es especialmente acusado en Turquía (+12 puntos) y Argentina (+5 puntos).

Además, el 69 % estima que en su equipo no hay ningún obstáculo fundamental que les impida hacer bien su trabajo (+2 puntos con respecto a 2017 y superior a la norma global en 11 puntos). Por otra parte, un 76 % piensa que su trabajo le permite utilizar bien sus aptitudes y competencias: el resultado retrocede un punto respecto a 2017 pero sigue siendo superior a la norma global.

Resultados en materia de *Capacitación*



* Encuesta prevista inicialmente para finales del año 2018, realizada en enero de 2019.

MEJORAS NOTORIAS, PERO AÚN QUEDAN VÍAS DE PROGRESO

Tras los resultados de la encuesta anterior, varios planes de acción han perseguido la mejora de la organización y los procesos así como del entorno laboral. Dichos planes han dado sus frutos, puesto que el 60 % de los empleados piensa que la organización del trabajo permite un trabajo de calidad (+4 puntos respecto a 2017) y el 62 % tiene una buena percepción de las condiciones materiales de trabajo de la empresa (+5 puntos). Estos resultados atestiguan las mejoras realizadas, pero hay que continuar los esfuerzos en 2019, pues estas tasas siguen siendo inferiores a la norma global.

Otra mejora destacable: el 73 % de los empleados estima que la empresa ofrece buenas oportunidades de aprendizaje y desarrollo. Este tasa sube 8 puntos con respecto a 2017 y se sitúa por encima de la norma de las empresas muy eficientes. El incremento es especialmente sensible en Francia, que sube 9 puntos respecto a 2017.

A través de las respuestas a la encuesta, los principios de acción del Renault Way también se confirman como prioridades para los empleados del Grupo, en especial «Tener siempre presente al cliente». El 85 % de ellos declara que en su equipo, las personas se movilizan para ofrecer productos y servicios de calidad (+1 punto respecto a 2017) y el 72 % de los empleados piensa que los productos y servicios entregados a los clientes tienen un buen nivel de calidad (+2 puntos).

La encuesta a los empleados permite al Grupo Renault conocer la percepción de estos en un momento determinado, y constituye una herramienta de progreso para la empresa. El objetivo es permitir que las áreas de negocio, países y plantas hagan suyos los resultados de sus perímetros para identificar las palancas de progreso de cara a la definición de sus planes de acción para 2019. Los resultados de esta encuesta son fuentes de motivación y eficiencia para todos los empleados.

2.3.1.2. Desarrollar los talentos, fomentar la diversidad y sostener la calidad de la gestión DPEF17b

«*Convencido de que la diversidad es una palanca de rentabilidad fundamental, el Grupo Renault desarrolla y aprovecha la complementariedad de los perfiles y personalidades en sus equipos. Su política de inclusión persigue el objetivo de crear un entorno de confianza y comprensión mutua que permita a cada persona de la empresa, sea cual sea su edad, condición física o discapacidad, género, orientación sexual, origen o religión, sentirse a gusto y ser ella misma para expresar todo su potencial individual al servicio de la eficiencia colectiva.*»

(Documento de síntesis redactado por el Comité de Diversidad e Inclusión. Este comité, presidido por el Director General del Grupo, define las orientaciones de la política de inclusión de la empresa).

A. Reflejar mejor la diversidad de nuestros clientes en los equipos de Renault DPEF6c

a) Una enfoque que propicia la convivencia

Para prevenir cualquier forma de discriminación y garantizar a todos las mismas oportunidades de acceder al empleo y desarrollarse en la empresa, el Grupo elabora su política de diversidad e inclusión en torno a varias temáticas: discapacidad, intergeneracional, intercultural, paridad, orientación sexual e identidad de género, religiones… El compromiso del Grupo Renault a favor de todas las formas de diversidad y contra todas las formas de discriminación se ha plasmado en la firma del acuerdo marco mundial del 2 de julio de 2013, «Implicarnos juntos para un crecimiento y un desarrollo sostenible».

Promocionada al más alto nivel de la empresa y desplegada por varios grupos de interés (gestión, recursos humanos, RSC, ética, interlocutores sociales y también empleados voluntarios), esta ambición se declina a través de un plan de acción múltiple.

Consciente de que el actual enfoque de las diversidades en «silos» pronto alcanzaría sus límites, el Grupo Renault se ha orientado hacia un enfoque inclusivo transversal. En 2017 se creó el Comité de Diversidad e Inclusión, una instancia global de reflexión y de decisión formada por miembros del Comité Ejecutivo y del Comité de Dirección del Grupo Renault. Su papel consiste en definir las orientaciones de la política de inclusión y diversidad del Grupo Renault a través de una visión y un enfoque globales, que tomen en cuenta todas las temáticas de la diversidad.

En 2018, el Comité de Diversidad e Inclusión ha dado varios frutos:

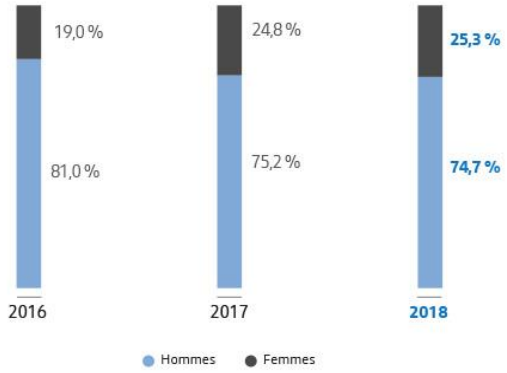
- se ha aprobado un nuevo *documento de síntesis* (que define el perímetro de diversidad aplicable a todo el grupo);
- a finales de 2018, se ha creado un *juego formativo* «Vivir Juntos la Diversidad». Esta formación transversal sobre las distintas temáticas de la diversidad –discapacidad, intercultural, intergeneracional, paridad, orientación sexual e identidad de género, religión, sindicalismo– se desplegará a escala del Grupo en 2019, en la plataforma de formación digital LEARNING@RENAULT. La formación en línea inspirada en casos reales invita a los empleados a interactuar en forma de *juego formativo* con distintas escenificaciones que los sensibilizan a la diversidad y a la inclusión en el marco laboral, para permitirles abordar mejor esas situaciones y reaccionar de forma adecuada. Esta formación en línea estará disponible inicialmente en francés y en inglés. Las situaciones y complementos pedagógicos se adecúan a la cultura francesa y a la normativa vigente en Francia. El objetivo es difundir y reforzar la adhesión al enfoque de diversidad e inclusión del Grupo;
- en julio de 2018, la Dirección de Marketing del Grupo distribuyó a las Direcciones de Marketing nacionales una guía de diversidad en la comunicación. Su objetivo es asegurar que todas las comunicaciones de marketing del Grupo (publicidad, redes sociales, eventos…) cumplan la política de diversidad y de inclusión (y no sean discriminatorias ni estigmatizadoras).

Para hacer evolucionar las mentalidades en una comunidad interna abierta a todos, en octubre de 2017 se creó «MobilizeDiversity» (Yammer), al mismo tiempo que la primera reunión del Comité de Diversidad e Inclusión. A finales de 2018, ya cuenta con más de 5.200 miembros que intercambian y comparten ideas y acciones sobre las temáticas de diversidad. La fábrica de Flins, por su parte, en el marco de la semana de la Diversidad celebrada en junio de 2018, redactó una Carta de diversidad que establece los diversos compromisos de la planta en la materia. Otras plantas, como la fábrica de Sandouville, han imitado su ejemplo.

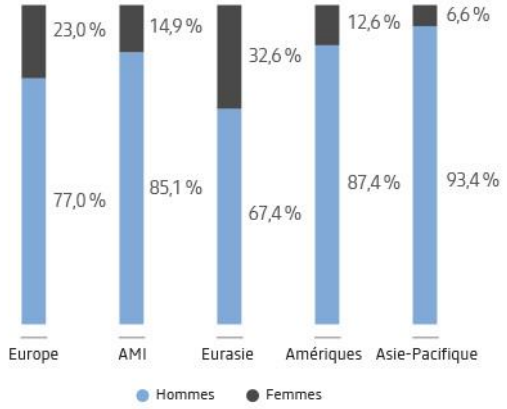
b) Paridad en la empresa DPEF6a

A 31 de diciembre de 2018, la cuota de mujeres en la plantilla total del Grupo ha seguido avanzando gracias al voluntarismo de diversidad en la selección, y ya representa el 25,3 % del personal del Grupo, frente al 24,8 % a finales de 2017.

DISTRIBUCIÓN DE GÉNERO DE LA PLANTILLA A TRES AÑOS DPEF1b



DISTRIBUCIÓN DE GÉNERO POR REGIÓN



La distribución de género se calcula sobre el perímetro global, a 31 de diciembre de 2018.

Para fomentar la paridad, Renault lanzó a principios de 2010 el plan Women@Renault con el fin de mejorar la representación de las mujeres a todos los niveles de la empresa. Este dispositivo se basa en dos componentes complementarios: un plan de recursos humanos y una red social.

El primer componente, los recursos humanos, se refiere a la gestión del talento (selección, formación, gestión de carrera) y Renault se ha marcado objetivos cifrados al respecto.

Al final de 2018, las mujeres representan el 25,3 % de la plantilla (incluida AVTOVAZ), el 19,9 % de los puestos de cuadro no manual y el 22,2 % de los miembros del Comité Ejecutivo. La representación de las mujeres se mide a todos los niveles de la empresa. Renault ha superado su objetivo con 27,4 % mujeres en puestos decisivos del Grupo (unos 2.000 puestos) comparado con 27 % en 2017, y ha mantenido la cuota de mujeres en el Consejo de Administración del Grupo, que en 2018 estaba formado por un 43,7 % de mujeres (según el Código AFEP-MEDEF), igual que en 2017.

Más allá de estos objetivos cifrados, también se trata de ofrecer a las mujeres herramientas para desarrollarse: los dispositivos de mentoría y cursos de formación específicos para permitirles expresar plenamente su potencial y su liderazgo.

Renault también vela por la igualdad de trato entre mujeres y hombres y actúa a favor de la conciliación para todos.

El segundo componente del plan Women@Renault se basa en **una red social interna, mixta desde su creación, internacional** y **para todas las categorías profesionales**, donde mujeres y hombres hablan de los progresos de la paridad, y analizan las buenas prácticas. La red cuenta actualmente con más de 4.600 miembros en **14 países**, de los cuales 24 % son hombres (frente al 14 % en 2014).

Desde 2014, el Grupo intenta **implicar más a los hombres** en su política a favor de la paridad, puesto que siguen siendo mayoritarios en la empresa. Por lo tanto, son ineludibles para el avance de este aspecto en el mundo laboral.

La red organiza eventos y acciones a favor de la paridad tanto a nivel central como en los países.

En 2018, se organizaron almuerzos, mesas redondas y debates en la empresa (en Francia y a nivel internacional), con participantes mujeres y hombres. Entre ellos, varios talleres de desarrollo profesional y personal, como *by* Women@Renault: «trabajar con uno mismo para trabajar mejor con los demás», «cambiar de frecuencia al son del violonchelo y desarrollarse profesionalmente», «gestión eficaz del tiempo», «paridad: qué ganamos todos con ella». Las inscripciones a estos eventos se hacen por parejas mujeres/hombres para enriquecer los intercambios.

En marzo de 2018, el Grupo Renault ha participado en la 8ª edición de la «**Primavera de la Paridad**», antiguamente llamada «Primavera de las mujeres». Este evento reúne cada año a mujeres y hombres de las grandes empresas francesas.

En 2018, el Grupo Renault continúa en Francia su colaboración con la asociación **«Elles bougent»** (ellas se mueven). El objetivo de las madrinas de la asociación, entre las cuales figuran cerca de 100 colaboradoras voluntarias de Renault, es crear un diálogo con las jóvenes y animarlas a orientarse hacia carreras científicas y técnicas. «Elles bougent» y sus socias han invitado a 120 alumnas de bachillerato y estudiantes a una visita exclusiva al Mundial del automóvil 2018. La asociación «Elles bougent» se quiere internacionalizar. Actualmente está en contacto con Renault España y Renault do Brasil.

Renault apoya el **Observatorio de la Atención Parental**. Esta asociación desarrolla y anima una red de actores implicados en el área de atención parental en la empresa y de la investigación de la conciliación entre la vida laboral y personal. Efectivamente, estas dos áreas ocupan un lugar importante en las reflexiones y acciones de Renault.

En 2018, la empresa mantiene su implicación, iniciada en 2016 junto a ONU Femmes (Francia): con ocasión de la Jornada Internacional de Derechos de Mujeres, el 8 de marzo, el Grupo Renault ha lanzado el movimiento solidario *HeForShe*. Para reforzar la implicación de los empleados del Grupo Renault, y en especial de los hombres, en las cuestiones de igualdad y paridad, la Dirección de Responsabilidad Social Corporativa (DRSC) ha decidido crear un mini sitio web donde se pueden inscribir en 2 clics para apoyar el movimiento, y encontrar información concreta para actuar a diario: https://heforshe.renault.com.

Ejemplos de acciones del Grupo Renault en sus países de implantación:

Women@Renault Argentina

Renault Argentina ha participado en el foro W20 celebrado en Buenos Aires el 27 febrero de 2018, para preparar el G20 2018. Su objetivo es influir en las decisiones del G20, incrementando la participación de las mujeres en la economía mundial.

Women@Renault Colombia

Renault Colombia se ha sumado al movimiento «Modo Rosa» para celebrar la jornada internacional del cáncer de mama, en presencia su Director General.

Women@Renault en Francia

El Grupo Renault es socio de la asociación WAVE (*Women and Vehicles in Europa*) desde su creación en 2008.

La fábrica de Sandouville junto con otras fábricas del Grupo, ha participado en las Olimpiadas de la Destreza: 92 participantes, de los cuales 25 mujeres (es decir el 27 %, pese a que solo representan el 17 % del personal de fábrica).

Por otra parte, 135 empleadas de la fábrica de Cléon han participado en la 8ª edición de la «Rivière rose», una marcha/carrera para luchar contra el cáncer de mama.

Women@Renault India

RNTBCI ha organizado el 10 de octubre de 2018 un maratón para apoyar a *Run for the Girl Child*. Esta causa apoya la educación de las niñas desfavorecidas en India y se hace cargo de los gastos de educación (material escolar, uniformes, carteras…). 850 empleados de RNTBCI (un 85 % de hombres y un 15 % de mujeres) han tomado parte en ese maratón con sus familiares y amigos.

Women@Renault Eslovenia

Women@Renault let's race: organización de una actividad estereotípicamente masculina reservándola exclusivamente a las mujeres de la fábrica. El 20 septiembre, siete empleadas han participado en una carrera de velocidad en un TWINGO RS.

La Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi ha patrocinado el *Women's forum* en Francia en 2018 por undécimo año consecutivo. El objetivo de estos encuentros anuales de líderes internacionales es instaurar reglas de juego equitativas con las mujeres en la industria, en todo el mundo académico, en la esfera política y en la sociedad. Este año, la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi ha estado representada por una delegación de 39 mujeres y hombres de Renault, Nissan y Mitsubishi, procedentes de 11 países.

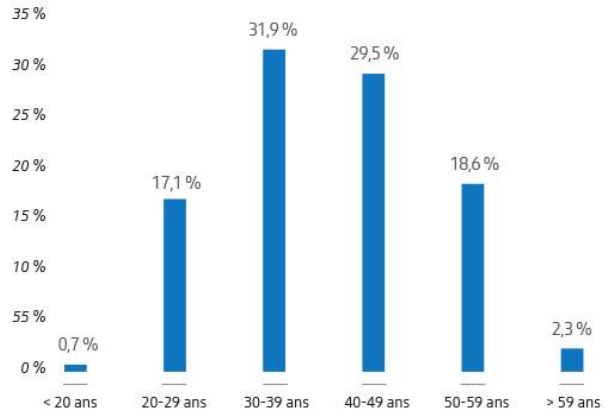
c) Orientación sexual e identidad de género

En 2018, el Grupo Renault ha patrocinado los *Paris 2018 Gay Games* celebrados del 4 al 12 de agosto de 2018. Se trata del mayor acontecimiento deportivo y cultural mundial abierto a todas y a todos (de cualquier edad, identidad de género, orientación sexual, origen étnico o estado de salud), patrocinado por la comunidad homosexual. Esta colaboración ha permitido que 54 empleados voluntarios se movilizaran y/o participaran en las pruebas deportivas. Para el Grupo Renault, ha sido una oportunidad de abrir las mentalidades y de liberar la palabra sobre esta temática.

d) Aprovechar los talentos a cualquier edad DPEF1c

Por efecto de unos planes de contratación importantes, la distribución de la plantilla por tramos de edad se mantiene equilibrada: un 17,8 % de los empleados tiene menos de 30 años, el 31,9 % entre 30 y 39 años, el 29,5 % de 40 a 49 años, y el 20,8 % tiene más de 50 años.

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR TRAMOS DE EDAD



La distribución por tramos de edad se calcula sobre el perímetro global, a 31 de diciembre de 2018.

Renault se preocupa por desarrollar los talentos durante toda la vida, y presta especial atención a ayudar a los jóvenes a encontrar su sitio en el mundo del trabajo y al mismo tiempo aprovechar la experiencia de los empleados veteranos.

El acuerdo sobre el contrato de actividad por un rendimiento sostenible de Renault en Francia, firmado en de enero de 2017 por un periodo de 3 años, promueve el empleo de los jóvenes y de los trabajadores maduros. Concretamente, contempla reservar el 30 % de las contrataciones indefinidas a los jóvenes de menos de 30 años, un 40 % de ellas a los incorporados a la empresa en el marco de su política de contratación de jóvenes conforme a los términos del acuerdo. A modo de ejemplo, en 2018, más del 44 % de los contratados (de todas las categorías socio-profesionales) tenía menos de 30 años.

Por otra parte, Renault desarrolla una política muy voluntarista, desde la enseñanza superior obligatoria hasta el ingreso en la vida activa. Uno de los objetivos del acuerdo CAP 2020 es que el 40 % de los contratados menores de 30 años provenga de la política juvenil: jóvenes en formación dual, becarios o jóvenes encuadrados en un dispositivo de inserción.

El Grupo Renault desarrolla programas y acciones para tejer vínculos entre el mundo educativo y el mundo laboral, profesionalizar a los jóvenes y fortalecer su empleabilidad, prestando siempre especial atención a la promoción de la diversidad y la igualdad de oportunidades. Las actividades desarrolladas por el Grupo a través de la Fundación Renault en colaboración con las escuelas, centros de educación superior y universidades se describen en el capítulo 2.3.2.1.

Desde 2017, en un contexto de contratación importante, Renault ha desarrollado una actividad especialmente intensa en Francia, tanto en materia de empleo como de relaciones con las escuelas o de mecenazgo:

- al final de 2018, había cerca de 2.400 jóvenes en formación dual en el Grupo Renault en Francia (unos 280 de ellos con contratos de profesionalización y 80 CIFRE). Por otra parte, a lo largo del año la empresa ha admitido a cerca de 1.200 jóvenes en prácticas. Estos, como los jóvenes en formación dual, son un semillero preferente de contrataciones indefinidas. Se ha implantado un dispositivo de censo de los jóvenes en formación dual y los becarios que desean incorporarse a la empresa y reúnen las competencias necesarias. Además, por segundo año seguido, se ha organizado en el TCR un foro interno de becarios y jóvenes en formación dual para propiciar su encuentro con nuestros cazatalentos y proporcionarles herramientas (como talleres de redacción de CV o de búsqueda de empleo a través de las redes sociales) que faciliten su búsqueda de empleo, tanto dentro como fuera del Grupo;
- en el marco de su política de relaciones con las escuelas, Renault ha prestado apoyo financiero a 319 centros de enseñanza y organismos habilitados en el marco del impuesto de aprendizaje;
- desde 2006, Renault organiza la «Carrera en curso» en colaboración con el mundo educativo y con otras empresas; además, el Grupo participa en operaciones de mecenazgo y en acuerdos de asociación (ver capítulo 2.3.3.1);
- en 2018, el reto de innovación «TWIZY Contest» se ha internacionalizado, con 9 equipos de estudiantes en representación de Francia.

e) Inserción laboral de las personas con discapacidad DPEF6b DPEF6d

La empresa ha iniciado un proceso de internacionalización de su política de discapacidad, creando un vínculo, una sensibilización en todas las iniciativas de los países, al servicio de otra mirada sobre el discapacidad en el trabajo y, más en general, en la sociedad. Con ello persigue facilitar la inserción laboral de las personas con discapacidad: empleabilidad (contratación, conservación del empleo), percepción de la discapacidad, accesibilidad, adaptación de los puestos de trabajo, cursos de formación…

La tasa de empleo de las personas con discapacidad es del 2,38 %, en ligero retroceso respecto a la tasa del 2,54 % alcanzada en 2017 a nivel del Grupo.

Para reforzar la internacionalización de su política de discapacidad, en 2017 la empresa se ha asociado por un periodo de tres años con la ONG *Handicap International*, para apoyarse en la notoriedad, legitimidad, visibilidad y experiencia internacional de esta en materia de discapacidad (colaboración basada en el eje de la inserción profesional). Ya se han establecido contactos entre los países (Renault Argelia y Renault Marruecos) y Handicap International para formalizar un compromiso contractual en 2019.

He aquí algunos ejemplos de aplicación en los países de implantación del Grupo:

Argelia

Con ocasión de la jornada mundial sobre la diabetes, Renault Algérie Production ha organizado una jornada de detección entre los empleados de la fábrica. Se han practicado más de 180 pruebas de diagnóstico.

Francia

En 2018, primer año de aplicación del nuevo acuerdo para la integración laboral y social de las personas con discapacidad firmado con todas las organizaciones sindicales, la empresa ha seguido desarrollando sus acciones a favor de la discapacidad, con dos prioridades:

- la integración de empleados con discapacidad. 33 personas se han incorporado a la empresa;
- el desarrollo del flujo de negocios con el sector protegido. Se despliegan esfuerzos sostenidos de mantenimiento del empleo y prevención del riesgo de desinserción profesional.

La red social interna **Handi@Renault** cuenta actualmente con más de 1.700 miembros (en comparación con 1.400 al final de 2016), válidos y con discapacidad. Es una plataforma de discusión entre empleados, que permite difundir la actualidad sobre la discapacidad, y compartir las dificultades encontradas y las buenas prácticas. También permite apoyar acciones de valorización del empleo de las personas con discapacidad y de sensibilización a la discapacidad.

Handi@Renault organiza eventos periódicos para hacer cambiar la mirada sobre la discapacidad. Estos son algunos ejemplos:

- en 2018, se ha elaborado una primera versión del catálogo de acciones de Paridad y Discapacidad (*Diversity Actions Kit*). Está disponible en versión impresa para toda entidad que desee poner en marcha o reforzar su programa de diversidad. Este catálogo se ha puesto a prueba en Francia con ocasión de la preparación de la Jornada Mundial de la Discapacidad 2018. Además, 11 plantas francesas han realizado acciones en torno al 3 de diciembre de 2018 (Renault Sede, Cergy, Villeroy, Choisy, Flins, Renault Tech, Sandouville, Cléon, SOFRASTOCK, Lardy, Technocentre);
- se han llevado a cabo varias acciones de sensibilización de los empleados, en especial sobre la noción de discapacidad invisible. Las plantas de Lardy, El Plessis, el Technocentre, las fábricas de Sandouville, Flins, y Cléon han organizado conferencias sobre los trastornos «dis» (dislexia, discalculia, disfasia…). La fábrica de Flins, por su parte, ha organizado una conferencia con la intervención de Philipe Croizon, reconocido atleta con los cuatro miembros amputados, que acudió a sensibilizar los empleados de la fábrica sobre la discapacidad. A través de su recorrido único, quiere hacer cambiar la mirada sobre la discapacidad;
- los empleados padres de niños con discapacidad han creado una comunidad Yammer «Handimoitout», apoyada por Handi@Renault, abierta a todos los afectados de cerca o de lejos por la discapacidad, con una vocación de ayuda mutua que permite intercambiar consejos, etc.;
- en el ámbito deportivo, el plan Handi@Renault ha permitido activar varios acuerdos de asociación, en especial con la Fédération Française Handisport patrocinada por la empresa desde hace una veintena de años (a través de la Fundación Renault desde 2018), que presta apoyo financiero y proporciona de vehículos. La FFH acompaña a Renault en acciones de formación y sensibilización. Renault sigue desarrollando acciones en el ámbito deportivo para sensibilizar sobre la discapacidad. Por ejemplo:
  - gracias al apoyo de Renault, el Plessis Robinson Volley Ball (PRVB), en el que participa un empleado del Grupo Renault, ha abierto su sección de voleibol a personas con discapacidad mental. El PRVB ha obtenido el distintivo voleibol salud nivel 2,
  - asociación «Courir pour Camille»: un equipo de voluntarios de Renault ha participado en un evento celebrado en Sceaux para permitir a Camille dar un paseo en joëlette (una joëlette es una silla todoterreno monorrueda que permite la movilidad con niños con discapacidad sobre todo tipo de terrenos),
  - campeonato del mundo de carreras en *joëlette*, con presencia de voluntarios del Grupo Renault a través de la asociación de Rouen ARRED (*Association Rouennaise de Réadaptation de l'Enfance Déficiente*);
- en Francia, Renault también continúa su colaboración con la ARPEJEH e incita a los empleados a ir a explicar su profesión a jóvenes alumnos con discapacidad.

Colombia

Con ocasión de la Jornada Mundial de la Discapacidad, Renault Sofasa ha regalado un máster a la organización Crear Unidos. Esta entidad trabaja para la educación de los jóvenes con discapacidad cognitiva (Down, autismo, etc.), y persigue desarrollar sus capacidades (deportes, inserción profesional). El propio Director General ha hecho la donación en nombre del Grupo Renault y de la Fundación Renault.

Turquía

Con ocasión de la jornada mundial de la discapacidad, difusión de un vídeo que presenta en lenguaje de signos las palabras más utilizadas a diario. Una vez más, una ocasión de acercamiento a los empleados de Oyak Renault.

Por otra parte, durante la ceremonia de graduación en enseñanza secundaria de personas con discapacidad del instituto de enseñanza secundaria Nilufer Special Education High School of MEB, Renault ha sido reconocido por el Teniente de Alcalde y el Director del Instituto como empresa que anima a los alumnos con discapacidad a nivel material.

B. Evaluación del desempeño, desarrollo y remuneración

Desde 2012, El Grupo Renault ha implantado un sistema global que incluye tres dimensiones: la evaluación del desempeño, el desarrollo y la remuneración de los empleados (no manuales). La implantación de esa herramienta, Talent@Renault, en 35 países, persigue el doble objetivo de ser equitativos y más competitivos.

Talent@Renault va dirigido a los mandos, los empleados (no manuales) y los servicios de recursos humanos.

a) Evaluación del rendimiento

La evaluación del rendimiento se basa en tres principios: colegialidad, criterios compartidos y diálogo, a través de la entrevista personal.

El dominio del puesto se valora en función de criterios precisos e idénticos para todos los colaboradores. En adelante, la evaluación realizada por el directivo se enriquece con una apreciación colegial, para garantizar una mayor coherencia y equidad en la empresa. Por último, la evaluación se basa en el diálogo entre el directivo y el trabajador durante la entrevista personal anual. La entrevista personal es la ocasión de hacer balance del año transcurrido, fijar los objetivos del año siguiente y explicar la contribución al resultado de la empresa.

Durante esa entrevista, el colaborador también formaliza sus peticiones de formación y expone sus perspectivas de carrera con su gestor. Si los resultados alcanzados son inferiores a lo esperado, el gestor y el trabajador elaboran juntos un plan de progreso para restaurar una dinámica de desempeño individual.

b) Desarrollo de los colaboradores

El dispositivo Talent@Renault también permite compartir a nivel del Grupo orientaciones y prácticas comunes en materia de desarrollo de los empleados (no manuales), como la definición de criterios de selección de potenciales y la implantación sistemática, para este colectivo, de planes de desarrollo que contemplen una trayectoria profesional.

Por último, la herramienta Talent@Renault permite mejorar el seguimiento de los planes de sucesión en los puestos clave de la empresa.

c) Remuneración de los colaboradores DPEF1g

La remuneración de los colaboradores (no manuales) se basa en:

- **el nivel de responsabilidad**. Los puestos han sido evaluados en función de su nivel de responsabilidad, con la metodología internacional Korn Ferry Hay Group. Esta evaluación permite elaborar internamente un mapa completo de los puestos, en las diversas unidades de negocio y regiones, para garantizar la equidad global y una mayor visibilidad de las trayectorias profesionales. También presenta la ventaja de poder comparar con precisión las escalas de remuneración de Renault con el mercado, para mejorar el seguimiento de la competitividad y el atractivo de la política salarial. En lo sucesivo, el sistema de remuneración fija y variable se basa en esa clasificación de los puestos. Ese método de evaluación de puestos se ha desplegado 37 países del Grupo;
- **el dominio del puesto**, definido por criterios precisos y comunes para que su evaluación sea más objetiva y para armonizarla en todo el Grupo;
- **el nivel de realización de los objetivos asignados.**

A través de estas tres componentes, lo que se remunera es realmente la contribución individual a la Empresa, con independencia de cualquier otro factor.

La porción variable de la remuneración, destinada a los mandos y directivos, se obtiene en función de los principios siguientes:

- a mayor nivel de responsabilidad, mayor proporción variable de la remuneración;
- a mayor nivel de responsabilidad, mayor proporción de objetivos colectivos;
- el pago de la remuneración variable está condicionado a la realización de tres objetivos del Grupo.

Se articula en torno a dos dispositivos:

- un dispositivo corporativo destinado a los cargos con mayor nivel de responsabilidad;
- un dispositivo definido a nivel nacional, destinado a los demás gestores y mandos.

La remuneración de los directivos se aborda en el capítulo 3.2.

Participación en los beneficios del Grupo

Renault aplica una política de participación de los empleados en los beneficios en Francia, que incluye por una parte una contribución a los resultados financieros del Grupo y, por otra parte, una contribución a la rentabilidad de los centros.

EJERCICIO 2018

El 10 de marzo de 2017 se ha firmado un nuevo acuerdo para el periodo 2017-2019 que, como el anterior, consta de dos componentes:

- un plan de incentivos por acciones, que ofrece la participación en los resultados financieros del Grupo, y está vinculado a los resultados de margen de explotación del Grupo;
- un plan de incentivos por acciones, que ofrece una participación en los beneficios de cada uno de los centros.

Durante los tres últimos años, Renault s.a.s. ha realizado pagos por planes de incentivos por acciones por los importes siguientes:

	Importe acumulado: participación en el resultado financiero
Año ***(en millones de euros)***	**+ beneficios**
2016	156,2
2017	178,8
2018	170,7

d) Accionariado y ahorro salarial

Renault dispone de un plan de ahorro corporativo (PEG) en Francia, de adhesión voluntaria para las filiales participadas a más de 50 % (10 filiales adheridas). Este PEG incluye siete fondos de inversión colectiva de empresa (FIE) invertidos de acuerdo con las normas socialmente responsables y homologados por el Comité Intersindical de Ahorro Salarial, y dos FIE invertidos en títulos de la empresa (acción Renault, Código ISIN FR0000131906). Los títulos de las carteras clasificadas como ISR (Inversión Socialmente Responsable) se seleccionan en función de la política de empleo, las condiciones de trabajo, el respeto de las normas medioambientales y del Gobierno empresarial. Los empresarios pueden realizar aportaciones a esos siete fondos y al FIE Action Renault a lo largo de todo el año.

En 2018, el importe total del plan de incentivos por acciones invertido en los dispositivos ha sido de 80,8 millones de euros, en aumento del 2,65 % con respecto a 2017.

Por otra parte, en 2018 las aportaciones han alcanzado un total de 118,5 millones de euros.

Renault ha creado un Plan de ahorro de jubilación colectivo (Perco), que es un sistema de ahorro colectivo que permite al empleado acumular un ahorro disponible en el momento de la jubilación, en forma de renta o de capital.

El dispositivo ofrece al empleado la posibilidad de aportar al Perco su plan de incentivos por acciones, aportaciones libres, o parte del contravalor económico de días libres de su capital tiempo individual (CTI) hasta un límite de 10 días al año. Renault realiza una aportación del empresario del 30 % de los días de CTI aportados al Perco.

El empleado puede elegir entre una gestión libre de su ahorro, los FIE ofrecidos en el marco del PEG que haya elegido, con excepción de los FIE de accionariado, o una gestión supervisada a través de fondos generacionales de la gama BNP PARIBAS PERSPECTIVES.

En 2018, el importe total de las aportaciones realizadas al Perco Renault ha ascendido a 14,3 millones de euros, de los cuales un 27,65 % de monetización de días libres.

La evaluación total de los planes de ahorro de Renault a 31 de diciembre de 2018 es de 846,24 millones de euros (ver anexo 2.5.2).

Desde diciembre de 2015, BNP PARIBAS E&RE realiza la gestión de los dispositivos PEG y Perco para Renault.

e) Operación de accionariado de los trabajadores *Share the Future*

En el marco de la cesión de 14 millones de acciones de Renault por el Estado francés, el 7 de noviembre de 2017 el Grupo Renault ha adquirido 1,4 millones de acciones para realizar una operación de accionariado reservada a los empleados y antiguos empleados del Grupo. A través de ese plan, bautizado *Share the Future* haciéndose eco del plan estratégico del Grupo *Drive the Future*, el Grupo Renault ha querido aglutinar y movilizar a sus empleados de todo el mundo e implicarlos en la creación de valor a largo plazo del Grupo, y al mismo tiempo desarrollar su sentimiento de pertenencia a la empresa. El Consejo de Administración del 15 de junio de 2018 fijó las modalidades de la operación.

La operación se ha desarrollado 10 países (Francia, Rumanía, España, Marruecos, Brasil, Turquía, India, Corea del Sur, Argentina y Eslovenia), con un total de cerca de 120.000 empleados elegibles.

Ha permitido a los suscriptores de invertir en acciones Renault directamente (en Corea) o a través de un Fondo de Inversión Colectiva de Empresa (en los demás países), en condiciones preferentes en contrapartida del bloqueo de los haberes durante unos 5 años.

El Presidente-Director General fijó el precio de cesión de las acciones el 7 de septiembre de 2018, por delegación del Consejo de Administración. El precio de suscripción bonificado ha sido de 58,32 euros (frente a un precio de referencia de 72,89 euros, determinado en función de la media de cotización del título durante los veinte días de funcionamiento del mercado de Euronext París anteriores a la fecha de esa decisión).

Se han ofrecido dos fórmulas a la vez: una fórmula clásica con bonificación del 20 % con respecto al precio de referencia, y una fórmula con efecto de palanca, con una inversión personal y un rendimiento mínimo garantizados, pero sin el beneficio de la bonificación (la fórmula con efecto de palanca no se ha ofrecido en Corea del Sur debido a restricciones jurídicas). Los empleados que han participado en la operación se han beneficiado de una aportación del empresario de 4 acciones gratuitas por las 4 primeras acciones suscritas.

A la expiración del periodo de suscripción el 2 de octubre de 2018, se habían recibido solicitudes superiores al 1,4 millones de acciones ofrecidas. Tras la reducción de las inversiones conforme al dispositivo contemplado en las modalidades del plan, las acciones suscritas fueron entregadas a los trabajadores y ex trabajadores el 7 de noviembre de 2018, es decir exactamente un año después de la adquisición de los títulos por el Grupo Renault.

Esta oferta ha permitido incrementar un 0,5 % la cuota del capital detentada colectivamente por los trabajadores, mediante la integración en el dispositivo de dos nuevos FIE en compartimentos, Renault France y Renault International.

f) Evolución controlada de los gastos de personal

Los gastos de personal del Grupo han ascendido a 6.703 millones de euros en 2018, de los cuales 6.416 millones de euros corresponden al tramo del Automóvil. Han evolucionado a un ritmo contenido, similar al de 2017 (+3 %). Los «10 grandes países» (Argentina, Brasil, Corea del Sur, España, Francia, India, Marruecos, Rumanía, Rusia, Turquía) representan un 90 % de los gastos de personal del Grupo.

Gastos de personal por región	2016	2017	2018	Coste medio 2018
GRUPO	**5.747**	**6.502**	**6.703**	**36,8**
Europa*	4.349	4.512	4.718	65,0
de la cual Francia	*3.221*	*3.368*	*3.549*	*73,7*
Eurasia	521	1.006	1.052	13,4
de la cual, AVTOVAZ	*-*	*450*	*461*	*9,4*
Américas	368	435	400	32,3
Asia-Pacífico	306	323	297	65,7
África - Oriente Medio - India	203	225	236	16,4

** Europa incluida Renault-Nissan Global Management.*

2.3.1.3 Ofrecer entornos de trabajo de aprendizaje y hacer crecer a los equipos

La formación y la gestión de las competencias son motores imprescindibles para acompaña al Grupo en la consecución de sus objetivos. La industria del automóvil se encuentra en pleno cambio y las profesiones son cada vez más complejas: la movilidad del futuro será eléctrica, conectada y autónoma. Por lo tanto, la empresa no solo debe adaptar sus competencias para desarrollar su ventaja competitiva y servir cada vez mejor a sus clientes, sino también favorecer las evoluciones dando formación sobre nuevas tecnologías, en especial digitales. Carecer de las competencias necesarias podría afectar negativamente al Grupo, provocando una bajada del nivel de calidad de sus productos y dificultades para innovar, producir o distribuir nuestros servicios y soluciones.

A. Gestión dinámica de las competencias

El Grupo Renault se basa en un dispositivo de gestión de recursos que busca definir las necesidades y llevar a cabo las acciones esperadas en términos de contrataciones, formación y adaptación de los colaboradores.

Estos planteamientos, aplicados prioritariamente en las áreas de negocio de Ingeniería y Fabricación, en 2018 se han generalizado a todos los sectores para asegurar que la empresa disponga de las competencias que necesita para el éxito de su plan empresarial a medio plazo.

La identificación de estas competencias corre a cargo de la red de expertos y los responsables de las áreas de negocio, apoyándose en referencias comparativas externas para anticipar mejor sus evoluciones a largo plazo. Como ya se ha experimentado en informática y en calidad, se recurre a la autoevaluación por los empleados para trazar los mapas de las competencias actuales. Este diagnóstico enriquece los análisis y permite priorizar mejor los planes de acción. Dichos planes persiguen la asignación óptima de los recursos, la definición de estrategias de selección para adquirir nuevas competencias, los planes de formación para reforzar las competencias que lo requieren, y el acompañamiento de las mutaciones de las áreas de negocio para adaptarse a las variaciones de las necesidades y de la actividad.

La función RR.HH. apoya este planteamiento con su visión global, inquiere las necesidades de las áreas de negocio e identifica los puntos de transformación comunes de las diversas entidades, para gestionar mejor los impactos transversales de estas evoluciones.

Gestión de Previsión de Empleos y Competencias en Francia (o GPEC, *Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences*)

En Francia, el 13 de febrero de 2017 se firmó el acuerdo Contrato para la rentabilidad sostenible de Renault en Francia (CAP 2020) para el periodo 2017-2019, en sustitución del acuerdo Contrato social para una nueva dinámica de crecimiento y de desarrollo laboral de Renault en Francia del 13 de marzo 2013. Los retos estratégicos del Grupo y las evoluciones de las competencias que de ellos se derivan para cada profesión se comparten con las organizaciones sindicales, durante un Observatorio de los Empleos y Competencias desarrollado cada año. A resultas de ese observatorio, se difunde entre todos los colaboradores un mapa de las competencias críticas y sensibles.

El GPEC es una palanca para cubrir las llamadas competencias críticas y reconvertir las llamadas competencias sensibles (ver definiciones en la nota metodológica) a través de toda un abanico de dispositivos. En 2018, más de 800 empleados se han apuntado a las diversas medidas que ofrece: acompañamiento a la creación/compra de empresas, un periodo de movilidad voluntaria protegida, trabajo a tiempo parcial al final de la vida laboral, o incluso prejubilación para los empleados que puedan acceder a la jubilación en los tres años siguientes a la adhesión al dispositivo.

Se han creado itinerarios de formación con certificación para permitir que los empleados cambien de profesión mediante el desarrollo de competencias más estratégicas para la empresa y más prometedoras en términos de empleabilidad.

Agencias de RR.HH. implantadas en cada centro acompañan y asesoran a todo trabajador interesado en este planteamiento, y los diversos dispositivos GPEC son accesibles a través de la intranet de la empresa.

En el marco de su planteamiento de GTEC (Gestión Territorial del Empleo y la Competencia), y para acompañar y garantizar el empleo en sus territorios en Francia, Renault contribuye activamente a los trabajos y reflexiones del área de empleo y competencias del ramo del automóvil y las movilidades (PFA). La empresa se ha implicado por espacio de cinco años, de 2017 a 2021, en el programa Atractivo, Competencias y Empleo, dirigido por la PFA y aprobado por los poderes públicos por su carácter innovador en el marco del programa de Inversión de Futuro en empleo y formación (PIA 2).

Formación DPEF5

En el marco del plan a medio plazo «*Drive the Future* 2017-2022», el Grupo Renault acompaña el desarrollo de las competencias de sus empleados para alcanzar sus objetivos de crecimiento sostenible.

Se ha reforzado la correspondencia entre el desarrollo de competencias y nuestra oferta de formación gracias a la fuerte implicación de todos los actores interesados en estos actividades -escuelas y representantes de las profesiones, equipos de formación y recursos humanos, tanto en la sede central como en las regiones y los países del Grupo Renault.

Un seminario global organizado el mes de julio pasado por la Dirección *Learning & Development* del Grupo, en el que intervinieron los responsables de formación de los 10 grandes países y de las principales regiones junto con los responsables de las escuelas de oficios, nos ha permitido compartir con nuestros equipos la estrategia de formación del Grupo, que acompaña el desarrollo de los colaboradores a lo largo de toda su vida laboral con un enfoque de empresa de aprendizaje.

Este planteamiento se basa en **LEARNING@RENAULT, una nueva herramienta de gestión de la formación** disponible desde el 18 de enero de 2018 para todos los empleados del Grupo. Este sistema les da acceso a una oferta de 480 módulos digitales sobre temas transversales, de supervisión y de desarrollo de competencias de la profesión. Para acompañar la evolución permanente de nuestras profesiones, hemos reforzado nuestra oferta de formación digital, que multiplica las ocasiones de aprender a diario.

Desde agosto de 2018, **LEARNING@RENAULT** se ha seguido desplegando progresivamente con la integración de la oferta de formación presencial en los países siguientes: España, India, Marruecos, Portugal, Rumanía, Rusia, Eslovenia, Turquía. En Francia, se

ha introducido el 7 de enero de 2019 y permite acceder a este sistema global de gestión de la formación a más del 80 % de los colaboradores del Grupo.

Las 13 escuelas de oficios siguen desarrollando su oferta de formación a escala internacional, apoyándose en las reflexiones sobre las necesidades de competencias de nuestras áreas de negocio y atendiendo las prioridades de formación en los países y filiales.

En esta línea, la **Escuela de Ingeniería** ha elaborado un programa de formación dedicado a los ingenieros jefe de AVTOVAZ y ha identificado conjuntamente con Nissan un primer lote de cursos de formación comunes de la Alianza en el ámbito del desarrollo de aplicaciones informáticas. La Escuela de Ingeniería ha reforzado su oferta de formación relativa al vehículo autónomo, al vehículo eléctrico e híbrido y a las normas y requisitos normativos. Este refuerzo ha dado lugar a la creación de unos 100 nuevos cursos de formación en 2018, de los cuales 24 cursos de formación en línea, relativos a los motores estratégicos de la empresa. Concretamente, ha incorporado cursos de formación sobre las nuevas herramientas de la Alianza (*One View, OneVal*) y ha creado un itinerario de certificación profesional de gestión de proyectos, desarrollado por la nueva área de pericia creada en abril de 2018. Este itinerario utiliza diversas modalidades pedagógicas (presencial, educación en línea, plataforma de autoaprendizaje, seminarios web, aprendizaje y entrenamiento social). Los participantes también pueden obtener una certificación IPMA (*International Project Management Association*) para homologar competencias adquiridas en su trayectoria profesional en la empresa. Por otra parte, el itinerario de reconversión profesional en electrificación de vehículos para los especialistas de ensayos, iniciado en 2016 en colaboración con el GRETA de Esonne, se ha completado con un 7º módulo en 2018; 74 participantes han utilizado este itinerario en 2018 (74 en 2017) durante 7.200 horas de formación cursadas a lo largo de 2 años, y va a continuar en 2019.

En 2018, **la Digital Academy** ha trabajado en la elaboración del repositorio de competencias que hará posible la transformación digital del Grupo Renault. Esta academia ha diseñado itinerarios de formación para acompañar esa transformación, con una enfoque de mejora de las capacidades (programas *Product Leader*, *Agile Business Analyst*) o de reconversión profesional (itinerario de diseñador UX, Scrum Master, desarrollador). El despliegue progresivo de estos dispositivos ha permitido la certificación de 8 empleados como «diseñadores UX» al cabo de un itinerario de 5 meses a tiempo completo, diseñado en colaboración con Strate Executive Education. También se ha desarrollado el itinerario «hacerse desarrollador», de 8,5 meses de duración, en colaboración con SIMPLON.

Design es la primera fase de despliegue de cursos de formación digitales. El proyecto R-Generación digital optimiza el proceso de desarrollo de Diseño mediante la integración de nuevas herramientas digitales que actualizan los métodos de trabajo y las competencias de las áreas de negocio. Inicialmente, se introdujeron cursos de formación para las profesiones de creación 2D/3D en formato «*entrenamiento* experto» en Adobe y Autodesk para perfeccionar la utilización de las herramientas actuales. También se han diseñado otros cursos de formación para responder a nuevos usos, como el diseño UX (XD) y la creación 3D con el *generative modeling* (Grasshoper), para las profesiones de diseñador y modelador digital.

La red de escuelas de la **Alliance Purchasing Academy** difunde los cursos de formación de compras a nivel internacional. Su enfoque se basa en la gobernanza conjunta, la puesta en común de contenidos pedagógicos y la formación a distancia de los formadores locales a través de clases virtuales.

En colaboración con GEM (Grenoble Escuela de Gestión) se ha lanzado **La Escuela de Finanzas,** un amplio programa de formación digital dirigida inicialmente a los empleados de la función Financiera en Francia. Este programa, titulado *#DigitalMindset*, es un acelerador del programa de transformación de la función. Este itinerario de seis meses consta de varios módulos: conferencias, talleres, grupos de trabajo, con el fin de desarrollar una cultura digital que depare una visión de las transformaciones digitales en curso y enseñe a utilizar las herramientas colaborativas de la empresa.

La Escuela de Calidad y la Satisfacción del Cliente ha desarrollado un programa de formación en línea titulado «Fundamentos de la Calidad y la Satisfacción Cliente», para sensibilizar a todas las profesiones y empleados sobre los elementos esenciales y la mentalidad de la Calidad. Cuenta catorce módulos disponibles en francés e inglés, que presentan los métodos, herramientas y procesos clave de la Calidad (Plan de Satisfacción del Cliente: PSC, método QC Story, *Design to Quality*, cumplimiento). Este programa finaliza en 2019 y se difundirá en todo el Grupo.

Por otra parte, **la Escuela de Comercio y Comunicación** ha seguido renovando su oferta de formación y ahora ofrece el curso de formación en línea *Digital Com* para reforzar la cultura digital de los equipos de Comunicación.

También se amplían las oportunidades de aprender de los trabajadores del grupo a través del portal ***DRIVE YOUR LEARNING*** donde se ofrecen artículos y vídeos sobre diversos temas: liderazgo y gestión, desarrollo personal, cultura digital y aprender a aprender.

Se siguen organizando ***Learning Expeditions*** con un triple objetivo: crear una mentalidad digital, desarrollar la inteligencia colectiva y proporcionar a los equipos las claves de la transformación de su área de negocio. Los comités de dirección financiera, servicios generales, comunicación, auditoría y control interno, remuneración y *Strategic Workforce Planning* y L*earning & Development* han vivido esas experiencias de aprendizaje en París, Berlín, Tel Aviv o la costa oeste de Estados Unidos.

En 2018, los colaboradores inscritos en el Grupo en 2018 (fijos y temporales) han cursado en total 3.536.380 horas (sin AVTOVAZ) y 5.128.819 horas (con AVTOVAZ) de formación acumulada. La distribución regional de las horas de formación es la siguiente:

DISTRIBUCIÓN REGIONAL DE LAS HORAS DE FORMACIÓN

Regiones/horas de formación	**2018**	**2017**
Américas	211.452	145.981
AMI	371.241	343.897
Asia-Pacífico	101.060	113.518
Eurasia con AVTOVAZ	2.515.123	
Eurasia sin AVTOVAZ	*922.684*	907.638
Europa (sin Francia)	981.619	866.607
Francia	948.324	998.064
Total sin AVTOVAZ	3.536.380	3.375.705
Total con AVTOVAZ	5.128.819	

La distribución de las horas de formación cursadas en los 10 grandes países en 2018 es la siguiente:

DISTRIBUCIÓN DE LAS HORAS DE FORMACIÓN EN LOS 10 GRANDES PAÍSES

Formación/país	Argentina	Brasil	Corea	España	Francia	India	Marruecos	Rumanía	Rusia (con AVTOVAZ)	Rusia (sin AVTOVAZ)	Turquía
Total horas 2014	35.229	105.298	32.954	437.307	759.745	222.885	157.535	467.034		230.087	81.596
Total horas 2015	35.057	83.642	91.805	643.652	827.928	161.654	280.875	417.151		274.121	63.286
Total horas 2016	45.400	71.538	118.164	641.874	844.738	158.277	118.621	465.297		379.383	97.998
Total horas 2017	40.459	65.271	113.246	649.328	998.064	210.494	131.912	432.594		343.632	128.996
Total horas 2018	78.522	95.564	100.549	636.649	948.324	194.636	175.434	418.138	1.751.056	344.705	158.617

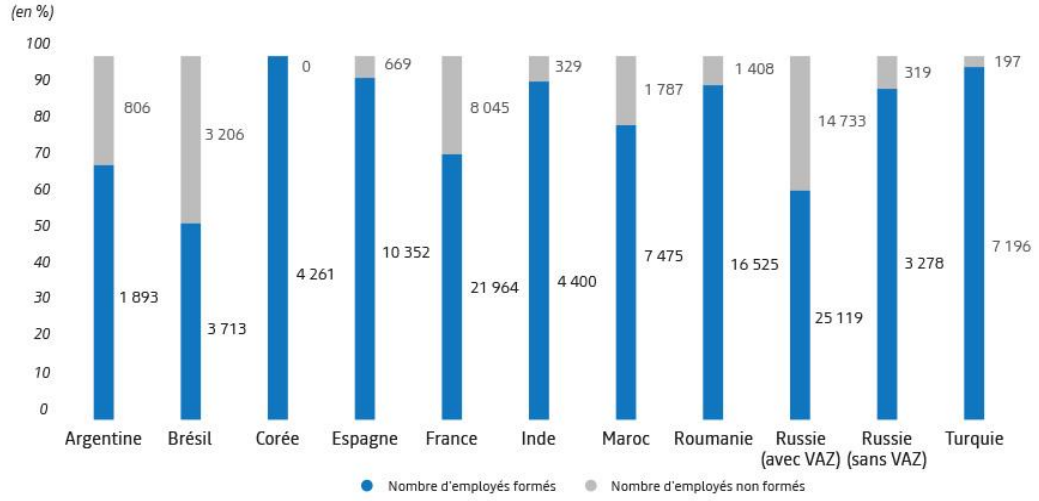
La disminución del número de horas de formación en Francia se debe fundamentalmente al auge de los cursos de formación digitales (en parte a expensas de las horas de formación presencial) y a la disminución del número de horas en ciertas filiales.

Marruecos ha seguido ofreciendo cursos de formación de Gestión, y el número de horas de formación cursadas aumenta.

TASA DE ACCESO A LA FORMACIÓN Y TIEMPO MEDIO DE FORMACIÓN POR TRABAJADOR

En 2018, la tasa de acceso global a la formación (sin AVTOVAZ) es de 81,4 % (74 % con AVTOVAZ). El tiempo medio dedicado a la formación (sin AVTOVAZ) es de 24,4 horas por trabajador (26,2 horas con AVTOVAZ).

En las entidades fundamentales de los 10 grandes países del Grupo, que representan el 76,1 % de la plantilla del Grupo Renault, se lleva a cabo un seguimiento trimestral. La tasa de acceso a la formación de esas entidades (sin AVTOVAZ) es del 82,9 % (76,7 % con AVTOVAZ):



El circuito de conocimientos al servicio del plan a medio plazo

Desde 2010, el circuito de conocimientos estructura y moviliza el saber y los conocimientos técnicos de la empresa para implantar sus ejes estratégicos y contribuir a su rentabilidad y a la satisfacción de sus clientes. El nivel de madurez alcanzado este año le permite entrelazar todas las funciones del Grupo.

Se determinan **53 áreas de conocimientos estratégicos** en todas las grandes profesiones, con fuerte predominio de las ingenierías. En 2018, las áreas relacionadas con las nuevas tecnologías vuelven a crecer. Las áreas existentes se han revisado parcialmente para garantizar su coherencia con las de nueva creación y complementar las competencias necesarias para la transformación de todas nuestras áreas de negocio. En octubre de 2018 se ha creado una nueva área de conocimientos estratégica en la Dirección de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) del Grupo: la DES Social Business (ver el apartado 2.3.4.2).

El circuito sigue teniendo cuatro niveles:

- **el *Expert Fellow*,** miembro del Comité de Dirección Renault. Garante de la definición y la coherencia de las áreas de conocimientos estratégicas, anima la red de *Líderes Expertos* para estructurar su producción tanto a nivel estratégico, mediante las hojas de ruta, como a nivel operativo en materia de innovaciones técnicas o metodológicas, soportes a los proyectos o cuestiones de Calidad. Los trabajos colaborativos desarrollados en grupos de trabajo crean una dinámica de progreso compartida por las áreas de negocio implicadas en los grandes desafíos, fundamentalmente técnicos, de la empresa. La red es pues un organismo ágil al servicio de todas las áreas de negocio. La participación en las instancias reguladoras y de normalización y su coherencia también son fruto del trabajo del circuito;
- **53 *Expertos Líderes***, cada uno de ellos bajo la dependencia de un director de área de negocio, garante de su hoja de ruta. El *Líder Experto* encargado de un área de conocimientos estratégica estructura y anima su red interna de expertos y se apoya en una red externa formada por académicos, otros industriales, asociaciones, viveros o semilleros, etc., para permitir que la empresa trabaje de forma «extensa» y ampliar el perímetro mediante su implicación en operaciones de colaboración o de inversiones;
- **220 Expertos** encargados de sub-áreas de conocimientos, son garantes de las referencias comparativas; identifican a los socios pertinentes y velan por la protección de los conocimientos técnicos mediante patentes. Concretamente, se encargan de la promoción de las normas de referencia y los procedimientos;
- **500 Referentes**, encargados de las especialidades de la profesión, que impulsan su desarrollo y son «la referencia» de su práctica, desarrollando de ese modo los estándares y su capitalización, impregnada de su experiencia.

Gracias a su funcionamiento transversal, este desarrollo continuo del circuito de pericia permite marcar el camino mediante una serie de hojas de ruta coherentes, acelerar el enriquecimiento de los saberes, y movilizarlos para las áreas de negocio y los proyectos del Grupo. Para ello, los circuitos de conocimientos de Renault y de Nissan se coordinan periódicamente para trabajar en sinergia sobre las hojas de ruta estratégicas y los desarrollos comunes dentro de la Alianza.

B. Ayuda al desarrollo de las competencias de supervisión

En 2017, el Grupo Renault ha establecido unas normas de referencia únicas, el *Renault Way*, compartidas por todos los mandos y colaboradores.

El Renault Way se estructura en torno a cinco principios:

- «Tener siempre presente al cliente»;
- «Decir la verdad»;
- «Simplificar»;
- «Contribuir»;
- «Aprender a diario».

Se invita a cada empleado del Grupo Renault a aplicar estos principios de Renault Way en su actividad diaria, para cooperar con el fin de atender mejor a nuestros clientes.

Adicionalmente a las operaciones de comunicación dirigidas a todos los colaboradores del Grupo Renault, hasta 2020 se dispone de un dispositivo de acompañamiento específico para los mandos y sus equipos, llamado *Renault Way Team Experience*. Ese seminario de tres días de duración (dos jornadas más una jornada de puesta en común de experiencia) ayuda los mandos a traducir muy concretamente los cinco principios del Renault Way en acciones y comportamientos colaborativos diarios en sus equipos.

La animación de estos seminarios corre a cargo de colaboradores externos o de los equipos de Renault-Nissan Consulting, o de formadores internos que previamente han completado un itinerario de formación para dirigir esas sesiones. Al final de 2018, se han certificado 18 formadores internos para acompañar el despliegue de este programa y 18 países han impartido programas de formación de formadores, que a su vez se encargarán de dirigir seminarios en la mayor parte de las lenguas utilizadas en el Grupo Renault.

La oferta de formación de supervisión también se actualizará progresivamente para contribuir al desarrollo de los mandos, de acuerdo con los cinco principios del Renault Way.

Concretamente, se ha diseñado un programa de formación para mandos de primer y segundo nivel de los equipos del Fabricación: Managing@Renault.

El objetivo de este programa de ocho días es:

- reforzar las competencias de supervisión de los jefes de taller y los jefes de unidad;
- normalizar y compartir prácticas de supervisión comunes basadas en los cinco principios del Renault Way;
- fomentar una actitud de supervisión basada en la escucha y la confianza.

Este programa, iniciado en la fábrica portuguesa de Cacia en 2017, se ha extendido a los equipos de Ingeniería de Procesos en 2018.

Renault también ofrece a los mandos una opción de *entrenamiento* en forma de acompañamiento personalizado individual durante 10 meses. Esta orientación permite al colaborador encontrar nuevas soluciones más adecuadas a su situación, desarrollar su potencial, tomar perspectiva y experimentar nuevas actitudes.

Preparar a los líderes del futuro

La función de recursos humanos actualiza sus políticas y prácticas de desarrollo de las mujeres y hombres de la empresa para adaptarlas a los nuevos desafíos del Grupo y facilitar la ejecución de su estrategia.

Concretamente Renault busca desarrollar la diversidad cultural de sus titulares de puestos clave. Con esta perspectiva, Renault define sus «perfiles internacionales» como «mandos no nacionales o con una trayectoria personal de al menos 12 meses seguidos en el ámbito internacional o que hayan obtenido un diploma en el extranjero». Renault sigue desarrollando las acciones iniciadas con su anterior Plan a medio plazo, y al final de 2018 la proporción de perfiles internacionales titulares de puestos clave alcanza el 44,6 % (frente al 43,9 % en 2017).

Con un proceso de detección de talentos compartido por todas las áreas de negocio y todas los regiones, y una política de valoración de la diversidad, Renault favorece la igualdad de oportunidades y la consideración de la diversidad para preparar el futuro del Grupo en un entorno cada vez más global.

Para garantizar la solidez de este proceso de gestión del talento, Renault quiere preparar un plan de sucesión para cada uno de los puestos clave del Grupo. Cada mes un indicador, compartido por la función de RR.HH., permite cerciorarse de la elaboración de planes de sucesión.

Las orientaciones para el desarrollo del talento, establecidas en 2012, se actualizan para adaptarlas a la internacionalización del Grupo:

- implantación mundial de la definición explícita y homogénea de los criterios de selección de los tres niveles de potenciales. Para ello, y con el fin de reforzar la diversidad, se han suprimido los criterios de edad y de dominio de la lengua francesa;
- fomento del proceso descentralizado de detección (para los tres niveles) y de validación (para dos niveles) de los talentos. Los países y regiones tienen la responsabilidad de identificar los potenciales y candidatos para cubrir puestos clave.

Renault leadership assessment

La detección de talentos se basa en una herramienta de valoración, complementaria a las evaluaciones del rendimiento sostenible y a las entrevistas cruzadas: el *Renault Leadership Assesment* (RLA). Esta herramienta de desarrollo se basa en siete criterios de liderazgo seleccionados conforme a nuestras normas de referencia. La RLA corre a cargo de una firma de consultores especializados. Es una herramienta de desarrollo de los colaboradores, y también de ayuda a la adopción de decisiones para los Comités de carrera encargados de validar los talentos de Renault. Refuerza la objetividad y equidad de la evaluación de potenciales. Desde que se implantó en 2012, más de 1.000 personas se han sometido a la RLA sobre los tres niveles de potencial. La RLA también se utiliza para realizar análisis colectivos que permiten ajustar nuestros ejes y herramientas de desarrollo.

El diagnóstico individual establecido a partir de la RLA se comparte con cada trabajador implicado y es el punto de partida de un plan de desarrollo individual que puede combinar varios elementos:

- cursos de formación completos, tipo Escuelas de Comercio;
- cursos de formación para reforzar competencias específicas, tanto de conocimientos (finanzas, negociaciones internacionales, etc.) como personales (por ejemplo comunicación);
- balances profesionales;
- entrenamiento individual externo o interno para prepararse para un cargo desafiante para Renault o para desarrollar aspectos concretos (actitud de supervisión, comunicación, etc.);
- mentoría (descubrimiento de otras áreas de negocio de la empresa, gestión mediante la innovación, relación con los pares, etc.);
- puestas en situación ya sea mediante cambios de puesto, o mediante la participación en grupos de trabajo o equipos transversales;
- ejercicio de responsabilidades a nivel internacional.

Apertura a los acuerdos de asociación multiculturales

Estos planes de desarrollo también incluyen una apertura a los acuerdos de asociación multiculturales, en especial dentro de la Alianza con Nissan y Mitsubishi.

Desde 1999, los intercambios cruzados de colaboradores son uno de los pilares de la Alianza Renault-Nissan. Estos intercambios han permitido mejorar la colaboración entre ambas empresas y crear sinergias e implantar buenas prácticas dentro de la Alianza. Así, además de las misiones temporales, cerca de 200 empleados de ambas empresas han trabajado en un centro de la empresa asociada en 2018. En estos intercambios participan principalmente los colaboradores con un gran potencial por una parte, para enriquecer la experiencia internacional de los líderes mundiales del mañana, y los expertos por otra parte, para compartir y desarrollar competencias críticas dentro de la Alianza. La supervisión de estos intercambios de perfiles expertos se ha descentralizado a las regiones.

Además de estos intercambios, un programa de formación común entre Renault, Nissan y Mitsubishi contribuye al desarrollo de una cultura de la Alianza. El *Alliance Leadership Development Program* (ALDP) se dirige a los mandos actuales o potenciales de las tres empresas, para mejorar su conocimiento de la empresa asociada con la perspectiva de reforzar sinergias.

Los vínculos con los otros socios de Renault, como Daimler, también refuerzan la apertura internacional y la capacidad de trabajar en colaboración.

2.3.1.4 Diálogo social

En 2018, el diálogo social en el Grupo ha sido dinámico y plasma la voluntad de dar preferencia a la negociación para atender los desafíos contemporáneos: combinar la competitividad de la empresa y la cohesión social, tomando en consideración la gran diversidad de expectativas y de contextos económicos locales.

A. Diálogo social en los cinco continentes

DPEF4a DPEF6a DPEF6b DPEF6c DPEF6d DPEF17a DPEF17c DPEF17d DPEF18

El Comité de Grupo Renault, que ha cumplido 25 años en 2018, es la instancia de representación única de todos los trabajadores del Grupo Renault a nivel mundial. Formado por representantes de la Dirección General y 40 representantes de los empleados procedentes de los distintos países donde está presente Renault, refleja la diversidad geográfica, social y profesional de Renault en todo el mundo.

Esta valiosa instancia de diálogo social internacional abierto y responsable permite a la Dirección General y a los representantes de los trabajadores intercambiar puntos de vista sobre la situación y las orientaciones estratégicas del Grupo, así como sobre los intereses de todos sus empleados, respetando a todas las partes interesadas.

El Comité de Grupo se puede reunir:

- en sesión plenaria de Comité de Grupo mundial, con la participación de los 40 miembros del comité procedentes de 26 países;
- en sesión del Comité de Grupo europeo, que reúne a los 31 miembros procedentes de 19 países europeos;
- en sesión de Comité de Grupo restringido, con los 11 miembros elegidos por el Comité de Grupo mundial;
- en sesión del Comité de Grupo Francia.

Este diálogo constante permite a la Dirección General y los representantes de los trabajadores anticipar mejor la dimensión social de los cambios a escala del Grupo Renault, para combinar la rentabilidad económica del Grupo y el desarrollo de sus empleados en un contexto de competencia mundial.

El Comité de Grupo Renault también es la instancia de seguimiento del acuerdo marco mundial **«Implicarse juntos por un crecimiento y un desarrollo sostenibles»**, suscrito el 2 de julio de 2013 por la Dirección General de Renault, el Comité de Grupo Renault e industriALL Global Union.

Un año más, el Comité de Grupo restringido ha tenido una actividad constante, que ha combinado las presentaciones y discusiones en sala de reunión con los miembros de la Dirección General y con expertos de las áreas de negocio, los desplazamientos a centros, y la apertura de la negociación de un nuevo acuerdo marco mundial, complementario al de 2013, sobre diversos aspectos de la vida en el trabajo.

La evolución del mundo de automóvil en los planos económico, tecnológico, laboral o corporativo ha sido objeto de numerosas conversaciones, tanto con los miembros del Comité de Grupo restringido como con el Comité de Grupo mundial, que, concretamente, ha recibido una presentación detallada sobre la industria 4.0 y como exposiciones sobre las evoluciones de las áreas de negocio.

La puesta en marcha del nuevo plan estratégico *Drive the Future* también ha suscitado numerosos debates con los miembros de los comités restringido y mundial, tanto sobre la aceleración de la convergencia entre los diversos actores de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi en las funciones clave del Grupo, como sobre el desarrollo de Renault en China, Eurasia y Europa. A partir del 22 de noviembre, los miembros del Comité de Grupo restringido también han deliberado sobre la instauración de una gobernanza provisional y las medidas adoptadas para proteger los intereses de Renault y la perennidad de la Alianza.

También se han mantenido contactos específicos previos a la implantación del proyecto de alerta profesional y del proyecto de accionariado de los trabajadores.

El desplazamiento a Turquía de los miembros del Comité de Grupo restringido en el mes de septiembre les ha permitido conocer de primera mano los desafíos industriales y sociales de las fábricas de vehículos y de mecánica de Oyak Renault, y reunirse con las delegaciones local y nacional del sindicato Turk Metal. Durante este viaje han podido comprender concretamente los numerosos planes de acción acometidos para que la fábrica recupere su nivel de competitividad y estabilidad laboral.

En noviembre, la *Learning Session* (sesión de formación) 2018 ha llevado a los miembros del Comité de Grupo restringido a Corea, para conocer a fondo los retos industriales, comerciales y de investigación y desarrollo de Renault Samsung Motors. Los encuentros con las delegaciones de representantes de los empleados de la fábrica de Busan y del centro técnico RTK de Seúl han arrojado más luz sobre los desafíos laborales y corporativos.

Por último, se ha dedicado la primera parte del año a la preparación de la apertura, en el mes de octubre, de la negociación actualmente en curso de un nuevo acuerdo marco mundial sobre diversos aspectos de la vida en el trabajo, en la que intervienen la Dirección de Renault, los miembros del Comité de Grupo Renault, en nombre de sus federaciones respectivas, e industriALL Global Union. Durante el segundo semestre se han celebrado tres reuniones, a razón de una al mes a partir de octubre.

Un acuerdo marco de alcance mundial

«Implicarnos juntos por un crecimiento y un desarrollo sostenibles».

El acuerdo marco mundial es el marco de aplicación internacional de la política de recursos humanos, de acuerdo con las legislaciones nacionales y las condiciones locales del diálogo social.

Puntos clave del acuerdo marco mundial

Garantizar el cumplimiento de los principios expuestos en la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de 1998, relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.

Fomentar el diálogo social, principalmente mediante el cumplimiento de los principios establecidos por el convenio de la Organización Internacional del Trabajo n° 87 de 1948, sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, así como por el convenio n° 98 de la OIT sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva.

Actuar para la salud, seguridad y calidad de vida en el trabajo, con la definición de una política «de prevención en materia de salud y seguridad y entorno laboral», que implica, en función de sus ámbitos de responsabilidad, a los mandos, empleados, profesionales de la salud y la seguridad y representantes de los empleados.

Gestionar el empleo y las competencias, anticipando lo mejor posible las evoluciones de las áreas de negocio a través de un enfoque dinámico de las competencias, y fomentando la diversidad.

Velar por el cumplimiento de las prescripciones del convenio n° 100 de la OIT relativo a **la igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor**.

Asegurarse de que en todos los lugares del mundo donde esté implantado el Grupo, los empleados y sus familias disfruten de **protección suficiente en caso de fallecimiento, invalidez, accidente laboral o enfermedad laboral.**

Incluir el respeto de los derechos laborales fundamentales como criterio decisivo en la selección de proveedores y subcontratistas.

Impulsar las tres áreas prioritarias de **responsabilidad social corporativa**:

- apoyo a proyectos educativos;
- inserción de los jóvenes en el mundo del automóvil;
- seguridad vial.

Contribuir a la **protección medioambiental** y a la movilidad sostenible para todos.

Promoción y respeto de los derechos sociales fundamentales

El Grupo Renault se compromete a respetar los principios enunciados en la declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de 1998 relativa a los principios y derechos fundamentales del trabajo:

- abolición efectiva del trabajo de los niños;
- eliminación de toda forma de trabajo forzoso u obligatorio;
- eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación;
- libertad de asociación y reconocimiento efectivo del derecho de negociación.

Estos principios se plasman en los siguientes convenios de la OIT:

- convenios n° 138 de 1973 y n° 182 de 1989, relativos a la edad mínima de admisión al empleo y a las peores formas de trabajo de los niños;
- convenio n° 29 de 1930 y n° 105 de 1957, sobre el trabajo forzoso;
- convenio n° 111 de 1958, no discriminación en materia de empleo y ocupación;
- convenio n° 100 de 1951 relativo a la igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor;
- convenio n° 87 de 1948, sobre la libertad sindical y la protección del derecho sindical;
- convenio n° 98 de 1949, sobre el derecho de organización y de negociación colectiva;
- convenio n° 135 de 1971, sobre los representantes de los trabajadores para prevenir toda forma de discriminación con motivo del compromiso sindical.

Además, el 26 de julio de 2001 el Grupo Renault se adhirió a los principios universales más concretamente vinculados de los derechos humanos, que constituyen el Pacto Mundial adoptado por iniciativa de Naciones Unidas (*Global Compact*). De acuerdo con el *Global Compact,* el Grupo Renault lucha especialmente contra toda forma de corrupción. El Grupo Renault sensibiliza a los empleados sobre esta cuestión a través de la Carta Ética del Grupo Renault y de diversos dispositivos de comunicación y/o formación.

El Grupo Renault se compromete asimismo a respetar los principios rectores de la OCDE para las empresas multinacionales aprobados el 27 de junio de 2000 y actualizados en mayo de 2011, así como sobre el convenio OIT n° 158 de 1982. También reconoce la ISO 26000 como referencia.

Plan de vigilancia en materia de derechos humanos y libertades fundamentales DV1a

En el marco de la aplicación de la ley n° 2017-399 del 27 de marzo de 2017 relativa al deber de vigilancia, se han celebrado reuniones exploratorias de la Dirección de Recursos Humanos del Grupo, la Dirección de Responsabilidad Social Corporativa, la Dirección de Prevención y Protección del Grupo, la Dirección de Ética y de Cumplimiento del Grupo, la Dirección de Compras, y la Dirección de Salud, Seguridad y Medio Ambiente. Además se mantienen contactos periódicos con el secretario del Comité de Grupo mundial. Se ha instaurado una vigilancia adicional basada fundamentalmente en el informe de la OIT 2018 sobre la aplicación de las normas de referencia internacionales (*ILO Aplication of International Labour Standards 2018*) y en la información sobre los países proporcionada por los interlocutores sociales, los corresponsales de Ética o los Directores de Recursos Humanos locales.

A la vista de ese mapa, y habida cuenta de la implantación geográfica del Grupo en todo el mundo, Renault ha decidido prestar mayor atención a la aplicación del convenio OIT n° 100 (Igualdad de remuneración) y al convenio de la OIT n° 111 (Discriminación, empleo y ocupación).

Evaluación y seguimiento de las medidas DV2a

Los resultados de esta vigilancia se evalúan y supervisan regularmente con el Comité de Grupo mundial durante las reuniones de seguimiento anuales del Comité de Grupo Renault, y mediante la aplicación de un nuevo acuerdo marco mundial en curso de negociación sobre diversos aspectos de la vida en el trabajo, que dedica un capítulo entero al compromiso sostenible del Grupo por la inclusión.

Acciones de atenuación de riesgos DV3a

En lo sucesivo, la Dirección de auditoría incluye en sus auditorías locales de las prácticas de recursos humanos el conocimiento y respeto de los derechos laborales fundamentales.

Por otra parte, se está estudiando una formación y sensibilización de los Comités de Ética locales. El seguimiento de los riesgos al nivel más próximo a las operaciones debería permitir identificar las situaciones de riesgo para los derechos humanos y aportar soluciones adecuadas.

Eficacia de las medidas DV5a

La eficacia de las medidas implantadas se mide principalmente en función del número de incidentes, de haberlos, comunicados por el sistema de alerta profesional interno y por las distintas partes interesadas.

B. Organización del diálogo social a nivel mundial DPEF4a

La composición de los 40 miembros del Comité de Grupo Renault refleja la diversidad geográfica, social y profesional de Renault en todo el mundo. Quiere favorecer la expresión de esa diversidad, y permitir que las principales entidades o filiales tengan una representación efectiva de su plantilla, y en un marco de equilibrio global:

- Espacio Económico Europeo: 31 miembros (Alemania, Austria y Suiza, Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo, Eslovaquia, España, Francia, Italia, Polonia, Hungría y República Checa);
- otros países: nueve miembros (Argentina, Brasil, Corea, India, Marruecos, Rusia y Turquía).

El Grupo Renault vela por que la representación del personal en todas las entidades del Grupo recaiga en empleados representativos por elección o por afiliación sindical. Afirma su compromiso de respeto estricto de la libertad sindical en materia de adhesión y de ejercicio de la responsabilidad sindical, de acuerdo con los principios establecidos por el convenio de la Organización Internacional del Trabajo n° 87 de 1948 sobre la libertad sindical y la protección del derecho sindical.

El Grupo Renault también se compromete a cumplir los términos de la convención del convenio de la Organización Internacional del Trabajo n° 98 sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva.

Los miembros titulares o suplentes del Comité de Grupo deben ser trabajadores de Renault o de una filial de la que Renault detente directa e indirectamente más de la mitad del capital social. Deben tener un mandato de representación de los de los empleados, ya sea electivo o sindical.

En 2018, el Comité de Grupo se ha reunido en 35 ocasiones: 8 reuniones internas, 15 reuniones del Comité de Grupo restringido, 2 sesiones extraordinarias, una sobre el proyecto de aceleración de la convergencia en las funciones clave, y otra sobre el proyecto de plan de accionariado de los trabajadores del Grupo Renault, 3 jornadas en sesión plenaria, 3 reuniones de seguimiento del acuerdo marco mundial de 2013, 3 reuniones de negociación y una reunión de preparación de la negociación.

AGENDA SOCIAL 2018

1er semestre	2º semestre
Resultados comerciales 2017 y política de Satisfacción del Cliente	Sesión plenaria y encuentro con el Director General adjunto
Resultados financieros 2017	Resultados financieros y comerciales del primer semestre
Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi	Desarrollo de Renault en Eurasia y en Europa
Desarrollo de Renault en China	Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi
RCI Bank: estrategia y nuevos servicios	Transformación digital, Industria 4.0
Sofrastock Internacional	Mundial del automóvil de París
Accionariado de los empleados	Renault en Turquía
	Learning session en Corea
Contactos preparatorios para la apertura de la negociación de un nuevo acuerdo	Reunión de seguimiento del acuerdo marco mundial
marco	Mejora de la calidad de vida en el trabajo: talleres de debate y apertura
sesión mundial sobre diversos aspectos de la vida en el trabajo	de la negociación de un nuevo acuerdo marco mundial

Seguimiento del acuerdo marco mundial

Desde el momento de su firma, las partes signatarias han complementado este acuerdo con la **definición de una herramienta de declaración** anual, basada en 60 indicadores, definidos conjuntamente con los expertos de las áreas de negocio. Estos 60 indicadores también se han inspirado en las líneas directrices de la *Global Reporting Initiative* (GRI) y de la norma ISO 26000.

Este herramienta de declaración se ha completado con contactos anuales sobre el terreno con expertos de las áreas de negocio del Grupo y proveedores locales, ya sea durante la *learning session* anual, viaje de estudio realizado cada año por el Comité de Grupo restringido para conocer mejor los aspectos socio-económicos y culturales de implantación de Renault y comprender mejor los desafíos industriales, comerciales y laborales de Renault en ese país, o con ocasión de un desplazamiento a un centro o una planta. Desde 2012, seis *learning sessions* han llevado a los miembros del comité restringido a Marruecos, Brasil, Rumanía, Argentina, India y Corea sucesivamente.

Por lo tanto, el acuerdo marco mundial es el marco de referencia de la aplicación de la política recursos humanos, en conformidad con las legislaciones nacionales y de las condiciones locales del diálogo social.

Este acuerdo también contempla cómo tratar las posibles dificultades surgidas en los países, velando por preservar un clima de confianza y dando preferencia a la búsqueda de una solución a través del diálogo, inicialmente a nivel local, sobre cualquier otra medida.

Este capítulo se ha completado a principios de año con la conclusión de un memorándum que define las modalidades de información, investigación y resolución de las posibles dificultades por cada una de las partes signatarias.

También es reseñable la intervención ante los miembros del Comité de Grupo mundial de la Sra. Marie Ange Moreau, Profesora Emérita de la Universidad de Lyon 2, a quien la Oficina Internacional del Trabajo ha encargado la investigación de la especificidad de los acuerdos-marco mundiales ante los miembros del Comité de Grupo mundial.

C. Diálogo social local permanente DPEF4c

Los numerosos acuerdos firmados por primera vez o renovados en todos los países plasman la dinámica laboral en todo el mundo y la voluntad permanente tanto de la Dirección del Grupo como de los interlocutores sociales de negociar acuerdos que permitan conciliar de forma duradera los intereses de la empresa y los de los empleados.

En Argentina, el acuerdo celebrado el 12 de noviembre de 2018 entre la dirección de Metalúrgica Tandil y el sindicato UOM fija las condiciones de cierre de la fábrica de fundición de Tandil, así como las condiciones de indemnización de sus 72 empleados con contrato indefinido y 27 con contrato temporal.

En la región **África, Oriente Medio, India**

- en **Marruecos** se han firmado tres protocolos de acuerdo, uno con los representantes sindicales de los trabajadores de Renault Tanger Exploitation, otro con los representantes sindicales de los trabajadores de SOMACA y otro con los representantes sindicales de Renault Commerce, que especifican las condiciones de empleo y las prestaciones de los trabajadores de estas tres entidades.

En la región **Américas:**

- **Argentina** ha continuado sus negociaciones conforme al acuerdo de competitividad para facilitar la fabricación de tres *pick-up* con una carga útil de una tonelada para Renault, Nissan y Daimler: seis acuerdos específicos estipulan las condiciones salariales de todos los trabajadores, así como la formación profesional destinada a las nuevas contrataciones;
- **Brasil** ha renovado su convenio colectivo para los años 2018-2019-2020, que define las condiciones salariales y de evolución profesional de sus empleados. Este acuerdo especifica concretamente las ayudas ofrecidas a los empleados con hijos menores de doce años;
- **Colombia** ha firmado con una delegación de trabajadores el nuevo convenio colectivo de los empleados de Renault Sofasa s.a.s., que definen todos los aspectos de la vida laboral de sus empleados (salud, remuneración, vacaciones, itinerarios profesionales, ayuda a la escolarización de los hijos…);
- en **Chile**, el convenio colectivo firmado en diciembre de 2017 sigue vigente hasta el 30 de noviembre de 2019.

En la región **Asia-Pacífico:**

- en **Corea**, en el segundo semestre ha comenzado la negociación de la renovación del acuerdo de 2017 que permite a Renault Samsung Motors seguir preservando la competitividad de Renault Samsung Motors en un mercado muy competitivo, y de renovación del convenio colectivo local celebrado en 2016 con dos años de duración, que deberían concluir durante el año 2019.

En la región **Eurasia:**

- en **Turquía** sigue siendo aplicable el convenio colectivo del metal, cuya negociación ha concluido a principios de año;
- **Rumanía** ha renovado sus dos convenios colectivos, uno para los trabajadores de las fábricas de Dacia en Pitesti, y otro para los empleados de Renault Technologie Roumanie.

En la región **Europa**:

- en **Francia**, el acuerdo firmado el 13 de enero de 2017 por CFDT, CFE-CGC y FO, relativo a los años 2017, 2018 y 2019, titulado **«Renault Francia - Cap 2020 - Contrato de actividad para una rentabilidad sostenible de Renault en Francia»** ha seguido siendo un punto de apoyo importante para el nuevo plan estratégico de Renault *Drive the Future*. Se basa en tres desafíos: la satisfacción del cliente, la rentabilidad sostenible y la motivación de las mujeres y hombres de la empresa. Este acuerdo incluye compromisos en términos de actividad y rentabilidad:
  - convertir a las fábricas francesas en una referencia para el Grupo;
  - garantizar perspectivas de actividad hasta el final de 2019;
  - garantizar un inversión significativa en Investigación y Desarrollo;
  - esforzarse en reforzar los recursos de ingeniería en Francia.

  Estos compromisos se acompañan de una política laboral eficaz y motivadora, y parten de un diálogo social importante a nivel central y local para la construcción de una rentabilidad sostenible.

  El segundo año de aplicación de este acuerdo ha estado marcado, el 16 de abril de 2018, por la firma de un contrato de modificación del acuerdo CAP 2020 (CFDT, CFE-CGC y FO) para preparar las competencias de mañana, con tres compromisos:
  - el compromiso de contrataciones en Francia se incrementa de 3.600 a 5.000 contratos indefinidos en 2017-2019,
  - reforzar con 15 millones de euros adicionales el plan de inversión en formación profesional,
  - ofrecer un dispositivo de dispensa de actividad (DA) a los empleados voluntarios.

  En 2018, el balance del acuerdo es positivo: en el año se han llevado a cabo cerca de 2.100 contrataciones indefinidas en el perímetro CAP 2020. Por otra parte, se ha alcanzado el objetivo de integración de 1.000 jóvenes en formación dual. Las inversiones en formación y condiciones de trabajo también han superado los compromisos del CAP 2020, y se ha seguido aplicando el programa de modernización del Technocentre.

  El 15 de diciembre de 2017 se firmó un acuerdo trienal sobre Discapacidad entre la dirección del Grupo Renault y las organizaciones sindicales CFDT, CFE-CGC, CGT y FO. Este acuerdo define las ambiciones de Renault en Francia en materia de discapacidad, y combina los valores de solidaridad y rentabilidad. Refuerza el apoyo a los empleados en situación de discapacidad así como a los trabajadores con un pariente próximo en situación de discapacidad (cónyuge o descendiente).

  El 19 de enero de 2018, se ha firmado con CFDT, CFE-CGC y FO un nuevo acuerdo a favor de la igualdad profesional de hombres y mujeres y de la paridad en la empresa.

El acuerdo relativo al diálogo social, que favorece el ejercicio y la valoración de las responsabilidades sindicales en Renault, se ha firmado el 17 de julio de 2018 e incluye las medidas de las leyes Macron relativas al diálogo social. Su aplicación en las plantas de Cléon y el Technocentre ha permitido crear instancias de representación del personal en esos centros.

Por último, en el último trimestre de 2018 también se ha entablado una negociación sobre los nuevos modos de trabajo, relativa concretamente al teletrabajo;

- en **Eslovenia** se sigue aplicando el acuerdo de competitividad firmado para el periodo 2017-2020 con los Sindikat Revoz, SDR y SKEI Revoz, que contempla entre otras cosas la contratación indefinida de 300 personas de aquí a 2020. Desde 2017, Revoz ha incorporado a más de 200 personas;
- también es reseñable un acuerdo firmado en **Alemania**, en Renault Retail Group Deutschland GmbH, que fija las condiciones de desplazamiento y reembolso de gastos profesionales en el marco del cumplimiento de la Carta Ética del Grupo, y dos acuerdos firmados en **Bélgica**, en Renault Retail Group Belgique, sobre la concesión de cheques restaurante y sobre los nuevos horarios conforme a la nueva estrategia posventa (proyecto «Next»).

El 88,26 % de los empleados del Grupo Renault está cubierto por un **convenio colectivo**.

Balance de convenios colectivos DPEF4b

Los 47 convenios colectivos fundamentales firmados con los interlocutores sociales a nivel nacional y vigentes en 2018 son fruto de un diálogo social perenne y responsable, acorde con la estrategia del Grupo y su política de recursos humanos. Este año, se distinguen más concretamente cinco grandes ejes:

- acuerdos de competitividad, en curso de aplicación o renovados;
- convenios colectivos de empresa;
- acuerdos de política salarial, planes de incentivos por acciones y protección social;
- acuerdos para favorecer el diálogo social;
- acuerdos específicos.

NB	País	Descripción
		Acuerdos de competitividad en curso de aplicación o renovados
6	Argentina	Acuerdo del 3 de enero de 2017
	España	Acuerdo de competitividad y empleo 2017-2020 de Renault España SA del 5 de abril de 2016
		Convenio colectivo de Renault España, SA 2017 del 11 de julio de 2016
		Convenio colectivo interprovincial de la empresa Renault España Comercial SA 2016-2019 del 24 de junio de 2015
	Portugal	Acordo de competitividade da empresa Renault Cacia SA del 30 de septiembre de 2016
	Eslovenia	Acuerdo de competitividad del periodo 2017 – 2020 del 13 febrero de 2017
		Convenios colectivos de empresa en curso de aplicación o renovados
10	Brasil	Acordo coletivo de Trabalho 2018-2020 del 7 de mayo de 2018
	Chile	Contrato colectivo de trabajo sindicato del 1 de diciembre de 2017
	Colombia	Pacto colectivo de los trabajadores de Renault – Sofasa s.a.s. del 17 de septiembre de 2018
	Francia	Renault France - Cap 2020 - Contrat d'activité pour une performance durable de Renault en France 2017-2019
		del 13 de enero de 2017
		Contrato de modificación del 16 de abril de 2018 al acuerdo Cap 2020
	Marruecos	Protocolo de acuerdo de Renault Tanger Exploitation del 5 de marzo de 2018
		Protocolo de acuerdo SOMACA del 8 de marzo de 2018
		Protocolo de acuerdo Renault Commerce Maroc del 9 de marzo de 2018
	Rumanía	Contract colectiv de Munca – Renault Dacia del 12 de abril de 2018
		Contract colectiv de Munca del 27 de abril de 2018 - RTR
		Acuerdos de política salarial, planes de incentivos por resultado y protección social en curso de aplicación o renovados
17	Argentina	Acuerdos del 20 de enero, 4 y 26 de abril, 1 de julio de y 16 de noviembre de 2018
	Bélgica	Convention collective instaurant des avantages non récurrents liés aux résultats pour Renault Belgique Luxembourg del 2 de enero de 2018

NB	País	Descripción
	Francia	Accord d'intéressement Renault pour les années 2017, 2018, 2019 del 10 de marzo de 2017
		Accord d'intéressement aux performances de l'entreprise 2017-2018-2019 – Alpine del 29 de junio de 2017
		Accord d'intéressement du personnel aux performances de l'entreprise pour les années 2017-2018-2019 del 20 de marzo de 2017 – Fonderie de Bretagne
		Accord d'intéressement 2017-2018-2019 portant sur les performances industrielles del 27 de marzo 2017 – MCA
		Accord d'intéressement aux performances de l'établissement de Sofrastock International 2017-2019 del 19 de junio de 2017
		Accord d'intéressement aux performances de l'entreprise pour les années 2017, 2018, 2019 del 31 de marzo 2017 – SOVAB
		RCI Banque – Accord issu de la négociation annuelle sur la rémunération, le temps de travail et le partage de la valeur ajoutée dans l'entreprise pour 2018 del 27 de febrero de 2018
		RCI Banque – Accord d'intéressement des salariés aux performances de RCI Banque del 25 de junio de 2018
		Avenant à l'accord de participation des salariés aux résultats du groupe Diac del 18 de mayo 2018
		RRG – Accord 2018-2019 relatif au régime collectif obligatoire de remboursement des frais de santé des salariés de l'UES RRG del 26 de octubre de 2017
		Accord sur le déroulement de carrière des ouvriers de fabrication de maintenance hors opérateurs de fabrication de MCA del 25 de mayo de 2018
		Acuerdos para fomentar la diversidad y la calidad de vida en el trabajo
7	Francia	Avenant de révision du 9 juillet 2018 à l'accord du 15 décembre 2017 en faveur des personnes en situation de handicap
		Accord en faveur de l'égalité professionnelle des hommes et des femmes et de la mixité dans l'entreprise del 19 de enero de 2018
		Accord relatif au télétravail à domicile - MCA - del 11 de febrero de 2018
		Accord relatif au télétravail à domicile - STA - del 23 de abril de 2018
		Accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes et la mixité dans l'entreprise – STA del 25 de junio de 2018
		RCI Banque - Accord relatif au télétravail à domicilie del 5 de julio de 2018
		RCI Banque - Accord en faveur de la qualité de vie au travail del 18 de octubre de 2018
		Acuerdos específicos
4	Argentina	Convenio para la formación profesional y capacitación del personal del 15 de mayo de 2018
	Alemania	Prozedur RRG Deutschanland GmbH del 10 de julio de 2018 relativo a los viajes y a los gastos profesionales
		Convenio colectivo relativo a la instauración de nuevos horarios en el marco del proyecto «Renault Next» del 11 de junio 2018
	Bélgica	Avenant à la convention collective de travail du 6 décembre 2013 relative à l'octroi de titres repas sous forme électronique
		Acuerdos para favorecer el diálogo social
3	Francia	Accord de calendrier de la négociation collective pour les années 2017 et 2018 del 7 de junio de 2017
		Accord relatif au dialogue social et favorisant l'exercice et la valorisation des responsabilités syndicales au sein de Renault s.a.s. del 17 de julio de 2018
		Accord sur le dialogue social au sein de l'UES RRG del 4 de septiembre de 2018

D. Marco global para la convergencia sostenible de la rentabilidad de la empresa y la calidad de vida en el trabajo de los empleados

En un momento de profunda mutación del sector del automóvil, las evoluciones tecnológicas se aceleran, exigiendo una adaptación permanente de las competencias, y se desarrollan nuevas prácticas de trabajo, el Grupo Renault quiere ofrecer a todos sus colaboradores un entorno y unas relaciones laborales propicios a su desarrollo individual y a su calidad de vida en el trabajo.

El Grupo desea concretamente acompañar a sus colaboradores, protagonistas y contribuyentes al desarrollo sostenible de la empresa, hacia nuevas modalidades de trabajo que favorezcan la colaboración, la agilidad, la buena convivencia y la transversalidad en la empresa.

Los entornos de trabajo se vuelven progresivamente más flexibles y, al mejorar la calidad de vida, refuerzan la rentabilidad de la empresa.

Por ello, en 2018 se ha puesto en marcha **un programa de modernización importante** (el e-TCR) en el Technocentre en Francia. Se desarrollará hasta 2022. Contempla la creación de nuevos espacios de *co-working* y de convivencia que propicien el diálogo entre los empleados, y de espacios dedicados a la reflexión y la concentración. La intención es desplegar en todo el Grupo las ideas sometidas a prueba en este centro. Ya se están desarrollando programas similares en Rumanía e India.

En los centros industriales se presta especial atención a la iluminación, ya sea con luz natural o artificial o una combinación de ambos, a la reducción de los ruidos y a los medios de ventilación, en especial en los casos de mucho calor.

El uso de herramientas digitales se desarrolla en todas partes. En los sectores industriales, la automatización inteligente y la conectividad de las aplicaciones informáticas, los datos y los equipos perfilan progresivamente la fábrica del futuro. Este nuevo paisaje digital permite entre otras cosas una mayor fluidez de acceso a la información en tiempo real y facilita la toma de decisiones. También permite a los colaboradores acceder a la red intranet del Grupo y a la información laboral que les afecta en todo momento, incluso desde su propio móvil, si así lo desean.

Para la prevención **de riesgos psicosociales y del estrés laboral**, desde 2012 se imparte un curso de formación en la detección de las personas en dificultad y de mejora de la calidad de vida en el trabajo. En numerosas plantas se ha impartido un curso de formación titulado «Actuar sobre la calidad de vida en el trabajo, prevenir los riesgos psicosociales». Desde 2014, lo han cursado más de 2.900 mandos en Francia. En 2017 se ha introducido un módulo adaptado a quienes desempeñan por primera vez una función de mando, y se ha mantenido en 2018.

Con el mismo afán de combinar la implicación de los trabajadores y la rentabilidad de la empresa en un entorno del automóvil en constante evolución, en 2018 el Grupo ha abierto, con la federación internacional IndustriALL Global Union, las federaciones sindicales francesas y las demás federaciones sindicales o sindicatos representados en el Comité de Grupo Renault, **una negociación relativa a un nuevo acuerdo marco mundial**, complementario al celebrado en 2013. Este nuevo acuerdo pretende definir una base laboral mínima respecto a cuatro temáticas esenciales: la importancia de la gestión colaborativa, el compromiso duradero del Grupo a favor de la inclusión, la conciliación y la transformación de los espacios de trabajo. Esta negociación debería concluir en el transcurso del año 2019.

E. Organización del trabajo flexible DPEF2a

En materia de jornada de trabajo, el Grupo Renault cumple los requisitos legales y los convenios colectivos de los países donde está implantado.

Para preservar el empleo y adaptarse a las fluctuaciones de los mercados del automóvil, Renault implanta medidas de flexibilidad de la jornada laboral, buscando el mejor equilibrio posible entre los intereses de la empresa y la calidad de vida en el trabajo de los empleados afectados, dialogando con los representantes de los trabajadores y las organizaciones sindicales. Estos medidas especifican concretamente las condiciones de organización de la jornada laboral en caso de fuerte demanda (posibilidad de recurrir a sesiones de trabajo extraordinarias obligatorias, por ejemplo) y de reducción de la jornada en caso de disminución de dicha demanda (a través de días de vacaciones colectivos o individuales, entre otras cosas).

A modo de ejemplo, en las plantas en Francia, la duración media de la jornada laboral es de 35 horas semanales. En fábrica, el principio es una organización de turnos alternos de 2 x 8 con la posibilidad de introducir un turno fijo de noche en caso de carga intensa.

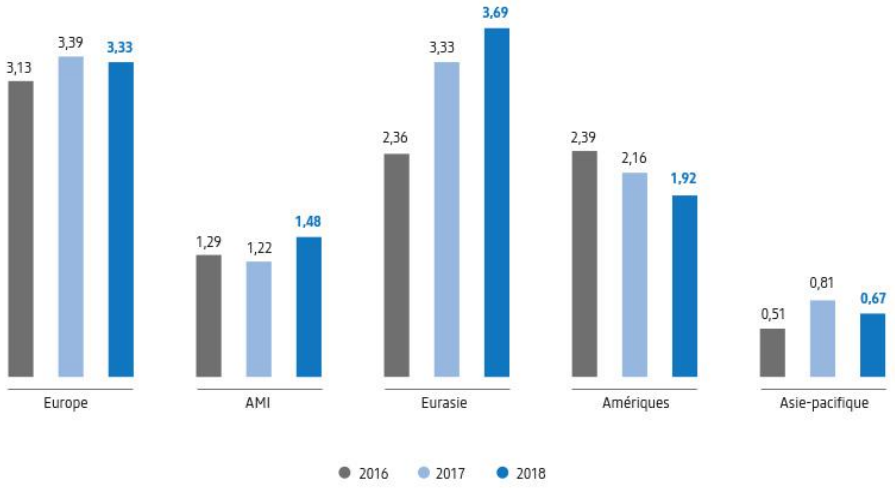
El Grupo Renault también instaura una organización del trabajo alternativa y flexible, que permite favorecer la conciliación de la vida laboral y personal de sus empleados mediante, por ejemplo, el despliegue del teletrabajo en los países donde es posible.

En Francia, Renault S.A.S. dispone de un acuerdo de teletrabajo desde hace 10 años. Su éxito es constante y creciente, y hoy cuenta con más de 3.200 teletrabajadores. Para que este dispositivo evolucione de acuerdo con las nuevas modalidades de trabajo propiciadas por la digitalización y con las nuevas expectativas de los empleados, en especial en materia de conciliación, al final de 2018 Renault S.A.S. ha entablado una negociación relativa a las nuevas modalidades de trabajo con las organizaciones sindicales representativas. Este acuerdo, firmado el 7 febrero de 2019 por los representantes de las organizaciones sindicales CFDT, CFE-CGC, FO y CGT, permite facilitar y simplificar el acceso al teletrabajo respondiendo a las evoluciones de las modalidades de trabajo y a las nuevas expectativas de los empleados. Concretamente, facilita el acceso a los empleados elegibles a un máximo de 2 días de teletrabajo por semana después de inscribirse en el nuevo flujo de trabajo dedicado, con la posibilidad de fijar las sesiones o de programarlas de forma variable. La empresa también se compromete a mejorar los entornos de trabajo en las plantas, dedicando 1 millón de euros al año en 2019 y en 2020 para mejorar los entornos de trabajo de los centros de la región de París (excepto el Technocentre), e incrementando la contribución patronal al comedor del Technocentre.

Absentismo a nivel del Grupo DPEF2b

En 2018, la tasa de absentismo consolidada en el perímetro del Grupo Renault sube al 3,14 %.

Absentismo por región



Las tasas varían mucho de un país a otro, debido principalmente a amplitud de las coberturas sociales (reembolso o no por los organismos).

El cálculo de la tasa de absentismo, expresada en forma de porcentaje, se realiza basándose en la plantilla media mensual y el número teórico de días hábiles anual.

El número de días de ausencia se expresa en días hábiles, con exclusión de los días de paro parcial, suspensión de empleo y sueldo, huelga, formación y bajas (incluidas las de maternidad y paternidad). Ver el detalle del modo de cálculo en la nota metodológica.

F. Comunicación interna reactiva

El diálogo dentro del Grupo se alimenta con una comunicación interna reactiva y variada. El Grupo informa continuamente a sus empleados sobre la actualidad de la empresa, apoyándose en una red de comunicantes que trabajan en las áreas de negocio y los países.

Global es la revista del Grupo Renault. Con una tirada de casi 100.000 ejemplares, está disponible en todo el mundo para los empleados que lo deseen. También es accesible desde la red intranet del Grupo. Desde enero de 2018, la nueva fórmula de la revista da preferencia a la experiencia de los empleados: se presenta la actualidad del Grupo a través de sus testimonios. Por otra parte, se han añadido páginas «Región» para ofrecer más información local. Además, varios países adaptan la revista.

***Declic* es el portal intranet del Grupo**, y el medio de comunicación favorito de los colaboradores que disponen de un ordenador de empresa. Les permite acceder a información personalizada: además de las comunicaciones del Grupo, su hilo de noticias les presenta las novedades de su región, país, planta y profesión. Los artículos publicados en *Declic* se pueden comentar, y algunos de ellos se pueden compartir en las redes sociales.

Los eventos estratégicos de la empresa (resultados comerciales y financieros, anuncio de acuerdos de colaboración, conferencias de prensa para presentar un nuevo modelo, etc.) también se difunden en *Declic* por *vídeo en directo y continuo*. Para fortalecer el vínculo entre los colaboradores y el equipo directivo del Grupo se organizan sesiones de preguntas-respuestas varias veces al año (*Open Discussion* o *We Are Live*).

Además, cada mes se difunden soportes pedagógicos a todos los mandos, para que transmitan a sus equipos los resultados del Grupo y su actualidad.

En 2017 se ha desplegado la herramienta de comunicación digital Yammer a todos los colaboradores del Grupo Renault. Desde entonces se han creado numerosas comunidades que permiten a los colaboradores comentar temas muy variados.

Por último, complementariamente a los medios de información interna, se diseñan programas de animaciones y eventos en forma de exposiciones y pruebas de vehículos, para desarrollar los conocimientos de los colaboradores sobre temas ligados a la estrategia de la empresa y al automóvil.

2.3.1.5. Salud, seguridad y medio ambiente (HSE) DPEF3

De acuerdo con la ley n° 2017-399 del 27 de marzo de 2017 relativa al deber de vigilancia, el Grupo elabora y aplica un plan de vigilancia.

El Grupo Renault, conjuntamente con los grupos de interés, ha definido en el acuerdo marco de medidas de vigilancia razonable en materia de salud y seguridad de las personas. Esta política de prevención en materia de salud, seguridad y entorno de trabajo se basa en nueve principios generales de prevención y se despliega en todas las implantaciones del Grupo. Todas estas disposiciones son objeto de un seguimiento anual realizado conjuntamente por los signatarios del acuerdo marco basándose en indicadores.

En el marco de la mejora continua del Grupo Renault, en septiembre de 2016 se ha creado la *Dirección de Salud, Seguridad y Medio Ambiente* (HSE). Bajo la responsabilidad directa del Comité Ejecutivo, abarca todo el perímetro del Grupo: fabricación, logística, venta y posventa, ingeniería y actividades terciarias. Desde enero de 2017, ha instaurado indicadores de salud y seguridad más exigentes que antes.

A. Mapa de riesgos DPEF3a DV1a

La Dirección HSE ha realizado visitas a numerosas plantas y departamentos que cubren todas las áreas de actividad del Grupo. A raíz de estas visitas se ha introducido una mejora en las 10 reglas de oro de la seguridad (10 *Mandatory Rules* o 10 MR) y la explicación detallada de los 74 puntos clave (74 *Key Requirements* o 74 KR) correspondientes. Dichos indicadores hacen hincapié en un amplio abanico de puntos clave de seguridad correspondientes a riesgos que Renault se ha comprometido a reducir los riesgos y a mejorar las condiciones de trabajo: 5S (método japonés orientado en el orden y la limpieza), intervenciones en las instalaciones (consignación/condena de energías), acceso a las partes peligrosas de las máquinas, gestión de los flujos de circulación (plantas seguras, vehículos seguros, conductores seguros), almacenamiento y manipulación de equipos de elevación, productos químicos, actividades conjuntas, trabajos en altura, gestión de los subcontratistas, prevención contra incendios, ergonomía y otros muchos desafíos.

En 2018 se ha seguido aplicando el enfoque de las 10 MR/74 KR a todas las áreas de actividad del Grupo (producción, logística, comercio, ingeniería y actividades terciarias).

B. Procedimientos de evaluación periódica DPEF3a DV2a

El Grupo Renault ha elaborado una hoja de ruta para el despliegue de las 10 MR/74 KR que pasa por etapas mensurables de cumplimiento de las 10 MR/74 KR, que van de una calificación E a una calificación A (siendo E el nivel de cumplimiento más bajo –del 0 al 33 %– y A el más alto –del 90 al 100 %–). El plan de acción de las nuevas auditorías o entrenamientos en las plantas se elabora en función de las calificaciones obtenidas previamente.

	Criterios de calificación de Renault en las auditorías 10 *Mandatory Rules* Renault				
Clasificación	E	D	C	B	A
Evaluación	Totalmente inaceptable	Insatisfactorio	Parcialmente satisfactorio	Satisfactorio/bueno	Excelente (Want to be)
Calificación	≤ 33 %	34 a 57 %	58 a 74 %	75 a 89 %	> 90 %

Se hace un mapa del cumplimiento de cada punto clave (KR) y cada departamento de cada planta debe demostrar que ha puesto en marcha un plan de acción concreto para mejorar su cumplimiento de las 10 MR/74 KR.

La finalidad de este procedimiento es supervisar y medir la mejora continua de forma coherente, y al mismo tiempo definir los retos prioritarios perseguidos.

C. Acciones adecuadas de atenuación de riesgos DPEF3a DV3a

La definición de los planes de acción forma parte integrante del dispositivo 10 MR/74 KR. En un enfoque de mejora continua, las plantas pueden disponer del soporte de las auditorías, pero también de acompañamientos sobre el terreno para el despliegue de buenas prácticas (entrenamiento). Estas auditorías y entrenamientos se pueden renovar cada dos, cuatro o seis meses, dependiendo de los resultados de cada planta. En 2018 se ha llevado a cabo un centenar de auditorías y entrenamientos. En esta fase, las primeras conclusiones de las auditorías sobre las 10 *Mandatory Rules* permiten identificar ejes de mejora. Este procedimiento continuará en 2019 para cubrir la totalidad de las temáticas necesarias. Para perfeccionar la atenuación de los riesgos, la Dirección HSE ha registrado varios conocimientos relacionados con los principales desafíos de seguridad (seguridad de las máquinas, ergonomía, protección contra incendios, trabajo en altura o seguridad de los flujos de circulación) que está desarrollando o puede adquirir. En 2018 se incorporaron al equipo especialistas en seguridad, ergonomía y salud industrial.

En relación con los 74 puntos clave, la Dirección HSE ha seguido trabajando en la elaboración de normas de referencia destinadas a ayudar a las plantas en relación con varias actividades de riesgo, y a garantizar que los nuevos proyectos cumplan las expectativas de la Dirección HSE. Los aspectos técnicos de estas normas de referencia y el avance de su despliegue se revisan con la red de salud y seguridad del Grupo durante la celebración de clubes de profesiones y convenciones, y también durante las etapas de entrenamiento asociadas sistemáticamente a las auditorías de las plantas.

Además, el análisis de las observaciones de las auditorías y de los porcentajes de cumplimiento de las 10 MR/74 KR y el trabajo con los nuevos proyectos industriales permiten identificar las normas de referencia que faltan y las que existen pero requieren una adaptación.

La Dirección HSE desarrolla asimismo herramientas de evaluación de riesgos dedicadas a las áreas de seguridad prioritarias, como los trabajos en altura (evaluación de riesgos, permisos e instrucciones de trabajo), la gestión de subcontratistas, la gestión de los flujos de circulación, la prevención contra incendios y la seguridad de las máquinas, entre otras.

Cada fábrica dispone de un Dojo específico de seguridad (escuela de formación en seguridad donde el aprendizaje se desarrolla en condiciones de simulación) con un taller dedicado a cada una de las 10 *Mandatory Rules*. La Dirección HSE ha aprobado un Dojo estándar de seguridad. Su despliegue en las plantas ha terminado en 2018. En caso necesario, se puede completar con talleres adicionales para destacar ciertos riesgos propios de cada una de las plantas. De ese modo, y en las condiciones definidas por la normativa y las reglas internas, toda persona que tenga que realizar una actividad en dependencias del Grupo Renault debe ser informada y formada sobre los riesgos asociados a las actividades de la planta en la que interviene.

El Grupo Renault también continúa su trabajo con sociedades y organizaciones de experiencia reconocida a nivel nacional y/o internacional, como IPAF, EEF, TÜV SÜD, PILZ:

- IPAF (Internacional Powered Access Federation) es una organización que promueve en todo el mundo las buenas prácticas para la utilización segura y eficaz de los accesos en altura;
- EEF (Engineering Employers Federaction) ha desarrollado una serie de auditorías seguridad en la red comercial Renault RRG;
- TÜV SÜD ha realizado evaluaciones de riesgos en equipos propios de la red comercial, como los puentes elevadores;
- PILZ acompaña a Renault en el diseño seguro de las nuevas máquinas junto con la Dirección HSE y de la ingeniería.

D. Dispositivo de seguimiento de las medidas y de su eficacia DPEF3a DPEF3b DV5a

El Grupo ha desarrollado un método de evaluación del desempeño de las plantas en materia de salud y seguridad en el trabajo. El referente de los sistemas de gestión y auditoría de la Dirección HSE realiza un seguimiento del desempeño global de las plantas del Grupo Renault de acuerdo con los objetivos fijados anualmente.

Además de las acciones derivadas de las 10 MR/74 KR, la Dirección HSE hace un seguimiento estadístico de los accidentes ocurridos en las dependencias de Renault e implanta planes de acción transversales para evitar que se repitan accidentes similares.

La eficacia global de los planes de acción se evalúa a través de la evolución del porcentaje de cumplimiento de las auditorías 10 MR/74 KR y de los resultados estadísticos mensuales de accidentalidad compartidos con la dirección del Grupo.

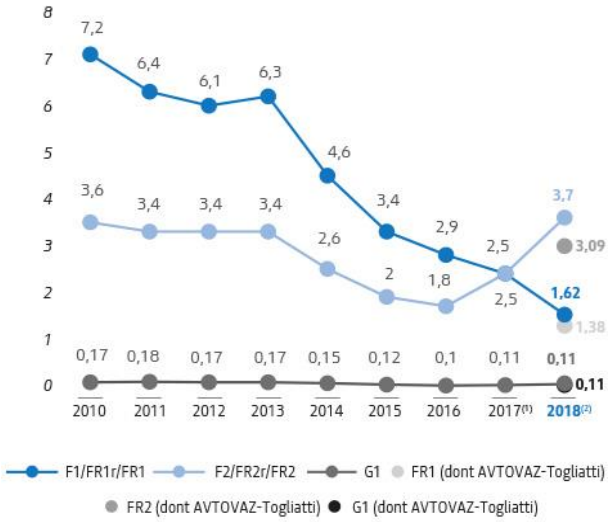
La Dirección HSE ha desarrollado una herramienta informática de declaración, alerta y seguimiento de accidentes y enfermedades laborales que está operativa desde el final de 2018. El propósito de esta herramienta es dotar a la Dirección HSE de medios que le permitan analizar de forma más rápida y precisa los hechos desencadenantes de los accidentes (en especial, comprender mejor y por lo tanto controlar los accidentes en la vía pública y las enfermedades laborales). Mediante la puesta en común de la información, esta herramienta persigue evitar que se repitan accidentes similares en otro lugar. También permite realizar una análisis más fino de los accidentes en la vía pública y las enfermedades laborales, y elaborar planes de acción más pertinentes.

Accidentes del trabajo DPEF3b

El plan de acción acometido a finales de 2013 está dando resultados significativos y ha permitido la disminución continua de los accidentes de tipo F1/FR1r. Tras la mejora observada en 2017, también en 2018 ha disminuido la tasa de accidentes. Hay que destacar que el resultado sigue mejorando en un periodo en que el perímetro se ha ampliado, con la inclusión de los trabajadores de agencias de trabajo temporal en el indicador.

La reducción de la tasa de accidentes con baja laboral ha retrocedido levemente en 2018. Sin embargo, hay que matizar esta tendencia a la luz de la evolución más restrictiva del método de cálculo, que en lo sucesivo incluye a los trabajadores de agencias.

En 2018 se ha puesto en marcha una campaña de trabajo sobre los días de baja.



(1) En 2017: aplicación de las nuevas definiciones de los indicadores FR1 y FR2r.

(2) En 2018: inclusión de los trabajadores de agencia en las tasas FR1 y FR2.

Tasa FR1r = 1,41.

Tasa FR2r = 2,53.

Tasa F1: tasa de frecuencia de accidentes laborales de los trabajadores de Renault que requieren asistencia sanitaria en el exterior.

Tasa FR1r: tasa de frecuencia de accidentes laborales de los empleados Renault que requieren intervención médica más allá de los primeros auxilios. Esta tasa corresponde a una lista definida de tipos de lesiones prioritarios para el Grupo Renault.

Tasa FR1: tasa de frecuencia de accidentes laborales de los trabajadores de Renault y de agencia que requieren intervención médica más allá de los primeros auxilios. Esta tasa corresponde a una lista definida de tipos de lesiones prioritarios para el Grupo Renault.

Tasa F2: tasa de frecuencia de accidentes laborales con baja de los trabajadores de Renault.

Tasa FR2r: tasa de frecuencia de accidentes laborales con baja de los trabajadores de Renault (con algunos casos de exclusión adicionales respecto a la tasa F2).

Tasa FR2: tasa de frecuencia de accidentes laborales con baja de los trabajadores de Renault y de agencia (con algunos casos de exclusión adicionales respecto a la tasa F2).

G1: tasa de gravedad de los accidentes laborales (calculada en función del número de días de baja).

La mayor parte de los datos de salud y seguridad de AVTOVAZ (fábrica y filiales) proceden de oficinas públicas.

La diferencia principal entre la tasa F1 y la tasa FR1r es que la nueva definición se basa en los tipos de lesiones, mientras que la anterior se interesaba sobre todo por el tipo de atención al herido (in situ /fuera de la planta).

Auditorías de seguridad DPEF3a

En 2018 la Dirección HSE ha realizado 95 auditorías en plantas del Grupo Renault. Hay que señalar que todas las plantas de fabricación ya se han auditado al menos una vez. Todas las auditorías de plantas de logística e ingeniería realizadas en 2018 eran las primeras que se hacían, por lo que han ampliado la cobertura de auditoría.

	Fabricación	S&AS	Logística	Ingeniería	Todas las funciones
Número de auditorías realizadas en 2018	38	45	7	5	95
Número de plantas auditadas en 2018	30	34	6	5	75

S&AS: Ventas y posventa

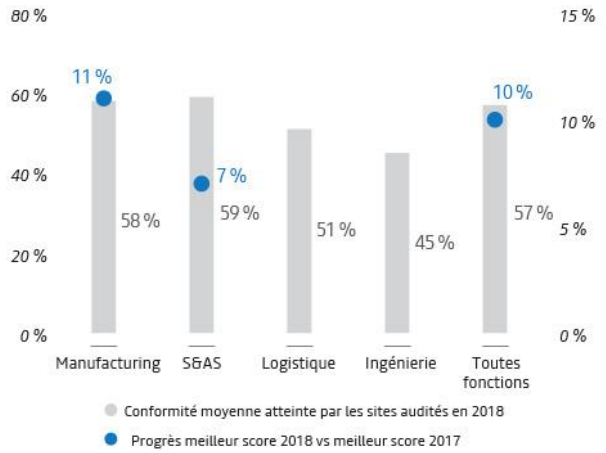
Pese a la variabilidad de los resultados dependiendo de las entidades, se perfila una tendencia general de clara mejora del cumplimiento de las 10 *Mandatory Rules*. Los resultados también permiten identificar ejes de mejora en los que el Grupo piensa concentrarse.

En 2018, algunas plantas han alcanzado resultados de muy buen nivel.

El cuadro y el gráfico siguientes muestran la tasa media de cumplimiento de las plantas auditadas en 2018 por tipo de actividad y la evolución respecto a 2017 en el caso de las plantas que han sido auditadas los 2 años.

	Fabricación	S&AS	Logística	Ingeniería	Todas las funciones
Progreso mejor calificación 2018 vs mejor calificación 2017	11 %	7 %	nc	nc	10 %
Número de plantas auditadas en 2017 y 2018	20	7	0	0	27
Cumplimiento medio alcanzado por las plantas auditadas en 2018	58 %	59 %	51 %	45 %	57 %

S&AS: Ventas y posventa



En promedio, el cumplimiento de las 10 *Mandatory Rules* por las plantas auditadas en 2018 es del 57 %.

Ergonomía del puesto de trabajo DPEF3a

En 2018, se ha incorporado un equipo de ergónomos a la Dirección HSE. Interviene en los proyectos de nuevas instalaciones o nuevas actividades industriales y coordina la acción de los corresponsales ergónomos desplegados en las plantas del Grupo.

Esta coordinación entre las acciones realizadas en la fase de proyecto y la vida útil permite una aplicación más fluida de las orientaciones destinadas a reducir los riesgos ergonómicos.

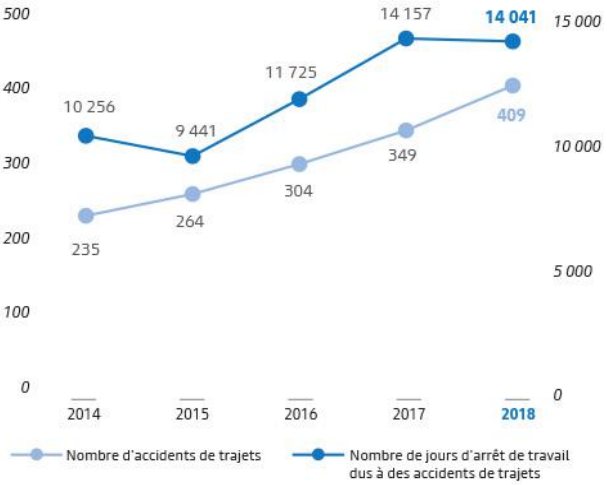
Además, la coordinación entre los ergónomos de las plantas permite mejorar la eficacia y la transversalidad de las actuaciones.

En 2019 se desarrollará una nueva generación de herramientas de análisis de las situaciones de trabajo para facilitar la identificación de las mejoras necesarias en las situaciones más críticas.

Accidentes en la vía pública DPEF3b

Desde 2017, nuestra definición de los accidentes en trayectos ha evolucionado, y ahora cubre cualquier accidente ocurrido en la vía pública (entre el lugar de trabajo y el domicilio, entre el lugar de trabajo y la planta de un proveedor, entre el domicilio y la planta de un proveedor, entre varias plantas de Renault…).

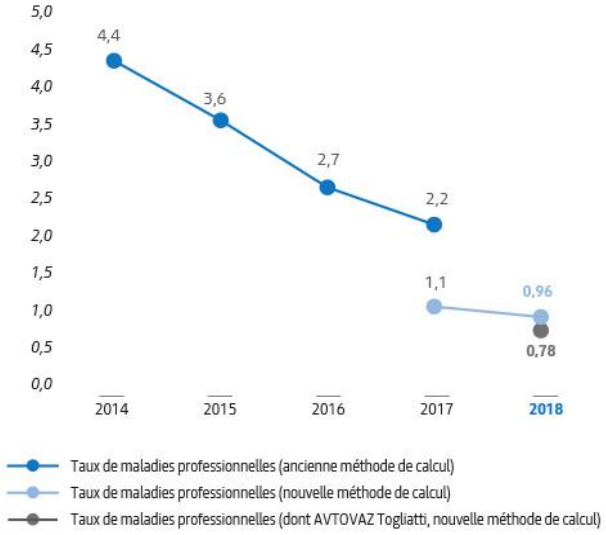
Los accidentes de tráfico ocurridos en el perímetro de las plantas Renault se incluyen en la tasa de frecuencia de accidentes laborales.



El Grupo Renault no dispone de los mismos recursos para reducir los accidentes en la vía pública que para reducir los accidentes del trabajo. No obstante, ha acometido acciones para reducir todos los tipos de accidentes, incluso en la vía pública. Concretamente, la Dirección HSE y la Dirección RSC han desarrollado un curso de formación en línea sobre seguridad vial que se encuentra a disposición de los colaboradores del Grupo Renault. Se ha comprobado el impacto del Código QR (etiqueta con código que se pega en los vehículos para facilitar la escarceración de las personas accidentadas por los servicios de emergencia) en un negocio de la red comercial. Se han distribuido doscientas etiquetas de Código QR.

Enfermedades laborales DPEF3a

La tasa de enfermedades laborales* disminuye constantemente desde 2014. Los Reglas de oro de la ergonomía aplicadas a los nuevos proyectos y la mejora del entorno laboral contribuyen a esta mejora.



* Tasa de enfermedades laborales contraídas por trabajadores de Renault tras una exposición prolongada a un riesgo laboral (ruido, producto químico, postura, etc.) declaradas como tales a un organismo externo si la normativa vigente en el país lo exige. Tasa de enfermedades laborales declaradas por cada 1.000 empleados hasta el final de 2016. Tasa de enfermedades laborales declaradas por cada 1.000.000 horas de exposición a riesgos laborales desde 2017. Este tasa incluye los enfermedades laborales declaradas hayan dado lugar o no a una baja por enfermedad.

2.3.2 Transmitir conocimientos para el futuro

La educación ocupa un lugar prioritario en la estrategia RSC del Grupo Renault.

Como el Grupo Renault es consciente de que la formación para las profesiones del futuro y la ayuda a los más desfavorecidos para acceder al conocimiento son la clave del desarrollo de la sociedad y también de la empresa, amplía constantemente sus compromisos en este ámbito.

2.3.2.1 Relaciones con las escuelas y universidades a nivel internacional

¿Cómo crear un vínculo sostenible entre la empresa y las instituciones académicas, cuando se sabe que la educación es determinante en la creación de valor y el desarrollo de jóvenes, futuros empleados? El Grupo Renault lleva muchos años respondiendo a esa pregunta a través de sus acciones en colaboración con las escuelas técnicas, escuelas superiores y universidades de todo el mundo.

A. Programas académicos de la Fundación Renault DPEF14d

En el marco de las actividades desarrolladas con sus socios académicos, la Fundación ha continuado su acción en la enseñanza superior basándose en el principio de igualdad de oportunidades. El papel de la Fundación consiste fundamentalmente en anticipar, con sus socios académicos y los responsables de la empresa, las necesidades de nuevas competencias de las áreas de negocio

Apoya:

- la financiación y el desarrollo conjunto de programas académicos con prestigiosos socios académicos en Francia (Université Paris Dauphine, École des ponts ParisTech, Arts et Métiers ParisTech), y a nivel internacional (Université St-Joseph en Líbano);
- la concesión de «Becas de la fundación» (gastos de estudio y de estancia) a estudiantes franceses y extranjeros seleccionados con universidades asociadas de 12 países;
- el apoyo financiero a otras fundaciones dedicadas a ayudar a jóvenes estudiantes meritorios franceses procedentes de entornos desfavorecidos (Fundación Georges Besse), o a la puesta en común de conocimientos y a la innovación (Fondo de dotación Universcience).

En el ámbito académico, en 2018 la Fundación ha seguido apoyando cinco programas de formación y un CEMA, centrados en tres temas capitales para la empresa: la gestión multicultural, la movilidad sostenible y la seguridad vial:

- un grado profesional de Vehículo eléctrico y nuevas movilidades (LPVNM);
- tres másteres: Transporte y desarrollo sostenible (TRADD), Movilidad y vehículo eléctrico (MVE), Gestión de la seguridad vial (MANSER);
- un MBA en Gestión internacional, que está en su último ciclo;

- un CEMA (*Curso en línea masivo y abierto*) sobre los retos de la movilidad eléctrica en colaboración con el socio histórico de la Fundación, École nationale des Ponts et Chaussées ParisTech. Este CEMA se ha integrado en el currículo pedagógico de dos de los programas de la Fundación: MVE y LPVNM.

La Fundación detecta jóvenes talentos, los selecciona y apoya para que cursen los programas que ofrece en colaboración con sus socios académicos. Organiza y financia en su totalidad el año de estudios en Francia (y en Líbano para uno de los programas) de sus estudiantes becados: beca mensual, matrícula en las escuelas y universidades francesas, cobertura social, viaje de ida y vuelta entre el país de origen y Francia o Líbano, viajes de descubrimiento económico y cultural.

En 2018, ha seleccionado a 75 nuevos estudiantes. Sus estatutos no confieren a la Fundación Renault la vocación de ser un vivero de jóvenes talentos para Renault. Su funcionamiento es independiente de la política de selección de la empresa. En su misión de mecenazgo de empresa, se encarga de formar a jóvenes para las profesiones del sector del automóvil del futuro. No obstante, Renault puede admitir a los jóvenes para que cursen sus prácticas o su aprendizaje en la empresa si lo desean.

En 2018, la Fundación ha diseñado dos nuevos programas académicos que comenzarán en septiembre de 2019:

- el Máster de Transformación Digital e Innovación, con la ESSEC Business School;
- el Máster de vehículos eléctricos y vehículos autónomos (en sustitución del Máster de movilidad y vehículo eléctrico).

B. En el Grupo Renault

Las filiales del Grupo Renault también se implican en la enseñanza superior en sus países respectivos. Por ejemplo:

- en Rumanía, 30 estudiantes matriculados en el máster de Ingeniería de sistemas electrónicos de la Universidad Politécnica de Bucarest, la Universidad Valahia Targoviste y la Universidad Técnica de Cluj han disfrutado de una beca de estudios pagada por el Grupo;
- la Fundación Renault Colombia sigue apoyando a estudiantes de ingeniería procedentes de medios sociales desfavorecidos a través de su programa «Renault German Camilo Calle». En 2018 ha ayudado a 27 estudiantes.

C. Introducir a la escuela en el mundo de la empresa

El Grupo Renault trabaja por el acercamiento entre el mundo de la empresa y el de la educación, convencido de que es la única manera de mejorar el funcionamiento de los modelos económicos y sociales. Para ello desarrolla numerosas acciones e iniciativas en el Grupo, tanto en Francia como a nivel internacional:

- **Apoyo a los colaboradores en el mundo académico.** El Grupo lleva en los genes la puesta en común de los conocimientos. La empresa pone a disposición los conocimientos específicos pertinentes, potenciando con ello el valor de los empleados implicados.

  Numerosos empleados imparten clases en las diversas escuelas/universidades dentro de su jornada laboral. Estas intervenciones se organizan o bien al amparo de acuerdos de colaboración oficiales, como los programas académicos de la Fundación Renault, o bien en las diversas escuelas y universidades de los países donde está implantada Renault.

- **Donaciones de material**. Consciente de que el conocimiento se adquiere mediante la aplicación práctica de los conocimientos académicos, el Grupo Renault ha hecho numerosas donaciones de vehículos y utillaje a las escuelas.

  En Francia, muchas fábricas ofrecen esas donaciones con fines pedagógicos a los estudiantes de bachillerato de las cuencas de implantación. La fábrica de Maubeuge (MCA) que en 2018 ha donado más de 30.000 euros en vehículos o piezas descartados, es buen ejemplo de ello.

- **Admisión y/o apoyo a los estudiantes para acompañarlos hacia las profesiones del futuro**. El Grupo Renault tiene a gala servir de puente entre los jóvenes y el mundo laboral en todos los continentes, tanto a través del aprendizaje como de prácticas o de sesiones de descubrimiento del mundo empresarial.

  En una fábrica como la de Douai, el Grupo Renault recibe cada año a 140 aprendices y a una media de 150 becarios. Este compromiso implica la movilización de tutores que acompañan a los jóvenes en itinerarios académicos diversos (de FP1 al Posgrado). Estos tutores también tienen que acudir a las escuelas, y los docentes tienen que venir a la fábrica. Por último, la fábrica de Douai dedica una semana al mes a visitas de clases (institutos de ESO y bachillerato o estudios superiores). A lo largo del año, casi 1.500 alumnos o estudiantes visitan los talleres de fabricación de los modelos SCÉNIC, TALISMAN y ESPACE.

  En Argentina, la Fundación Renault Argentina apoya la realización de sesiones «TED-ED» para ayudar a los alumnos a expresar y compartir sus ideas, exponiéndolas de forma eficaz. En 2018, 8.500 jóvenes y 1.300 han participado en este programa (para saber más: www.youtube.com/watch?v=bq-YYOOXfVc).

  En Rusia, Renault Rusia, apoyada por Renault Design, ha organizado un concurso para jóvenes diseñadores titulado «Future of Autonomous Mobility in Rusia». Quinientos estudiantes de cuatro grandes universidades de diseño rusos han participado en el concurso. Un jurado dedicado ha seleccionado los mejores proyectos. Los equipos ganadores han sido invitados a las jornadas de prensa del Salón Internacional del Automóvil de Moscú en agosto de 2018, donde han presentado sus proyectos al director de Diseño del Grupo Renault.

- **Admisión y/o formación de docentes.** Formar a los docentes, reforzar su liderazgo para que dispongan de medios de transformar sus instituciones, inspirar y llevar a cabo los cambios con los jóvenes es para la empresa un desafío tan grande como el de formar a los estudiantes. En Colombia en 2018 la Fundación Renault Colombia se ha asociado con la Fundación Empresarios por la Educación para formar a 12 directores de escuelas y 3 coordinadores en Envigado (ciudad de implantación de la fábrica del Grupo Renault). El programa se titula «Rectores líderes transformadores».

2.3.2.2 Apoyar el acceso a la educación en todo el mundo

Renault es consciente de la importancia de la educación para crear valor en una empresa, un territorio, y la sociedad en su conjunto, y por ello, en su política de RSC, la empresa ha reservado un lugar central a las acciones de mecenazgo que permiten la inclusión a través del acceso a la educación y la lucha contra el abandono escolar.

Con esa idea, la fábrica de Douai y sus socios locales trabajan juntos desde 1999 en las áreas de empleo, formación profesional y de lo social, gracias a lo cual más de 1.500 personas han podido obtener un diploma. Cada año, una promoción «Nuevas Competencias» se prepara para obtener una calificación en el marco de un contrato de profesionalización. Con la Fundación Renault, la fábrica de Douai apoya a la escuela de producción de Lens desde su creación. El apoyo de la fábrica se traduce en visitas, la donación de un ESPACE y también el apadrinamiento: el delegado regional de Asuntos Públicos del Grupo Renault es padrino de la segunda

promoción de esta escuela. La escuela de producción es un centro privado de enseñanza técnica que prepara para los diplomas y certificaciones del CAP y del Bachillerato Profesional.

Escuela e inclusión

La inclusión es un valor central de la RSC del Grupo Renault y naturalmente abarca el acceso a la educación. El compromiso de Renault con los más desfavorecidos se plasma en varias acciones en este área.

En Marruecos, Renault contribuye a la mejora de las condiciones de escolarización en la provincia de Fahs Anjra, fomenta la escolarización de los niños –y más especialmente de las niñas– y lucha contra el abandono escolar en el mundo rural mediante autobuses escolares, animaciones a través de talleres educativos o bibliobuses.

En total, en 2018 1.700 alumnos se han beneficiado diariamente del servicio de transporte escolar gracias a Renault. La filial marroquí también está muy implicada en la prevención de los riesgos de circulación. Con la iniciativa «Tkayes school», en 2018, el programa de sensibilización en seguridad vial ha llegado a más de 10.000 niños y sus familias. Por otra parte, Renault Marruecos ha permitido la apertura de 4 aulas de preescolar en la provincia de Fahs Anjra, para 90 niños de la región.

En Brasil, «Renault Experience» ha celebrado su décimo aniversario en 2018. Este programa de innovación y emprendimiento organizado por Renault Institute se dirige a estudiantes que desean crear su empresa. Los candidatos cuyas propuestas son seleccionadas por el Instituto disfrutan de un año de acompañamiento para llevar a buen puerto su proyecto. Además de un apoyo financiero, los estudiantes cuentan con el seguimiento de mentores –de Renault y también del mundo del automóvil y la universidad– que les dan consejos durante todo el año. Para obtener más información, visite https://renaultexperience.com.br/

2.3.3 Contribuir al desarrollo y la vitalidad de los territorios

2.3.3.1 Renault, actor de crecimiento económico y desarrollo de los territorios DPEF14c

El Grupo Renault es un actor fundamental del desarrollo económico y social de los territorios en los que interviene. Presente en 37 países, la empresa considera su responsabilidad cerciorarse de que sus actividades tengan un impacto positivo en los territorios donde está implantada y contribuir a su desarrollo sostenible. El Grupo tiene la ambición de crear valor compartido a beneficio mutuo de la empresa y de todos sus grupos de interés. Por lo tanto, vela por identificar las necesidades y expectativas de los grupos de interés que la rodean (2.1.5), para responder en la medida de lo posible a través de su actividad principal y del despliegue de soluciones innovadoras.

A. Actor por su actividad principal DPEF14b

Es difícil aislar la contribución de la empresa en un tejido socioeconómico complejo e interdependiente. Aparte de los empleos directos creados y de los impuestos pagados por la empresa, existen contribuciones y beneficios directos e indirectos comunes de todos los actores de un sector.

Según las cifras publicadas en febrero de 2019 por ACEA, la Asociación de fabricantes europeos de automóviles, 13,3 millones de personas –que representan un 6,1 % de la población activa– trabajan en el sector del automóvil europeo. El número de empleos asciende a 3,4 millones, y suma más del 11 % de los empleos en la industria del automóvil en la UE.

Los empleos directos son los dedicados a la construcción del automóvil, los equipos y accesorios y los talleres de carrocería. Los empleos indirectos corresponden a las demás áreas de fabricación, la venta de vehículos, piezas y accesorios, el mantenimiento, los carburantes, el alquiler, el transporte y la construcción y mantenimiento de carreteras y obras asociadas.

La ACEA indica asimismo que en los 15 países europeos de los que se dispone de datos fiscales, el automóvil ha generado unos ingresos fiscales anuales para los gobiernos de 413.000 millones de euros. Se trata del IVA sobre los vehículos, piezas y accesorios, y de los impuestos sobre los carburantes y lubricantes, las matriculaciones, seguros, permisos de conducir, impuestos de circulación, peajes… El sector del automóvil también es un factor esencial de innovación. Es el mayor contribuidor privado europeo a la Investigación y Desarrollo, con una inversión anual de 54.000 millones de euros.

B. Actor por su actividad filantrópica DPEF15b

El Grupo Renault recibe regularmente peticiones de ONG, asociaciones, voluntarios y empleados de apoyo a proyectos de interés general, solidaridad o compromiso ciudadano sobre temáticas relacionadas con la política RSC del Grupo. En 2010 se instauró un procedimiento normalizado para recopilar y estudiar esas solicitudes (tanto en Francia como a nivel internacional). Se ha actualizado en 2018. Visite el sitio web de la Fundación Renault: www.fundación.renault.com.

Actividades de mecenazgo de la Fundación de empresa Renault

En 2018 se han modificado los estatutos de la Fundación Renault. En lo sucesivo, su objeto es la inclusión y la movilidad sostenible, de acuerdo con la estrategia RSC (2.1.1) del Grupo Renault. Su vocación consiste por tanto en apoyar proyectos de mecenazgo asociativo y académico (que incluyen la enseñanza superior, actividad histórica de la Fundación).

En 2018 también se ha formalizado un procedimiento del Grupo para las actividades de mecenazgo en todo el mundo dentro del respeto de las reglas anti-corrupción (ley Sapin II). Estos principios se recuerdan en la carta de intenciones de la Dirección de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) enviada a todos los corresponsales de RSC del Grupo y a los directores de las filiales.

Cada año, el consejo de administración de la Fundación determina la partida presupuestaria destinada al mecenazgo asociativo para el ejercicio en cuestión. El Comité de mecenazgo, formado por 15 miembros (procedentes de las grandes funciones de la empresa con otros cinco empleados), decide la asignación de las donaciones mediante convocatorias sobre las dos temáticas de la inclusión y de la movilidad sostenible. En 2018, la Fundación ha realizado dos convocatorias de proyectos: una interna y otra interna.

En lo sucesivo, la Fundación también centraliza **el mecenazgo *corporativo,*** es decir, una veintena de asociaciones que hasta ahora recibían el apoyo de Renault S.A.S.

En el marco de sus actividades de mecenazgo *corporativo*, en 2018 el Grupo Renault ha asignado donaciones (sin contar las donaciones en especie) por valor de 912.900 euros, cifra que multiplica por 3,2 la de 2017 (283.000 euros) (ver el detalle de las asociaciones en el anexo 2.5.4.2).

Por otra parte, hay que señalar que todas las asociaciones seleccionadas en la convocatoria tienen que ofrecer la posibilidad de participar a los colaboradores que lo deseen (voluntariado, mecenazgo de competencia etc.).

Las fundaciones del Grupo Renault

Algunas filiales del Grupo aglutinan sus actividades de mecenazgo bajo el paraguas de una fundación u otra estructura similar. De ese modo refuerzan la gobernanza y la estrategia de la RSC, y también ejemplifican, tanto interna como externamente, la importancia concedida a los temas identificados. Estas estructuras se financian localmente, y las preside el Director General de Renault en el país. Desde 2009, el director de la Fundación *corporativa* está representado en la gobernanza de cada nueva Fundación local.

El objeto de las Fundaciones, identificado en sus estatutos, cubre la totalidad o parte de los ejes prioritarios de RSC del Grupo. Las acciones desarrolladas en nombre de las Fundaciones se destinan prioritariamente a colectivos externos a la empresa, con una proyección que va de lo local a lo internacional, dependiendo de los países y los programas desplegados. Los informes de actividad están disponibles directamente en sus sitios web respectivos.

País	Nombre	Año de creación	Actividades principales	Perímetro de acción	Presupuesto anual
Argentina	Fundación Renault Argentina www.fundacionrenault.org.ar/	1960	Educación Medio ambiente Seguridad vial Salud Desarrollo local	Local y regional	160 k €
Brasil	Instituto Renault do Brasil www.renault.com.br/mais_renault/instituto-renault/	2010	Educación Medio ambiente Seguridad vial Diversidad Desarrollo local	Local y regional	406 k €
Colombia	Fundación Renault Colombia	2014	Educación Diversidad Medio ambiente Seguridad vial	Nacional	202 k €
España	Fundación Renault España	1963	Educación Actividades deportivas	Nacional – para los niños de los colaboradores	300 k €
	Fundación para la inclusión y la movilidad sostenible (FRIMS) www.fundacionrenaultmovilidadsostenible.com/	2012	Educación Diversidad Medio ambiente Seguridad vial Desarrollo local	Nacional	200 k €
Francia	Fundación de Empresa Renault www.fondation.renault.com/	2001	Inclusión Educación	Internacional	3,7 M €
Marruecos	Fundación Renault Marruecos	2018	Educación Seguridad vial	Nacional	400 k €
Portugal	Fundación Renault Portugal	2018	Medio ambiente Movilidad Sostenible	Nacional	-
Rumanía	Fundación Renault Rumanía	2018	Inclusión Movilidad Sostenible	Nacional	-

Renault Retail Group

Renault Retail Group ha creado el Fondo de Ayuda Social y Humanitaria (FASH) en 2003, fruto de un convenio colectivo firmado con las organizaciones sindicales representativas en RRG.

La finalidad de este fondo es conceder ayudas financieras a los empleados de RRG por una parte, y a asociaciones para acciones humanitarias por otra parte.

El FASH aporta ayuda a **la educación, la salud, la ayuda alimentaria de emergencia, la ayuda de recuperación de la movilidad, la discapacidad o el medio ambiente**.

En 2018 ha repartido cerca de 103.000 euros. Buena parte de las donaciones del FASH se destinan a asociaciones de ayuda a la infancia (creación de nuevas escuelas, orfanato, investigación contra el cáncer infantil, compra de libros de texto…).

C. Actor por su compromiso voluntario

Este apartado corporativo de la política RSC del Grupo Renault incluye programas y proyectos a tres niveles:

- estratégico y global, con un seguimiento coordinado y un despliegue adaptado al contexto por relevos locales en las filiales;
- estratégico y local a través de las filiales y plantas, previa adaptación a los desafíos y expectativas específicos;
- puntual para responder a las solicitudes específicas de las ONG, asociaciones o voluntarios.

Algunos ejemplos:

- **el Institut de formation aux métiers de l'industrie automobile, Tanger Med, Marruecos** (IFMIA-TM) se ha desarrollado a raíz de una asociación público-privada entre el Estado marroquí y Renault (el primero en Marruecos para este tipo de proyecto) al amparo del Pacto nacional para la emergencia industrial. Financiado por el Estado marroquí, ha sido diseñado por Renault Tánger, que actualmente se encarga de la gestión delegada para prestar un servicio público de formación en las profesiones objeto de negocio del automóvil.

  Este centro ha formado a la totalidad de los empleados de Renault Tánger y a buena parte de los empleados de la Fábrica de Casablanca y de Renault Commerce.

  En 2018 el IFMIA-TM ha impartido más de 137.000 horas de formación a 11.800 personas.

  Con sus escuelas de mantenimiento, fabricación, logística y *lean*, el IFMIA-TM ha desarrollado acciones de formación y acompañamiento para Renault en Marruecos, Francia, Argelia y Colombia.

  Además de las misiones de formación para Renault, el IFMIA-TM presta servicios de formación y acompañamiento a los empleados de una treintena de sociedades colaboradoras, y desde 2014 participa en la puesta en marcha del proyecto de Bachillerato Profesional en Marruecos, contribuyendo así al desarrollo de competencias y a la inserción laboral de los jóvenes;

- en Francia, en junio 2014, a través de la firma de **la Carta de las Empresas y los Barrios**, la empresa se ha comprometido con el Estado francés y las corporaciones locales a aportar su contribución concreta al desarrollo económico, social y cultural de los barrios prioritarios para la política municipal, en estrecha colaboración con los poderes públicos. Además de la carta, Renault ha firmado un convenio que detalla sus compromisos en las áreas siguientes:
  - educación y orientación escolar. A través de la asociación **Elles bougent**, Renault se ha comprometido a ampliar su red de mujeres ingenieras y técnicas que acompaña a las jóvenes estudiantes hacia las profesiones de la ingeniería del transporte.
  - el empleo, la inserción y la formación. i) En el acuerdo marco firmado entre Renault y el Ministerio de Trabajo, Empleo, Formación Profesional y Diálogo Social, el Grupo se ha comprometido a admitir en sus fábricas a jóvenes con dificultades de inserción laboral. Se presta especial atención a los jóvenes procedentes de barrios prioritarios en las cercanías a nuestras plantas. ii) A través de su filial La Société des automobiles Alpine, Renault se ha implicado en la operación «50 oportunidades, 50 empleos» (que ahora se ha convertido en «100 oportunidades, 100 empleos») en la región de Dieppe. Los mandos de la empresa acompañan a los jóvenes para orientarlos en su búsqueda de empleo, tendiendo un puente con el mundo de la empresa.
  - la accesibilidad a los productos y servicios de la empresa. El Grupo sigue desplegando los **Talleres Renault Solidarios** (ver 2.3.4.2) y promueve la iniciativa entre los interlocutores sociales a nivel nacional para incrementar continuamente el impacto social del programa;

- en 2015, Renault ha firmado el primer **convenio local** con el departamento de Hauts-de-Seine (92). Desde entonces, se han firmado otros seis convenios locales con los departamentos de Essonne (91), Seine-Maritime (76), Yvelines (78), el Territorio de Belfort (90), Gironda (33) y Norte (59). El objetivo de estos convenios, que declinan a nivel local compromisos contenidos en el convenio nacional del Grupo Renault, es prestar especial atención a los barrios prioritarios para la política municipal definidos por el Estado, y contribuir a la eficacia de la política municipal a través de acciones de RR.HH., RSC, y de proyectos desarrollados por el Grupo.

2.3.4 Poner la movilidad al alcance de la mayoría

2.3.4.1 Accesibilidad económica y física

La gama *global access*

El Grupo Renault favorece la democratización del coche a través su gama llamada ***global access***, vendida con la marca Dacia principalmente en Europa, y con la marca Renault en casi todo el resto del mundo. Con ella, el Grupo Renault ofrece una gama de vehículos asequibles para los clientes con limitaciones financieras o que desean invertir el mínimo necesario en un vehículo fiable y robusto. La gama *global access* corresponde a un nivel de gama medio en los países emergentes y a la gama baja en Europa. Para ofrecer coches de gama baja en los mercados emergentes, en 2015 Renault ha lanzado en India el KWID, un nuevo vehículo basado en una plataforma común de la Alianza llamada CMF-A.

Para estos clientes particulares, a menudo representa la posibilidad de adquirir por primera vez un vehículo nuevo, más seguro y menos contaminante (que un vehículo de antigua generación).

En la actualidad los vehículos Dacia se comercializan en 44 países y se venden más de 5,6 millones de unidades desde el lanzamiento de LOGAN en 2004.

Para el servicio, el Grupo Renault ha desarrollado una gama de ofertas de piezas de recambio con el fin de poner la movilidad al alcance de la mayoría.

Por ello, desde 1998, Renault ofrece una gama completa de piezas equivalentes a las piezas originales de los vehículos en términos de seguridad y de funcionalidad, sea cual sea la marca. La marca **Motrio**, adaptada a las necesidades de los vehículos Renault de más de cinco años y a los vehículos Dacia y de otras marcas de más de tres años, tiene en la actualidad una gama de 7.500 referencias repartidas en 57 familias de productos distintas. Esta gama es compatible con 24 marcas de automóviles y cerca de 300 modelos de vehículos.

Actualmente, Motrio está presente en unos cincuenta países de todo el mundo y la marca también se ha dotado de su propia cadena de talleres multimarca. Impulsada por el éxito, lógicamente Motrio se extiende a nivel internacional y se ha adentrado en la vía ineludible del comercio electrónico y la operativa digital para mantenerse siempre en contacto con sus clientes.

Por otra parte, Renault desarrolla alternativas a la pieza nueva desde hace muchos años. En 2012, Renault creó una oferta posventa de piezas reutilizadas. Adelantándose a las obligaciones impuestas por la ley Royal en materia de utilización de piezas procedentes de la economía circular en la reparación del automóvil (que entró en vigor en 2017), la red comercial Renault ofrece en Francia piezas exteriores (capó, aletas, luces, etc.) y piezas mecánicas de ocasión, recuperadas y seleccionadas en la red de centros homologados VFU (vehículos fuera de uso) de Indra. Esta oferta resulta especialmente interesante para los clientes cuyos vehículos no son económicamente reparables con piezas nuevas solamente.

Finalmente, desde hace 60 años, Renault practica el cambio estándar, es decir la renovación industrial de las piezas mecánicas como motores, cajas de cambio, motores de arranque, compresores, direcciones… Las piezas usadas se recuperan en la red comercial, se separan y renuevan siguiendo un proceso industrial riguroso. Estas piezas de recambio renovadas se venden a los propietarios de

vehículos Renault y Dacia con la denominación de «cambio estándar», a un precio inferior al de una pieza nueva, pero manteniendo los mismos requisitos de calidad. Ver el apartado 2.2.2.3.B.

Renault quiere adaptar la tarificación de las piezas de recambio en función de la evolución del valor residual de sus vehículos para maximizar la posibilidad de repararlos, en especial en lo referente a la carrocería. En efecto, el coste de reparación es un criterio fundamental para los aseguradores, para evitar el desguace prematuro. Entre tres y seis años después de la fecha de lanzamiento, dependiendo de la gama, Renault concentra sus esfuerzos de bajada de precio en las piezas de seguridad pasiva (airbags, cinturones de seguridad, salpicadero…). Además, desde la fecha en que dejan de comercializarse los vehículos, el precio de las piezas exteriores (parachoques, puertas, aletas, etc.) y de las lunas disminuye de año en año.

Renault Tech: soluciones de movilidad al servicio de las personas con discapacidad

Desde hace 10 años, Renault Tech presta especial atención a las necesidades de las personas con movilidad reducida, y les ofrece una gama completa de adaptaciones que les permiten desplazarse con total autonomía y seguridad.

A través Renault Tech, Renault es el único fabricante europeo implicado en el diseño, la fabricación y la comercialización de vehículos dedicados al transporte de personas con movilidad reducida.

Cada año salen más de 1.000 vehículos adaptados de la fábrica de Heudebouville en Normandía y de la planta de Renault Tech situada en el complejo de Renault en Sandouville.

Esta oferta está disponible en toda la red de distribución francesa y también a nivel la internacional, a través de las filiales Renault.

www.renault.fr/vehicules/mobilite-reduite.html

2.3.4.2 Hacia una movilidad solidaria

Aunque la movilidad es imprescindible para la inserción social y laboral, millones de personas siguen viéndose limitadas diariamente en sus desplazamientos. Penalizadas por trabas financieras, geográficas y sociales, demasiadas personas tienen que renunciar a un empleo o a una formación simplemente porque no se pueden desplazar.

Consciente de ser un actor fundamental de la movilidad, el Grupo Renault ha decidido obrar por una movilidad más inclusiva y solidaria, creando un programa de emprendimiento social que persigue favorecer la movilidad de las personas más vulnerables.

Iniciado en 2010 y lanzado oficialmente en Francia en julio de 2012, se ha diseñado en cooperación con actores de la economía social y solidaria, del mundo académico y del sector público. Por ello, el Grupo ha creado acuerdos de asociación para fomentar el emprendimiento y hacer surgir proyectos de movilidad solidaria con *Ticket for Change*, y Pôle Emploi. Para alcanzar la mayor difusión posible en la empresa, tanto en Francia como en todos los demás países donde está presente, se declina en 3 ejes de intervención:

1) Desarrollar ofertas específicas destinadas al público vulnerable

Persigue desarrollar, mediante un emprendimiento viable, proyectos con mucho sentido para los trabajadores del Grupo, sus clientes y sus socios, dando preferencia al impacto social sobre el beneficio.

Los Talleres Renault Solidarios (*Garages Renault Solidaires* o GRS)

Las ofertas de los Talleres Renault Solidarios (GRS) se dirigen a personas que tienen una necesidad de movilidad automóvil para ir a trabajar pero no pueden asumirla financieramente.

Talleres de la red Renault se ofrecen voluntarios para ayudar a colectivos con bajos ingresos, identificados por prescriptores sociales (asociaciones, plataformas de movilidad, organismos sociales, actores de empleo, etc.), ofreciéndoles servicios de mantenimiento o reparación a precio de coste, con la calidad de servicio del Grupo Renault. En 2018 han recurrido a este programa 3.322 personas, con un total de cerca de 10.000 personas desde su lanzamiento.

Además, el Grupo Renault ha desplegado en 2018, en colaboración con Action Tank Entreprise et Pauvreté y varios socios prescriptores (at-entreprise-pauvrete.org), una oferta de alquiler de larga duración con opción de compra aparejada a un microcrédito para vehículos particulares (VP) nuevos (Dacia SANDERO a partir de 90 €, impuestos incluidos, al mes) y vehículos utilitarios (VU) (KANGOO a partir de 145 €, impuestos incluidos, al mes). Estas ofertas se dirigen exclusivamente a personas que no pueden optar al crédito clásico. La DIAC (entidad financiera de las marcas Renault y Dacia para el Grupo Renault) es parte interesada en esta operación, ofrecida a cerca de 2.000 beneficiarios en 2018.

Al final de 2018, había cerca de 360 Talleres Renault Solidarios de la red Renault repartidos por todo el territorio francés. Se ha creado un sitio web dedicado para permitir la escalada del programa y de su impacto social: https://mobiliz. groupe.renault.com/offres-solidaires/garages-renault-solidaires

2) Invertir financieramente en emprendimiento social

Una sociedad de inversión –Mobilize Invest– y un fondo de inversión colectiva de empresa (FIE) solidarios

Desde 2012, **Mobilize Invest S.A.S.** ofrece financiación y acompañamiento adaptados a empresarios innovadores que desarrollan soluciones de movilidad para las personas en dificultad. Renault ha aportado el capital de esta sociedad, por importe de 5 millones de euros. Mobilize Invest está reconocida como «Empresa solidaria de utilidad social» (ESUS). El capital aportado por Renault se incrementa con la aportación de ahorro salarial de los empleados a través del **FIE Renault Mobilize solidario** [1].

El Comité de Dirección e Inversión (CDI) es la instancia de gobernanza central de Mobilize Invest S.A.S. Presidido por la directora de *Líderes Expertos* del Grupo, *Expert Fellow* y miembro del Comité de Dirección de Renault, el CDI consta de 14 miembros, uno de ellos en representación de los empleados, y dos personalidades externas especialistas en inversión y emprendimiento social.

Mobilize Invest s.a.s. ya ha apoyado 13 proyectos, aportando financiación (en forma de capital o de deuda) y cediéndoles colaboradores de Renault en calidad de mentores. El detalle de las empresas beneficiarias figura en el sitio https://mobilize.groupe.renault.com/mobilize-invest.

Se invita a las empresas apoyadas por Mobilize Invest a medir el impacto social generado por sus respectivas actividades. En 2018 se ha instaurado un marco común definido en colaboración con HEC, que consta de 7 indicadores de resultado y de actividad. 6 empresas han participado en la medición en este marco. Estos son 3 ejemplos:

- **Ecov** es una empresa emergente de economía social y solidaria que desarrolla soluciones de alta ocupación de vehículos en corta distancia para los territorios rurales y periféricos. 3.336 personas se han beneficiado de sus servicios y han recorrido más de 8.000 km en movilidad ecológica en 2017;
- **Titi Floris** es una sociedad cooperativa de transporte de personas adaptado a todo tipo público, incluso con discapacidad. Titi Floris ha transportado a 3.500 personas, un 85 % de ellas con discapacidad. La empresa ha empleado a más de 160 personas con discapacidad en 2017;
- **Human Concept** ofrece bicicletas híbridas en autoservicio, a un coste reducido gracias a la publicidad. 430 personas han aprovechado la solución y han recorrido 64.850 km.

- Por otra parte, en 2018 el Grupo Renault ha puesto en práctica un dispositivo de medición del impacto social producido por cada una de sus acciones de emprendimiento social. En colaboración con los equipos de HEC y del despacho Nuova Vista, ha acometido la medición del impacto de los Talleres Renault Solidarios (GRS) en términos de satisfacción de los beneficiarios, puestos de trabajo creados o hechos posibles y de recuperación de la autoestima. Los resultados definitivos se conocerán a mediados de 2019.

3) Participar en la influencia y el desarrollo del emprendimiento social dentro y fuera de la empresa

El Grupo Renault es cofundador del *Movement for Social Business Impact,* que persigue fomentar la economía inclusiva basándose en la investigación y la enseñanza, y el desarrollo de proyectos concretos con impacto en la reducción de la pobreza.

DES (área de conocimientos estratégicos) *Social Business*

En octubre de 2018, el Grupo ha decidido crear un DES Social Business en la Dirección RSC para anclar de forma sostenible el emprendimiento social (*social business*) en la estrategia de la empresa, haciendo coexistir este área con las tradicionalmente consideradas como pertenecientes a la actividad central.

Esta DES Social Business complementa las demás DES del Grupo y aporta una nueva percepción de las actividades de la empresa. Permite a los empleados que lo deseen movilizarse para dar más sentido a su acción profesional y ser actores de cambio.

La Cátedra «Empresa y Pobreza» de HEC París

- El Grupo Renault apadrina esta Cátedra (www.hec.fr/espace- entreprises/chaires-et-centres/social-business) para colaborar con enseñanza e investigación a la formación de las jóvenes generaciones y al desarrollo de nuevas soluciones de emprendimiento social.
- El Grupo Renault también colabora con el *Action Tank* Empresa y pobreza, presidido por Martin Hirsch (Director General de Asistencia Pública, Hospitales de París –APHP–) y Emmanuel Faber (Director General de Danone) para compartir los conocimientos existentes sobre el emprendimiento social, contactar con otras empresas implicadas en este enfoque y disfrutar del apoyo y los consejos de expertos.

2.3.5 Fomentar una red RSC mundial

Para garantizar un despliegue coherente y adecuado de Mobilize, la Dirección de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) anima, coordina y se apoya en una red de corresponsales de RSC presentes en las principales direcciones y en la mayor parte de los países de implantación del Grupo. Cada año remite a todos los corresponsales de RSC del Grupo y a los directores de las filiales la carta de intenciones de RSC, que resume los grandes principios y las orientaciones prioritarias para los meses siguientes. También invita a todos los corresponsales de RSC a asistir a la Convención Anual de RSC. Este encuentro de varios días es la ocasión de revisar los grandes compromisos de Mobilize y de compartir experiencias y logros en un contexto multicultural. También se organizan talleres de trabajo para reflexionar juntos sobre temáticas concretas y explorar nuevas ideas.

Mobilize Days: cita anual de inclusión y movilidad sostenible en el Grupo

En 2018, la Dirección de RSC ha organizado por primera vez la semana de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) en todo el grupo Renault. Este evento, llamado «Mobilize Days» o «Mobilize Week» dependiendo de los países, se ha desarrollado del 4 al 8 de junio y pretende tener una periodicidad anual. Su objetivo es informar y sensibilizar a los empleados sobre el planteamiento de RSC de

1 *El FIE Renault Mobilize solidario, creado en 2015, cuenta hoy con más de 5.500 empleados suscriptores que han depositado en él más de 17 millones de euros.*

la empresa y las acciones relacionadas con la inclusión y la movilidad sostenible acometidas en todo en el Grupo. También busca inspirar a los empleados, reforzar su orgullo de pertenecer a la empresa, e incitarlos a convertirse también ellos en actores de cambio. En esta primera edición, la convocatoria de «Mobilize Days» ha implicado a una docena de países – Francia (15 plantas, de las cuales 8 fábricas y 6 centros en Île-de-France), España (3 plantas), Portugal, Eslovenia, Argelia, Marruecos, Brasil, Argentina (2 plantas), Colombia, Corea, India y China. Se ha organizado un amplio abanico de eventos –conferencias, foros, exposiciones, proyecciones de películas, juegos, visitas de plantas, etc.– en torno a los grandes pilares de la estrategia RSC de la empresa (ver el apartado 2.1.1). En Argentina se han desarrollado varias animaciones sobre la diversidad, la educación y la seguridad vial durante toda la semana, con un gran eco interno (ver el vídeo www.youtube.com/watch?v =Jv92Xz3Lwog). En Argelia también se han llevado a cabo varias acciones de sensibilización sobre la diversidad y la seguridad vial, y una operación titulada «Caravana del Ramadán» ha movilizado a tantas mujeres como hombres para repartir un centenar de cestas de alimentos a familias desfavorecidas de Orán.

Valoración económica de los elementos corporativos

Para garantizar la coherencia entre las acciones laborales y sociales desarrolladas en la empresa y el enfoque Mobilize, el Grupo se ha marcado el objetivo de concentrar el 80 % de los gastos corporativos en los cinco compromisos identificados: diversidad, educación, emprendimiento social, medio ambiente y seguridad vial. El 20 % restante se reservará a atender necesidades en otras áreas identificadas localmente.

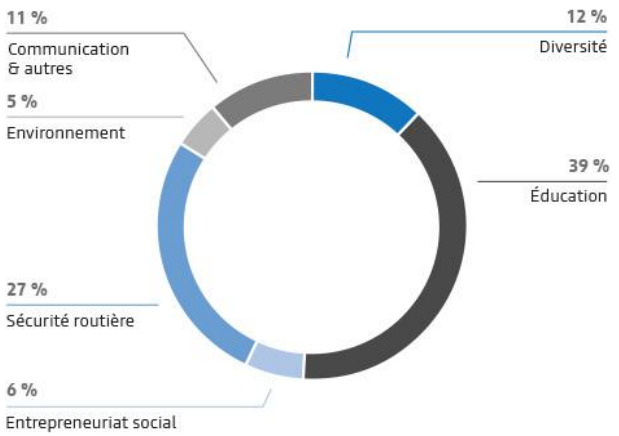
Toda la información relativa a estas acciones se recopila en una declaración centralizada. Desde el fin de 2018, cada corresponsal de RSC tiene que comunicar sus acciones siguiendo un proceso normalizado, en una plataforma dedicada llamada «Global CSR». Las precisiones sobre el perímetro de declaración figuran en el apartado 2.5.4.1.

Estas son algunas cifras clave del año 2018:

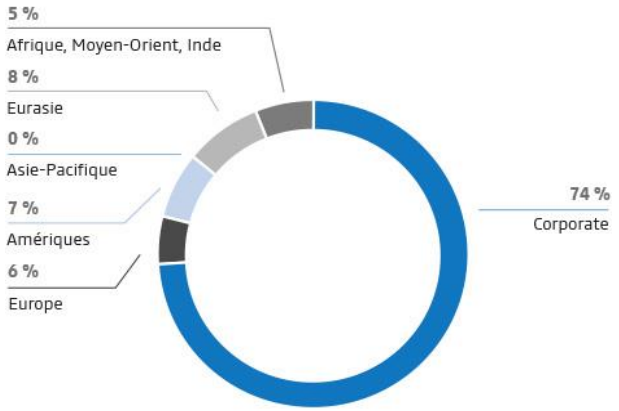
- se han identificado y ejecutado 335 acciones en las cinco regiones geográficas de Renault;
- el 89 % del importe del apoyo corresponde a los cinco compromisos Mobilize.

DISTRIBUCIÓN DE LAS INVERSIONES SOCIALES Y CORPORATIVAS

POR COMPROMISO PRIORITARIO



POR REGIÓN



La política medioambiental de Renault, que es uno de los ejes de la RSC desde 2014, se traduce en su estrategia industrial, sus productos y sus servicios (ver 2.2.2). Las acciones identificadas aquí corresponden a campañas de sensibilización sobre los retos medioambientales y a iniciativas locales desarrolladas por los países o las plantas.

DISTRIBUCIÓN DE LAS INVERSIONES SOCIALES Y CORPORATIVAS POR COMPROMISO Y POR REGIÓN GEOGRÁFICA

Compromiso *(en euros)*	Número de acciones	Social	Región África, Oriente Medio, India	Américas	Asia-Pacífico	Eurasia	Europa	TOTAL
TOTAL	335	6.067.366	389.693	613.951	20.000	631.000	520.654	8.242.664
Educación	61	2.069.500	235.000	289.435	0	607.500	19.355	3.220.790
Seguridad vial	62	1.919.523	134.018	32.662	20.000	8.000	98.568	2.212.771
Diversidad	128	664.404	274	68.727	0	10.500	260.195	1.004.100
Emprendimiento social	14	392.000	0	86.292	0	0	0	478.292
Medio ambiente	31	253.827	11.713	8.055	0	0	143.526	417.121
Comunicación y otros	39	768.112	8.688	128.780	0	5.000	49.000	959.580

2.4 ÉTICA Y GOBERNANZA

2.4.1 Ética profesional

El detalle de los dispositivos de ética y anti-corrupción se expone en el capítulo 3.4.

2.4.2 Reforzar el enfoque de compras responsables en la cadena de suministro DPEF15a DPEF15b

La responsabilidad social corporativa, social y medioambiental del Grupo también se extiende a la relación con sus proveedores. El Grupo Renault, que cuenta con varios miles de proveedores, aplica una política de compras responsables en toda su cadena de suministro.

Para ello, Renault ha incluido el cumplimiento de los requisitos sociales y medioambientales en sus normas de referencia de las relaciones con los proveedores. Por lo tanto, la evaluación del aspecto «compras responsables» de los proveedores figura entre los criterios de selección con el mismo peso que la calidad, la salud financiera, los costes o las capacidades industriales y logísticas.

2.4.2.1 Un equipo de compras dedicado a los temas de RSC DV3b

En cumplimiento de su deber de vigilancia, el Grupo se apoya en una organización de compras específica para prevenir incumplimientos graves. Los objetivos de este servicio son los siguientes:

- vigilar que los proveedores cumplan las normas de referencia, leyes, normativas y el derecho indicativo relacionado con los temas laborales, medioambientales y éticos (por ejemplo: la ley sobre el deber de vigilancia, la trazabilidad de los minerales de guerra o del cobalto, las Guías de la OCDE…);
- reforzar la identificación y reducción de riesgos de RSC en la cadena de suministro;
- consolidar las auditorías externas de RSC de los proveedores;
- seguir reforzando los criterios de RSC en los procesos clave de Compras;
- fomentar relaciones de negocios con aquellos proveedores que desarrollen una política de RSC activa.

Este equipo *corporativo* se basa en una red de corresponsales que trabajan en las Direcciones de Compras locales.

2.4.2.2 Herramientas y normas de referencia de compras responsables, base de la relación con el proveedor DV3b

En ejecución de su deber de vigilancia, para prevenir incumplimientos graves el Grupo se basa en:

- **una plataforma web** que permite informar a los equipos compras y a los proveedores y subcontratistas sobre su rendimiento de RSC;
- **procesos compras** que incluyen los criterios de RSC en el proceso de selección de proveedores y subcontratistas;
- **documentos** que estipulan los principios de la relación contractual con los proveedores:
  - las Líneas Directrices de Renault-Nissan sobre «la Responsabilidad social corporativa de las empresas (RSC)» de los proveedores. Este documento, difundido a todos los proveedores y subcontratistas del Grupo Renault, sintetiza lo que se espera de los proveedores y subcontratistas en materia de seguridad y calidad, derechos humanos y derecho del trabajo, medio ambiente, cumplimiento y confidencialidad. El Grupo exige a sus proveedores y subcontratistas que se comprometan a respetar las líneas directrices. Se les pide asimismo que las extiendan a sus propios proveedores.
  - acuerdo marco mundial: firmado el 2 de julio de 2013, con la IndustriALL Global Union y el Comité de Grupo (ver 2.3.1.4). En virtud del capítulo 3, el Grupo Renault se compromete a comunicar el acuerdo marco a sus proveedores y subcontratistas. Les exige que se comprometan a aplicar en su propia empresa los derechos sociales fundamentales mencionados en el capítulo 1 del acuerdo marco y les anima a hacer lo propio con sus proveedores respectivos. En caso necesario se pone en práctica planes de acción correctiva con el apoyo del Grupo Renault.
  - *Renault Green Purchasing Guidelines:* este documento, difundido a todos los proveedores del Grupo Renault, describe las expectativas en materia de gestión medioambiental, políticas de sustancias y reciclaje.

- APO Purchasing Way: esta guía, difundida a todos los proveedores y subcontratistas del Grupo Renault, recuerda las misiones de compras y detalla las herramientas y procesos específicos de selección de proveedores y subcontratistas, el soporte técnico que hay que ofrecerles y las condiciones de colaboración. Recuerda los valores esenciales de compras: respeto mutuo, transparencia, confianza.
- todo incumplimiento no subsanado de cualquiera de los requisitos contenidos en estos documentos puede desencadenar medidas que pueden llegar a la suspensión de las relaciones con la empresa en cuestión.

Por otra parte, la función de compras se basa en **un Código deontológico propio** que refuerza la Carta Ética. Este documento, disponible en la red intranet del Grupo, está destinado a todos los responsables y empleados de la Dirección de Compras y de la *Alliance Purchasing Organization* (APO), así como a toda persona del Grupo Renault o al servicio de este que tenga que relacionarse con los proveedores o influya en el acto de compra. El código se aplica a todos los procesos de compras del Grupo Renault y en especial a la ejecución de la estrategia de Renault, la selección de los proveedores, las revisiones de desempeño y más en general a toda relación o comunicación con un proveedor.

Alerta profesional DV4

Ver el apartado 2.1.6 «Mecanismo de alerta profesional».

2.4.2.3 Una estrategia de integración local ambiciosa DPEF14a

La integración local es un eje fundamental de la política de compras del Grupo Renault, pues permite mejorar la competitividad del Grupo, reduce su exposición a las fluctuaciones monetarias y contribuye al desarrollo de los territorios donde está implantado.

La localización ofrece numerosas ventajas que permiten reducir los costes. Por ejemplo la compra local de piezas permite reducir los costes de transporte y de aduana. Esta proximidad también mejora la capacidad de reacción de la empresa y le permite adaptarse más rápidamente a la evolución de la demanda de sus clientes y participar en el desarrollo local, sobre todo en la cuenca de empleo.

Por lo tanto, el Grupo se esfuerza por incrementar permanentemente el nivel de integración local de sus unidades de producción. Se ha impuesto el objetivo de alcanzar una tasa de integración local del 80 % en todo el mundo, al que viene a sumarse un objetivo de integración en moneda local del 50 %, para limitar el impacto de las fluctuaciones monetarias.

Estos objetivos todavía no se alcanzan en todos los mercados del Grupo, pues dependen mucho de la presencia de proveedores locales, de su capacidad de innovar, y por tanto de la madurez del tejido industrial local en el sector del automóvil. En los países con una fuerte producción de automóviles, la tasa de integración local alcanza o incluso supera la meta global. En los países donde los volúmenes de producción son más limitados, en cambio, son sensiblemente inferiores a la meta.

Para favorecer la integración local, el Grupo Renault ha creado «plataformas de localización», primero en Rusia, y después en Brasil e India. Estos equipos dedicados, procedentes de las áreas de compras, ingeniería, coste de ventas o logística convocan consultas locales para comprar piezas que hasta entonces se importaban.

A final de 2015, la Alianza también se ha dotado de una herramienta que permite mejorar la integración local: el dispositivo TOP Alliance. Persigue localizar el suministro de piezas lo más cerca posible de las fábricas para mejorar el rendimiento y la seguridad de los suministros y reducir los costes. Compartido por Renault, Nissan y Mitsubishi, registra 130 piezas (que por sí solas representan el 80 % del volumen de piezas de vehículos transportadas a las fábricas) que hay que buscar lo más cerca posible de las fábricas de la Alianza. Para cada una de estas piezas, el TOP Alliance determina una distancia máxima entre el proveedor y la fábrica cliente: es el *sourcing guideline*. Actualmente, la tasa media de cumplimiento del TOP Alliance por proyecto de vehículo en cada fábrica es del 75 %. Por lo tanto sigue habiendo margen de mejora. El objetivo para Renault, Nissan y Mitsubishi es lograr que el TOP Alliance de todo nuevo vehículo sea mejor que el de su predecesor.

2.4.2.4 Herramientas internas de evaluación y atenuación de riesgos, seguimiento de las medidas y evaluación de su eficacia DV1b DV2b DV3b

Mapa de riesgos de proveedores

En el marco de la ley sobre el deber de vigilancia (apartado 2.1.6), el Grupo Renault utiliza una mapa de riesgos de los proveedores con los que mantiene una relación comercial estable.

A la luz de los riesgos relacionados con los derechos humanos y las libertades fundamentales, la salud y seguridad de las personas, el medio ambiente, y la ética y cumplimiento, se han definido dos ejes de análisis:

- riesgos de familias de compra:
  - de piezas. Se han clasificado los riesgos de las familias de compra;
  - de servicios. Las familias de compra se han clasificado de acuerdo con a una nomenclatura establecida por un prestatario externo en función de los criterios de la ley sobre el deber de vigilancia;
- riesgos de país. El mapa utilizado ha sido establecido por un prestatario externo en función de los criterios de la ley sobre el deber de vigilancia.

La combinación de estos dos factores de riesgo ha permitido jerarquizar las plantas de los proveedores y subcontratistas en cuatro niveles de gravedad: «bajo», «medio», «alto», «muy alto».

En las plantas de producción de piezas o entidades de prestaciones que presentan los riesgos potenciales más altos y nunca se han sometido a una evaluación de RSC o cuya evaluación de RSC no alcanza el nivel esperado, se realizan auditorías sobre el terreno a cargo de sociedades externas.

La prevención de incumplimientos graves por los proveedores se expone en los apartados 2.4.2.1, 2.4.2.2. y 2.4.2.5.

A partir del mapa de riesgos de los proveedores, se han identificado las plantas de producción con mayores riesgos. Para atenuarlos, se realizan auditorías de estas plantas con arreglo a un plan trienal (2018/2019/2020).

En 2018, el seguimiento de las medidas desplegadas ha incluido 43 auditorías de plantas, a cargo de tres sociedades externas en 6 países de implantación del Grupo: Argelia, China, India, Rumanía, Rusia, Turquía. Los principales incumplimientos se han detectado en el área de la salud y seguridad.

Para cerciorarse de la eficacia de las medidas adoptadas, ciertas auditorías de plantas realizadas en 2018 irán seguidas de planes de acción correctivos y de una segunda auditoría en 2019 para comprobar que se hayan subsanado las no conformidades fundamentales o críticas.

Mapa de riesgos de materias primas y minerales

El Grupo Renault también es especialmente vigilante respecto al origen de ciertos minerales y materias primas que, en su caso, también son objeto de un mapa de riesgos.

2.4.2.5 Trabajos específicos en el sector del cobalto/baterías eléctricas

En 2017 y 2018, el Grupo Renault ha trabajado prioritariamente en el sector del cobalto, un mineral incorporado a las baterías eléctricas. En 2018, el Grupo ha contratado a una firma de auditoría especializada en este sector para realizar un mapa completo de su cadena de suministro, así como auditorías sobre el terreno de los actores identificados.

Renault es miembro de la RMI, *Responsible Mineral Initiative*, cuyo objetivo es la creación de una cadena de suministro responsable de minerales y materiales procedentes de zonas en conflicto o de alto riesgo. RMI agrupa a los grandes actores de la industria electrónica y del automóvil. El RMI se reúne mensualmente, y envía un acta de sus reuniones a todos sus miembros. En 2018, el cobalto ha sido gran prioridad de esa iniciativa.

2.4.2.6 Indicadores de desempeño RSC: resultados de 2018 DV5b

Tradicionalmente, el Grupo Renault mide el desempeño de RSC de sus proveedores a través de dos criterios principales:

- el porcentaje de la masa de compra de piezas, prestaciones y equipos que se ha sometido a una evaluación RSC;
- el porcentaje de la masa de compra «evaluada RSC» de piezas, prestaciones y equipos, cuya nota de RSC indica un desempeño alto o muy alto.

En 2018, el desempeño de RSC de los proveedores del Grupo Renault es el siguiente:

En % de las masas de compras correspondientes	**Piezas**	**Servicios**	**Total 2017**	**Total 2018**
Tasa de evaluaciones de RSC 3 años (% masa de compras total)	82,3 %	65,4 %	78,8 %	82 %
Tasa de desempeño de RSC elevada o muy elevada a 3 años (% de la masa de compras total)	64,5 %	53 %	62,1 %	67 %

En 2018 se ha introducido un nuevo indicador que contabiliza el número de auditorías de las plantas de los proveedores de rango 1 (ver 2.4.2.4).

2.4.3 Política fiscal DEPF15c

El Grupo Renault siempre ha seguido una política fiscal razonable para asegurar los intereses de los accionistas y al mismo tiempo preservar la relación de confianza con los Estados de implantación.

Los equipos fiscales centrales y locales del Grupo Renault gestionan la relación de confianza con los Estados y aplican la política fiscal del Grupo de acuerdo con sus atribuciones respectivas, con el objetivo principal de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales nacionales e internacionales.

Sin embargo, las revisiones pueden sacar a relucir divergencias técnicas que podrían dar lugar a contenciosos fiscales, debido principalmente a una incertidumbre en la interpretación de los textos o en el cumplimiento de las obligaciones fiscales de Renault.

A la luz del análisis de la importancia del riesgo, en caso necesario se dotan provisiones para cubrir las posibles consecuencias financieras de dichas divergencias.

Por otra parte, el Grupo Renault no alienta ni promueve la evasión fiscal.

2.4.4 Ciberseguridad y protección de datos

2.4.4.1 Ciberseguridad

Para garantizar el control de riesgos y la protección de sus datos, el Grupo Renault ha implantado una organización/gobernanza y medidas operativas en materia de ciberseguridad. (El detalle de esas medidas figura en el capítulo 1.6.1.3 – Riesgos ligados a las funciones transversales – Riesgos ligados al tratamiento de datos).

2.4.4.2 Protección de datos personales

El cumplimiento de la protección de datos personales es un factor de confianza, un valor especialmente importante para Renault S.A.S., que otorga una prioridad máxima al respeto de los derechos fundamentales de sus clientes. Por ello, la protección de datos personales es una de nuestras referencias éticas para desarrollar nuestras acciones.

Para cumplir su compromiso, en 2011 Renault ha designado a un Corresponsal de Protección de Datos (CIL) ante la Comisión Nacional de la Informática y de las Libertades (CNIL) de perímetro extenso. El Grupo ha desplegado medidas jurídicas, técnicas y organizativas para cumplir la ley n° 78-17 del 6 de enero de 1978 relativa a la informática, los archivos y las libertades, para garantizar la protección de los datos personales de sus clientes y de los usuarios de los servicios conectados.

Con la perspectiva de su transformación digital, de las evoluciones de sus actividades relacionadas con la conectividad y los «datos» (servicios de movilidad, vehículos conectados, vehículos autónomos) y para cumplir el reglamento general de protección de datos (RGPD), el Grupo Renault ha puesto en marcha un programa que determina la organización, gobernanza, proceso y herramientas para la protección de los datos personales de sus empleados y clientes/usuarios.

También se ha creado un equipo jurídico dedicado a la protección de datos personales, así como grupos de trabajo multidisciplinarios que agrupan a todas las Direcciones de áreas de negocio de Renault.

Renault también ha participado en grupo de trabajo que desarrolla conjuntamente con la CNIL el paquete de cumplimiento del «vehículo conectado». Este paquete se ha publicado en octubre de 2017 y propone líneas directrices para la utilización responsable de los datos en las próximas generaciones de coches.

Además, Renault ha suscrito los «principios de protección de datos personales en los servicios y vehículos conectados» de la Asociación de fabricantes europeos de automóviles (ACEA) que representa los intereses de la industria del automóvil en la Unión Europea.

2.5 ANEXOS

2.5.1 Anexos sobre la pertinencia

2.5.1.1 Objetivo y gobernanza

Al final de 2015, el Grupo Renault ha llevado a cabo un análisis de pertinencia con una firma especializada, para identificar y priorizar los retos de responsabilidad social corporativa de la empresa que pueden afectar a su capacidad de generar valor a corto y medio plazo. La matriz generada presenta los retos identificados por la Dirección General y las principales funciones implicadas respecto a su impacto positivo o negativo en la creación de valor para la empresa, y el nivel de pertinencia acordado por todos sus grupos de interés.

Un comité de seguimiento interfuncional (RSC, Medio Ambiente, Estrategia, Recursos Humanos, Asuntos Públicos, Jurídico, Finanzas, Auditoría y Gestión de Riesgos, Ética) ha validado los resultados de cada etapa.

2.5.1.2 Enfoque metodológico

Se ha elaborado una lista preliminar de desafíos basada en referencias comparativas internacionales como la *Global Declaration Initiative* (GRI) y el *Sustainability Accounting Standards Board* (SASB), una referencia comparativa sectorial (fabricantes y proveedores de equipos) y en encuestas y estudios prospectivos publicados. A continuación se ha cruzado esa lista con la cultura *corporativa* de Renault para reflejar mejor la organización y el vocabulario utilizado en la práctica.

A partir de una revisión extensiva de la literatura, se ha procedido al posicionamiento preliminar de los 30 retos identificados en una matriz de nueve casillas. Cada uno de los retos iba acompañado de un dosier de argumentos para justificar su posicionamiento preliminar. A continuación, se ha comprobado la adecuación de esa versión inicial a través de una serie de entrevistas con los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo, los directores de las grandes funciones implicadas, y conversaciones en profundidad con representantes de los principales grupos de interés: un representante del personal, una asociación de consumidores, una ONG, la prensa del automóvil, un analista de desarrollo sostenible (DS), una coalición internacional de empresas especializada en DS, un proveedor y una firma de consultoría especializada en DS a beneficio de las generaciones futuras.

A continuación se ha ajustado la matriz para incorporar la retroinformación proporcionada por las numerosas entrevistas, tras lo cual se ha sometido a la validación de la Comisión de Supervisión, del Comité de Riesgo y Cumplimiento Interno y por último de los miembros del Comité Ejecutivo.

El cuadro siguiente detalla el contenido de cada uno de los retos identificados:

Retos RSC	Descripción	Referencia
EGR01. Ética de los negocios y cumplimiento	Prevención de la corrupción y las prácticas desleales Cumplimiento y anticipación de los reglamentos	2.4 3.4.3
EGR02. Ciberseguridad y confidencialidad de datos	Protección de la intimidad y los datos personales Seguridad de la información	2.4.4
EGR03. Diálogo con grupos de interés	Compromiso responsable con los grupos de interés (autoridades públicas, ONG, inversores…) Presión responsable	2.1.5
EGR04. Gobernanza empresarial	Cumplimiento de los principios de gobernanza y de transparencia Gestión de riesgos	2.1.4 2.1.7.2
EGR05. Relaciones con los proveedores y la red	Relaciones responsables con los proveedores, los subcontratistas y la red de distribución Gestión responsable de la cadena de suministro, auditorías RSC de los proveedores	2.4.2
EGR06. Comunidad y desarrollo local	Educación, implicación corporativa, creación de empleo, pago de impuestos, desarrollo de competencias, inversión/desarrollo económico	2.3.2 2.3.3

Retos RSC	Descripción	Referencia
INC01. Accesibilidad económica de los productos y servicios	Gama de vehículos, piezas y servicios «para todos» Emprendimiento social (Mobiliz)	2.3.4
INC02. Salud, seguridad y entorno de trabajo	Salud y bienestar (gestión y resultados), entorno y espacios de trabajo, conciliación (teletrabajo, servicios a los empleados, herramientas colaborativas…)	2.3.1.5
INC03. Gestión responsable	Apoyar la implicación de los empleados	2.3.1
INC04. Accesibilidad física de los productos y servicios	Consideración de los colectivos con movilidad reducida y/o de edad avanzada en el producto y los servicios Equipos/transformaciones para personas con movilidad reducida	2.3.4
INC05. Diversidad e igualdad de oportunidades	Promoción de la diversidad y la igualdad de oportunidades Relaciones con las escuelas, política juvenil	2.3.1.2
INC06. Derechos humanos	Respeto y promoción de los derechos humanos en toda la cadena de valor (Global Compact, Declaración OIT, Acuerdo marco mundial IndustriAll)	2.3.1.4
INC07. Gestión de las competencias	Gestión dinámica de las competencias: GPEC, formación, conocimientos, evaluación y desarrollo Atracción y retención de talentos	2.3.1.3
INC08. Remuneración y beneficios sociales	Remuneración, prestaciones, sistema de incitación	2.3.1.2
INC09. Mecenazgo	Donaciones de todo tipo, mecenazgo de competencia, acuerdos de asociación	2.3.3.1
MOD01. Huella de carbono de los vehículos (ciclo de vida completo)	Reducción de las emisiones de CO_2 de los motores térmicos (aligeramiento, aerodinámica, reducción de tamaño, gestión de las pérdidas térmicas y fricción) Reducción de las emisiones de CO_2 ligadas a los procesos de fabricación y la logística Reducción de la huella de carbono de las piezas y materiales comprados (cadena de proveedores) Comercialización a gran escala de vehículos eléctricos y electrificación de los vehículos térmicos Conducción ecológica (equipamiento y formación)	2.2.2.3.A
MOD02. Impacto de los vehículos en la calidad del aire	Reducciones de las emisiones contaminantes de los vehículos térmicos: NO_x, SOx, partículas Comercialización de vehículos eléctricos a gran escala	2.2.2.3.C.a
MOD03. Seguridad del automóvil	Ayudas a la conducción, equipos de seguridad primaria, secundaria y terciaria	2.2.3
MOD04. Gestión de recursos y economía circular	Reducción de la utilización de materias primas: diseño de vehículos frugales en materiales, reciclables y aprovechables, circuitos para vehículos fuera de uso (recuperación, reutilización, renovación de órganos mecánicos, reciclaje), incorporación de materiales reciclados Segunda vida y reciclaje de las baterías de los vehículos eléctricos Control de la exposición al riesgo de materiales (escasez, minerales de guerra)	2.2.2.3.B
MOD05. Vehículos conectados y/o autónomos	Innovación en productos y servicios para los vehículos conectados y/o autónomos	2.2.1
MOD06. Seguridad de los usuarios de la carretera	Formación y sensibilización Desarrollo de competencias	2.2.3
MOD07. Gestión de la energía (plantas industriales y logística)	Gestión de la energía en los procesos de fabricación: control del consumo, optimización de los procesos, rendimiento energético, energías renovables Gestión de la energía en la logística: localización, reducción del número de camiones/contenedores, modos de transporte alternativos, formación de los conductores	2.2.2.3.A
MOD08. Salud de los usuarios	Gestión de las sustancias químicas (REACH, SVHC, etc.) y anticipación de los cambios de normativa Calidad del aire en el habitáculo de los vehículos	2.2.2.3.C.a 2.2.2.3.C.b
MOD09. Ciudades sostenibles (incluido el transporte urbano y la congestión) y *Smart Mobility*	Transporte y desarrollo urbano (global y local), *Smart cities,* multimodalidad y transferencia modal, logística urbana Movilidad compartida (movilidad colaborativa, vehículos compartidos, de alta ocupación…)	2.2.1.2
MOD10. Seguridad de las plantas industriales	Prevención y gestión de los riesgos industriales (incendio, explosión), riesgos naturales (fenómenos climáticos extremos, terremotos, etc.) y daños medioambientales asociados (contaminación accidental).	1.6.1.2 2.3.1.5 2.2.2.3
MOD11. Gestión de residuos	Gestión de residuos industriales (peligrosos y no peligrosos): reducir, reutilizar, reciclar, aprovechar, eliminar	2.2.2.3.B
MOD12. Impacto de las plantas industriales en la calidad del aire	Reducción de las emisiones atmosféricas contaminantes de las plantas industriales: COV, SO_2, NO_x	2.2.2.3.C.a
MOD13. Gestión del agua	Gestión del consumo y la calidad del agua en los procesos de fabricación: reducir, reutilizar, reciclar, minimizar el impacto de los vertidos, controlar los riesgos de contaminación Gestión responsable del abastecimiento de agua	2.2.2.3.D
MOD14. Biodiversidad	Protección de la biodiversidad de las especies y ecosistemas	2.2.2.3.F
MOD15. Ruido de los vehículos	Gestión de las emisiones sonoras de los vehículos	2.2.2.3.C.

2.5.2 Anexos laborales

Recopilación de datos

La recopilación de datos laborales se basa en varios métodos:

- el sistema de información RR.HH. permite recopilar parte de los datos de todo el perímetro y garantizar la coherencia global de los resultados;
- la herramienta Talent@Renault, desplegada en 35 países al final de 2018 para la gestión de los trabajadores no manuales (Argelia, Alemania, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Corea del Sur, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Francia, Hungría, India, Irlanda, Italia, Malta, Marruecos, México, Países-Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumanía, Reino Unido, Rusia, Suecia, Suiza, Turquía);
- se remite un cuestionario a las regiones. Este cuestionario incluye varios indicadores: el número de trabajadores por género y edad, el número de contrataciones y despidos, la tasa de absentismo, el número y los temas de los convenios colectivos fundamentales firmados durante el año, el número de empleados cubiertos por un convenio colectivo y seleccionados a nivel *Corporativo* entre los acuerdos más pertinentes, el número total de horas de formación acumuladas durante el año, la tasa de acceso a la formación y la tasa media de formación por empleado y la tasa de empleados con discapacidad. Cada indicador lleva asociados una definición y un método de cálculo precisos y compartidos con todas las regiones. Este cuestionario también permite cruzar los datos con las cifras del año anterior para seguir las evoluciones;
- para los datos específicos de salud y seguridad (número de accidentes laborales, de accidentes de trayecto y de enfermedades laborales), se instaura un proceso de declaración con consolidación mensual en las entidades del Grupo. Cada mes, los datos se comprueban a nivel *corporativo* de acuerdo con el protocolo para garantizar la calidad de su clasificación. Actualmente se está desplegando una herramienta de declaración digital que mejorará la fiabilidad de los datos.

El proceso de mejora continua implantado para estos modos de recopilación toma en cuenta las recomendaciones de los Auditores.

Definiciones y modos de cálculo de los indicadores laborales

Plantilla total: conjunto de personas titulares de un contrato de trabajo con la entidad (indefinido o definido). Cada persona inscrita se toma en cuenta como «uno», sea cual sea la duración de la jornada de trabajo (o coeficiente de actividad) definida por contrato. Se contabiliza a todas las personas dadas de alta en la plantilla, aunque estén destacadas en otra entidad.

Plantilla media Grupo = (plantilla Grupo a 31/12/año anterior + plantilla Grupo a 31/12/año en curso)/2.

La plantilla Grupo a 31/12 de un año es igual a la suma de personas en plantilla a final de mes para todas las Regiones excepto la Región Europa. Para la región Europa, la plantilla Región es igual a la plantilla total a final del mes en el que se deduce a las personas suspendidas de actividad en virtud de las disposiciones del acuerdo CAP 2020 en Francia.

Plantilla media Región = (plantilla Región a 31/12/año anterior + plantilla Región a 31/12/año en curso)/2.

La plantilla Región a 31/12 de un año es igual a la suma de personas en plantilla a final de mes para todas las Regiones excepto la Región Europa. Para la región Europa, la plantilla Región es igual a la plantilla total a final del mes en el que se deduce a las personas suspendidas de actividad en virtud de las disposiciones del acuerdo CAP 2020 en Francia.

Plantilla media en actividad: la plantilla media en actividad es igual a la plantilla registrada en la entidad menos los empleados «sin actividad». La plantilla en actividad se mide al final de cada mes. La plantilla media en actividad se calcula sacando el promedio de los 12 meses.

«Sin actividad»: personas dadas de alta en la plantilla de la entidad pero físicamente ausentes de la entidad durante largo tiempo, que solo cobran una remuneración parcial o ninguna. Esta categoría incluye principalmente las situaciones siguientes: preaviso no trabajado, excedencia por distintos motivos, incluida la baja parental de larga duración, baja por conversión, baja de fin de carrera profesional, incluida la dispensa de actividad y la dispensa de actividad de carreras específicas en Francia, excedencia para creación de empresa, excedencia parental de educación, baja por enfermedad o accidente de larga duración, tras agotar el crédito de días de baja indemnizados por la empresa (crédito vinculado a la baja en curso), servicio militar o civil. No se considera sin actividad a las personas en baja por enfermedad (excepto en caso de larga duración) ni a las personas en baja por maternidad o paternidad.

Número de despidos del Grupo: rescisión del contrato de trabajo indefinido o del contrato temporal, por iniciativa del empleador por uno o varios motivos no inherente(s) a la persona del empleado, o inherente(s) a la persona del empleado, y que puede ser colectivo o individual. No se consideran rescisiones convencionales los planes de baja por voluntariado, las no renovaciones al final de un periodo de prueba ni los abandonos de puesto.

Número de contrataciones del Grupo: contrataciones indefinidas y temporales.

Tasa de mujeres mando: número de mujeres en puestos de supervisión, dividido por el número total de puestos de supervisión al final de diciembre. «Mando» se define como un trabajador no manual que supervisa al menos a otro trabajador no manual.

Puesto clave: puesto identificado como clave a nivel local, regional o global, en el perímetro de despliegue de la herramienta Talent@Renault, excepto RCI y el circuito Experto.

Competencias llamadas «críticas» : competencia que, si se careciera de ella, podría poner en riesgo la estrategia de Renault, crea valor para el cliente, refuerza o confiere una ventaja competitiva.

Competencias llamadas «sensibles»: competencia respecto a la cual las perspectivas de evolución económica, las decisiones organizativas o las modificaciones tecnológicas tienen la consecuencia probable de provocar una disminución del número de empleos en un área de negocio y/o una evolución importante de su perímetro y cuyos conocimientos técnicos exigen acciones de formación y/o reconversión específicas, a un horizonte 3 a 5 años.

Número de horas de formación: acumulado del número de horas de formación cursadas, tanto de formación impartida en el centro por formadores internos/externos, como de formación impartida fuera de la empresa por un organismo de formación, o cursada a distancia. Este indicador mide el esfuerzo global de formación.

Tasa de acceso a la formación: número de empleados que han cursado al menos un curso de formación durante el ejercicio y siguen en plantilla a final de año, dividido por la plantilla en actividad a final de año.

Media de horas de formación por empleado: total de horas de formación cursadas durante el año por los empleados presentes a final de año dividido por la plantilla total a 31 de diciembre.

Tasa de empleo de las personas con discapacidad: porcentaje de empleados con discapacidad sobre la plantilla total a 31 de diciembre. Hay que señalar la dificultad de elaborar una estadística que represente la realidad del empleo de las personas con discapacidad debido a la diversidad de normativas y a la ausencia de obligación legal de declaración en numerosos países.

Absentismo (ausencia por un motivo imprevisto): el cálculo de la tasa de absentismo, expresado en forma de porcentaje, se calcula sobre la plantilla media en actividad (trabajadores con contrato indefinido y temporal) y un número teórico de días trabajados o de días efectivamente trabajados al año.

El número de días de ausencia se expresa en días hábiles, con exclusión de los días de paro parcial, suspensión de empleo y sueldo, huelga, formación y baja (incluida la de maternidad y paternidad).

La fórmula es: número de días de ausencia anual / (plantilla en actividad x número teórico de jornadas anual) x 100.

La elección de los supuestos para el cálculo de los días teóricos se deja a la valoración de los centros teniendo cuenta de las características específicas locales, lo cual puede dar lugar a heterogeneidades menores.

Todas las definiciones de los **indicadores relativos a la salud y seguridad** se han actualizado a 1 de enero de 2017.

Las tasas FR0, FR1 y FR2 corresponden a tasas de incidencia divididas por 1.000.000 horas trabajadas.

Ejemplo:

$$FR0 = \frac{\text{Número de incidentes con primeros auxilios}}{\text{Número de horas trabajadas}} \times 1.000.000$$

En 2018, se ha hecho un seguimiento común de los accidentes sufridos por los empleados Renault y los trabajadores de agencia (FR0, FR1, FR2).

Tasa FR0: tasa de frecuencia de accidentes laborales de los trabajadores de Renault y de agencia con primeros auxilios que requieren primeros auxilios.

Tasa FR1: tasa de frecuencia de accidentes laborales de los trabajadores de Renault y de agencia que requieren intervención médica más allá de los primeros auxilios. Esta tasa corresponde a una lista definida de tipos de lesiones en los que el Grupo Renault piensa concentrarse.

Tasa FR2: tasa de frecuencia de accidentes laborales con baja de los trabajadores de Renault y de agencia (con algunos casos de exclusión adicionales respecto a la tasa F2).

Las tasas FR0r, FR1r y FR2r tienen las mismas definiciones que FR0, FR1 y FR2 pero se limitan a los trabajadores de Renault solamente y no incluyen a los trabajadores de agencias de trabajo temporal.

La mayor parte de los datos de salud y seguridad de AVTOVAZ (fábrica y filiales) proceden de oficinas públicas.

Tasa de gravedad G1: [número de días de baja laboral al año debidos a accidentes de trabajo ocurridos durante el año o en años anteriores - número de días de baja correspondiente a vertidos] x 1.000/número de horas de exposición a los riesgos profesionales del año.

Enfermedades laborales: Tasa de enfermedades laborales contraídas por trabajadores de Renault tras una exposición prolongada a un riesgo laboral (ruido, producto químico, postura, etc.) declaradas como tales a un organismo externo si la normativa vigente en el país lo exige. Tasa de enfermedades laborales declaradas por cada 1.000 empleados hasta el final de 2016. Tasa de enfermedades laborales declaradas por cada 1.000.000 horas de exposición a riesgos laborales desde 2017. Este tasa incluye los enfermedades laborales declaradas hayan dado lugar o no a una baja por enfermedad.

Accidentes en la vía pública: accidentes de los empleados de Renault en la vía pública durante un trayecto diario o una misión.

PLAN DE AHORRO GRUPO Y PERCO

Composición		Número de suscriptores al 31/12/18	Activo *(en millones de euros)*	Rdto. 2018 *(en%)*
FIE ACCIONES RENAULT (PEG)				
Fondo Renault Francia [1] [3]	Cerca de 100 % acciones Renault	19.978	25,01	-6,46 %
Fondo Acciones Renault [1]	Cerca de 100 % acciones Renault	27.373	270,4	-34,99 %
Fondo Renault Internacional [2]	Cerca de 100 % acciones Renault	8.922	7,11	-6,46 %
Fondo Renault Shares [2]	Cerca de 100 % acciones Renault	6.167	52,2	-34,99 %
FIE DIVERSIFICADOS (PEG + PERCO)				
Multipar Actions Soc Resp	100 % acciones Zona euro	8.416	54,3	-12,96 %
CMC CIC Perspective conviction Monde	0 a 40 % monetario o renta fija 60 a 100 % acciones	5.103	18,2	-7,64 %
CMC CIC Perspective certitude	0 a 100 % monetario o renta fija 0 a 100 % acciones OCDE	5.089	15,03	-3,07 %
Multipar Equilibre Soc Resp	50 % acciones 50 % obligaciones	14.290	175,05	-6,94 %
Renault Mobilize Solidaire [3]	30 % acciones diversificadas 30 % de obligaciones 30 % monetarios 10 % solidarios	5.574	17,22	-4,30 %
Multipar Solidaire Oblig Soc Resp	90/95 % monetario y obligaciones 5/10 % títulos solidarios	11.819	86,6	-0,67 %
Multipar Monétaire Soc Responsable	100 % monetarios	19.867	93,42	-0,41 %
BNP PARIBAS PERSPECTIVES (PERCO) [3] [4]				
BNP PARIBAS Perspectives corto plazo	Diversificado	539	4,5	-1,66 %
2021	Diversificado	800	8,4	-2,15 %
2024	Diversificado	697	6,3	-2,82 %
2027	Diversificado	515	4,0	-5,20 %
2030	Diversificado	466	3,0	-7,77 %
2033	Diversificado	420	2,0	-10,05 %
2036	Diversificado	336	1,5	-11,46 %
BNP PARIBAS Perspectives largo plazo	Acciones internacionales	774	2,0	-12,12 %

(1) FIE Acciones Renault y Renault Francia para los residentes fiscales franceses.

(2) FIE Renault Shares y Renault International para los residentes fiscales fuera de Francia.

(3) Fondos abiertos a aportaciones en cualquier momento del año.

(4) FIE cuyo vencimiento corresponde con la fecha de jubilación prevista del empleado.

2.5.3 Anexos medioambientales

2.5.3.1 Comentarios metodológicos sobre una selección de indicadores medioambientales

A. Análisis del ciclo de vida

Los análisis del ciclo de vida del Grupo Renault se llevan a cabo conforme a las normas ISO 14040 e ISO 14044. Renault utiliza el software y las bases de datos GaBi LCA (sociedad PE International).

El inventario de ciclo de vida describe todos los elementos tomados en cuenta en el análisis del ciclo de vida de un vehículo. Estos datos se refieren a las distintas etapas del ciclo de vida, desde la fabricación del vehículo hasta su reciclaje, tomando en cuenta su fase de uso:

- materias primas y fabricación: gracias a las bases de datos internas de Renault, cada vehículo se describe en función de las materias primas que lo componen. Esta información, combinada con la base de datos GaBi, permite incluir en el inventario del ciclo de vida todas las fases de extracción y procesamiento de las materias primas de los vehículos. Los datos relativos a la fabricación de los vehículos incluidos en el inventario del ciclo de vida proceden de la declaración medioambiental anual de las plantas industriales, comprobada por un organismo tercero independiente;
- fase de uso y de mantenimiento: se calcula una fase de uso de 10 años y 150.000 km. Se consideran las emisiones homologadas en el ciclo reglamentario. Además, se calculan los impactos ligados al consumo de energía de los vehículos (gasóleo, gasolina o electricidad) desde el pozo hasta a la rueda, es decir en tomando en cuenta las emisiones correspondientes a la producción y transporte de la energía utilizada. En la fase de uso, se toman en cuenta las actividades de mantenimiento realizadas durante la vida útil del vehículo (cambios de neumáticos, aceite, líquido de frenos, etc.);
- fin de vida: se contabilizan las emisiones ligadas a los procesos de reciclaje. No obstante, el reciclaje de las materias de los vehículos permite evitar la utilización de materias primas vírgenes y las emisiones asociadas; las emisiones evitadas de ese modo se deducen por tanto de la huella de carbono.

Todos los cálculos de impactos potenciales se realizan con el software GaBi.

B. Huella de carbono

La huella de carbono de Renault persigue medir y alentar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el Grupo Renault. Por ello, se han elegido las opciones metodológicas siguientes:

- la huella de carbono se divide por el número de vehículos vendidos;
- en caso de cesión /adquisición, el valor de referencia (2010) se corrige para incluir o deducir las emisiones de la planta a esa fecha, con objeto de medir la evolución de la huella de carbono del Grupo con respecto a 2010 a perímetro de actividad comparable;
- en caso de actualización del modelo de la herramienta GaBi utilizado para el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero ligadas a los materiales y piezas comprados (ver anteriormente), el valor de referencia de 2010 se recalcula con la nueva base de datos para medir la evolución del indicador sobre una base comparable. Así se ha hecho concretamente en 2015 y 2018. Por otra parte, para tomar en cuenta el desempeño rendimiento de los proveedores entre dos actualizaciones del modelo en la herramienta GaBi, se aplica un factor de rendimiento de carbono de -2 % al año;
- la huella de carbono se calcula a perímetro de emisiones constante. Cuando se modifica el perímetro, se recalcula el valor de referencia 2010. En 2017 se ha ampliado el perímetro de cálculo para incluir: RRG, vehículos vendidos y comprados a los socios, llenado de las instalaciones de climatización (locales y vehículos), ensayos de vehículos y motores, emisiones indirectas ligadas a la energía térmica comprada. En 2018, se ha incluido dos fundiciones en el perímetro sin recalcular el valor de referencia 2010, al tratarse de una ampliación de capacidad y no de la integración de una entidad preexistente.

La huella de carbono de Renault no incluye una dimensión prospectiva. El valor aplicado para reflejar la intensidad de carbono de los carburantes y los procesos industriales es el del año de comercialización del vehículo y no varía a lo largo de la vida útil estimada del vehículo (10 años, 150.000 km).

La tabla siguiente especifica el perímetro de emisiones cubierto por el indicador de huella de carbono de Renault, así como el origen de los datos utilizados y el nivel de verificación externa aplicado. Para facilitar la comprensión, las categorías de la huella de carbono de Renault se cotejan con las categorías del *Greenhouse Gas Protocol*.

Categorías GHG protocol	**Categoría de la huella de carbono de Renault**	**Perímetro cubierto**	**Fuente de los datos**
Alcance 1		**Emisiones directas**	
	Fábricas y otros centros de Renault	Mundo Plantas industriales, terciarias, logísticas del perímetro medioambiental consolidado (ver el anexo sobre Indicadores medioambientales de las plantas) Emisiones directas ligadas a la combustión de combustibles, al llenado de las instalaciones de climatización de los locales y procesos, al llenado del aire acondicionado de los vehículos producidos, a los ensayos de motores, cajas de cambio y vehículos, y a los vehículos de empresa	Primaria: declaración anual de las plantas – a través de R2E
Alcance 2		**Emisiones indirectas**	
	Fábricas y otros centros de Renault	Mundo Plantas industriales, terciarias, logísticas del perímetro medioambiental consolidado (ver el anexo sobre Indicadores medioambientales de las plantas) Emisiones indirectas ligadas a la energía eléctrica y térmica compradas	Primaria: declaración anual de las plantas – a través de R2E
Alcance 3		**Otras emisiones inducidas**	
Bienes y servicios comprados	Materiales	Mundo Emisiones «de la cuna a la puerta» (*cradle to gate*) ligadas a la extracción de los materiales y carburantes, a la transformación de los materiales en piezas, y a la logística entre la extracción y la planta del proveedor de rango 1, divididas por el número de vehículos vendidos	Secundaria: base de datos Thinkstep GaBi LCA (emisiones ligadas a la producción de materiales, piezas y tratamientos asociados) Primaria: base de diseño Renault (composición de los vehículos, materiales reciclados), balance de ventas por país
	Vehículos	Mundo Emisiones ligadas a la fabricación de vehículos Renault en fábricas en las que Renault no detenta una participación mayoritaria	Primaria: volúmenes de ventas y producción anual de vehículos del Grupo Renault
Logística y abastecimiento (aguas arriba)	Logística	Mundo Emisiones del transporte por carretera, marítimo y ferroviario de piezas y materiales	Primaria: declaración de actividades logísticas
Viajes de negocios	Desplazamientos	Mundo Emisiones generadas por los desplazamientos profesionales de los empleados (tren, avión)	Primaria: declaración agencia de viaje

Categorías GHG protocol	Categoría de la huella de carbono de Renault	Perímetro cubierto	Fuente de los datos
Transporte diario de los colaboradores	Desplazamientos	Francia Emisiones de los vehículos y del transporte público para el desplazamiento de los empleados hasta el lugar de trabajo Se deducen las emisiones evitadas por el teletrabajo	Primaria: declaración de los empleados
Logística y distribución (aguas abajo)	Logística	Mundo Emisiones del transporte por carretera, marítimo y ferroviario de los vehículos fabricados	Primaria: declaración de actividades logísticas
Venta y posventa	Venta y posventa	Emisiones directas e indirectas de la red de venta Renault	Primaria: declaración anual de las plantas Renault Retail Group Secundaria: extrapolación para los vehículos vendidos fuera de la red RRG
Utilización de los productos vendidos	Uso	Mundo Todos vehículos vendidos (particulares y utilitarios) con las marcas del Grupo Renault Emisiones «del depósito a la rueda», calculadas para una vida útil de 10 años/150.000 km	Primaria: datos de homologación, definiciones técnicas (para los países sin homologación CO_2), balance de ventas por país. Ayudas a la conducción ecológica: eficacia de las tecnologías de ayuda a la conducción ecológica calculada en base a estudios internos, tasa de equipamiento de los vehículos vendidos calculada a partir de datos de ingeniería
Tratamiento de los productos vendidos al final de su vida útil	Fin de vida	Mundo Emisiones ligadas al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil El reciclaje de los materiales de los vehículos permite evitar la utilización de materia prima virgen y las emisiones asociadas. Las emisiones evitadas de ese modo se deducen de la huella de carbono. El tratamiento de los vehículos al final de su vida útil cumple los requisitos de la norma ISO 22628 y no las tasas de reciclabilidad y aprovechamiento reales de cada vehículo (85 % de reciclabilidad y 95 % de aprovechamiento)	Primaria: base de diseño Renault (composición de materiales de los vehículos), balance de ventas por país. Secundaria: base de datos Thinkstep GaBi LCA (intensidad de carbono de la producción de materiales, piezas y tratamientos asociados)
Activos arrendados (aguas abajo)	Uso	Incluido en la categoría «Utilización de los productos vendidos» (vehículos bajo contrato de alquiler con o sin opción a compra)	
Emisiones Alcance 3 Greenhouse Protocol no incluidas en la huella de carbono de Renault		Bienes de equipo; combustibles y energía no incluidos en los alcances 1 y 2; residuos generados; activos arrendados (aguas arriba); franquicias, inversiones; transformación de los productos vendidos (no significativo)	
Otras emisiones indirectas contabilizadas en la huella de carbono de Renault (fuera de las categorías Greenhouse Gas Protocol)			
	Carburante	Emisiones «del pozo al depósito» (*well to tank*) ligadas a la producción de la energía consumida por los vehículos vendidos (extracción del petróleo, transporte, refino; producción de la electricidad consumida por los vehículos eléctricos) calculadas sobre una vida útil de 10 años/150.000 km	Primaria: datos DE CO_2 sobre la base del CO_2 emitido durante el uso del vehículo (datos homologados), tipo de carburante utilizado/matrícula geográfica o nacional Secundaria: informe JEC para las emisiones CO_2 «del pozo al depósito» en función del CO_2 «del depósito a la rueda» actualizado anualmente

C. Valor técnico y económico de las piezas y materiales preservado en el sector del automóvil por las actividades de economía circular del Grupo y de su filial Renault Environnement

El indicador «*Valor técnico y económico de las piezas y materiales preservado en el sector del automóvil por las actividades de economía circular*» mide los resultados de la aplicación de los principios de la economía circular a las distintas etapas del ciclo de vida de los productos obtenidos por del Grupo y su filial Renault Environnement.

De acuerdo con la jerarquía de residuos, en la medida de lo posible se da preferencia a la reutilización y la prolongación de la vida útil de los productos (principalmente a través de las actividades de reparación), como el reciclaje de los materiales en bucle cerrado dentro del propio sector del automóvil, para preservar sus propiedades técnicas y su valor económico. Por ejemplo, el reciclaje de los residuos metálicos de las plantas de producción del Grupo solo se contabiliza cuando se puede garantizar su trazabilidad dentro del sector del automóvil.

Además, este indicador solo tiene en cuenta el valor añadido generado por las acciones desplegadas a raíz de la intervención de Renault o de su filial Renault Environnement, de acuerdo con su vocación de medida del desempeño del Grupo. Por lo tanto, la incorporación de parte de los metales reciclados por los proveedores de chapa o de las piezas metálicas del Grupo no se contabiliza en el indicador (aunque contribuya muy significativamente al resultado) en cuando los proveedores en cuestión la realizan por iniciativa propia.

El valor del indicador se calcula a perímetro constante: cuando se incorporan al mismo nuevas actividades, se recalcula el valor de referencia (2016).

Las diversas contribuciones tomadas en cuenta se sintetizan en el cuadro siguiente.

CONTRIBUCIONES DEL GRUPO Y DE SU FILIAL RENAULT ENVIRONNEMENT

		Modo de contabilización para la valoración
MATERIALES		
Reciclaje de metales y plásticos en bucle cerrado, excepto residuos de producción metálicos (acero y aluminio)	Metales platinoides (platino, rodio, paladio procedentes de tubos de escape) y cobre procedente de los vehículos fuera de uso o de las fábricas del Grupo, reciclados por GAIA (1)	Volumen de negocio de reventa de estos materiales por GAIA
	Polipropileno reciclado vendido por GAIA al Grupo Renault o a sus proveedores del sector del automóvil	
Residuos de producción metálicos (acero y aluminio) generados por las fábricas del Grupo, aprovechados en el sector del automóvil	Residuos de producción metálicos de las fábricas Renault aprovechados en el sector automóvil (entre fábricas del Grupo o entre el Grupo y sus proveedores)	Valor de reventa en el mercado
PIEZAS DE AUTOMÓVILES		
Reparación de las baterías de vehículos eléctricos	Reparaciones realizadas en los talleres del Grupo: Centro Experto de Reparación de Baterías de Flins (CERBF) y Battery Repair Workshops (BRW) fuera de Francia	Valor neto contable (después de amortización) de las baterías reparadas
Segunda vida de las baterías o módulos	Reventa o alquiler para usos de segunda vida de baterías o módulos	Volumen de negocio de reventa o alquiler de baterías y módulos de segunda vida
Piezas y órganos de reutilización	Piezas reutilizadas revendidas a la red posventa Renault por las filiales GAIA e INDRA	Volumen de negocio
	Piezas reutilizadas revendidas por INDRA a través del sistema PRECIS (3), fuera de la red posventa Renault	Volumen de negocio (4)
	Piezas nuevas procedentes de existencias de fin de vida o de segunda opción aprovechadas por GAIA, fuera del sistema PRECIS	Volumen de negocio
Renovación - cambio estándar	Órganos mecánicos y componentes renovados (5) por Renault o sus subcontratistas	Volumen de negocio

(1) Ver el apartado «Reciclar: desarrollar circuitos industriales, utilizar los materiales reciclados» del 2.2.2.3.B Recursos y economía circular.

(2) Ver el apartado «Nuevas áreas de actividad» del 2.2.2.2.D Medio ambiente y competitividad

(3) Ver el apartado «Reutilizar» del 2.2.2.3.B Recursos y economía circular.

(4) Por valor del porcentaje de participación de Renault Environnement en la sociedad Indra que ha desarrollado y explota el software PRECIS, es decir el 50 %. Ver también el apartado «Recuperar, separar, desmontar, orientar» de la sección 2.2.2.3.B Recursos y economía circular.

(5) Ver el apartado «Renovar» del 2.2.2.3.B Recursos y economía circular.

2.5.3.2 Comentarios metodológicos sobre el cuadro «indicadores medioambientales de las plantas 2018»

La declaración de los indicadores medioambientales se ha llevado acabo conforme a las indicaciones del Protocolo de declaración medioambiental de los centros Renault 2018. Esta nota explicita las principales opciones metodológicas consideradas en dicho protocolo. El protocolo se puede solicitar al Departamento de Medio Ambiente de la Dirección HSE del Grupo.

Perímetro

El «perímetro» de los datos declarados incluye las filiales industriales (de carrocería, montaje, mecánica y fundición) y terciarias (de diseño de productos, diseño de procesos y de logística) incluidos en el perímetro de consolidación financiera del Grupo Renault.

Sin embargo, el perímetro de declaración medioambiental no incluye las plantas y filiales industriales siguientes:

- AVTOVAZ (Rusia) en cuyo capital ha adquirido Renault una participación mayoritaria al final de diciembre de 2016 y cuyo procedimiento de declaración medioambiental se halla en curso de elaboración;
- la planta Renault Deport de Viry-Châtillon que produce motores destinados exclusivamente a vehículos de competición (Fórmula 1).

No se contabilizan los impactos de los proveedores o tercero presentes en las plantas, con excepción de las plantas mencionadas en las anotaciones de la tabla «Indicadores medioambientales de las plantas 2018». Todos los impactos vinculados a la restauración del personal se incluyen en los datos de las plantas Renault.

Los datos de las plantas incorporadas al perímetro en el transcurso curso del año N se presentan a título informativo, y solo se consolidan con las del resto de las plantas a partir del año N+1.

Los datos de Gaïa se incluyen en los datos de las plantas donde Gaïa ejerce una actividad, excepto en el caso de las plantas de Choisy-le-Roi y Flins (Francia) donde los residuos de Gaïa se contabilizan aparte.

La actividad de producción de agua potable y la descarga de residuos Davidesti de la planta de Pitesti (Dacia) no están incluidas en el perímetro de declaración. No obstante, los datos se mencionan a título indicativo.

Procedimientos de control y de consolidación de los datos

Diversos especialistas de la Dirección de Salud, Seguridad y Medio Ambiente del Grupo realizan controles de coherencia de los datos de cada planta. Dichos controles incluyen la comparación con los datos de ejercicios anteriores y el análisis del impacto de los sucesos ocurridos en las plantas en el transcurso del año.

Los datos medioambientales presentados en el Documento de referencia también se someten a auditoría externa del organismo tercero independiente KPMG. Las conclusiones de sus trabajos se exponen en el informe contenido en el apartado 2.5.6.

Consumo de agua

El consumo de agua se expresa en miles de m^3.

Incluye los volúmenes de agua procedentes de bombeo (de aguas subterráneas o de superficie) y/o de acometidas de redes externas (agua potable, agua industrial). También se incluyen las aguas pluviales recuperadas (Giheung, Guyancourt, Flins).

Vertidos líquidos

Los datos de vertidos al agua se basan en mediciones de los efluentes después de su tratamiento en las instalaciones del Grupo y antes de su vertido al exterior de la planta. Los vertidos de ciertas fábricas se pueden someter a un tratamiento complementario en estaciones de depuración colectivas (ver código de estación).

La regla establecida por el Protocolo de declaración es cumplir la frecuencia de análisis de los vertidos impuesta por los requisitos normativos aplicables a las plantas de Renault.

La cantidad de MES representa el flujo de materias en suspensión vertidas y se expresa en toneladas al año.

La cantidad DCO (demanda química de oxígeno) representa la contaminación orgánica vertida. Esta cantidad se expresa en toneladas al año.

La cantidad Metox representa la suma de flujos de metales tóxicos vertidos, ponderados por un coeficiente de toxicidad. Esta cantidad, expresada en toneladas al año, se calcula como sigue:

Metox = 5 flujo (Ni + Cu) + 10 flujo (Pb + As) + 1 flujo (Cr + Zn) + 50 flujo (Hg + Cd).

Los datos solo tiene en cuenta los vertidos de metales, MES y DCO, cuya medida de concentración exige la normativa, así como la medida de caudal de los efluentes, como es el caso de las fábricas de Bursa (Turquía), Curitiba (Brasil), Moscú (Rusia), Santa Isabel de Córdoba (Argentina) y Casablanca (Marruecos) para las cuales se tienen en cuenta controles voluntarios, dada la importante contribución de estos vertidos a los impactos del Grupo.

Para las plantas que no están obligadas por la normativa a medir el flujo de contaminantes, ni son objeto controles voluntarios consolidados a nivel del Grupo, se incluye la mención «nc» en lugar del valor. Los vertidos de aguas residuales domésticas cuya medición y/o declaración no viene exigida por la normativa no se incluyen en el perímetro de declaración de vertidos al agua. Es el caso del 38 % de las plantas de fabricación (una de las cuales es objeto de declaración parcial) y del 71 % de las plantas de ingeniería, logística y terciario.

Los cálculos de los flujos correspondientes a las plantas de Moscú, Santa Isabel de Córdoba y Batilly (SOVAB), sujetas a requisitos normativos específicos, siguen una metodología específica.

Emisiones atmosféricas

Las emisiones atmosféricas de COV (compuestos orgánicos volátiles) contabilizadas son las emisiones procedentes de la aplicación de pintura a las carrocerías (fábricas de carrocería-montaje). No se tiene en cuenta la aplicación de pintura a los parachoques ni a las piezas y accesorios.

El indicador presentado corresponde a las toneladas de COV emitidas y a la ratio de las emisiones de COV por m^2 de superficie de vehículo pintada. El ratio consolidado para el Grupo corresponde al total de emisiones de COV generadas por las plantas de carrocería-montaje, dividido por el total de las superficies pintadas.

Las emisiones atmosféricas de SO_2 y NO_x contabilizadas representan las emisiones generadas por la combustión de las energías fósiles consumidas en las instalaciones de combustión fijas de todas las plantas, sin contar el transporte a la planta.

No se tienen en cuenta las emisiones correspondientes a los ensayos de motores, pues no son significativas para el SO_2 y son difícilmente estimables para los NO_x (no existe una metodología de evaluación fiable).

Los vertidos de gases de efecto invernadero (GEI) incluyen las emisiones de GEI directas e indirectas y se expresan en toneladas equivalente CO_2.

Las emisiones directas de GEI derivan del inventario de fuentes de GEI realizado en 2004 y actualizado en 2011. A raíz de este inventario, se ha modificado el Protocolo de declaración de Renault para reflejar mejor las emisiones totales del Grupo Renault y cumplir las preconizaciones del *Greenhouse Gas Protocol* (GHG Protocol) y del protocolo francés desarrollado por *Entreprises pour l'environnement.*

Se han contabilizado las emisiones procedentes de las fuentes siguientes:

- combustión de energías fósiles que entran en la planta, incluidas las transformadas por la planta para terceros;
- el llenado de fluidos refrigerantes de las instalaciones de aire acondicionado de los vehículos producidos por la fábrica. Solo se tiene en cuenta el llenado de HFC 134a. No se considera pertinente la declaración del HFO1234yf por la normativa francesa (el artículo R. 543-75 del Código del medio ambiente excluye este gas de entre los fluidos refrigerantes) y tiene un impacto desdeñable en las emisiones de GEI;
- la combustión de carburantes durante los ensayos de motores, cajas de cambios, vehículos en pista y bancos de rodillos;
- las carretillas alimentadas por GLP o propano;
- la combustión de carburante correspondiente a los vehículos de empresa de Renault (flota de taxis, lanzaderas, vehículos de servicio, maquinaria de mantenimiento, etc.);
- las fugas de líquidos refrigerantes de las instalaciones fijas de climatización de los locales y procesos con una carga nominal superior a 5 teq CO_2 (plantas de la Unión Europea solamente).

Estas emisiones representan más del 95 % de las emisiones directas de GEI del Grupo Renault.

Los fuentes de emisiones siguientes se han excluido del perímetro de declaración, porque las emisiones correspondientes se han considerado no significativas (menos del 1 % de las emisiones directas totales de GEI):

- climatización de los locales de la planta y los procesos de las plantas fuera de la Unión Europea;
- incineración de disolventes;
- ensayos de vehículos a la salida de cadena de montaje (ensayos en bancos de rodillos).

Por otra parte, no se ha podido evaluar cuantitativamente ciertas emisiones, que no se han incluido en el perímetro de declaración:

- emisiones correspondientes al transporte interno en la planta no detalladas anteriormente entre las emisiones contabilizadas (concretamente, la entrega por transportistas externos al Grupo Renault);
- emisiones fugitivas durante las operaciones de carga/ descarga de las cubas de líquidos refrigerantes utilizados para el llenado de las instalaciones de aire acondicionado de los vehículos;
- emisiones ligadas a las instalaciones de tipo «disyuntor SF_6».

Las emisiones indirectas de gases de efecto invernadero (GEI) corresponden a la electricidad, al vapor y al agua caliente comprados. Los factores de emisiones aplicados para la declaración 2018 son:

- para la electricidad, los publicados por la AIE (Agencia Internacional de la Energía) en su publicación CO_2 *Emissions from Fuel Combustion* 2018;
- para el vapor y el agua caliente, los calculados a partir de los datos transmitidos por los proveedores.

No se publican emisiones específicas ligadas a la actividad de fundición. Las emisiones correspondientes a la combustión de energía fósil en fundición sí que se tienen en cuenta.

Los factores de emisiones utilizados para el cálculo de las emisiones de SO_2, NO_x y GEH proceden del informe del inventario nacional OMINEA del CITEPA (actualizado en mayo de 2018), en coherencia con las preconizaciones del Grupo de expertos Intergubernamental sobre la Evolución del Clima (GIEC).

El factor de emisión de las instalaciones fijas de combustión de gas natural con quemador bajo en NO_x procede de un cálculo realizado en 2011 basado en un estudio interno sobre una muestra del 88 % de las plantas del perímetro equipadas con quemadores bajos en NO_x. El factor obtenido por ese procedimiento (0,0266 kg/MWh PCI) es una media de los factores obtenidos en cada planta ponderados por la potencia de las instalaciones.

Residuos

Los residuos contabilizados son los residuos que salen del perímetro geográfico de la planta y las cantidades se expresan en toneladas.

Los residuos contabilizados se reparten entre residuos peligrosos (RP), residuos no peligrosos (RNP) y los escombros.

Para facilitar la legibilidad, los residuos no peligrosos se clasifican en dos categorías:

- los residuos metálicos procedentes del proceso de producción (recortes de chapas, virutas de mecanizado, etc.);
- los residuos no metálicos (residuos banales en mezcla por ejemplo).

Los escombros generados en las plantas de Renault solo se incluyen en el perímetro de declaración si las cláusulas contractuales estipulan que el contratista que ejecuta las obras no se hace cargo de dichos escombros.

Consumo de energía

La energía consumida corresponde a la cantidad de gas, fuelóleo, GLP (excepto vehículos), biomasa, vapor, agua caliente y electricidad consumida en el perímetro de las plantas en MWh PCI (Poder Calorífico Inferior). En cambio, el dato indicado no incluye el propano utilizado por las carretillas ni el carburante consumido por la planta (ensayos de motores o cajas de cambio, vehículos de empresa).

No se tiene en cuenta la energía (primaria o transformada) suministrada a terceros. Los indicadores de consumo de energía persiguen reflejar el rendimiento energético de los procesos de fabricación de Renault.

Los PCI son acordes con el informe de inventario nacional OMINEA del CITEPA (actualizado en mayo de 2018) y con el decreto del 31 de octubre de 2012 relativo a la verificación y certificación de las emisiones generadas en el marco del sistema de comercio de derechos de emisión de emisión de gases de efecto invernadero, con excepción del PCI del gas natural de las fábricas españolas (inventario nacional español de emisiones de gases de efecto invernadero 1990-2011). Los PCI son acordes con las emisiones declaradas en el marco del sistema europeo de comercio de derechos de emisión de emisión de gases de efecto invernadero.

2.5.3.3 Indicadores medioambientales de las plantas 2018 [1]

			Vertidos líquidos				Emisiones atmosféricas							Residuos, excepto escombros [14]						Energía
Nombre de la planta	Producción de vehículos	Abast. ext. en agua en miles de m^3	Estación de tratamiento	MES en toneladas	DCO en toneladas	METOX en toneladas	Total GEI en teq CO_2	De los cuales GEI directos	De los cuales GEI indirectos	COV en g/m^2	COV en toneladas	SO_2 en toneladas	NO_x en toneladas	Total RNP en toneladas	de los cuales RNP no metálicos en toneladas	de los cuales RNP metálicos en toneladas	TOTAL RP en toneladas	Residuos de fundición en toneladas	Cuota de residuos reciclados (excepto escombros y fundición)	Consumo de energía en MWh PCI
PLANTAS DE PRODUCCIÓN																				
FÁBRICAS DE CARROCERÍA-MONTAJE																				
Batilly (SOVAB) [2, 15]	142.617	273,0	PB	1,4	10,5	0,1	36.170	32.445	3.725	35,8	813	0,30	30,69	3.505	3.067	438	2.063	nc	70, 6%	222.899
Casablanca (SOMACA) [13]	83.429	141,5	PU	122,8	157,6	2,6	25.742	8.284	17.458	66,1	523	0,27	7,36	6.093	5.717	376	568	nc	84,1 %	59.731
Córdoba Santa Isabel [11]	45.220	275,4	PU	5,4	8,9	0,1	26.000	10.672	15.328	57,8	265	0,08	8,64	14.548	10.205	4.343	729	nc	85,5 %	80.728
Dieppe	7.237	18,3	U	nc	nc	nc	4.520	4.039	481	52,8	36	0,03	2,65	932	908	24	594	nc	66,9 %	27.903
Douai [6, 15]	119.650	626,6	PB	4,8	23,1	0,4	41.747	36.427	5.320	28,0	382	0,44	35,09	39.780	4.129	35.651	1.907	nc	92, 5%	266.196
Flins [7, 15]	196.043	950,8	PB	28,2	86,3	1,5	62.617	56.858	5.759	31,7	575	0,49	36,85	50.740	7.044	43.696	1.832	nc	93,1 %	324.937
Maubeuge [15]	158.506	256,2	PB	0,8	4,0	0,1	30.949	27.263	3.686	34,0	585	0,24	24,93	35.156	2.616	32.540	1.431	nc	96,3 %	195.258
Envigado (Sofasa)	69.253	154,9	PU	4,9	60,8	0,3	9.964	6.006	3.958	60,2	415	0,03	2,80	8.324	7.829	495	300	nc	93,1 %	35.948
Moscú	97.738	338,0	PU	20,6	83,7	0,4	45.594	19.844	25.750	63,9	671	0,48	24,74	8.169	7.472	697	1.325	nc	70,8 %	182.238
Novo Mesto [15]	209.365	260,4	PU	1,2	59,9	0,0	38.844	17.769	21.075	26,6	464	0,16	14,97	36.884	3.743	33.141	2.158	nc	90,4 %	163.458
Palencia [8, 15]	257.036	440,7	PB	1,2	19,1	0,5	49.913	29.575	20.338	25,3	707	0,31	30,50	41.569	5.516	36.053	2.214	nc	98,4 %	223.037
Sandouville [10, 16]	126.227	346,3	PB	2,0	12,2	0,1	37.247	31.980	5.267	37,8	700	0,27	29,42	34.834	3.298	31.536	3.209	nc	90,9 %	267.064
Valladolid Carrocería [15]		156,7	PU	1,2	9,1	0,1	23.038	11.223	11.815	nc	nc	0,10	11,62	67.147	1.504	65.643	690	nc	99,9 %	101.867
Valladolid Montaje [15]	235.052	505,3	PU	3,2	31,0	0,5	57.552	35.276	22.276	26,4	601	0,31	36,68	5.836	5.288	548	2.298	nc	97,7 %	254.627
Tánger	318.653	350,1	PU	nc	nc	nc	6.034	6.034	0	23,3	775	0,17	4,67	72.239	13.438	58.801	4.498	nc	90,8 %	245.059
FÁBRICAS DE MECÁNICO																				
Villeurbanne		20,4	U	nc	nc	nc	2.396	1.854	542	nc	nc	0,02	1,92	2.536	193	2.343	47	nc	97,7 %	19.233
Cacia		88,3	PB	18,3	38,8	0,0	21.163	2.371	18.791	nc	nc	0,02	1,00	9.242	1.159	8.083	1.425	nc	88,1 %	74.574
Choisy-le-Roi [5]		15,9	PU	3,9	8,3	0,0	1.347	1.197	150	nc	nc	0,01	1,17	2.583	450	2.133	104	nc	93,3 %	8.265
Cléon [15]		1.207,0	PU	11,1	276,8	0,4	35.957	20.532	15.424	nc	nc	0,15	17,48	40.989	8.132	32.857	8.658	3.203	87,4 %	378.642
Le Mans [15]		2.245,0	P	53,5	71,8	0,3	29.220	19.613	9.607	nc	nc	0,19	12,48	41.965	20.941	21.024	1.558	21.317	95,6 %	266.691
Los Andes		26,8	U	nc	nc	nc	9.544	1.713	7.832	nc	nc	0,02	1,63	3.243	714	2.529	1.044	nc	69,8 %	25.387
Ruitz (STA)		21,3	U	1,8	2,6	0,0	5.657	4.243	1.415	nc	nc	0,04	4,04	2.047	274	1.773	764	nc	71,8 %	45.721
Sevilla		102,8	PU	1,0	46,2	0,0	25.113	5.970	19.144	nc	nc	0,05	5,46	9.600	621	8.979	1.598	nc	92,7 %	103.175
Valladolid Motores [15]		150,5	PU	1,2	11,6	0,2	57.203	14.512	42.691	nc	nc	0,11	12,86	24.182	4.110	20.072	5.799	116	86,4 %	233.206
FÁBRICAS MIXTAS																				
Bursa [3]	336.555	595,8	PBU	57,0	204,1	1,5	107.310	32.818	74.492	33,8	1.135	0,29	28,94	66.876	11.461	55.415	2.558	nc	93,7 %	312.329
Busán (RSM) [4,16]	215.809	477,9	PBU	0,7	9,0	0,8	98.072	38.342	59.729	22,7	514	0,26	25,22	32.470	7.522	24.948	1.773	829	96,4 %	254.737
Curitiba Complejo Ayrton Senna	300.863	495,1	PU	0,5	394,3	1,6	24.201	24.163	39	42,7	1.256	0,19	21,98	59.726	18.420	41.306	3.727	711	93,5 %	236.139
Dacia Automóvil [9, 15]	335.261	1.315,8	PU	111,9	563,0	0,3	176.507	76.977	99.529	35,5	1.327	0,61	52,74	158.710	13.053	145.657	7.055	1.026	95,3 %	638.780

			Vertidos líquidos					Emisiones atmosféricas						Residuos, excepto escombros [14]						Energía
Nombre de la planta	**Producción de vehículos**	**Abast. ext. en agua** *en miles de* m^3	**Estación de tratamiento**	**MES** *en toneladas*	**DCO** *en toneladas*	**METOX** *en toneladas*	**Total GEI** *en teq* CO_2	**De los cuales GEI directos**	**De los cuales GEI indirectos**	**COV** *en* g/m^2	**COV** *en toneladas*	**SO_2** *en toneladas*	**NO_x** *en toneladas*	**Total RNP** *en toneladas*	**de los cuales RNP no metálicos** *en toneladas*	**de los cuales RNP metálicos** *en toneladas*	**TOTAL RP** *en toneladas*	**Residuos de fundición** *en toneladas*	**Cuota de residuos reciclados** *(excepto escombros y fundición)*	**Consumo de energía** *en MWh PCI*
FUNDICIONES																				
Córdoba Fundición Aluminio		9,7	U	nc	nc	nc	4.148	2.431	1.718	nc	nc	0,02	2,51	336	9	327	2.566	279	1,9 %	16.181
Fonderie de Bretagne		84,9	PU	0,5	0,5	0,0	7.606	3.929	3.678	nc	nc	0,03	3,66	12.191	8.018	4.173	254	10.801	71,9 %	88.219
Tandil		10,7	U	nc	nc	nc	4.273	1.071	3.202	nc	nc	0,01	1,08	1.843	1.211	632	829	2.142	51,7 %	13.516
TOTAL	**3.254.514**	**11.962**		**459,0**	**2.193,1**	**11,9**	**1.105.649**	**585.430**	**520.219**	**34,0**	**11.745,8**	**5,7**	**495,8**	**894.293**	**178.060**	**716.233**	**65.575**	**40.424**	**92,6 %**	**5.365.745**
PLANTAS DE INGENIERÍA, LOGÍSTICA Y TERCIARIO																				
Aubevoye		31,8	U	nc	nc	nc	14.941	14.158	784	nc	nc	0,02	1,21	1.829	328	1.502	84	nc	90,9 %	27.672
Boulogne (Sede y otras entidades)		36,4	U	nc	nc	nc	5.592	4.653	939	nc	nc	0,02	2,64	565	544	21	14	nc	33,3 %	30.187
Cergy-Pontoise		6,3	U	nc	nc	nc	3.812	167	3.645	nc	nc	0,00	0,03	2.588	2.408	180	44	nc	87,5 %	18.738
Dacia centro de logística CKD		9,2	U	nc	nc	nc	3.600	2.736	864	nc	nc	0,01	0,79	2.244	2.172	72	-	nc	91,9 %	10.971
Giheung (RSM)		51,0	B	nc	nc	nc	12.499	2.979	9.520	nc	nc	0,01	0,72	912	330	582	465	nc	53,3 %	25.377
Grand-Couronne		6,7	U	nc	nc	nc	1.527	1.409	118	nc	nc	0,01	0,46	1.028	944	84	5	nc	58,8 %	7.003
Guyancourt		265,4	U	nc	nc	nc	21.239	17.214	4.026	nc	nc	0,11	6,20	2.648	2.109	539	282	nc	57,5 %	134.783
Heudebouville (Renault Tech)		1,2	U	nc	nc	nc	229	188	41	nc	nc	0,00	0,15	177	86	91	5	nc	66,7 %	1.464
Lardy		122,9	U	128,3	219,2	0,1	20.055	16.441	3.614	nc	nc	0,10	4,53	585	446	139	460	nc	66,9 %	116.137
Saint-André-de-l'Eure		4,6	U	nc	nc	nc	1.429	1.297	132	nc	nc	0,02	0,54	1.664	1.664	-	39	nc	69,1 %	8.086
Titu		61,0	U	nc	nc	nc	13.258	7.735	5.524	nc	nc	0,02	0,82	781	315	466	71	nc	82,3 %	25.788
Valladolid Servicios Centrales		39,6	U	0,2	2,0	0,0	7.436	4.299	3.137	nc	nc	0,05	2,47	468	466	2	88	nc	97,5 %	24.081
Villeroy (DLPA)		7,2	U	nc	nc	nc	2.449	2.209	240	nc	nc	0,02	1,02	3.014	2.576	438	65	nc	90,7 %	15.118
Villiers-Saint-Frédéric		10,0	U	nc	nc	nc	2.996	2.431	565	nc	nc	0,01	0,65	388	271	117	66	nc	73,9 %	17.598
TOTAL		**653,36**		**128,45**	**221,2**	**0,1**	**111.062**	**77.915**	**33.147**	**NC**	**NC**	**0,42**	**22,24**	**18.892**	**14.659**	**4.233**	**1.689**	**NC**	**76,3 %**	**463.003**
TOTAL GRUPO 2018 [17][√]	**3.254.514**	**12.615**		**587,4**	**2.414,4**	**12,0**	**1.216.711**	**663.344**	**553.366**	**34,0**	**11.746**	**6,1**	**518,0**	**913.185**	**192.719**	**720.465**	**67.265**	**40.424**	**92,2 %**	**5.828.748**
TOTAL GRUPO 2017 [12]	**3.321.901**	**13.638**		**566,3**	**2.000,8**	**10,8**	**1.284.969**	**674.960**	**610.009**	**34,9**	**12.336**	**6,8**	**541,0**	**936.035**	**159.944**	**776.092**	**65.097**	**37.979**	**92,7 %**	**5.914.237**
LAS PLANTAS FUERA DEL PERÍMETRO DE CERTIFICACIÓN, A TÍTULO INDICATIVO:																				
Dacia Productor de agua potable		248,3	U	3,4	0,4	0,00	375	68	307	nc	nc	0,04	0,00	nc	nc	nc	nc	nc	nc	1.336
Dacia Vertedero Davidesti		0,1	PB	0,1	0,3	0,00	14	0,00	14	nc	nc	0,00	0,00	nc	nc	nc	nc	nc	nc	40
Flins (DLPA)				Incluidos en la planta de Flins			260	257	3	nc	nc	0,00	0,00	5.477	3.283	2.194	181	nc	90 %	41.561
Voisins-le- Bretonneux (TEI)		2,1	U	nc	nc	nc	792	792	0	nc	nc	0,00	0,00	8	8	0	0	nc	100 %	15.139

		Vertidos líquidos					Emisiones atmosféricas						Residuos, excepto escombros [14]					Energía
Nombre de la planta	**Producción de vehículos**	**Abast. ext. en agua** *en miles de* m^3	**Estación de tratamiento**	**MES** *en toneladas*	**DCO** *en toneladas*	**METOX** *en toneladas*	**Total GEI** *en teq* CO_2	**De los cuales GEI directos**	**De los cuales GEI indirectos**	**COV** *en* g/m^2	**COV** *en toneladas*	**SO_2** *en toneladas*	**NO_x** *en toneladas*	**Total RNP** *en toneladas*	**de los cuales RNP no metálicos** *en toneladas*	**de los cuales RNP metálicos** *en toneladas*	**TOTAL RP** *en toneladas*	**Residuos de fundición** *en toneladas*	**Cuota de residuos reciclados** *(excepto escombros y fundición)*	**Consumo de energía** *en MWh PCI*

nc: no considerado (ver comentarios metodológicos)

nd: no disponible

Códigos estación (medios de tratamiento de vertidos líquidos): P: físico-química, B: biológica, U: urbana

MES: materias en suspensión

DCO: demanda química de oxígeno

Metox: suma del flujo de metales al cual se aplican coeficientes de toxicidad (arsénico 10, cadmio 50, cobre 5, mercurio 50, níquel 5, plomo 10, zinc 1, cromo 1)

GEI: gases de efecto invernadero (emisiones directas e indirectas)

COV: compuestos orgánicos volátiles

RNP: residuos no peligrosos

RP: residuos peligrosos

(1) El perímetro de contabilización de los indicadores y las opciones metodológicas correspondientes se detallan en los comentarios metodológicos en el apartado 2.5.3.2.

(2) Los vertidos líquidos de la fábrica de Batilly (SOVAB) incluyen los vertidos líquidos del parque industrial de proveedores (PIP) y de la Compañía de flete y transporte (CAT) así como los residuos del PIP.

(3) El consumo de agua de la fábrica de Bursa incluye la del parque industrial de proveedores (PIP).

(4) No se incluyen los impactos correspondientes al Centro de Alojamiento (Welfare Center) de la planta de Busán.

(5) Para Choisy-le-Roi, se excluyen los residuos de la sociedad Gaïa.

(6) Los vertidos líquidos de la fábrica de Douai incluyen los vertidos líquidos del parque industrial de proveedores (PIP) y todos los impactos del centro de reparto y expedición (CLE).

(7) El consumo de agua de la fábrica de Flins incluye el del centro de distribución de piezas de recambio (CDPR). Los impactos medioambientales de la sociedad Gaïa también se incluyen en el perímetro de declaración de la fábrica con excepción de los residuos.

(8) El consumo de agua de la fábrica de Palencia incluye el del parque industrial de proveedores (PIP).

(9) Los vertidos líquidos de la fábrica de Pitesti (Dacia) incluyen los vertidos líquidos del parque industrial de proveedores (PIP).

(10) El consumo de agua y los vertidos líquidos de la planta de Sandouville incluyen los del parque industrial de proveedores (PIP), pero se excluyen los residuos del PIP.

(11) Los vertidos líquidos de la fábrica de Santa Isabel Córdoba incluyen los vertidos líquidos de la Compañía de flete y transporte (CAT), del centro de reparto y expedición (CLE) y de los servicios de piezas y accesorios (DLPA) e iLN (centro de logística).

(12) Los impactos totales del año anterior se mencionan a título indicativo y se refieren al perímetro de declaración del año en cuestión.

(13) Los vertidos líquidos de la fábrica de Casablanca (SOMACA) incluyen los de un complejo industrial limítrofe a la planta que no es explotado por Renault.

(14) Desde el ejercicio 2013, los residuos declarados excluyen los escombros, cuyos tonelajes no tienen correlación directa con la actividad. Debido a esta modificación metodológica, los datos 2013 y ulteriores no son directamente comparables con los datos publicados en ejercicios anteriores. Ver en el capítulo 2.2.2.3.B una comparación a perímetro de contabilización equivalente.

(15) Planta sujeta al sistema europeo de comercio de derechos de emisión de emisiones de gases de efecto invernadero (EU-ETS).

(16) Planta sujeta al sistema surcoreano de comercio de derechos de emisión de emisiones de gases de efecto invernadero (KETS).

(17) En el perímetro de declaración medioambiental, 20 plantas están sujetas a epígrafes ICPE (Instalaciones Clasificadas para la Protección del Medio Ambiente), 18 en régimen de autorización, 1 en régimen de declaración y 1 en régimen de registro. Son aplicables al Grupo los epígrafes ICPE correspondientes a su actividad (estampación, tratamiento de superficie, pintura, fundición, banco de pruebas…) y los epígrafes correspondientes a servicios instalados en la planta (torre de aero-refrigeración, sala de calderas, climatización…) y al almacenamiento.

(√)Indicadores comprobados por el organismo tercero independiente KPMG con un nivel de aseguramiento razonable para el ejercicio 2018 (excepto COV en g/m^2 *y residuos de fundición).*

2.5.3.4 Indicadores medioambientales de Renault Retail Group (RRG)

	Francia	Europa sin Francia	Principales medidas de gestión y de reducción de impactos
Número de centros [4]	47	36	
Tasa de cobertura de la declaración	100 %	100 %	Todos los centros se declaran conforme al protocolo. Dos centros salen del perímetro: Aviñón, vendido en junio de 2018, y Slough, vendido en febrero de 2018.
Residuos *(toneladas)*	11.752	3.998 [2]	4 prestatarios acreditados en Francia.
de los cuales, peligrosos	*3.070*	*1.580*	Sensibilización de los compañeros a las prácticas de separación.
de los cuales, no peligrosos	*8.682* [2]	*2.418* [2]	
Consumo de energía *(MWh PCI)*	110.864	57.996 [3]	RRG trabaja con Alertéo para mejorar el control del consumo energético: 42 plantas vigiladas, seguimiento del consumo y de las anomalías en el perímetro de Francia. Seguimiento del consumo a través de las facturas para Europa excepto Francia.
Emissiones de gases de efecto invernadero *(teq CO_2)*	16.284	15.102	Plan de control del consumo energético.
del cual, correspondiente a la combustión	*13.938*	*6.216*	
del cual, correspondiente a la electricidad consumida	*2.250*	*8.886*	
del cual, correspondiente a los gases refrigerantes	*96*	*No disponible*	
Emisiones de COV *(kg)*	58.714	No disponible	Se ha mejorado la fiabilidad del método de cálculo.
Consumo de agua *(m^3)*	134.257	136.176	Seguimiento del consumo y de las anomalías con Alertéo en el perímetro de Francia. Seguimiento del consumo a través de las facturas en el perímetro de Europa excepto Francia.
Suelos y aguas subterráneas			Extracción o neutralización de las cubas de pared simple soterradas. Equipos de prevención (balsas de retención, cubas de doble pared o aéreas). 29 plantas descontaminadas entre 2003 y fin 2018.

(1) Un centro incluye uno o varios edificios locales de venta y de mantenimiento de vehículos.

(2) Para algunas plantas, las cifras incluyen estimaciones basadas en la actividad.

(3) Cifra que incluye una sobrevaloración del consumo de gas para algunas de las plantas de Reino Unido (que representan alrededor del 10 % del consumo total del país), debido al poder calorífico medio utilizado.

(4) Reglas de entrada y salida del perímetro de declaración: las plantas de nueva adquisición se incluyen en el perímetro de declaración a partir del segundo ejercicio concreto pasado bajo el control operativo de RRG. Las plantas que salen del perímetro operativo de RRG se toman en cuenta en cuenta en la declaración hasta su fecha de cesión si esta es posterior al 30 de junio.

2.5.3.5 Indicadores medioambientales de los productos

CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES DE LOS VEHÍCULOS PARTICULARES MÁS VENDIDOS EN EUROPA (28 PAÍSES) AL FINAL DE 2018

		Versión más vendida					Versión menos emisora de CO_2				
Modelo	**Carburante**	**Norma de descontaminación**	**Ruido exterior** (dBA)	**Motor**	**Consumo NEDC*** (L/100 km)	**Emisiones de CO_2** (g/km)	**Norma de descontaminación**	**Ruido exterior** (dBA)	**Motor**	**Consumo NEDC*** (L/100 km)	**Emisiones de CO_2** (g/km)
MARCA Renault											
TWINGO III	E	Euro 6	71,9	Sce 70	5,0	112	Euro 6	71,4	Sce 70 S y S	4,2	95
ZOE	VE	NC	70,2	R240	NC	0	NC	70,2	R240	NC	0
	D	Euro 6	72,3	dCi 75	3,3	85	Euro 6	72,3	dCi 90	3,2	82
	E	Euro 6	72,8	Energy TCe 90	4,9	113	Euro 6	72,8	Energy TCe 90	4,2	94
CLIO IV	GPL	Euro 6	72,8	Energy TCe 90	6,9	109	Euro 6	72,8	Energy TCe 90	6,2	98
	D	Euro 6	71,0	dCi 90	3,7	95	Euro 6	71,0	dCi 90	3,7	95
CAPTUR	E	Euro 6	71,5	Energy TCe 90	5,1	113	Euro 6	71,5	Energy TCe 90	5,1	113
	D	Euro 6	72,0	dCi 90	3,7	95	Euro 6	70,6	dCi 110	3,4	86
MEGANE IV	E	Euro 6	69,8	Energy TCe 130	5,3	119	Euro 6	66,0	Energy TCe 140	5,2	117
	D	Euro 6	72,5	Energy dCi 110	3,9	100	Euro 6	71,1	Energy dCi 110 Hibrid Asist	3,6	94
SCENIC IV	E	Euro 6	69,0	Energy TCe 130	5,4	122	Euro 6	68	Energy TCe 130	5,4	129
	D	Euro 6	72,9	Energy dCi 110	3,8	99	Euro 6	72,9	Energy dCi 110	3,8	99
KADJAR	E	Euro 6	73,3	Energy TCe 130	5,6	126	Euro 6	73,3	Energy TCe 130	5,6	126
	D	Euro 6	69,2	Energy dCi 130 EDC	4,5	118	Euro 6	70,6	Energy dCi 110	3,6	95
TALISMAN	E	Euro 6	68,0	Energy TCe 150 EDC	6,0	135	Euro 6	68,0	Energy TCe 150 EDC	5,6	127
	D	Euro 6	69,8	Energy dCi 160 EDC	4,6	120	Euro 6	70,3	Energy dCi 130	4,4	116
ESPACE V	E	Euro 6	67,0	Energy TCe 200 EDC	6,8	152	Euro 6	70,1	Energy TCe 200 EDC	6,2	140
	D	Euro 6	72,2	Energy dCi 90	4,3	112	Euro 6	72,2	Energy dCi 90	4,3	112
KANGOO II	E	Euro 6	71,1	Energy TCe 115	6,2	140	Euro 6	71,1	Energy TCe 115	6,2	140
KOLEOS II	D	Euro 6	69,0	Energy dCi 180	5,9	156	Euro 6	68,0	Energy dCi 120	4,6	120
TRAFIC	D	Euro 6	73,9	Energy dCi 125	5,6	145	Euro 6	73,9	Energy dCi 125	5,6	145
MASTER	D	Euro 6	73,8	Energy dCi 145	6,6	173	Euro 6	69,7	Energy dCi 170	6,3	163
MARCA DACIA											
SANDERO II	D	Euro 6	74,7	dCi 90	3,8	98	Euro 6	73,8	dCi 75	3,5	90
	E	Euro 6	74,0	Sce 75	5,1	115	Euro 6	74,0	Tce 90	4,9	109
	GPL	Euro 6	74,0	Tce 90	6,2	98	Euro 6	74,0	Tce 90	6,2	98
LOGAN II	D	Euro 6	73,8	dCi 90	3,6	93	Euro 6	73,8	dCi 90	3,5	90
	E	Euro 6	69,0	Tce 90	5,4	120	Euro 6	74,0	Tce 90	4,9	109
	GPL	Euro 6	74,0	Tce 90	6,2	98	Euro 6	74,0	Tce 90	6,2	98
DUSTER II	D	Euro 6	75,0	dCi 90	4,4	115	Euro 6	74,5	dCi 90	4,4	115
	E	Euro 6	73,8	Sce 115	6,5	149	Euro 6	71,4	Sce 125	6,1	138
LODGY	D	Euro 6	73,9	dCi 110	4,0	105	Euro 6	73,5	dCi 90	4,0	103
	E	Euro 6	72,3	Sce 100	5,6	128	Euro 6	72,3	Tce 115	5,5	124
DOKKER	D	Euro 6	73,2	dCi 90	4,2	108	Euro 6	73,2	dCi 75	4,1	108
	E	Euro 6	74,0	Sce 100	6,2	140	Euro 6	72,3	Tce 115	5,7	130

E: gasolina
D: diésel
NC: no considerado
VE: vehículo eléctrico
* *Para los vehículos homologados conforme al nuevo procedimiento WLTP, las emisiones de CO_2 y el consumo se recalculan en equivalente NEDC según el procedimiento de correlación desarrollado por la Comisión Europea («NEDC back-translation»).*

2.5.3.6 Tabla de correspondencia TCFD

En junio de 2017, la *Task-Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD) ha publicado sus recomendaciones sobre la información relativa al cambio climático que deben publicar las empresas.

La tabla de correspondencia siguiente permite identificar las acciones desarrolladas por el Grupo con respecto a estas recomendaciones. Además de a la información publicada en el Documento de referencia, esta tabla remite asimismo a las respuestas del Grupo al cuestionario CDP *Climate Change*, que desde 2018 toma en cuenta las los recomendaciones de la TCFD. Las respuestas del Grupo son públicas y se pueden consultar en la web www.cdp.net.

Temática		Recomendaciones de la TCFD	Grupo Renault
Gobernanza	Describa la gobernanza de la organización referente a los riesgos y oportunidades relativos al clima.	**a/** Describir la supervisión de los riesgos y oportunidades relativos al clima ejercida por el Consejo de Administración.	DR: 1.5.1.3, 1.6.1, 2.1.7, 2.2.2.3.A CDP: C1
		b/ Describir el papel de la dirección en la evaluación y la gestión de los riesgos y oportunidades relativos al clima.	DR: 1.5.1.3, 1.6.1, 2.1.7, 2.2.2.3.A CDP: C2
Estrategia	Describir los impactos existentes y potenciales de los riesgos y oportunidades relativos al clima sobre las actividades de la organización, y su estrategia y su planificación financiera, en la medida en que la información sea pertinente.	**a/** Describir los riesgos y oportunidades relativos al clima que la empresa ha identificado a corto, medio y largo plazo.	DR: 2.2.2.3.A CDP: C2, C3
		b/ Describir los impactos de los riesgos y oportunidades relativos al clima en las actividades de la organización, su estrategia y su planificación financiera.	DR: 2.2.2.3.A CDP: C2
		c/ Describir la resiliencia de la estrategia de la organización, tomando en consideración diversas hipótesis relativas al clima, incluida una hipótesis a 2 °C o menos.	DR: 2.2.2.3.A CDP: C2, C3
Gestión de riesgos	Describir cómo identifica, evalúa y gestiona la organización los riesgos relativos al clima.	**a/** Describir los procesos de la organización para identificar y evaluar los riesgos relativos al clima.	DR: 1.6.1, 2.1.7, 2.2.2.3.A CDP: C2
		b/ Describir los procesos de la organización para gestionar los riesgos relativos al clima.	DR: 1.6.1, 2.1.7, 2.2.2.3.A CDP: C2
		c/ Describir se integran los procesos de identificación, evaluación y gestión de los riesgos relativos al clima en la gestión de riesgos de la organización.	DR: 1.6.1, 2.1.7, 2.2.2.3.A CDP: C2
Indicadores y objetivos	Describir los indicadores y objetivos utilizados para evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades relativos al clima, en la medida en que la información sea pertinente.	**a/** Describir los indicadores utilizados por la organización para evaluar los riesgos y oportunidades relativos al clima, en relación con su estrategia y su proceso de gestión de riesgos.	DR2018: 2.2.2.3.A CDP: C4
		b/ Publicar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 1, Alcance 2 y, si es pertinente, de Alcance 3, y los riesgos correspondientes.	DR2018: 2.2.2.3.A CDP: C6, C7
		c/ Describir los objetivos utilizados por la organización para gestionar los riesgos y oportunidades relativos al clima, y su desempeño con respecto a los objetivos.	DR: 2.2.2.3.A CDP: C4

2.5.4 Anexos corporativos

2.5.4.1 Comentarios metodológicos sobre las cifras clave de la declaración corporativa

La información recopilada en el marco de la declaración global de las acciones sociales corporativas procede de una red de corresponsales que cubre todos los países de implantación de Renault. Esta información incluye:

- las acciones derivadas de uno de los cinco compromisos del planteamiento RSC: diversidad, educación, medio ambiente, emprendimiento social, seguridad vial y «comunicación y otros» (que incluye la comunicación sobre la RSC, la ayuda humanitaria, la cultura, el deporte, la salud…);
- la asignación de una acción a uno de estos cinco ejes se realiza en función de su finalidad. Por ejemplo, la donación de un medio de transporte para contribuir al transporte escolar se clasifica como «educación»;
- las acciones derivadas del mecenazgo de Renault S.A.S (ver 2.5.4.2).

Las diversas acciones de RSC desarrolladas internamente para los empleados del Grupo Renault (sensibilización a la discapacidad, operaciones de seguridad vial, Mobilize days…) se tienen en cuenta en las inversiones corporativas.

En cambio, las donaciones en especie (donaciones y préstamos de vehículos concretamente) y la puesta a disposición de los empleados (coste horario) no se contabilizan como inversiones corporativas, salvo los 480 vehículos donados por la Dirección de RSC a los bomberos de Francia y valorados en 960.000 euros (2.000 euros por vehículo).

No se incluyen las numerosas visitas organizadas por las plantas. En 2018, 1.500 escolares y estudiantes visitaron la fábrica de Douai, y las plantas de Île-de-France (principalmente el Technocentre y Lardy) han recibido a más de 1.700 visitantes.

2.5.4.2 Organismos beneficiarios del apoyo de mecenazgo en 2018

Temática	Nombre
Movilidad Sostenible	FNSP Fédération nationale des sapeurs-pompiers
	WWF
	La Prévention Routière
	GRSP/IFRC Global Road Safety Partnership (International Federation of Red Cross)
Inclusión	Discapacidad internacional
	FFH
	Special Olympics
	ONU Mujeres
	Elles Bougent
	Femmes pour le Dire Femmes pour Agir
	Led By Her
	Action Tank Entreprise et Pauvreté
	Fondation HEC
	Nouvelle Cour
	Fonds Universcience
	Fondation Georges Besse
	La cravate solidaire
	Los Amat'cœurs

2.5.5 Calificaciones e índices extrafinancieros

El desarrollo de la Inversión Socialmente Responsable (ISR) engendra la necesidad de calificación extrafinanciera. Se trata de una evaluación de una empresa que no se basa únicamente en sus resultados económicos, sino también en su comportamiento respecto al medio ambiente, al respeto de los valores sociales, su compromiso social corporativo y su gobierno empresarial.

Cada ámbito de análisis da lugar a una evaluación según distintos criterios (transparencia, innovación, comunicación…) y se pondera para obtener una evaluación final. Esta sirve de referencia a los gestores de fondos y a los inversores que desean invertir en sociedades eficientes en materia de responsabilidad social. Algunas de estas agencias de calificación han desarrollado, las más de las veces en colaboración con proveedores de índices bursátiles, índices específicos que reúnen los valores mejor calificados en materia medioambiental, social y de gobernanza (ESG).

Cada año, las principales agencias de calificaciones extrafinancieras internacionales evalúan al Grupo Renault basándose en la información pública y declarativa.

Rendimiento extrafinanciero

El CDP (antiguamente *Carbon Disclosure Project*), fundado en 2000, ha recibido el mandato de un grupo de inversores institucionales de mejorar la comprensión del impacto de los retos climáticos en el valor de los activos gestionados por sus signatarios. El CDP es un organismo independiente sin ánimo de lucro que recopila y mantiene una base de datos importantes ligados al cambio climático del mundo.

Desde 2002, el CDP remite anualmente a las empresas una solicitud de información en formato único, relativa a sus emisiones de gases de efecto invernadero y su política de lucha contra el cambio climático. El CDP cubre concretamente a los miembros del FT500 (las 500 mayores empresas del mundo en términos de capitalización bursátil).

Resultados 2018: a partir de sus respuestas al cuestionario CDP *Climate Change*, disponibles en www.cdp.net, el Grupo Renault obtiene la calificación A-, que le permite mantenerse en la categoría de «*Liderazgo*».

ISS-Oekom es una de las principales agencias de calificación extra-financiera del mundo. Con 1.800 empleados, está presente en 13 países y analiza más de 20.000 empresas de todo el mundo.

Últimos resultados – enero de 2019: los resultados ESG del Grupo Renault han sido reconocidos con la categoría Prime. El Grupo ha obtenido la calificación 1/10 en medio ambiente, 2/10 en social y 5/10 en gobernanza (sobre una escala de 1 a 10, siendo 1 la mejor nota). Para obtener más información: www.isgovernance.com/esg/.

Sustainalytics es uno de los líderes mundiales de la investigación y el análisis medioambiental, social y de gobierno (ESG) vinculado la Inversión Socialmente Responsable (ISR). Esta agencia independiente

ofrece servicios de calificación extrafinanciera y de consultoría a los inversores institucionales y a los gestores de activos.

Últimos resultados – julio de 2018: el Grupo Renault ha obtenido la calificación de 78/100 en medio ambiente, 67/100 en social y 64/100 en gobierno empresarial. Se clasifica en 4ª posición (de un total de 44) de las empresas pertenecientes al sector del automóvil y la 2ª de las empresas del mismo tamaño en el sector del automóvil. Para saber más, visite www.sustainalytics.com.

MSCI es un proveedor líder de herramientas de ayuda a la decisión de inversión en todo el mundo. Las empresas se califican en una escala de AAA a CCC a la luz de las normas de referencia y de los resultados de sus homólogos en el sector. MSCI gestiona asimismo la serie de índices MSCI Global Sustainability Indexes, que agrupa a las empresas cuya calificación ESG MSCI es alta con respecto a sus homólogos en el sector en una región determinada.

Últimos resultados – agosto de 2018: el Grupo Renault vuelve a obtener un rendimiento de ESG global de A, y se clasifica en tercer lugar entre los grandes actores de la industria del automóvil. El Grupo Renault es un componente de la serie de índices MSCI Global Sustainability Indexes, que incluye el MSCI ACWI ESG Index, el MSCI World ESG Index, el MSCI EM ESG Index y el MSCI USA IMI ESG Index. Para saber más, visite www.msci.com

Vigeo Eiris es una agencia europea, experta en desafíos de ESG, que califica, analiza, revisa y asesora a las organizaciones a la luz de sus resultados, planteamientos y prácticas en relación con estas temáticas clave. Vigeo ofrece la elaboración de índices «éticos», como los índices Euronext-Vigeo, y el índice CAC gobernanza.

Últimos resultados – marzo de 2019: el Grupo Renault alcanza un desempeño calificado como robusto y mantiene una buena nota. Para saber más, visite www.vigeo-eiris.com

EcoVadis es una agencia francesa creada en Francia en 2008. Ha creado la primera plataforma colaborativa que permite a los grandes grupos evaluar el desempeño medioambiental de sus proveedores. Su metodología se basa en 21 criterios y 4 temas (medio ambiente, condiciones de trabajo equitativas, ética de los negocios y compras responsables). Cubre 190 sectores de actividad y 150 países.

Últimos resultados – septiembre de 2017: el Grupo Renault obtiene la categoría Oro con una calificación global de 70/100. Para saber más, visite www.ecovadis.com

Pertenencia a índices bursátiles socialmente responsables

Renault entra en la composición de los índices siguientes:

El Global Challenges Index, creado en 2007 por la agencia alemana Oekom Research, está formado por 50 empresas mundiales reconocidas por su acción para el desarrollo sostenible a través de sus productos y servicios, y sus iniciativas ligadas al desarrollo de sus actividades. A 8 de abril de 2019, el Grupo Renault sigue formando parte de ese índice.

La familia de índices MSCI global sustainability indexes series, que contiene el MSCI ACWI ESG Index, el MSCI World ESG Index, el MSCI EM ESG Index y el MSCI USA IMI ESG Index. El MSCI ACWI ESG Index cubre las sociedades de medianas y grandes capitalizaciones de 23 países de mercados desarrollados y 21 países de mercados emergentes. El MSCI World ESG Index cubre los sociedades las sociedades de medianas y grandes capitalizaciones de los mercados desarrollados. El MSCI EM ESG Index cubre las sociedades de medianas y grandes capitalizaciones. El MSCI USA IMI ESG Index cubre las sociedades estadounidenses de todos los rangos de capitalización.

Índices pertenecientes a la familia STOXX. Al 21 de marzo de 2019, Renault figura en el **índice STOXX Global ESG Impact** que incluye a 882 empresas. Renault también figura en el índice **STOXX Europe 600 ESG-X**, en **el índice STOXX Global Climate Awareness,** en **el índice STOXX Europe Climate Impacte**, y en el índice **STOXX Global Electric & Driving Technology.**

2.5.6 Informe de uno de los Auditores, designado organismo tercero independiente, sobre la declaración consolidada de rendimiento extrafinanciero contenida en el informe de gestión

Ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018

A los accionistas:

En nuestra calidad de auditor de su sociedad (en lo sucesivo la «entidad») designado organismo tercero independiente (OTI), acreditado por el COFRAC con el número 3-1049 [1], les presentamos nuestro informe sobre la declaración consolidada de rendimiento extrafinanciero relativa al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018 (en lo sucesivo la «Declaración»), presentada en el informe de gestión del grupo Renault conforme a las disposiciones legales y normativas de los artículos L. 225-102-1, R. 225-105 y R. 225-105-1 del código de comercio.

Responsabilidad de la entidad

1 Alcance de acreditación disponible en www.cofrac.fr

El Consejo de Administración tiene la responsabilidad de preparar una Declaración conforme a las disposiciones legales y normativas, que incluya una presentación del modelo de negocios, una descripción de los principales riesgos extrafinancieros, una presentación de las políticas aplicadas a la luz de estos riesgos así como de los resultados de dichas políticas, incluidos indicadores clave de desempeño.

La Declaración se ha elaborado aplicando los procedimientos de la entidad (en lo sucesivo las «Normas de referencia») cuyos elementos significativos se presentan en la Declaración y están disponibles en el domicilio social de la entidad previa petición.

Independencia y control de calidad

Tanto las disposiciones del artículo L. 822-11-3 del código de comercio como el código deontológico de la profesión definen nuestra independencia. Por otra parte, hemos instaurado un sistema de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados para garantizar el cumplimiento de las reglas deontológicas, la doctrina profesional y los textos legales y reglamentarios aplicables.

Responsabilidad del auditor designado OTI

Nuestra responsabilidad es formular, sobre la base de nuestros trabajos, una opinión motivada que exprese una conclusión de seguridad moderada sobre:

- el cumplimiento de la Declaración con las disposiciones del artículo R. 225-105 del código de comercio;
- la veracidad de la información proporcionada en virtud del 3° del punto I y del punto II del artículo R. 225.105 del código de comercio, a saber los resultados de las políticas, con la inclusión de indicadores clave de desempeño, y las acciones relativas a los principales riesgos, en lo sucesivo denominada la «Información».

Nuestra responsabilidad es expresar, a petición de la entidad y fuera del campo de acreditación, una conclusión de aseguramiento razonable sobre el hecho de que los datos seleccionados [1] por la entidad e identificada mediante el signo √ en el capítulo «Renault: una empresa responsable» del informe de gestión se han determinado, a todos los respectos significativos, de acuerdo con las Normas de referencia.

Por el contrario, no es nuestra responsabilidad pronunciarnos sobre:

- el cumplimiento por la entidad de las demás disposiciones legales y normativas aplicables, concretamente la referente al plan de vigilancia y de lucha contra la corrupción y la evasión fiscal;
- el cumplimiento de las normativas aplicables a los productos y servicios.

Índole y extensión de los trabajos

Hemos realizado nuestros trabajos descritos más adelante de acuerdo con las disposiciones de los artículos A. 225-1 y siguientes del código de comercio que determinan las modalidades de desarrollo de la misión del organismo tercero independiente, y conforme a la doctrina profesional de la *Compagnie nationale des commissaires aux comptes* relativa a esta intervención así como a la norma internacional ISAE 3000 - *Compromisos de aseguramiento distintos de las auditorías o revisiones de información financiera histórica*.

Hemos realizado trabajos que nos permiten valorar si la Declaración cumple las disposiciones legales y normativas y la veracidad de las Información:

- hemos tomado conocimiento de la actividad de todas las entidades incluidas en el perímetro de consolidación, de la exposición de los principales riesgos sociales y medioambientales ligados a dicha actividad, y de sus efectos con respecto al respeto de los derechos humanos y a la lucha contra la corrupción y la evasión fiscal, así como los de las políticas que de ella derivan y de sus resultados;
- hemos valorado el carácter adecuado de las Normas de Referencia a la luz de su pertinencia, exhaustividad, fiabilidad, neutralidad y comprensibilidad, tomando en consideración las buenas prácticas del sector, en su caso;
- hemos comprobado que la Declaración cubre cada categoría de información contemplada en el punto III del artículo L. 225-102-1 en materia social y medioambiental así como de respeto de los derechos humanos y de lucha contra la corrupción y la evasión fiscal;
- hemos comprobado que la Declaración incluye una explicación de las razones que justifican la ausencia de los datos requeridos por el 2º apartado del punto III del artículo L. 225-102-1;
- hemos comprobado que la Declaración presenta el modelo de negocio y los principales riesgos ligados a la actividad de todas las entidades comprendidas en el perímetro de consolidación, incluidos, cuando resulta pertinente y proporcionado, los riesgos creados por sus relaciones de negocios, sus productos o servicios, así como las políticas, acciones y resultados, con inclusión de indicadores clave de rendimiento;
- hemos comprobado, cuando son pertinentes a la luz de los principales riesgos o de las políticas expuestas, que la Declaración presenta los datos contemplados en el punto II del artículo R. 225-105;
- hemos valorado el proceso de selección y validación de los principales riesgos;
- hemos investigado la existencia de procedimientos de control interno y de gestión de riesgos implantados por la entidad;
- hemos valorado la coherencia de los resultados y los indicadores clave de desempeño elegidos a la luz de los principales riesgos y políticas expuestos;
- hemos comprobado que la Declaración cubre el perímetro consolidado, a saber todas las entidades incluidas en el perímetro de consolidación de acuerdo con el artículo L. 233-16, con las limitaciones especificadas en la propia Declaración;
- hemos valorado el proceso de recopilación implantado por la entidad, en lo referente a la exhaustividad y veracidad de la información;

---

1 ***Aseguramiento razonable***
Indicadores medioambientales de las plantas industriales: Consumo de agua externa, Consumo total de energía, Emisiones totales de gases de efecto invernadero (alcances 1 y 2), Tonelaje de residuos excepto escombros y residuos de fundición, cuota de residuos reciclados (excepto escombros y residuos de fundición), Emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV), Vertidos líquidos: Materias en suspensión (MES), Demanda química de oxígeno (DCO), Metales tóxicos (METOX), Emisiones de SO_2, Emisiones de NO_X.

- hemos aplicado, para los indicadores clave de desempeño y demás resultados cuantitativos [1] que hemos considerado más importantes:
  - procedimientos analíticos consistentes en comprobar la correcta consolidación de los datos recopilados, así como la coherencia de sus evoluciones;
  - pruebas de detalle basadas en sondeos, consistentes en comprobar la correcta aplicación de las definiciones y procedimientos y a cotejar los datos de los documentos justificantes. Hemos realizado estos trabajos sobre una selección de entidades contribuyentes, [2] y hemos cubierto entre un 18 % y un 79 % de los datos consolidados de los indicadores clave de desempeño y de los resultados seleccionados para dichas pruebas;
- hemos consultado las fuentes documentales y realizado entrevistas para corroborar la información cualitativa (acciones y resultados) que hemos considerado más importante [3];
- hemos valorado la coherencia de toda la Declaración con nuestro conocimiento de todas las entidades incluidas en el perímetro de consolidación.

Estimamos que los trabajos que hemos realizado ejerciendo nuestro juicio profesional nos permiten formular una conclusión de aseguramiento moderado, un aseguramiento de nivel superior habría requerido trabajos de comprobación más extensos.

Medios y recursos

Nuestros trabajos han movilizado las competencias de ocho personas y se han desarrollado de noviembre de 2018 a abril de 2019 con una duración de intervención total de unas treinta semanas.

Para ayudarnos en la ejecución de nuestros trabajos, hemos recurrido a nuestros especialistas en materia de desarrollo sostenible y responsabilidad social corporativa. Hemos realizado una treintena de entrevistas con las personas responsables de la elaboración de Declaración que representan concretamente la gestión de riesgos, el cumplimiento, los recursos humanos, la salud y seguridad y el medio ambiente.

Conclusión

En base a nuestros trabajos, no hemos observado ninguna anomalía significativa susceptible de poner en cuestión el hecho de que la declaración de rendimiento extrafinanciero es conforme con las disposiciones normativas aplicables y que la información, tomada en su conjunto, se presenta de forma veraz, de conformidad con las Normas de Referencia.

Comentarios

Sin cuestionar la conclusión expresada anteriormente y de acuerdo con las disposiciones del artículo A. 225-3 del código de comercio, formulamos el comentario siguiente:

Con motivo de la integración progresiva de AVTOVAZ (fábrica y filiales) en el perímetro de declaración de RSC del Grupo Renault, los indicadores medioambientales de las plantas industriales facilitados corresponden al perímetro del Grupo excepto AVTOVAZ, que representa el 73 % de la plantilla consolidadas del Grupo.

Informe de aseguramiento razonable sobre una selección de información extrafinanciera

Índole y extensión de los trabajos

Por lo que se refiere a los datos seleccionados por la entidad e identificados por el signo √ en el capítulo «Renault: una empresa responsable» del informe de gestión, hemos realizado trabajos de la misma índole que la descrita en el apartado «Índole y extensión de

---

1 ***Aseguramiento moderado***
Indicadores sociales: Plantillas, distribución de la plantilla por edad, género, región, variaciones de plantilla (contrataciones, despidos), Tasa de absentismo, Tasa de frecuencia de accidentes del trabajo sin baja laboral (tasa FR1r) y con baja laboral (tasa FR2r) de los empleados de Renault excepto AVTOVAZ, Tasa de frecuencia de accidentes del trabajo sin baja laboral (tasa FR1) y con baja laboral (tasa FR2) para los empleados de Renault y los trabajadores de agencia de trabajo temporal excepto AVTOVAZ, Tasa de gravedad de los accidentes laborales (tasa G1) de los empleados de Renault excepto AVTOVAZ, Tasa de enfermedad laboral contraída por empleados de Renault tras una exposición prolongada a un riesgo laboral sin AVTOVAZ, Número de horas de formación cursadas por los empleados que seguían en plantilla a final de año, Número de empleados formados, Número de empleados con discapacidad, Número de convenios colectivos fundamentales firmados.

2 ***Entidades o plantas contribuyentes***
Indicadores medioambientales de las plantas industriales: España (Sevilla y Palencia), Rumanía (Dacia Automóvil), Brasil (Curitiba), Eslovenia (Novo Mesto), Turquía (Bursa), Marruecos (Casablanca y Tánger), Francia (Maubeuge, Le Mans, Cléon, Lardy, Sandouville).
Indicadores medioambientales de la red de distribución Renault Retail Group (RRG): Plaque NCA (Niza, Grenoble y Cagnes-sur-Mer) y Alemania (Fennpfuhl y Germaniastrase).
Indicadores sociales: Francia (Renault SAS, Guyancourt, Cléon, Le Mans, Douai, RRG Francia y Maubeuge).

3 ***Información cualitativa***
Temas sociales: Reflejar mejor la diversidad de nuestros clientes en los equipos Renault; Evaluación del rendimiento, desarrollo y remuneración; Gestión dinámica de las competencias; Organización del diálogo social a nivel mundial; Diálogo social local permanente; Resultados del Grupo Renault en materia de seguridad; Gestión responsable.
Temas medioambientales: Contactos con el mundo académico; Gestión del medio ambiente transversal en toda la empresa; Actuar a lo largo de todo el ciclo de vida; Energía y cambio climático; Impacto de los vehículos en la calidad del aire; Huella de carbono de los vehículos y Conducción ecológica. Temas sociales corporativos: Diálogo con los grupos de interés; Política de Renault en materia de seguridad vial; Integración de nuevas tecnologías; Seguridad de los colaboradores; La Fundación Renault; Invertir para hacer entrar la escuela en el mundo de la empresa; Actor por su compromiso voluntario; Actor por su actividad filantrópica; Hacia una movilidad solidaria; Herramientas y normas de referencia de compras responsables, base de la relación con el proveedor; Trabajos específicas en el ramo del cobalto / baterías eléctricas; Protección de datos personales; Ciudades sostenibles y Smart Mobility; Acciones para prevenir la corrupción; Política fiscal; Ética de los negocios y cumplimiento; Otras acciones a favor de los derechos humanos.

los trabajos» anterior correspondiente a los datos considerados más importantes pero en mayor profundidad, concretamente por lo que se refiere al número de pruebas.

La muestra seleccionada represente entre un 44 % y un 75 % de los datos medioambientales identificados por el signo √ y considerados como magnitudes características.

Estimamos que estos trabajos nos permiten expresar un aseguramiento razonable sobre los datos seleccionados por la entidad e identificados mediante el signo √ en el capítulo «Renault: una empresa responsable» del informe de gestión.

Conclusión

En nuestra opinión, los datos seleccionados por la entidad e identificados mediante el signo √ en el capítulo «Renault: una empresa responsable» del informe de gestión se han determinado, a todos los respectos significativos, de acuerdo con las Normas de Referencia.

Paris-La Défense, el 4 de abril 2019

KPMG SU

Anne Garans

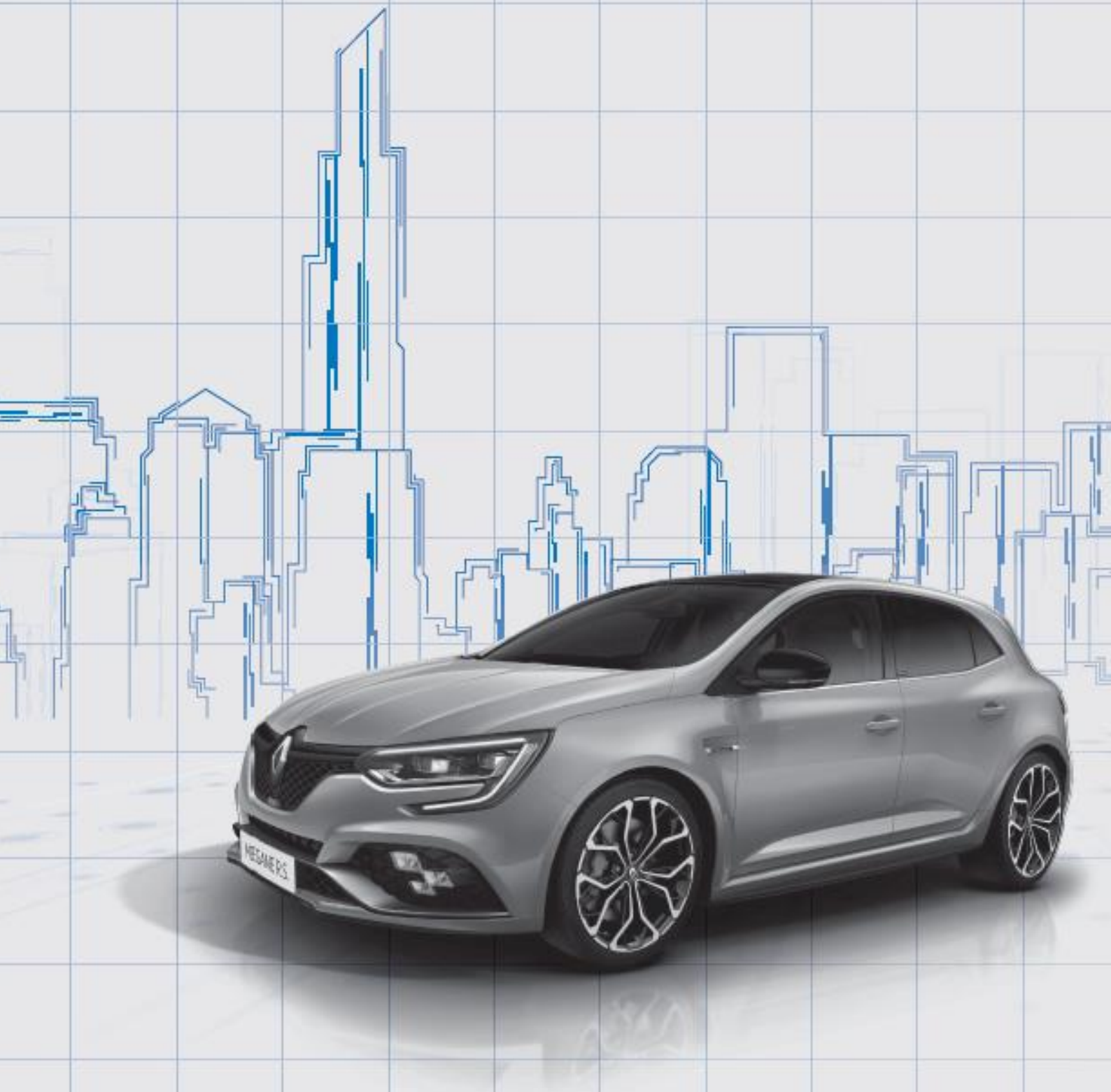
Socia

Sustainability Services

Laurent des Places

Socio

DES ADMINISTRATEURS AUX COMPÉTENCES VARIÉES AU SERVICE DE RENAULT



03 LA GOBERNANZA DE EMPRESA

INFORME SOBRE LA GOBERNANZA DE EMPRESA

En virtud de lo estipulado en el artículo L. 225-37 del Código de Comercio, los siguientes desarrollos constituyen el Informe sobre la Gobernanza de empresa, que contiene principalmente información sobre:

(i) la composición del Consejo de Administración y la aplicación del principio de paridad entre hombres y mujeres y las condiciones de preparación y organización del trabajo del Consejo;

(ii) las remuneraciones de los mandos sociales; y

(iii) los elementos susceptibles de tener alguna incidencia en caso de oferta pública de adquisición o de canje.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo L. 225-37-4 8° del Código de Comercio, la Sociedad manifiesta que se remite voluntariamente al Código de gobernanza de empresa de las sociedades con cotización (en adelante, el «**Código AFEP-MEDEF**»), especialmente en la elaboración de este informe. En una de las secciones se exponen las recomendaciones de dicho código que puedan haberse descartado (consulte el capítulo 3.1.8).

El Código AFEP-MEDEF está disponible en la sede social de la Sociedad y también se puede acceder a él en la página web.

Este informe fue aprobado por el Consejo de Administración en la sesión del 3 de abril de 2019

3.1 COMPOSICIÓN Y CONDICIONES DE PREPARACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El presente capítulo describe el sistema de dirección y de gestión de Renault SA, sociedad con cotización y sociedad matriz del Grupo Renault. Ese sistema de dirección y de gestión también es aplicable a Renault s.a.s., filial de la Sociedad y sociedad dominante de las actividades de automóviles y financieras del Grupo Renault.

Los principios de funcionamiento y las misiones del Consejo de Administración se describen en el reglamento interno del Consejo de Administración, disponible íntegramente en la página web del Grupo Renault. A continuación se reproducen los principales extractos del reglamento interno.

3.1.1 Estructura de gobernanza

Evolución del modo de gobernanza

El 6 de mayo de 2009, de conformidad con las disposiciones del artículo L. 225-51-1 del Código de Comercio, el Consejo de Administración de la Sociedad seleccionó, a propuesta del Comité de nombramientos y gobernanza, un dispositivo de gobernanza que agrupa las funciones de Presidente del Consejo de Administración y del Director General. En dicha fecha, se confirió al Sr. Carlos Ghosn el cargo de Presidente-Director General, que se renovó en 2010 y 2014.

En su sesión del 15 de febrero de 2018, el Consejo de Administración decidió renovar los cargos del Sr. Carlos Ghosn como Presidente del Consejo y Director General de la Sociedad, con ocasión de la renovación de su cargo de administrador de la Sociedad en la Junta General del 15 de junio de 2018.

Teniendo en cuenta la reunión de las funciones del Presidente del Consejo de Administración y del Director General, el Consejo de Administración puso en práctica varias medidas destinadas a garantizar el equilibrio de poderes, en sintonía con las mejores prácticas en materia de gobernanza:

- La presencia de una mayoría de administradores independientes en el Consejo de Administración.
- La presencia de un administrador de referencia, el Sr. Philippe Lagayette, elegido entre los administradores independientes, cuyas misiones se recogen en el reglamento interno del Consejo.
- Los límites de las facultades del Presidente-Director General, recogidas en el reglamento interno del Consejo.

Tras la dimisión del Sr. Carlos Ghosn como Presidente del Consejo de Administración y Director General de la Sociedad desde el 23 de enero de 2019, el Consejo de Administración, en su sesión del 24 de enero de 2019 y previa recomendación del Comité de nombramientos y gobernanza, decidió diferenciar las funciones de Presidente del Consejo de Administración y de Director General. El Consejo de Administración considera que esta estructura de gobernanza es la apropiada para los retos actuales de Renault. Permite a la Sociedad beneficiarse a la vez de la talla y la experiencia en materia de gobernanza de empresa del Presidente y de la trayectoria directiva y los conocimientos en materia industrial y de automoción del Director General, que está a cargo de dirigir y llevar a la práctica el plan a medio plazo de la Sociedad.

Las funciones del Presidente del Consejo de Administración se confiaron al Sr. Jean-Dominique Senard, tras su nombramiento como administrador en aplicación de las disposiciones del artículo L. 225-17 al. 3 del Código de Comercio. La ratificación de su nombramiento como administrador se someterá a la Junta General del 12 de junio de 2019.

Las funciones del Director General se confiaron al Sr. Thierry Bolloré, que previamente había sido designado Director General delegado el 20 de noviembre de 2018.

Facultades del Presidente del Consejo de Administración

Los estatutos de la Sociedad prevén que el Consejo de Administración elija entre sus miembros a su Presidente (reelegible) que debe ser una persona física.

Reglamento interno del Consejo de Administración en relación a las facultades del Presidente del Consejo de Administración

El Presidente organiza y dirige el trabajo del Consejo de Administración e informa del mismo a la Junta General. Establece el calendario y el orden del día de las reuniones del Consejo de Administración, y las convoca.

Preside las sesiones del Consejo de Administración. En caso de impedimento del Presidente, las sesiones del Consejo de Administración serán presididas (i) por el administrador de referencia o (ii) en ausencia del administrador de referencia o en caso de ausencia o impedimento del mismo, por el Presidente del Comité de nombramientos y gobernanza.

El Presidente, salvo por circunstancias excepcionales, es el único autorizado para hablar en nombre del Consejo de Administración, respetando el principio de colegialidad del Consejo.

El Presidente garantiza el buen funcionamiento de los órganos de administración de Renault y, concretamente, del Consejo de Administración y sus comités. Él vela por que los administradores reciban la información necesaria para cumplir con su cometido y, más en general, que están en condiciones de participar en el trabajo del Consejo de Administración y de sus comités.

El Presidente también se asegura de que los miembros del Consejo de Administración colaboren efectivamente en el trabajo del Consejo de Administración con asiduidad, competencia y lealtad, y vela por que dediquen el tiempo necesario a las cuestiones, sobre todo estratégicas, que afectan a Renault, al Grupo y a su alianza con Nissan y Mitsubishi («la Alianza»).

El Presidente vela por la correcta organización del trabajo del Consejo de Administración con el fin de fomentar su carácter decisorio y constructivo. Dirige el trabajo del Consejo de Administración y lo coordina con el de los comités, a los que puede consultar, en todo momento, sobre cualquier cuestión relevante que sea de su competencia. Con este objetivo, puede añadir al orden de día de las reuniones de los comités del Consejo de Administración cualquier punto que estime pertinente. El Presidente puede asistir, si así lo desea, a las reuniones de los comités, salvo si la reunión versa sobre su situación personal. Asimismo, tiene acceso al trabajo de los comités.

Otras misiones del Presidente:

El Presidente también tiene las misiones siguientes, que ejerce conjuntamente con el Director General:

- actúa como interlocutor de Nissan y Mitsubishi en todas las conversaciones sobre la organización y la evolución de la Alianza.
- propone al Consejo de Administración los nuevos acuerdos o alianzas que le parezcan útiles para el futuro de Renault.
- es elegido, sin perjuicio de las disposiciones legales y reglamentarias que sean de aplicación, ni de los términos de los acuerdos suscritos entre los miembros de la Alianza, como candidato de Renault para los órganos de dirección o administración de la Alianza y de sus miembros.

El Presidente mantiene al Consejo de Administración informado del ejercicio de su misión en relación con la Alianza y emite recomendaciones sobre las posibles decisiones que haya que tomar sobre esta cuestión.

Junto al Director General, vela en toda circunstancia por el avance de la Alianza y por la fortaleza y la continuidad de los vínculos entre Renault, Nissan y Mitsubishi.

Por último, el Presidente vela por el mantenimiento de unas buenas relaciones con los accionistas de Renault y contribuye a la promoción de los valores y la imagen de Renault entre sus socios y colaboradores.

Para llevar a cabo sus misiones, el Presidente puede recurrir a las funciones corporativas de la Sociedad que necesite para ello. Puede pedir al Director General toda la información que pueda serle útil para el ejercicio de su cargo, así como los trabajos del Consejo de Administración y de sus comités, especialmente en lo que concierne al funcionamiento, organización y evolución de la Alianza, la estrategia, los informes financieros, los grandes proyectos de inversión y desinversión y las grandes operaciones financieras.

JEAN-DOMINIQUE SENARD

Presidente del Consejo de Administración

Fecha de nacimiento: 07/03/1953

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: enero de 2019

Fecha de inicio del nombramiento actual: enero de 2019

Fecha de fin del nombramiento: AG 2023

Número de acciones de que es titular: 1.700

Competencias*:

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Jean-Dominique Senard, antiguo alumno de HEC (Hautes Études Commerciales) y licenciado en Derecho, empezó su carrera con diferentes responsabilidades financieras y operativas en el seno del Grupo Total entre 1979 y 1987, y posteriormente en Saint-Gobain, de 1987 de 1996.

De 1996 a 2001, fue Director Financiero del grupo Pechiney y miembro del Consejo Ejecutivo del Grupo. A continuación, asumió la Dirección del área de aluminio primario del grupo Pechiney hasta 2004. Posteriormente, en tanto que miembro del Comité Ejecutivo del grupo Alcan, estuvo a cargo de la integración de Pechiney y se convirtió en Presidente de Pechiney SA.

Jean-Dominique Senard se unió a Michelin en marzo de 2005 como Director Financiero y miembro del Consejo Ejecutivo del Grupo.

En mayo de 2007, es nombrado Gerente no comanditario del grupo Michelin.

El 13 de mayo de 2011, Jean-Dominique Senard es nombrado Gerente socio comanditario del grupo Michelin, junto a Michel Rollier.

En 2012, Jean-Dominique Senard recibe el cargo de Presidente de Gerencia de Michelin. Supervisó el Comité Ejecutivo y la dirección de las áreas corporativa, jurídica y de actividades digitales.

El 24 de enero de 2019, Jean-Dominique Senard es nombrado Presidente del Consejo de Administración de Renault.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Presidente del Consejo de Administración de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Presidente de Gerencia y socio comanditario de Michelin (Francia)

Administrador de referencia y Presidente del Comité estratégico y de RSC de Saint-Gobain (Francia)

Sociedades sin cotización:

Ninguna

Otras personas jurídicas:

Presidente de la Association Française des Entreprises pour l'Environnement (Francia)

Copresidente de la Agence Auvergne-Rhône-Alpes Entreprises (Francia)

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Gerente y Socio de la Compagnie Financière Michelin SCmA (Francia)	2017

Finanzas

Experiencia en dirección general de empresas

Industria de la automoción

Experiencia internacional

Digital e innovación

Medio ambiente, Social y Gobernanza

Facultades del Director General

Reglamento interno del Consejo de Administración en relación a las facultades del Director General

El Director General dirige la actividad de la Sociedad. En este sentido, de él dependen las direcciones operativas y funcionales del Grupo.

El Director General cuenta con los poderes más amplios para actuar en nombre de la Sociedad bajo cualquier circunstancia, sin perjuicios de las limitaciones legales y estatutarias y de los dispuesto en el reglamento interno.

El Director General representa a la Sociedad en sus relaciones con terceros.

El Director General es designado por el Consejo de Administración. Si no es uno de los administradores, el Director General será invitado permanente del Consejo de Administración. Como tal, podrá asistir, sin derecho a voto, a todas las reuniones del Consejo. No obstante, no participa en los debates relacionados con su nombramiento o su remuneración.

THIERRY BOLLORÉ
Director General

Fecha de nacimiento: 30/05/1963

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: enero de 2019

Número de acciones de que es titular: 53.152 acciones y 116,64 participaciones del FCPE

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Thierry Bolloré comenzó su carrera en el año 1990, en Michelin, como jefe de taller en una fábrica de neumáticos para Vehículos Pesados. En 1993, se convierte en responsable de Procesos y Calidad para todas las fábricas de Vehículos Pesados del mundo antes de ponerse a la cabeza del grupo Méthodes en el área de Vehículos Pesados para Europa, América del Sur, África y Asia. En 1997, se traslada a Japón como asistente industrial en la fábrica de neumáticos de Ohta, y después a Tailandia, en 1998, como Responsable de la Actividad de Cargas Pesadas, antes de ser nombrado Director de actividades de Vehículos Pesados y Aeronáutica. En 2002, es nombrado Vicepresidente mundial, a cargo de Industria para la rama de Michelin Aeronáutica.

En 2005, Thierry Bolloré se une a Faurecia, como vicepresidente para Asia, *Exhaust Systems Product Group*, basado en China, y después vicepresidente mundial responsable de Marketing, I+D, programas, estrategia y desarrollo de negocio. En 2010, se une a la rama *Emissions Control Technologies* de Faurecia en calidad de vicepresidente para Europa y África del Sur, antes de convertirse en vicepresidente mundial, a cargo de Industria, Calidad y Compras.

En septiembre 2012, Thierry Bolloré entra a formar parte del Grupo Renault. Fue nombrado Director de fabricación y logística en octubre de 2012. En septiembre de 2013, se convierte en director delegado de competitividad y, el 19 de febrero de 2018, es nombrado Director general adjunto del Grupo.

Thierry Bolloré es nombrado Director General delegado del Grupo Renault el 20 de noviembre de 2018 y, posteriormente, Director General desde el 24 de enero de 2019.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Director General de Renault SA (Francia)

Administrador de AVTOVAZ (Rusia)

Sociedades sin cotización:

Presidente de Renault s.a.s. (Francia)

Presidente del Consejo de Administración de Renault-Nissan b.v. (Países Bajos)

Administrador de Dongfeng Renault Automotive Company (China)

Administrador de Renault Brilliance Jinbei Automotive Co. (China)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Ninguna

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Director General delegado de Renault SA	2019

Limitación de las facultades del Director General

El reglamento interno del Consejo prevé que el Consejo de Administración debata anualmente las directrices estratégicas de la empresa, incluidas las relacionadas con la Alianza, propuestas por el Director General. Examina las posibles modificaciones a estas directrices y se pronuncia previamente sobre cualquier decisión importante que no sea coherente con la estrategia de la empresa.

Además, el reglamento interno prevé la siguiente limitación de facultades:

Reglamento interno del Consejo de Administración sobre la limitación de las facultades del Director General

El Director general debe obtener la autorización del Consejo de Administración para cualquier operación de expansión externa, de adquisición o de cesión de cualquier participación en las sociedades creadas o por crear, cuando el importe exceda de 250 millones de euros.

El Director general debe informar al Consejo de Administración para cualquier operación de expansión externa, de adquisición o de cesión de cualquier participación en las sociedades creadas o por crear, cuando el importe exceda de 60 millones de euros.

El Consejo de Administración establece anualmente el importe total de las fianzas, avales o garantías que el Director general pueda otorgar sin solicitar la autorización específica del Consejo.

3.1.2 Composición del Consejo de Administración

Los miembros del Consejo de Administración son nombrados por la Junta General, a excepción del administrador designado por el Estado (en aplicación del artículo 4 de la ordenanza n° 2014-948 del 20 de agosto de 2014 en relación a la gobernanza y las operaciones sobre el capital de las sociedades de participación pública) y de los administradores que representan a los empleados.

La duración del nombramiento de los administradores es de cuatro años. Según recomienda el Código AFEP-MEDEF, estos nombramientos finalizan de forma escalonada, para evitar que se renueven en bloque.

Reglamento interno del Consejo de Administración en relación a su composición

La composición del Consejo busca un equilibrio entre la experiencia profesional, las cualificaciones, la independencia y la ética, respetando la representación equilibrada mujeres/hombres y una diversidad de personal coherente con la internacionalización del Grupo.

Política de diversidad del Consejo

En aplicación del artículo L. 225-37-4 del Código de Comercio, el Consejo, previa recomendación del Comité de nombramientos y gobernanza, estableció una política de diversidad inspirada en sus prácticas pasadas.

La composición del Consejo busca un equilibrio entre la experiencia, la competencia, las cualificaciones, la independencia y la ética, respetando la representación equilibrada mujeres/hombres y una diversidad de personal en sintonía con la internacionalización del Grupo Renault. Más concretamente:

- Por lo que se refiere al tamaño del Consejo, el número de miembros del Consejo debe permitir conciliar competencia, independencia y el accionariado específico del Grupo Renault.
- Por lo que se refiere a la paridad, la Sociedad debe cumplir la ley, las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF y las mejores prácticas del mercado.
- La diversidad no se reduce a nacionalidades y culturas diferentes sino que incluye el conocimiento de los mercados extranjeros y los retos del desarrollo internacional.
- En términos de competencias, la Sociedad aspira, en primer lugar, a la complementariedad de competencias, perfiles y experiencias, así como a su pertinencia en relación con la estrategia de la Sociedad y a los desafíos pendientes.
- En términos de antigüedad, la Sociedad aspira a un equilibrios justo entre la experiencia en el seno del Consejo y una renovación progresiva de su composición.
- El Consejo espera un fuerte compromiso y carácter ético por parte de todos sus miembros.

Para llevar a la práctica esta política de diversidad, el Consejo se basa en las evaluaciones anuales de sus trabajos. La renovación progresiva y programada de los cargos permite anticipar qué competencias deben renovarse o desarrollarse en función de la evolución del sector y los mercados de la Sociedad.

Las avances y resultados de esta política de diversidad son los siguientes:

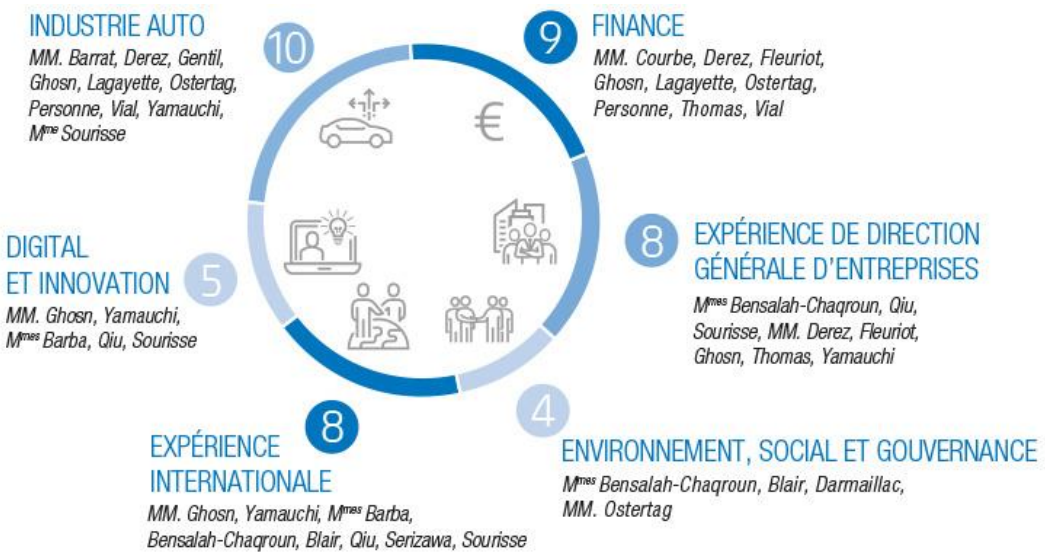
- El número de miembros del Consejo, superior al número medio de miembros de los consejos de las sociedades del CAC 40, se debe a que una cantidad significativa de administradores se eligen o designan directamente en aplicación de la ley, los estatutos o los acuerdos suscritos con Nissan, así como a la voluntad de garantizar la presencia de una mayoría de administradores independientes.
- Hay siete mujeres en el Consejo, lo que representa un 43,7 % al término de la Junta General de 2018. Dos mujeres presiden comités del Consejo. Dos de los miembros del Comité ejecutivo del Grupo son mujeres. En conjunto, poco menos del 20 % de los trabajadores de cuello blanco son mujeres y se ha implantado un plan de acción para que el porcentaje de mujeres en los 250 puestos clave siga aumentando.
- Seis nacionalidades diferentes y una mayoría de administradores que trabajan o han trabajado en el extranjero o en grupos internacionales.

- Tres administradores representantes de los empleados y un administrador representante de los empleados accionistas, plenamente integrados en los trabajos del Consejo y de sus comités. Cada año, estos cuatro administradores disfrutan de un ciclo de formación. Se benefician, sobre todo, de formaciones internas impartidas por empleados del Grupo Renault y de formaciones de organismos externos. Estas formaciones sirven para que puedan ejercer plenamente su cargo, adquiriendo rápidamente las competencias específicas de un administrador social. Por otra parte, su trayectoria profesional así como su actividad sindical en el seno del Grupo Renault les asegura un sólido conocimiento de la organización y las actividades del Grupo (ver las biografías reproducidas en el capítulo 3.1.3). Las modalidades de impartición de estas formaciones son conformes, desde hace muchos años, a lo dispuesto en el decreto n° 2015-606 del 3 de junio de 2015 sobre formación de los administradores que representan a los empleados.
- El compromiso de sus miembros se refleja en la tasa de participación en las sesiones del Consejo y de sus Comités.
- Las renovaciones y nombramientos a la Junta General del 12 de junio de 2019, así como la evolución de la composición de sus comités, se inscriben en la búsqueda de la aplicación de la política de diversidad del Consejo.

A excepción de los administradores designados a propuesta de Nissan y los administradores designados por el Estado francés, no existen convenios ni acuerdos con los principales accionistas, clientes, proveedores u otros, en virtud de los cuales se haya seleccionado a una de estas personas o de sus representantes como miembro de un órgano de administración o de la Dirección General de la Sociedad, limitando asó los casos de conflicto de intereses potenciales o demostrados.

Para acceder a información adicional sobre la política de diversidad que se aplica en el Comité Ejecutivo del Grupo y, más en general, en el seno del Grupo, véase el capítulo 2.3.1 del Documento de referencia

MAPA DE LAS COMPETENCIAS DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2018



Finanzas: experiencia en el sector financiero (banca, contabilidad, mercados financieros), gestión de capital o gestión de riesgos; comprensión profunda de los procesos de informes financieros y de finanzas corporativas.

Experiencia en dirección general de empresas: experiencia como director general o directivo en una gran empresa.

Sector Automoción: experiencia en el sector del automóvil; conocimiento de la actividad y el entorno competitivo del Grupo Renault

Experiencia internacional: amplia experiencia pertinente, adquirida mediante las actividades comerciales en diferentes regiones y la supervisión de operaciones multinacionales

Digital e innovación: conocimientos o experiencia reciente en desarrollo y aplicación de estrategias tecnológicas; experiencia en empresas con un amplio interés por la tecnología.

Medio ambiente, Social y Gobernanza (ESG): experiencia en la gestión de los problemas ESG propios del Grupo Renault

EVOLUCIÓN DE LA COMPOSICIÓN DEL CONSEJO DURANTE EL EJERCICIO 2018

Administrador/a	Suceso	Sustituido/a por	Fecha
Thierry Desmarest	Dimisión	Thierry Derez	15 de febrero de 2018
Thierry Derez	Nombramiento	-	15 de febrero de 2018 (ratificación por la Junta General del 15 de junio de 2018)
Marc Ladreit de Lacharrière	Fin del nombramiento	Pierre Fleuriot	15 de junio de 2018
Pierre Fleuriot	Nombramiento	-	15 de junio de 2018
Catherine Barba	Renovación de cargo	-	15 de junio de 2018
Carlos Ghosn	Renovación de cargo	-	15 de junio de 2018
Pascale Sourisse	Renovación de cargo	-	15 de junio de 2018
Patrick Thomas	Renovación de cargo	-	15 de junio de 2018
Yasuhiro Yamauchi	Renovación de cargo	-	15 de junio de 2018
Pascal Faure	Dimisión	Thomas Courbe	5 de octubre de 2018
Thomas Courbe	Nombramiento	-	5 de octubre de 2018

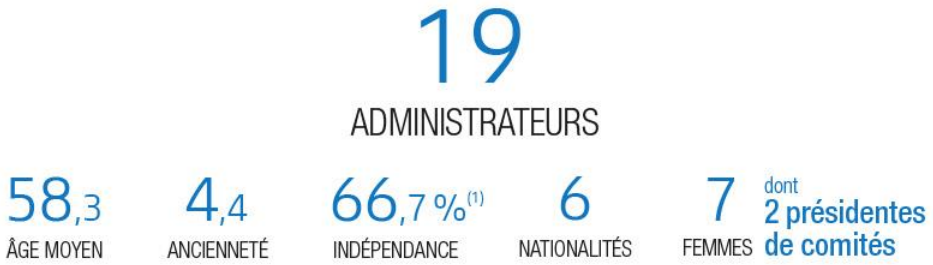
PRESENTACIÓN RESUMIDA DEL CONSEJO A 31 DE DICIEMBRE DE 2018

Datos personales						Cargo en el Consejo			Participación en comités			
Administrador/a	Sexo	Edad	Nacionalidad	Número de acciones	Independencia	Fecha de primer nombramiento	Fecha de fin del nombramiento	Antigüedad en el Consejo	CA	RE	CNG	CR	CEII
Carlos Ghosn	V	64	Franco-brasileña	957.394 (a 3 de abril de 2019)	P-DG	Abril 2002	AG 2022	16 años y 9 meses					
Catherine Barba	M	45	Francesa	100	AI	Junio de 2017	AG 2022	1 año y 7 meses			M		M
Frédéric Barrat	V	46	Francesa	194,53 participaciones en el FCPE	ARE	Noviembre de 2016	Noviembre de 2020	2 años y 2 meses					M
Miriem Bensalah Chaqroun	M	56	Marroquí	250	AI	Junio de 2017	AG 2021	1 año y 7 meses					M
Cherie Blair	M	64	Británica	100	AI	Abril de 2015	AG 2019	3 años y 9 meses	M				
Thomas Courbe	V	46	Francesa	N/A	REF	Octubre de 2018	AG 2021	3 meses					
Marie-Annick Darmaillac	M	64	Francesa	100	AI	Junio de 2017	AG 2021	1 año y 7 meses			M	P	
Thierry Derez	V	61	Francesa	300	AI	Febrero de 2018	AG 2020	11 meses					M
Pierre Fleuriot	V	64	Francesa	100	AI	Junio de 2018	AG 2022	7 meses	M				
Richard Gentil	V	50	Francesa	1	ARE	Noviembre de 2012	Noviembre de 2020	6 años y 2 meses					M
Philippe Lagayette	V	75	Francesa	2.680	AI	Mayo de 2007	AG 2019	11 años y 8 meses	P			M	
Benoît Ostertag	V	53	Francesa	152,09 participaciones del FCPE	AREA	Mayo de 2011	AG 2021	7 años y 8 meses	M				M
Éric Personne	V	56	Francesa	100 acciones y 151,98 participaciones del FCPE	ARE	Noviembre de 2012	Noviembre de 2020	6 años y 2 meses	M			M	
Olivia Qiu	M	52	Franco-china	800	AI	Abril de 2016	AG 2020	2 años y 9 meses	M				P
Yu Serizawa	M	60	Japonesa	100	RN	Diciembre de 2016	AG 2021	2 años y 1 mes					
Pascale Sourisse	M	56	Francesa	1.000	AI	Abril de 2010	AG 2022	8 años y 9 meses	M				
Patrick Thomas	V	71	Francesa	100	AI	Abril de 2014	AG 2022	4 años y 9 meses			P	M	
Martin Vial	V	64	Francesa	N/A	REF	Septiembre de 2015	N/A	3 años y 4 meses	M		M		

Yasuhiro Yamauchi	V	62	Japonesa	2.785	RN	Febrero de 2017	AG 2022	1 año y 11 meses	M

CARE: Comité de auditoría, riesgos y ética
CNG: Comité de nombramientos y gobernanza
CR: Comité de remuneraciones
CEII Comité de estrategia internacional e industrial
V: Varón
P-DG: Presidente-Director General
P: Presidente/a
M: Miembro
AI: Administrador independiente
M: Mujer
ARE: Administrador representante de los empleados
AREA: Administrador representante de los empleados accionistas
REF: Representante del Estado francés
RN: Representante de Nissan

A 31 DE DICIEMBRE DE 2018



(1) Excepto administradores representantes de los empleados y representantes de los empleados accionistas

ASISTENCIA A LAS REUNIONES DEL CONSEJO Y DE LOS COMITÉS EN 2018 (1)

Administradores a 31 de diciembre de 2018	Consejo	Comité de auditoría, riesgos y ética	Comité de remuneraciones	Comité de nombramientos y gobernanza	Comité de estrategia internacional e industrial
Sr. Ghosn	71,43 %	-	-	-	-
Sra. Barba	100 %	-	-	77,78 %	100 %
Sr. Barrat	100 %	-	-	-	100 %
Sra. Bensalah Chaqroun	71,43 %	-	-	-	66,67 %
Sra. Blair	100 %	83,33 %	-	-	-
Sr. Courbe (2)	0 %	-	-	-	-
Sra. Darmaillac	100 %	-	100 %	100 %	-
Sr. Derez	100 %	-	-	-	100 %
Sr. Fleuriot	100 %	100 %	-	-	-
Sr. Gentil	100 %	-	-	-	100 %
Sr. Lagayette	85,71 %	100 %	100 %	-	-
Sr. Ostertag	100 %	100 %	-	-	100 %
Sr. Personne	100 %	100 %	100 %	-	-
Sra. Qiu	100 %	66,67 %	-	-	100 %
Sra. Serizawa	85,71 %	-	-	-	-
Sra. Sourisse	85,71 %	83,33 %	-	-	-
Sr. Thomas	100 %	-	100 %	100 %	-
Sr. Vial	100 %	83,33 %	-	100 %	-
Sr. Yamauchi	85,71 %	-	-	-	100 %

(1) Para los administradores cuyo cargo en el Consejo o en uno de los comités comenzó o finalizó durante el ejercicio, el porcentaje de participación se calcula sobre el periodo de nombramiento y no sobre la totalidad del ejercicio.

(2) Administrador nombrado el 5 de octubre de 2018. Debido a las limitaciones impuestas por su cargo en la Agencia de participaciones del Estado, el Sr. Thomas Courbe no ha podido participar en las sesiones del Consejo del 20 de noviembre de 2018 y del 13 de diciembre de 2018.

RECAPITULACIÓN DE LA FINALIZACIÓN DE LOS NOMBRAMIENTOS DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Año de fin del nombramiento	Administrador/a	Modalidades de designación	Fecha de primer nombramiento
2019	Sra. Blair*	Administrador elegido por la Junta General	Abril de 2015
	Sr. Lagayette*	Administrador elegido por la Junta General	Mayo de 2007
2020	Sr. Barrat	Administrador elegido por los empleados	Noviembre de 2016
	Sr. Derez*	Administrador elegido por la Junta General	Febrero de 2018
	Sr. Gentil	Administrador elegido por los empleados	Noviembre de 2012
	Sr. Personne	Administrador elegido por los empleados	Noviembre de 2012
	Sra. Qiu*	Administrador elegido por la Junta General	Abril de 2016
2021	Sra. Bensalah Chaqroun*	Administrador elegido por la Junta General	Junio de 2017
	Sr. Courbe	Administrador elegido por la Junta General a propuesta del Estado francés	Octubre de 2018
	Sra. Darmaillac*	Administrador elegido por la Junta General	Junio de 2017
	Sr. Ostertag	Administrador elegido por la Junta General a propuesta de los empleados	Mayo de 2011

	Sra. Serizawa	accionistas	Diciembre de 2016
		Administrador elegido por la Junta General a propuesta de Nissan	
2022	Sra. Barba*	Administrador elegido por la Junta General	Junio de 2017
	Sr. Fleuriot*	Administrador elegido por la Junta General	Junio de 2018
	Sr. Ghosn (1)	Administrador elegido por la Junta General	Abril de 2002
	Sra. Sourisse*	Administrador elegido por la Junta General	Abril de 2010
	Sr. Thomas*	Administrador elegido por la Junta General	Abril de 2014
	Sr. Yamauchi	Administrador elegido por la Junta General a propuesta de Nissan	Febrero de 2017
N/A	Sr. Vial	Administrador designado por el Estado francés	Septiembre de 2015

**Administrador independiente*

(1) En la reunión del Consejo de Administración de Renault del 3 de abril de 2019, consta en acta la decisión del Sr. Carlos Ghosn de dimitir de su cargo de administrador en la fecha de la Junta General en que se delibere sobre las cuentas del ejercicio 2018, prevista para el 12 de junio de 2019.

3.1.3 Lista de cargos y funciones ejercidos por los administradores

Administradores a 31 de diciembre de 2018

La función o el cargo subrayado corresponden a la función o cargo principal del administrador.

CARLOS GHOSN
Presidente del Consejo de Administración
(hasta el 23 de enero de 2019)

Administrador (hasta AG 2019)

Fecha de nacimiento: 09/03/1954

Nacionalidad: franco-libanesa-brasileña

Fecha de su primer nombramiento: abril de 2002

Fecha de inicio del nombramiento actual: junio de 2018

Fecha de fin del nombramiento: AG 2022

Número de acciones de que es titular: 957.394 (a 3 de abril de 2019)

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Carlos Ghosn, nacido en marzo de 1954, es graduado por la École Polytechnique y la École des Mines de Paris

En 1978, se une a Michelin para dirigir la fábrica de Puy (Francia). A continuación pasa a dirigir las actividades de Michelin en América del Sur, con base en Brasil. En 1989, se convierte en Presidente-Director General de Michelin América del Norte. Carlos Ghosn se une a Renault en 1996 como Director General adjunto. Además de las actividades de Renault en Mercosur, se hace cargo de investigación, ingeniería y desarrollo de automóviles, producción, actividades mecánicas y compras. En 1999, se une a Nissan Motor Co., Ltd. como Director General. Se le nombra Presidente-Director General en 2001.

Director General del Grupo desde mayo de 2005, sigue siendo Presidente-Director General de Nissan Motor Co., Ltd. Se le nombra Presidente-Director General de Renault en 2009 (reelegido en 2014 y 2018).

El 1 de abril de 2017, deja su cargo de Director General de Nissan Motor Co., Ltd., conservando sus funciones como Presidente del Consejo de Administración hasta noviembre de 2018.

De diciembre de 2016 a noviembre de 2018, también ejerció de Presidente del Consejo de Administración de Mitsubishi Motors.

El 23 de enero de 2019, cesa en el cargo de Presidente-Director General del Grupo Renault Posteriormente, en una carta del 2 de abril de 2019, renuncia también a su a su cargo de administrador de Renault SA, a partir de la Junta General del 12 de junio de 2019.

Carlos Ghosn también fue Presidente del Consejo de Administración del constructor ruso AVTOVAZ, entre 2013 y 2016.

Por último, es miembro del Consejo consultor internacional de la Universidad Tsinghua de Pekín y miembro del Consejo estratégico de la Universidad Saint-Joseph de Beirut.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Presidente-Director General de Renault SA (Francia), hasta el 23 de enero de 2019

Administrador de Renault SA (Francia) hasta el 12 de junio de 2019

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Presidente de Mobiliz Invest (Francia)

Presidente del Consejo de Administración de Renault-Nissan b.v. (Países Bajos), hasta el 1 de febrero de 2019 y miembro del Consejo de Administración hasta el 28 de febrero de 2019

Miembro del Consejo de Administración de Nissan-Mitsubishi b.v. (Países Bajos)

Presidente del Consejo de Administración de Alliance Rostec Auto b.v. (Países Bajos)

Presidente del Consejo de Administración de Renault do Brasil (Brasil)

Miembro del Consejo de Supervisión de Alliance Ventures B.V. (Países Bajos)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administrador de Nissan Motor Co., Ltd. (Japón) hasta el 8 de abril de 2019

Administrador de Mitsubishi Motors Corporation (Japón)

Sociedades sin cotización:

Miembro del Consejo de Administración de Saradar Bank (Líbano)

Miembro del Consejo de Administración de Wines of Lebanon SAL (Líbano), Cedrar SAL (Líbano), SGI Holding SAL (Líbano), Adonis GB Holding SAL (Líbano)

Otras personas jurídicas:

Administrador de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (Bélgica)

Miembro del Consejo consultor internacional de la Universidad Tsinghua de Pekín (China)

Miembro del Consejo estratégico de la universidad de Saint-Joseph de Beirut (Líbano)

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Presidente del Consejo de Administración de AVTOVAZ (Rusia)	2016
Director General de Nissan Motor Co., Ltd.	2017

	(Japón)	
	Presidente del Consejo de Administración de Nissan Motor Co., Ltd. (Japón)	2018
	Presidente del Consejo de Administración de Mitsubishi Motors Corporation (Japón)	2018
	Presidente de la Fundación de empresa del Grupo Renault (Francia)	2018

CATHERINE BARBA
Administradora independiente

Fecha de nacimiento: 28/02/1973

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: junio de 2017

Fecha de inicio del nombramiento actual: junio de 2018

Fecha de fin del nombramiento: AG 2022

Número de acciones de que es titular: 100

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de nombramientos y gobernanza
Miembro del Comité de estrategia internacional e industrial

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Empresaria, pionera del comercio electrónico, experta en transformación digital de negocios minoristas, Catherine Barba es una de las inversoras privadas más activas de Francia y hace años que se vuelca en la promoción de la diversidad.

Graduada por la ESCP Europe, ha creado y vendido varias empresas de comercio electrónico y vive desde 2015 en Nueva York donde ha creado el laboratorio PEPS para ayudar a marcas y cadenas comerciales a acelerar su transformación. Ha escrito varios libros de referencia sobre el futuro del comercio, entre ellos *Le magasin n'est pas mort*.

Catherine Barba ha invertido en innovadoras empresas emergentes como Retency (medición y análisis del público de puntos de venta), Reech (marketing de *influencers*), Popshop (la nueva generación de comercio electrónico), Euveka (reconocida en el CES 2018 por sus maniquíes robóticos), Cargo (comercio en el coche) o Showfields (la nueva generación de tiendas físicas).

Ha recibido numerosas distinciones, entre ellas el Femme en Or en 2011, Alumni of the Year ESCP Europe en 2012, Femme d'Influence économique en Francia en 2014 o el premio Inspiring Fifty en 2015 y 2016, que reconoce a las 50 mujeres más inspiradoras del universo digital europeo. Catherine Barba es administradora de Etam, caballero de la Orden Nacional del Mérito y de la Legión de Honor.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Presidenta de CB Group (SAS, Francia)

Miembro del Consejo de Supervisión de ETAM (Francia)

Administradora de Euveka (Francia)

Administradora de Popshop Live (Estados Unidos)

Administradora de Reech (Francia)

Administradora de RelevanC (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Administradora de Leetchi (Francia)	2015
Administradora de MangoPay (Francia)	2015
Administradora de So Shape (Francia)	2016
Administradora de Electronic Business Group (Francia)	2016

FRÉDÉRIC BARRAT
Administrador elegido por los empleados

Fecha de nacimiento: 05/09/1972

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: noviembre de 2016

Fecha de inicio del nombramiento actual: noviembre de 2016

Fecha de fin del nombramiento: noviembre de 2020

Número de acciones de que es titular: 194,53 participaciones en el FCPE

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de estrategia internacional e industrial

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Titular de un Diploma de Técnico Superior en Producción, Frédéric Barrat se unió a Renault en 1995 como controlador de evaluación y recepción en el centro de fabricación de prototipos de Guyancourt, primer segmento de explotación del centro tecnológico de Guyancourt. En diciembre de 1999, ingresa en la Dirección de calidad. Asumirá las funciones de técnico de evaluación de calidad de nuevos productos, y después de coordinador de calidad en los segmentos C y D. Durante este periodo se dedicará especialmente a controlar la evaluación de calidad del SCENIC II, el primer vehículo Renault evaluado en el inicio con las nuevas normas de referencia de cotización de la alianza Renault-Nissan (AVES).

Desde marzo de 2005, está en el servicio operativo Necesidades Especiales (vehículos insignia) donde, en un primer momento ocupó el cargo de coordinador de misiones, pruebas y preparación. Ahora es controlador de procesos y planificación de Necesidades Especiales

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Ninguna

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Ninguna	

MIRIEM BENSALAH CHAQROUN

Administradora independiente

Fecha de nacimiento: 14/11/1962

Nacionalidad: marroquí

Fecha de su primer nombramiento: junio de 2017

Fecha de inicio del nombramiento actual: junio de 2017

Fecha de fin del nombramiento: AG 2021

Número de acciones de que es titular: 250

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de estrategia internacional e industrial

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Miriem Bensalah Chaqroun, MBA en Gestión International y Finanzas por la Universidad de Dallas/Texas (USA), ocupa diversos cargos en la Société Marocaine de Dépôt et de Crédit, entre 1986 y 1989, antes de unirse al grupo Holmarcom (su holding familiar, entre los 5 primeros grupos industriales y financieros de Marruecos) desde 1989. Desde entonces es administradora del grupo y Vicepresidenta-Directora General de Les Eaux Minérales d'Oulmès.

En el marco de sus actividades profesionales, Miriem Bensalah Chaqroun es Presidenta del Consejo de Administración de Orangina Marruecos y Presidenta-Directora General de Oulmès Drinks Development.

De 2012 a 2018, fue Presidenta electa de la Confederación General de Empresas de Marruecos, la patronal marroquí.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Vicepresidenta Directora General de Eaux Minérales d'Oulmès (Marruecos)

Administradora de Suez (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administradora de Holmarcom (Marruecos)

Miriem Bensalah Chaqroun ostenta cargos en filiales y/o participaciones sin cotización de Eaux Minérales d'Oulmès. Para facilitar la lectura, no se incluye la lista completa de cargos.

Otras personas jurídicas:

Miembro del Consejo y Presidenta del Comité de auditoría de Bank Al Maghrib (Banco Central de Marruecos, Marruecos)

Administradora de la Universidad Al Akhawayn (Marruecos)

Presidenta del Centro Euromediterráneo de Arbitraje (Marruecos)

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Administradora de Eutelsat (Francia)	2017
Presidenta de la Confederación General de Empresas de Marruecos (Marruecos)	2018

CHERIE BLAIR

Administradora independiente

Fecha de nacimiento: 23/09/1954

Nacionalidad: británica

Fecha de su primer nombramiento: abril de 2015

Fecha de inicio del nombramiento actual: abril de 2015

Fecha de fin del nombramiento: AG 2019

Número de acciones de que es titular: 100

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de auditoría, riesgos y ética

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Cherie Blair, *Commander* de la Orden del imperio británico, *Queen's Counsel*, es una abogada de primera línea, especialista en derechos humanos y derecho internacional. Fue nombrada *Queen's Counsel* en 1995.

Fundadora y Presidenta de la sociedad *Omnia Strategy LLP*, asesora a gobiernos y empresas internacionales sobre la manera de mantener y mejorar una normativa sólida en materia de derechos humanos.

Como embajadora de *Global Compact* de Naciones Unidas, también asesora a empresas sobre la aplicación de los principios rectores de Naciones Unidas en relación con las empresas y con los derechos humanos, y trabaja por el desarrollo y el fortalecimiento de la responsabilidad social de las empresas.

Con una experiencia de 35 años como abogada, ha representado a más de 30 gobiernos, y a muchas empresas multinacionales en litigios internacionales. Asimismo, es asesora de B Team, una iniciativa sin ánimo de lucro, fundada por un grupo mundial de líderes, *«para crear un futuro en el que el objetivo de las empresas consistirá en convertirse en la fuerza motora de un desarrollo social, medioambiental y económico»*.

Cherie Blair es Chancellor Emeritus y Honorary Fellow de la Liverpool John Moores University; Governor Emeritus y Honorary Fellow del LSE y de la Open University (D.Univ.Open 1999); LLD (Hons) por la Universidad de Liverpool (2003); Hon.D.Lit UMIST (2003); Doctora en Derecho (Universidad de Westminster). También es fundadora de la Cherie Blair Foundation for Women, que gestiona programas de ayuda para mujeres emprendedoras en países en vías de desarrollo, especialmente en África.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Dangote Cement Plc. (Nigeria)

Sociedades sin cotización:

Fundadora y Presidenta de Omnia Strategy LLP (Reino Unido)

Otras personas jurídicas:

Fundadora de la Cherie Blair Foundation for Women (Reino Unido)

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Ninguna	

THOMAS COURBE

Administrador representante del Estado francés

Fecha de nacimiento: 03/10/1972

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: octubre de 2018

Fecha de inicio del nombramiento actual: octubre de 2018

Fecha de fin del nombramiento: AG 2021

Número de acciones de que es titular: N/A

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Ingeniero general de armamento, Thomas Courbe es graduado por la École supérieure de l'aéronautique et de l'espace (SUPAERO).

Comenzó su carrera en 1995, en el Ministerio de Defensa como responsable de programas de aviones de combate en servicio, y después como jefe de gabinete del Director de programas aeronáuticos.

Ingresa en la Dirección general del Tesoro en 2002, donde ocupa sucesivamente las funciones de adjunto al jefe de la oficina de Asia, jefe de la oficina de África-Magreb, jefe de la oficina de asuntos aeronáuticos, militares y navales, secretario general del Club de París y subdirector de relaciones económicas bilaterales.

En 2010, es nombrado Director del gabinete del Secretario de Estado de Comercio Exterior (Pierre Lellouche) y Director adjunto del gabinete de ministros de Economía, Finanzas e Industria (Christine Lagarde, después François Baroin).

En 2012, vuelve a la Dirección general del Tesoro, donde se hace cargo de las funciones de secretario general, y después de Director general adjunto, de 2015 a 2018.

En agosto de 2018, Thomas Courbe es nombrado Director General de las empresas.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Censor de Orano SA (France)

Sociedades sin cotización:

Interventor gubernamental de Correos (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Administrador de Dexia SA (Francia)	2018
Administrador de Dexia Crédit Local (Francia)	2018

MARIE-ANNICK DARMAILLAC

Administradora independiente

Fecha de nacimiento: 24/11/1954

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: junio de 2017

Fecha de inicio del nombramiento actual: junio de 2017

Fecha de fin del nombramiento: AG 2021

Número de acciones de que es titular: 100

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Presidenta del Comité de remuneraciones
Miembro del Comité de nombramientos y gobernanza

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Jueza de formación, Marie-Annick Darmaillac, ocupa sucesivamente los cargos de magistrada en Versalles, y después de jefa de negociado en la DGCCRF. A continuación, pasa a ser subdirectora de formación continua en la École nationale de la magistrature y después consejera técnica de gabinete en el Ministerio de Justicia.

Marie-Annick Darmaillac ocupa el cargo de Delegada del Mediador de la Republica antes de ser nombrada secretaria general del ministerio fiscal en el Tribunal de Apelaciones de París; después es Subprefecta de la villa de París, hasta que en octubre de 2005 se une al grupo Bolloré donde principalmente sigue, en tanto que Secretaria General Adjunta, la gestión de los grandes directivos del grupo, las cuestiones éticas y de desarrollo sostenible.

En octubre de 2015 Marie-Annick Darmaillac pasa a ser Directora de promoción y desarrollo de talentos internos del grupo Canal+.

En enero de 2017, entra en Vivendi como Directora de RSC (responsabilidad social corporativa).

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Representante permanente de Financière V en el Consejo de Bolloré (Francia)

Representante permanente de Financière V en el Consejo de Financière de l'Odet (Francia)

Representante permanente de Socfrance en el Consejo de la Société Industrielle et Financière de l'Artois (Francia)

Representante permanente de la Société des Chemins de Fer & Tramways du Var et du Gard en el Consejo de Financière Moncey (Francia)

Sociedades sin cotización:

Presidenta de la Société Immobilière Mount Vernon (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Ninguna	

THIERRY DEREZ

Administrador independiente

Fecha de nacimiento: 18/02/1957

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: febrero de 2018

Fecha de inicio del nombramiento actual: febrero de 2018

Fecha de fin del nombramiento: AG 2020

Número de acciones de que es titular: 300

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de estrategia internacional e industrial

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Abogado colegiado en París antes de unirse, en 1995, al grupo asegurador AM-GMF, primero como Director general adjunto de GMF y después, en 2001, Presidente-Director General de Assurances Mutuelles de France y de GMF, Thierry Derez es, desde septiembre de 2003, Presidente-Director Generall del grupo AZUR-GMF.

Actualmente preside el Consejo de Administración de Assurances Mutuelles de France, de GMF Assurances y es Presidente-Director General de la Garantie Mutuelle des Fonctionnaires (GMF).

Fue nombrado administrador de MAAF Assurances en noviembre de 2004 y accedió al cargo de Presidente-Director General en junio de 2005.

Desde junio de 2007, es Presidente del Consejo de Administración de MMA IARD Assurances Mutuelles, MMA IARD, MMA Vie Assurances Mutuelles y MMA Vie. Desde 2008, ocupa el cargo de Presidente-Director General de Covéa.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Presidente-Director General de Covéa (SGAM) (Francia)

Thierry Derez ostenta múltiples cargos en filiales y/o participaciones sin cotización de Covéa. Para facilitar la lectura, no se incluye la lista completa de cargos.

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Administrador de Scor SE (Francia)	2018

Thierry Derez ha ejercido múltiples cargos en filiales de Covéa. Para facilitar la lectura, no se incluye la lista completa de cargos.

PIERRE FLEURIOT

Administrador independiente

Fecha de nacimiento: 31/01/1954

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: junio de 2018

Fecha de inicio del nombramiento actual: junio de 2018

Fecha de fin del nombramiento: AG 2022

Número de acciones de que es titular: 100

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de auditoría, riesgos y ética

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Graduado por el Institut d'Études Politiques de París y titular de un Máster en Derecho y ex alumno de la École Nationale d'Administration, Pierre Fleuriot comienza su carrera como inspector de finanzas, antes de convertirse en Director General de la Comisión de Operaciones de la Bolsa.

En 1997, se une a ABN AMRO donde ocupa distintos cargos y por último los de *Senior Executive Vice President* de ABN AMRO y Vicepresidente de clientes a nivel mundial.

En 2009, se convierte en Director general de Crédit Suisse France, responsable de actividades de banca de inversión, banca privada y gestión de activos para Francia, Bélgica y Luxemburgo.

Tras dejar la dirección de Crédit Suisse France en 2016, crea PCF Conseil & Investissement, asesoría de la que es Presidente.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Presidente de PCF Conseil & Investissement (Francia)

Administrador y Presidente del Comité de gobernanza, nombramientos y remuneración de la Bolsa de Casablanca (Marruecos)

Otras personas jurídicas:

Presidente del Cercle de l'Orchestre de Paris (Francia)

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Director General de Crédit Suisse France (Francia)	2016

RICHARD GENTIL

Administrador elegido por los empleados

Fecha de nacimiento: 29/04/1968

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: noviembre de 2012

Fecha de inicio del nombramiento actual: noviembre de 2016

Fecha de fin del nombramiento: noviembre de 2020

Número de acciones de que es titular: 1

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de estrategia internacional e industrial

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Técnico de mantenimiento empleado en la Fundición en 1988, Richard Gentil es especialista en hidráulica, neumática y gas para toda la fundición. Titular de un diploma BEP/CAP en electrónica, electromecánica y del Bachillerato en Mantenimiento de Sistemas Mecánicos Automatizados, habla y escribe en inglés con fluidez. Es miembro de Comisión de Solidaridad del comité de empresa de Renault Cléon.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administrador de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Ninguna

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Ninguna	

PHILIPPE LAGAYETTE

Administrador independiente

Fecha de nacimiento: 16/06/1943

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: mayo de 2007

Fecha de inicio del nombramiento actual: abril de 2015

Fecha de fin del nombramiento: AG 2019

Número de acciones de que es titular: 2.680

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Administrador de referencia
Presidente del Comité de auditoría, riesgos y ética
Miembro del Comité de remuneraciones

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Graduado por la Escuela Politécnica y la École Nationale d'Administration, Philippe Lagayette comenzó su carrera en 1970, en el cuerpo de Inspección General de Finanzas.

En 1974, se unió al Departamento del Tesoro en el Ministerio de Economía y Finanzas, y fue nombrado Subdirector en 1980. Se convirtió en Director de la Oficina del Ministro de Economía y Finanzas en 1981, antes de unirse al Banco de Francia en 1984, como Vicegobernador. Fue nombrado Director General de la Caja de depósitos y préstamos en 1992, y ocupa este cargo hasta diciembre de 1997.

De 1998 a agosto de 2008, dirige las actividades de JP Morgan en Francia y después se convierte en Vice-Chairman de la región EMEA hasta enero de 2010.

Es Senior Advisor de Barclays en Francia, de 2011 a 2016.

Philippe Lagayette es comandante de la Legión de Honor y Gran Oficial de la Orden Nacional del Mérito.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administrador de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Presidente de PL Conseils (Francia)

Administrador de Fimalac (Francia)

Otras personas jurídicas:

Presidente honorario de la Fondation de France (Francia)

Presidente de la Fondation de Coopération Scientifique pour la recherche sur la maladie d'Alzheimer (Francia)

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Administrador de Kering (antes PPR) (Francia)	2016

BENOÎT OSTERTAG

Administrador elegido a propuesta de los empleados accionistas

Fecha de nacimiento: 02/08/1965

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: mayo de 2011

Fecha de inicio del nombramiento actual: junio de 2017

Fecha de fin del nombramiento: AG 2021

Número de acciones de que es titular:
152,09 participaciones del FCPE

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de auditoría, riesgos y ética
Miembro del Comité de estrategia internacional e industrial

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Graduado por la École Centrale de París, Benoît Ostertag comienza su carrera de ingeniero en Renault en 1990.

Asimismo, ejerce las funciones de jefe de proyecto y responsable de equipo en ingeniería mecánica en las plantas de Lardy y de Rueil. Trabaja actualmente en la función de calidad, del centro tecnológico de Guyancourt, dando apoyo a diferentes ingenierías mundiales de Renault.

En paralelo, ejerce de los cargos sindicales CFDT en el Comité de empresa del centro desde 1996 y después en el comité central de empresa de Renault de 2006 a 2011. Por su trayectoria profesional y sindical, conoce especialmente bien Renault, tanto en Francia como a nivel internacional.

Desde 2012 es Presidente del Consejo de Supervisión de un fondo común de inversión de Acciones de Renault, plan de ahorro de los trabajadores accionistas. Desde 2015, también es Presidente del Consejo de Supervisión del FCPE Renault Mobiliz solidario, plan de ahorro salarial solidario de los empleados de Renault, basado en fondos socialmente responsables. Es representante de los trabajadores accionistas en el Consejo de Administración de Renault desde mayo de 2011. Convencido de que el rendimiento y la longevidad de Renault son indisociables de la responsabilidad social y medioambiental (RSM), desarrolla y comparte desde hace tiempo la competencia RSM.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administrador de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Ninguna

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Ninguna	

ÉRIC PERSONNE

Administrador elegido por los empleados

Fecha de nacimiento: 14/10/1962

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: noviembre de 2012

Fecha de inicio del nombramiento actual: noviembre de 2016

Fecha de fin del nombramiento: noviembre de 2020

Número de acciones de que es titular: 100 acciones y 151,98 participaciones del FCPE

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de remuneraciones
Miembro del Comité de auditoría, riesgos y ética

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Tras empezar su carrera como fotógrafo, Éric Personne se convierte, en 1988, en agente de Renault y coordina un equipo de 15 personas que comercializará 250 vehículos al año. En 2002, entra en Renault Retail Group, donde ocupa varios puestos: encargado de desarrollo postventa, encargado de la certificación ISO.

Desde 2007, Éric Personne es responsable de comunicación comercial y calidad en Renault Retail Group. Antiguo representante en el Comité de grupo de Renault de 2005 a 2012, tiene a sus espaldas más de 30 años de actividad colectiva, de la patronal o de los trabajadores, en sus lugares de trabajo.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administrador de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Ninguna

Otras personas jurídicas:

Administrador del Institut Français des Administrateurs (Francia)

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Ninguna	

OLIVIA RONGHONG QIU

Administradora independiente

Fecha de nacimiento: 19/08/1966

Nacionalidad: francesa, china

Fecha de su primer nombramiento: abril de 2016

Fecha de inicio del nombramiento actual: abril de 2016

Fecha de fin del nombramiento: AG 2020

Número de acciones de que es titular: 800

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Presidenta del Comité de estrategia internacional e industrial
Miembro del Comité de auditoría, riesgos y ética

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Olivia Qiu es licenciada en ingeniería electrónica por la University of Electronic Science and Technology of China (UESTC) y doctora en gestión por la Escuela Superior de Negocio de Grenoble.

Desde 1987, Olivia Qiu fue ingeniera responsable de diseño de radares militares y, más tarde, de investigación y de desarrollo del China Chengdu Design Institute n° 784.

En 1997, empieza a trabajar en Alcatel en calidad de responsable de proyecto para la negociación de tres empresas conjuntas para Alcatel China Cable Sector. En 1998, es nombrada Directora de Ventas de Alcatel para la Región Oriental de China, y más tarde, en 2000, Director de operaciones comerciales. En 2002, Director de marketing y operaciones 3G para Alcatel Shanghai Bell y, de 2004 a 2005, Director de desarrollo de la región Asia-Pacífico de Alcatel.

A partir de 2005, está a cargo de las actividades comerciales, marketing, soluciones técnicas e implementación de Alcatel China. En 2008, es nombrada Directora Regional para Asia oriental, Director general de Alcatel-Lucent Shanghai Bell.

Olivia Qiu es Directora General a cargo del «Strategic Industries Business Group» de Alcatel-Lucent hasta 2013.

Actualmente es *Chief Innovation Officer* de Philips Lighting, ahora llamada Signify.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administradora de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Ninguna

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Administradora de Saint-Gobain SA	2017

Olivia Qiu ha ejercido múltiples cargos en filiales de la sociedad Alcatel-Lucent. Para facilitar la lectura, no se incluye la lista completa de cargos.

YU SERIZAWA

Administradora elegida a propuesta de Nissan

Fecha de nacimiento: 25/07/1958

Nacionalidad: japonesa

Fecha de su primer nombramiento: diciembre de 2016

Fecha de inicio del nombramiento actual: diciembre de 2016

Fecha de fin del nombramiento: AG 2021

Número de acciones de que es titular: 100

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Tras una corta carrera como economista y analista financiera en el Crédit Lyonnais (sucursal de Tokio y sede de París), Yu Serizawa participa en la creación de la entidad InfoPlus Incorporated, en 1985, antes de fundar Forma Corporation en 1992.

Asesora a múltiples sociedades multinacionales en su adaptación a un entorno multicultural.

Asesora, asimismo, a ciertos inversores institucionales.

Yu Serizawa fue asesora por Japón en el Foro Económico Mundial entre 1990 y 2005.

Desde el año 2000, también es consejera del Presidente de Mori Building Company Limited.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administradora de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Ninguna

Sociedades sin cotización:

Presidenta-Directora General de Forma Corporation (Japón)

Consejera del Presidente de Mori Building Company Limited (Japón)

Otras personas jurídicas:

Directora general de Asuntos Internacionales, *Science and Technology in Society* (STS) *forum* (organización sin ánimo de lucro con sede en Japón)

Directora del *Japanese Committee of Honour of the Royal Academy of Arts* de Londres (Reino Unido)

Auditora de Daisen-In Temple, Daitokuji (Japón)

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Secretaria general del Science and Technology in Society forum (Japón)	2013

PASCALE SOURISSE

Administradora independiente

Fecha de nacimiento: 07/03/1962

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: abril de 2010

Fecha de inicio del nombramiento actual: junio de 2018

Fecha de fin del nombramiento: AG 2022

Número de acciones de que es titular: 1.000

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de auditoría, riesgos y ética

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Graduada por la École Polytechnique y la École nationale supérieure des télécommunications (ENST), Pascale Sourisse empezó su carrera en funciones de dirección en France Telecom, Jeumont-Schneider y la Compagnie Générale des Eaux, así como en el Ministerio de Industria. Es nombrada Presidenta-Directora General de Alcatel Space en 2001 y, más tarde, de Alcatel Alenia Space en 2005.

En 2007, es nombrada Directora General Adjunta de Thales, miembro del Comité ejecutivo a cargo de la División Espace y Presidenta-Directora General de Thales Alenia Space. En 2008, se convierte en Vicepresidenta Senior, Directora General de la División de Sistemas Terrestres e Interarmadas de Thales, más tarde, en febrero de 2010, Vicepresidenta Senior, Directora General de la División de Sistemas C41 de defensa y seguridad Hasta 2012, también ejerce el cargo de Presidenta-Directora General de Thales Communications & Security y Presidenta de Thales Services.

Es Directora General a cargo del Desarrollo Internacional del grupo Thales desde febrero de 2013.

Pascale Sourisse es Oficial de la Legión de Honor y Comandante de la Orden del Mérito.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administradora de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora, miembro del Comité de nombramientos y gobernanza y del Comité de remuneraciones de Vinci (Francia)

Sociedades sin cotización:

Presidenta de Thales International SAS (Francia)

Presidenta de Thales Europe SAS (Francia)

Representante permanente de Thales en calidad de administrador de ODAS (Francia)

Miembro de la Comisión de Remuneración de ODAS (Francia)

Otras personas jurídicas:

Miembro de la Académie des Technologies (Francia)

Miembro del Consejo de Administración de la École Polytechnique (Francia)

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Representante permanente de Thales en calidad de administradora de SOFRESA (Francia)	2015
Administradora de la Agence Nationale de la Recherche (Francia)	2016
Presidenta del Consejo de la École de Télécom Paris Tech (Francia)	2017
Administradora de la Agence nationale des fréquences (Francia)	2017
Administradora, miembro del Comité de auditoría y ética de Areva SA (Francia)	2017

Pascale Sourisse ha ejercido múltiples cargos en filiales de las sociedades Thales y Australian Defence Industries. Para facilitar la lectura, no se incluye la lista completa de cargos.

PATRICK THOMAS

Administrador independiente

Fecha de nacimiento: 16/06/1947

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: abril de 2014

Fecha de inicio del nombramiento actual: junio de 2018

Fecha de fin del nombramiento: AG 2022

Número de acciones de que es titular: 100

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Presidente del Comité de nombramientos y gobernanza
Miembro del Comité de remuneraciones

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Graduado por la École supérieure de commerce de Paris (ESCP), Patrick Thomas fue Presidente del grupo Lancaster de 1997 a 2000 y, más tarde, Presidente-Director General de la sociedad británica William Grant & Sons de 2000 a 2003.

Patrick Thomas ostentó el cargo de Director General de Hermès International de 1989 e 1997. Vuelve al grupo Hermès el 15 de julio de 2003 como Director General de Hermès International antes de ser nombrado Gerente, cargo que ejerce desde el 15 de septiembre de 2004 hasta su jubilación el 31 de enero de 2014.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administradora de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administradora de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administrador de referencia de Teleperformance SE (Francia)

Vicepresidente del Consejo de Supervisión y Presidente del Comité de remuneraciones y de gobernanza de empresa de Laurent Perrier (Francia)

Sociedades sin cotización:

Miembro del Consejo de Supervisión de Leica Camera AG (Alemania)

Miembro del Consejo de Supervisión de Château Palmer (Francia)

Presidente del Consejo de Supervisión, del Comité de Inversión y del Comité de remuneraciones de Ardian Holding (Francia)

Vicepresidente del Consejo de Supervisión de Massilly Holding (Francia)

Presidente del Consejo y administrador de Shang Xia Trading (Shanghái)

Presidente y administrador de Full More Group (Hong Kong)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Patrick Thomas ha ejercido múltiples cargos en filiales del grupo Hermès. Para facilitar la lectura, no se incluye la lista completa de cargos.	

MARTIN VIAL

Administrador designado por el Estado francés

Fecha de nacimiento: 08/02/1954

Nacionalidad: francesa

Fecha de su primer nombramiento: septiembre de 2015

Fecha de inicio del nombramiento actual: septiembre de 2015

Fecha de fin del nombramiento: N/A

Número de acciones de que es titular: N/A

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de auditoría, riesgos y ética
Miembro del Comité de nombramientos y gobernanza

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Martin Vial, graduado por la École supérieure des sciences économiques et commerciales (ESSEC) y de la École Nationale Supérieure des Postes et Télécommunications, empezó su carrera como administrador de Correos y Comunicaciones en la Dirección financiera de la Dirección General de Correos.

En 1986, se unió a la Dirección del Tesoro en el Ministerio de Economía y Finanzas. De 1988 a 1993, ejerció sucesivamente como consejero técnico, Director Adjunto y después Director de los gabinetes del ministro de Correos, Telecomunicaciones y Espacio, del ministro de Infraestructuras, Vivienda, Transporte y Espacio, y, por último, del ministro de Correos y Comunicaciones.

En 1993, Martin Vial fue nombrado Presidente-Director General de Aeropostal y elegido Presidente de la Cámara Sindical del Transporte Aéreo y de la Federación Nacional de la Aviación Mercante.

A finales de 1997, se convierte en Director General del grupo La Poste. En septiembre de 2000, recibe el cargo de Presidente del grupo La Poste y, paralelamente, el de Vicepresidente de la Caisse Nationale de Prévoyance (CNP). Martin Vial se une al Tribunal de Cuentas en septiembre de 2002 como relator.

De 2003 a 2014, fue Director General del grupo Europ Assistance, líder mundial del mercado de asistencia y administrador-Director general de Europ Assistance Holding. También ejerce la presidencia de varios consejos de administración de las sociedades de este grupo. En enero de 2015, funda la sociedad Premium Care, empresa de asistencia para personas mayores.

Es Comisario de Participaciones del Estado desde agosto de 2015.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administrador de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administrador y miembro del Comité de estrategia y del Comité de nombramientos y remuneraciones de EDF (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Bpifrance SA (Francia)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Administrador de Homair vacances (Francia)	2014
Administrador de Business Solutions Capital (Francia)	2014
Administrador de Europ Assistance Sudáfrica, Alemania, China, España, Italia, Portugal	2014
Presidente de Europ Assistance Brasil, Bélgica, Francia, Reino Unido, EE. UU.	2014
Administrador – Director General de Europ Assistance Holding	2014
Administrador y miembro del Comité de estrategia y del Comité de gobernanza y remuneraciones de Thales	2017

YASUHIRO YAMAUCHI

Administradora elegida a propuesta de Nissan

Fecha de nacimiento: 02/02/1956

Nacionalidad: japonesa

Fecha de su primer nombramiento: febrero de 2017

Fecha de inicio del nombramiento actual: junio de 2018

Fecha de fin del nombramiento: AG 2022

Número de acciones de que es titular: 10.385

Principales campos de conocimiento y experiencia: ver la biografía contigua.

Competencias:

Miembro del Comité de estrategia internacional e industrial

BIOGRAFÍA – EXPERIENCIA PROFESIONAL

Graduado en ciencias sociales por la International Christian University, College of Liberal Arts, Yasuhiro Yamauchi se unió a Nissan Motor Co., Ltd. en 1981, ocupando diversos cargos directivos en el departamento de compras, así como en la Renault-Nissan Purchasing Organization (RNPO). Entra a formar parte de la RNPO en abril de 2008 como Vicepresidente Senior responsable de Compras.

En abril de 2014, Yasuhiro Yamauchi es nombrado Vicepresidente Senior de Alianza Global y Vicepresidente de Alianza de Compras, a cargo de la convergencia de gestión, recursos humanos, funciones de compra, ingenierías, *manufacturing* & *supply chain* de Renault y Nissan.

En noviembre de 2016, recibe el cargo de *Chief Competitive Officer* de Nissan Motor Co., Ltd. Es responsable de fabricación e I+D a nivel mundial, así como de compras, fabricación, gestión de la cadena de suministro, I+D, Vehículos Conectados y Servicios de Movilidad para la Alianza. Su papel consiste en velar porque Nissan Motor Co., Ltd. mantenga su competitividad en el mercado mundial.

LISTA DE CARGOS Y OTRAS FUNCIONES EN SOCIEDADES FRANCESAS Y EXTRANJERAS

CARGOS ACTUALES

Cargos y funciones en sociedades del Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Administrador de Renault SA (Francia)

Sociedades sin cotización:

Administrador de Renault s.a.s. (Francia)

Miembro del Consejo de Administración de Renault-Nissan b.v. (Países Bajos)

Otras personas jurídicas:

Ninguna

Cargos y funciones en sociedades ajenas al Grupo Renault:

Sociedades con cotización:

Chief Competitive Officer de Nissan Motor Co., Ltd. (Japón)

Sociedades sin cotización:

Ninguna

Otras personas jurídicas:

Ninguna

ANTIGUOS CARGOS EN OTRAS EMPRESAS DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS	Fin del nombramiento
Ninguna	

El domicilio profesional de todos los administradores, en el marco de sus funciones, es el domicilio social de la Sociedad (consulte el capítulo 5.1.1.1).

Evolución de la composición del Consejo de Administración en 2019

En su sesión del 24 de enero de 2019, el Consejo de Administración hizo constar en acta la dimisión del Sr. Carlos Ghosn en lo que se refiere a sus cargos como Presidente y Director General de la Sociedad desde el 23 de enero de 2019. El Consejo de Administración, previa recomendación del Comité de nombramientos y gobernanza, decidió diferenciar las funciones de Presidente del Consejo de Administración y de Director General. El Sr. Jean-Dominique Senard fue nombrado nuevo administrador en virtud de las disposiciones del artículo L. 225-17 al. 3 del Código de Comercio y ha sido elegido Presidente del Consejo de Administración. Asimismo, el Consejo designó al Sr. Thierry Bolloré como Director General. La ratificación del nombramiento del Sr. Jean-Dominique Senard como administrador se someterá a la aprobación de la Junta General del 12 de junio de 2019.

En su sesión del 3 de abril de 2019, el Consejo de Administración, previa recomendación del Comité de nombramientos y gobernanza, decidió proponer en la Junta General del 12 de junio de 2019 las siguientes modificaciones en la composición del Consejo:

- la ratificación del nombramiento del Sr. Thomas Courbe como administrador representante del estado francés en sustitución del Sr. Pascal Faure, que dimitió de su cargo como administrador y miembro del Comité de estrategia internacional e industrial, con efecto al término del Consejo del 5 de octubre de 2018;
- la no renovación de los cargos de la Sra. Cherie Blair y del Sr. Philippe Lagayette, en razón del límite de edad establecido en los estatutos;
- el nombramiento de la Sra. Annette Winkler como administradora independiente.

En su reunión del 3 de abril de 2019, el Consejo de Administración toma nota de la decisión del Sr. Carlos Ghosn de dimitir de su cargo de administrador con efecto el 12 de junio de 2019.

Al término de la Junta General del 12 de junio de 2019, sujeto a la aprobación por parte de los accionistas de los acuerdos propuestos, el Consejo de administración se compondrá de 18 miembros y tendrá las siguientes características:

	Composición al término de la Junta General de 2018.	Composición al término de la Junta General de 2019.
Porcentaje de independencia	66,7 %	71,4 %
Porcentaje de incorporación de mujeres	43,7 %	46,7 %
Porcentaje de administradores de nacionalidad extranjera	40 %	37,5 %

De este modo:

- el porcentaje de independencia del Consejo seguirá siendo superior a la recomendación del Código AFEP-MEDEF y
- el porcentaje de incorporación de mujeres será superior a lo exigido por la ley (que exige un porcentaje de incorporación de mujeres de al menos el 40 %).

Nótese que, de acuerdo con el código AFEP-MEDEF, los administradores que representan a los empleados, así como el administrador que representa a los empleados accionistas, no se incluyen en el cálculo del porcentaje de independencia.

Para garantizar la coherencia de los datos presentados, los administradores que representan a los empleados y el administrador que representa a los empleados accionistas no se incluyen en el cálculo del porcentaje de nacionalidad extranjera.

Por otra parte, en aplicación del artículo L. 225-27 del Código de Comercio, los administradores que representan a los empleados no se incluyen en el cálculo del porcentaje de incorporación de mujeres del Consejo de Administración. En cambio, el administrador elegido a propuesta de los empleados accionistas sí se toma en consideración a la hora de realizar este cálculo.

3.1.4 Datos adicionales sobre los administradores

3.1.4.1 Derechos y obligaciones de los administradores

El reglamento interno del Consejo de Administración establece los derechos y obligaciones de los administradores de la Sociedad en lo que se refiere a:

- las normas de funcionamiento del Consejo de Administración y de sus comités;
- el deber de confidencialidad;
- la independencia y el deber de expresión;
- la gestión de conflictos de interés;
- la deontología bursátil;
- la titularidad de acciones de la Sociedad. El reglamento interno del Consejo recomienda a los administradores, de conformidad con el código AFEP-MEDEF, mantener un número significativo de acciones con respecto a las primas de asistencia recibidas, a excepción de los administradores que no reciben primas de asistencia a título personal. A este respecto, los administradores que representan a los empleados o a los empleados accionistas no reciben personalmente primas de asistencia (que se directamente trasfieren a sus respectivos sindicatos); por tanto, no se les exige la titularidad de un importe significativo de acciones de la Sociedad. Por otra parte, el reglamento prohíbe a los administradores designados por el Estado poseer acciones a título personal. El 31 de diciembre de 2018, los administradores son titulares de aproximadamente 0,26 % del capital de Renault, excluyendo la participación del Estado francés.

3.1.4.2 Ausencia de condenas

Según la información de que dispone el Grupo Renault, ninguno de los miembros del Consejo de Administración, ni de los principales directivos de la Sociedad, a excepción del Sr. Carlos Ghosn, durante los últimos cinco años:

- ha sido objeto de una condena por fraude;
- ha participado, en calidad de dirigente, socio comanditario o fundador, en una quiebra, embargo o liquidación;
- ha sido objeto de una incriminación y/o sanción pública oficial impuesta por una autoridad estatutaria o reglamentaria;
- ha sufrido la prohibición de un tribunal para actuar en calidad de miembro de un órgano de administración, de dirección o de supervisión de un emisor, ni intervenir en la gestión o la práctica empresarial del emisor.

Tras su detención en Japón, el 19 de noviembre de 2018, el Sr. Carlos Ghosn fue imputado en tres ocasiones por la oficina del fiscal del distrito de Tokio (Tokyo District Public Prosecutors Office):

- el 10 de diciembre de 2018, por incumplimiento de la normativa bursátil japonesa (*Financial Instruments and Exchange Act*) por la evaluación a la baja de su remuneración en los informes anuales de Nissan, en los ejercicios de 2011 a 2015;
- el 11 de enero de 2019, por incumplimiento de la normativa bursátil japonesa por la evaluación a la baja de su remuneración en los informes anuales de Nissan, en los ejercicios de 2016 a 2018; y
- el 11 de enero de 2019 por abuso de confianza agravado (*aggravated breach of trust*).

3.1.4.3 Ausencia de conflictos de interés

No existe, según los conocimientos de la Sociedad, un conflicto de intereses entre los intereses privados de los administradores de la Sociedad y sus deberes de cara a la Sociedad.

No existe ningún parentesco entre los miembros del Consejo de Administración.

Los mandos sociales no están vinculados a la Sociedad ni a ninguna de sus filiales por un contrato de servicios que implique la concesión de ventajas.

3.1.5 Organización, funcionamiento y misiones del Consejo de Administración

3.1.5.1 Organización del Consejo

Composición del Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2018

NÚMERO DE MIEMBROS			NÚMERO DE REUNIONES		
19	frente a	19	**7**	frente a	7
2018		*2017*	*2018*		*2017*
PORCENTAJE DE ADMINISTRADORES INDEPENDIENTES			**TASA DE PARTICIPACIÓN**		
66,7 %	frente a	66,7 %	**86,09 %**	frente a	91,88 %
2018		*2017*	*2018*		*2017*

Independencia del Consejo de Administración

El Consejo de Administración está comprometido con el principio de independencia recogido en su reglamento interno.

Reglamento interno del Consejo de Administración en relación a la independencia de los administradores

El Consejo de Administración se compone de al menos un cincuenta por ciento de administradores que pueden calificarse de independientes en el sentido de los criterios recogidos en el código AFEP-MEDEF, excepto administradores representantes de los empleados y representantes de los empleados accionistas

El Consejo de Administración, a recomendación del Comité de nombramientos y gobernanza, siempre puede estimar que un administrador, aunque cumpla los criterios recogidos en el código AFEP-MEDEF, no debe calificarse de independiente a la luz de su situación particular o de la situación de la Sociedad. Por el contrario, el Consejo puede estimar que un administrador que no cumpla dichos criterios sea, aun así, independiente.

Todos los años, el Comité de nombramientos y gobernanza debate la calificación de independencia de cada uno de los administradores, que también se examina, caso por caso, en el Consejo de Administración en relación con los criterios establecidos por el código AFEP-MEDEF. La calificación de independencia también se debate cuando se nombra a un nuevo administrador y cuando se renueva a un administrador en su cargo.

El 13 de febrero de 2019, el Consejo de Administración aprobó la siguiente lista de administradores calificados como independientes a 31 de diciembre de 2018. Las señoras Catherine Barba, Miriem Bensalah Chaqroun, Cherie Blair, Marie-Annick Darmaillac, Olivia Qiu y Pascale Sourisse, y los señores Thierry Derez, Pierre Fleuriot, Philippe Lagayette y Patrick Thomas.

Así, a 31 de diciembre de 2018, le Consejo de Administración de la Sociedad se compone de 19 miembros de los cuales 10 se consideran independientes. De acuerdo con las recomendaciones del código AFEP-MEDEF, los administradores que representan a los empleados y el administrador que representa a los empleados accionistas, no se incluyen en el cálculo del porcentaje de independencia que, por tanto, queda establecido en un 66,7 %.

El cuadro que figura a continuación sintetiza los resultados del proceso de valoración de la independencia de los administradores según los criterios establecidos en el código AFEP-MEDEF.

		Relaciones de negocios	Parentesco	CAC	12 años en el Consejo	Empleado o DMS [2]	Cargos cruzados	Vínculo con un accionista	Calificación mantenida
Carlos	GHOSN	No	No	No	Sí	Sí	No	No	No independiente
Catherine	BARBA	No	No	No	No	No	No	No	Independiente
Frédéric	BARRAT	No	No	No	No	Sí	No	No	N/A [1]
Miriem	BENSALAH-CHAQROUN	No	No	No	No	No	No	No	Independiente
Thomas	COURBE	No	No	No	No	No	No	Sí	No independiente
Cherie	BLAIR	No	No	No	No	No	No	No	Independiente
Marie-Annick	DARMAILLAC	No	No	No	No	No	No	No	Independiente
Thierry	DEREZ	Sí	No	No	No	No	No	No	Independiente
Pierre	FLEURIOT	No	No	No	No	No	No	No	Independiente
Richard	GENTIL	No	No	No	No	Sí	No	No	N/A [1]
Philippe	LAGAYETTE	No	No	No	No [3]	No	No	No	Independiente
Benoît	OSTERTAG	No	No	No	No	Sí	No	No	N/A [1]
Éric	PERSONNE	No	No	No	No	Sí	No	No	N/A [1]
Olivia	QIU	No	No	No	No	No	No	No	Independiente
Yu	SERIZAWA	No	No	No	No	No	No	Sí	No independiente
Pascale	SOURISSE	No	No	No	No	No	No	No	Independiente
Patrick	THOMAS	No	No	No	No	No	No	No	Independiente
Martin	VIAL	No	No	No	No	No	No	Sí	No independiente
Yasuhiro	YAMAUCHI	No	No	No	No	No	No	Sí	No independiente

(1) El administrador que representa a los trabajadores accionistas, así como los administradores que representan a los trabajadores no se incluyen en el cálculo del porcentaje de independencia de conformidad con las disposiciones del Código AFEP-MEDEF.

(2) DMS significa directivo mando social.

(3) El Sr. Philippe Lagayette fue nombrado administrador de la Sociedad por primera vez por la Junta General del 2 de mayo de 2007. Posteriormente, su cargo se renovó en 2011 y 2015. La renovación de su cargo no se propondrá en la Junta General del 12 junio de 2019, pues el Sr. Philippe Lagayette había alcanzado el límite de edad fijado en los estatutos de la Sociedad.

El Consejo de Administración valoró el carácter significativo de las relaciones de negocios entre los administradores y la Sociedad en el sentido de la naturaleza y de las sumas implicadas en sus relaciones. De hecho, el Código AFEP-MEDEF, para ser calificado como administrador independiente, recomienda «no ser cliente, proveedor, bancario de empresa o bancario de inversión significativo de la sociedad o de su grupo, o para quien la sociedad o su grupo representa una parte significativa de la actividad».

El Consejo se ha asegurado de que no existen flujos financieros significativos entre la Sociedad y alguna de las sociedades de las que un administrador de la Sociedad es administrador o mando social ejecutivo, para lo que ha examinado la parte que representan esas sociedades en el volumen de negocio de la Sociedad.

El Consejo de Administración, en su sesión del 15 de febrero de 2018, examinó con especial cuidado la situación del Sr. Thierry Derez.

De acuerdo con las recomendaciones de la Autoridad de los Mercados Financieros, el Consejo de Administración valoró las relaciones mantenidas entre el Grupo Renault y Covéa desde el punto de vista de cada uno de los dos grupos, teniendo en cuanta tanto criterios cuantitativos como cualitativos (como la duración, la continuidad, la dependencia económica, la exclusividad, la organización de la relación).

En esta ocasión, el Consejo de Administración mantiene que los vínculos entre la Sociedad y Covéa —ya sean reparaciones confiadas a los talleres de Renault, seguros comercializados por RCI o negocios inmobiliarios— no son lo bastante significativos o estratégicos para el Grupo Renault.

En cualquier caso, recordamos que, de acuerdo con el Código AFEP-MEDEF, los administradores tienen la obligación de informar al Consejo de cualquier situación de conflicto de intereses, aunque sea potencial, y deben abstenerse de asistir a la discusión y de participar con su voto en la deliberación correspondiente.

Administrador referente

El Sr. Philippe Lagayette, cuyo cargo como administrador expirará al término de la Junta General del 12 de junio de 2019, asume la función de administrador referente.

El Consejo de Administración del 15 de marzo de 2019 decidió desde el principio mantener un administrador referente, que se designará entre los administradores independientes cuando expire el cargo del Sr. Philippe Lagayette.

Las prerrogativas del administrador de referencia se definen en el reglamento interno.

Reglamento interno del Consejo de Administración en relación al administrador referente

El Consejo de Administración puede designar un administrador referente a propuesta del Comité de nombramientos y gobernanza, entre los administradores calificados de independientes.

Si el Consejo de Administración une las funciones de Presidente del Consejo de Administración y de Director General, el Consejo de Administración deberá nombrar un administrador referente.

La duración del nombramiento del administrador referente no excederá la de su cargo de administrador. Podrá ser reelegido para desempeñar el cargo de administrador referente. El cargo de administrador referente puede finalizar en todo momento por decisión del Consejo de Administración.

El administrador referente deberá suplir al Presidente:

- en caso de impedimento temporal, mientras dure dicho impedimento:
- en caso de fallecimiento, hasta la elección de un nuevo Presidente;

De forma más general, el administrador referente preside las reuniones del Consejo de Administración en ausencia del Presidente.

El administrador referente:

- responde a las consultas del Presidente sobre el orden del día de cada reunión del Consejo de Administración y sobre el calendario de reuniones; puede proponer al Presidente puntos adicionales para el orden del día de una reunión del Consejo de Administración o convocar une reunión del Consejo de Administración sobre un punto concreto cuya importancia o carácter urgente justifique la necesidad de celebrar una junta extraordinaria;
- convoca al Consejo en circunstancias excepcionales, tras haber consultado al conjunto de los Presidentes de los comités;
- reúne, al menos una vez al año, en caso de fusión de las funciones de Presidente y de Director General, a los miembros del Consejo de Administración sin la presencia del Presidente-Director General y, llegado el caso, del(de los) Director(es) General(es) Delegado(s). Estas reuniones se dedicarán, concretamente, a la evaluación del rendimiento del Presidente-Director General y, en su caso, del(de los) Director(es) General(es) Delegado(s) y al examen de su remuneración respectiva; el administrador referente preside los debates en estas reuniones;
- garantiza el vínculo entre los administradores independientes y los demás miembros del Consejo de Administración y de la Dirección general; vela porque los administradores puedan ejercer su misión en las mejores condiciones posibles y, específicamente, que cuenten con un alto nivel de información antes de las reuniones del Consejo de Administración;
- evita que se produzcan conflictos de interés, concretamente ejerciendo una acción de prevención y sensibilización entre los administradores; hace notar al Presidente las posibles situaciones de conflictos de interés que identifique y que conciernan al Director General y a los Directores Generales Delegados, así como a los miembros del Consejo de Administración;
- recibe del Consejo de Administración el cargo de Presidente o miembro de uno o varios comités del Consejo de Administración; en todo caso, puede asistir a las reuniones y tiene acceso al trabajo de todos los comités;
- conoce las peticiones de los administradores en materia de gobernanza y vela por que se les dé respuesta; ayuda la Presidente o al Director General para responder a las solicitudes de los accionistas y está disponible para tratar algunas de ellas con la aprobación del Presidente o del Director General, e informa al Consejo de las preocupaciones de los accionistas en materia de gobernanza;
- vela por que se cumpla el reglamento interno; e
- informa de la evaluación de su misión una vez al año al Consejo de Administración. El Presidente puede invitarle a dar cuenta de su actividad durante las Juntas Generales.

Balance de actividad de 2018 del administrador referente

Durante el ejercicio 2018, el administrador referente asistió a las reuniones del Consejo y a todas las reuniones del Comité de remuneraciones y del Comité de auditoría, riesgos y ética (CARE) (que preside).

El administrador desempeña un papel fundamental en el sistema de gobernanza de la Sociedad, mediante la consecución de varias misiones que se articulan en torno a los temas siguientes:

Contacto con los directivos y los administradores independientes

Como cada año, el administrador referente mantuvo un contacto regular con:

- los administradores independientes, para garantizar que se reúnen efectivamente las condiciones para que puedan ejercer su cargo de forma plena;
- el Presidente-Director General, los miembros del Comité ejecutivo de Grupo y los directores de las funciones clave (Director Contable del Grupo, Director Jurídico, Director Fiscal, etc.) y con los auditores.

También se le informó de la actualidad del Grupo y de sus competidores.

Reuniones del Consejo

El administrador referente se ha implicado particularmente en la preparación de las reuniones del Consejo dando su opinión sobre el orden del día de cada una de las reuniones y garantizando la calidad de la información facilitada a los miembros del Consejo y de sus comités.

En 2018, concretamente, solicitó el examen de varios puntos específicos por parte del Consejo de Administración, en función de la actualidad del Grupo y de la industria del automóvil.

Se entrevistó regularmente con los administradores y, concretamente, con los presidentes de los diferentes comités.

Participó en una reunión del Comité de estrategia internacional e industrial, del que no es miembro.

De conformidad con el reglamento interno del Consejo, convocó y presidió, en ausencia del Presidente del Consejo, que no pudo asistir, varias reuniones del Consejo de Administración durante los meses de noviembre y diciembre de 2018. También organizó de numerosas reuniones informativas con los administradores sobre la situación del Sr. Carlos Ghosn en Japón y las consecuencias de los procesos judiciales contra su persona.

Gobernanza y remuneraciones

En su calidad de miembro del Comité de remuneraciones, el administrador referente participó, concretamente, en la definición de la política de remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2018 y en la evolución de los criterios de rendimiento de los planes de atribución de acciones basadas en resultados.

Examen del rendimiento del Presidente-Director General (*executive sessions*)

Presidió las deliberaciones del Consejo de Administración en lo concerniente a la evaluación del rendimiento y a la fijación de los elementos que componen la remuneración del Presidente-Director General, las conversaciones comúnmente llamadas *executive sessions* que se desarrollan sin la presencia del Presidente-Director General.

Relaciones con los accionistas

El administrador referente averiguó cuáles eran las preocupaciones de los accionistas especialmente significativos y se encargó de que la Sociedad les diese respuesta de forma satisfactoria.

Concretamente, consignó una carta a los accionistas en el marco de la renovación del cargo del Presidente-Director General a la Junta General del 15 de junio de 2018.

3.1.5.2 Funcionamiento del Consejo

Las normas de funcionamiento del Consejo de Administración se recogen en el reglamento interno del Consejo. La última versión del reglamento interno fue adoptada por el Consejo de Administración en su sesión del 15 de marzo de 2019, en base a los trabajos del Comité de nombramientos y gobernanza. Esta puesta al día tiene por objetivo tomar en consideración a la vez la evolución de la gobernanza de la Sociedad y la nueva versión del Código AFEP-MEDEF de junio de 2018.

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a su funcionamiento

El Consejo de Administración se convoca con un orden del día determinado.

Cada administrador tiene la libertad y la responsabilidad de solicitar al Presidente la inscripción en el borrador del orden del día de ciertos puntos, si considera que son competencia del Consejo de Administración. El Presidente informa de ello al Consejo.

El Consejo de Administración puede, en el curso de cada una de sus reuniones, en casos urgentes, tratar cuestiones no incluidas en el orden del día comunicado previamente.

El Presidente garantiza que los administradores reciben, concretamente por parte del Director General, los documentos y datos necesarios para el cumplimiento de su misión.

Se levanta acta de las deliberaciones en cada sesión del Consejo de Administración, de conformidad con las disposiciones legales y estatutarias.

3.1.5.3 Misiones del Consejo de Administración

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a sus misiones

El Consejo de Administración determina, a propuesta del Director General, las orientaciones estratégicas de la actividad de la Sociedad, tomando en consideración los retos sociales y medioambientales, y vela porque se lleven a la práctica.

Sin perjuicio de los poderes expresamente atribuidos a las Juntas de Accionistas y en el límite del objeto social, aborda cualquier cuestión que concierna a la buena marcha de la Sociedad y arregla, mediante sus deliberaciones, los asuntos que le conciernen.

Sin carácter exhaustivo, el Consejo de Administración, de conformidad con las disposiciones legales y normativas en vigor y en las condiciones y según las modalidades fijadas, en su caso, por el reglamento interno:

- tiene la competencia para convocar a las Juntas Generales de la Sociedad y define su orden del día;
- examina y aprueba las cuentas individuales y las consolidadas, rinde cuentas de su actividad en el Informe Anual y aprueba los informes legales y reglamentarios;
- examina el presupuesto anual y el plan a medio plazo del Grupo presentados por el Director General y cualquier modificación a los mismos;
- debate anualmente las orientaciones estratégicas de la actividad de la Sociedad y de la Alianza, tomando en consideración los retos sociales y medioambientales;
- examina regularmente, en relación con la estrategia definida, las oportunidades y riesgos asociados a ella;
- se pronuncia sobre cualquier decisión importante que no sea coherente con la estrategia de la Sociedad;
- se alertado por la Dirección General, a la mayor brevedad posible, en caso de suceso externo o de contingencia interna que ponga significativamente en duda las perspectivas de la Sociedad o las previsiones presentadas al Consejo de Administración;

- fomenta la creación de valor a largo plazo para la Sociedad y el Grupo teniendo en cuenta las cuestiones relacionadas con responsabilidad social y medioambiental;

- elige la modalidad de ejercicio de la Dirección General de conformidad con el artículo 17 de los estatutos de la Sociedad;
- designa y revoca al Presidente, al Director General, y, en su caso, a propuesta del Director general, a lo(s) Director(es) General(es) Delegado(s), y determina su remuneración;
- define los poderes del Director General y, en su caso, de acuerdo con este último, los del/de los Director(es) General(es) Delegado(s);
- decide, a propuesta del Presidente, la creación de comités de conformidad con las disposiciones de la ley, de los estatutos y del reglamento interno;
- determina, a propuesta del Presidente, las misiones confiadas a los comités de conformidad con las disposiciones de la ley, de los estatutos y del reglamento interno;
- designa, a propuesta del Comité de nombramientos y gobernanza, a los miembros de los comités creados de conformidad con las disposiciones de la ley, de los estatutos y del reglamento interno;
- aprueba anualmente, a propuesta del Comité de nombramientos y gobernanza, la lista de los administradores considerados independientes en el sentido de los criterios recogidos en el Código AFEP-MEDEF;
- reparte, a propuesta del Comité de nombramientos y gobernanza, las primas de asistencia entre los administradores, de conformidad con las disposiciones del reglamento interno;
- decide la atribución de *stock-options* y/o acciones basadas en resultados entre los empleados y mandos sociales elegibles del Grupo en el marco de las autorizaciones conferidas por la junta general;
- presenta en la Junta General un informe sobre la gobernanza de empresa;
- supervisa la implantación del dispositivo de prevención de la corrupción y del tráfico de influencias;
- supervisa la implantación de una política de no discriminación y diversidad;
- define la política de comunicación financiera de la Sociedad;
- es garante de que se comunique a los accionistas e inversores una información pertinente, equilibrada y pedagógica sobre la estrategia, el modelo de desarrollo, la toma en consideración de cuestiones extrafinancieras significativas para la Sociedad y sus perspectivas a largo plazo; y
- autoriza los convenios y compromisos contemplados en los artículos L. 225-38 y siguientes del Código de Comercio.

Por otra parte, el Consejo realiza los controles y verificaciones que considere oportunos. Cada administrador recibe toda la información necesaria para el desarrollo de su misión.

El Presidente incluye periódicamente y al menos una vez al año, en el orden del día del Consejo una revisión del presupuesto, de la estrategia industrial del Grupo, de la evolución de los mercados, del entorno competitivo y de las cuestiones principales, incluidas en el dominio de la responsabilidad social y medioambiental del Grupo, de la estrategia financiera del Grupo y de la política de la Sociedad en materia de igualdad profesional y salarial.

El Consejo se reúne, al menos una vez al año, sin la presencia de los directivos mandos sociales ejecutivos. Estas reuniones se dedicarán, concretamente, a la evaluación del rendimiento del Director General y, en su caso, del(de los) Director(es) General(es) Delegado(s) y al examen de su remuneración respectiva.

3.1.5.4 Actividad del Consejo de Administración en 2018

En 2018, el Consejo de Administración se reunió en siete sesiones (de ellas, dos reuniones adicionales). Las reuniones del Consejo duraron una media de tres horas, considerando que una reunión dedicada a la estrategia del Grupo se prolongó durante una jornada completa. Por otra parte, se organizaron muchas reuniones de administradores por iniciativa del administrador referente, especialmente para mantenerlos informados de la situación tras el impedimento del Sr. Carlos Ghosn.

Todas las decisiones incluidas en el orden del día del Consejo se debatieron y el orden del día se adaptó para integrar los temas que afectan a la Sociedad, lo que demuestra la fuerte reactividad del Consejo. Durante el año 2018, la tasa de participación fue del 86,09 % (para conocer la tasa de participación por administrador, véase el cuadro que figura en el capítulo 3.1.2).

El Consejo, en sus principales campos de intervención, debatió y decidió especialmente sobre los siguientes puntos:

La estrategia del Grupo

El Consejo revisó los siguientes temas estratégicos:

- el capital humano;
- la estrategia de electrificación del plan estratégico del Grupo y sus consecuencias;
- la digitalización y su contribución a una mejora en el rendimiento de la empresa.

Como todos los años, el Consejo de Administración organizó sus seminario estratégico anual, al que dedicó un día y que se celebró en el seno del Salón mundial del Automóvil, para debatir temas de importancia para el Grupo Renault. Durante el seminario, los administradores conocieron los vehículos de la gama del Grupo Renault y disfrutaron de una presentación en profundidad, impartida por los responsables operativos, sobre el entorno macroeconómico del mercado del automóvil, sobre la estrategia del Grupo Renault y sobre sus perspectivas al término del plan *Drive the Future*.

Las cuentas y el presupuesto

Durante el año 2018, el Consejo, concretamente:

- aprobó las cuentas consolidadas del Grupo Renault y las cuentas individuales de la Sociedad y de Renault s.a.s. para el ejercicio 2017;

- fijó la asignación del resultado 2017 propuesta a la Junta General de accionistas y decidió sobre la distribución de dividendos;
- examinó las cuentas consolidadas del primer semestre de 2018; y
- aprobó el presupuesto del año 2019.

La gobernanza de la empresa

Durante el año 2018, el Consejo, concretamente:

- tomó nota de la dimisión del Sr. Thierry Desmarest, sustituido por el Sr. Thierry Derez cuyo nombramiento por parte del Consejo de Administración del 15 de febrero de 2018 fue ratificada por la Junta General celebrada el 15 de junio de 2018;
- revisó la estructura de gobernanza con ocasión de la renovación del cargo del Presidente-Director General del Sr. Carlos Ghosn. En esta ocasión, el Consejo de Administración le pidió, concretamente, reforzar el plan de sucesión en la cabeza del Grupo Renault, precisan que el Comité de nombramientos y gobernanza y el Consejo estén estrechamente asociados a las reflexiones del Presidente-Director General sobre esta cuestión;
- tomó nota de la evolución de la gobernanza y, concretamente, del nombramiento del Sr. Thierry Bolloré como Director General Adjunto del Grupo;
- propuso a la Junta General del 15 de junio de 2018, la renovación del cargo de administrador del Sr. Carlos Ghosn;
- propuso a la Junta General del 15 de junio de 2018, la renovación de los cargos de la Sra. Catherine Barba, la Sra. Pascale Sourisse, el Sr. Patrick Thomas y el Sr. Yasuhiro Yamauchi y el nombramiento del Sr. Pierre Fleuriot en sustitución del Sr. Marc Ladreit de Lacharrière;
- tomó nota de la dimisión del Sr. Pascal Faure, sustituido por el Sr. Thomas Courbe cuyo nombramiento por parte del Consejo de Administración del 5 de octubre de 2018 se someterá a la Junta General celebrada el 12 de junio de 2019 para su ratificación;
- aprobó la lista de administradores independientes, previa recomendación del Comité de nombramientos y gobernanza;
- convocó la Junta General del 15 de junio de 2018 fijando, concretamente, su orden del día;
- deliberó sobre la composición de los comités específicos;
- se informó de las actas comunicadas por los Presidentes de todos los comités especializados;
- procedió a la evaluación formalizada de su funcionamiento en 2017;
- aprobó los elementos que componen la remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2017;
- definió la política de remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2018;
- revisó el importe y la política de asignación de las primas de asistencia a los administradores;
- determinó las modalidades del plan de acción de rendimiento para 2018;
- adoptó el Informe de gestión del Consejo de Administración y el Informe sobre la Gobernanza de empresa en virtud del ejercicio 2017, en aplicación de los artículos L. 225-37 y L. 225-100 del Código de Comercio;
- analizó y aprobó las respuestas a las preguntas escritas realizadas por los accionistas de la Sociedad antes de la Junta General;
- decidió la puesta en marcha de una operación salarial de conformidad con los acuerdos alcanzados el 2 de noviembre de 2017 con respecto al Estado francés;
- revisó la política de no discriminación y de diversidad, concretamente, en materia de paridad en el seno de los órganos directivos y otros, así como la política de igualdad salarial aplicable en el seno del Grupo, de acuerdo con el artículo 1.7 del Código AFEP-MEDEF y la ley n° 2018-771 de 5 de septiembre de 2018 sobre la libertad de elegir el futuro profesional;
- designó, a propuesta del Presidente-Director General, al Sr. Thierry Bolloré como Director General Delegado el 20 de noviembre de 2018;
- examinó las implicaciones de la detención del Sr. Carlos Ghosn en Japón, concretamente en lo que se refiere a su sucesión como Presidente-Director General.

Los convenios regulados

En la sesión del 15 de febrero de 2018, el Consejo de Administración:

- confirmó que, a excepción de los compromisos recíprocos firmados con el Estado francés el 2 de noviembre de 2017 con ocasión de la cesión por parte del Estado francés de 1.400.000 acciones de Renault a la Sociedad, no se ha firmado ningún convenio regulado a lo largo del ejercicio 2017;
- reexaminó los convenios regulados firmados y autorizados a lo largo de los ejercicios anteriores y cuya ejecución tuvo lugar a lo largo del ejercicio 2017; y
- concluyó, concretamente, que el compromiso de jubilación del que disfruta el Sr. Carlos Ghosn no se había modificado, puesto que no entraba en el campo de aplicación de la ley para el crecimiento, la actividad y la igualdad de oportunidades (*loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances*), la llamada «ley Macron».

En la sesión del 15 de junio de 2018, el Consejo de Administración autorizó la firma de una segunda modificación al «Master Cooperation Agreement» entre la Sociedad, Nissan, Daimler, RNBV y Mitsubishi, que tiene por objeto la adhesión de Mitsubishi a este convenio y la extensión de la cooperación entre Renault, Nissan, Daimler y RNBV a Mitsubishi.

Para obtener más información en relación con los convenios y compromisos regulados, ver el capítulo 4.3.2 del Documento de referencia.

3.1.6 Actividad de los comités especializados del Consejo de Administración en 2018

A fin de proceder a un examen en profundidad de las cuestiones específicas que afectan a la misión del Consejo de Administración, se han creado cuatro comités especializados para asistir al Consejo en sus misiones y sus trabajos. Las recomendaciones de los comités se presentan al Consejo en el marco de los informes presentados en la sesión por sus respectivos presidentes.

El funcionamiento general de los comités se define principalmente en el reglamento interno del Consejo de Administración.

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a los comités

Los comités se componen exclusivamente de miembros del Consejo de Administración.

El Consejo de Administración designa, a propuesta del Comité de nombramientos y gobernanza, a los miembros de los comités, tomando en consideración las competencias, la experiencia y la disponibilidad de los administradores, por una duración que no puede exceder la de sus cargos como miembros del Consejo de Administración.

Estos miembros se designan a título personal y no pueden actuar mediante representantes.

La presidencia de cada comité queda asegurada por un administrador independiente designado por el Consejo de Administración, a propuesta del Comité de nombramientos y gobernanza, por una duración máxima correspondiente a la del cargo de miembro del Consejo de Administración que se le ha confiado. El Presidente de un comité puede renovar su cargo.

El Presidente de cada comité decide las condiciones en las que informa al Consejo de Administración de los trabajos del comité. En caso de impedimento, el Presidente del Comité designa a un miembro del comité para informar de los trabajos del comité al Consejo de Administración.

Cada comité aborda las cuestiones que surjan en su perímetro de competencia, que se especifica en el reglamento interno.

Por otra parte, el Presidente puede consultar a un comité toda cuestión que figure o deba figurar en el orden del día del Consejo de Administración

Por último, el Consejo de Administración y el Presidente pueden, en todo momento, consultar a un comité otras cuestiones de su competencia.

El Presidente de cada comité fija el orden del día de cada reunión, así como su programa anual. Cuando el orden del día de un comité incluye temas que también son relevantes para el área de competencia de otro comité, el Presidente del primer comité se encarga de la coordinación con el Presidente del segundo.

La convocatoria de los comités puede realizarse por todos los medios, incluso verbalmente, según las condiciones previstas por cada uno de los comités.

Los comités deben estar en condiciones de cumplir debidamente sus misiones. A tal fin, la información y los documentos relativos al orden del día de los comités se facilitan, salvo emergencia o necesidad justificada, al menos tres (3) días naturales antes de la celebración de cada reunión.

Los comités se reúnen al menos dos (2) días antes que del Consejo de Administración que deba deliberar sobre los puntos examinados en los comités, salvo en caso de emergencia o imposibilidad.

Los comités pueden, en el ejercicio de sus respectivas atribuciones, escuchar a los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo, así como a los otros directivos del Grupo, y solicitar la realización de estudios técnicos externos, con cargo a la Sociedad, tras haber informado al Presidente o al Consejo de Administración En caso de que los comités recurran a servicios de asesoramiento externos, los comités deben asegurarse de la objetividad de dicho asesoramiento.

Los comités comunican de la información obtenida y el asesoramiento recibido.

El Presidente y el Director General pueden asistir, si así lo desean, a las reuniones de los comités, salvo si la reunión versa sobre su situación personal. Tienen acceso al trabajo de los comités.

3.1.6.1 Comité de auditoría, riesgos y ética (CARE)

NÚMERO DE MIEMBROS			NÚMERO DE REUNIONES		
8	frente a	8	**6**	frente a	5
2018		*2017*	*2018*		*2017*
PORCENTAJE DE ADMINISTRADORES INDEPENDIENTES			**TASA DE PARTICIPACIÓN**		
83,3 %	frente a	83,3 %	**90,7 %**	frente a	88,1 %
2018		*2017*	*2018*		*2017*

MIEMBROS A 31 DE DICIEMBRE DE 2018

- Sr. Lagayette * (Presidente)
- Sra. Blair *
- Sr. Fleuriot *
- Sr. Ostertag **
- Sr. Personne **
- Sra. Qiu *
- Sra. Sourisse *
- Sr. Vial

**Administrador independiente.*

*** El administrador que representa a los trabajadores accionistas, así como los administradores que representan a los trabajadores no se incluyen en el cálculo del porcentaje de independencia de conformidad con las disposiciones del Código AFEP-MEDEF.*

Composición

El reglamento interno detalla los principios para la composición del CARE.

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a la composición del CARE

El CARE se compone de tres (3) a ocho (8) miembros designados por el Consejo de los que al menos dos tercios (2/3) se eligen entre los administradores independientes. No puede incluir a ningún directivo mando social ejecutivo. Los administradores miembros del CARE cuentan con cualificaciones o experiencia técnica o directiva en los campos financiero o contable.

El nombramiento o la renovación del Presidente del CARE, elegido entre los administradores independientes a propuesta del Comité de nombramientos y gobernanza, es objeto de un examen particular por parte del Consejo.

Con ocasión de su nombramiento, los miembros del CARE reciben información sobre las particularidades contables, financieras, extrafinancieras y operativas de la Sociedad.

El CARE se reúne al menos cuatro (4) veces al año, especialmente, antes de la aprobación de las cuentas anuales y semestrales. Se reúne a convocatoria del Presidente del comité o si la mitad de sus miembros así lo solicitan.

La composición del CARE se estudió para que todos sus miembros contasen con competencias en materia financiera y/o contable o con experiencia profesional adaptada a los campos relevantes de las misiones del CARE (ver las notas biográficas de los administradores correspondientes en el capítulo 3.1.3).

El Sr. Philippe Lagayette, Presidente del comité, desarrolló su carrera en los campos económico y financiero, tanto para la administración pública como de organismos privados.

La Sra. Cherie Blair, Queen's Counsel, es una abogada de primera línea, especialista en Derechos Humanos y Derecho internacional. Su carrera, que se distingue por su compromiso con los derechos humanos y la responsabilidad social corporativa, la convierte en la persona idónea para participar en este comité.

El Sr. Pierre Fleuriot, antiguo Director de la Comisión de operaciones bursátiles (anteriormente, Autoridad de los Mercados Financieros), ocupó distintos puestos directivos en establecimientos bancarios internacionales. Su experiencia le permite participar en este comité y enriquecer sus debates.

La Sra. Pascale Sourisse ha desarrollado su carrera en puestos directivos de diferentes grandes empresas, en Francia y en el extranjero. Su experiencia profesional la hace apta para participar activamente en todos los debates de este comité.

El Sr. Benoît Ostertag es administrador representante de los empleados accionistas. Goza de una formación específica en el cargo de administrador, que incluye una parte relativa a los aspectos contables y financieros de la administración de la Sociedad. Su buen conocimiento de la empresa le permite comprender fácilmente los trabajos de este comité y participar en ellos activamente.

El Sr. Éric Personne es administrador representante de los empleados Su presencia en el seno del Grupo desde 1988 le confiere un gran conocimiento de la empresa y le permite comprender fácilmente los trabajos de este comité y participar en ellos activamente. Por otra parte, cuenta, al igual que el Sr. Benoît Ostertag, con una formación específica en el cargo de administrador, con un componente relativo a los aspectos contables y financieros de la administración de la Sociedad.

La Sra. Olivia Qiu, ingeniera de formación, ha desarrollado su carrera en puestos directivos de diferentes empresas en el extranjero. Su experiencia profesional la hace apta para participar activamente en todos los debates de este comité.

El Sr. Martin Vial, Comisario de la Agencia de Participaciones del Estado desde el 24 de agosto de 2015, ejerció numerosos cargos sociales en sociedades con participación pública.

Misiones

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a las misiones del CARE

El CARE vela por el seguimiento de cuestiones relativas a la elaboración y el control de las cuentas y la información contable y financiera, así como por la eficacia de los sistemas de auditoría interna y gestión de riesgos.

En este sentido, el CARE recibe del Consejo las siguientes misiones:

- en lo referido a las cuentas:
  - velar por el seguimiento de cuestiones relativas a la elaboración y la auditoría de las cuentas y de la información financiera;
  - llevar a cabo una revisión previa de todos los estados financieros de la Sociedad, en particular de la cuentas individuales y consolidadas, anuales y semestrales, y supervisar su control legal por parte de los auditores; la revisión de las cuentas anuales va acompañada de una presentación por parte de la Dirección en la que se describe la exposición a los riesgos, incluidos los de carácter social y medioambiental, y los compromisos significativos fuera de balance de la Sociedad, así como las opciones contables consideradas,
  - garantizar la pertinencia y la permanencia de los métodos contables utilizados en la preparación de las cuentas individuales y consolidadas, en particular para tratar operaciones significativas y prevenir cualquier posible incumplimiento de dichas reglas,
  - examinar el perímetro de las sociedades consolidadas y, llegado el caso, las razones por las que ciertas sociedades consolidadas no están incluidas,
  - examinar, antes de su publicación, los borradores de las cuentas anuales y semestrales, del Informe de actividad, de resultados y de todas las cuentas (incluidas previsiones) preparados para cubrir necesidades de operaciones específicas significativas, y comunicados financieros importantes y relevantes antes de su emisión,
  - examinar, en el plano financiero, ciertas operaciones propuestas por el Director General y presentadas al Consejo de Administración, como ampliaciones de capital, adquisiciones de participaciones y adquisiciones o cesiones,
  - informarse, con periodicidad anual, de la estrategia financiera y las condiciones de las principales operaciones financieras del Grupo, y
  - velar por la calidad de los procedimientos que permiten respetar las normativas bursátiles;
- en lo referido a la auditoría externa:
  - dirigir el proceso de selección de los auditores y presentar al Consejo una recomendación en relación con los auditores propuestos para designación por la Junta General y emitir, asimismo, una recomendación al Consejo en caso de renovación del cargo del auditor o auditores
  - velar por el seguimiento de la realización, por parte de los auditores, de sus misiones, especialmente mediante la revisión de su plan de auditoría y programa de intervención, los resultados de su verificaciones, sus recomendaciones y los pasos a seguir en consecuencia,
  - examinar cada año, con los auditores, el reparto de los honorarios facturados por los auditores entre los servicios de auditoría propiamente dichos, los servicios relativos a auditoría y cualquier otro servicio,
  - aprobar la prestación, por parte de los auditores, de servicios no prohibidos, distintos de la certificación de las cuentas, según los límites de la normativa,
  - garantizar que los auditores respeten las condiciones de independencia y tomar las medidas necesarias de conformidad con las disposiciones legales, y
  - servir de árbitro, en su caso, en las posibles controversias entre los auditores y la Dirección General susceptibles de aparecer en el marco de estos trabajos;
- en lo referido a control interno:
  - supervisar la eficacia de los sistemas y procedimientos de control interno y de auditoría interna del Grupo, en lo que se refiere a conformidad reglamentaria y operacional,
  - examinar junto a los responsables de auditoría interna los planes de intervención y acción en el área de auditoría interna, las conclusiones de dichas intervenciones y acciones, y las recomendaciones y pasos a seguir correspondientes,
  - la Dirección General informará al CARE de cualquier reclamación de terceros y de cualquier información interna que contenga críticas sobre los documentos contables o los procedimientos de control interno de la Sociedad, así como de los procedimientos aplicados y los remedios a estas reclamaciones o críticas,
  - examinar la sección relativa a los procedimientos de control interno y de gestión de riesgos incluida en el Informe anual de gestión de la Sociedad; y
- en lo referido a los riesgos:
  - supervisar la eficacia de los sistemas y procedimientos de identificación y de evaluación de riesgos del Grupo, en relación con los procedimientos relativos a la elaboración y al tratamiento de la información contable y financiera,
  - examinar los riesgos y los compromisos significativos fuera de balance, valorar la importancia de los fallos de funcionamiento o debilidades que se le comuniquen, e informar, en su caso, al Consejo de Administración; y
  - garantiza, llegado el caso, la implantación del dispositivo de prevención de la corrupción y del tráfico de influencias

En el marco de sus misiones, el CARE presta oído a los auditores, especialmente en las reuniones relativas al examen del proceso de elaboración de la información financiera y contable, para que le informen de la ejecución de su misión y de las conclusiones de los trabajos.

El CARE presta oídos también a los Directores financieros, contables, de tesorería y de auditoría interna. Estas audiencias deben poder llevarse a cabo, cuando el comité lo desee, fuera de la presencia de la Dirección General de la Sociedad.

El CARE informa regularmente al Consejo del ejercicio de sus misiones. Asimismo, informa de los resultados de la misión de certificación de las cuentas, de la manera en que esta misión contribuyó a la integridad de la información financiera y del papel que desempeñó en este proceso. Informa puntualmente al Consejo de cualquier dificultad con la que se encuentre.

Balance de actividad

El CARE se reunió seis veces en 2018, con una tasa de participación del 90,7 % (para conocer la tasa de participación en detalle, véase el cuadro que figura en el capítulo 3.1.2).

En aplicación de las leyes y normativas vigentes, así como del Código AFEP-MEDEF, el CARE trató, específicamente, los siguientes temas:

- el examen de las cuentas consolidadas del Grupo y de las cuentas individuales de la Sociedad y de Renault s.a.s. para el ejercicio 2017, de las cuentas consolidadas del Grupo para el primer semestre de 2018, así como los comunicados financieros y relacionados. El CARE, en particular, estudió las cuestiones relativas a la valorización de los activos del sector operativo, las pruebas de depreciación de activos, la evolución del mercado del automóvil y sus consecuencias sobre el rendimiento financiero de la Sociedad;
- la revisión de los impactos contables y financieros de ciertos acuerdos de asociación del Grupo;
- el seguimiento del rendimiento de 2018 en relación al presupuesto;
- la elaboración del presupuesto 2019;
- la revisión de los proyectos de resoluciones financieras propuestas a la Junta General del 15 de junio de 2018;
- la revisión de las garantías autorizadas en 2018;
- la supervisión del plan de auditoría interna 2018 y de la presentación del plan de auditoría interna 2019;
- el plan de auditoría externa presentado por los auditores en el marco de su misión de auditoría legal;
- la independencia de los auditores;
- la supervisión de los servicios de no auditoría prestados por los auditores;
- el proceso de renovación de los auditores;
- los compromisos y riesgos en Irán;
- la elaboración de un mapa de los riesgos de corrupción y progresión del plan de acción en conexión con la aplicación de la ley Sapin II;
- la aplicación de la legislación sobre el deber de vigilancia de las sociedades matrices y de las empresas ordenantes;
- los riesgos vinculados a la ciberdelincuencia;
- la gobernanza y el dispositivo de control de los riesgos de RCI;
- las evolución de las normas NIIF;
- la supervisión de los riesgos financieros;
- los trabajos de la Dirección de ética;
- la puesta en práctica del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo del 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos;
- la puesta en práctica de la legislación sobre la declaración de rendimiento extrafinanciero;
- el control interno y el control de riesgos (mapa de los principales riesgos del Grupo);
- la supervisión de los principales contenciosos jurídicos y fiscales;
- los desarrollos del Informe de gestión sobre el control interno (que antiguamente se incluían en el Informe del Consejo de Administración);
- el informe de actividad del Director de ética;
- el refuerzo del dispositivo de conformidad reglamentaria;
- el informe de actividad del Director de responsabilidad social corporativa;
- la supervisión de la misión de comprobación interna confiado a la Dirección de ética y cumplimiento (para una información más detallada sobre esta misión y sobre la misión de auditoría efectuada en RNBV en 2019, véase el capítulo 3.5 del Documento de referencia).

Precisiones:

- las cuentas individuales y las cuentas consolidadas de la Sociedad fueron examinadas por el CARE en reuniones celebradas de acuerdo con el Código AFEP-MEDEF, con plazo suficiente;
- una de las misiones del CARE es garantizar la supervisión de la eficacia de los sistemas de control interno y de gestión de riesgos, que se describe en el capítulo 1.5 y, en este sentido, el examen de las cuentas por parte del comité, en presencia del Director financiero y del Director de auditoría, de control de riesgos y de organización, se acompaña de una presentación de los auditores en la que se describen los puntos esenciales de los trabajos realizados, sus conclusiones sobre las opciones contables correspondientes y la evolución reglamentaria sobre este tema, junto a una nota del Director financiero en la que se describe la exposición al riesgo y los compromisos fuera de balance de la empresa; y
- el CARE también recibió a los auditores de la Sociedad sin presencia de los directivos.

A cada reunión del CARE sigue la presentación de un informe en el siguiente Consejo de Administración. Estos informes de actividad permiten al Consejo mantenerse debidamente informado, lo que facilita sus deliberaciones. Por otra parte, en cada reunión del CARE se levanta un acta aprobada por todos sus miembros.

3.1.6.2 Comité de remuneraciones

NÚMERO DE MIEMBROS			NÚMERO DE REUNIONES			MIEMBROS A 31 DE DICIEMBRE DE 2018
4	frente a	6	**4**	frente a	2	• Sra. Darmaillac* (Presidenta) • Sr. Lagayette* • Sr. Personne ** • Sr. Thomas*
2018		*2017*	*2018*		*2017*	
PORCENTAJE DE ADMINISTRADORES INDEPENDIENTES			**TASA DE PARTICIPACIÓN**			**Administrador independiente.* *** El administrador que representa a los trabajadores accionistas, así como los administradores que representan a los trabajadores no se incluyen en el cálculo del porcentaje de independencia de conformidad con las disposiciones del Código AFEP-MEDEF.*
100 %	frente a	100 %	**100 %**	frente a	85,7 %	
2018		*2017*	*2018*		*2017*	

Composición

En el reglamento interno se detallan los principios que rigen la composición del Comité de remuneraciones.

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a la composición del Comité de remuneraciones

El comité se compone de tres (3) a cinco (5) miembros designados por el Consejo, de los que la mayoría se eligen entre los administradores independientes. El Presidente del comité es nombrado por el Consejo, a propuesta del comité de nombramientos y gobernanza, entre los administradores independientes. Un administrador representante de los empleados es miembro de este comité. El comité no puede incluir directivo a ningún directivo mando social ejecutivo.

Misiones

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a las misiones del Comité de remuneraciones

El Comité de remuneraciones recibe del Consejo las misiones siguientes:

- en lo referido a la remuneración de los directivos mandos sociales:
  - hacer recomendaciones al Consejo en relación al total de los elementos de remuneración, el plan de pensiones y de previsión, las prestaciones en especie y los diversos derechos pecuniarios del Presidente y del Director General, incluida, llegado el caso, la atribución de *stock-options* o acciones gratuitas de la Sociedad, y, en este marco, preparar la evaluación anual de los directivos mandos sociales,
  - garantizar que los elementos de remuneración del Presidente y del Director General están estrechamente relacionados con la puesta en práctica y los resultados de la estrategia del Grupo,
  - velar por la conformidad de la política de remuneración, de su estrategia y de sus elementos, con respecto a las obligaciones legales y recomendaciones del Código AFEP-MEDEF,
  - proponer al Consejo, llegado el caso, el importe de la parte variable de la remuneración de los directivos mandos sociales, tras haber evaluado la consecución de los criterios de rendimiento correspondientes,
  - examinar previamente las modalidades y condiciones de todo contrato de prestación de servicios que desearía firmar un administrador o un dirigente mando social de la Sociedad, y
  - someter cada año al Consejo el proyecto de informe sobre la política de remuneración y emitir una opinión sobre los proyectos de resoluciones relevantes sobre las cuales la Junta General de accionistas debe pronunciarse de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables;
- en lo referido a la remuneración de los administradores:
  - proceder a las recomendaciones sobre el límite presupuestario y las modalidades de reparto de primas de asistencia concedidas a los administradores, y
  - examinar la sección relativa a la remuneración de los administradores incluida en el Informe sobre la Gobernanza de empresa;
  - en lo referido a la remuneración de los principales directivos del Grupo:
  - ser informado de la política de remuneración de los miembros del Comité Ejecutivo del Comité del Grupo, y
  - formular recomendaciones sobre los mecanismos de incentivación, por todos los medios, del personal de la Sociedad y, más en general, de las sociedades del Grupo, incluidos los planes de ahorro salarial, los sistemas de pensión adicional, las emisiones reservadas de valores mobiliarios que permiten acceder al capital y la atribución de *stock-options* o de acciones gratuitas.

Balance de actividad

Este comité se reunió cuatro veces en 2018. La tasa de participación fue de 100 % (para conocer la tasa de participación por administrador, véase el cuadro que figura en el capítulo 3.1.2).

Concretamente, trató:

- de la fijación de elementos que componen la remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2017;
- del porcentaje de consecución de las condiciones de rendimiento relativas a la parte variable de la remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2017;
- del seguimiento del porcentaje de consecución de las condiciones de rendimiento relativas a la parte variable diferida en acciones atribuida al Presidente-Director General en virtud de los ejercicios 2014 y 2015, una vez el Consejo de Administración haya finalizado la cláusula de ajuste de la parte variable anual pagada en acciones, calculada desde la remuneración debida o atribuida al Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2016;
- de la constatación del porcentaje de consecución de los planes de acciones basadas en resultados de 2015;
- del cuadro recapitulativo de los elementos de remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2017, a la luz de la opinión de los accionistas de acuerdo con el Código AFEP-MEDEF;
- del establecimiento de la política de remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2018;
- de los convenios regulados relativos a la remuneración del Presidente-Director General en el marco de la renovación de su cargo;
- de los planes de atribución de acciones basadas en resultados en virtud del ejercicio 2018;
- de la modificación de los criterios de rendimiento de los planes de acciones basadas en resultados de 2016 y 2017 para los empleados; y
- de la oferta de suscripción de acciones reservada a los empleados del Grupo Renault.

3.1.6.3 Comité de nombramientos y gobernanza

NÚMERO DE MIEMBROS			NÚMERO DE REUNIONES			MIEMBROS A 31 DE DICIEMBRE DE 2018
4	frente a	5	**9**	frente a	4	• Sr. Thomas * (Presidente) • Sra. Barba* • Sra. Darmaillac* • Sr. Vial
2018		*2017*	*2018*		*2017*	
PORCENTAJE DE ADMINISTRADORES INDEPENDIENTES			**TASA DE PARTICIPACIÓN**			
75 %	frente a	80 %	**87,5 %**	frente a	81,2 %	
2018		*2017*	*2018*		*2017*	**Administrador independiente.*

Composición

El reglamento interno detalla los principios para la composición del Comité de nombramientos y gobernanza.

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a la composición del Comité de nombramientos y gobernanza

El comité se compone de tres (3) a cinco (5) miembros designados por el Consejo, de los que la mayoría se eligen entre los administradores independientes. El comité no puede incluir directivo a ningún directivo mando social ejecutivo.

Misiones

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a las misiones del Comité de nombramientos y gobernanza

El Comité de nombramientos y gobernanza recibe del Consejo las misiones siguientes:

- en lo referido a la selección de los administradores y a la composición de los comités:
  - evaluar a los candidatos potenciales para los puestos de administrador vacantes, especialmente en caso de que se produzca una vacante imprevista o de nombramiento de administradores adicionales, teniendo en cuenta de la política de diversidad de la Sociedad;
  - valorar la oportunidad de renovar los cargos de administrador que hayan llegado a término, teniendo en cuenta de la política de diversidad de la Sociedad;
  - examinar toda propuesta relativa a la designación de los miembros de los comités y de sus Presidentes, teniendo en cuenta de la política de diversidad de la Sociedad, y presentar al Consejo una recomendación sobre estas propuestas, y
  - recomendar el nombramiento de un administrador referente;
- en lo referido a la sucesión de los directivos mandos sociales:
  - preparar, cuando se acerque la expiración de su cargo, recomendaciones para la sucesión del Presidente y del Director General,
  - establecer un plan de sucesión de los directivos mandos sociales de la Sociedad; los directivos mandos sociales pueden asociarse a los trabajos del comité para la ejecución de esta misión, e
  - informarse de los proyectos de la Dirección General relativos al nombramiento de los miembros del Comité ejecutivo del Grupo;
- en materia de funcionamiento del Consejo y de los órganos directivos:
  - velar porque los directivos mandos sociales ejecutivos pongan en práctica una política de no discriminación y diversidad, especialmente en lo que se refiere a la representación equilibrada de hombres en los órganos directivos,
  - asistir al Consejo en sus evaluaciones periódicas,
  - preparar el proceso de evaluación de los miembros, de la organización y del funcionamiento del Consejo (en lo que se incluye el de sus comités) y dirigir el proceso de autoevaluación del Consejo, de acuerdo con las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF,
  - apreciar el buen funcionamiento de los órganos de gobierno y hacer recomendaciones al Consejo sobre esta base,
  - supervisar la evolución del accionariado de la Sociedad y la toma en consideración por parte de la Sociedad de esta evolución para hacer un seguimiento de la representación de los accionistas (incluidos los accionistas trabajadores) en la gobernanza,
  - evaluar, anualmente y de forma individual, para cada administrador si responde a la calificación de administrador independiente en el sentido que le otorga el Código AFEP-MEDEF,
  - enterarse, por el Presidente del Consejo, cuando un administrador no puede asistir ni participar en una votación por un conflicto de intereses; examina, llegado el caso, las declaraciones periódicas sobre conflictos de intereses de los administradores, prepara una lista de temas que puedan provocar conflictos de intereses y la refiere, en consecuencia, al Consejo,
  - presentar un informe sobre la composición y el funcionamiento del Consejo y la política de diversidad del Consejo y emitir una opinión sobre los proyectos de resoluciones relevantes sobre las cuales la Junta General de accionistas debe pronunciarse de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables,
  - evaluar si las prácticas de gobernanza en el seno de la Sociedad sean conformes al Código AFEP-MEDEF y a las recomendaciones de la Autoridad de los Mercados Financieros y de las agencias de asesoramiento sobre votos, y asegurarse de que sigue siendo así, y
  - subrayar las desviaciones en lo que se refiere a las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF y preparar las explicaciones correspondientes;
- en lo referido a la responsabilidad social y medioambiental:
  - velar por que se mantenga un alto nivel de compromiso por parte de la Sociedad y del Grupo en materia de ética, cumplimiento extra financiero y responsabilidad medioambiental, social y corporativa,
  - examinar las políticas de referencia y las cartas del Grupo sobre estos temas, especialmente el código deontológico del Grupo, y asegurar su eficacia,
  - revisar y evaluar los procedimientos de comunicación y control de los indicadores no financieros (medio ambiente, salud y seguridad, indicadores y comunicación sociales),
  - recibir, cada año, la presentación de los mapas de riesgos del Grupo en lo que se refiere a responsabilidad corporativa y desarrollo sostenible; revisa los riesgos y oportunidades identificados y se mantiene informado de su evolución y las características de los sistemas de gestión correspondientes,
  - revisar los sistemas de comunicación, evaluación y control para permitir a la Sociedad disponer de una información no financiera fiable y, concretamente, emitir una opinión sobre la declaración de rendimiento extrafinanciero que se debe publicar en aplicación de las disposiciones legales,
  - velar porque el Grupo tenga en cuenta las cuestiones extrafinancieras y las perspectivas a largo plazo,
  - fomentar la ética, garantizar la armonía de las normas éticas en las entidades del Grupo y supervisar su aplicación,
  - examinar las políticas en materia de recursos humanos, y
  - recibir, cada año, la presentación de los mapas de riesgos del Grupo en lo que se refiere a ética y cumplimiento; revisa los

riesgos y oportunidades identificados y se mantiene informado de su evolución y las características de los sistemas de gestión correspondientes.

Balance de actividad

Este comité se reunió nueve veces en 2018. La tasa de participación fue de 87,5 % (para conocer la tasa de participación por administrador, véase el cuadro que figura en el capítulo 3.1.2).

Concretamente, trató:

- la renovación de los cargos de la Sra. Catherine Barba, la Sra. Pascale Sourisse, el Sr. Patrick Thomas y el Sr. Yasuhiro Yamauchi;
- el nombramiento del Sr. Thierry Derez y el Sr. Thomas Courbe;
- el nombramiento del Sr. Pierre Fleuriot en la Junta General del 15 de junio de 2018;
- la revisión de la lista de administradores independientes en aplicación de los criterios del Código AFEP-MEDEF y, en particular, del criterio relativo a las vinculaciones empresariales relevantes;
- la composición de los comités del Consejo de Administración;
- la evaluación formalizada del Consejo de Administración en virtud del ejercicio 2017, por parte de un gabinete externo (consulte el capítulo 3.1.7);
- la renovación de los cargos del Sr. Carlos Ghosn como Presidente del Consejo y Director General de la Sociedad, con sujeción a la renovación de su cargo como administrador de la Sociedad;
- la revisión de la estructura de gobernanza. Con ocasión del nombramiento del Sr. Thierry Bolloré en calidad de Director General adjunto del Grupo, el Presidente-Director General reunió y consultó al Comité. Esta medida se inscribía en el marco de la preparación de un plan de sucesión. El proceso de selección se divide en dos partes: en primer lugar, se evalúa a un grupo de candidatos internos y, en un segundo momento, se elabora un mapa y se prepara una preselección externa. Este proceso se realiza con ayuda de un consultor experto del sector del automóvil que genera un perfil en términos de experiencia, competencia y trayectoria profesional. La candidatura del Sr. Thierry Bolloré se distinguió y el comité recomendó su nombramiento a Presidente-Director General;
- el Informe sobre la Gobernanza de empresa publicado en el Documento de referencia 2017;
- la puesta en práctica del Reglamento (UE) 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo del 16 de abril de 2014 sobre abuso de mercado (MAR);
- el orden del día de la Junta General del 15 de junio de 2018; y
- la evolución del Código AFEP-MEDEF.

3.1.6.4 Comité de estrategia (internacional, industrial y digital)

NÚMERO DE MIEMBROS	NÚMERO DE REUNIONES	MIEMBROS A 31 DE DICIEMBRE DE 2018
8 (2018) frente a 7 (2017)	**3** (2018) frente a 5 (2017)	• Sra. Qiu* (Presidenta) • Sra. Barba* • Sr. Barrat** • Sra. Bensalah Chaqroun* • Sr. Derez* • Sr. Gentil** • Sr. Ostertag ** • Sr. Yamauchi
PORCENTAJE DE ADMINISTRADORES INDEPENDIENTES	**TASA DE PARTICIPACIÓN**	**Administrador independiente.* *** El administrador que representa a los trabajadores accionistas, así como los administradores que representan a los trabajadores no se incluyen en el cálculo del porcentaje de independencia de conformidad con las disposiciones del Código AFEP-MEDEF.*
80 % (2018) frente a 50 % (2017)	**85,2 %** (2018) frente a 88,8 % (2017)	

Composición

El reglamento interno detalla los principios para la composición del Comité de estrategia (internacional, industrial y digital).

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a la composición del Comité de estrategia (internacional, industrial y digital)

El comité se compone de tres (3) a nueve (9) miembros designados por el Consejo. El Presidente del comité es nombrado por el Consejo, a propuesta del comité de nombramientos y gobernanza, entre los administradores independientes. Los administradores miembros del comité deben contar con (i) un profundo conocimiento del sector industrial o digital o (ii) competencias concretas en desarrollo internacional.

Misiones

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a las misiones del Comité de estrategia (internacional, industrial y digital)

El Comité de estrategia (internacional, industrial y digital) tiene como misión principal, en el marco de los trabajos del Consejo de Administración, revisar regularmente la estrategia global del Grupo y de la alianza, concretamente y de modo no limitativo, en lo que se refiere a:

- fusiones y adquisiciones, cesiones, acuerdos estratégicos y acuerdos de asociación con un impacto significativo en la estrategia del Grupo y de la Alianza;
- la estrategia en materia de desarrollo de productos y tecnología;
- la competitividad de las plantas de fabricación y de su base de proveedores;
- el crecimiento y la estrategia financiera; y
- la estrategia de expansión geográfica del Grupo;

y llevar a cabo las recomendaciones del Consejo de Administración en este sentido.

Balance de actividad

En su tercer año de funcionamiento, el comité se reunió tres veces en 2018, tras haberlo hecho en cinco ocasiones en 2017. El comité desea reunirse con una frecuencia anual de entre tres y cuatro reuniones de larga duración para examinar en profundidad temas estratégicos del Grupo. La tasa de participación fue de 85,2 % (para conocer la tasa de participación por administrador, véase el cuadro que figura en el capítulo 3.1.2).

El comité trató:

- de la situación de AVTOVAZ y de la estrategia de Lada;
- del lanzamiento de la fase CKD (*Complete Knock-Down*) en Argelia;
- de la ofensiva del vehículo utilitario Renault en China;
- del proyecto de extensión de capacidad en Marruecos;
- de la función convergente a nivel de la Alianza, fabricación y logística;
- de la situación de la región de África - Oriente Medio - India tras el restablecimiento de las sanciones de Estados Unidos contra Irán;
- de la resistencia de la red de proveedores en un contexto de crisis geopolítica; y
- de las impactos de los nuevos reglamentos europeos sobre emisiones (WLTP).

3.1.6.5 Reunión RSC

Reglamento interno del Consejo de Administración en lo que se refiere a la reunión RSC

Los Presidentes de los comités del Consejo se reunían al menos una vez al año, previa convocatoria del Presidente del Comité de nombramientos y gobernanza, para debatir las problemáticas de responsabilidad social y medioambiental.

El Presidente del Comité de nombramientos y gobernanza preside la reunión y define su orden del día.

Esta reunión está prevista por el nuevo reglamento interno del Consejo de Administración adoptado el 15 de marzo de 2019. En 2018 no se ha celebrado ninguna reunión RSC.

3.1.7 Evaluación del Consejo de Administración

El Consejo de Administración procede cada año a evaluar su funcionamiento con vistas a aumentar la eficacia de sus trabajos y, al menos una vez cada tres años, a una evaluación formal con la asistencia de consultores externos.

Las evaluaciones formalizadas tuvieron lugar en 2014 y 2017.

El Consejo de Administración procedió a su evaluación de los trabajos del Consejo y de sus comités de 2018.

Los miembros del Consejo respondieron a un cuestionario. En la sesión del Comité de nombramientos y gobernanza del 25 de febrero de 2019 se repasó al evaluación y se realizó una presentación de las conclusiones de la evaluación en la sesión del Consejo de Administración del 15 de marzo de 2019.

Las preguntas versaron, concretamente, sobre los siguientes temas:

- las misiones y atribuciones del Consejo de Administración;
- el proceso del Consejo de Administración;
- la gobernanza;
- la percepción de los comités por parte del Consejo de Administración;
- los trabajos del Comité de auditoría, riesgos y ética;
- los trabajos del Comité de remuneraciones;
- los trabajos del Comité de nombramientos y gobernanza;
- los trabajos del Comité de estrategia internacional e industrial;

- la celebración de reuniones y documentos preparatorios;
- la composición del Consejo de Administración;
- las relaciones entre el Consejo y la Dirección General; y
- la contribución individual de cada administrador y la eficacia colectiva.

La evaluación dio ocasión de aprender de los recientes acontecimientos y de reexaminar las modalidades de funcionamiento del Consejo de Administración y de sus comités.

Los administradores desean implicarse más en la definición de las orientaciones estratégicas y en el seguimiento de la puesta en marcha de la estrategia a largo plazo, y comprender mejor el impacto de las decisiones tomadas en lo que se refiere a Alianza.

Asimismo, desean disponer de más tiempo para tratar los temas RSC desde una perspectiva transversal.

Preocupados por lograr una mayor eficacia organizativa, desean una restitución más estructurada y completa de los trabajos de los diferentes comités.

Desean continuar intensificando los momentos de intercambio preferente con los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo.

La revisión del Código AFEP-MEDEF en junio de 2018 y la evolución de la estructura de gobernanza precisaron refundir el reglamento interno del Consejo que cubre asimismo el funcionamiento de los comités. El Consejo de Administración, en base a los trabajos del Comité de nombramientos y gobernanza, aprovechó esta ocasión para hacer evolucionar sus prácticas y responder así a las expectativas de los administradores.

El Consejo constató la toma en consideración parcial de las rutas de mejora identificadas por los administradores en la evaluación de 2017, a saber:

- en vista de la renovación de la composición del Consejo, desarrollar los vínculos entre los administradores mediante la organización de jornadas temáticas, concretamente en el marco de las visitas a las instalaciones con encuentros de los equipos. Como todos los años, el Consejo de Administración organizó sus seminario estratégico anual, al que dedicó un día y que se celebró en el seno del Salón mundial del Automóvil de París, para debatir temas de importancia para el Grupo Renault. Durante el seminario, los administradores conocieron los vehículos de la gama del Grupo Renault y disfrutaron de una presentación en profundidad, impartida por los responsables operativos, sobre el entorno macroeconómico del mercado del automóvil, sobre la estrategia del Grupo Renault y sobre sus perspectivas al término del plan *Drive the Future;*
- ampliar las competencias del Consejo reclutando directivos con experiencia en el mundo del automóvil y directivos de empresas que hayan superado con éxito la revolución digital. La propuesta de designar a la Sra. Annette Winkler, antigua Directora General de Smart, responde a este enfoque; y
- permitir una mayor participación en los debates sobre estrategia, especialmente abriendo a los administradores que no sean miembros del Comité de estrategia internacional, industrial y digital la posibilidad de participar en los trabajos del comité cuando lo deseen. El reparto de atribuciones del Consejo y del comité tuvo que evolucionar para responder a este objetivo.

3.1.8 Puesta en práctica de la regla «aplicar o explicar»

De conformidad con las disposiciones del artículo L. 225-37-4 del Código de Comercio, la Sociedad se refiere al Código AFEP-MEDEF, cuyas recomendaciones sigue.

En aplicación de la regla «aplicar o explicar» que se recoge en el artículo 27.1 del Código AFEP-MEDEF y en las disposiciones del artículo L. 225-37-4 del Código de Comercio, no se ha descartado ninguna recomendación de dicho Código.

3.1.9 Modalidades relativas a la participación de los accionistas en la Junta General

El artículo 21 de los estatutos de la Sociedad define las modalidades de participación de los accionistas en la Junta General. Estas modalidades se resumen en el capítulo 5 titulado Renault y sus accionistas (consulte el capítulo 5.1.2.2 del Documento de referencia).

3.1.10 Elementos susceptibles de tener alguna incidencia en caso de oferta pública

Los elementos susceptibles de tener alguna incidencia en caso de oferta pública según las estipulaciones del artículo L. 225-37-5 del Código de Comercio se recogen en el capítulo 5.2.6.3 del Documento de referencia.

3.1.11 Cuadro resumen de las delegaciones en curso en materia de ampliación de capital

El cuadro recapitula las delegaciones en curso de validez autorizadas por la Junta General de la Sociedad al Consejo de Administración en materia de ampliación de capital se presentó en el capítulo 5.2.4.2 del Documento de referencia.

3.2 REMUNERACIÓN DE MANDOS SOCIALES

Como se indica en el preámbulo del capítulo 3 del Documento de referencia y en aplicación de las disposiciones del artículo L. 225-37-4 8° del *Code de commerce* (Código de Comercio), la Sociedad se remite voluntariamente al Código AFEP-MEDEF en su versión revisada de junio de 2018.

3.2.1 Principios generales de la política de remuneración de los directivos y mandos sociales

El Consejo de Administración aprueba anualmente, previa recomendación del Comité de remuneraciones, los elementos de la remuneración adeudada o atribuida a los directivos y mandos sociales.

La política de remuneración de la Sociedad se examina periódicamente durante las sesiones del Comité de remuneraciones, compuesto mayoritariamente de administradores independientes y presidido por la Sra. Marie-Annick Darmaillac (administradora independiente). El Comité de remuneraciones tiene en cuenta, en sus recomendaciones, el equilibrio de los diferentes componentes de la remuneración de los directivos y mandos sociales.

La política de remuneración del directivo mando social no ejecutivo se compone de una remuneración fija y de prestaciones complementarias quedando excluida cualquier otra remuneración variable o excepcional, cualquier atribución de remuneración en acciones y las primas de asistencia.

La política de remuneración del directivo mando social ejecutivo se basa en seis principios sencillos, estables y transparentes:

• **1 Una estrecha relación con la estrategia de la Sociedad**	• La remuneración está estrechamente relacionada con la aplicación y los resultados de la estrategia.
• **2 Una orientación hacia el rendimiento**	• El componente variable de la remuneración del directivo mando social ejecutivo representa una parte proporcional de la remuneración total más importante que la que se practica habitualmente en el mercado y permite alinear los intereses del directivo mando social ejecutivo con el rendimiento de la Sociedad. • No se concede ninguna remuneración variable en caso de bajo rendimiento.
• **3 Un enfoque en el rendimiento a largo plazo**	• Lo esencial de la remuneración del directivo mando social ejecutivo depende de que se alcancen objetivos plurianuales.
• **4 Una adaptación reforzada de los accionistas**	• La cantidad de acciones basadas en resultados atribuidas al directivo mando social ejecutivo se expresa en números absolutos, en lugar de en un porcentaje del salario, de forma que las variaciones al alza y a la baja de la cotización en Bolsa afectan al valor total correspondiente. • El directivo mando social ejecutivo debe conservar, hasta el final de su mandato, el 25 % de las acciones adquiridas con arreglo a los planes de acciones basadas en resultados.
• **5 Una remuneración competitiva**	• La competencia para los directivos es muy intensa en el mercado del automóvil. Así, es fundamental asegurarse de que la remuneración global del directivo mando social ejecutivo sea competitiva con respecto a las prácticas de los homólogos de la Sociedad, ya se trate de sociedades del CAC 40 o, de manera más general, de empresas comparables del sector del automóvil europeo y mundial.
• **6 Una remuneración que no incita a asumir riesgos excesivos**	• El calibrado de los objetivos de rendimiento, la duración de su evaluación lo suficientemente larga y el límite de la remuneración permiten evitar asumir riesgos excesivos a corto plazo.

Estos principios se establecen de conformidad con las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF.

De forma general, el Comité de remuneraciones se asegura periódicamente de que la remuneración de los directivos mandos sociales cumpla la legislación aplicable y los requisitos en materia de gobernanza empresarial.

Por otro lado, el comité toma en consideración las mejores prácticas del mercado relativas a la remuneración de los directivos mandos sociales ejecutivos:

Mejores prácticas de mercado aplicadas	Prácticas de mercado descartadas
• La utilización de paneles de comparación adecuados (país y sector) para aclarar (y no dictar) la política de remuneración • La revisión de los criterios de rendimiento únicamente en caso de cambios significativos de la estrategia y para seguir ajustándose a los intereses de los accionistas • Límites máximos especificados para todos los elementos variables • La fijación de criterios de rendimiento exigentes • La inclusión de criterios RSE • La utilización de un criterio de rendimiento a largo plazo relativo al rendimiento para los accionistas • La adquisición definitiva de la remuneración a largo plazo tras un periodo mínimo de 3 años • La determinación de una política de adquisición posmandato de los planes a largo plazo • Un diálogo y encuentros periódicos con nuestros inversores • Un Comité de remuneraciones formado mayoritariamente por miembros independientes	• La recompensa del fracaso: pago de los elementos variables en caso de bajo rendimiento del Grupo • Una variable a corto plazo demasiado importante con respecto a la variable a largo plazo • Una parte demasiado importante de criterios cualitativos para calcular la parte variable anual • Una política que recompensa la asunción de riesgos excesiva o inadecuada • Una indemnización por cese además de los dos años de indemnización por no competencia • La atribución de importes excesivos en caso de indemnización de entrada en funciones o despido de los directivos

Con el fin de evaluar la remuneración de los directivos mandos sociales respecto a las prácticas de mercado con el objeto de garantizar la competitividad de la remuneración, el Comité de remuneraciones, asistido por una consultoría especializada, estudia anualmente los elementos de la remuneración adeudada o atribuida por sociedades comparables a sus directivos mandos sociales. Este análisis se basa en primer lugar en un panel de sociedades del CAC 40, que constituyen sociedades francesas de primer orden, así como en las prácticas de grupos internacionales comparables en el sector del automóvil.

El Comité de remuneraciones tiene asimismo en cuenta las expectativas de los principales accionistas de Renault a través de reuniones periódicas.

Estructura de remuneración del directivo mando social ejecutivo

La política de remuneración del Director General consiste en desglosar la remuneración en:

- **una parte fija** que corresponde a una remuneración fija en efectivo definida en función del cargo, el nivel de responsabilidad y la experiencia del directivo mando social ejecutivo;
- **una parte supeditada al rendimiento** compuesta de dos elementos distintos:
- una **remuneración variable anual** que hace depender una parte de la remuneración del directivo mando social ejecutivo de que se alcancen los principales objetivos operativos, financieros y administrativos de la Sociedad;
- una **remuneración a largo plazo** en forma de atribuciones de acciones basadas en resultados destinadas a reforzar el ajuste de los intereses del directivo mando social ejecutivo con los de los accionistas supeditando su adquisición a la consecución de criterios de rendimiento evaluados a lo largo de un periodo total de tres años; además de los criterios de rendimiento, la adquisición definitiva de las acciones se supedita a una condición de presencia de tres años a partir de la atribución de las acciones basadas en resultados.

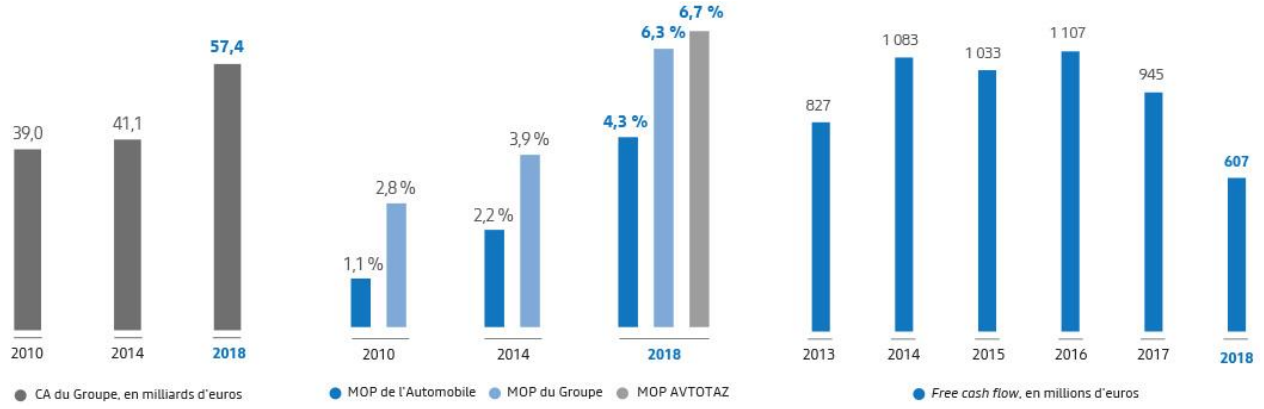
Además de estos elementos de remuneración, el Director General cuenta con un **plan de pensiones adicional** y ha celebrado con la Sociedad un **acuerdo de no competencia**.

De conformidad con las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF y las de la Autoridad de los Mercados Financieros («**AMF**»), el Director General no combine sus funciones con un contrato de trabajo celebrado con la Sociedad.

3.2.2 Remuneración del Presidente-Director General en 2018

3.2.2.1 Rendimiento del Grupo Renault en 2018

Los elementos de remuneración del Presidente-Director General deben apreciarse a la luz de los resultados financieros del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018 del Grupo Renault.



El Grupo, un año más, ha alcanzado o superado los objetivos comunicados a los mercados financieros. Estos resultados se han obtenido a pesar de un entorno más difícil de lo previsto, concretamente en el segundo semestre, lo que demuestra así la resiliencia de la empresa.

El Grupo matriculó en 2018 cerca de 3,9 millones de vehículos (+3,2 %). Este crecimiento tiene en cuenta la integración de las ventas de las marcas chinas Jinbei Huasong desde el 1 de enero de 2018. Con una estructura comparable, nuestras matriculaciones han sufrido una disminución del 1,2 % con motivo de la bajada de los mercados en Turquía e India y del cese de las ventas en Irán tras el establecimiento de las sanciones americanas.

El volumen de negocio del Grupo ascendió a 57.419 millones de euros, un 2,3 % inferior. Esta reducción se explica por la caída de determinadas divisas de 4,1 puntos. Si los tipos de cambio se mantienen constantes, el volumen de negocio aumentaría del 2,5 %.

El margen de explotación del Grupo Renault ha ascendido a 3.612 millones de euros frente a 3.854 millones de euros en 2017. Representa el 6,3 % del volumen de negocio frente al 6,6 % del año anterior, pero el margen se penalizó por la aplicación de la norma NIIF 15 que ha supuesto 0,2 puntos.

AVTOVAZ prosiguió su recuperación con un margen de explotación del 6,7 % frente al 2 % de 2017.

El resultado neto del Grupo Renault asciende a 3.451 millones de euros, un ligero descenso respecto a los 5.308 millones 2017. Este descenso se explica por unos gastos no recurrentes más elevados que el año pasado pero sobre todo por una menor contribución de Nissan. Además de un menor rendimiento operativo, el resultado de Nissan se penalizó por la no recurrencia de elementos positivos registrados en 2017.

La posición neta de liquidez del Grupo asciende a 3.702 millones de euros, un aumento de 493 millones de euros.

La generación de flujos de caja disponibles (*free cash flow*) operativos del Automóvil fue positiva por noveno año consecutivo hasta los 607 millones de euros.

Durante la próxima Junta General el Consejo de Administración propondrá un dividendo de 3,55 euros por acción, estable con respecto al año anterior.

3.2.2.2 Elementos de remuneración de 2018

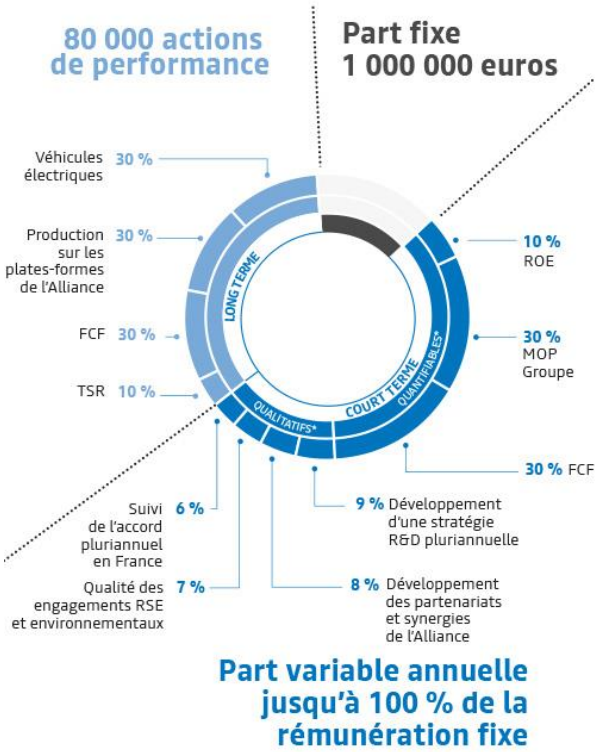
Los elementos que componen la remuneración del Presidente-Director General adeudada o atribuida en virtud del ejercicio 2018, que se someterán a la votación de los accionistas en la Junta General del 12 de junio de 2019 en aplicación de las disposiciones del artículo L. 225-100 del Código de comercio francés, se detallan a continuación.

Estos elementos de remuneración se deben apreciar a la luz no solo de los resultados financieros del ejercicio 2018 del Grupo Renault (para obtener más información, consulte el capítulo 3.2.2.1), sino también de la situación de impedimento del Sr. Carlos Ghosn.

Se recuerda que:

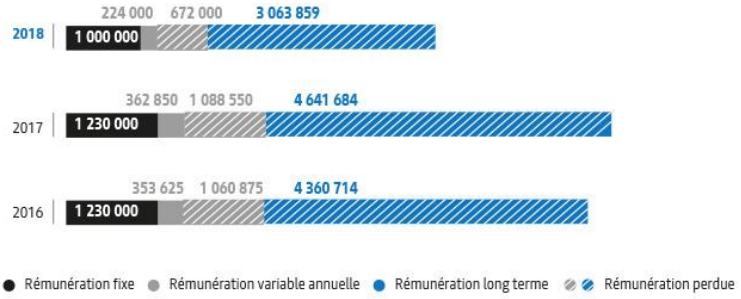
- la política de remuneración en virtud de la cual estos elementos de remuneración se han pagado o atribuido al Presidente-Director General durante el ejercicio 2018 fue aprobada por los accionistas de la Sociedad en la Junta General del 15 de junio de 2018;
- el pago de estos elementos de remuneración variables y excepcionales del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2018 está supeditado a la aprobación por la Junta General del 12 de junio de 2019 de los elementos que componen la remuneración total y las prestaciones de cualquier naturaleza pagadas o atribuidas al Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2018.

Estructura de la remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2018



Para obtener más información sobre la política de remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2018, consulte el capítulo 3.4.2 del Documento de referencia 2017.

Evolución de la remuneración del Presidente-Director General



Con motivo de la dimisión del Sr. Carlos Ghosn de sus mandatos de Presidente del Consejo de Administración y Director General de Renault desde el 23 de enero de 2019, la condición de presencia aplicable tanto a la parte diferida de su remuneración variable para los ejercicios 2014 a 2017 como a las acciones basadas en resultados que se le habían atribuido en virtud de su remuneración a largo plazo para los ejercicios 2015 a 2018 no podrá cumplirse.

Por consiguiente, previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en la sesión del 13 de febrero de 2019, constató la pérdida del Sr. Carlos Ghosn de sus derechos a la adquisición definitiva de la totalidad de las acciones atribuidas en virtud de la parte diferida de su remuneración variable para los ejercicios 2014 a 2017 y de sus acciones basadas en resultados que se le habían atribuido en virtud de su remuneración a largo plazo para los ejercicios 2015 a 2018.

Durante la sesión del 3 de abril de 2019, el Consejo de Administración también constató, previa recomendación del Comité de remuneraciones, que el Sr. Carlos Ghosn no podría cumplir la condición de presencia inherente a las acciones correspondientes a la parte variable diferida de su remuneración en virtud del ejercicio 2018.

Remuneración del Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2018

De conformidad con el artículo L. 225-100 del Código de Comercio, los elementos siguientes de la remuneración adeudada o atribuida al Sr. Carlos Ghosn, en virtud del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018, se someterán a la votación de los accionistas.

Los elementos de remuneración en cuestión se refieren a: i) la parte fija, ii) la parte variable anual incluida la parte variable pagada en forma de acciones de manera diferida, iii) las acciones basadas en resultados, iv) el plan de pensiones adicional, v) las prestaciones de cualquier naturaleza y vi) la indemnización por no competencia.

Los elementos de la remuneración adeudada o atribuida al Sr. Carlos Ghosn, Presidente-Director General, en virtud del ejercicio 2018, son los siguientes:

Elementos de la remuneración adeudada o atribuida en virtud del ejercicio 2018	Importes o valoración contable sometida a votación	Comentarios
Remuneración fija	1.000.000 € (importe abonado)	El importe de la parte fija fue aprobado por el Consejo de Administración del 15 de febrero de 2018 previa recomendación del Comité de remuneraciones.

Remuneración variable anual	224.000 € (importe a pagar en efectivo)	El Consejo de Administración, en su sesión del 15 de febrero de 2018, determinó, previa recomendación del Comité de remuneraciones, que la parte variable del Presidente-Director General corresponde a un porcentaje de la parte fija que puede alcanzar el 100 % si se alcanzan todos los objetivos de rendimiento.
		Los criterios de rendimiento establecidos por el Consejo de Administración en virtud del ejercicio 2018, son los siguientes:
		• tres criterios de rendimiento cuantificables relativos al rendimiento financiero (por un 70 % como máximo):
		  • la tasa de rendimiento sobre los fondos propios (por un 10 % como máximo),
		  • el margen de explotación del Grupo (por un 30 % como máximo),
		  • el flujo libre de caja (por un 30 % como máximo); y
		• cuatro criterios cualitativos relativos a la calidad de la gestión empresarial (por un 30 % como máximo):
		  • el seguimiento del acuerdo plurianual de Francia (por un 6 % como máximo),
		  • la calidad de los compromisos RSE y medioambientales (por un 7 % como máximo),
		  • el desarrollo de asociaciones y sinergias de la Alianza (por un 8 % como máximo), y
		  • el desarrollo de una estrategia de I+D plurianual (por un 9 % como máximo).
		El Consejo de Administración se ha asegurado de que los criterios para la parte variable de la remuneración del directivo mando social ejecutivo garantizaran el ajuste de sus intereses con el interés social de la empresa y el interés de los accionistas.
		Los objetivos en cifras para cada uno de los criterios de rendimiento se describen en el capítulo 3.4.2 del Documento de referencia 2017.
		
		El Consejo de Administración del 3 de abril de 2019, previa recomendación del Comité de remuneraciones, estimó que el grado de consecución de los criterios financieros se establecía en el 65,6 % y el grado de consecución del criterio cualitativo en el 24 %, repartidos como sigue:
		• criterios cuantificables: 65,6 % sobre el máximo del 70 %, repartido como sigue:
		• la tasa de rendimiento sobre los fondos propios: 8,6 % sobre el máximo del 10 %. El rendimiento de los fondos propios era superior al 8 % e inferior al 10 %,
		• el margen de explotación: 30 % sobre el máximo del 30 %. El presupuesto del margen de explotación era igual al 6% y el margen de explotación del Grupo de 2018 al 6,3 %,
		• el flujo libre de caja: 27 % sobre el máximo del 30 %. El presupuesto del flujo libre de caja era de 450 millones de euros y el flujo libre de caja de 2018 de 607 millones de euros;
		• criterios cualitativos: 24 % sobre el máximo del 30 %, repartido como sigue:
		• seguimiento del acuerdo plurianual de Francia: 5 % sobre el máximo del 6 %,
		• calidad de los compromisos RSE y medioambientales: 7 % sobre el máximo del 7 %,
		• desarrollo de asociaciones y sinergias de la Alianza: 5 % sobre el máximo del 8 %,
		• desarrollo de una estrategia de I+D plurianual: 7 % sobre el máximo del 9 %.
		Por consiguiente, la remuneración variable en virtud del ejercicio 2018 se establece en el 89,6 % de la parte fija, esto es, 896.000 euros (frente a 1.451.400 euros en virtud de 2017, es decir, el 118 % de la parte fija).
		
		El Consejo de Administración del 3 de abril de 2019, previa recomendación del Comité de remuneraciones, también validó las modalidades de pago de esta parte variable con arreglo a las siguientes condiciones:
		• 25 % a pagar en efectivo en 2019, es decir, 224.000 euros;
		• el saldo, esto es, 672.000 euros, a pagar en acciones, en forma diferida, con arreglo a las condiciones descritas a continuación (la «**Remuneración variable pagada en forma de acciones de manera diferida**»).
		Al tratarse de la remuneración variable del Sr. Carlos Ghosn en virtud del ejercicio 2018, el Consejo de Administración, resolviendo por recomendación del Comité de remuneraciones, constató que la parte de la remuneración variable a pagar por reducción diferida de acciones no podrá pagarse al Sr. Carlos Ghosn, ya que su mandato finalizó el 23 de enero de 2019, lo que hace imposible la aplicación de la condición de presencia que lleva aparejada esta reducción de acciones. En consecuencia, el Consejo de Administración ha fijado la remuneración variable del Sr. Carlos Ghosn en virtud del ejercicio 2018 en la única parte a pagar en efectivo, que asciende a la cantidad bruta de 224.000 euros en aplicación de los objetivos de rendimiento que había fijado el Consejo de Administración en 2018 y que habían sido aprobados por la Junta General del 15 de junio de 2018.
		Por lo tanto, el Consejo de Administración consideró que procedía tener en cuenta, al apreciar el rendimiento del Sr. Carlos Ghosn, los numerosos cuestionamientos que surgieron, en estas condiciones, en el marco de la misión de comprobación confiada a la Dirección de ética y cumplimiento de la Sociedad, respecto a las operaciones iniciadas por el interesado en su calidad de Presidente-Director General de la Sociedad, debido a prácticas cuestionables y encubiertas.
		Por este motivo, el Consejo de Administración decidió recomendar a la Junta General que no aprobara la resolución que se le sometería en aplicación del artículo L. 225-100 del Código de Comercio, relativo a los elementos de remuneración fijos, variables y excepcionales adeudados o atribuidos al Sr. Carlos Ghosn en virtud del ejercicio 2018. Si la Junta General no aprueba esta resolución, el Sr. Carlos Ghosn no percibirá la parte a pagar en efectivo de su remuneración variable para 2018.

Remuneración variable pagada en forma de acciones de manera diferida	0 €	La adquisición definitiva de las acciones recibidas en virtud de la remuneración variable pagada en forma de acciones de manera diferida en virtud del ejercicio 2018 está supeditada a una condición de presencia de una duración de 3 años. La dimisión del Sr. Carlos Ghosn de sus mandatos de Presidente del Consejo de Administración y Director General desde el 23 de enero de 2019 hacen imposible que se cumpla la condición de presencia de tres años inherente a las acciones, por lo que la remuneración variable no podrá pagarse al Sr. Carlos Ghosn.
Remuneración variable plurianual	N/A	Ausencia de remuneración variable plurianual.
Remuneración excepcional	N/A	Ausencia de remuneración excepcional.

Elementos de la remuneración adeudada o atribuida en virtud del ejercicio 2018	Importes o valoración contable sometida a votación	Comentarios
Elementos de remuneración a largo plazo: stock-options	N/A	Ausencia de atribución.
Elementos de remuneración a largo plazo: acciones basadas en resultados	0 €	En el marco de la autorización otorgada por la Junta General el 29 de abril de 2016 (13ª resolución), el Consejo de Administración del 15 de febrero de 2018, previa recomendación del Comité de remuneraciones, decidió atribuir al Presidente-Director General 80.000 acciones basadas en resultados en virtud del ejercicio 2018. Dicha atribución representa el 1,80 % de la dotación global votada por la Junta General del 29 de abril de 2016, el 5,42 % de la dotación global atribuida al conjunto de los adjudicatarios el 15 de junio de 2018 y el 0,03 % del capital social a 31 de diciembre de 2018. La adquisición definitiva por el Presidente-Director General de las 80.000 acciones está supeditada a: • una condición de presencia de cuatro (4) años, a partir de la fecha de atribución, esto es, hasta el 15 de febrero de 2022; y • criterios de rendimiento apreciados en un periodo acumulado de tres años (ejercicios 2018, 2019 y 2020). Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración del 15 de febrero de 2018 conservó los siguientes criterios de rendimiento: • la TSR (*total shareholder return,* rentabilidad total de los accionistas) con respecto a la media de la TSR del índice Euro Stoxx ex Financials y de la TSR del índice Euro Stoxx Automobile & Parts, por el 10 % de las acciones; • el flujo libre de caja (FCF, por sus siglas en inglés), por el 30 % de las acciones; • la producción en las plataformas de la Alianza, por el 30 % de las acciones; y • el volumen de ventas de vehículos eléctricos, por el 30 % de las acciones. Los objetivos en cifras para cada uno de estos criterios se describen en el capítulo 3.4.2 del Documento de referencia 2017. La autorización otorgada por la Junta General del 29 de abril de 2016 abarca todas las atribuciones de acciones basadas en resultados como sigue: • la cantidad total de acciones basadas en resultados atribuidas no puede superar el 1,5 % del capital social en tres años, es decir, una media del 0,5 % del capital social por año; • la cantidad de acciones basadas en resultados concedidas al Presidente-Director General no puede superar el 15 % del total de las acciones atribuidas. El Presidente-Director General no está sujeto a ningún periodo de conservación en virtud del plan más allá del periodo de adquisición, pero está sujeto a la obligación de conservar el 25 % de las acciones basadas en resultados definitivamente adquiridas en calidad de mando social hasta la finalización de su mandato. Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en la sesión del 13 de febrero de 2019, constató la pérdida del Sr. Carlos Ghosn de sus derechos a la adquisición definitiva de las acciones basadas en resultados atribuidas en virtud del ejercicio 2018 con motivo de su dimisión de los cargos de Presidente del Consejo de Administración y de Director General desde el 23 de enero de 2019.
Elementos de remuneración a largo plazo: otros elementos	N/A	Ausencia de atribución.
Primas de asistencia	48.000 € (importe a pagar)	Este importe bruto se satisface en virtud de su mandato de administrador de Renault. Las modalidades de cálculo aplicables a las primas pagadas a los miembros del Consejo de Administración son las siguientes: • una parte fija de 18.000 euros al año, relativa a la pertenencia al Consejo; y • una parte variable de 6.000 euros por sesión, relativa a la presencia efectiva de los miembros en las reuniones del Consejo. Para el Presidente-Director General, las partes fijas y variables tienen un límite global de 48.000 euros por año. El Sr. Carlos Ghosn no percibe primas de asistencia por su participación en un eventual Comité del Consejo.
Valoración de las prestaciones de cualquier naturaleza	5.610 € (valoración contable)	Este importe en especie corresponde a las cotizaciones al sistema de seguro complementario de salud.
Indemnización por cese	N/A	No existe ninguna cláusula de indemnización por cese a favor del Presidente-Director General.
Indemnización por no competencia	N/A	En su sesión del 11 de febrero de 2015, el Consejo de Administración autorizó la firma de un acuerdo de no competencia entre la Sociedad y el Sr. Carlos Ghosn por el que este último se comprometía, desde el final de su mandato de Director General, a no ejercer, ni directa ni indirectamente, ninguna actividad que entrara en competencia con las del Grupo Renault, bien por cuenta propia, bien por cuenta de otra empresa. Una actividad competidora con las del Grupo Renault es cualquier actividad de diseño, fabricación o comercialización de automóviles (principalmente de vehículos particulares y de vehículos utilitarios) ejercida en los mismos ámbitos geográficos y sectoriales que los del Grupo Renault en el momento del cese del mandato. El Consejo de Administración consideró concretamente: i) la naturaleza especialmente competitiva del mercado en el que interviene el Grupo, ii) la importancia de las funciones y competencias reconocidas del Sr. Carlos Ghosn en dicho mercado, iii) los medios puestos a su disposición, iv) la información confidencial de la que disponga el Sr. Carlos Ghosn o a la que pueda tener acceso, y v) las relaciones que establezca este último en el desempeño de su mandato social, que ha concluido con la necesidad de proteger los intereses legítimos del Gripo Renault mediante la aplicación de este acuerdo de no competencia. Como contraprestación de su obligación de no competencia, el Sr. Carlos Ghosn percibiría de la Sociedad, durante el periodo de aplicación del acuerdo (2 años) y con la reserva de que no lo incumpla, una contraprestación financiera bruta correspondiente a 2 años de remuneración bruta total (fija y variable), pagada en 24 mensualidades. La Junta General del 30 de abril de 2015 aprobó el establecimiento de dicho acuerdo de no competencia.

Elementos de la remuneración adeudada o atribuida en virtud del ejercicio 2018	Importes o valoración contable sometida a votación	Comentarios
		Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en su sesión del 13 de febrero de 2019, decidió renunciar unilateralmente al beneficio del acuerdo de no competencia y, por consiguiente, a no pagar la contraprestación financiera correspondiente.
Plan de pensiones adicional	Ningún importe adeudado en virtud del ejercicio cerrado	El Sr. Carlos Ghosn disfruta del plan colectivo de pensiones adicional establecido a favor de los miembros del Comité ejecutivo del Grupo Renault. Dicho plan está abierto a nuevos beneficiarios. El plan fue aprobado por el Consejo de Administración en sus sesiones del 28 de octubre de 2004 y el 31 de octubre de 2006 y por la Junta General del 30 de abril de 2010 (10ª resolución). El plan fue confirmado por el Consejo de Administración del 12 de febrero de 2014 y el 15 de febrero de 2018 y aprobado por las Juntas Generales del 30 de abril de 2014 (7ª resolución) y del 15 de junio de 2018 (10ª resolución). El plan de pensiones adicional comprende: a) un régimen de cotizaciones definidas y b) un régimen de prestaciones definidas de tipo adicional. **a) Régimen de cotizaciones definidas (artículo L. 242-1 del Código de la Seguridad Social)** El Sr. Carlos Ghosn disfruta de un régimen de cotizaciones definidas cuyo importe representa el 8 % de la remuneración anual (fija y variable) comprendida entre ocho y dieciséis veces el límite anual de la Seguridad Social (tramo D), asumido en un 5 % por la Sociedad y en un 3 % por el Sr. Carlos Ghosn. El compromiso de la Sociedad se limita al pago de su parte proporcional de cotización ante la compañía de seguros que gestiona el régimen. **a) Régimen de prestaciones definidas de tipo adicional (artículo L. 137-11 del Código de la Seguridad Social)** El Sr. Carlos Ghosn disfruta asimismo de un plan de pensiones adicional de prestaciones definidas de tipo adicional, establecido y financiado por la Sociedad y cuya gestión se externaliza en una compañía de seguros. El beneficio de este régimen está sujeto a una condición de antigüedad (5 años como mínimo en la Sociedad y al menos 2 años en el Comité Ejecutivo del Grupo) y a una condición de presencia del mando social en el momento en el que ejerza sus derechos a la jubilación. La remuneración de referencia empleada para el cálculo de la pensión adicional con prestaciones definidas es igual a la media de las tres remuneraciones anuales brutas (parte fija y parte variable) más altas durante los últimos diez años de actividad anteriores a la jubilación. El importe anual pagado en virtud de este plan de pensiones es igual al 10 % de la remuneración de referencia, porcentaje que se aumenta en 1,40 puntos por año de antigüedad en el Comité Ejecutivo del Grupo superados cinco años y de 0,40 puntos por año de antigüedad sin el Comité Ejecutivo del Grupo desde que la antigüedad en el seno de la Sociedad pase a ser superior a 5 años. Dicho importe tiene un límite del 30 % de la remuneración de referencia. La remuneración de la actividad de referencia tiene un límite de 65 veces el límite anual de la Seguridad Social. En cualquier caso, la suma de los importes anuales de la pensión total del Presidente-Director General no podrá superar el 45 % de su remuneración de referencia. Si se superara dicho límite, el importe de la pensión adicional con prestaciones definidas se reduciría con la cantidad correspondiente. Los compromisos de la Sociedad respecto a su Presidente-Director General a 31 de diciembre de 2018, basados en la antigüedad adquirida a 31 de diciembre de 2018 representan: • 15.861 euros al año en virtud del régimen de jubilación de cotizaciones definidas; • 774.774 euros de pensión bruta anual de jubilación en virtud del régimen adicional de jubilación de prestaciones definidas. Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en su sesión del 3 de abril de 2019, constató, al tratarse del mismo régimen de jubilación de cotizaciones definidas, que las condiciones para que el Sr. Carlos Ghosn pudiera optar al beneficio de la renta anual solo podrán apreciarse en el momento en el que ejerza sus derechos a la jubilación. El Consejo de Administración también constató, al tratarse del régimen de jubilación de prestaciones definidas, que las condiciones del despido del Sr. Carlos Ghosn no corresponden a ninguno de los dos casos de apertura de este régimen y que no podrá pagársele ninguna renta en tal concepto.

3.2.2.3 Ajuste de la remuneración variable anual en virtud de los ejercicios anteriores

Además de una condición de presencia de cuatro años en la Sociedad, la adquisición definitiva de las acciones recibidas en virtud de la parte variable diferida por el Presidente-Director General con arreglo a los ejercicios 2013, 2014 y 2015 estaba sujeta a criterios de rendimiento financieros cuya consecución se apreciaba en tres ejercicios sucesivos.

En la evaluación anual de la consecución de los criterios de rendimiento, la cantidad de acciones correspondiente a la parte variable diferida de la remuneración adeudada al Presidente-Director General en virtud de estos ejercicios fue objeto de un ajuste.

Dicho ajuste, que podía conducir a reducir o aumentar cada año el 15 % la cantidad de acciones atribuidas al Presidente-Director General, se determinaba basándose en los tres mismos criterios cuantificables que permitían calcular el importe de la parte variable de la remuneración adeudada al Presidente-Director General en virtud del ejercicio del ajuste, es decir, la tasa de rendimiento sobre los fondos propios, el margen de explotación y el flujo libre de caja.

Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración determinó, en la evaluación anual, que los criterios de rendimiento se habían alcanzado al máximo, de forma que el ajuste de la parte variable diferida se aprobó en el 115 %. Dicho ajuste era consecuencia del fuerte progreso de los resultados financieros en el periodo 2014-2018.

En el siguiente cuadro se resumen los ajustes de la remuneración variable diferida adeudada en virtud de los ejercicios 2013, 2014 y 2015; dicho elemento de remuneración debería aún ser objeto de ajustes para la parte variable diferida del ejercicio 2015 en función de la consecución de los criterios de rendimiento:

Año	Importe de la parte diferida de la parte variable	Media de la cotización de la acción 20 días antes del Consejo	Cantidad de acciones diferidas atribuidas	Cantidad de acciones tras el ajuste en virtud de 2014 (×1,15)	Cantidad de acciones tras el ajuste en virtud de 2015 (×1,15)	Cantidad de acciones tras el ajuste en virtud de 2016 (×1,15)	Cantidad de acciones tras el ajuste en virtud de 2017 (×1,15)	Cantidad de acciones tras el ajuste en virtud de 2018 (×1,0937)
2013	1.038.735 €	65,11 €	15.954	18.347	21.099	24.264	-	-
2014	1.360.687 €	67,25 €	20.233	-	23.267	26.757	30.771	-
2015	1.337.625 €	75,79 €	17.649	-	-	20.296	23.340	25.527

La adquisición definitiva de las acciones adeudadas en virtud de la parte variable diferida del Presidente-Director General también estaba supeditada a una condición de presencia en el seno de la Sociedad cuatro años después de la fecha de atribución de las acciones, es decir en:

- febrero de 2018 para la parte variable diferida adeudada en virtud del ejercicio 2013;
- febrero de 2019 para la parte variable diferida adeudada en virtud del ejercicio 2014; y
- febrero de 2020 para la parte variable diferida adeudada en virtud del ejercicio 2015.

Las 24.264 acciones adeudadas en virtud de la parte variable diferida de 2013 se entregaron el 13 de febrero de 2018 y representaban un valor de 2.064.866 euros en dicha fecha (cotización de la acción de Renault el 13 de febrero de 2018: 85,10 euros).

En caso de abandonar el Grupo Renault antes de la fecha de adquisición, estaba previsto que el Presidente-Director General perdiera el beneficio de las acciones que se le habían atribuido, excepto en caso de jubilación o de jubilación voluntaria.

En 2016, la política de remuneración de la Sociedad se modificó con el fin de eliminar cualquier ajuste de la parte variable anual pagada en acciones para las remuneraciones adeudadas a partir del ejercicio 2016, con vistas a simplificar la estructura de remuneración.

Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en las sesiones del 13 de febrero y el 3 de abril de 2019, constató la pérdida del Sr. Carlos Ghosn de sus acciones correspondientes a la parte variable diferida de su remuneración en virtud de los ejercicios 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018 en la medida en que la condición de presencia inherente a la adquisición definitiva de tales acciones no se cumple ni se puede cumplir por la dimisión del Sr. Carlos Ghosn de sus mandatos de Presidente del Consejo de Administración y de Director General de Renault desde el 23 de enero de 2019.

3.2.2.4 Porcentaje de consecución de los criterios de rendimiento de los planes de incentivos anteriores a largo plazo

En un proceso de transparencia, la Sociedad se comprometió a publicar, en su Documento de referencia, el nivel de consecución constatado por el Consejo de Administración de las condiciones de rendimiento aplicables a los planes de incentivos a largo plazo del Presidente-Director General, al término de un periodo de tres años en el que se apreciaron tales criterios. El Consejo considera que este proceso permite a los accionistas conocer mejor el nivel de exigencia de las condiciones de rendimiento.

En el siguiente cuadro se detallan los porcentajes de consecución de los criterios de rendimiento por el Presidente-Director General en el marco de los planes de incentivos a largo plazo cuyos periodos de adquisición y conservación hayan terminado.

Plan en virtud del año	Plan LTI	Porcentaje de consecución (planes cuyo periodo de evaluación del rendimiento haya terminado)
2011	Plan 17	Criterios no alcanzados
2011-2013	Plan 18	100 %
2012	Plan 19	50 %
2013	Plan 20	88,48 %
2014	Plan 21 bis	95,21 %
2015	Plan 22	96,66 %

Con el fin de apreciar el requisito de los criterios de rendimiento en el marco de los planes de incentivos a largo plazo, es necesario recordar que:

- el sector del automóvil es una actividad cíclica. Teniendo en cuenta los fondos que se deben comprometer, en particular en el ámbito de la investigación, el desarrollo y las herramientas de producción, la rentabilidad ha arrojado históricamente una cierta volatilidad;
- la rentabilidad de la Sociedad depende por lo tanto en gran medida de la situación de los mercados automovilísticos, concretamente del mercado europeo, y de la calidad de la ejecución de los planes estratégicos.

Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración del 15 de junio de 2018 constató el porcentaje de consecución de los criterios de rendimiento del plan de incentivos a largo plazo en virtud del ejercicio 2015 de la siguiente forma:

FCF	MOP	TSR	Porcentaje de consecución
FCF ≥ presupuesto + 10 %	3er puesto en todo el periodo	TSR superior al índice de referencia	**96,66 %**
Porcentaje de consecución del 33,33 %	Porcentaje de consecución del 30 %	Porcentaje de consecución del 33,33 %	

Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en la sesión del 13 de febrero de 2019, constató la pérdida del Sr. Carlos Ghosn de sus derechos a la adquisición definitiva de las acciones basadas en resultados atribuidas en virtud de los ejercicios 2015, 2016, 2017 y 2018 con motivo del incumplimiento de la condición de presencia aplicable a estas atribuciones por su dimisión de los cargos de Presidente del Consejo de Administración y de Director General desde el 23 de enero de 2019.

3.2.2.5 Cuadros recapitulativos elaborados según las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF y de la AMF

Los cuadros recapitulativos siguientes se han elaborado según las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF y de la AMF.

El Sr. Thierry Bolloré fue nombrado Director General delegado el 20 de noviembre de 2018 y no ha percibido remuneración en virtud de su mandato social durante el ejercicio 2018 (para obtener más información, consulte el capítulo 3.2.3 del Documento de referencia). Por lo tanto, la información presentada en los cuadros recapitulativos siguientes afecta únicamente al Presidente-Director General.

CUADRO 1 – RESUMEN DE LAS REMUNERACIONES Y DE LAS OPCIONES Y ACCIONES ATRIBUIDAS AL DIRECTIVO MANDO SOCIAL EJECUTIVO

(CUADRO N.º 1 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

	2018	2017	2016
Carlos Ghosn – Presidente-Director General			
Remuneraciones adeudadas en virtud del ejercicio (detalladas en el cuadro 2)	1.949.610	2.734.550	2.698.022
Valoración de las opciones atribuidas en el ejercicio (detalladas en el cuadro 4) (1)	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Valoración de las acciones basadas en resultados atribuidas en el ejercicio (detalladas en el cuadro 6)	3.063.859	4.641.684	4.360.714
Valoración de los demás planes de remuneración a largo plazo	Ninguna	Ninguna	Ninguna
TOTAL TEÓRICO	**5.013.469**	**7.376.234**	**7.058.736**
Valoración de las acciones de la parte variable diferida en virtud del ejercicio y perdidas definitivamente	(672.000)	(1.088.550)	(1.060.875)
Valoración de las acciones basadas en resultados atribuidas en virtud del ejercicio y perdidas definitivamente	(3.063.859)	(4.641.684)	(4.360.714)
TOTAL REAL	**1.277.610**	**1.646.000**	**1.637.147**

(1) No se ha atribuido ninguna opción desde el ejercicio 2013. Las atribuciones en virtud del ejercicio 2013 se realizaron el 13 de diciembre de 2012.

La remuneración total teórica del Presidente-Director General indicada en el cuadro recapitulativo n° 1 tiene en cuenta la valoración teórica de las acciones basadas en resultados y de las acciones de la parte variable diferida que le habían sido atribuidas en virtud de los ejercicios indicados. No obstante, conviene recordar que el Consejo de Administración, en las sesiones del 13 de febrero y el 3 de abril de 2019, constató la pérdida del Sr. Carlos Ghosn de sus acciones basadas en resultados atribuidas en virtud de los ejercicios 2015 a 2018, así como de las acciones correspondientes a la parte variable diferida en virtud de los ejercicios 2014 a 2018, en la medida en que la condición de presencia inherente a la adquisición definitiva de tales acciones no se cumple ni se puede cumplir por la dimisión del Sr. Carlos Ghosn de sus mandatos de Presidente del Consejo de Administración y de Director General de Renault desde el 23 de enero de 2019.

CUADRO 2 – RESUMEN DE LAS REMUNERACIONES DEL DIRECTIVO MANDO SOCIAL EJECUTIVO

(CUADRO N.º 2 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

a) La remuneración total del Presidente-Director General pagada por la Sociedad fue la siguiente *(en euros)*

	Importes 2018		Importes 2017		Importes 2016	
Carlos Ghosn	**Adeudados**	**Pagados**	**Adeudados**	**Pagados**	**Adeudados**	**Pagados**
Remuneración fija	1.000.000	1.000.000	1.230.000	1.230.000	1.230.000	1.230.000
Remuneración variable pagada en efectivo (1)	224.000	362.850	362.850	353.625	353.625	445.875
Remuneración variable pagada en acciones, con condiciones (2)	672.000	0	1.088.550	0	1.060.875	0
Remuneración variable en virtud de 2013 pagada en acciones (3)	Ninguna	2.064.866				
Remuneración excepcional	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Primas de asistencia	48.000	47.540	47.540	48.000	48.000	48.000
Prestaciones en especie	5.610	5.610	5.610	5.610	5.522	5.522
TOTAL	**1.949.610**	**3.480.866**	**2.734.550**	**1.637.235**	**2.698.022**	**1.729.397**

(1) El Consejo de Administración del 3 de abril de 2019 consideró que procedía tener en cuenta, al apreciar el rendimiento del Sr. Carlos Ghosn, los numerosos cuestionamientos que surgieron, en estas condiciones, en el marco de la misión de comprobación confiada a la Dirección de ética y cumplimiento de la Sociedad, respecto a las operaciones iniciadas por el interesado en su calidad de Presidente-Director General de la Sociedad, debido a prácticas cuestionables y encubiertas. Por este motivo, el Consejo de Administración decidió recomendar a la Junta General que no aprobara la resolución que se le sometería en aplicación del artículo L. 225-100 del Código de Comercio, relativo a los elementos de remuneración fijos, variables y excepcionales adeudados o atribuidos al Sr. Carlos Ghosn en virtud del ejercicio 2018. Si la Junta General no aprueba esta resolución, el Sr. Carlos Ghosn no percibirá la parte a pagar en efectivo de su remuneración variable para 2018.

(2) A partir del año 2016, el Consejo de Administración decidió que el 75 % de la parte variable adeudada en virtud de un ejercicio se convertiría en forma de acciones cuya adquisición estaría sujeta a condiciones de presencia (para obtener una descripción de este mecanismo, consulte el capítulo 3.2.2.3 del Documento de referencia). Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en las sesiones del 13 de febrero y el 3 de abril de 2019, constató la pérdida del Sr. Carlos Ghosn de las acciones correspondientes a la parte variable diferida de su remuneración en virtud de los ejercicios 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018 en la medida en que la condición de presencia inherente a la adquisición definitiva de tales acciones no se cumple ni se puede cumplir por la dimisión del Sr. Carlos Ghosn de sus mandatos de Presidente del Consejo de Administración y de Director General de Renault desde el 23 de enero de 2019.

(3) Se recuerda que las 24.264 acciones se entregaron el 12 de febrero de 2018 en virtud de la parte variable de 2013, lo que representa un valor de 2.064.866 euros que se declaró a fin de proceder al pago de las cotizaciones sociales y fiscales correspondientes. Para obtener más información sobre los ajustes de las partes variables, consulte el capítulo 3.2.2.3 del Documento de referencia.

b) Remuneración en virtud de sus mandatos en el seno de Nissan Motor Co., Ltd.

De conformidad con la información publicada por Nissan el 29 de junio de 2017 y el 28 de junio de 2018 en su documento anual Yukashoken- Hokokusho para el ejercicio fiscal 2016 (del 1 de abril de 2016 al 31 de marzo de 2017) y para el ejercicio fiscal 2017 (del 1 de abril de 2017 al 31 de marzo de 2018), la remuneración total que el Sr. Carlos Ghosn percibió fue de 1.098 millones de yenes para 2016 en virtud de sus funciones de Presidente-Director General de Nissan y de 735 millones de yenes para 2017 en virtud de sus funciones de Presidente del Consejo de Administración de Nissan.

A efectos informativos, respecto al tipo de cambio del Banco Central Europeo a 29 de marzo de 2018 (es decir, 1 euro = 131,15 yenes), el valor de los 735 millones de yenes representa 5.604.270 euros.

En su informe Shihanki-Houkokusho para el tercer trimestre del ejercicio fiscal 2018 (1 de abril de 2018 a 31 de marzo de 2019), Nissan indica que, basándose en los resultados de su encuesta y en las acusaciones del fiscal del distrito de Tokyo relativas a inexactitudes en sus informes anuales en relación con la remuneración del Sr. Carlos Ghosn, Nissan contabilizó a 31 de diciembre de 2018 una provisión de 9.232 millones de yenes en virtud de los ejercicios fiscales desde 2009 hasta 2017.

Esta información, así como sus eventuales actualizaciones, está disponible directamente en la página web de Nissan en la siguiente dirección: https://www.nissan-global.com/EN/IR/.

Se recuerda que el 22 de noviembre de 2018, el Sr. Carlos Ghosn fue destituido de sus funciones de Presidente del Consejo de Administración de Nissan. Fue destituido de su cargo de administrador de Nissan por la Junta General extraordinaria del 8 de abril de 2019 de dicha sociedad.

b) Remuneración en virtud de sus mandatos en el seno de Mitsubishi Motors Corporation

Desde diciembre de 2016, el Sr. Carlos Ghosn era Presidente del Consejo de Administración de Mitsubishi. La legislación japonesa exige la publicación de las remuneraciones superiores a 100 millones de yenes. En su documento anual Yukashoken-Hokokusho para el ejercicio fiscal 2017, Mitsubishi no publicó ninguna remuneración para el Sr. Carlos Ghosn.

Se recuerda que el 26 de noviembre de 2018, el Sr. Carlos Ghosn fue destituido de sus funciones de Presidente del Consejo de Administración de Mitsubishi Motors Corporation. Actualmente conserva su cargo de administrador de Mitsubishi.

CUADRO 3 – RESUMEN DE LAS PRESTACIONES DEL DIRECTIVO MANDO SOCIAL EJECUTIVO

(CUADRO N.º 11 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

Directivo mando social ejecutivo	Contrato de trabajo	Plan de pensiones adicional	Indemnizaciones o prestaciones adeudadas o susceptibles de serlo con motivo del cese o el cambio de funciones	Indemnizaciones relativas a un acuerdo de no competencia	Otras remuneraciones
Carlos Ghosn Presidente-Director General	No	Sí	No	No [(1)]	No

(1) Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en su sesión del 13 de febrero de 2019, decidió renunciar unilateralmente al beneficio del acuerdo de no competencia.

CUADRO 4 – OPCIONES DE SUSCRIPCIÓN O DE COMPRA DE ACCIONES ATRIBUIDAS DURANTE EL EJERCICIO AL DIRECTIVO MANDO SOCIAL EJECUTIVO

(CUADRO N.º 4 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

No se ha atribuido ninguna opción de suscripción o de compra de acciones al directivo mando social durante el ejercicio.

CUADRO 5 – OPCIONES DE SUSCRIPCIÓN O DE COMPRA DE ACCIONES EJECUTADAS DURANTE EL EJERCICIO POR EL DIRECTIVO MANDO SOCIAL EJECUTIVO

(CUADRO N.º 5 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

El directivo mando social no ha ejecutado ninguna opción de suscripción ni de compra de acciones durante el ejercicio 2018. Ya no dispone de ninguna opción de suscripción ni de compra de acciones.

CUADRO 6 – ACCIONES BASADAS EN RESULTADOS ATRIBUIDAS DURANTE EL EJERCICIO AL DIRECTIVO MANDO SOCIAL EJECUTIVO

(CUADRO N.º 6 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

	N° y fecha del plan	Cantidad de acciones	Valoración de las acciones basadas en resultados según el método empleado para las cuentas consolidadas	Fecha de adquisición	Fecha de disponibilidad	Condiciones de rendimiento
Carlos Ghosn	N° 25 15/02/2018	80.000	3.063.859	15/02/2022	15/02/2022	Sí

Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en la sesión del 13 de febrero de 2019, constató la pérdida del Sr. Carlos Ghosn de sus acciones basadas en resultados atribuidas en virtud del ejercicio 2018 con motivo de su dimisión de los cargos de Presidente del Consejo de Administración y de Director General desde el 23 de enero de 2019.

CUADRO 7 – ACCIONES BASADAS EN RESULTADOS ATRIBUIDAS AL DIRECTIVO MANDO SOCIAL EJECUTIVO QUE HAN PASADO A ESTAR DISPONIBLES DURANTE EL EJERCICIO

(CUADRO N.º 7 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

	N° y fecha del plan	Cantidad de acciones que han pasado a estar disponibles durante el ejercicio	Condiciones de adquisición
Carlos Ghosn	Plan n° 21 bis - Acciones 12 de febrero de 2014	95.210	**1.** el flujo libre de caja («FCF») **2.** la variación del margen de explotación del automóvil («MOP») **3.** la rentabilidad total de los accionistas («TSR»)

Las acciones basadas en resultados del plan n°21 bis se adquirieron definitivamente el 12 de febrero de 2018.

3.2.3 Remuneración del Director General delegado en virtud de 2018

El Sr. Thierry Bolloré fue nombrado Director General delegado el 20 de noviembre de 2018. No ha percibido ninguna remuneración en virtud de su cargo social durante el ejercicio 2018 y ha conservado el beneficio de su contrato de trabajo hasta su nombramiento como Director General el 24 de enero de 2019, fecha en la que se puso fin a su contrato de trabajo.

En virtud de su contrato de trabajo, sus elementos de remuneración y prestaciones en virtud del ejercicio 2018 fueron los siguientes:

- una remuneración fija de 800.000 euros pagados en doce mensualidades;
- una remuneración variable que puede representar hasta el 125 % de la remuneración fija si se alcanzan todos los criterios de rendimiento cuantitativos y cualitativos;
- una remuneración a largo plazo en forma de una atribución de 50.000 acciones basadas en resultados;
- un incentivo;
- prestaciones en especie (vehículos);
- un compromiso de no competencia; y
- el beneficio del plan colectivo de pensiones adicional establecido a favor de los miembros del Comité ejecutivo del Grupo que incluye un régimen de cotizaciones definidas y un régimen de prestaciones definidas de tipo adicional.

El porcentaje de consecución global de los objetivos de remuneración variable del Sr. Thierry Bolloré se fijó en el 110,73 %. Por lo tanto, su remuneración variable en virtud de 2018, a pagar en efectivo, asciende a 885.840 euros.

3.2.4 Políticas de remuneración de los directivos mandos sociales en virtud del ejercicio 2019

En su sesión del 3 de abril de 2019, previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración aprobó las políticas de remuneración del Presidente-Director General (hasta su dimisión el 23 de enero de 2019) (capítulo 3.2.4.1 siguiente), del Presidente del Consejo de Administración (capítulo 3.2.4.2 siguiente) y del Director General (capítulo 3.2.4.3 siguiente).

En aplicación de las disposiciones del artículo L. 225-37-2 del Código de Comercio, la política de remuneración de cada mando social en virtud del ejercicio 2019 se someterá a la aprobación de la Junta General mixta de la Sociedad del 12 de junio de 2019.

Se precisa que el pago de los eventuales elementos de remuneración variables y excepcionales en virtud del ejercicio 2019 está supeditado a la aprobación posterior, por una Junta General ordinaria de la Sociedad, de los elementos fijos, variables y excepcionales que componen la remuneración total y las prestaciones de cualquier naturaleza pagadas o atribuidas en virtud del ejercicio 2019.

3.2.4.1 Política de remuneración del Presidente-Director General

Proyecto de resolución sometido a la Junta General del 12 de junio de 2019 en aplicación del artículo L. 225-37-2 del Código de Comercio

Aprobación de los principios y criterios de determinación, reparto y atribución de los elementos que componen la remuneración total y las prestaciones de cualquier naturaleza atribuibles al Presidente-Director General en virtud del ejercicio 2019

La Junta General, con las condiciones de quórum y mayoría necesarias para las Juntas Generales ordinarias, tras conocer los informes del Consejo de Administración, y de conformidad con las disposiciones de los artículos L. 225-37-2 y R. 225-29-1 del Código de Comercio, aprueba los principios y criterios de determinación, reparto y atribución de los elementos fijos, variables y excepcionales que componen la remuneración total y las prestaciones de cualquier naturaleza, atribuibles al Presidente-Director General de la Sociedad en virtud del ejercicio 2019, que fijó el Consejo de Administración de la Sociedad previa recomendación del Comité de remuneraciones, que se describen en el Informe sobre la Gobernanza de empresa establecido en el artículo L. 225-37 del Código de Comercio, introducido en el capítulo 3 del Documento de referencia 2018 de la Sociedad y que se recuerdan en el informe del Consejo de Administración de la Sociedad.

Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en la sesión del 3 de abril de 2019, decidió que no se pagara ni atribuyera ninguna remuneración, en virtud del ejercicio 2019, al Sr. Carlos Ghosn, Presidente-Director General dimisionario desde el 23 de enero de 2019 con motivo de su impedimento hasta la fecha.

3.2.4.2 Política de remuneración del Presidente del Consejo de Administración

Proyecto de resolución sometido a la Junta General del 12 de junio de 2019 en aplicación del artículo L. 225-37-2 del Código de Comercio

Aprobación de los principios y criterios de determinación, reparto y atribución de los elementos que componen la remuneración total y las prestaciones de cualquier naturaleza atribuibles al Presidente del Consejo de Administración en virtud del ejercicio 2019

La Junta General, con las condiciones de quórum y mayoría necesarias para las Juntas Generales ordinarias, tras conocer los informes del Consejo de Administración, y de conformidad con las disposiciones de los artículos L. 225-37-2 y R. 225-29-1 del Código de Comercio, aprueba los principios y criterios de determinación, reparto y atribución de los elementos fijos, variables y excepcionales que componen la remuneración total y las prestaciones de cualquier naturaleza, atribuibles al Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad en virtud del ejercicio 2019, que fijó el Consejo de Administración de la Sociedad previa recomendación del Comité de remuneraciones, que se describen en el Informe sobre la Gobernanza de empresa establecido en el artículo L. 225-37 del Código de Comercio, introducido en el capítulo 3 del Documento de referencia 2018 de la Sociedad y que se recuerdan en el informe del Consejo de Administración de la Sociedad.

Remuneración fija anual

Para 2019, la remuneración fija anual se fijó en 450.000 euros a pagar en doce mensualidades (a *prorata temporis* desde el 24 de enero de 2019). De forma general, la remuneración fija no es objeto de revisión anual, salvo decisión justificada del Consejo de Administración.

Remuneración variable anual

El Presidente del Consejo de Administración no percibirá ninguna remuneración variable anual.

Remuneración variable plurianual

El Presidente del Consejo de Administración no percibirá ninguna remuneración variable plurianual.

Remuneración excepcional

El Presidente del Consejo de Administración no percibirá ninguna remuneración excepcional durante el año 2019.

Remuneración a largo plazo

El Presidente del Consejo de Administración no disfrutará de ninguna remuneración a largo plazo.

Primas de asistencia

El Presidente del Consejo de Administración no percibirá ninguna prima de asistencia en virtud de su mandato de administrador.

Prestaciones en especie

El Presidente disfrutará del mismo sistema de seguro complementario de salud que los empleados del Grupo Renault en Francia así como de dos vehículos de empresa, de los cuales uno con conductor.

Acuerdos de prestaciones de servicios

No se ha celebrado ningún acuerdo de prestación de servicios entre la Sociedad y el Presidente del Consejo de Administración.

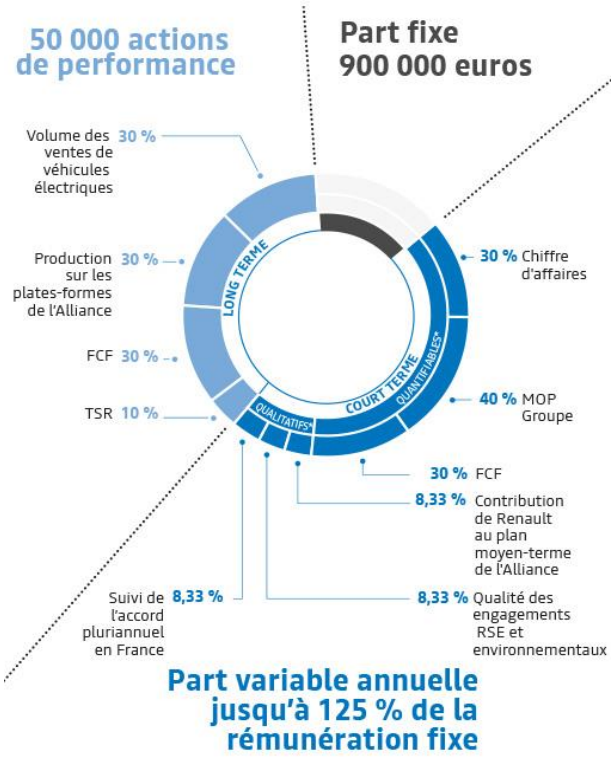
Indemnización de inicio del cargo

El Presidente del Consejo de Administración no disfrutará de ninguna indemnización de inicio del cargo.

Prestaciones posmandato

El Presidente del Consejo de Administración no disfrutará de ninguna cláusula de indemnización por cese ni de no competencia, como tampoco de ningún plan de pensiones adicional.

3.2.4.3 Política de remuneración del Director General



En su sesión del 3 de abril de 2019, el Consejo de Administración aprobó, previa recomendación del Comité de remuneraciones, la política de remuneración del Director General en virtud del ejercicio 2019, de conformidad con los principios enunciados anteriormente (véase el capítulo 3.2.1 del Documento de referencia).

Proyecto de resolución sometido a la Junta General del 12 de junio de 2019 en aplicación del artículo L. 225-37-2 del Código de Comercio

Aprobación de los principios y criterios de determinación, reparto y atribución de los elementos que componen la remuneración total y las prestaciones de cualquier naturaleza atribuibles al Director General en virtud del ejercicio 2019

La Junta General, con las condiciones de quórum y mayoría necesarias para las Juntas Generales ordinarias, tras conocer los informes del Consejo de Administración, y de conformidad con las disposiciones de los artículos L. 225-37-2 y R. 225-29-1 del Código de Comercio, aprueba los principios y criterios de determinación, reparto y atribución de los elementos fijos, variables y excepcionales que componen la remuneración total y las prestaciones de cualquier naturaleza, atribuibles al Director General de la Sociedad en virtud del ejercicio 2019, que fijó el Consejo de Administración de la Sociedad previa recomendación del Comité de remuneraciones, que se describen en el Informe sobre la Gobernanza de empresa establecido en el artículo L. 225-37 del Código de Comercio, introducido en el capítulo 3 del Documento de referencia 2018 de la Sociedad y que se recuerdan en el informe del Consejo de Administración de la Sociedad.

Elemento	Modalidades de pago	Importes	Criterios de rendimiento y ponderación
• Remuneración fija	• 100 % en efectivo.	• 900.000 €	• No aplicable
• Remuneración variable anual	• 100 % en efectivo.	• **Parte variable objetivo del 100 % de la remuneración fija al alcanzar el presupuesto sobre los criterios cuantificables (financieros) y el 125 %** como máximo al alcanzar los criterios cuantificables (financieros) y cualitativos (de gestión).	• **Criterios cuantificables (financieros):** 100 % al alcanzar el presupuesto y al máximo de la remuneración fija: • margen de explotación del Grupo (MOP del Grupo): 40 % al presupuesto y al máximo, • volumen de negocio del Grupo (VN): 30 % al presupuesto y al máximo, • flujo libre de caja («FCF»): 30 % al presupuesto y al máximo. • **Criterios cualitativos (de gestión):** 25 % como máximo de la remuneración fija: • contribución de Renault al Plan a medio plazo de la Alianza: 8,33 % como máximo, • calidad de los compromisos RSE y medioambientales: 8,33 % como máximo, • seguimiento del acuerdo plurianual de Francia: 8,33 % como máximo.
• Remuneración a largo plazo	• Adquisición definitiva de las acciones basadas en resultados sujeta a una condición de presencia de 3 años y a la consecución de los criterios de rendimiento. • Conservación del 25 % de las acciones así adquiridas	• **Atribución de 50.000 acciones basadas en resultados**, con la reserva de la consecución de los criterios de rendimiento. • Evaluación de la consecución de los criterios de rendimiento en	• **Criterios de rendimiento:** adquisición de 50.000 acciones como máximo (100 %): • TSR (rentabilidad total de los accionistas) con respecto a la media de la TSR del índice Euro Stoxx ex Financials y de la TSR del índice Euro Stoxx Automobile & Parts: 10 %, • flujo libre de caja («FCF»): 30 %, • porcentaje de modelos realizados en las plataformas de la Alianza: 30 %, • volumen de las ventas de vehículos eléctricos: 30 %.

	hasta el final del cargo.	un periodo acumulado de tres años (2019, 2020 y 2021).

De conformidad con los principios de remuneración aprobados por el Consejo de Administración previa recomendación del Comité de remuneraciones, la política de remuneración del Director General se basa en el rendimiento e integra criterios de rendimiento exigentes, estables, comprobables y cuantificables, a corto y largo plazo.

El componente de riesgo de la remuneración, principalmente en forma de acciones y, en particular, de acciones basadas en resultados, representa una parte primordial de la remuneración potencial del Director General en caso de alcanzarse los criterios de rendimiento.

Además de estos elementos, el Director General cuenta con un plan de pensiones adicional y ha celebrado con la Sociedad un acuerdo de no competencia.

La política de remuneración del Director General en virtud del ejercicio 2019 se detalla a continuación.

Remuneración fija anual

Para 2019, la parte fija anual de la remuneración se fijó en 900.000 euros a pagar en doce mensualidades (a *prorata temporis* desde el 24 de enero de 2019). De forma general, la remuneración fija no es objeto de revisión anual, salvo decisión justificada del Consejo de Administración.

Remuneración variable anual

La parte variable de la remuneración del Director General representa un porcentaje de la parte fija, y su importe se fija en función de criterios de rendimiento. Previa recomendación del Comité de remuneraciones, estos criterios de rendimiento son fijados por el Consejo de Administración, que evalúa su consecución anualmente.

La parte variable puede alcanzar el 125 % de la parte fija si se alcanzan todos los criterios de rendimiento al máximo.

En virtud del ejercicio 2019, los criterios de rendimiento establecidos por el Consejo de Administración comprenden tres criterios cuantificables y tres criterios cualitativos. El Consejo consideró que se trata de indicadores clave del rendimiento del Grupo Renault.

Los criterios así como su ponderación se indican en los siguientes cuadros.

CRITERIOS CUANTIFICABLES EN VIRTUD DEL EJERCICIO 2019 (DEL 0 AL 100 % DE LA REMUNERACIÓN FIJA)

	Margen de explotación del Grupo (MOP del Grupo)	**Volumen de negocio del Grupo (VN)**	**Flujo libre de caja (FCF)**
Objetivo	• El margen de explotación refleja la rentabilidad de la Sociedad. • La consecución de este objetivo es un indicador clave del éxito del plan estratégico a medio plazo de la Sociedad.	• El volumen de negocio es el indicador que refleja el nivel de actividad de la empresa. • Muestra la capacidad de la empresa para «monetizar» su actividad. • Forma parte de los objetivos de nuestro plan estratégico *Drive The Future*.	• Un nivel sólido de flujo de caja disponible (*free cash flow*) demuestra el seguimiento de una disciplina financiera estricta en el seno de la Sociedad. • Un flujo libre de caja operativo del automóvil positivo se impone cada año y constituye un motor clave del crecimiento a largo plazo y la posibilidad de pagar dividendos.
Ponderación *(en % de la remuneración fija)*	• 40 % al presupuesto y al máximo.	• 30 % al presupuesto y al máximo.	• 30 % al presupuesto y al máximo.
Tasa de pago	• 0 % si el margen de explotación es estrictamente inferior al presupuesto, no se efectúa ningún pago. • 40 % si el margen de explotación es igual al presupuesto.	• 0 % si el volumen de negocio es estrictamente inferior al presupuesto, no se efectúa ningún pago. • 30 % si el volumen de negocio es igual al presupuesto.	• 0 % si el flujo libre de caja es estrictamente inferior al presupuesto, no se efectúa ningún pago. • 30 % si el flujo libre de caja es igual al presupuesto.

Por motivos de confidencialidad comercial, la Sociedad no comunica las cifras objetivo ex ante para este criterio. No obstante, la Sociedad publicará la tasa de cumplimiento de este criterio al final del ciclo de rendimiento.

CRITERIOS CUALITATIVOS EN VIRTUD DEL EJERCICIO 2019 (DEL 0 AL 25 % DE LA REMUNERACIÓN FIJA)

	Contribución de Renault al Plan a medio plazo de la Alianza (MTP)	**Calidad de los compromisos RSE y medioambientales**	**Seguimiento del acuerdo plurianual de Francia** [1]
Objetivo	• Estos criterios miden el progreso estratégico de la Sociedad de forma cualitativa, a través de objetivos que se pueden evaluar y medir por el Comité de remuneraciones y el Consejo de Administración. Dichos objetivos están diseñados para reflejar el progreso de la dirección en el desarrollo de sinergia sólidas y eficaces. • La Sociedad pretende suministrar productos innovadores y resultados sólidos a sus accionistas, en armonía con los intereses de las partes interesadas (empleados, clientes, accionistas, compradores y proveedores) y generar un crecimiento y una rentabilidad duraderos.		
Ejemplos de indicadores	• Política de normalización (enfoque CMF: *Common Module Family*) • Normalización de las piezas de	• Salud y seguridad • Ampliación del programa Mobilize • Conformidad	• Volumen de producción • Capex Francia • Volumen de contratación

	repuesto		
Ponderación *(en % de la remuneración fija)*	• **8,33 %** al objetivo y máximo	• **8,33 %** al objetivo y máximo	• **8,33 %** al objetivo y máximo

(1) Para obtener más información sobre este acuerdo, consulte el capítulo 2.3.1.4 del Documento de referencia.

Modalidades de pago de la remuneración variable anual

La remuneración variable anual se pagará íntegramente en efectivo.

Se recuerda que en aplicación del artículo L. 225-37-2 del Código de Comercio, el pago de la remuneración variable anual al Director General en virtud del ejercicio 2019 está supeditado a su aprobación por la Junta General anual que debe reunirse en 2020 a fin de deliberar sobre las cuentas del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2019.

Remuneración variable plurianual

El Director General no percibirá ninguna remuneración variable plurianual.

Remuneración excepcional

El Director General no percibirá ninguna remuneración excepcional durante el año 2019.

Remuneración a largo plazo

De conformidad con los principios de remuneración de la Sociedad, la remuneración del Director General se compone principalmente de una remuneración a largo plazo, cuya adquisición definitiva está sujeta a criterios de rendimiento, con el fin de garantizar el ajuste de la remuneración del Director General y los intereses de los accionistas.

Desde 2013, el Grupo Renault decidió no recurrir más a planes de stock-options y aplicar únicamente planes de acciones basadas en resultados en el marco de su política de remuneración a largo plazo.

La remuneración a largo plazo toma la forma de acciones basadas en resultados, atribuidas anualmente. La utilización de este tipo de remuneración a largo plazo corresponde tanto a la práctica francesa como a la mercado mundial. La cantidad de acciones basadas en resultados atribuidas al directivo mando social ejecutivo se expresa en números absolutos, en lugar de en un porcentaje del salario, de forma que las variaciones al alza y a la baja afectan al valor total correspondiente.

El Director General se beneficia así de acciones basadas en resultados, con arreglo a las mismas condiciones que los demás directivos del Grupo (véase el capítulo 3.4.5 del Documento de referencia), con la reserva de un criterio de rendimiento adicional aplicado en su calidad de directivo mando social ejecutivo.

Atribución en virtud del ejercicio 2019

El Consejo de Administración del 3 de abril de 2019, previa recomendación del Comité de remuneraciones, decidió atribuir al Director General 50.000 acciones basadas en resultados en virtud del ejercicio 2019. Dicha cantidad, aprobada en virtud de la política de remuneración de la Sociedad según la cual la remuneración debe componerse principalmente de acciones, constituye asimismo la cantidad máxima de acciones basadas en resultados (excepto el caso de una modificación del importe nominal de la acción de Renault).

Dicha atribución está supedita a la renovación, en la Junta General del 12 de junio de 2019, de la autorización otorgada por la Junta General del 29 de abril de 2016, que termina en 2019.

Sobre las 50.000 acciones basadas en resultados que se van a atribuir, la cantidad de acciones definitivamente adquiridas por el Director General dependerá de la consecución de los criterios de rendimiento siguientes:

CRITERIOS DE RENDIMIENTO A LARGO PLAZO (1)

	Rentabilidad total para los accionistas (*total shareholder return*, TSR)	**Flujo libre de caja (FCF)**	**Porcentaje de modelos realizados en una plataforma de la Alianza**	**Volumen de ventas de vehículos eléctricos**
Objetivos y funcionamiento	• La TSR es el criterio de mercado que refleja tanto las variaciones del precio de las acciones como los dividendos pagados. La TSR relativa refleja el valor proporcionado a los accionistas, con respecto al valor creado por las inversiones alternativas a las que tienen acceso. • El nivel de la TSR se calcula con respecto a un índice de referencia, que es la suma de la media de la TSR de los resultados del índice Euro Stoxx Auto & Parts y de la media de la TSR de los resultados del índice Euro Stoxx ex Financials (ambos también se ponderan).	• El flujo libre de caja (FCF) es un elemento clave de la capacidad de crecimiento de la Sociedad, ya que es el origen de su capacidad para financiar las inversiones necesarias para el crecimiento a largo plazo y permite pagar dividendos.	• Este criterio es un pilar estratégico para la consecución de los objetivos del plan *Drive the Future* y corresponde al porcentaje de modelos realizados en una plataforma de la Alianza *Common Module Family* (CMF) con respecto al indicador del plan a medio plazo *Drive the Future* (MTP). • La capacidad para repartir los costes y obtener todos los beneficios de los efectos de escala de la Alianza es determinante para la continuidad de la rentabilidad de la empresa.	• Este criterio es un pilar estratégico para la consecución de los objetivos del plan *Drive the Future* y corresponde al volumen de ventas de vehículos eléctricos. • El éxito de la estrategia eléctrica es primordial para afrontar la revolución energética en curso y mantener el avance que el Grupo tiene en esta tecnología.
Ponderación *(en % de concesión)*	• 10 %	• 30 %	• 30 %	• 30 %
Tasa de pago	• 0 % si la TSR es estrictamente inferior al índice de referencia. • 4,5 % si la TSR es igual al índice de referencia. • 10 % si la TSR es igual o superior al índice de referencia + 10 %. • Interpolación lineal si la TSR está entre el índice de referencia y el índice de referencia + 10 %.	• 0 % si el FCF es estrictamente inferior al presupuesto. • 21 % si el FCF es igual al presupuesto. • 30 % si el FCF es superior o igual al presupuesto + 20 %. • Interpolación lineal si el FCF está entre el presupuesto y el presupuesto + 20 %.	• 0 % si el porcentaje de modelos CMF es estrictamente inferior al indicador del plan MTP. • 21 % si el porcentaje de modelos CMF es igual al indicador del plan MTP. • 30 % si el porcentaje de modelos CMF es superior o igual al indicador del plan MTP + 5 %. • Interpolación lineal si el porcentaje de modelos CMF está entre el indicador del plan MTP y el indicador del plan MTP + 5 %.	• 0 % si las ventas de vehículos eléctricos son estrictamente inferiores al presupuesto. • 21 % si las ventas de vehículos eléctricos son iguales al presupuesto. • 30 % si las ventas de vehículos eléctricos son superiores o iguales al presupuesto + 5 %. • Interpolación lineal si las ventas de vehículos eléctricos están entre el presupuesto y el presupuesto + 5 %.
	• Dado que este criterio es relativo, el importe del objetivo no se conoce en esta fecha. La Sociedad comunicará la cifra media y la tasa de cumplimiento asociada al final del periodo de rendimiento.	• Por motivos de confidencialidad comercial, la Sociedad no comunica las cifras objetivo *ex ante* para este criterio. No obstante, la Sociedad publicará la tasa de cumplimiento de este criterio al final del ciclo de rendimiento.		

(1) A excepción del criterio relativo a la TSR, aplicable únicamente al Director General, estos criterios son los mismos para todos los beneficiarios de acciones basadas en resultados.

Estos criterios de rendimiento se aprecian en un periodo acumulado de tres años (ejercicios 2019, 2020 y 2021). Cuando no se cumple algún criterio, no se atribuye ninguna acción al término del periodo de adquisición.

La adquisición definitiva de las acciones basadas en resultados está sujeta a una condición de presencia de tres años a partir de la atribución por el Consejo de Administración.

Obligación de posesión y conservación de acciones adquiridas por el Director General en virtud de planes de acciones basadas en resultados

El Director General está sujeto a una obligación de conservación del 25 % de las acciones emitidas de las acciones basadas en resultados definitivamente adquiridas en calidad de directivo mando social ejecutivo hasta la finalización de su mandato. Este requisito tiene por objeto garantizar un nivel suficiente de ajuste de los intereses del Director General con los de los accionistas.

Compromiso del Director General de no recurrir a operaciones de cobertura del riesgo

De conformidad con las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF, el Director general se comprometerá, en cada atribución de acciones basadas en resultados, a no utilizar operaciones de cobertura de riesgo sobre las acciones emitidas de dichas acciones basadas en resultados.

Consecuencias del cese del Director General en la adquisición de las acciones basadas en resultados

En caso de abandonar el Grupo Renault antes del final del periodo de adquisición, la pérdida o la conservación del beneficio de las acciones basadas en resultados atribuidas al Director General dependerá del motivo del cese.

Motivo del cese	Beneficio de las acciones basadas en resultados aún no adquiridas
Revocación (a más tardar el último día del periodo de adquisición)	Pérdida total en caso de revocación por falta grave o muy grave. Mantenimiento en todos los demás casos de revocación, a prorrata del periodo de adquisición.
Dimisión (a más tardar el último día del periodo de adquisición)	Pérdida total
Jubilación obligatoria/jubilación anticipada	Mantenimiento sin aceleración del periodo de adquisición. Las condiciones de los planes, incluidas las condiciones de rendimiento, seguirán aplicándose.
Invalidez/enfermedad crónica	Mantenimiento de los derechos. Los criterios de rendimiento se consideran plenamente satisfechos.
Fallecimiento	Mantenimiento en beneficio de los herederos o causahabientes. Los criterios de rendimiento se consideran plenamente satisfechos.
Circunstancias excepcionales	Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración podrá decidir mantener de forma excepcional los derechos. La tasa de asignación se prorratearía en cualquier caso para tener en cuenta la presencia efectiva del Director General en el Grupo durante el periodo de adquisición. No habría aceleración del periodo de adquisición y las condiciones de los planes, incluidas las condiciones de rendimiento, seguirían aplicándose.

Además, no existe ninguna cláusula de aceleración en caso de cambio de control.

Primas de asistencia

El Director General, al no ser administrador, no percibe prima de asistencia.

Prestaciones en especie

El Director General disfrutará del mismo sistema de seguro complementario de salud que los empleados del Grupo Renault en Francia así como de dos vehículos y de uno con conductor.

Acuerdos de prestaciones de servicios

No se ha celebrado ningún acuerdo de prestación de servicios entre la Sociedad y el Director General.

Indemnización de inicio del cargo

El Director General no disfrutará de ninguna indemnización de inicio del cargo, ya que su contratación se realiza internamente.

Indemnización por cese

Le Director General no disfruta de ninguna cláusula de indemnización por cese.

Indemnización por no competencia

El Consejo de Administración autorizó, en su sesión del 3 de abril de 2019, la celebración de un acuerdo de no competencia con el Sr. Thierry Bolloré, de conformidad con las disposiciones del artículo L. 225-42-1 del Código de Comercio.

En aplicación de dicha autorización, el acuerdo se firmó el 3 de abril de 2019 por la Sociedad y el Sr. Thierry Bolloré.

La celebración de este acuerdo se someterá a la aprobación de la Junta General de accionistas que se celebrará el 12 de junio de 2019.

El Consejo de Administración consideró que era interesante para Renault celebrar este acuerdo de no competencia que permitirá proteger los intereses legítimos del Grupo Renault, con motivo de la naturaleza especialmente competitiva del mercado automovilístico, la importancia de las funciones y competencias reconocidas del Sr. Thierry Bolloré en este mercado, los medios que se ponen a su disposición y la información confidencial de que dispone y a la que puede tener acceso.

Con arreglo a dicho acuerdo, el Sr. Thierry Bolloré se compromete, desde el final de su mandato de Director General, a no ejercer, ni directa ni indirectamente, ninguna actividad que entre en competencia con las del Grupo, ni por cuenta propia, ni por cuenta de sociedades del sector del diseño, la fabricación y la comercialización de automóviles (principalmente de vehículos particulares y de vehículos utilitarios) como tampoco por cuenta de proveedores del sector del automóvil.

La aplicación de esta cláusula está limitada:

- a una duración de veinticuatro (24) meses después de la fecha en la que el Sr. Thierry Bolloré deje efectivamente de desempeñar su cargo social;
- a los territorios en los que el Grupo desempeña su actividad en el momento del cese del mandato, excluidos los países que componen los continentes de África y Oceanía, así como, cuando se trate de fabricantes de equipos, de Norteamérica (Estados Unidos, Canadá).

Como contraprestación de su obligación de no competencia, el Sr. Thierry Bolloré percibirá de la Sociedad, durante el periodo de aplicación del acuerdo (veinticuatro meses) y con la reserva de que no lo incumpla, una contraprestación financiera bruta correspondiente a dos años de remuneración anual bruta (remuneración fija y remuneración variable anual pagadas en efectivo), que se abonarán en veinticuatro mensualidades. La remuneración anual bruta empleada para el cálculo será la pagada en el transcurso de los doce meses anteriores a la fecha de cese del cargo social.

De conformidad con la recomendación del Código AFEP-MEDEF, el Consejo de Administración de la Sociedad se pronunciará, en el momento del cese del Sr. Thierry Bolloré, sobre la aplicación o no del acuerdo de no competencia, al que podrá renunciar unilateralmente.

Plan de pensiones adicional

El Consejo de Administración autorizó, en su sesión del 3 de abril de 2019, la aplicación de un compromiso de jubilación adicional a favor del Sr. Thierry Bolloré, de conformidad con las disposiciones del artículo L. 225-42-1 del Código de Comercio.

Dicho compromiso de jubilación adicional se someterá a la aprobación de la Junta General de accionistas que se celebrará el 12 de junio de 2019.

El Consejo de Administración consideró que la aplicación de este compromiso a favor del Sr. M. Thierry Bolloré permite a la Sociedad dedicarse y fidelizar al Director General.

El plan de pensiones adicional del Director General comprende: a) un régimen de cotizaciones definidas y b) un régimen de prestaciones definidas de tipo adicional.

a) Régimen de cotizaciones definidas (artículo L. 242-1 del Código de la Seguridad Social)

El Director General disfruta de un régimen de cotizaciones definidas cuyo importe representa el 8 % de la remuneración anual (fija y variable) comprendida entre ocho y dieciséis veces el límite anual de la Seguridad Social (tramo D), asumido en un 5 % por la Sociedad y en un 3 % por el Director General.

El compromiso de la Sociedad se limita al pago de su parte proporcional de cotización ante la compañía de seguros que gestiona el régimen.

a) Régimen de prestaciones definidas de tipo adicional (artículo L. 137-11 del Código de la Seguridad Social)

El Director General disfruta asimismo de un plan de pensiones adicional de prestaciones definidas de tipo adicional, establecido y financiado por la Sociedad y cuya gestión se externaliza en una compañía de seguros. Dicho plan está abierto a nuevos beneficiarios.

El beneficio de este régimen está sujeto a una condición de antigüedad (cinco años como mínimo en la Sociedad y al menos dos años en el Comité Ejecutivo del Grupo) y a una condición de presencia del mando social en el momento en el que ejerza sus derechos a la jubilación.

La remuneración de referencia empleada para el cálculo de la pensión adicional con prestaciones definidas es igual a la media de las tres remuneraciones anuales brutas (parte fija y parte variable) más altas durante los últimos diez años de actividad anteriores a la jubilación.

El importe anual pagado en virtud de este plan de pensiones es igual al 10 % de la remuneración de referencia, porcentaje que se aumenta en 1,40 puntos por año de antigüedad en el Comité Ejecutivo del Grupo superados cinco años y de 0,40 puntos por año de antigüedad fuera del Comité Ejecutivo del Grupo desde que la antigüedad en el seno de la Sociedad pase a ser superior a cinco años.

Dicho importe tiene un límite del 30 % de la remuneración de referencia.

La remuneración de la actividad de referencia tiene un límite de 65 veces el límite anual de la Seguridad Social.

En cualquier caso, la suma de los importes anuales de la pensión total del Director General no podrá superar el 45 % de su remuneración de referencia. Si se superara dicho límite, el importe de la pensión adicional se reduciría con la cantidad correspondiente.

Las rentas se pagan por un organismo asegurador al que la Sociedad paga primas en función de los requisitos de financiación que van apareciendo a medida que los beneficiarios se jubilan.

Con arreglo al artículo 229, II de la ley Macron, la adquisición de nuevos derechos en virtud del régimen de jubilación de prestaciones definidas debe supeditarse a la consecución de las condiciones de rendimiento. Además, el aumento anual de los derechos condicionales está limitado al 3 % de la remuneración anual que sirva de referencia para el cálculo de la renta pagada en virtud de dicho régimen.

El Consejo de Administración observó, en su sesión del 3 de abril de 2019, que el 31 de diciembre de 2018, el Sr. Thierry Bolloré tenía una antigüedad de seis años, correspondiente al 11,53 % de los derechos.

A título informativo, el importe estimado de la renta anual bruta a 31 de diciembre de 2018 habría sido de 169.138 euros.

Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en la sesión del 3 de abril de 2019, decidió no supeditar la adquisición por parte del Sr. Thierry Bolloré de nuevos derechos a partir del 1 de enero de 2019, a la condición de rendimiento siguiente: el importe del flujo libre de caja deberá ser positivo en el ejercicio 2019.

Al término de cada año, el Consejo de Administración comprobará que se haya cumplido, durante el año anterior, la condición de rendimiento. En su defecto, el año no se tendrá en cuenta para determinar la renta.

3.2.5 Remuneración de los administradores

De conformidad con el artículo L. 225-45 del Código de Comercio, la Junta General podrá conceder a los administradores, en concepto de primas de asistencia, una remuneración cuyo importe se mantendrá hasta nueva decisión.

3.2.5.1 Importe

La Junta General mixta del 15 de junio de 2018 fijó en 1.500.000 euros el importe anual de las primas de asistencia que se vayan a repartir entre los administradores para el ejercicio 2018 y los siguientes, hasta que la Junta General decida otra cosa.

3.2.5.2 Modalidades de reparto

La recomendación 20.1 del Código AFEP-MEDEF recomienda que las primas de asistencia pagadas a los administradores incluyan una parte variable relativa a la participación efectiva en el Consejo y los comités. Dicha parte variable debe ser preponderante con respecto a la parte fija. Las reglas de reparto y de cálculo de las primas de asistencia cumplen dicha recomendación y se modificaron por última vez por el Consejo de Administración del 15 de febrero de 2018.

Los administradores percibirán, por cada año de mandato:

- una parte fija; y
- una parte variable que está en función de la presencia efectiva de los miembros en las reuniones del Consejo y/o del comité.

Los Presidentes de los comités disfrutan de primas de asistencia adicionales en virtud de sus funciones por sus responsabilidades adicionales.

El importe anual de las primas de asistencia concedido al Presidente-Director General está sujeto a un límite global (partes fija y variable) de 48.000 euros.

Se aplican las siguientes reglas de cálculo:

	Parte fija	Parte variable (por sesión)	Límite global aplicable al Presidente-Director General	Presidencia
Consejo de Administración	18.000 €	6.000 €	48.000 €	0 €
Comités (excepto CARE)	1.500 €	3.000 €	N/A	7.500 €
CARE	1.500 €	3.000 €	N/A	15.000 €

En virtud del ejercicio 2018, el importe total bruto de las primas de asistencia concedidas a los administradores asciende a 1.499.750 euros (1.211.625 euros en 2017), con motivo de la gran cantidad de reuniones adicionales del Consejo y los comités en 2018 y de la cantidad de administradores en cada comité.

CUADRO RESUMEN

CUADRO SOBRE LAS PRIMAS DE ASISTENCIA Y DEMÁS REMUNERACIONES PERCIBIDAS POR LOS MANDOS SOCIALES NO EJECUTIVOS

(CUADRO N.º 3 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

Los importes brutos se calculan en función de las modalidades de cálculo adoptadas por el Consejo de Administración en su sesión del 15 de febrero de 2018 que decidió en concreto eliminar el límite individual del importe de las primas, a excepción del Presidente-Director General.

	Importe bruto de las primas de asistencia concedidas *(en euros)*	
Administradores	**2018**	2017*
Sr. Ghosn	48.000	47.539
Sra. Barba	88.875	46.920
Sr. Barrat	70.500	54.968
Sr. Belda (1)	-	34.912
Sra. Bensalah Chaqroun	55.500	43.949
Sra. Blair	76.500	51.996
Sr. Courbe (2) (3)	4.500	
Sra. Darmaillac	108.000	50.758
Sr. Desmarest (4)	16.500	68.338
Sr. Derez (5)	58.875	
Sr. Faure (2)(6)	32.625	54.968
Sr. Fleuriot (7)	40.875	
Sr. Gentil	70.500	54.968
Sr. Ladreit de Lacharrière (8)	34.500	65.367
Sra. de la Garanderie (1)	-	34.169
Sr. Lagayette	109.500	83.194
Sr. Ostertag	90.000	65.367
Sr. Personne	93.000	72.795
Sra. Qiu	83.250	57.939
Sr. Riboud (1)	-	14.856
Sra. Serizawa	54.000	47.539
Sra. Sourisse	70.500	57.939
Sr. Thomas	124.250	75.766
Sr. Vial (2)	105.000	65.367
Sr. Yamauchi	64.500	50.387

* *El importe de las primas de asistencia percibidas en virtud del ejercicio 2017 fue objeto de un límite individual. Además, se aplicó un coeficiente de reducción (de aproximadamente el 0,95 %) al baremo para no superar la dotación global.*

(1) Administrador que cesó en sus funciones el 15 de junio de 2017.

(2) Administrador que representa al Estado.

(3) Administrador incorporado el 5 de octubre de 2018. La ratificación de la incorporación del Sr. Thomas Courbe se someterá a la votación de los accionistas en la Junta General del 12 de junio de 2019.

(4) Administrador que cesó en sus funciones el 15 de febrero de 2018.

(5) Administrador incorporado el 15 de febrero de 2018. Esta incorporación fue ratificada por la Junta General del 15 de junio de 2018.

(6) Administrador que cesó en sus funciones el 5 de octubre de 2018.

(7) Administrador que entró en funciones el 15 de junio de 2018.

(8) Administrador que cesó en sus funciones el 15 de junio de 2018.

3.2.6 Remuneración en acciones basadas en resultados de los mandos directivos

3.2.6.1 Marco jurídico

La Junta General mixta del 29 de abril de 2016, en su décimo tercera resolución, autorizó al Consejo de Administración a proceder, en una o varias veces, a atribuciones gratuitas de acciones existentes y/o a emitir de la Sociedad las denominadas acciones basadas en resultados en beneficio de los miembros del personal asalariado, de los mandos sociales de la Sociedad y/o de las sociedades o agrupaciones franceses o extranjeras relacionadas, directa o indirectamente, con arreglo a las condiciones del artículo L. 225-197-2 del Código de Comercio o de determinadas categorías de los mismos.

Previa recomendación del Comité de remuneraciones, los planes de acciones basadas en resultados se deciden anualmente por el Consejo de Administración.

De conformidad con las mejores prácticas del mercado, la adquisición de las acciones basadas en resultados está sujeta a: i) condiciones de rendimiento fijadas por el Consejo de Administración y apreciadas en un periodo mínimo de tres años, y ii) un periodo mínimo de adquisición de tres años.

El beneficiario de las acciones basadas en resultados debe ser un empleado o mando social en el Grupo Renault en la adquisición definitiva de las acciones. En caso de abandonar el Grupo Renault antes de la fecha de adquisición, el beneficiario perderá el beneficio de las acciones basadas en resultados que se le habían atribuido, excepto en caso de jubilación o de jubilación voluntaria de dicho beneficiario.

En caso de fallecimiento, invalidez (total o parcial) o enfermedad crónica del beneficiario, conservará el beneficio de las acciones basadas en resultados sin que se le puedan oponer las condiciones de rendimiento.

Se recuerda que las atribuciones de acciones basadas en resultados, acordadas en el marco de la autorización antes mencionada, estarán supeditadas al cumplimiento de los límites siguientes:

- la cantidad total de acciones basadas en resultados atribuidas no puede superar el 1,5 % del capital social en tres años, es decir, el 0,5 % del capital social por año;
- la cantidad total de acciones basadas en resultados atribuidas no puede superar el 10 % del capital social en la fecha de la decisión de su atribución por el Consejo de Administración;
- la cantidad de acciones basadas en resultados atribuidas al Presidente-Director General no puede superar el 15 % del total de las acciones atribuidas;
- la cantidad de acciones basadas en resultados atribuidas a los miembros del Comité Ejecutivo no puede superar el 30 % del total de las acciones atribuidas, incluidas las acciones basadas en resultados atribuidas al Presidente-Director General.

Las atribuciones de acciones basadas en resultados en aplicación de la décimo tercera resolución de la Junta General mixta del 29 de abril de 2016 no conllevan ninguna disolución para los accionistas, dado que las acciones basadas en resultados son acciones de la propia Sociedad.

La autorización otorgada al Consejo de Administración de proceder a atribuciones gratuitas acciones en la Junta General del 29 de abril de 2016 expira en 2019. Una nueva resolución se someterá a la Junta General del 12 de junio de 2019 con el fin de renovar dicha autorización.

3.2.6.2 Política general de atribución de los planes

El Comité de remuneraciones

El Consejo de Administración aprueba los planes de acciones basadas en resultados basándose en los trabajos y recomendaciones del Comité de remuneraciones. Dicho comité examina las propuestas de atribución a determinados empleados del Grupo Renault presentadas por el Director General, de conformidad con el dispositivo general aprobado por la Junta General.

Finalidades de la atribución de acciones

La atribución de acciones basadas en resultados tiene por objeto en primer lugar asociar personalmente la dirección mundial del Grupo Renault, en particular los miembros de los órganos directivos, al desarrollo del valor del Grupo haciéndole partícipe en la titularidad de la empresa.

Permite asimismo distinguir a los directivos que contribuyen, por su acción especialmente positiva, a los resultados del Grupo Renault.

Sirve por último para fidelizar a los directivos a los que la empresa tiene especial aprecio, concretamente a los directivos con gran potencial de desarrollo profesional. La atribución de acciones aumenta su compromiso y su motivación para poner en práctica el progreso y el crecimiento de la empresa.

Este dispositivo constituye un elemento de refuerzo del papel de los centros de responsabilidad en todo el Grupo Renault en el mundo, y más especialmente en el Automóvil, las filiales comerciales, las ingenierías de vehículos y mecánica, los responsables de fábrica, carrocería y mecánica, las filiales industriales y el conjunto de los responsables de programas y proyectos de vehículos y componentes. También sirve para la financiación de ventas, así como para los responsables de las grandes funciones terciarias del Grupo Renault.

Política de atribución de acciones

La atribución se diferencia en función del nivel de responsabilidad y de contribución de los beneficiarios, según la apreciación de su rendimiento y sus resultados, y en función de la evaluación de su potencial de desarrollo.

Los beneficiarios se dividen en tres categorías.

Directivos

El equipo de directivos se compone de 36 miembros del Comité directivo de Renault (CDR), incluidos los 12 miembros del Comité Ejecutivo del Grupo (CEG) a 1 de abril de 2019.

La parte de los planes de atribución de acciones basadas en resultados atribuida al Presidente-Director General y a los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo (incluido el Presidente-Director General) no puede superar, respectivamente, el 15 % y el 30 % de las acciones basadas en resultados atribuidas.

Altos directivos

Los altos directivos son adjudicatarios y disfrutan en principio de dotaciones variables, según su nivel de responsabilidad, rendimiento y resultados. Algunos altos directivos pueden no ser beneficiarios.

Otros directivos beneficiarios

Los demás beneficiarios son a menudo directivos superiores y directivos con gran potencial de desarrollo profesional, de gestión o de experiencia. Los sistemas de apreciación y selección de estos beneficiarios son numerosos y complementarios (nivel de responsabilidad, mantenimiento anual, comités de desarrollo profesional, seguimiento específico para los directivos con potencial, etc.); dichos sistemas constituyen un conjunto de observaciones que permiten distinguir realmente a los más merecedores.

El conjunto de estas categorías de beneficiarios representa aproximadamente a 1.000 directivos cada año. A efectos informativos, la cantidad total de beneficiarios fue de 861 en virtud del plan de 2013, de 898 en virtud del plan de 2014, de 1.013 en virtud del plan de 2015, de 1.120 en virtud del plan de 2016, de 1.060 en virtud del plan de 2017 y de 1.123 en virtud del plan de 2018.

3.2.6.3 Cuadros recapitulativos

Historial de atribuciones de opciones de suscripción o compra de acciones y acciones basadas en resultados

Los Planes n° 18, 19 y 20 son planes de opciones de compra de acciones.

Los Planes n° 18 bis, 19 bis y 20 bis son planes de atribución de acciones basadas en resultados cuyo mando social no es beneficiario.

Los Planes n° 21 a n° 25 son planes de atribución de acciones basadas en resultados de los que una parte de las acciones se atribuye al Presidente-Director General y está sujeta a un criterio de rendimiento adicional con respecto a las acciones de este plan atribuidas a otros beneficiarios.

El volumen de los Planes en curso a 31 de diciembre de 2018 representa el 2,37 % del capital social de la Sociedad.

HISTORIAL DE LOS PLANES DE OPCIONES DE COMPRA DE ACCIONES

(CUADRO N.º 8 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

Fecha de atribución/fecha del Consejo de Administración		Cantidad de total de acciones que se pueden comprar	De las cuales para el Presidente-Director General Carlos Ghosn	Punto de partida de ejercicio de las opciones	Fecha de expiración	Precio de compra [1]	Cantidad de opciones ejecutadas a 31 dic. 2018	Cantidad total de opciones anuladas o caducadas a 31 dic. 2018	Opciones restantes a 31 dic. 2018
Autorización de la Junta General de accionistas del 29 de abril de 2011									
Plan n.º 18	29/04/2011	490.000	100.000	30/04/2015	28/04/2019	38,80	386.550	11.388	92.062
Plan n.º 19 [2]	08/12/2011	300.000	100.000	09/12/2015	07/12/2019	26,87	114.500	150.000	35.500
Plan n.º 20 [3]	13/12/2012	447.800	150.000	13/12/2016	12/12/2020	37,43	275.010	51.578	121.212

(1) El precio de compra es igual a la media de las cotizaciones registradas en las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha del Consejo de Administración.

(2) El Consejo de Administración del 13 de febrero de 2013 observó que el objetivo de margen de explotación para 2012 no se había alcanzado, y que el objetivo del FCF se había alcanzado. Por lo tanto, el 50 % de las opciones del Plan n.° 19 se anularon.

(3) El Consejo de Administración del 12 de febrero de 2014 dejó constancia de la consecución de los criterios de rendimiento hasta un 88,48 %. Por lo tanto, el 11,52 % de las opciones del Plan n.° 20 se anularon.

HISTORIAL DE LOS PLANES DE ACCIONES BASADAS EN RESULTADOS

(CUADRO N.º 9 SEGÚN LAS RECOMENDACIONES DEL CÓDIGO AFEP-MEDEF Y CUADRO N.º 10 SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

Fecha de atribución/fecha del Consejo de Administración		Cantidad total de acciones otorgadas	De las cuales para el Presidente-Director General Carlos Ghosn	Fecha de adquisición definitiva	Fecha de disponibilidad	Acciones anuladas a 31 dic. 2018	Acciones restantes a 31 dic. 2018
Autorización de la Junta General de accionistas del 30 de abril de 2013							
Plan n.º 21 Acciones [(1)]	12/02/2014	313.807	100.000	12/02/2018	12/02/2018	25.371	288.436
Plan n° 21 bis Acciones [(1)]	12/02/2014	980.045	0	15/06/2017	15/06/2019	91.045	889.000
Plan n.º 22 Acciones [(2)]	11/02/2015	367.605	100.000 [(4)]	11/02/2019	11/02/2019	14.557	353.048
Plan n° 22 bis - Acciones [(2)]	11/02/2015	1.053.650	0	15/06/2018	15/06/2020	96.601	957.049
Autorización de la Junta General de accionistas del 29 de abril de 2016							
Plan n.º 23 Acciones	29/04/2016	361.605 [(3)]	0	29/04/2020	29/04/2020	13.240	348.365
Plan n.º 23 Acciones	29/04/2016	977.200 [(3)]	0	29/04/2019	29/04/2020	13.650 [(2)]	963.550
Plan n° 23 bis Acciones	27/07/2016	100.000	100.000 [(4)]	27/07/2020	27/07/2020	0	100.000
Plan n.º 24 Acciones	09/02/2017	329.300 [(3)]	0	09/02/2021	09/02/2021	4.750	324.550
Plan n.º 24 Acciones	09/02/2017	989.910 [(3)]	0	09/02/2020	09/02/2021	10.750	979.160
Plan n° 24 bis Acciones	09/02/2017	100.000	100.000 [(4)]	09/02/2021	09/02/2021	0	100.000
Plan n.º 25 Acciones	15/02/2018	311.750	0	15/02/2022	15/02/2022	2.700	309.050
Plan n.º 25 Acciones	15/02/2018	1.082.200	0	15/02/2021	15/02/2022	3.950	1.078.250
Plan n° 25 bis Acciones	15/02/2018	80.000	80.000 [(4)]	15/02/2022	15/02/2022	0	80.000

(1) El Consejo de Administración del 15 de junio de 2017 dejó constancia de la consecución de los criterios de rendimiento hasta un 92,83 % (95,21 % para el Presidente-Director General). Por lo tanto, el 7,17 % de las acciones de los Planes n.° 21 y 21 bis se anuló.

(2) El Consejo de Administración del 15 de junio de 2018 dejó constancia de la consecución de los criterios de rendimiento hasta un 95 % (96,66 % para el Presidente-Director General). Por lo tanto, el 5 % de las acciones de los Planes n.° 22 y 22 bis se anuló.

(3) Modificación del reparto de la cantidad de acciones basadas en resultados concedidas inicialmente tras las movilidades internacionales durante el periodo de adquisición.

(4) Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en la sesión del 13 de febrero de 2019, constató la pérdida del Sr. Carlos Ghosn de sus derechos a la adquisición definitiva de las acciones basadas en resultados atribuidas en virtud de los ejercicios 2015, 2016, 2017 y 2018 con motivo del incumplimiento de la condición de presencia aplicable a estas atribuciones por su dimisión de los cargos de Presidente del Consejo de Administración y de Director General desde el 23 de enero de 2019.

INFORMACIÓN RELATIVA A LOS 10 EMPLEADOS NO MANDOS SOCIALES

(DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES DEL ARTÍCULO L. 225-184 DEL CÓDIGO DE COMERCIO Y CUADRO N.º 9 SEGÚN LA POSTURA Y RECOMENDACIÓN DE LA AMF N.º 2009-16)

Recapitulación de las opciones atribuidas y ejercidas por los 10 empleados no mandos sociales que han recibido mayor cantidad de opciones	Cantidad total de opciones atribuidas/acciones adquiridas	Precio de ejercicio	Plan n.º 18	Plan n.º 19 [(1)]	Plan n.º 20 [(2)]
Opciones acordadas por el emisor y cualquier sociedad comprendida en el perímetro de atribución de las opciones, a los 10 empleados del emisor y de cualquier sociedad comprendida en dicho perímetro, de los que la cantidad de opciones así acordadas sea la más elevada (información global)	478.800	Plan n.º 18 = 38,80 € Plan n.º 19 = 26,87 € Plan n.º 20 = 37,43 €	240.000	62.000	176.800
Opciones poseídas por el emisor y las sociedades arriba mencionadas, ejecutadas por los 10 empleados del emisor y de estas sociedades, de los que la cantidad de opciones así compradas o suscritas sea la más elevada (información global)	297.440		186.738	38.500	72.202

(1) El Consejo de Administración del 13 de febrero de 2013 observó que el objetivo del margen de explotación para 2012 no se había alcanzado. Por lo

tanto, el 50 % de las opciones del Plan n.° 19 se anularon.

(2) El Consejo de Administración del 12 de febrero de 2014 dejó constancia de la consecución de los criterios de rendimiento hasta un 88,48 %. Por lo tanto, el 11,52 % de las opciones del Plan n.° 20 se anularon.

(DE CONFORMIDAD CON LAS DISPOSICIONES DEL ARTÍCULO L. 225-197-4 DEL CÓDIGO DE COMERCIO)

Recapitulación de las acciones basadas en resultados concedidas a los 10 primeros empleados no mandos sociales adjudicatarios y acciones definitivamente adquiridas por estos últimos	Cantidad de total de acciones atribuidas	Plan n.º 18 bis	Plan n.º 19 bis (1)	Plan n.º 20 bis (2)	Plan n.º 21 (3)	Plan n.º 22 (4)	Plan n.º 23	Plan n.º 24	Plan n.º 25
Acciones atribuidas por el emisor y cualquier sociedad comprendida en el perímetro de atribución, a los 10 empleados del emisor y de cualquier sociedad comprendida en dicho perímetro, de los que la cantidad de acciones así atribuidas sea la más elevada (información global)	1.206.000	110.000	68.000	78.000	185.000	185.000	185.000	190.000	205.000
Acciones poseídas por el emisor y las sociedades arriba mencionadas, adquiridas por los 10 empleados del emisor y de estas sociedades, de los que la cantidad de acciones así adquiridas sea la más elevada (información global)	560.501	110.000	34.000	69.015	171.736	175.750	0	0	0

(1) El Consejo de Administración del 13 de febrero de 2013 observó que el objetivo del margen de explotación para 2012 no se había alcanzado. Por lo tanto, el 50 % de las acciones del Plan n.° 19 se anularon.

(2) El Consejo de Administración del 12 de febrero de 2014 dejó constancia de la consecución de los criterios de rendimiento hasta un 88,48 %. Por lo tanto, el 11,52 % de las acciones del Plan n.° 20 se anularon.

(3) El Consejo de Administración del 15 de junio de 2017 dejó constancia de la consecución de los criterios de rendimiento hasta un 92,83 %. Por lo tanto, el 7,17 % de las acciones del Plan n.° 21 y 21 bis se anuló.

(4) El Consejo de Administración del 15 de junio de 2018 dejó constancia de la consecución de los criterios de rendimiento hasta un 95 %. Por lo tanto, el 5 % de las acciones del Plan n.° 22 se anularon.

3.3 INFORMACIÓN SOBRE LAS OPERACIONES CON TÍTULOS

El Consejo de Administración así como determinados colaboradores del Grupo Renault tienen acceso en el marco de sus funciones a información privilegiada y, como tal, están sujetos a las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 596/2014, de 16 de abril de 2014, sobre el abuso de mercado (en lo sucesivo, el «**Reglamento**») y, en particular, a las disposiciones del artículo 9 del Reglamento relativo a las operaciones con información privilegiada.

En este contexto, la Sociedad, de conformidad con las disposiciones del artículo 18 del Reglamento, tiene a disposición de la AMF, para cada información privilegiada, una lista de las personas con acceso a información privilegiada, según los modelos previstos en el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2016/347, de 10 de marzo de 2016.

Las personas afectadas de la Sociedad serán informadas de las reglas de buena conducta y de las obligaciones de información aplicables a las operaciones realizadas a título personal sobre los títulos de la Sociedad, ante la AMF y la Sociedad.

Según los conocimientos de la Sociedad, las operaciones realizadas durante el ejercicio transcurrido por los miembros del Consejo de Administración, los directivos afectados y todas las personas vinculadas en el sentido del artículo L. 621-18-2 del Código monetario y financiero francés (*Code monétaire et financier*), son las siguientes:

- el 16 de enero de 2018, el Sr. Philippe Lagayette, administrador, adquirió 560 acciones al precio de 89 euros por acción; el 20 de agosto de 2018, adquirió 560 acciones al precio de 72,86 euros por acción;
- el 12 de febrero de 2018, el Sr. Carlos Ghosn, Presidente-Director General, adquirió 95.210 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 12 de febrero de 2014. El 13 de febrero de 2018, adquirió 24.264 acciones correspondientes al 75 % de la parte variable adeudada en virtud del ejercicio 2013. El 14 de agosto de 2018, adquirió 100.000 acciones al precio de 71,50 euros por acción. El 24 de agosto de 2018, cedió 1.000 opciones de venta *strike* de 70 euros al precio de 397 euros por opción y 1.000 opciones de venta *strike* de 65 euros al precio de 215 euros por opción;
- el 12 de febrero de 2018, el Sr. Jose Vicente de los Mozos Obispo, Director de fabricación y logística de la Alianza, adquirió 13.925 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 12 de febrero de 2014. El 31 de mayo de 2018, adquirió 1.732 acciones al precio de 83,97 euros por acción. El 7 de septiembre de 2018, adquirió 1.400 acciones al precio de 71,85 euros por acción. El 7 de noviembre de 2018, suscribió 116,76 participaciones del FCPE de Renault International al precio de 58,32 euros por participación. El 18 de diciembre de 2018, cedió 13.925 acciones al precio de 54,36 euros por acción. El 21 de diciembre de 2018, adquirió 10.850 acciones al precio de 55,58 euros por acción;
- el 12 de febrero de 2018, el Sr. Stefan Mueller, Director delegado de rendimiento, adquirió 13.925 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 12 de febrero de 2014;
- el 12 de febrero de 2018, el Sr. Yasuhiro Yamauchi, administrador, adquirió 2.785 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 12 de febrero de 2014;
- el 9 de marzo de 2018, la Sra. Marie-Françoise Damesin, Directora de recursos humanos del Grupo y la Alianza ejecutó 6.000 opciones de compra de acciones a un precio unitario de 38,80 euros y cedió las 6.000 acciones resultantes a un precio de 95,14 euros por acción (plan de opciones de compra n.° 18 de 24 de abril de 2011). El 15 de junio de 2018, adquirió 19.000 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 11 de febrero de 2015;
- el 14 de mayo de 2018, el Sr. Thierry Derez, administrador, adquirió 300 acciones al precio de 88,83 euros por acción;

- el 15 de junio de 2018, el Sr. Bruno Ancelin, Director de productos y programas del Grupo, adquirió 14.250 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 11 de febrero de 2015. El 7 de noviembre de 2018, suscribió 100,72 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación;
- el 15 de junio de 2018, el Sr. Thierry Bolloré, Director General adjunto, adquirió 23.750 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 11 de febrero de 2015. El 7 de noviembre de 2018, suscribió 116,65 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación;
- el 15 de junio de 2018, la Sra. Clotilde Delbos, Directora financiera del Grupo, adquirió 10.450 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 11 de febrero de 2015. El 7 de noviembre de 2018, suscribió 114,65 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación;
- el 15 de junio de 2018, el Sr. Gaspar Gascon-Abellan, Director adjunto de ingeniería de la Alianza, adquirió 14.250 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 11 de febrero de 2015. El 7 de noviembre de 2018, suscribió 92,78 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación;
- el 15 de junio de 2018, el Sr. Thierry Koskas, Director comercial del Grupo, adquirió 2.850 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 11 de febrero de 2015. El 7 de noviembre de 2018, suscribió 116,65 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación;
- el 15 de junio de 2018, el Sr. Jean-Christophe Kugler, Director de operaciones de la Región Europa, adquirió 14.250 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 11 de febrero de 2015. El 7 de noviembre de 2018, suscribió 100,72 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación;
- el 15 de junio de 2018, la Sra. Mouna Sepehri, Directora delegada de la presidencia, adquirió 19.000 acciones basadas en resultados, de conformidad con las condiciones que había fijado el Consejo de Administración el 11 de febrero de 2015. El 7 de noviembre de 2018, suscribió 114,65 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación;
- el 6 de agosto de 2018, el Sr. Pierre Fleuriot, administrador, adquirió 100 acciones al precio de 72,12 euros por acción;
- el 7 de noviembre de 2018, el Sr. Frédéric Barrat, administrador, suscribió 20,83 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación;
- el 7 de noviembre de 2018, el Sr. Benoît Ostertag, administrador, suscribió 42,23 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación; y
- el 7 de noviembre de 2018, el Sr. Éric Personne, administrador, suscribió 151,98 participaciones del FCPE de Renault Francia al precio de 58,32 euros por participación.

3.4 DISPOSITIVO ÉTICO

3.4.1 Objetivos y normas de referencia

El dispositivo ético del Grupo tiene por objeto:

- promover los valores éticos en el Grupo, contribuyendo así a su rendimiento sostenible;
- prevenir y detectar incumplimientos de la ética y menoscabos de la honradez;
- garantizar que las medidas y herramientas adoptadas sean conformes con los retos y las actividades del Grupo;
- proteger a los empleados, los clientes y los accionistas;
- proteger la imagen y el patrimonio del Grupo;
- promover la ciudadanía en un entorno global.

El dispositivo ético se compone en particular de:

- la Carta ética, que presenta los grandes principios y los valores fundamentales del Grupo; está dirigida a todos los colaboradores de los países en el que está presente el Grupo;
- la Guía de prevención de la corrupción y el tráfico de influencias, que presenta el enfoque activo global definido por el Grupo en materia de prevención y lucha contra la corrupción y el tráfico de influencias;
- nueve códigos deontológicos específicos, que explican las reglas de buena conducta que se aplican en el marco de las funciones para las que se exige un requisito ético reforzado.

3.4.2 Actores e instancias

El Director de ética del Grupo, que depende directamente del Presidente-Director General, se encarga del dispositivo ético. Informa de las acciones iniciadas bajo su responsabilidad al Comité de auditoría, riesgos y ética (CARE) y al Consejo de Administración del Grupo.

Su misión se desglosa de la siguiente forma:

- definir la política global de ética para el Grupo y garantiza una función de asesoramiento en la gestión de la empresa;
- asegurarse de la presentación de informes y del tratamiento de los incidentes éticos;
- presidir el Comité de ética y conformidad del Grupo y presentar las conclusiones y propuestas de dicho Comité al CARE;
- comprobar la conformidad ética de las diferentes áreas de negocio del Grupo (compras, protección, direcciones de país, RRHH, comunicación, etc.);
- reforzar el dispositivo ético del Grupo;
- aplicar la política de ética del Grupo.

Con el fin de llevar a cabo sus misiones, el Director de ética se basa en particular en:

- el Comité de ética y conformidad, formado por aproximadamente veinte personas, que se encarga de proponer y adaptar el dispositivo ético;
- el Comité de tratamiento de las Alertas, formado por seis directores, que participa en el tratamiento de las alertas profesionales generadas en el Grupo;
- una red de corresponsales de Ética cuya acción abarca todos los países en los que está presente el Grupo. Los corresponsales representan la función ética, en particular para tener en cuenta mejor la legislación y los reglamentos específicos locales, y animan a los Comités de ética y conformidad de país (CECP);
- una red de coordinadores de funciones y regiones que apoyan la aplicación del dispositivo ético en áreas de negocio y zonas geográficas específicas;
- dos mediadores cuya misión en Francia es resolver los conflictos interpersonales a través de la mediación y contribuir a la difusión de los valores éticos organizando formaciones.

El Director de ética o, según el caso, los corresponsales de Ética reciben asimismo las alertas generadas a través de un dispositivo de alertas profesionales de carácter mundial. Los empleados del Grupo pueden acceder a este dispositivo así como los colaboradores externos u ocasionales y los proveedores en una plataforma especializada.

3.4.3 Hechos destacados de 2018

En 2018, el Director de ética se ha reunido periódicamente con el Presidente-Director General con el fin de informar de la ejecución de sus misiones. Asimismo, el Director de ética presentó un informe de actividad en 4 ocasiones al Presidente del CARE, de las cuales 2 en comité plenario.

La Dirección de ética se convirtió en la Dirección de ética y cumplimiento en noviembre de 2018 a fin de concentrar los medios y los recursos necesarios para los retos en materia de ética y cumplimiento del Grupo.

Refuerzo de la red de corresponsales de Ética

Con el fin de aumentar la eficacia y el impacto de las acciones de la Dirección de ética, la red de corresponsales de Ética se amplió a otros países y filiales pasando de 18 corresponsales en 2017 a 30 en 2018 cuyo ámbito de acción abarca todos los países en los que está presente el Grupo.

Además de la reuniones periódicas organizadas por la Dirección de ética con los corresponsales de ética, en febrero de 2018 se celebró un seminario internacional con los corresponsales de ética de los países y las filiales, los coordinadores de funciones y los coordinadores de las regiones, así como con las funciones de apoyo asociadas a la aplicación del dispositivo ético. Este seminario se centró en la ejecución del plan de prevención de la corrupción y el tráfico de influencias en la filiales y los países.

Nuevos códigos deontológicos especializados

Un Código Aduanero y un Código para la representación de intereses completaron los códigos existentes de las áreas de negocio.

Aplicación del plan de prevención de la corrupción y el tráfico de influencias DPEF16b

La ley de 9 de diciembre de 2016 relativa a la transparencia, la lucha contra la corrupción y la modernización de la vida económica, la denominada «Sapin II» llevó a Renault a fomentar, en 2018, el refuerzo de su dispositivo global de prevención de la corrupción y el tráfico de influencias, especialmente en los siguientes ámbitos:

1. El Comité Ejecutivo validó un mapa de los riesgos de corrupción. Dicho mapa permite identificar, evaluar y jerarquizar los riesgos en materia de conformidad, en particular los inherentes a sus actividades internacionales y sus relaciones con terceros. Estos diferentes riesgos se tienen en cuenta posteriormente para adaptar el dispositivo ético del Grupo.

2. La Guía de prevención de la corrupción y el tráfico de influencias del Grupo se aplicó en todos los países a través de comités operativos, reuniones con los directivos y reuniones de equipo. La Guía también está disponible en el sitio web Renault.com.

3. Se reforzó el proceso de gestión de la integridad de terceros (*Third Party Integrity Management Process*). A finales del año 2018, se implementó en 14 países: México, Colombia, Brasil, Argentina, Marruecos, Argelia, India, Irán, Rumanía, Ucrania, Turquía, Rusia, Corea y Francia.

4. En 2018 se difundió una nueva formación para los empleados y directivos relativa a la corrupción y el tráfico de influencias así como a la presentación detallada del plan de prevención del Grupo. Se impartió este año a más 23.300 colaboradores, es decir, al 82 % de la población inscrita teniendo en cuenta el cargo ocupado en la empresa.

5. En la gran mayoría de los países se implementó un nuevo sistema de alerta mundial en sustitución del dispositivo establecido en 2012. Permite tanto a los colaboradores del Grupo como a los colaboradores externos u ocasionales y a los proveedores presentar denuncias directamente ante la función Ética del Grupo. Este sistema amplía el ámbito de aplicación de los tres dispositivos existentes (dispositivo general, prevención de la corrupción y el tráfico de influencias, obligación de vigilancia) y los reúne en un dispositivo único. Se puede acceder al mismo a través de un sitio externo, cualquier día y a cualquier hora, a través de un ordenador, tablet o smartphone profesionales o personales.

Misión de comprobación interna de la regularidad de las remuneraciones de los directivos

Para obtener más información, consulte el capítulo 3.5.

3.4.4 Perspectivas para 2019

- Creación de la nueva Dirección de ética y cumplimiento.
- Continuación de la aplicación del dispositivo de prevención contra la corrupción y el tráfico de influencias.
- Comunicación periódica con los colaboradores y terceros.
- Continuidad de la misión de comprobación interna, que se ha extendido a un ámbito más amplio (para obtener más información, consulte el capítulo 3.5).

3.5 COMPROBACIONES INTERNAS DE LA DIRECCIÓN DE ÉTICA Y CUMPLIMIENTO - AUDITORÍA DE RNBV

Tras la detención del Sr. Carlos Ghosn en Japón el 19 de noviembre de 2018, la Sociedad procedió a efectuar comprobaciones internas con el fin de investigar si existían en el Grupo Renault hechos similares a los que le imputaban las autoridades judiciales japonesas.

Remuneración y prestaciones de cualquier naturaleza del Presidente-Director General y los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo

La Dirección General de Renault encomendó a la Dirección de ética y cumplimiento el 23 de noviembre de 2018 el mandato de controlar la regularidad de todos los elementos de remuneración y las prestaciones de cualquier naturaleza pagados o atribuidos por el Grupo al Presidente-Director General y a los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo Renault, así como de comprobar la exactitud de la información relativa a la remuneración del Presidente-Director General que figura en el Documento de referencia de Renault, en virtud de los ejercicios 2010 a 2018. Un bufete de abogados asistió a la Dirección de ética y cumplimiento con dicha misión.

La misión concluyó con la conformidad con la normativa francesa y las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF de todos los elementos de remuneración y las prestaciones de cualquier naturaleza pagados o atribuidos por el Grupo al Presidente-Director General y a los demás miembros del Comité Ejecutivo del Grupo Renault en virtud de los ejercicios 2010 a 2018, a excepción de un pago anticipado, y por tanto no conforme, de una indemnización por no competencia a un antiguo miembro del Comité Ejecutivo del Grupo. Esta situación se encuentra en curso de regularización.

Comprobaciones complementarias encargadas a la Dirección de ética y cumplimiento

El 14 de enero de 2019, la Dirección General de Renault amplió el encargo de la Dirección de ética y cumplimiento a la comprobación: i) de los gastos de la Presidencia y la Dirección General; ii) de las operaciones realizadas por Renault con socios basados en Oriente Medio, cuyos nombres se habían citado públicamente; y iii) de las operaciones de Renault con otras sociedades cuyos nombres también se citaron públicamente, en particular RNBV y otras entidades de Nissan o de la Alianza con domicilio en los Países Bajos.

La Dirección de auditoría interna y miembros de la Dirección Financiera participaron en la realización de estas comprobaciones complementarias. En el marco de estas comprobaciones, resultó que algunas contrapartes del convenio de patrocinio firmado en junio de 2016 por el Grupo con el establecimiento público del Palacio de Versalles se habían utilizado en beneficio personal del Sr. Ghosn. Estos hechos se pusieron en conocimiento de las autoridades judiciales el 7 de febrero de 2019.

El 11 de marzo de 2019, el Comité de auditoría, riesgos y ética solicitó a la Dirección de ética y cumplimiento que examinara los flujos entre Renault y un importador con sede en Oriente Medio. Estas investigaciones revelaron concretamente elementos de alerta relativos a algunos pagos efectuados a favor de dicho importador. Dichos elementos se pusieron en conocimiento de las autoridades judiciales francesas, en el marco de la respuesta de Renault a un requerimiento relativo de forma más amplia a las relaciones entre Renault y dicho importador.

Las comprobaciones realizadas por la Dirección de ética y cumplimiento tuvieron finalmente como resultado un determinado número de hechos y compromisos susceptibles de constituir infracciones de las normas éticas vigentes en el Grupo Renault. El Consejo de Administración recomendó a la Dirección General que examinara todas las acciones que debían llevarse a cabo, especialmente en materia de refuerzo del control interno, que considerara adaptadas a la situación.

Auditoría de la sociedad Renault-Nissan BV

Por otro lado, en el mes de enero de 2019, Renault y Nissan iniciaron una misión de auditoría conjunta sobre la sociedad Renault-Nissan BV (RNBV). El Comité de auditoría, riesgos y ética de Renault validó el inicio de dicha misión de auditoría el 17 de enero de 2019 y se lanzó una «auditoría privilegiada» el 4 de febrero. Dicha auditoría se encargó a una sociedad de auditoría, contratada por un bufete de abogados neerlandeses, bajo la supervisión de las Direcciones de auditoría interna de Renault y de Nissan y es relativa a la gobernanza, control, conformidad y cuentas de RNBV. Se encuentra, en la fecha del presente documento de referencia, aún en curso.

Se informa periódicamente al Comité de auditoría, riesgos y ética, al Consejo de Administración y a los auditores de la Sociedad sobre el progreso de la misión encargada a la Dirección de ética y cumplimiento y de la misión de auditoría de RNBV. La Sociedad pone todo en marcha para que estas misiones se lleven a cabo en los mejores plazos y, en función de las conclusiones, pondrá en marcha las

MARGE OPÉRATIONNELLE

3 612
EN 2018
EN M€

6,3 %
DU CHIFFRE D'AFFAIRES

04 CUENTAS

4.1 INFORME DE LOS AUDITORES SOBRE LAS CUENTAS CONSOLIDADAS

Ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018

En la Junta General de la sociedad Renault,

Opinión

En ejecución del encargo que nos hizo la Junta General, hemos realizado la auditoría de las cuentas consolidadas de la sociedad Renault relativas al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018, tal y como se adjuntan al presente informe.

Certificamos que las cuentas consolidadas son, respecto a las normas de referencia NIIF adoptadas en la Unión Europea, conformes y exactas y proporcionan una imagen fiel del resultado de las operaciones del ejercicio transcurrido así como de la situación financiera y del patrimonio, al final del ejercicio, del conjunto constituido por las personas y entidades comprendidas en la consolidación.

La opinión antes formulada es coherente con el contenido de nuestro informe al Comité de auditoría, riesgos y ética.

Fundamento de la opinión

Normas de referencia de auditoría

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría con arreglo a las normas de la profesión aplicables en Francia. Creemos que los elementos que hemos recopilado son suficientes y adecuados para fundamentar nuestra opinión.

Las responsabilidades que nos afectan en virtud de estas normas se indican en el apartado «Responsabilidades de los auditores relativas a la auditoría de las cuentas consolidadas» del presente informe.

Independencia

Hemos llevado a cabo nuestra misión de auditoría cumpliendo las reglas de independencia que nos son de aplicación, el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2018 y la fecha de emisión de nuestro informe, y en especial no hemos prestado ningún servicio prohibido por el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (UE) n.° 537/2014 o por el código deontológico de la profesión de auditor.

Observación

Sin cuestionar la opinión antes expresada, llamamos su atención sobre las notas 2-A1, 2-A2 y 2-A3 del anexo, que exponen el impacto de la primera aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» así como las consecuencias del cambio de método de contabilización de los títulos participativos poseídos por Renault SA.

Evidencia justificativa de nuestras opiniones - Puntos clave de la auditoría

En aplicación de las disposiciones de los artículos L. 823-9 y R. 823-7 del Código de Comercio relativos a la justificación de nuestras opiniones, ponemos en su conocimiento los puntos clave de la auditoría relativos a los riesgos de anomalías significativas que, a nuestro juicio profesional, han sido los más importantes para la auditoría de las cuentas consolidadas del ejercicio, así como las respuestas que hemos dado a dichos riesgos.

Las apreciaciones así realizadas se inscriben en el contexto de la auditoría de las cuentas consolidadas en su conjunto y de la opinión expresada anteriormente. No expresamos ninguna opinión sobre elementos de dichas cuentas consolidadas considerados aisladamente.

VALOR RECUPERABLE DE LOS ACTIVOS ESPECÍFICOS INDUSTRIALES (VEHÍCULOS) DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ

Riesgo identificado	Los activos intangibles y materiales del segmento de explotación «Automóvil sin AVTOVAZ» ascienden a 18.448 millones de euros. El Grupo realiza pruebas de depreciación respecto al sector y a los activos específicos dedicados a vehículos o componentes según las modalidades descritas en la nota 2-M del anexo desde que exista un indicio de deterioro del valor. La prueba consiste en comparar el valor neto contable de los inmovilizados intangibles y materiales específicos dedicados a vehículos o componentes con su valor recuperable, definido como el correspondiente al importe más elevado del valor de utilidad o el valor razonable neto de los costes de enajenación o disposición por otra vía. El valor de utilidad se determina basándose en los flujos futuros de efectivo actualizados. Hemos considerado que la evaluación de dichos auditoría específicos dedicados a vehículos o componentes es un punto clave de la auditoría con motivo de su importancia en las cuentas y de las estimaciones y opiniones de la dirección necesarias para realizar tales pruebas.
Nuestra respuesta	En el marco de nuestra auditoría de las cuentas consolidadas, nuestro trabajo ha consistido concretamente en: • tomar conocimiento de los análisis realizados por el Grupo a fin de identificar los vehículos o componentes que presenten un indicio de deterioro del valor; • conciliar con las cuentas los valores netos contables de los activos específicos objeto de la prueba de deterioro del valor; • evaluar la coherencia de los datos sobre los volúmenes y márgenes provisionales utilizados en las pruebas con las últimas estimaciones de la dirección; • apreciar las principales hipótesis empleadas reuniéndose con los responsables económicos de los proyectos sometidos a prueba y comparándolos con los datos utilizados en las pruebas anteriores de deterioro del valor así como, si procede, el rendimiento histórico de los vehículos o componentes en cuestión; • comprobar de forma aleatoria la exactitud aritmética de las previsiones de los flujos de efectivo actualizados elaboradas por la dirección; • comparar las tasas de actualización después de impuestos con los datos de mercado disponibles; • realizar análisis de sensibilidad sobre las principales hipótesis utilizadas.

MÉTODO DE CONTABILIZACIÓN Y VALOR RECUPERABLE DE LA INVERSIÓN DE RENAULT EN NISSAN

Riesgo identificado	A 31 de diciembre de 2018, la participación en Nissan en el balance del Grupo asciende a 20.583 millones de euros, y Nissan contribuye por un importe de 1.509 millones de euros en el resultado neto de Renault. Como se indica en la nota 12 del anexo a las cuentas consolidadas, Renault tiene una influencia notable en Nissan y contabiliza su participación con arreglo al método de puesta en equivalencia. Las cuentas de Nissan utilizadas para la puesta en equivalencia son las cuentas consolidadas publicadas en las normas contables japonesas tras su ajuste para adaptarlas a las necesidades de consolidación de Renault con las normas NIIF. Renault realiza una prueba de depreciación en caso de indicio de deterioro del valor de su participación si procede. Hemos considerado que el método de contabilización y el valor recuperable de la participación en Nissan es un punto clave de la auditoría si se tiene en cuenta su importancia significativa en las cuentas de Renault y los principales elementos siguientes que requieren atención: 1) las consideraciones de la dirección en el análisis de la estructura de gobernanza de la Alianza y de los hechos y circunstancias que llevan a considerar que Renault ejerce una influencia notable en Nissan; 2) la exhaustividad y exactitud de los ajustes que se deben realizar en las cuentas de Nissan para contabilizar la parte proporcional de Renault en el resultado y los fondos propios de dicha sociedad; 3) las estimaciones empleadas por la dirección para determinar el valor recuperable de la inversión de Renault en Nissan.
Nuestra respuesta	En el marco de nuestra auditoría de las cuentas consolidadas, nuestro trabajo ha consistido concretamente en: ▪ consultar las actas del Consejo de Administración y el registro de los convenios regulados, y obtener la confirmación de la dirección de la ausencia de modificaciones en la gobernanza de Nissan y/o de nuevos contratos que estructuren las relaciones entre Renault y Nissan que puedan modificar el análisis de la influencia notable de Renault sobre Nissan; ▪ tener conocimiento de las conclusiones y los trabajos de auditoría realizados por el auditor independiente de Nissan de conformidad con nuestras instrucciones en las que se indican los procedimientos que se deben realizar y el formato de las conclusiones exigidas en el marco de nuestra auditoría; ▪ tener conocimiento de los trabajos de auditoría del auditor independiente sobre los principales ajustes de homogeneización de las cuentas de Nissan con las normas del Grupo Renault; ▪ apreciar la existencia eventual de indicadores de deterioro del valor: los cambios significativos y desfavorables en los mercados en los que opera Nissan o un descenso importante o prolongado del valor bursátil del título que constituye los índices esenciales; ▪ apreciar la pertinencia de las principales hipótesis utilizadas por Renault en la prueba de depreciación realizadas para confirmar el valor recuperable de su participación en Nissan, por referencia al plan a medio plazo de Nissan, al rendimiento anterior y a las perspectivas del sector; ▪ apreciar el carácter adecuado de la información suministrada en el anexo de las cuentas consolidadas.

CARÁCTER RECUPERABLE DE LOS IMPUESTOS DIFERIDOS ACTIVOS DE LA INTEGRACIÓN FISCAL FRANCESA	
Riesgo identificado	Como se indica en la nota 8-B del anexo a las cuentas consolidadas, un activo de 178 millones de euros se contabiliza en concepto de los impuestos diferidos relativos a la integración fiscal francesa. El valor del activo del impuesto diferido depende de la capacidad de las entidades francesas del Grupo para alcanzar las previsiones de resultados determinadas por la dirección. El carácter recuperable de dicho activo unido a la integración fiscal francesa es un punto clave de la auditoría si se tiene en cuenta la opinión de la dirección al respecto, especialmente respecto a la capacidad de las entidades jurídicas en cuestión para utilizar en el futuro una parte de las pérdidas fiscales transferibles generadas hasta la fecha.
Nuestra respuesta	Nuestro trabajo ha consistido concretamente en: ▪ apreciar la coherencia de las estimaciones de resultados esperados del Grupo de la integración fiscal francesa con las principales hipótesis del plan a medio plazo aprobado por el Consejo de Administración; ▪ comparar las previsiones de resultados de ejercicios anteriores con los resultados reales de los ejercicios en cuestión.

CÁLCULO DE LAS PÉRDIDAS ESPERADAS SOBRE LOS CRÉDITOS PARA LA FINANCIACIÓN DE VENTAS DE CONFORMIDAD CON LA NUEVA NORMA CONTABLE NIIF 9	
Riesgo identificado	La actividad de financiación de ventas está gestionada por RCI Banque con ofertas dirigidas a los particulares y a las empresas así como la financiación de las redes de concesionarios. RCI Banque constituye provisiones para cubrir los riesgos de pérdidas derivadas de la incapacidad de sus clientes para afrontar sus compromisos financieros. Desde el 1 de enero de 2018, RCI Banque aplica la norma NIIF 9 «Instrumentos financieros», que define en particular una nueva metodología de estimación de las provisiones basada en un modelo prospectivo, que pasa de una provisión de las pérdidas de crédito acreditadas a un modelo de provisión de las pérdidas esperadas. Los efectos de la primera aplicación de la norma NIIF 9 se indican en la nota 2-A1 del anexo a las cuentas consolidadas. Su incidencia en los fondos propios (participación del Grupo) a 1 de enero de 2018 ascendía a -94 millones de euros (de los cuales -128 millones de euros de contribución de RCI BANQUE), de los cuales -116 millones de euros (de los cuales -121 millones de euros de contribución de RCI Banque) en virtud de la depreciación de los créditos (excluido el impuesto diferido). Consideramos que la primera aplicación de esta norma el 1 de enero de 2018 y su puesta en marcha en virtud del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018 constituyen un punto clave de la auditoría con motivo de la importancia del importe de los créditos a la clientela y la red al activo del balance del Grupo, de la utilización de numerosos parámetros e hipótesis en los modelos de cálculo y del recurso al juicio de la dirección para la estimación de las pérdidas de crédito esperadas.
Nuestra respuesta	Nuestro trabajo ha consistido concretamente en: ▪ apreciar los principios metodológicos seguidos para la fabricación de los modelos, con el fin de controlar su conformidad, en sus aspectos significativos, con los principios de la norma NIIF 9; ▪ apreciar la gobernanza establecida en términos de validación de los parámetros e hipótesis clave aplicados a esos modelos o que pertenezcan a los trabajos de revisión a posteriori de las pérdidas reales en el ejercicio transcurrido (*back-testing*); ▪ evaluar los controles clave relativos a los procesos, las aplicaciones informáticas, las descargas de datos de gestión y contabilidad y las interfaces entre las aplicaciones que intervienen en el cálculo de las pérdidas de crédito esperadas; ▪ en el ámbito del crédito a clientes: ▪ probar y apreciar, basándose en una muestra representativa de contratos de crédito a clientes, el carácter adecuado de los parámetros de «probabilidad de incumplimiento» y de «pérdida en caso de incumplimiento» con los contratos correspondientes; ▪ basándose en esta misma muestra, volver a calcular las «pérdidas esperadas» (*Expected Credit Loss* o ECL) en la situación contable al inicio y cierre del ejercicio; ▪ en el ámbito del crédito a redes: • probar los tratamientos de datos, corroborar y apreciar el carácter adecuado de los parámetros de «probabilidad de incumplimiento» y de «pérdida en caso de incumplimiento» con los contratos correspondientes; • volver a calcular las «pérdidas esperadas» en el perímetro de Francia y en la situación contable de inicio del ejercicio y en la exhaustividad de los datos de crédito a redes del perímetro a 31 de diciembre de 2018; • apreciar la metodología aplicada para determinar el componente prospectivo de la estimación de las ECL (*forward looking*), concretamente sobre las hipótesis empleadas para crear contextos macro-económicos y ponderar esos contextos y su impacto en los parámetros de riesgo; • realizar procedimientos analíticos sobre la evolución de los créditos pendientes a clientes y redes, y las depreciaciones del riesgo de crédito; • apreciar el carácter adecuado de la información suministrada en la nota 2-A1 del anexo de las cuentas consolidadas.

Comprobaciones específicas

También hemos procedido, de conformidad con las normas de la profesión aplicables en Francia, a la comprobación específica prevista por los textos legislativos y reglamentarios de la información relativa al Grupo, que figuran en el informe de gestión del Consejo de Administración.

No tenemos observaciones que realizar acerca de su exactitud y conformidad con las cuentas consolidadas.

Certificamos que la declaración consolidada de rendimiento extrafinanciero prevista en el artículo L. 225-102-1 del Código de Comercio figura en el informe de gestión del Grupo; se precisa que, de conformidad con las disposiciones del artículo L. 823-10 de dicho código, la información contenida en esta declaración no ha sido objeto por nuestra parte de comprobaciones de exactitud o conformidad con las cuentas consolidadas.

Información derivada de otras obligaciones legales y reglamentarias

Designación de los auditores

Hemos sido nombrados auditores de la sociedad Renault por la Junta General del 30 de abril de 2014 para el despacho KPMG SA y por orden del Ministerio de Economía y Finanzas de fecha 27 de marzo de 1979 para el despacho Ernst & Young Audit.

A 31 de diciembre de 2018, el despacho KPMG SA se encontraba en el quinto año de su encargo sin interrupción y el despacho Ernst & Young Audit en el cuadragésimo año, de los cuales veinticinco años desde que los títulos de la sociedad se admitieron a cotización en un mercado regulado.

Responsabilidades de la dirección y de las personas que forman la gobernanza de la sociedad relativas a las cuentas consolidadas

Corresponde a la dirección elaborar cuentas consolidadas que presenten una imagen fiel de conformidad con las normas de referencia NIIF adoptadas en la Unión Europea así como establecer el control interno que considere necesario para elaborar cuentas consolidadas que no incluyan anomalías significativas, tanto si se derivan de fraudes como de errores.

En la elaboración de las cuentas consolidadas, corresponde a la dirección evaluar la capacidad de la sociedad para llevar a cabo su explotación, presentar en dichas cuentas, si procede, la información necesaria relativa la continuidad de explotación y aplicar el convenio de contabilidad de continuidad de explotación, excepto si está previsto liquidar la sociedad o cesar su actividad.

Corresponde al comité de auditoría, riesgos y ética seguir el proceso de elaboración de la información financiera y la eficacia de los sistemas de control interno y gestión de riesgos, así como, en su caso, de la auditoría interna, en lo que respecta a los procedimientos relativos a la elaboración y el tratamiento de la información contable y financiera.

Las cuentas consolidadas fueron aprobadas por el Consejo de Administración.

Responsabilidades de los auditores relativas a la auditoría de las cuentas consolidadas

Objetivo y procedimiento de auditoría

Nos corresponde elaborar un informe sobre las cuentas consolidadas. Nuestro objetivo es obtener una garantía razonable de que las cuentas consolidadas consideradas en su conjunto no incluyen anomalías significativas. La garantía razonable corresponde a un nivel elevado de garantía, sin garantizar no obstante que una auditoría realizada de conformidad con las normas profesionales permita detectar sistemáticamente cualquier anomalía significativa. Las anomalías pueden proceder de fraudes o de errores y se consideran significativas cuando se puede esperar razonablemente que puedan, consideradas individuamente o en su conjunto, influir en las decisiones económicas que los usuarios de las cuentas adoptan basándose en las mismas.

Como indica el artículo L. 823-10-1 del Código de Comercio francés, nuestra misión de certificación de las cuentas no consiste en garantizar la viabilidad o la calidad de la gestión de su sociedad.

En el marco de una auditoría realizada de conformidad con las normas profesionales aplicables en Francia, el auditor emite su opinión profesional a lo largo de toda la auditoría. Además:

- identifica y evalúa los riesgos de que las cuentas consolidadas conlleven anomalías significativas, tanto si se derivan de fraudes como de errores, define y aplica procedimientos de auditoría frente a tales riesgos y recopila elementos que considera suficientes y adecuados para fundamentar su opinión. El riesgo de la no detección de una anomalía significativa procedente de un fraude es más elevado que el de una anomalía significativa derivada de un error, ya que el fraude puede implicar la colusión, la falsificación, las omisiones voluntarias, las falsas declaraciones o la elusión del control interno;
- toma conocimiento del control interno pertinente para la auditoría con el fin de definir procedimientos de auditoría adecuados según las circunstancias, y no con el objetivo de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno;
- aprecia el carácter adecuado de los métodos contables empleados y el carácter razonable de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como la información relativa proporcionada en las cuentas consolidadas;
- aprecia el carácter adecuado de la aplicación por parte de la dirección del convenio de contabilidad de continuidad de explotación y, según los elementos recopilados, la existencia o no de una incertidumbre significativa relativa a acontecimientos o circunstancias susceptibles de cuestionar la capacidad de la sociedad para proseguir su explotación. Esta apreciación se basa en los elementos recopilados hasta la fecha de su informe, recordándose no obstante que circunstancias o acontecimientos posteriores podrían cuestionar la continuidad de explotación. Si concluye la existencia de una incertidumbre significativa, llama la atención de los lectores de su informe sobre la información proporcionada en las cuentas consolidadas sobre dicha incertidumbre o, si dicha información no se proporciona o no es pertinente, formula una certificación con reservas o una denegación de certificación;
- aprecia la presentación del conjunto de las cuentas consolidadas y evalúa si estas reflejan las operaciones y acontecimientos subyacentes de forma a dar una imagen fiel de los mismos;
- respecto a la información financiera de las personas o entidades incluidas en el perímetro de consolidación, recopila elementos que considera suficientes y adecuados para expresar una opinión sobre las cuentas consolidadas. Es responsable de la dirección, la supervisión y la realización de la auditoría de las cuentas consolidadas así como de la opinión expresada en dichas cuentas.

Informe al comité de auditoría, riesgos y ética

Remitiremos un informe al comité de auditoría, riesgos y ética que presenta en concreto el alcance de los trabajos de auditoría y el programa de trabajo aplicado, así como las conclusiones derivadas de nuestros trabajos. Le comunicamos asimismo, en su caso, las deficiencias significativas del control interno que hemos identificado en lo que respecta a los procedimientos relativos a la elaboración y el tratamiento de la información contable y financiera.

Entre los elementos comunicados en el informe al comité de auditoría, riesgos y ética figuran los riesgos de anomalías significativas que consideramos los más importantes para la auditoría de las cuentas consolidadas del ejercicio, que constituyen por ello los puntos clave de la misma y que nos corresponde describir en el presente informe.

Facilitamos asimismo al comité de auditoría, riesgos y ética la declaración prevista en el artículo 6 del Reglamento (UE) n.° 537-2014 por la que se confirma nuestra independencia, de conformidad con las reglas vigentes en Francia como las estipuladas especialmente en los artículos L. 822-10 a L. 822-14 del Código de Comercio y el código deontológico de la profesión de auditor. En su caso, comentamos con el comité de auditoría, riesgos y ética los riesgos que afectan a nuestra independencia y las medidas de protección aplicadas.

Paris-La Défense, 4 de abril de 2019

Departamento de auditorías de KPMG S.A. — ERNST & YOUNG Audit

Jean-Paul Vellutini — Laurent des Places — Aymeric de La Morandière — Philippe Berteaux

4.2 CUENTAS CONSOLIDADAS

4.2.1 Cuenta de resultados consolidada

(en millones de euros)	**Notas**	**2018** [1]	**2017** [2]
Volumen de negocio	**4**	**57.419**	**58.770**
Coste de bienes y servicios vendidos		(45.417)	(46.477)
Gastos de investigación y desarrollo	10-A	(2.598)	(2.590)
Gastos generales y comerciales		(5.792)	(5.849)
Margen de explotación	**5**	**3.612**	**3.854**
Otros ingresos y gastos de explotación	6	(625)	(48)
Otros ingresos de explotación	*6*	*149*	*214*
Otros gastos de explotación	*6*	*(774)*	*(262)*
Resultado de explotación		**2.987**	**3.806**
Coste del endeudamiento financiero neto	7	(308)	(369)
Coste del endeudamiento financiero bruto	*7*	*(373)*	*(441)*
Productos de tesorería e inversión	*7*	*65*	*72*
Otros ingresos y gastos financieros	7	(45)	(22)
Resultado financiero	**7**	**(353)**	**(391)**
Participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas		**1.540**	**2.799**
Nissan	*12*	*1.509*	*2.791*
Otras empresas asociadas y empresas conjuntas	*13*	*31*	*8*
Resultado antes de impuestos		**4.174**	**6.214**
Impuestos corrientes y diferidos	8	(723)	(906)
RESULTADO NETO		**3.451**	**5.308**
Resultado neto - atribuido a los accionistas de la sociedad matriz		3.302	5.212
Resultado neto - atribuido a las participaciones minoritarias		149	96
Resultado neto de base por acción [3] (en euros)		12,24	19,23
Resultado neto diluido por acción [3] (en euros)		12,13	19,04
Número de acciones consideradas *(en millares)*			
Resultado neto de base por acción	*9*	*269.850*	*271.080*
Resultado neto diluido por acción	*9*	*272.222*	*273.745*

(1) Los datos de 2018 se elaboran aplicando las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes». Los cambios relativos a la aplicación de estas nuevas normas se presentan en la nota 2-A.

(2) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los

datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(3) Resultado neto - participación de los accionistas de la sociedad matriz referida al número de acciones indicado.

4.2.2 Resultado global consolidado

	2018			2017 [1]		
(en millones de euros)	**Bruto**	**Efecto impuestos**	**Neto**	**Bruto**	**Efecto impuestos**	**Neto**
Resultado neto	**4.174**	**(723)**	**3.451**	**6.214**	**(906)**	**5.308**
Otros elementos del resultado global procedentes de la matriz y sus filiales						
Elementos que no serán reclasificados en resultado	***(356)***	***(3)***	***(359)***	***13***	***(25)***	***(12)***
Diferencias actuariales de planes de pensiones con prestaciones definidas	53	(16)	37	13	(25)	(12)
Instrumentos de fondos propios al valor razonable por fondos propios [2]	(409)	13	(396)			
Elementos que han sido, o serán, reclasificados en resultado posteriormente	***(483)***	***29***	***(454)***	***(142)***	***(16)***	***(158)***
Diferencias del tipo de cambio resultantes del cambio de divisas por actividades en el extranjero [3]	(213)	-	(213)	(272)	-	(272)
Diferencias del tipo de cambio resultantes del cambio de divisas por actividades en economías hiperinflacionarias [3]	(175)	-	(175)			
Cobertura parcial de la inversión en Nissan	(102)	32	(70)	113	(17)	96
Cobertura de flujos de efectivo [4]	7	(4)	3	5	-	5
Activos financieros disponibles para la venta [2] [5]				12	1	13
Instrumentos de deuda al valor razonable por fondos propios [2] [5]	-	1	1			
TOTAL DE OTROS ELEMENTOS DEL RESULTADO GLOBAL PROCEDENTES DE LA MATRIZ Y SUS FILIALES (A)	**(839)**	**26**	**(813)**	**(129)**	**(41)**	**(170)**
Participación de las empresas asociadas y de las empresas conjuntas en los otros elementos del resultado global						
Elementos que no serán reclasificados en resultado	***(206)***	***-***	***(206)***	***130***	***-***	***130***
Diferencias actuariales de planes de pensiones con prestaciones definidas	(68)	-	(68)	130	-	130
Otros elementos [2]	(138)	-	(138)			
Elementos que han sido, o serán posteriormente, reclasificados en resultado [6]	***956***	***-***	***956***	***(1.488)***	***-***	***(1.488)***
Diferencias del tipo de cambio resultantes del cambio de divisas por actividades en el extranjero	960	-	960	(1.519)	-	(1.519)
Otros elementos	(4)	-	(4)	31	-	31
TOTAL DE LA PARTICIPACIÓN DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS Y DE LAS EMPRESAS CONJUNTAS EN LOS OTROS ELEMENTOS DEL RESULTADO GLOBAL (B)	**750**	**-**	**750**	**(1.358)**	**-**	**(1.358)**
OTROS ELEMENTOS DEL RESULTADO GLOBAL (A) + (B)	**(89)**	**26**	**(63)**	**(1.487)**	**(41)**	**(1.528)**
RESULTADO GLOBAL	**4.085**	**(697)**	**3.388**	**4.727**	**(947)**	**3.780**
Atribuido a los accionistas de la sociedad matriz			3.221			3.673
Atribuido a participaciones minoritarias			167			107

(1) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) En aplicación de la norma NIIF 9 «Instrumentos financieros», la clasificación de los activos financieros se modifica a partir del 1 de enero de 2018. Los cambios relativos a la aplicación de esta nueva norma se presentan en la nota 2-A1.

(3) Los efectos de la aplicación de la norma NIC 29 «Información financiera en economías hiperinflacionarias» en las filiales argentinas se indican en la nota 2-A4. Ninguna reclasificación en resultado neto en 2018 y en 2017.

(4) 6 millones de euros reclasificados en el resultado neto en 2018 (12 millones de euros en 2017).

(5) De los cuales 2 millones de euros reclasificados en resultado neto en 2018 (3 millones de euros en 2017).

(6) reclasificación en resultado neto en 2018 y en 2017.

4.2.3 Situación financiera consolidada

(en millones de euros)	Notas	31 diciembre 2018 [1]	31 diciembre 2017 [2]
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizados intangibles y *goodwill*	10-A	5.913	5.240
Inmovilizados materiales	10-B	14.304	13.582
Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas		21.439	19.811
Nissan	*12*	*20.583*	*19.135*
Otras empresas asociadas y empresas conjuntas	*13*	*856*	*676*
Activos financieros no corrientes	22	928	1.395
Impuestos diferidos activos	8	952	927
Otros activos no corrientes	17	1.485	1.435
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES		**45.021**	**42.390**
Activos corrientes			
Existencias	14	5.879	6.328
Créditos para financiación de ventas	15	42.067	39.334
Créditos clientes del automóvil	16	1.399	1.753
Activos financieros corrientes	22	1.963	1.932
Créditos correspondientes a impuestos corrientes	17	111	91
Otros activos corrientes	17	3.779	4.014
Efectivo y equivalentes de efectivo	22	14.777	14.057
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES		**69.975**	**67.509**
TOTAL ACTIVOS		**114.996**	**109.899**

(1) Los efectos de la aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» a partir del 1 de enero de 2018 se presentan en la nota 2-A.

(2) Los datos a 31 de diciembre de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(en millones de euros)	Notas	31 diciembre 2018 [1]	31 diciembre 2017 [2]
FONDOS PROPIOS Y PASIVOS			
Fondos propios			
Capital		1.127	1.127
Primas de emisión		3.785	3.785
Títulos de autocartera		(400)	(494)
Reevaluación de los instrumentos financieros		236	809
Variación de conversión		(2.826)	(3.376)
Reservas		30.322	26.322
Resultado neto - atribuido a los accionistas de la sociedad matriz		3.302	5.212
Fondos propios - atribuidos a los accionistas de la sociedad matriz		**35.546**	**33.385**
Fondos propios - atribuidos a las participaciones minoritarias		599	294
TOTAL FONDOS PROPIOS	**18**	**36.145**	**33.679**
Pasivos no corrientes			
Impuestos diferidos pasivos	8	135	180
Provisiones para compromisos de pensiones y asimilados - participación a más de un año	19	1.531	1.584
Provisiones para riesgos y gastos - participación a más de un año	20	1.603	1.514
Pasivos financieros no corrientes	23	6.209	5.120
Otros pasivos no corrientes	21	1.572	1.579
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES		**11.050**	**9.977**
Pasivos corrientes			
Provisiones para compromisos de pensiones y asimilados - participación a menos de un año	19	56	51
Provisiones para riesgos y gastos - participación a menos de un año	20	1.065	915
Pasivos financieros corrientes	23	2.463	3.792
Deudas de financiación de ventas	23	44.495	41.395
Proveedores		9.505	9.904
Deudas correspondientes a impuestos corrientes	21	289	246
Otros pasivos corrientes	21	9.928	9.940
TOTAL PASIVOS CORRIENTES		**67.801**	**66.243**
TOTAL FONDOS PROPIOS Y PASIVOS		**114.996**	**109.899**

(1) Los efectos de la aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» a partir del 1 de enero de 2018 se presentan en la nota 2-A.

(2) Los datos a 31 de diciembre de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018

(nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

4.2.4 Variación de los fondos propios consolidados

(en millones de euros)	Número de acciones *(en millares)*	Capital	Primas de emisión	Títulos de autocartera	Reevaluación de los instrumentos financieros	Variación de conversión	Reservas	Resultado neto atribuido a los accionistas de la sociedad matriz	Fondos propios atribuidos a los accionistas de la sociedad matriz	Fondos propios atribuidos a las participaciones minoritarias	Total fondos propios
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2016 PUBLICADO EN LAS CUENTAS DE 2017 (1)	**295.722**	**1.127**	**3.785**	**(321)**	**758**	**(1.668)**	**23.643**	**3.419**	**30.743**	**181**	**30.924**
Cambio de evaluación del título participativo de Renault SA (1)							139		139		139
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2016 (1)	**295.722**	**1.127**	**3.785**	**(321)**	**758**	**(1.668)**	**23.782**	**3.419**	**30.882**	**181**	**31.063**
Resultado neto 2017 (1)								5.212	5.212	96	5.308
Otros elementos del resultado global (2)					51	(1.708)	118		(1.539)	11	(1.528)
Resultado global 2017 (1)					***51***	***(1.708)***	***118***	***5.212***	***3.673***	***107***	***3.780***
Asignación del resultado neto 2016							3.419	(3.419)			
Distribución							(855)		(855)	(133)	(988)
(Adquisiciones) cesiones de títulos de autocartera y efectos de las ampliaciones de capital				(173)					(173)		(173)
Variaciones de las participaciones de intereses (3)						3	(155)		(152)	139	(13)
Coste de los pagos basados en acciones y otros						(3)	13		10		10
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2017 (1)	**295.722**	**1.127**	**3.785**	**(494)**	**809**	**(3.376)**	**26.322**	**5.212**	**33.385**	**294**	**33.679**
Transición a NIIF 9 – Ajustes al inicio (4)					(21)		(73)		(94)	(2)	(96)
Transición a NIIF 15 – Ajustes al inicio (4)							(229)		(229)	(9)	(238)
Aplicación de la norma NIC 29 – Ajustes al inicio (5)						14	65		79		79
SALDO AJUSTADO A 1 DE ENERO DE 2018	**295.722**	**1.127**	**3.785**	**(494)**	**788**	**(3.362)**	**26.085**	**5.212**	**33.141**	**283**	**33.424**
Resultado neto 2018								3.302	3.302	149	3.451
Otros elementos del resultado global (2)					(538)	487	(30)		(81)	18	(63)
Resultado global 2018					***(538)***	***487***	***(30)***	***3.302***	***3.221***	***167***	***3.388***
Asignación del resultado neto 2017							5.212	(5.212)			
Distribución							(958)		(958)	(94)	(1.052)
(Adquisiciones) cesiones de títulos de autocartera y efectos de las ampliaciones de capital				94					94		94
Variaciones de las participaciones de intereses (3)						33	39		72	241	313
Indexación en 2018 de los elementos de fondos propios en economías hiperinflacionarias (5)						3	86		89	1	90
Coste de los pagos basados en acciones y otros (6)					(14)	13	(112)		(113)	1	(112)
SALDO A 31 DE DICIEMBRE DE 2018	**295.722**	**1.127**	**3.785**	**(400)**	**236**	**(2.826)**	**30.322**	**3.302**	**35.546**	**599**	**36.145**

(1) Los datos a 31 de diciembre de 2016 y a 31 de diciembre de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) La variación de las reservas corresponde a las diferencias actuariales de planes de pensiones con prestaciones definidas constatadas en el período.

(3) Las variaciones de participaciones de intereses incluyen los efectos de las adquisiciones o cesiones de participaciones, así como los compromisos de recompra de participaciones minoritarias. En 2017, incluyen los efectos de la adquisición por Renault de los títulos de Alliance Rostec Auto b.v. anteriormente poseídos por Nissan producida en septiembre de 2017 y de una opción de venta suscrita con un tercero sobre acciones de AVTOVAZ por valor de (139) millones de euros en fondos propios atribuidos a los accionistas de la sociedad matriz y 87 millones de euros atribuidos a las

participaciones minoritarias (nota 3-B). En 2018, incluyen los efectos de las ampliaciones de capital de Alliance Rostec Auto b.v. y de AVTOVAZ y de las adquisiciones de títulos de AVTOVAZ por Alliance Rostec Auto b.v. con motivo de una oferta pública de adquisición y de una oferta pública de recompra forzosa (nota 3-B).

(4) Los efectos de la aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» a partir del 1 de enero de 2018 para el perímetro de las sociedades consolidadas por integración global se presentan en la nota 2-A.

(5) Los efectos de la aplicación de la norma NIC 29 «Información financiera en economías hiperinflacionarias» para las actividades en Argentina se indican en la nota 2-A4.

(6) Además de los costes de los pagos basados en acciones, incluye principalmente los efectos de la aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» a partir del 1 de enero de 2018 para la participación en Nissan (nota 12).

Los elementos que contribuyen a la variación de los fondos propios consolidados de 2018 se explican en la nota 18.

4.2.5 Flujos de efectivo consolidados

(en millones de euros)	**Notas**	**2018**	**2017** [1]
Resultado neto		**3.451**	**5.308**
Anulación de los dividendos percibidos de las participaciones cotizadas no consolidadas		(44)	(51)
Anulación de los ingresos y gastos sin incidencia en el efectivo			
Dotaciones netas para amortizaciones y pérdidas de valor		3.245	3.046
Participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas		(1.540)	(2.799)
Otros ingresos y gastos sin incidencia en el efectivo antes de intereses e impuestos	26-A	1.396	1.032
Dividendos percibidos de las empresas asociadas y empresas conjuntas no cotizadas		2	3
Capacidad de autofinanciación antes de intereses e impuestos [2]		**6.510**	**6.539**
Dividendos percibidos de las sociedades cotizadas [3]		**828**	**761**
Variación neta de los créditos atribuidos a clientes		(3.596)	(4.617)
Variación neta de los créditos renovables a la red de distribución		(160)	(888)
Disminución (aumento) de los créditos de financiación de ventas		**(3.756)**	**(5.505)**
Emisión de obligaciones de la Financiación de ventas	23-C	4.245	7.409
Reembolso de obligaciones de la Financiación de ventas	23-C	(3.148)	(3.797)
Variación neta de las demás deudas de la Financiación de ventas		2.435	2.353
Variación neta de los demás valores mobiliarios y préstamos de la Financiación de ventas		61	(227)
Variación neta de los activos financieros y deudas de la Financiación de ventas		**3.593**	**5.738**
Variación de los activos inmovilizados entregados en alquiler		**(519)**	**(622)**
Variación de la necesidad de capital circulante antes de impuestos	**26-B**	**551**	**(112)**
FLUJO DE EFECTIVO DE LAS OPERACIONES DE EXPLOTACIÓN ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS		**7.207**	**6.799**
Intereses percibidos		67	70
Intereses abonados		(332)	(451)
Impuestos corrientes (abonados) / percibidos		(657)	(716)
FLUJO DE EFECTIVO DE LAS OPERACIONES DE EXPLOTACIÓN		**6.285**	**5.702**
Inversiones materiales e inmateriales	26-C	(4.407)	(3.601)
Ingresos de las cesiones de activos materiales e inmateriales		131	153
Adquisiciones de participaciones con toma de control, netas del efectivo adquirido		(29)	(31)
Adquisiciones de otras participaciones, netas del efectivo adquirido		(215)	(37)
Cesiones de otras participaciones, netas del efectivo cedido y otros		8	1
Disminución (aumento) de los demás valores mobiliarios y préstamos del Automóvil		(150)	(117)
FLUJO DE EFECTIVO RELATIVO A LAS INVERSIONES		**(4.662)**	**(3.632)**
Dividendos pagados a los accionistas de la sociedad matriz	18-D	(1.027)	(916)
Transacción con las participaciones minoritarias [4]		11	(41)
Dividendos pagados a las participaciones minoritarias	18-I	(94)	(133)
Compraventa de títulos de autocartera [5]		(41)	(226)
Flujo de efectivo con los accionistas		**(1.151)**	**(1.316)**
Emisión de las obligaciones del Automóvil	23-C	1.895	2.259
Reembolso de las obligaciones del Automóvil	23-C	(1.455)	(2.134)
Aumento (disminución) neto de los demás pasivos financieros del Automóvil		(242)	(516)
Variación neta de los pasivos financieros del Automóvil	**23-B**	**198**	**(391)**
FLUJO DE EFECTIVO RELATIVO A LA FINANCIACIÓN		**(953)**	**(1.707)**
AUMENTO (DISMINUCIÓN) DEL EFECTIVO Y LOS EQUIVALENTES DE EFECTIVO		**670**	**363**

(1) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) La capacidad de autofinanciación antes de intereses e impuestos se presenta excluyendo los dividendos percibidos de las empresas cotizadas.

(3) Corresponde a los dividendos de Daimler (44 millones de euros en 2018 y 51 millones de euros en 2017) y Nissan (784 millones de euros en 2018 y 710 millones de euros en 2017).

(4) Comprende principalmente la adquisición por Renault de los títulos de Alliance Rostec Auto b.v. anteriormente poseídos por Nissan producida en septiembre de 2017 (nota 3-B).

(5) En el marco de la normativa vigente, Renault adquirió por 121 millones de euros acciones de Renault cedidas por el Estado en noviembre de 2017, con vistas a la realización de una oferta reservada a los asalariados y antiguos asalariados en el plazo de un año. El plan de accionariado reservado,

denominado «Share the Future», se aplicó en el segundo semestre de 2018. Las acciones fueron cedidas por Renault por un importe neto de 76 millones de euros (nota 18-C).

(en millones de euros)	2018	2017
Saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al inicio	**14.057**	**13.853**
Aumento (disminución) de efectivo	670	363
Efectos de las variaciones de cambio y otros en el efectivo [1]	50	(159)
Saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al cierre [2]	**14.777**	**14.057**

(1) Comprende un ajuste de 11 millones de euros relativo a la aplicación de la norma NIC 29 «Información financiera en economías hiperinflacionarias» para las filiales argentinas (nota 2-A4).

(2) El efectivo objeto de restricción de uso se describe en la nota 22-C.

4.2.6 Notas anexas a las cuentas consolidadas

4.2.6.1 Información sobre los segmentos de explotación y las regiones

Los segmentos de explotación utilizados por Renault son los siguientes:

- el segmento «Automóvil sin AVTOVAZ» agrupa el perímetro de las actividades automovilísticas del Grupo tal y como era antes de la toma de control con arreglo a la NIIF 10 del grupo AVTOVAZ. Incluye las filiales de producción, comercialización, distribución de vehículos particulares y utilitarios ligeros, las filiales de servicios automovilísticos para las marcas Renault, Dacia y Samsung y las filiales que se encargan de la gestión de efectivo del segmento. Incluye asimismo las participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas del ámbito del automóvil, de las que la principal es Nissan;
- el segmento «Financiación de ventas», considerado por el Grupo como una actividad que realiza operaciones de explotación íntegras, ejercida por RCI Banque, sus filiales y participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas ante la red de distribución y los clientes finales;
- el segmento «AVTOVAZ», que comprende el grupo AVTOVAZ, fabricante de automóviles ruso, y su sociedad matriz, la empresa conjunta Alliance Rostec Auto b.v. desde su toma de control con arreglo a la norma NIIF 10 en diciembre de 2016.

A – Información por segmento de explotación

A1 Cuenta de resultados consolidada por segmento de explotación

(en millones de euros)	Automóvil sin AVTOVAZ [1]	AVTOVAZ [1]	Operaciones intra Automóvil	Total Automóvil	Financiación de ventas	Operaciones entre segmentos	Total consolidado
2018 [2]							
Volumen de negocio externo al Grupo	**51.171**	**3.040**	**-**	**54.211**	**3.208**	**-**	**57.419**
Volumen de negocio entre segmentos	96	815	(815)	96	18	(114)	-
Volumen de negocio del segmento	**51.267**	**3.855**	**(815)**	**54.307**	**3.226**	**(114)**	**57.419**
Margen de explotación [3]	**2.202**	**204**	**-**	**2.406**	**1.204**	**2**	**3.612**
Resultado de explotación	**1.583**	**209**	**-**	**1.792**	**1.193**	**2**	**2.987**
Resultado financiero [4]	**(97)**	**(95)**	**-**	**(192)**	**(11)**	**(150)**	**(353)**
Participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas	**1.527**	**(3)**	**-**	**1.524**	**16**	**-**	**1.540**
Resultado antes de impuestos	**3.013**	**111**	**-**	**3.124**	**1.198**	**(148)**	**4.174**
Impuestos corrientes y diferidos	(369)	(26)	-	(395)	(330)	2	(723)
RESULTADO NETO	**2.644**	**85**	**-**	**2.729**	**868**	**(146)**	**3.451**

(1) El volumen de negocio externo del Grupo del segmento del Automóvil sin AVTOVAZ incluye en 2018 el volumen de negocio obtenido por este segmento con el grupo AVTOVAZ (311 millones de euros para el año 2018). Este último aparece por consiguiente en las operaciones entre segmentos del segmento AVTOVAZ.

(2) Los datos de 2018 se elaboran aplicando las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes». Los cambios relativos a la aplicación de estas nuevas normas se presentan en la nota 2-A.

(3) La información relativa a las dotaciones para amortizaciones se proporciona en el cuadro de los flujos de efectivo consolidados por segmento de explotación.

(4) El dividendo percibido de la Financiación de las ventas se contabiliza en el resultado financiero del Automóvil y se elimina en las operaciones entre segmentos.

(en millones de euros)	Automóvil sin AVTOVAZ [1]	AVTOVAZ [1]	Operaciones intra Automóvil	Total Automóvil	Financiación de ventas	Operaciones entre segmentos	Total consolidado
2017 [2]							
Volumen de negocio externo al Grupo	**53.530**	**2.727**	**-**	**56.257**	**2.513**	**-**	**58.770**
Volumen de negocio entre segmentos	(379)	765	(765)	(379)	532	(153)	-
Volumen de negocio del segmento	**53.151**	**3.492**	**(765)**	**55.878**	**3.045**	**(153)**	**58.770**
Margen de explotación [3]	**2.630**	**57**	**(2)**	**2.685**	**1.050**	**119**	**3.854**
Resultado de explotación	**2.617**	**23**	**(2)**	**2.638**	**1.049**	**119**	**3.806**
Resultado financiero	**(279)**	**(112)**	**-**	**(391)**	**-**	**-**	**(391)**

Participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas	**2.808**	**(24)**	**-**	**2.784**	**15**	**-**	**2.799**
Resultado antes de impuestos	**5.146**	**(113)**	**(2)**	**5.031**	**1.064**	**119**	**6.214**
Impuestos corrientes y diferidos	(543)	(2)	-	(545)	(325)	(36)	(906)
RESULTADO NETO	**4.603**	**(115)**	**(2)**	**4.486**	**739**	**83**	**5.308**

(1) El volumen de negocio externo del Grupo del segmento del Automóvil sin AVTOVAZ incluye en 2017 el volumen de negocio obtenido por este segmento con el grupo AVTOVAZ (276 millones de euros para el año 2017). Este último aparece por consiguiente en las operaciones entre segmentos del segmento AVTOVAZ.

(2) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(3) La información relativa a las dotaciones para amortizaciones se proporcionan en el cuadro de los flujos de efectivo consolidados por segmento de explotación.

A2 Situación financiera consolidada por segmento de explotación

31 DICIEMBRE 2018*

(en millones de euros)	**Automóvil sin AVTOVAZ**	**AVTOVAZ**	**Operaciones intra Automóvil**	**Total Automóvil**	**Financiación de ventas**	**Operaciones entre segmentos**	**Total consolidado**
ACTIVOS							
Activos no corrientes							
Inmovilizados intangibles y materiales y *goodwill*	18.448	1.422	-	19.870	347	-	20.217
Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas	21.314	11	-	21.325	114	-	21.439
Activos financieros no corrientes – títulos de sociedades	6.907	-	(855)	6.052	2	(5.201)	853
Activos financieros no corrientes - otros valores mobiliarios, préstamos y derivados sobre operaciones de financiación del Automóvil	75	-	-	75	-	-	75
Impuestos diferidos activos y otros activos no corrientes	1.738	342	(107)	1.973	464	-	2.437
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	**48.482**	**1.775**	**(962)**	**49.295**	**927**	**(5.201)**	**45.021**
Activos corrientes							
Existencias	5.515	321	-	5.836	43	-	5.879
Créditos a clientes	1.295	205	(80)	1.420	42.854	(808)	43.466
Activos financieros corrientes	1.415	-	(6)	1.409	1.369	(815)	1.963
Créditos correspondientes a impuestos corrientes y otros activos corrientes	2.764	157	(4)	2.917	5.028	(4.055)	3.890
Efectivo y equivalentes de efectivo	11.691	89	(3)	11.777	3.094	(94)	14.777
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	**22.680**	**772**	**(93)**	**23.359**	**52.388**	**(5.772)**	**69.975**
TOTAL ACTIVOS	**71.162**	**2.547**	**(1.055)**	**72.654**	**53.315**	**(10.973)**	**114.996**
FONDOS PROPIOS Y PASIVOS							
Fondos propios	**36.061**	**908**	**(859)**	**36.110**	**5.249**	**(5.214)**	**36.145**
Pasivos no corrientes							
Provisiones – participación a más de un año	2.529	27	-	2.556	578	-	3.134
Pasivos financieros no corrientes	5.508	688	-	6.196	13	-	6.209
Impuestos diferidos pasivos y otros pasivos no corrientes	1.070	34	(106)	998	709	-	1.707
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES	**9.107**	**749**	**(106)**	**9.750**	**1.300**	**-**	**11.050**
Pasivos corrientes							
Provisiones – participación a menos de un año	1.046	44	-	1.090	31	-	1.121
Pasivos financieros corrientes	3.258	94	(9)	3.343	-	(880)	2.463
Proveedores y deudas de Financiación de ventas	9.279	495	(78)	9.696	45.311	(1.007)	54.000
Deudas correspondientes a impuestos corrientes y otros pasivos corrientes	12.411	257	(3)	12.665	1.424	(3.872)	10.217
TOTAL PASIVOS CORRIENTES	**25.994**	**890**	**(90)**	**26.794**	**46.766**	**(5.759)**	**67.801**
TOTAL FONDOS PROPIOS Y PASIVOS	**71.162**	**2.547**	**(1.055)**	**72.654**	**53.315**	**(10.973)**	**114.996**

* *Los efectos de la aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» a partir del 1 de enero de 2018 se presentan en la nota 2-A.*

31 DICIEMBRE 2017*

(en millones de euros)	Automóvil sin AVTOVAZ	AVTOVAZ	Operaciones intra Automóvil	Total Automóvil	Financiación de ventas	Operaciones entre segmentos	Total consolidado
ACTIVOS							
Activos no corrientes							
Inmovilizados intangibles y materiales y *goodwill*	16.818	1.616	-	18.434	388	-	18.822
Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas	19.694	15	-	19.709	102	-	19.811
Activos financieros no corrientes – títulos de sociedades	6.241	-	(303)	5.938	2	(4.634)	1.306
Activos financieros no corrientes - otros valores mobiliarios, préstamos y derivados sobre operaciones de financiación del Automóvil	139	-	(50)	89	-	-	89
Impuestos diferidos activos y otros activos no corrientes	1.709	477	(146)	2.040	411	(89)	2.362
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	**44.601**	**2.108**	**(499)**	**46.210**	**903**	**(4.723)**	**42.390**
Activos corrientes							
Existencias	5.939	344	-	6.283	45	-	6.328
Créditos a clientes	2.238	214	(435)	2.017	39.972	(902)	41.087
Activos financieros corrientes	1.181	-	(38)	1.143	1.610	(821)	1.932
Créditos correspondientes a impuestos corrientes y otros activos corrientes	2.853	139	(6)	2.986	4.761	(3.642)	4.105
Efectivo y equivalentes de efectivo	11.718	130	(3)	11.845	2.354	(142)	14.057
TOTAL ACTIVOS CORRIENTES	**23.929**	**827**	**(482)**	**24.274**	**48.742**	**(5.507)**	**67.509**
TOTAL ACTIVOS	**68.530**	**2.935**	**(981)**	**70.484**	**49.645**	**(10.230)**	**109.899**
FONDOS PROPIOS Y PASIVOS							
Fondos propios	**33.684**	**(99)**	**(138)**	**33.447**	**4.672**	**(4.440)**	**33.679**
Pasivos no corrientes							
Provisiones – participación a más de un año	2.549	18	-	2.567	531	-	3.098
Pasivos financieros no corrientes	4.111	1.211	(215)	5.107	13	-	5.120
Impuestos diferidos pasivos y otros pasivos no corrientes	1.147	83	(146)	1.084	675	-	1.759
TOTAL PASIVOS NO CORRIENTES	**7.807**	**1.312**	**(361)**	**8.758**	**1.219**	**-**	**9.977**
Pasivos corrientes							
Provisiones – participación a menos de un año	868	87	-	955	11	-	966
Pasivos financieros corrientes	4.270	532	(41)	4.761	-	(969)	3.792
Proveedores y deudas de Financiación de ventas	9.595	824	(400)	10.019	42.248	(968)	51.299
Deudas correspondientes a impuestos corrientes y otros pasivos corrientes	12.306	279	(41)	12.544	1.495	(3.853)	10.186
TOTAL PASIVOS CORRIENTES	**27.039**	**1.722**	**(482)**	**28.279**	**43.754**	**(5.790)**	**66.243**
TOTAL FONDOS PROPIOS Y PASIVOS	**68.530**	**2.935**	**(981)**	**70.484**	**49.645**	**(10.230)**	**109.899**

* *Los datos a 31 de diciembre de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).*

A3 Flujos de efectivo por segmento de explotación

(en millones de euros)	Automóvil sin AVTOVAZ	AVTOVAZ	Operaciones intra Automóvil	Total Automóvil	Financiación de ventas	Operaciones entre segmentos	Total consolidado
2018							
Resultado neto	**2.644**	**85**	**-**	**2.729**	**868**	**(146)**	**3.451**
Anulación de los dividendos percibidos de las participaciones cotizadas no consolidadas	(44)	-	-	(44)	-	-	(44)
Anulación de los ingresos y gastos sin incidencia en el efectivo							
Dotaciones netas para amortizaciones y pérdidas de valor	3.066	109	-	3.175	70	-	3.245
Participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas	(1.527)	3	-	(1.524)	(16)	-	(1.540)
Otros ingresos y gastos sin incidencia en el efectivo antes de intereses e impuestos	825	90	(1)	914	503	(21)	1.396
Dividendos percibidos de las empresas asociadas y empresas conjuntas no cotizadas	2	-	-	2	-	-	2
Capacidad de autofinanciación antes de intereses e impuestos (1)	**4.966**	**287**	**(1)**	**5.252**	**1.425**	**(167)**	**6.510**
Dividendos percibidos de las sociedades cotizadas (2)	**828**	**-**	**-**	**828**	**-**	**-**	**828**
Disminución (aumento) de los créditos de Financiación de ventas	-	-	-	-	(3.586)	(170)	(3.756)
Variación neta de los activos financieros y deudas de la Financiación de ventas	-	-	-	-	3.593	-	3.593
Variación de los activos inmovilizados entregados en alquiler	(509)	-	-	(509)	(10)	-	(519)
Variación de la necesidad de capital circulante antes de impuestos	781	16	6	803	(331)	79	551
FLUJO DE EFECTIVO DE LAS OPERACIONES DE EXPLOTACIÓN ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS	**6.066**	**303**	**5**	**6.374**	**1.091**	**(258)**	**7.207**
Intereses percibidos	71	5	(2)	74	-	(7)	67
Intereses abonados	(263)	(95)	2	(356)	-	24	(332)
Impuestos corrientes (abonados) / percibidos	(388)	(14)	-	(402)	(255)	-	(657)
FLUJO DE EFECTIVO DE LAS OPERACIONES DE EXPLOTACIÓN	**5.486**	**199**	**5**	**5.690**	**836**	**(241)**	**6.285**

(1) La capacidad de autofinanciación antes de intereses e impuestos se presenta excluyendo los dividendos percibidos de las empresas cotizadas.
(2) Corresponde a los dividendos de Daimler (44 millones de euros) y Nissan (784 millones de euros).

(en millones de euros)	Automóvil sin AVTOVAZ	AVTOVAZ	Operaciones intra Automóvil	Total Automóvil	Financiación de ventas	Operaciones entre segmentos	Total consolidado
2018							
FLUJO DE EFECTIVO DE LAS OPERACIONES DE EXPLOTACIÓN	**5.486**	**199**	**5**	**5.690**	**836**	**(241)**	**6.285**
Inversiones inmateriales	(1.735)	(32)	-	(1.767)	(4)	-	(1.771)
Inversiones materiales	(2.557)	(83)	19	(2.621)	(15)	-	(2.636)
Ingresos de las cesiones de activos materiales e inmateriales	126	31	(24)	133	-	(2)	131
Adquisiciones y cesiones de participaciones con toma o pérdida de control, netas del efectivo adquirido	(15)	(2)	-	(17)	(12)	-	(29)
Adquisiciones y cesiones de otras participaciones, y otros	(159)	-	-	(159)	(48)	-	(207)
Disminución (aumento) de los demás valores mobiliarios y préstamos del Automóvil	(156)	-	6	(150)	-	-	(150)
FLUJO DE EFECTIVO RELATIVO A LAS INVERSIONES	**(4.496)**	**(86)**	**1**	**(4.581)**	**(79)**	**(2)**	**(4.662)**
Flujo de efectivo con los accionistas	(1.149)	-	-	(1.149)	(153)	151	(1.151)
Variación neta de los pasivos financieros del Automóvil	233	(139)	(7)	87	-	111	198
FLUJO DE EFECTIVO RELATIVO A LA FINANCIACIÓN	**(916)**	**(139)**	**(7)**	**(1.062)**	**(153)**	**262**	**(953)**
AUMENTO (DISMINUCIÓN) DEL EFECTIVO Y LOS EQUIVALENTES DE EFECTIVO	**74**	**(26)**	**(1)**	**47**	**604**	**19**	**670**

(en millones de euros)	Automóvil sin AVTOVAZ	AVTOVAZ	Operaciones intra Automóvil	Total Automóvil	Financiación de ventas	Operaciones entre segmentos	Total consolidado
2018							
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO AL INICIO	**11.718**	**130**	**(3)**	**11.845**	**2.354**	**(142)**	**14.057**
Aumento (disminución) de efectivo	74	(26)	(1)	47	604	19	670
Efectos de las variaciones de cambio y otros en el	(101)	(15)	1	(115)	136	29	50

efectivo							
SALDO DE EFECTIVO Y DE EQUIVALENTES DE EFECTIVO AL CIERRE	**11.691**	**89**	**(3)**	**11.777**	**3.094**	**(94)**	**14.777**

(en millones de euros)	**Automóvil sin AVTOVAZ**	**AVTOVAZ**	**Operaciones intra Automóvil**	**Total Automóvil**	**Financiación de ventas**	**Operaciones entre segmentos**	**Total consolidado**
2017 [(1)]							
Resultado neto	**4.603**	**(115)**	**(2)**	**4.486**	**739**	**83**	**5.308**
Anulación de los dividendos percibidos de las participaciones cotizadas no consolidadas	(51)	-	-	(51)	-	-	(51)
Anulación de los ingresos y gastos sin incidencia en el efectivo							
Dotaciones netas para amortizaciones y pérdidas de valor	2.852	109	-	2.961	85	-	3.046
Participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas	(2.808)	24	-	(2.784)	(15)	-	(2.799)
Otros ingresos y gastos sin incidencia en el efectivo antes de intereses e impuestos	499	139	-	638	372	22	1.032
Dividendos percibidos de las empresas asociadas y empresas conjuntas no cotizadas	3	-	-	3	-	-	3
Capacidad de autofinanciación antes de intereses e impuestos [(2)]	**5.098**	**157**	**(2)**	**5.253**	**1.181**	**105**	**6.539**
Dividendos percibidos de las sociedades cotizadas [(3)]	**761**	**-**	**-**	**761**	**-**	**-**	**761**
Disminución (aumento) de los créditos de Financiación de ventas	-	-	-	-	(5.568)	63	(5.505)
Variación neta de los activos financieros y deudas de la Financiación de ventas	-	-	-	-	5.871	(133)	5.738
Variación de los activos inmovilizados entregados en alquiler	(529)	-	-	(529)	(93)	-	(622)
Variación de la necesidad de capital circulante antes de impuestos	447	98	5	550	(613)	(49)	(112)
FLUJO DE EFECTIVO DE LAS OPERACIONES DE EXPLOTACIÓN ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS	**5.777**	**255**	**3**	**6.035**	**778**	**(14)**	**6.799**
Intereses percibidos	68	17	(4)	81	1	(12)	70
Intereses abonados	(352)	(128)	4	(476)	-	25	(451)
Impuestos corrientes (abonados) / percibidos	(487)	(6)	-	(493)	(220)	(3)	(716)
FLUJO DE EFECTIVO DE LAS OPERACIONES DE EXPLOTACIÓN	**5.006**	**138**	**3**	**5.147**	**559**	**(4)**	**5.702**

(1) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) La capacidad de autofinanciación antes de intereses e impuestos se presenta excluyendo los dividendos percibidos de las empresas cotizadas.

(3) Corresponde a los dividendos de Daimler (51 millones de euros) y Nissan (710 millones de euros).

(en millones de euros)	**Automóvil sin AVTOVAZ**	**AVTOVAZ**	**Operaciones intra Automóvil**	**Total Automóvil**	**Financiación de ventas**	**Operaciones entre segmentos**	**Total consolidado**
2017							
FLUJO DE EFECTIVO DE LAS OPERACIONES DE EXPLOTACIÓN	**5.006**	**138**	**3**	**5.147**	**559**	**(4)**	**5.702**
Inversiones inmateriales	(1.285)	(24)	-	(1.309)	(2)	-	(1.311)
Inversiones materiales	(2.221)	(81)	17	(2.285)	(5)	-	(2.290)
Ingresos de las cesiones de activos materiales e inmateriales	144	29	(20)	153	-	-	153
Adquisiciones y cesiones de participaciones con toma o pérdida de control, netas del efectivo adquirido	(16)	-	-	(16)	(15)	-	(31)
Adquisiciones y cesiones de otras participaciones, y otros	(37)	1	-	(36)	-	-	(36)
Disminución (aumento) de los demás valores mobiliarios y préstamos del Automóvil	(228)	-	-	(228)	-	111	(117)
FLUJO DE EFECTIVO RELATIVO A LAS INVERSIONES	**(3.643)**	**(75)**	**(3)**	**(3.721)**	**(22)**	**111**	**(3.632)**
Flujo de efectivo con los accionistas	(1.267)	-	-	(1.267)	(49)	-	(1.316)
Variación neta de los pasivos financieros del Automóvil	(54)	(194)	(3)	(251)	-	(140)	(391)
FLUJO DE EFECTIVO RELATIVO A LA FINANCIACIÓN	**(1.321)**	**(194)**	**(3)**	**(1.518)**	**(49)**	**(140)**	**(1.707)**
AUMENTO (DISMINUCIÓN) DEL EFECTIVO Y LOS EQUIVALENTES DE EFECTIVO	**42**	**(131)**	**(3)**	**(92)**	**488**	**(33)**	**363**

(en millones de euros)	**Automóvil sin AVTOVAZ**	**AVTOVAZ**	**Operaciones intra**	**Total Automóvil**	**Financiación de ventas**	**Operaciones entre**	**Total consolidado**

			Automóvil			segmentos	
2017							
SALDO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO AL INICIO	**11.820**	**277**	**-**	**12.097**	**1.894**	**(138)**	**13.853**
Aumento (disminución) de efectivo	42	(131)	(3)	(92)	488	(33)	363
Efectos de las variaciones de cambio y otros en el efectivo	(144)	(16)	-	(160)	(28)	29	(159)
SALDO DE EFECTIVO Y DE EQUIVALENTES DE EFECTIVO AL CIERRE	**11.718**	**130**	**(3)**	**11.845**	**2.354**	**(142)**	**14.057**

A4 Otra información relativa a los segmentos del automóvil: posición neta de liquidez o endeudamiento financiero neto y flujo libre de caja operativo

La posición neta de liquidez o el endeudamiento financiero neto y el flujo libre de caja operativo solo se indican para los segmentos del automóvil ya que dichos indicadores no son adecuados para el seguimiento de la actividad de Financiación de ventas.

El Grupo incluye en la posición neta de liquidez o el endeudamiento financiero neto el total de las deudas y compromisos financieros, salvo explotación, con intereses menos el efectivo y los equivalentes de efectivo, y otros activos financieros, salvo explotación, tales como los valores mobiliarios o los préstamos del segmento.

POSICIÓN NETA DE LIQUIDEZ O ENDEUDAMIENTO FINANCIERO NETO

	31 diciembre 2018			
(en millones de euros)	**Automóvil sin AVTOVAZ**	**AVTOVAZ***	**Operaciones intra Automóvil**	**Total Automóvil**
Pasivos financieros no corrientes	(5.508)	(688)	-	(6.196)
Pasivos financieros corrientes	(3.258)	(94)	9	(3.343)
Activos financieros no corrientes - otros valores mobiliarios, préstamos y derivados sobre operaciones de financiación	55	-	-	55
Activos financieros corrientes	1.415	-	(6)	1.409
Efectivo y equivalentes de efectivo	11.691	89	(3)	11.777
POSICIÓN NETA DE LIQUIDEZ (ENDEUDAMIENTO FINANCIERO NETO) DEL SEGMENTO DEL AUTOMÓVIL	**4.395**	**(693)**	**-**	**3.702**

* *La disminución del endeudamiento financiero neto del segmento AVTOVAZ se deriva principalmente de los efectos de la capitalización de una deuda respecto a Russian Technologies por 30.700 millones de rublos, de préstamos de Renault respecto a AVTOVAZ por 6.000 millones de rublos y de pasivos financieros a largo plazo de la Alianza Rostec Auto b.v. por 11.500 millones de rublos (es decir, un total de 694 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) así convertidos en títulos.*

	31 diciembre 2017*			
(en millones de euros)	**Automóvil sin AVTOVAZ**	**AVTOVAZ**	**Operaciones intra Automóvil**	**Total Automóvil**
Pasivos financieros no corrientes	(4.111)	(1.211)	215	(5.107)
Pasivos financieros corrientes	(4.270)	(532)	41	(4.761)
Activos financieros no corrientes - otros valores mobiliarios, préstamos y derivados sobre operaciones de financiación	139	-	(50)	89
Activos financieros corrientes	1.181	-	(38)	1.143
Efectivo y equivalentes de efectivo	11.718	130	(3)	11.845
Préstamos capitalizables de Renault s.a.s. a AVTOVAZ	(87)	-	87	-
POSICIÓN NETA DE LIQUIDEZ (ENDEUDAMIENTO FINANCIERO NETO) DEL SEGMENTO DEL AUTOMÓVIL	**4.570**	**(1.613)**	**252**	**3.209**

* *Los datos a 31 de diciembre de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).*

FLUJO LIBRE DE CAJA OPERATIVO

	Ejercicio 2018			
(en millones de euros)	**Automóvil sin AVTOVAZ**	**AVTOVAZ**	**Operaciones intra Automóvil**	**Total Automóvil**
Capacidad de autofinanciación (excluyendo los dividendos recibidos de las empresas cotizadas) antes de intereses e impuestos	4.966	287	(1)	5.252
Variación de la necesidad de capital circulante antes de impuestos	781	16	6	803
Intereses recibidos por el Automóvil	71	5	(2)	74
Intereses abonados por el Automóvil	(263)	(95)	2	(356)
Impuestos corrientes (abonados) / percibidos	(388)	(14)	-	(402)
Inversiones materiales e inmateriales netas de las cesiones	(4.166)	(84)	(5)	(4.255)
Vehículos y baterías entregados en alquiler	(509)	-	-	(509)
Flujo libre de caja operativo de los segmentos del automóvil	**492**	**(115)**	**-**	**607**

	Ejercicio 2017			
(en millones de euros)	**Automóvil sin AVTOVAZ**	**AVTOVAZ**	**Operaciones intra Automóvil**	**Total Automóvil**
Capacidad de autofinanciación (excluyendo los dividendos recibidos de las empresas cotizadas) antes de intereses e impuestos	5.098	157	(2)	5.253
Variación de la necesidad de capital circulante antes de impuestos	447	98	5	550

Intereses recibidos por el Automóvil	68	17	(4)	81
Intereses abonados por el Automóvil	(352)	(128)	4	(476)
Impuestos corrientes (abonados) / percibidos	(487)	(6)	-	(493)
Inversiones materiales e inmateriales netas de las cesiones	(3.362)	(76)	(3)	(3.441)
Vehículos y baterías entregados en alquiler	(529)	-	-	(529)
Flujo libre de caja operativo de los segmentos del automóvil	**883**	**62**	**-**	**945**

B – Información por región

La presentación por región corresponde a la división geográfica vigente en la organización del Grupo. Las regiones se definen en la sección 1.3.1.3 del Documento de referencia.

El volumen de negocio consolidado se presenta por zona de implantación de clientes.

Los inmovilizados intangibles y materiales se presentan por región de implantación de las filiales y las actividades conjuntas.

(en millones de euros)	**Europa [1]**	**Américas [2]**	**Asia-Pacífico [2]**	**África - Oriente Medio - India**	**Eurasia**	**Total consolidado**
2018						
Volumen de negocio	36.704	4.684	4.566	3.903	7.562	57.419
De los cuales AVTOVAZ	*39*	*2*	*-*	*18*	*3.292*	*3.351*
Inmovilizados intangibles y materiales	14.800	821	519	661	3.416	20.217
De los cuales AVTOVAZ	*-*	*-*	*-*	*-*	*1.422*	*1.422*
2017						
Volumen de negocio	36.249	5.114	5.297	4.512	7.598	58.770
De los cuales AVTOVAZ	*44*	*5*	*-*	*2*	*2.951*	*3.002*
Inmovilizados intangibles y materiales	12.956	1.073	522	706	3.565	18.822
De los cuales AVTOVAZ	*-*	*-*	*-*	*-*	*1.533*	*1.533*

(1) De los cuales Francia:

(en millones de euros)	**2018**	2017
Volumen de negocio	**13.533**	**12.670**
Inmovilizados intangibles y materiales	**11.735**	**10.325**

(2) La región de Asia-Pacífico comprende las ventas a Nissan de vehículos fabricados en Corea destinados a Estados Unidos. Anteriormente estaban clasificadas en la región de las Américas. Las cifras del ejercicio 2017 se han reflejado por 1.659 millones de euros.

4.2.6.2 Reglas, métodos y perímetro

NOTA 1
APROBACIÓN DE LAS CUENTAS

Las cuentas consolidadas del Grupo Renault correspondientes al año 2018 fueron aprobadas por el Consejo de Administración el 13 de febrero de 2019 y se someterán a la aprobación de la Junta General.

NOTA 2
REGLAS Y MÉTODOS CONTABLES

En aplicación la normativa europea, las cuentas consolidadas del Grupo Renault correspondientes al ejercicio 2018 se elaboran de conformidad con las normas de referencia NIIF (*International Financial Reporting Standards,* Normas Internacionales de Información Financiera) publicadas por el IASB (*International Accounting Standards Board,* Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad) el 31 de diciembre de 2018 y adoptadas en la Unión Europea en la fecha de cierre de las cuentas.

A - Evolución de las reglas y métodos contables

El Grupo Renault aplicas las normas y modificaciones publicados en el Diario Oficial de la Unión Europea de aplicación obligatoria desde el 1 de enero de 2018.

NUEVOS TEXTOS DE APLICACIÓN OBLIGATORIA A 1 DE ENERO DE 2018	
Modificación de la NIIF 2	Clasificaciones y evaluación de los pagos basados en acciones
NIIF 9	Instrumentos financieros
NIIF 15 y modificaciones posteriores	Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes
CINIIF 22	Pagos anticipados de operaciones en divisas
Mejoras anuales de las NIIF Ciclo 2014 – 2016	Disposiciones varias relativas a la NIC 28 «Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas» y NIIF 12 «Información a revelar sobre participaciones en otras entidades».

Los cambios relativos a la aplicación de las NIIF 9 y 15 se presentan a continuación.

Las demás normas y modificaciones de aplicación obligatoria a partir del 1 de enero de 2018 no tienen efectos significativos en los estados financieros del Grupo.

El Grupo no ha aplicado de forma anticipada los nuevos textos siguientes, publicados en el Diario Oficial de la Unión Europea y cuya aplicación será obligatoria a partir del 1 de enero de 2019 o posteriormente.

TEXTOS NUEVOS PUBLICADOS EN EL DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA NO APLICADOS ANTICIPADAMENTE POR EL GRUPO

El 9 de noviembre de 2017, la Unión Europea publicó en el Diario Oficial la NIIF 16 «Arrendamientos» que sustituirá a la norma NIC 17 y a las interpretaciones de CINIIF y SIC asociadas y eliminará la distinción que se efectuaba anteriormente entre los contratos de arrendamiento simple y los contratos de arrendamiento financiero respecto al arrendatario. Con arreglo a la NIIF 16, un arrendatario contabiliza un activo relativo al derecho de uso y una deuda financiera representativa de la obligación de arrendamiento. El activo relativo al derecho de uso se amortiza y la obligación de arrendamiento, evaluada inicialmente al valor actualizado de los pagos de alquiler durante la vigencia del arrendamiento, se desactualiza al tipo implícito del contrato de arrendamiento si se puede determinar fácilmente o, de lo contrario, al tipo de empréstito marginal.

El Grupo procedió al censo de sus contratos de arrendamiento correspondientes al ámbito de aplicación de la NIIF 16 y consideró los efectos de su aplicación de conformidad con los principios de la norma. Los contratos de arrendamiento inmobiliario representan los principales compromisos del Grupo y constituirán la parte esencial de los contratos reflejados. El Grupo no espera efectos significativos en el resultado de explotación tras la aplicación de la norma. En la fecha de la transición, se contabilizará una deuda financiera adicional en virtud de los contratos de alquiler de explotación por un importe cuya estimación es actualmente superior al importe de los compromisos de alquiler de explotación (consulte la nota 28-A1) e inferior a 800 millones de euros. Los flujos financieros presentados en el cuadro de los flujo de efectivo se modificarán de conformidad con las recomendaciones de la norma: los gastos de alquiler anteriormente contabilizados en los flujos de explotación se anularán, los flujos relativos a los intereses financieros se presentarán en los flujos de explotación y el reembolso de las deudas de alquiler se presentará en el flujo de financiación.

El Grupo aplicará la norma a partir del 1 de enero de 2019 y prevé aplicarla según el método denominado retroactivo simplificado.

El Grupo no anticipa efectos significativos en los importes contabilizados por la aplicación de CINIIF 23 «Incertidumbre frente a los tratamientos del impuesto sobre las ganancias» a partir del 1 de enero de 2019.

A1 Cambios en los estados financieros procedentes de la primera aplicación de la norma NIIF 9 «Instrumentos financieros»

El 29 de noviembre de 2016, la Unión Europea publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea la norma NIIF 9 «Instrumentos financieros» aplicada en las cuentas consolidadas del Grupo Renault desde el 1 de enero de 2018. Los requisitos de la NIIF 9 han introducido numerosos cambios en comparación con los principios enunciados en la norma NIC 39 «Instrumentos financieros: Reconocimiento y Medición», principalmente en el segmento de la Financiación de ventas. La evolución principal en los principios contables del Grupo se presenta a continuación.

A1.1 CLASIFICACIÓN DE LOS ACTIVOS FINANCIEROS

La norma NIIF 9 contiene tres categorías de evaluación de los activos financieros tras su contabilización inicial: el coste amortizado, el valor razonable por otros elementos del resultado global y el valor razonable por el resultado neto.

La clasificación de los activos financieros según estas tres categorías se basa en el modelo económico que sigue la entidad para la gestión de estos activos y en las características contractuales de los flujo de efectivo de estos instrumentos. Los préstamos, créditos y demás instrumentos de deuda considerados como «básicos» en el sentido de la norma (*flujos contractuales correspondientes únicamente a reembolsos del principal y pagos de intereses*) se miden por tanto al coste amortizado si se gestionan con el objeto de recoger los flujos de efectivo contractuales o al valor razonable a través de otros elementos del resultado global si se gestionan con el objeto de recoger los flujos de efectivo contractuales y ceder el activo, mientras que los instrumentos de deuda que no responden a esta definición ni a modalidades de gestión se miden al valor razonable por resultado. Los instrumentos de fondos propios se miden al valor razonable por resultado o, por opción irrevocable, al valor razonable por otros elementos del resultado global.

Las antiguas categorías de la norma NIC 39 (préstamos y créditos, activos financieros al valor razonable por resultado, inversiones poseídas hasta su vencimiento y activos financieros disponibles para la venta) ya no están vigentes en la denominación de los activos financieros. El Grupo elaboró una nueva clasificación contable de estos activos financieros de conformidad con las nuevas categorías de la NIIF 9 con el fin de sustituir a las antiguas categorías de la norma NIC 39.

La aplicación de estas nuevas disposiciones llevó al Grupo a optar de forma irrevocable por la presentación al valor razonable a través de los otros elementos del resultado global de las variaciones en los títulos de Daimler adquiridos en el marco de la asociación estratégica con este fabricante. Dichos títulos se contabilizaban anteriormente en activos disponibles para la venta. Por otro lado, los títulos de OICVM y de fondos comunes de inversión se evalúan a partir de ahora al valor razonable por el resultado.

En relación con los títulos de participación de sociedades controladas no consolidadas por no ser significativas, seguirán presentándose en otros activos corrientes. Se trata de participaciones no significativas en las que el Grupo ejerce un control exclusivo.

Por el contrario, las participaciones en entidades no significativas en las que el Grupo posee un control conjunto o una influencia notable, anteriormente contabilizadas en Activos disponibles para la venta, a partir de ahora se presentarán como lo establecen las normas NIIF 11 «Acuerdos conjuntos» y NIC 28 «Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas» que les serían de aplicación si se hubieran consolidado.

A1.2 CONTABILIZACIÓN DE LOS PASIVOS FINANCIEROS

La norma NIIF 9 no introduce ningún cambio en la clasificación y la evaluación de los pasivos financieros.

Con ocasión de los trabajos relativos a la aplicación de NIIF 9, el Grupo revisó las modalidades de contabilización de los títulos participativos poseídos por Renault SA y decidió efectuar un cambio de método contable voluntario que se presenta en la nota 2-A3.

A1.3 DEPRECIACIÓN DE LOS ACTIVOS FINANCIEROS

La norma NIIF 9 sustituyó el modelo de depreciación de los activos financieros de la NIC 39 basado en las pérdidas de crédito acreditadas por un modelo prospectivo basado en las pérdidas de crédito esperadas. El ámbito de aplicación del nuevo modelo de provisión incluye los activos evaluados al coste amortizado o al valor razonable por otros elementos del resultado global pero excluye los instrumentos de fondos propios (títulos de participación especialmente).

En relación con los créditos de explotación del segmento del Automóvil, al tratarse de créditos a corto plazo sin componente de financiación significativa, el Grupo aplicó un enfoque simplificado basado en una apreciación prospectiva del riesgo de crédito al inicio

del crédito y en su aumento a lo largo del tiempo. Este nuevo modelo de depreciación lleva a observar un complemento de depreciación de los créditos sólidos, por importes no obstante no significativos.

En el segmento de la Financiación de ventas, se han llevado a cabo análisis profundos a efectos de definir una nueva metodología de provisión. De esta forma, los instrumentos financieros que pertenecen al ámbito de la norma se ven afectados por una depreciación por pérdidas esperadas:

- desde su contabilización inicial, el instrumento está afectado de una pérdida de valor que representa las pérdidas esperadas a 12 meses;
- en caso de deterioro significativo del riesgo de crédito desde su contabilización inicial, el instrumento está afectado de una pérdida de valor que representa las pérdidas de crédito esperadas a lo largo de su vida útil.

La fecha de contabilización inicial es la fecha de la firma del compromiso irrevocable de financiación o, si se trata de títulos, su fecha de adquisición.

La definición del riesgo de incumplimiento con arreglo a la NIC 39 no se cuestiona por la norma NIIF 9. Las definiciones de dudoso y de compromiso se mantendrán por tanto para medir las pérdidas acreditadas. Por otro lado es importante observar que existe en cuanto al segmento de la Financiación de ventas una fuerte asimetría entre la noción de dudoso cobro contable y de incumplimiento de Basilea.

Con el fin de armonizar su dispositivo prudencial de gestión de los riesgos con su dispositivo contable de evaluación de las provisiones, el segmento de Financiación de ventas ha establecido un enfoque basado en los modelos de riesgo de crédito basiliense para los créditos, los créditos de arrendamiento financiero, los compromisos de financiación irrevocables y las garantías financieras concedidas a los clientes y a la red en los principales países en los que está implantada (Alemania, Brasil, España, Francia, Italia y Reino Unido para las actividades de financiación de los clientes y la red, Corea para la actividad de clientes únicamente). Estos activos representan más del 85 % de los activos financieros en el ámbito de la NIIF 9. Para los demás activos, se aplica un enfoque estándar basado en una metodología simplificada al tratarse de carteras no significativas. El cálculo de la depreciación para pérdidas esperadas en el segmento de Financiación de ventas incluye también los datos prospectivos de tipo macroeconómico (*forward looking*) con el fin de tener en cuenta la evolución de los indicadores y los elementos sectoriales.

La aplicación de esta nueva metodología de depreciación ha llevado a un ajuste de los fondos propios de apertura del Grupo de (96) millones de euros netos de impuestos diferidos.

A1.4 CONTABILIDAD DE COBERTURA

El Grupo aplica las disposiciones de la norma NIIF 9 en el conjunto de sus operaciones de micro-cobertura (cobertura de materias primas, divisas y tipos). Los efectos de las evoluciones relativas a la norma se refieren principalmente a la documentación de la eficacia de las operaciones de cobertura y no afectan a los estados financieros.

A la espera de la evolución de las normas de referencia NIIF, el Grupo sigue aplicando las disposiciones de la norma NIC 39 para la documentación de las operaciones de macro-cobertura.

En relación con la cobertura de inversión neta establecida por el Grupo para los títulos de Nissan puestos en equivalencia en las cuentas consolidadas, la norma NIIF 9 no introduce ningún cambio ni en la documentación de la eficacia de esta cobertura ni en la contabilización de sus efectos.

A1.5 CAMBIOS EN LOS ESTADOS FINANCIEROS PROCEDENTES DE LA PRIMERA APLICACIÓN DE LA NORMA NIIF 9

Los cambios derivados de la adopción de la NIIF 9 se han aplicado de forma retrospectiva simplificada en las cuentas de 2018, con la aplicación de las medidas de simplificación que se describen a continuación:

- las cuentas consolidadas del ejercicio 2017 presentadas en el periodo comparativo no han sido objeto de ajustes en virtud de la aplicación de la NIIF 9, por lo que son idénticas a los estados financieros publicados en 2017 según los principios contables vigentes con arreglo a la norma NIC 39 «Instrumentos financieros – Reconocimiento y Medición»;
- las diferencias de valor contable en los activos financieros en la fecha de la primera aplicación de la norma NIIF 9 se registraron en los fondos propios en las reservas u otros elementos del resultado global a 1 de enero de 2018.

En el siguiente cuadro se presentan los efectos netos de impuestos de la aplicación de las disposiciones de la NIIF 9 en los fondos propios del Grupo a 1 de enero de 2018 para el perímetro de las sociedades consolidadas por integración global:

(en millones de euros)	**Reservas**	**Reevaluación de los instrumentos financieros**	**Impacto de la transición a NIIF 9 - Total**
FONDOS PROPIOS ATRIBUIDOS A LOS ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD MATRIZ			
Depreciaciones en virtud de pérdidas de crédito esperadas en los créditos del Automóvil	(5)		(5)
Nueva metodología de depreciación de los créditos de Financiación de ventas	(116)		(116)
Depreciaciones en virtud del riesgo de pérdidas esperadas en instrumentos de deuda evaluados al valor razonable a través de otros elementos del resultado global	(1)	1	-
Reclasificaciones	26	(26)	-
Impuesto	23	4	27
Efecto en el balance de apertura a 1 de enero de 2018	**(73)**	**(21)**	**(94)**
FONDOS PROPIOS ATRIBUIDOS A LAS PARTICIPACIONES MINORITARIAS			
Depreciación en virtud de pérdidas de crédito esperadas con arreglo a NIIF 9			(3)
Impuesto			1
Efecto en el balance de apertura a 1 de enero de 2018			**(2)**

En el cuadro siguiente se presenta el cambio a 1 de enero de 2018 de las categorías de activos financieros según NIC 39 (tal y como se presentan en la nota 24-A del anexo a las cuentas consolidadas de 2017) a las nuevas categorías con arreglo a NIIF 9:

	Categorías según NIC 39						
(en millones de euros)	**Préstamos y créditos (coste amortizado)**	**Valor razonable por resultado**	**Activos disponibles para la venta**	**Poseídos con fines de operación**	**Según la norma de referencia: NIIF 10 u 11, o NIC 28**	**Valor razonable - Instrumentos de cobertura**	**Valoraciones en aplicación de NIC 39**
Importes totales por categoría NIC 39 valorados en aplicación de NIC 39	**57.065**	**15**	**2.578**	**4.102**	**141**	**109**	**64.010**
Clasificación en aplicación de NIIF 9			**Valoraciones en aplicación de NIIF 9**				**Valoraciones en aplicación de NIC 39**
Créditos para financiación de ventas	39.212						39.334
Créditos clientes del automóvil	1.748						1.753
Otros créditos	5.292						5.292
Préstamos	512						512
Efectivo	7.417						7.417
Equivalentes de efectivo	2.757						2.757
Instrumentos de deuda al coste amortizado	**56.938**						**57.065**
Títulos de sociedades no controladas - sociedades ni bajo influencia notable ni bajo control conjunto			1.165				1.165
Instrumentos de fondos propios al valor razonable por otros elementos del resultado global no reciclables			**1.165**				**1.165**
Valores mobiliarios y títulos de créditos negociables			951				951
Equivalentes de efectivo			130				130
Instrumentos de deuda al valor razonable por otros elementos del resultado global reciclables			**1.081**				**1.081**
Títulos de sociedades no controladas - sociedades ni bajo influencia notable ni bajo control conjunto [(1)]			100				100
Instrumentos de fondos propios al valor razonable por resultado			**100**				**100**
Otros créditos		15					15
Derivados sobre operaciones comenzadas con fines de explotación del Automóvil						10	10
Valores mobiliarios y títulos de créditos negociables			232				232
Derivados de activos sobre operaciones de financiación del Automóvil y de la Financiación de ventas				349			349
Derivados sobre operaciones de financiación del Automóvil y de la Financiación de ventas						99	99
Equivalentes de efectivo				3.753			3.753
Instrumentos de deuda al valor razonable por resultado		**15**	**232**	**4.102**		**109**	**4.458**
Títulos de sociedades no controladas – sociedades bajo influencia notable o control conjunto [(2)]					41		41
Títulos de sociedades controladas no consolidadas [(3)]					100		100
Instrumentos de fondos propios evaluados según su norma de referencia: NIIF 10 u 11, o NIC 28					**141**		**141**
TOTALES POR CATEGORÍAS NIC 39	**56.938**	**15**	**2.578**	**4.102**	**141**	**109**	**64.010**
TOTAL GENERAL NIIF 9			**63.883**				

(1) El Grupo optó, de conformidad con el apartado 5.7.5 de la norma NIIF 9, por la contabilización al valor razonable a través de otros elementos del resultado global de las variaciones de valor razonable de los títulos de Daimler. Esta opción implica que las plusvalías o minusvalías sobre estos títulos no se contabilizarán nunca en el resultado neto. Únicamente los dividendos percibidos seguirán figurando en el resultado financiero (nota 2-A1.1).

(2) Los títulos de las sociedades bajo influencia notable o control conjunto se evalúan según la norma de referencia, a saber, NIIF 11 o NIC 28 (nota 2-A1.1).

(3) Los títulos de las sociedades controladas no consolidadas se evalúan según la norma de referencia, a saber, NIIF 10, y se clasifican en otros activos corrientes (nota 2-A1.1).

A2 Cambios en los estados financieros procedentes de la primera aplicación de la norma NIIF 15

El 29 de octubre de 2016, la Unión Europea publicó en el Diario Oficial la norma NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes». Esta norma sustituye a las normas NIC 11 y NIC 18 y las interpretaciones de CINIIF y SIC asociadas. Esta norma propone un nuevo enfoque de contabilización del volumen de negocio descrito en cinco fases.

El Grupo ha revisado sus contratos de venta y ha concluido que no procedía modificar el hecho generador del reconocimiento del volumen de negocio. Los contratos de servicio por los que el Grupo vende prestaciones complementarias de tipo mantenimiento o ampliación de la garantía dan lugar al reconocimiento de un volumen de negocio distribuido a lo largo de la prestación suministrada.

El Grupo distingue entre las garantías de tipo seguro y las de tipo servicio; las primeras constituyen una provisión mientras que las segundas se traducen desde el punto de vista contable en un volumen de negocio distribuido en la duración de la ampliación de la garantía. Estos principios conformes con la norma NIIF 15 no han dado lugar a modificación en el marco de la transición.

Los programas de incentivos para la venta que dependen de los volúmenes o del precio de los productos vendidos se deducen del volumen de negocio al contabilizar las ventas correspondientes. Su provisión es objeto de estimaciones según el importe más probable. La transición a la norma NIIF 15 no ha llevado al Grupo a modificar sus prácticas.

El tratamiento de los descuentos concedidos en forma de reducción de los intereses financieros en el marco de la venta de un vehículo asociado a una financiación se ha modificado para constatar en cualquier caso el efecto de dicha reducción en el resultado en el momento de la venta del vehículo y no de forma distribuida a lo largo de la financiación. El impacto de este cambio se contabiliza en los fondos propios al inicio por un importe de -238 millones de euros netos de impuestos diferidos.

El Grupo no ha identificado en la fecha de transición ningún componente de financiación significativo pero conserva el principio de la contabilización de estos efectos en los estados financieros desde que pasen a ser significativos.

Por último, el Grupo presenta en la nota 4 el importe del volumen de negocio obtenido ante los socios. Los socios son principalmente fabricantes de automóviles. Las ventas a socios incluyen ventas de repuestos, componentes, vehículos destinados a comercializarse con sus propias marcas y otras prestaciones de tipo desarrollo de ingeniería.

El Grupo aplica la NIIF 15 desde el 1 de enero de 2018 según el método conocido como retrospectivo simplificado: los estados financieros de 2018 se aprueban aplicando los principios de la NIIF 15 mientras que los estados comparativos de 2017 se mantienen con arreglo a las antiguas normas de referencia. Los efectos de las modificaciones se registran en los fondos propios en la fecha de inicio del ejercicio 2018.

En el siguiente cuadro se presentan los efectos netos de impuestos de la aplicación de las disposiciones de la NIIF 15 así como aclaraciones publicadas por la IASB en abril de 2016 sobre los fondos propios del Grupo a 1 de enero de 2018 para el perímetro de las sociedades consolidadas por integración global:

(en millones de euros)	**Fondos propios atribuidos a los accionistas de la sociedad matriz - Reservas**	**Fondos propios atribuidos a las participaciones minoritarias**
IMPACTO DE LA TRANSICIÓN A NIIF 15		
Aprobación de la distribución de los descuentos en forma de reducción de los intereses financieros	(308)	(12)
Impuesto	79	3
Efecto en el balance de apertura a 1 de enero de 2018	**(229)**	**(9)**

Por otro lado, el Grupo modificó la presentación de los descuentos en forma de reducción de los intereses financieros en la información por segmento. Estos gastos se deducían anteriormente del volumen de negocio del segmento de la Financiación de ventas, mientras que a partir de ahora se deducen del volumen de negocio del segmento del Automóvil. De conformidad con las disposiciones de la NIIF 15, el Grupo presenta a continuación el volumen de negocio y el margen de explotación del Grupo en 2018 con arreglo a las disposiciones anteriores de las normas NIC 18 y NIC 11.

(en millones de euros)	**Automóvil sin AVTOVAZ**	**AVTOVAZ**	**Operaciones intra Automóvil**	**Total Automóvil**	**Financiación de ventas**	**Operaciones entre segmentos**	**Total consolidado**
2018							
Ventas de bienes	48.715	3.018	-	51.733	27	-	51.760
Prestaciones de servicios	3.011	22	-	3.033	2.626	-	5.659
Volumen de negocio externo al Grupo	**51.726**	**3.040**	**-**	**54.766**	**2.653**	**-**	**57.419**
Volumen de negocio entre segmentos	(459)	815	(815)	(459)	573	(114)	-
Volumen de negocio del segmento	**51.267**	**3.855**	**(815)**	**54.307**	**3.226**	**(114)**	**57.419**
Margen de explotación	**2.202**	**204**	**-**	**2.406**	**1.204**	**114**	**3.724**

A3 Contabilización de los títulos participativos poseídos por Renault SA

Tras el reexamen de las modalidades de contabilización de los títulos participativos poseídos por Renault SA en el ámbito de la aplicación de la nueva norma NIIF 9, se decidió proceder a un cambio de método contable voluntario. Aunque los textos aplicables según la NIC 39 se han recogido sin cambios en el marco del cambio a la norma NIIF 9, esta última sí que introduce la obligación de extraer, para los instrumentos evaluados al valor razonable por resultado, la parte de variación relativa al riesgo de crédito propio del emisor y de contabilizarla en los fondos propios. Teniendo en cuenta el carácter perpetuo y las características de los títulos participativos, no ha sido posible identificar de forma fiable y coherente en el valor razonable de estos títulos cotizados el simple componente de riesgo de crédito propio.

Las características de remuneración de estos títulos no prohíben su contabilización al coste amortizado. En efecto, la remuneración de los títulos participativos integra una indexación en el volumen de negocio de Renault que se puede analizar o no como un derivado, según el análisis efectuado de dicha indexación como una variable financiera o no; la elección entre estas dos alternativas es una elección de método contable. En la primera aplicación de las normas de referencia NIIF en 2005, se optó por considerar la indexación como un dato financiero y los títulos participativos se contabilizaban al valor razonable por resultado en su integridad sin separar el derivado incorporado.

Se decidió optar, a partir del 1 de enero de 2018, por el segundo método (esto es, el volumen de negocio se considera como una variable no financiera) y contabilizar en consecuencia los títulos al coste amortizado. El coste amortizado se ha obtenido actualizando los cupones de intereses provisionales de los títulos participativos al tipo de interés efectivo de los préstamos. Se consideró que el tipo de remuneración contractual mínimo de los títulos, a saber, el 9 %, era retrospectivamente la mejor estimación del tipo de interés efectivo en la fecha de emisión (1983 y 1984). La indexación se integra a partir de ahora en la estimación del tipo de interés efectivo con una reestimación periódica del coste amortizado según el punto B 5.4.6 de la NIIF 9, que se contabilizará en el resultado financiero.

Este cambio voluntario de método contable se justifica en la medida en que no podemos determinar la parte de la variación de valor razonable correspondiente al riesgo propio del emisor, en que no hemos identificado a ningún otro emisor de este tipo de instrumento que haya realizado la contabilización al valor razonable por el resultado y que no parece posible racionalizar la evolución del valor bursátil de dicho instrumento con la evolución de los subyacentes. Mejorará la legibilidad del resultado financiero y la comparabilidad con los demás emisores de este tipo de instrumento.

Al tratarse de un cambio de método voluntario, el periodo comparativo de 2017 también se modifica, así como el indicador interno de endeudamiento financiero neto del Automóvil (véase 4.2.6.1.A4). El valor contable de estos instrumentos de deuda contabilizado a 31 de diciembre de 2017 se recalculó el 1 de enero de 2017 y se convierte en el estado de la situación financiera en el coste amortizado del instrumento de deuda. Los efectos de este cambio sobre los datos de 2017 se presentan en la nota 2-A5 siguiente.

El valor de los títulos participativos según la cotización en bolsa en la fecha de cierre está disponible en la nota 23-C.

A4 Hiperinflación

Para determinar si un país se encuentra en situación de hiperinflación, el Grupo consulta la lista publicada por la *International Practices Task Force* (IPTF) del «Center for Audit Quality». La IPTF identificó a Argentina en su boletín del 27 de noviembre de 2018 como un país con una tasa de inflación acumulada en tres años superior al 100 %. Dicha tasa acumulada pasó a ser superior al 100 % el 30 de junio de 2018 independientemente del índice de medición empleado. Se considera por tanto que dicho país se encuentra en situación de hiperinflación para la elaboración de las cuentas del ejercicio 2018.

Las cuentas a 31 de diciembre de 2018 de las filiales argentinas del Grupo fueron objeto de una reevaluación por aplicación de índices de aumento de los precios a los activos y pasivos no monetarios, a los flujos de la cuenta de resultados, del resultado global y del cuadro de flujo de efectivo, de forma que los estados financieros se expresan en la unidad de medida vigente en la fecha de cierre. Las cuentas de las filiales argentinas se convirtieron a continuación al tipo de cambio de cierre.

Las ganancias o pérdidas en posiciones monetarias netas derivadas de la indexación de los activos y pasivos no monetarios a 1 de enero de 2018 se registran en las reservas consolidadas por 65 millones de euros y en la variación de conversión por 14 millones de euros. Los determinados para el ejercicio 2018 se clasifican en los otros ingresos y gastos financieros (gastos financieros de -41 millones de euros). Los ajustes de los flujos de resultados no tienen efectos en el resultado neto, ya que se compensan por un efecto de signo inverso en otros ingresos y gastos financieros (ingresos financieros de 10 millones de euros). Los ajustes de los flujos del cuadro de flujo de efectivo (disminución neta del flujo de efectivo de -11 millones de euros) se compensan por efecto de signo inverso en la línea de efectos de las variaciones de cambio y otros en el efectivo.

Los índices aplicados por el Grupo son el índice IPIM (Índice de Precios Internos al por Mayor) para las operaciones realizadas antes del 1 de enero de 2017 y el índice IPC (Índice de Precios al Consumidor Nacional) a partir de dicha fecha, de conformidad con la resolución 539/18 de la FACPCE (Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas).

Argentina era el 9º mercado del Grupo en volumen a finales de diciembre de 2018 (10º en 2017) con un volumen de negocio a finales de diciembre de 2018 de 1.230 millones de euros evaluado tras la indexación y conversión al tipo de cierre en aplicación de la NIC 29 (1.310 millones de euros evaluados en aplicación de un tipo de cambio medio y sin indexación). En junio de 2018 se llevó a cabo una ampliación de capital de 205 millones de USD en nuestra principal filial de dicho país para limitar su exposición a las variaciones de cambio.

Una prueba de depreciación de los activos inmovilizados se efectuó el 31 de diciembre de 2018 sobre los activos industriales a 1 de enero de 2018 y a 31 de diciembre de 2018. Dicha prueba no ha arrojado ninguna depreciación por contabilizar a 1 de enero de 2018. Por el contrario, los activos industriales se depreciaron totalmente el 31 de diciembre de 2018 (consulte la nota 11-B).

A5 Cuentas consolidadas de 2017 ajustadas

El cambio de método de evaluación de los títulos participativos de Renault SA en 2018, que es de aplicación retrospectiva (arriba presentado en la nota 2-A3), llevan a reflejar las cuentas de 2017 publicadas. Los principales efectos en los estados financieros de resumen y en el indicador interno de endeudamiento financiero neto (o posición neta de liquidez) del Automóvil se detallan en los siguientes cuadros.

AJUSTES DE LA CUENTA DE RESULTADOS Y RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2017

(en millones de euros)	**Ejercicio 2017 publicado**	**Cambio de evaluación del título participativo de Renault SA**	**Ejercicio 2017 ajustado**
Volumen de negocio	**58.770**	**-**	**58.770**
Coste de bienes y servicios vendidos	(46.477)	-	(46.477)
Gastos de investigación y desarrollo	(2.590)	-	(2.590)
Gastos generales y comerciales	(5.849)	-	(5.849)
Margen de explotación	**3.854**	**-**	**3.854**
Automóvil sin AVTOVAZ	*2.630*	*-*	*2.630*
AVTOVAZ	*57*	*-*	*57*
Operaciones intra Automóvil	*(2)*	*-*	*(2)*
Financiación de ventas	*1.050*	*-*	*1.050*
Operaciones entre segmentos	*119*	*-*	*119*
Otros ingresos y gastos de explotación	(48)	-	(48)
Resultado de explotación	**3.806**	**-**	**3.806**
Automóvil sin AVTOVAZ	*2.617*	*-*	*2.617*
AVTOVAZ	*23*	*-*	*23*
Operaciones intra Automóvil	*(2)*	*-*	*(2)*
Financiación de ventas	*1.049*	*-*	*1.049*
Operaciones entre segmentos	*119*	*-*	*119*
Resultado financiero	**(504)**	**113**	**(391)**
Automóvil sin AVTOVAZ	*(392)*	*113*	*(279)*
AVTOVAZ	*(112)*	*-*	*(112)*
Operaciones intra Automóvil	*-*	*-*	*-*
Financiación de ventas	*-*	*-*	*-*
Operaciones entre segmentos	*-*	*-*	*-*
Participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas	**2.799**	**-**	**2.799**
Nissan	*2.791*	*-*	*2.791*
Otras empresas asociadas y empresas conjuntas	*8*	*-*	*8*
Resultado antes de impuestos	**6.101**	**113**	**6.214**
Automóvil sin AVTOVAZ	*5.033*	*113*	*5.146*
AVTOVAZ	*(113)*	*-*	*(113)*
Operaciones intra Automóvil	*(2)*	*-*	*(2)*
Financiación de ventas	*1.064*	*-*	*1.064*
Operaciones entre segmentos	*119*	*-*	*119*
Impuestos corrientes y diferidos	**(891)**	**(15)**	**(906)**
Automóvil sin AVTOVAZ	*(528)*	*(15)*	*(543)*
AVTOVAZ	*(2)*	*-*	*(2)*
Operaciones intra Automóvil	*-*	*-*	*-*
Financiación de ventas	*(325)*	*-*	*(325)*
Operaciones entre segmentos	*(36)*	*-*	*(36)*
Resultado neto	**5.210**	**98**	**5.308**
Resultado neto - atribuido a los accionistas de la sociedad matriz	5.114	98	5.212
Resultado neto - atribuido a las participaciones minoritarias	96	-	96
Resultado neto de base por acción *(en euros)*	18,87	0,36	19,23
Resultado neto diluido por acción *(en euros)*	18,68	0,36	19,04
Resultado global	**3.682**	**98**	**3.780**
Bruto	*4.614*	*113*	*4.727*
Efecto impuestos	*(932)*	*(15)*	*(947)*
Resultado global – atribuidos a los accionistas de la sociedad matriz	3.575	98	3.673
Resultado global – atribuidos a las participaciones minoritarias	107	-	107

AJUSTES DE LA SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA Y DE LA POSICIÓN NETA DE LIQUIDEZ DE LOS SEGMENTOS DEL AUTOMÓVIL A 31 DE DICIEMBRE DE 2017

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2017 publicado	Cambio de evaluación del título participativo de Renault SA*	31 de diciembre de 2017 ajustado
ACTIVOS			
Activos no corrientes	**42.434**	**(44)**	**42.390**
Impuestos diferidos activos	971	(44)	927
Otros activos no corrientes	41.463	-	41.463
Activos corrientes	**67.509**	**-**	**67.509**
TOTAL ACTIVOS	**109.943**	**(44)**	**109.899**
FONDOS PROPIOS Y PASIVOS			
Fondos propios	**33.442**	**237**	**33.679**
Fondos propios - atribuidos a los accionistas de la sociedad matriz	33.148	237	33.385
Fondos propios - atribuidos a las participaciones minoritarias	294	-	294
Pasivos no corrientes	**10.258**	**(281)**	**9.977**
Pasivos financieros no corrientes	5.401	(281)	5.120
Otros pasivos no corrientes	4.857	-	4.857
Pasivos corrientes	**66.243**	**-**	**66.243**
TOTAL FONDOS PROPIOS Y PASIVOS	**109.943**	**(44)**	**109.899**
Posición neta de liquidez de los segmentos del Automóvil	**2.928**	**281**	**3.209**

** Relativo al segmento del Automóvil sin AVTOVAZ.*

AJUSTES DE LOS FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS DEL EJERCICIO 2017

(en millones de euros)	Ejercicio 2017 publicado	Cambio de evaluación del título participativo de Renault SA*	Ejercicio 2017 ajustado
Resultado neto	**5.210**	**98**	**5.308**
Anulación de los dividendos percibidos de las participaciones cotizadas no consolidadas	(51)	-	(51)
Anulación de los ingresos y gastos sin incidencia en el efectivo	1.377	(98)	1.279
Dividendos percibidos de las empresas asociadas y empresas conjuntas no cotizadas	3	-	3
Capacidad de autofinanciación antes de intereses e impuestos	**6.539**	**-**	**6.539**

** Relativo al segmento del Automóvil sin AVTOVAZ.*

AJUSTES DEL ANÁLISIS DEL GASTO POR IMPUESTO DEL EJERCICIO 2017 (NOTA 8-B)

(en millones de euros)	Ejercicio 2017 publicado	Cambio de evaluación del título participativo de Renault SA*	Ejercicio 2017 ajustado
Resultado antes de impuestos y participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas	**3.302**	**113**	**3.415**
Tipo impositivo sobre los beneficios, incluida la contribución excepcional, vigente en Francia	34,43 %	34,43 %	34,43 %
Ingresos (gastos) por impuestos teóricos	**(1.137)**	**(39)**	**(1.176)**
Efecto de las diferencias entre los tipos locales y el tipo vigente en Francia	201	-	201
Créditos fiscales	68	-	68
Impuestos de distribución	(84)	-	(84)
Variación de los impuestos diferidos de activos no reconocidos	(72)	15	(57)
Otros impactos	232	9	241
Ingresos (gastos) por impuestos corrientes y diferidos, excepto impuestos pagados sobre un resultado intermedio neto	**(792)**	**(15)**	**(807)**
Impuestos calculados sobre un resultado intermedio neto	(99)	-	(99)
Ingresos (gastos) por impuestos corrientes y diferidos	**(891)**	**(15)**	**(906)**

** Relativo al segmento del Automóvil sin AVTOVAZ.*

B – Estimaciones y consideraciones

Para elaborar sus cuentas, Renault debe realizar estimaciones e hipótesis que afectan al valor contable de determinados elementos del activo y el pasivo, de ingresos y gastos, y de la información facilitada en determinadas notas del anexo. Renault revisa sus estimaciones y apreciaciones periódicamente para tomar en consideración la experiencia anterior y los demás factores considerados pertinentes respecto a las condiciones económicas. En función de la evolución de estas hipótesis o de condiciones diferentes a las ya previstas, los importes que figuren en sus cuentas futuras consolidadas podrían diferir de las estimaciones efectuadas en la aprobación de las cuentas.

De forma recurrente, las principales partidas de las cuentas consolidadas del Grupo dependientes de estimaciones y consideraciones a 31 de diciembre de 2018 son las siguientes:

- la inscripción en el activo de los gastos de investigación y desarrollo y su duración de amortización (notas 2-K y 10-A);
- las pérdidas de valor eventuales en activos inmovilizados (notas 2-M y 11) y los créditos de explotación (notas 16 y 17), y en particular las pérdidas de valor sobre los activos en Argentina, que se encuentra en situación de hiperinflación desde 2018 (notas 2-A4 y 11-B);
- el valor recuperable de los vehículos entregados en alquiler clasificados en inmovilizados intangibles o en las existencias (notas 2-G, 10-B y 14);
- las participaciones en las empresas asociadas, concretamente Nissan (notas 2-M, 12 y 13);
- los créditos de Financiación de ventas (notas 2-G y 15);
- el reconocimiento de activos de impuestos diferidos sobre déficits transferibles (notas 2-I y 8);
- las provisiones, concretamente la provisión por garantía de los vehículos y las baterías (nota 2-G), las provisiones por compromisos de pensiones y asimilados (notas 2-S y 19) y las provisiones por medidas de adaptación de los efectivos (notas 2-T y 6-A), así como las provisiones para riesgos jurídicos y fiscales (nota 20);
- el valor de los haberes en Irán, constituido principalmente de títulos, de un préstamo de accionista y de créditos comerciales (nota 6-D) y, de forma más general, el valor de los activos del Grupo localizados en territorios que presenten riesgos por país.

C – Principios de consolidación

Las cuentas consolidadas integran las cuentas de las sociedades controladas de forma exclusiva por el Grupo (filiales), directa o indirectamente. Las cuentas de las sociedades bajo control conjunto se consolidan mediante la puesta en equivalencia cuando se califican como empresas conjuntas y según el porcentaje de interés propio de cada elemento del balance y la cuenta de resultados cuando se califican como actividades conjuntas.

Las cuentas de las sociedades en las que el Grupo ejerce una influencia considerable (empresas asociadas) se ponen en equivalencia.

Las operaciones significativas entre las sociedades consolidadas, así como los beneficios internos no realizados, se eliminan.

Los títulos de sociedades no significativas controladas de forma exclusiva y excluidas del perímetro de consolidación, aunque cumplan los criterios indicados arriba, se inscriben en otros activos no corrientes.

La consolidación de todas estas sociedades tendría un impacto irrelevante en las cuentas consolidadas al tratarse de estructuras cuyas pérdidas eventuales se tienen en cuenta mediante provisiones. Además, están financiadas por el Grupo y realizan ante el mismo:

- o bien la práctica totalidad de sus compras;
- o bien la práctica totalidad de sus ventas.

Las *puts* (opciones de venta) de participaciones minoritarias se evalúan al valor razonable y se clasifican para los segmentos del Automóvil en otras deudas financieras y para el segmento de Financiación de ventas en otras deudas no corrientes del pasivo de la situación financiera consolidada. La contrapartida de la deuda se registra en los fondos propios.

D – Presentación de las cuentas consolidadas

Bases de evaluación

Los estados financieros consolidados se basan en el método del coste histórico a excepción de determinadas categorías de activos y pasivos de conformidad con las reglas dictadas por las NIIF. Estas categorías se indican en las notas siguientes.

Resultado de explotación y margen de explotación

El resultado de explotación incluye el conjunto de los ingresos y costes relacionados directamente con las actividades del Grupo, ya sean ingresos y gastos recurrentes o derivados de decisiones u operaciones puntuales, como los costes de reestructuración.

El margen de explotación corresponde al resultado de explotación antes de tomar en consideración los demás ingresos y gastos de explotación, que revisten por naturaleza o por excepción un carácter significativo e inusual y pueden perjudicar a la comparabilidad del margen. Los demás ingresos y gastos de explotación incluyen principalmente:

- los costes de reestructuración relativos a interrupciones de la actividad y los costes relativos a las medidas de adaptación de los efectivos;
- el resultado de las cesiones de actividades o participaciones de explotación, totales o parciales, el resultado de las cesiones de participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas, totales o parciales, los demás resultados relativos a las variaciones del perímetro como las tomas de control en el sentido de la NIIF 10 de entidades anteriormente consolidadas por puesta en equivalencia y los costes directos de adquisición de sociedades consolidadas por integración global o según el porcentaje de interés de cada partida del balance y la cuenta de resultados;
- el resultado de cesiones de inmovilizados intangibles y materiales (excepto cesiones de activos entregados en alquiler);
- las pérdidas de valor de los inmovilizados intangibles y materiales y los *goodwills* (excepto los *goodwills* de las empresas asociadas y las empresas conjuntas);
- los ingresos y gastos no usuales por su frecuencia, su naturaleza o su importe, relativos a litigios o pérdidas de valor sobre créditos de explotación.

Consolidación por puesta en equivalencia de las empresas asociadas y empresas conjuntas

La participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas presentada en la cuenta de resultados consolidada del Grupo comprende la participación en el resultado de dichas empresas así como las pérdidas de valor y las reducciones de pérdidas de valor inherentes a dichas empresas (nota 2-M). Las pérdidas de valor registradas se limitan al valor neto contable de la inversión excepto en caso de compromiso adicional.

El resultado de cesión o de pérdida de influencia notable o de control conjunto de empresas asociadas y empresas conjuntas puestas en equivalencia y el resultado relativo a la toma de control con arreglo a la NIIF 10 de empresas ya consolidadas pero no controladas se presentan entre los otros ingresos y gastos de explotación en la cuenta de resultados consolidada del Grupo. Comprende el reciclaje de las variaciones de conversión acumuladas durante el periodo de consolidación por puesta en equivalencia.

Las empresas asociadas y las empresas conjuntas dan lugar a la contabilización de un impuesto diferido pasivo de distribución para todas las diferencias entre el valor contable y el valor fiscal de los títulos (nota 2-I). Dicho impuesto figura en los impuestos corrientes y diferidos en la cuenta de resultados del Grupo.

Los *goodwills* relativos a empresas asociadas y empresas conjuntas se incluyen en el valor de estas participaciones en el activo de la situación financiera consolidada. En caso de pérdida de valor, esta se contabiliza e integra en la cuenta de resultados del Grupo a través de la parte del resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas (nota 2-J).

Los gastos de adquisición de las participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas se incorporan en el coste inicial de adquisición de dichas participaciones.

La participación cruzada entre una entidad integrada y una entidad asociada se neutraliza para la evaluación de la participación en la empresa asociada presentada en el activo de la situación financiera. Así, la participación del 15 % de Nissan en Renault se neutraliza para la evaluación de la Nissan que figura en el activo de la situación financiera consolidada (nota 12).

Los dividendos percibidos de las empresas asociadas y empresas conjuntas no cotizadas se incluyen en el flujo libre de caja operativo de los segmentos del Automóvil, mientras que los percibidos de empresas asociadas et empresas conjuntas cotizadas, en este caso Nissan, se excluyen del flujo libre de caja operativo del Automóvil sin AVTOVAZ.

Información por segmento de explotación

La información por segmento de explotación se elabora basándose en informes internos comunicados al Comité Ejecutivo del Grupo, identificado como la «máxima autoridad en la toma de decisiones de explotación». Esta información se elabora con arreglo a las normas de referencia NIIF aplicables a las cuentas consolidadas. El conjunto de los datos financieros del Grupo se asigna a los segmentos de explotación. La columna «Operaciones entre segmentos» y «Operaciones intra Automóvil» solo incluyen las operaciones entre los segmentos realizadas en condiciones similares a las de mercado. Los dividendos pagados por la Financiación de ventas al Automóvil sin AVTOVAZ se integran en el resultado financiero de esta última.

El indicador de medida del resultado sectorial es el margen de explotación.

A excepción del gasto por impuesto y de la participación en el resultado de las empresas asociadas, los ingresos y gastos derivados de la actividad de Financiación de ventas se contabilizan en ingresos y gastos de explotación. Por otro lado, los efectos de la integración fiscal en Francia se presentan respecto al gasto por impuesto del Automóvil sin AVTOVAZ.

Los activos y las deudas corresponden a cada actividad. Los créditos cedidos por el Automóvil sin AVTOVAZ a las sociedades de Financiación de ventas se contabilizan en los activos de explotación de estas últimas, que garantizan la financiación cuando se les transfiere la parte esencial de los riesgos y ganancias. Estos créditos se componen básicamente de créditos a la red de distribución.

Puesto que los vehículos y las baterías son objeto de compromisos de recompra por el Automóvil sin AVTOVAZ, forman parte de los activos de este último. Cuando estos activos se financian a través de la Financiación de ventas, esta última posee un crédito sobre el Automóvil sin AVTOVAZ.

Activos/pasivos corrientes y no corrientes

Los créditos de la Financiación de ventas, los demás valores mobiliarios, los derivados, los préstamos y los pasivos financieros de la Financiación de ventas (excepto los títulos participativos y préstamos subordinados) se consideran como activos y pasivos corrientes, ya que se utilizan en el ciclo normal de explotación de este segmento.

En lo que respecta al Automóvil, además de los elementos directamente vinculados al ciclo de explotación, los activos y pasivos cuyo vencimiento es inferior a un año se consideran corrientes.

E – Conversión de las cuentas de las sociedades extranjeras

La moneda de presentación del Grupo es el euro.

La moneda funcional de las sociedades extranjeras es por lo general su moneda local. En los casos en los que la mayoría de las operaciones se realice en una moneda distinta de la local, se utiliza la primera.

Las cuentas de las sociedades extranjeras del Grupo se elaboran en su moneda funcional, y sus cuentas se convierten a continuación en la moneda de presentación del Grupo de la forma siguiente:

- las partidas de la situación financiera, salvo los fondos propios que se mantienen al tipo histórico, se convierten al tipo en la fecha de cierre;
- las partidas de la cuenta de resultados se convierten al tipo medio del período;
- la diferencia de conversión forma parte de los demás elementos del resultado global y no afecta por tanto al resultado neto.

Los *goodwills* generados durante la agrupación con una sociedad extranjera se tratan como activos y pasivos de la entidad adquirida. Por consiguiente, se expresan en la moneda funcional de dicha entidad y se convierten a euros al tipo en la fecha de cierre.

En la cesión de una sociedad extranjera, las diferencias de conversión acumuladas sobre sus activos y pasivos se transfieren al resultado neto entre los otros ingresos y gastos de explotación.

Por excepción a los principios anteriores, las cuentas de las entidades cuya economía es hiperinflacionaria se convierten aplicando las disposiciones de la norma NIC 29 «Información financiera en economías hiperinflacionarias». Las partidas no monetarias del balance, las partidas de la cuenta de resultados y del resultado global así como los flujo de efectivo son objeto de una reevaluación en la divisa local. El conjunto de las cuentas se convierte a continuación al tipo de cierre del periodo. Para determinar si un país se encuentra en situación de hiperinflación, el Grupo consulta la lista publicada por la *International Practices Task Force* (IPTF) del *Center for Audit Quality*. Las cuentas de las filiales del Grupo en Argentina se integraron de conformidad con los principios de NIC 29 aplicados desde el 1 de enero de 2018.

F – Conversión de las operaciones en moneda extranjera

Las operaciones expresadas en una moneda diferente de la moneda funcional de la entidad que las realiza se convierten y contabilizan inicialmente en la moneda funcional al tipo vigente en la fecha de tales operaciones.

En la fecha de cierre, los activos y pasivos monetarios expresados en una moneda diferente de la funcional de la entidad se convierten al tipo de cambio vigente en esa misma fecha. Las diferencias de cambio derivadas de estas operaciones se contabilizan en la cuenta de resultados, salvo las diferencias de conversión relativas a los instrumentos financieros designados como cobertura y relativos a una inversión neta en una sociedad extranjera (nota 2-X).

Los impactos constatados en el resultado se contabilizan:

- en el resultado financiero para las diferencias de conversión relativas a las operaciones financieras del Automóvil;
- en el margen de explotación para las demás diferencias de conversión.

Los instrumentos derivados se evalúan y contabilizan de conformidad con las modalidades descritas en la nota 2-X.

G – Volumen de negocio y margen

El volumen de negocio equivale al conjunto de los ingresos derivados de la venta de los productos de automóviles del Grupo, las prestaciones de servicios asociadas a tales ventas y los diferentes productos de Financiación de ventas propuestos por las sociedades del Grupo a sus clientes.

Las disposiciones descritas a continuación se aplican a las cuentas del ejercicio 2018 elaboradas de conformidad con los principios vigentes el 1 de enero de 2018. Las cuentas del ejercicio 2017 se aprobaron con arreglo a las antiguas normas de referencia, cuya descripción se encuentra disponible en la publicación de 2017.

Ventas de bienes y servicios y constatación del margen de explotación

VENTAS Y CONSTATACIÓN DEL MARGEN

Las ventas productos de automóviles se contabilizan en la fecha de transferencia del control. La transferencia del control de los productos de automóviles se produce en el momento en el que estos se ponen a disposición de la red de distribución (entrada o salida del parque según las disposiciones contractuales) si se trata de concesionarios independientes, o en el momento de su entrega al cliente final para las ventas directas. La transferencia del control no se produce cuando el bien es objeto de un contrato de arrendamiento operativo por una sociedad financiera del Grupo o cuando se acuerda un compromiso de recuperación del vehículo con una probabilidad de retorno elevada. En estas operaciones, el volumen de negocio se reconoce por adelantado durante el periodo del arrendamiento y posteriormente en el momento de la transferencia de control del vehículo de ocasión.

La diferencia entre el precio pagado por el cliente y el precio de recompra, asimilable a un producto de alquiler, se distribuye a lo largo del período de puesta a disposición del bien. El coste de producción del bien nuevo, objeto de esta puesta a disposición, se registra en las existencias para los contratos de duración inferior a un año y en los inmovilizados entregados en alquiler para los contratos de duración superior a un año. El valor de reventa provisional se estima teniendo en cuenta especialmente la evolución reciente y conocida del mercado de los bienes de ocasión, pero también sus perspectivas de evolución sobre el plazo de salida de los bienes, que pueden verse afectados por factores externos (situación económica, fiscalidad) o internos (evolución de la gama, evolución de la estrategia de tarifas del fabricante). Desde el momento en el que se prevé una pérdida en la venta del bien de ocasión, dicha pérdida se contabiliza mediante la constatación de una depreciación (en el caso de un bien en las existencias) o una amortización complementaria (en el caso de bien inmovilizado).

PROGRAMAS DE INCENTIVOS PARA LA VENTA

Los programas de incentivos para la venta que dependen de los volúmenes o del precio de los productos vendidos se deducen del volumen de negocio al contabilizar las ventas correspondientes. Su provisión es objeto de estimaciones según el importe más probable.

El Grupo realiza determinadas operaciones promocionales en forma de reducción de intereses sobre los créditos concedidos a los clientes. El coste de estas operaciones se consigna inmediatamente en los gastos en el momento de la venta del vehículo y no de forma escalonada en la duración de la financiación.

GARANTÍA

El Grupo distingue entre las garantías de tipo seguro y las de tipo servicio; las primeras constituyen una provisión mientras que las segundas se traducen desde el punto de vista contable en un volumen de negocio distribuido en la duración de la ampliación de la garantía.

Los costes soportados o previstos relativos a la garantía del fabricante, calificada de garantía de tipo seguro, de los vehículos y las piezas vendidas se consignan en los gastos cuando se registran las ventas. Las provisiones relativas a los costes que faltan por soportar se evalúan basándose en los datos observados por modelo y motorización: nivel de los costes y su distribución en los períodos cubiertos por la garantía del fabricante. En el caso de campañas de retirada relativas a incidentes detectados tras el inicio de la comercialización del vehículo, los costes correspondientes son objeto de provisiones desde que se toma la decisión de lanzar la campaña. Los recursos utilizados de los proveedores se contabilizan reduciendo el gasto de la garantía cuando su recuperación se considera casi segura.

PRESTACIONES DE SERVICIOS ASOCIADAS A LA VENTA DE PRODUCTOS DE AUTOMÓVILES

Renault propone a sus clientes contratos de servicios de tipo ampliación de la garantía y mantenimiento para los que se reconocen los productos y el margen en la duración de la prestación proporcionada.

DEPRECIACIÓN DE LOS CRÉDITOS COMERCIALES

Los créditos comerciales del segmento del Automóvil son objeto de una depreciación basada en una apreciación prospectiva del riesgo de crédito al inicio del crédito y en su aumento a lo largo del tiempo. En caso de riesgo de pérdida acreditado, se registra una depreciación individual del crédito.

Ingresos de Financiación de ventas y consignación del margen de explotación

INGRESOS DE FINANCIACIÓN DE VENTAS

Los ingresos de Financiación de ventas son el resultado de las operaciones de Financiación de ventas de automóviles a los concesionarios o usuarios finales. Estas financiaciones, realizadas por las sociedades de la Financiación de ventas, constituyen créditos y, por consiguiente, se contabilizan en el balance al coste amortizado según el método del tipo de interés efectivo, una vez deducidas las depreciaciones eventualmente contabilizadas. Los ingresos de estos contratos se calculan de manera a generar un tipo de interés constante a lo largo del período. Figuran en el volumen de negocio.

COSTES DE FINANCIACIÓN DE VENTAS

Los costes de Financiación de ventas se consideran gastos de explotación incluidos en el margen de explotación. Incluyen básicamente los intereses soportados por las sociedades de Financiación de ventas a fin de refinanciar sus operaciones de préstamos a clientes, los demás costes e ingresos directamente vinculados a la gestión de esta refinanciación (inversiones temporales, cobertura y gestión del riesgo de tipo o de cambio) y el coste del riesgo de los créditos. Las fuentes de refinanciación estás diversificadas: emisiones de obligaciones públicas y privadas, titulizaciones públicas y privadas adosadas a créditos de automóviles, títulos de crédito negociables, depósitos de clientes particulares y financiaciones ante establecimientos de crédito y asimilados.

COMISIONES PAGADAS A LOS BUSCADORES DE OPORTUNIDADES DE NEGOCIO

Constituyen costes externos de distribución y por consiguiente se incluyen en los saldos pendientes de la financiación, como costes de adquisición de contratos, y se extienden para generar un tipo de interés constante a lo largo de estas financiaciones.

CLASIFICACIÓN ET DEPRECIACIÓN DE CRÉDITOS

El modo de provisión de los saldos financieros se determina por la categoría a la que pertenecen. Los activos sanos, para los que la depreciación se calcula basándose en las pérdidas esperadas a un año, los activos que han sufrido una degradación significativa de su riesgo de crédito desde el inicio, para los que la depreciación se calcula basándose en las pérdidas esperadas a su vencimiento o los activos deficientes, para los que la depreciación se calcula basándose en las pérdidas acreditadas.

El segmento de Financiación de ventas se basa en el dispositivo basilense existente para generar los parámetros necesarios para el cálculo de las probabilidades de créditos no disponibles, los créditos de arrendamiento financiero, los compromisos de financiación irrevocables y las garantías financieras concedidas a los clientes y a la red en los principales países en los que está implantada (Alemania, Brasil, España, Francia, Italia y Reino Unido para las actividades de financiación de los clientes y la red, Corea para la actividad de clientes únicamente). Estos activos representan más del 85 % de los activos financieros. Para los demás activos, se aplica un enfoque estándar basado en una metodología simplificada. Estas hipótesis están fundamentalmente relacionadas con datos observados, por lo que el cálculo de la depreciación para pérdidas esperadas en el segmento de Financiación de ventas incluye también los datos prospectivos de tipo macroeconómico (*forward looking*) con el fin de tener en cuenta la evolución de los indicadores y los elementos sectoriales.

H – Resultado financiero

El coste del endeudamiento financiero neto incluye el coste del endeudamiento financiero bruto menos los ingresos relativos al efectivo, a los equivalentes de efectivo y a los activos financieros del Automóvil. El coste del endeudamiento financiero bruto se compone de los gastos e ingresos generados por el endeudamiento financiero del segmento del Automóvil a lo largo del período, incluidos los efectos de la parte efectiva de las coberturas de tipos de interés asociadas.

Los demás ingresos y gastos financieros integran concretamente el resultado de cambio en los elementos financieros y las coberturas asociadas, el interés neto sobre las provisiones para compromisos de pensiones y los dividendos y pérdidas de valor de sociedades que no están ni controladas ni bajo influencia notable.

I – Impuesto sobre los resultados

El Grupo contabiliza los impuestos diferidos para el conjunto de las diferencias temporales entre los valores fiscales y contables de los activos y pasivos en el balance consolidado. Los impuestos diferidos se calculan aplicando el último tipo impositivo votado en la fecha de cierre aplicable al período de cambio de estas diferencias. Dentro de una misma entidad fiscal (sociedad jurídica, establecimiento o grupo de entidades sujetos al impuesto ante la administración fiscal), los impuestos diferidos de activos y pasivos se presentan de forma compensada, desde el momento en el que esta tiene derecho a compensar sus activos y pasivos de impuestos exigibles. Los activos netos de impuestos diferidos se reconocen en función de su probabilidad de realización futura.

Las empresas asociadas y las empresas conjuntas dan lugar a la contabilización de un impuesto diferido pasivo de distribución para todas las diferencias entre el valor contable y el valor fiscal de los títulos.

Los créditos fiscales cuya utilización está supeditada a la obtención de un beneficio fiscal se contabilizan reduciendo el gasto del impuesto de los resultados. Los créditos fiscales cuya recuperación no está supeditada a la obtención de un beneficio fiscal figuran reduciendo la naturaleza del gasto al que se refieren.

J – *Goodwill*

Las participaciones minoritarias (anteriormente denominadas «participaciones que no otorgan el control») se evalúan, bien al valor razonable (método denominado *goodwill* completo), bien a su parte proporcional en el valor razonable de los activos adquiridos y pasivos asumidos (método denominado *goodwill* parcial). A día de hoy, Renault únicamente ha registrado *goodwills* evaluados según el método del *goodwill* parcial. El Grupo ejerce la opción entre estos dos métodos de evaluación caso por caso.

Los *goodwills* no se amortizan, sino que son objeto de una prueba de depreciación como mínimo una vez al año, desde que existe un índice de pérdida de valor. Tras su contabilización inicial, los *goodwills* se evalúan por tanto a su coste menos el total de las pérdidas de valor eventuales.

Los *goodwills* relativos a empresas asociadas y empresas conjuntas se incluyen en el valor de estas participaciones en el activo de la situación financiera consolidada. En caso de pérdida de valor, esta se contabiliza e integra en la cuenta de resultados del Grupo a través de la parte del resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas.

Las adquisiciones de intereses complementarios minoritarios en sociedades controladas se tratan como operaciones de fondos propios. La diferencia, positiva o negativa, entre el coste de adquisición de los títulos y el valor contable de las participaciones adquiridas minoritarias se contabiliza en los fondos propios.

K – Gastos de investigación y desarrollo

Los gastos de investigación y desarrollo asumidos entre la decisión de entrar en el desarrollo e industrialización de un vehículo o componente nuevos (motores, cajas de cambio, etc.) y el acuerdo de fabricación en serie de dicho vehículo o componente se contabilizan en inmovilizados intangibles. Estos gastos se amortizan linealmente a partir del acuerdo de fabricación a lo largo del período de comercialización previsto de ese vehículo o componente, una duración inicial que no supera siete años. La vida útil se revisa periódicamente y se ajusta posteriormente en caso de modificación significativa respecto a la estimación inicial. Incluye principalmente los costes de prototipos, los costes de estudios externos facturados, los costes de personal asignado al proyecto y la parte de los costes de estructura dedicados de forma exclusiva a la actividad de desarrollo.

Los costes por intereses directamente atribuibles al desarrollo de un proyecto que requiera al menos 12 meses de preparación antes de su puesta en servicio se integran en el valor bruto de estos activos denominados cualificados. El tipo de capitalización de los costes por intereses está limitado de forma que los costes de préstamos capitalizados no superen el importe total de los costes de préstamos soportados durante el ejercicio. Cuando la financiación se realiza con ayuda de un préstamo asignado, el tipo de capitalización es igual al tipo de interés del préstamo.

Los gastos asumidos antes de la decisión formal de entrar en el desarrollo del producto, al igual que los gastos de investigación, se registran en los gastos correspondientes al período en el que se incurren. Los gastos soportados posteriormente al inicio de la producción en serie se tratan como costes de producción.

L - Inmovilizados materiales

El valor bruto de los inmovilizados materiales es igual al coste histórico de adquisición o de producción.

Los gastos de diseño y puesta a punto se incorporan al coste de producción de los inmovilizados.

Los costes relativos a la financiación de los inmovilizados materiales soportados durante el período de fabricación se incorporan asimismo al coste de los inmovilizados con arreglo a un método idéntico al aplicado a los inmovilizados intangibles. Cuando la financiación se realiza con ayuda de un préstamo asignado, el tipo de capitalización es igual al tipo de interés del préstamo.

Las subvenciones de inversión recibidas se contabilizan, en su caso, deduciendo el valor bruto de los inmovilizados a los que se refieren.

Los gastos posteriores sobre inmovilizados se contabilizan en los gastos cuando se soportan, salvo los asumidos para aumentar la productividad o prolongar la vida útil de un bien.

Los bienes de los que dispone el Grupo por contrato de leasing se tratan, en su caso, como inmovilizados financiados a crédito.

Los activos inmovilizados entregados en alquiler corresponden a vehículos y baterías objeto de un contrato de alquiler con una duración superior a un año, por una sociedad financiera del Grupo, con un compromiso de recompra, o a vehículos que hayan sido objeto de una venta con cláusula de recompra (nota 2-G).

Amortizaciones

Las amortizaciones de los segmentos del **Automóvil sin AVTOVAZ** y la **Financiación de ventas** se calculan linealmente sobre las siguientes duraciones de utilización estimadas:

Construcciones [(1)]	15 a 30 años
Herramientas específicas	2 a 7 años
Materiales y otras herramientas (excluidas líneas de prensas)	5 a 15 años
Líneas de prensas	20 a 30 años
Otros inmovilizados materiales [(2)]	4 a 6 años

(1) Las construcciones cuya puesta en servicio sea anterior a 1987 se amortizan en una duración que puede alcanzar 40 años.

(2) A excepción de las baterías alquiladas amortizadas en una duración de 8 a 10 años según los modelos.

Las duraciones de utilización se revisan periódicamente. En este contexto, los activos son objeto de una amortización acelerada cuando la duración de utilización pasa a ser inferior a la duración de utilización prevista inicialmente, particularmente en el caso de decisiones de cese de comercialización de un vehículo o un componente.

Las amortizaciones del **segmento AVTOVAZ** se calculan linealmente sobre las siguientes duraciones de utilización, que pueden ser más prolongadas que las utilizadas por las demás sociedades del Grupo Renault con duraciones máximas de 80 años para las fabricaciones, de 17 años para las herramientas específicas, de 20 años para los materiales y otras herramientas y de 13 años para los demás inmovilizados.

M – Pérdidas de valor

Pérdidas de valor de los elementos del activo inmovilizado (excluidos activos entregados en alquiler)

Se realizan pruebas de depreciación en los activos inmovilizados desde el momento en el que existe un índice de pérdida de valor. Los cambios significativos y desfavorables en los mercados en los que opera la empresa, o los relativos a las condiciones de utilización de los activos, constituyen índices esenciales de pérdida de valor.

Para el Automóvil sin AVTOVAZ, las pruebas de depreciación se realizan en dos niveles:

- respecto a los activos específicos de los vehículos (incluidos componentes)

  Los activos específicos de un vehículo (incluidos componentes) se componen de los gastos de desarrollo capitalizados y de las herramientas. Las pruebas de depreciación se realizan mediante la comparación entre el valor neto contable y el valor recuperable calculado a partir de los flujos de efectivo actualizados relativos al vehículo (incluidos componentes);

- respecto a las demás unidades generadoras de efectivo

  Una unidad generadora de efectivo se define como un subconjunto coherente que genera flujos de efectivo ampliamente independientes. A tal efecto, las demás unidades generadoras de efectivo pueden representar una entidad económica (fábrica o filial) o el segmento Automóvil sin AVTOVAZ en su conjunto. Los activos netos relativos a las unidades generadoras de efectivo abarcan concretamente los *goodwills*, los activos específicos y capacitarios y los elementos del capital circulante necesario.

Para cada uno de estos dos niveles, las pruebas de depreciación se realizan comparando el valor neto contable con el valor recuperable. El valor recuperable se define como el correspondiente al importe más elevado del valor de utilidad o el valor razonable neto de los costes de enajenación o disposición por otra vía.

El valor de utilidad se determina a partir del valor actualizado de los flujos futuros de efectivo estimados procedentes de la utilización de los activos. Los flujos futuros de efectivo proceden del plan de negocio elaborado y validado por la dirección, al que se añade un valor terminal basado en los flujos de efectivo normativos actualizados, tras aplicar una tasa de crecimiento a perpetuidad. Integran igualmente los dividendos pagados por la Financiación de ventas al Automóvil sin AVTOVAZ. Estos dividendos traducen, en forma de efectivo, la contribución de la Financiación de las ventas considerada en los análisis internos de rentabilidad de los proyectos. Las hipótesis subyacentes al plan de negocio integran concretamente la estimación de la evolución de los mercados de los países en los que opera el Grupo y su penetración en estos mercados, la evolución de los precios de venta de los productos y de los precios de los componentes comprados y materias primas. La tasa de actualización antes de impuestos utilizada corresponde al coste medio ponderado del capital determinado por la empresa.

Cuando el valor recuperable es inferior al valor neto contable, esta pérdida de valor se contabiliza disminuyendo los activos en cuestión.

Para la Financiación de ventas, se lleva a cabo una prueba de depreciación como mínimo una vez al año y desde que existe un índice de pérdida de valor, comparando el valor contable de los activos con su valor recuperable, y se define como el más elevado de entre el valor razonable, menos el coste de cesión, y el valor de utilidad. El valor de utilidad se basa en un enfoque de mercado, se determina mediante la actualización de múltiplos para cada uno de los grupos de unidades generadoras de efectivo, formadas por entidades jurídicas o agrupaciones de entidades jurídicas de un mismo país. Se emplea una tasa de actualización única para todas las unidades generadoras de efectivo objeto de la prueba, que se compone del tipo sin riesgo a diez años más la prima de riesgo media del segmento en el que evolucionan estas últimas. El horizonte de los datos provisionales relativos al resultado es de un año.

Para AVTOVAZ, las pruebas también se realizan en dos niveles (activos específicos y conjunto del Grupo). El Grupo AVTOVAZ en su conjunto se considera como una unidad generadora de efectivo y no se realiza ninguna prueba respecto a una fábrica o una entidad económica.

Pérdida de valor de las participaciones en las empresas asociadas y empresas conjuntas

Se realizan pruebas de depreciación sobre el valor de las participaciones en las empresas asociadas y empresas conjuntas desde el momento en el que existe un índice de pérdida de valor. Los cambios significativos y desfavorables en los mercados en los que opera la empresa asociada, o un descenso importante o prolongado del valor bursátil del título constituyen los índices esenciales de pérdida de valor.

Las pruebas de depreciación se realizan de conformidad con las disposiciones de las normas NIC 28 y NIC 36, mediante la comparación entre el valor contable de la participación en la empresa asociada o empresa conjunta y el valor recuperable, que es el más elevado de entre el valor de utilidad y el valor razonable menos los costes de la venta. El valor de utilidad equivale a la parte proporcional del valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados previstos por la empresa asociada o empresa conjunta. Si la empresa asociada o empresa conjunta cotiza en bolsa, el valor razonable corresponde a su valor bursátil.

Cuando el valor recuperable es inferior al valor contable, la pérdida de valor derivada se contabiliza reduciendo el valor de la participación en la empresa asociada o empresa conjunta a la que está vinculado u se integra en la cuenta de resultados del Grupo a través de la parte de resultados de las empresas asociadas y empresas conjuntas.

N – Activos no corrientes o grupo de activos poseídos con vistas a la venta

Se consideran como mantenidos con vistas a la venta los activos no corrientes o grupos de activos que se encuentran disponibles para la venta en su estado actual y cuya venta es muy probable.

Los activos no corrientes o grupos de activos considerados como mantenidos con vistas a la venta se evalúan y contabilizan en el importe más bajo entre su valor neto contable y su valor razonable menos los costes de la venta. Por otro lado, los activos no corrientes clasificados como mantenidos con vistas a la venta (o incluidos en un grupo de activos mantenidos con vistas a la venta) dejan de amortizarse. Se clasifican en una línea específica de la situación financiera consolidada.

O – Existencias

Las existencias se evalúan al coste de producción o al valor neto realizable si es inferior. El coste de producción corresponde al coste de adquisición o de producción. Este último incorpora, basándose en un nivel de actividad normal, los gastos directos e indirectos de producción así como una parte proporcional de los gastos de estructura relativos a la fabricación y el resultado de las coberturas

inherentes en su caso. Con el fin de determinar la parte de los gastos fijos que se deben excluir en caso de subactividad, el nivel de actividad normal se aprecia por lugar.

Las existencias del Automóvil sin AVTOVAZ y la Financiación de ventas se contabilizan con arreglo al método de «primero en entrar, primero en salir». Las existencias de AVTOVAZ se evalúan con arreglo al método del coste medio ponderado.

Cuando el valor neto realizable es inferior al valor del balance, se consigna una depreciación por la diferencia.

P – Cesiones de créditos

Los créditos cedidos a terceros (titulización, deducción) proceden del activo del Grupo cuando la parte esencial de los riesgos y las ventajas que tienen asociados también se transfiere a tales terceros.

La misma regla se aplica entre el Automóvil sin AVTOVAZ y la Financiación de ventas.

Q – Títulos de autocartera

Las acciones de autocartera corresponden a las acciones asignadas a los planes de opciones de compra y suscripción de acciones, así como a los planes de asignación de acciones basadas en resultados y otros acuerdos de pago basados en acciones, atribuidos a los mandos y directivos del Grupo. Las acciones de autocartera adquiridas en el marco del procedimiento de cesión de títulos de Renault por el Estado en 2017 se emplearon para realizar una oferta de accionariado reservada a los empleados y antiguos empleados, con el fin de permitirles participar en los resultados del Grupo Renault (nota 18-C).

Se contabilizan a su coste de adquisición deduciendo los fondos propios del Grupo hasta la fecha de su cesión.

El precio de cesión se contabiliza directamente aumentando los fondos propios del Grupo. Por lo tanto, no se contabiliza ningún beneficio ni pérdida en el resultado neto del ejercicio.

R – Planes de compra y suscripción de acciones/planes de atribución de acciones basadas en resultados y otros acuerdos de pago basados en acciones

Los planes de opciones de compra, opciones de suscripción y asignación de acciones basadas en resultados así como otros pagos basados en acciones se atribuyen por el Grupo y liquidan en acciones de Renault. La fecha de asignación corresponde a aquella en la que se informa a los beneficiarios de la decisión y las modalidades de otorgación de planes de opciones o acciones basadas en los resultados. Para los planes sujetos a condiciones de rendimiento, se toma en consideración una estimación de su alcance para determinar el número de opciones o de acciones atribuidas. Dicha estimación se revisa anualmente en función de la evolución de la probabilidad de cumplimiento de las condiciones de rendimiento. El valor razonable de los servicios recibidos como contraprestación de la atribución de estas opciones o acciones se evalúa, con carácter definitivo, haciendo referencia al valor razonable de tales opciones o acciones en la fecha de su atribución. Para valorar las opciones, el Grupo utiliza un modelo matemático de tipo binomial adaptado; emplea como hipótesis el ejercicio de las opciones repartido linealmente en el período de ejercicio. Los derechos de atribución de acciones basadas en resultados se evalúan basándose en el valor de la acción en la fecha de atribución menos los dividendos previstos durante el período de adquisición y, en su caso, un descuento de intransferibilidad relativo al período de conservación obligatorio de las acciones. La volatilidad del precio de las acciones es una volatilidad implícita en la fecha de atribución. Los dividendos previstos se determinan basándose en el plan de pago de dividendos anunciado en el momento de la valoración de cada plan.

El valor razonable total determinado de esta forma se reconoce de manera lineal a lo largo de todo el período de adquisición de los derechos. Este gasto se consigna en los gastos de personal como contraprestación de un aumento de las reservas consolidadas. Durante el ejercicio de las opciones o derechos de atribución, el importe de efectivo percibido por el Grupo en virtud del precio de ejercicio se contabiliza en el efectivo como contraprestación de las reservas consolidadas.

S – Compromisos de pensiones y otras prestaciones del personal a largo plazo

Para los regímenes de cotizaciones definidas, los pagos del Grupo se consignan en gastos del período al que se vinculan.

Para los regímenes de prestaciones definidas relativas a las prestaciones posteriores al empleo, el valor actual de la obligación se estima utilizando el método de las unidades de crédito previstas. Con arreglo a este método, los derechos a prestaciones se asignan a los períodos de servicio en función de la fórmula de adquisición de los derechos del régimen principalmente de forma lineal en los años de servicio.

Los importes de los pagos futuros correspondientes a las prestaciones concedidas a los asalariados se evalúan basándose en hipótesis de evolución de los salarios, de la edad de jubilación, de mortalidad y de presencia. A continuación se restablecen a su valor actual basándose en los tipos de interés de las obligaciones a largo plazo de los emisores privados de primera categoría y en una duración que corresponde a la duración media estimada del régimen evaluado.

Las diferencias actuariales derivadas de las revisiones de las hipótesis de cálculo y los ajustes relativos a la experiencia se registran en otros elementos del resultado global.

El gasto neto del ejercicio, correspondiente al coste de los servicios prestados más eventualmente el coste de los servicios anteriores, se consigna disminuyendo el margen de explotación. El gasto por intereses sobre el pasivo (activo) neto en virtud de los regímenes de prestaciones definidas se consigna en el resultado financiero.

T – Medidas de reestructuración de los efectivos

El coste estimado de las medidas de reestructuración de los efectivos, consideradas desde el punto de vista contable como una prestación del personal, es objeto de provisión en la duración estimada de actividad residual de los asalariados en cuestión.

El coste estimado de las indemnizaciones por finalización del contrato de trabajo se asume desde el anuncio o el inicio de ejecución de un plan detallado.

U – Activos financieros

Las disposiciones descritas a continuación se aplican a las cuentas del ejercicio 2018 elaboradas de conformidad con los principios vigentes el 1 de enero de 2018. Las cuentas del ejercicio 2017 se aprobaron con arreglo a las antiguas normas de referencia, cuya descripción se encuentra disponible en la publicación de 2017.

El Grupo registra un activo financiero cuando pasa a ser parte en las disposiciones contractuales del presente instrumento.

Los activos financieros incluyen los títulos de sociedades que no están ni controladas ni bajo influencia notable, los valores mobiliarios, los títulos de créditos negociables, los préstamos y los instrumentos derivados de activos relativos a operaciones financieras (nota 2-X).

Dichos instrumentos se presentan como activos no corrientes, salvo los que presentan un vencimiento inferior a 12 meses en la fecha de cierre, que se clasifican como activos corrientes.

Títulos de sociedades que no están ni controladas ni bajo influencia notable

Los títulos de sociedades que no están ni controladas ni bajo influencia notable se califican como instrumentos de deuda evaluados al valor razonable a través del resultado neto. El valor razonable de estos activos financieros se determina prioritariamente por referencia al precio de mercado o, en su defecto, basándose en métodos de valoración no basados en datos de mercado.

Por excepción y por opción irrevocable, los títulos de Daimler se presentan en el valor razonable a través de los otros elementos del resultado global.

Valores mobiliarios y títulos de créditos negociables

Las inversiones en forma de valores mobiliarios y títulos de crédito negociables se realizan en el marco de la gestión de los excedentes de efectivo, pero no cumplen los criterios de cualificación de equivalentes de efectivo. Se trata de instrumentos de deuda evaluados al valor razonable a través de otros elementos del resultado global a excepción de las inversiones de tipo OICVM y FCP que se evalúan al valor razonable a través de la cuenta de resultados.

Las pérdidas de valor se contabilizan en el resultado basándose en el modelo de pérdidas esperadas desde la contabilización inicial del activo financiero para los instrumentos de deuda evaluados al valor razonable a través de otros elementos del resultado global.

Préstamos

Esta partida incluye básicamente los préstamos realizados en el marco de inversiones de efectivo y los préstamos realizados a las empresas asociadas.

Los préstamos se evalúan con arreglo al método del coste amortizado. Las pérdidas de valor se contabilizan en el resultado sobre el base del modelo de las pérdidas esperadas desde la contabilización inicial del activo financiero y cuando existe una indicación objetiva de depreciación debido a un evento producido tras la contabilización inicial del activo.

V – Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo incluye la caja, las cuentas corrientes bancarias y los demás depósitos a la vista, excepto los descubiertos bancarios que figuran en los pasivos financieros. Estos instrumentos se evalúan al coste amortizado excepto para las inversiones en los fondos monetarios (FCP y OICVM) que se evalúan al valor razonable por resultado.

Los equivalentes de efectivo se componen de inversiones mantenidas para hacer frente a los compromisos de efectivo a corto plazo. Para que un instrumento se considere como un equivalente de efectivo, debe ser líquido, fácilmente convertible en un importe conocido de efectivo y estar sujeto a un riesgo poco significativo de cambio de valor.

Las cuentas bancarias objeto de restricciones relativas a normativas propias de determinados sectores de actividad (como el sector bancario) o a la mejora de la calidad crediticia de los créditos titulizados se incluyen en la partida «Efectivo y equivalentes de efectivo».

W – pasivos financieros del Automóvil y deudas de Financiación de ventas

El Grupo registra un pasivo financiero (para el Automóvil) o una deuda de Financiación de ventas cuando pasa a ser parte en las disposiciones contractuales de dicho instrumento.

Los pasivos financieros y las deudas de Financiación de ventas incluyen los títulos participativos, las obligaciones, otras deudas representadas por un título, los préstamos con establecimientos de crédito, otras deudas con intereses atribuibles y los instrumentos derivados del pasivo relativos a operaciones financieras (nota 2-X).

Títulos participativos

Los títulos participativos son títulos de deudas subordinadas cotizados y remunerados con arreglo a una cláusula de remuneración variable indexada en el volumen de negocio.

Los títulos participativos se evalúan al coste amortizado, que se obtiene actualizando los cupones de intereses provisionales de los títulos participativos al tipo de interés efectivo de los préstamos. Se consideró que el tipo de remuneración contractual mínimo de los títulos, a saber, el 9 %, era la mejor estimación del tipo de interés efectivo en la fecha de emisión (1983 y 1984). La indexación se integra a partir de ahora en la estimación del tipo de interés efectivo con una reestimación periódica del coste amortizado contabilizada en el resultado financiero.

Obligaciones, otras deudas representadas por un título, préstamos con establecimientos de crédito y otras deudas con intereses atribuibles

Sin contar las modalidades específicas relativas a la contabilidad de cobertura (nota 2-X), los pasivos financieros se evalúan generalmente a su coste amortizado con arreglo al método del tipo de interés efectivo. Los gastos financieros así calculados toman en consideración los gastos de emisión y las primas de emisión o de reembolso así como el efecto de las renegociaciones de deudas si las condiciones de la nueva deuda no son sustancialmente diferentes.

X – Derivados y contabilidad de cobertura

Evaluación y presentación

Los derivados se evalúan a su valor razonable en el momento de su contabilización inicial. A continuación, en cada cierre, el valor razonable de los derivados se vuelve a estimar.

- El valor razonable de los futuros en divisas y los *swaps* de divisas se determina mediante actualización de los flujos financieros utilizando los tipos (cambio e interés) del mercado en la fecha de cierre.
- El valor razonable de los derivados de tipos representa lo que el Grupo percibiría (o pagaría) para liquidar en la fecha de cierre los contratos en curso, tomando en consideración las plusvalías o minusvalías latentes determinadas a partir de las condiciones de los tipos de interés de mercado y la calidad de la contraprestación de cada contrato en la fecha de cierre. El valor razonable de estos derivados de tipos incluye los intereses devengados.
- El valor razonable de los derivados de materias primas se estima a partir de las condiciones del mercado.

Los derivados del Automóvil se presentan en la situación financiera como no corrientes o corrientes en función de si su vencimiento se sitúa a más o a menos de 12 meses. Los derivados de la Financiación de las ventas se presentan en la situación financiera como corrientes.

Contabilización de las operaciones de cobertura

Cuando los derivados reúnen las condiciones de una relación de cobertura, su tratamiento varía en función de si están calificados:

- como cobertura de valor razonable;
- como cobertura de flujos de efectivo;
- como cobertura de una inversión neta realizada en el extranjero.

El Grupo identifica el instrumento de cobertura y el elemento cubierto desde el establecimiento de la cobertura y documenta esta relación de cobertura identificando la estrategia de cobertura, el riesgo cubierto y el método de evaluación de la eficacia de la relación de cobertura. A continuación, esta documentación se actualiza, lo que permite demostrar la eficacia de la cobertura designada.

La contabilidad de cobertura se traduce por métodos específicos de evaluación y contabilización según la categoría de cobertura en cuestión:

- cobertura del valor razonable: el elemento cubierto se reevalúa con arreglo al riesgo cubierto y el instrumento de cobertura se evalúa y contabiliza por su valor razonable. En la medida en que las variaciones de estos dos elementos se registran simultáneamente en la cuenta de resultados, únicamente afecta a este último la ineficacia de la cobertura. Se contabiliza en el mismo epígrafe de la cuenta de resultados que las variaciones de valor razonable del instrumento cubierto y del instrumento de cobertura;
- cobertura de flujos de efectivo: el elemento cubierto no es objeto de ninguna revalorización y únicamente se reevalúa a su valor razonable el instrumento de cobertura. Como contraprestación de esta reevaluación, la parte eficaz de la variación de valor razonable atribuible al riesgo cubierto se contabiliza neta de impuestos en otros elementos del resultado global, mientras que la parte ineficaz se contabiliza en el resultado neto. Los importes acumulados en fondos propios se reciclan en la cuenta de resultados cuando el elemento cubierto afecta a esta última;
- cobertura de inversión neta realizada en el extranjero: el instrumento de cobertura se reevalúa al valor razonable. Como contraprestación de esta reevaluación, la parte eficaz de la variación de valor razonable atribuible al riesgo de cambio cubierto se contabiliza neta de impuestos en otros elementos del resultado global, mientras que la parte ineficaz se contabiliza en el resultado neto. Los importes acumulados en fondos propios se consignan en la cuenta de resultados en la fecha de liquidación o de cesión de la inversión. El componente de tipo de préstamos en yenes utilizado para la cobertura de la inversión en Nissan se asimila a la parte ineficaz y por consiguiente se registra directamente en el resultado financiero.

Contabilización de los derivados no clasificados como cobertura

Cuando los derivados no se clasifican como cobertura, las variaciones de valor razonable se consignan inmediatamente en el resultado financiero, excepto los derivados iniciados únicamente por motivos vinculados estrechamente a la explotación. En este último caso, las variaciones de valor razonable se contabilizan en el margen de explotación.

NOTA 3
EVOLUCIÓN DEL PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

	Automóvil sin AVTOVAZ	AVTOVAZ	Financiación de ventas	Total
Número de sociedades consolidadas a 31 de diciembre de 2017	**(115)**	**65**	**39**	**219**
Entradas de perímetro (adquisiciones, creaciones…)	5	-	1	6
Salidas de perímetro (cesiones, fusiones, liquidaciones…)	2	11	-	13
Número de sociedades consolidadas a 31 de diciembre de 2018	**118**	**54**	**40**	**212**

A – Principales evoluciones del perímetro en 2018

Las siguientes sociedades entraron en el perímetro de consolidación en 2018:

Automóvil sin AVTOVAZ

- Alliance Ventures b.v. es un fondo de inversión creado y poseído por Renault-Nissan-Mitsubishi, por respectivamente el 40 %, 40 % y 20 % y cuyo objetivo es financiar empresas emergentes que evolucionan en el ámbito de las nuevas tecnologías. El capital suscrito inicialmente en el 1er semestre de 2018 ascendía a 50 millones de dólares. Se financió hasta 20 millones de dólares por Renault. En el transcurso del 2º semestre de 2018 se produjeron ampliaciones de capital suscritas por Renault por importe de 40 millones de dólares. Con arreglo a la NIIF 11, esta entidad se analiza como una empresa conjunta y por lo tanto se consolida por puesta en equivalencia. Las participaciones poseídas por esta entidad se evalúan al valor razonable a través del resultado neto en la medida en que se trata de participaciones minoritarias sin influencia notable de Alliance Ventures b.v.
- El Grupo Renault anunció el 15 de diciembre de 2017 la recompra de una empresa conjunta denominada Renault Brilliance Jinbei Automotive Company para la fabricación y venta de vehículos utilitarios en China bajo las marcas Jinbei, Renault y Huasong. Renault posee el 49 % de esta empresa conjunta que se consolida por puesta en equivalencia desde el 1 de enero de 2018. Los títulos fueron adquiridos por 2 yuanes en diciembre de 2017. La determinación de los valores razonables de los activos adquiridos y los pasivos asumidos de la entidad Renault Brilliance Jinbei terminó durante el 2º semestre de 2018. Llevó a ajustar los pasivos netos

adquiridos en -107 millones de euros. Los ajustes son relativos a los inmovilizados intangibles y materiales por valor de -34 y -64 millones de euros, las existencias por -1 millón de euros y pasivos de explotación por -8 millones de euros. A 31 de diciembre de 2018, el *goodwill* definitivo era de 111 millones de euros. En 2018, Renault suscribió capital de la empresa conjunta por 94 millones de euros.

- eGT New Energy Automotive Co., Ltd. es una empresa conjunta creada en 2017 que tiene por objeto el desarrollo y la producción de vehículos eléctricos en China en colaboración con Nissan y el grupo Dongfeng. Esta entidad jurídica está participada directamente por Dongfeng, Nissan y Renault por respectivamente un 50 %, 25 % y 25 %. A finales de diciembre de 2018, el importe de la inversión de Renault en eGT New Energy Automotive Co., Ltd. ascendía a 4 millones de euros. La sociedad se consolida por puesta en equivalencia desde el 1 de enero de 2018.

- Durante el 1er semestre de 2018, Renault s.a.s. creó la sociedad Alliance Media Ventures s.a.s. de la que posee el 100 % del capital, que asciende a 12 millones de euros. Este holding adquirió el 22 de marzo de 2018 una participación del 40,26 % en la sociedad Les Éditions Croque Futur por valor de 11 millones de euros. Esta sociedad evoluciona en el sector de la prensa escrita y posee concretamente los títulos de prensa *Challenges*, *Historia*, *Sciences et Avenir*, *Histoire* y *La Recherche*. La sociedad Alliance Media Ventures s.a.s. se consolida por integración global. La sociedad Les Éditions Croque Futur, sobre la que el Grupo Renault ejerce una influencia notable, se consolida desde finales de marzo de 2018 por puesta en equivalencia. La determinación de los valores razonables de los activos adquiridos y los pasivos asumidos de la entidad Les Éditions Croque Futur está en curso a 31 de diciembre de 2018 y terminará a más tardar el 1er semestre de 2019. A 31 de diciembre de 2018, el *goodwill* provisional calculado era de 12 millones de euros.

Financiación de ventas

- RCI Servicios Colombia S.A es una sociedad creada por la Financiación de ventas participada en un 100 %. Su actividad consiste en percibir comisiones sobre los créditos aportados a un socio comercial. El Grupo ejerce un control exclusivo sobre esta entidad que se consolida por integración global.

B – Grupo AVTOVAZ

El grupo AVTOVAZ es el primer fabricante de automóviles de Rusia. Comercializa vehículos bajo la marca Lada y produce asimismo vehículos para Renault y Nissan.

La empresa conjunta Alliance Rostec Auto b.v. y el grupo AVTOVAZ formado por la sociedad matriz PAO AVTOVAZ y sus filiales, anteriormente contabilizadas por puesta en equivalencia, se han consolidado por integración global desde la ampliación de capital de Alliance Rostec Auto b.v. suscrita por Renault s.a.s. a finales de diciembre de 2016 y que siguió a la ampliación de capital de AVTOVAZ suscrita por Alliance Rostec Auto b.v. La toma de control con arreglo a NIIF 10 se produjo el 28 de diciembre de 2016. El impacto de estas entidades sobre el resultado y las variaciones de efectivo entre el 28 de diciembre de 2016 y el 31 de diciembre de 2016 se consideraron no significativos; la consolidación por integración global se realizó a partir del 31 de diciembre de 2016.

La ampliación de capital en efectivo de Alliance Rostec Auto b.v. suscrita por Renault s.a.s. el 28 de diciembre de 2016 ascendió a 14.850 millones de rublos (236 millones de euros en la fecha de la ampliación de capital). Esta ampliación de capital siguió a una ampliación de capital en efectivo de AVTOVAZ de 26.140 millones de rublos, de los cuales 14.850 millones de rublos (231 millones de euros a 31 de diciembre de 2016) suscritos por Alliance Rostec Auto b.v.

Por otro lado, Alliance Rostec Auto b.v. suscribió un instrumento financiero por valor de 180 millones de euros que sustancialmente generaba intereses económicos en AVTOVAZ aunque Alliance Rostec Auto b.v. no posea jurídicamente ningún título de AVTOVAZ en virtud de dicho instrumento financiero. Alliance Rostec Auto b.v contrató un préstamo con Renault para financiar esta operación. Tras estas ampliaciones de capital, Renault poseía a 31 de diciembre de 2016 el 73,30 % de Alliance Rostec Auto b.v. (el 57,30 % de los derechos de voto), que poseía el 64,60 % de AVTOVAZ, es decir, un porcentaje de posesión indirecta jurídica de AVTOVAZ del 47,35 %. Incluyendo el instrumento financiero poseído por Alliance Rostec Auto b.v., el 88,69 % del capital de AVTOVAZ estaba poseído por Alliance Rostec Auto b.v., esto es, un porcentaje de posesión indirecta en sustancia de AVTOVAZ del 65,01 % a 31 de diciembre de 2016.

Evolución de la participación de Renault en AVTOVAZ posteriormente a la toma de control

DURANTE EL EJERCICIO 2017

La participación de Renault en AVTOVAZ evolucionó en 2017 por la adquisición por Renault de los títulos de Alliance Rostec Auto b.v. anteriormente poseídos por Nissan producida en septiembre de 2017 y de una opción de venta suscrita con un tercero sobre acciones de AVTOVAZ. El impacto de la variación de la participación se contabilizó directamente en fondos propios parte de los accionistas de la sociedad matriz y parte de las participaciones minoritarias por unos importes respectivos de -139 millones de euros y de 87 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2017 Renault poseía el 82,45 % de Alliance Rostec Auto b.v., que poseía el 64,60 % de AVTOVAZ, es decir, un porcentaje de posesión indirecta jurídica de AVTOVAZ del 53,26 %. Incluyendo el instrumento financiero poseído por Alliance Rostec Auto b.v. y la opción de venta suscrita sobre títulos de AVTOVAZ en 2017, el 89,42 % del capital de AVTOVAZ está en posesión de Alliance Rostec Auto b.v., esto es, un porcentaje de posesión indirecta en sustancia de AVTOVAZ del 73,73 % a 31 de diciembre de 2017.

DURANTE EL EJERCICIO 2018

La participación de Renault en AVTOVAZ evolucionó en 2018 por las siguientes operaciones:

- una ampliación de capital de AVTOVAZ por valor de 61.400 millones de rublos reservada a Alliance Rostec Auto b.v. y una ampliación de capital de Alliance Rostec Auto b.v. por valor de 61.400 millones de rublos suscrita por Renault y el socio ruso Russian Technologies por valor de 30.700 millones de rublos cada una;
- las aportaciones 61.400 millones de rublos a Alliance Rostec Auto b.v. se liberaron por compensación de créditos de explotación y préstamos de Renault respecto a AVTOVAZ por 30.700 millones de rublos y 30.700 millones de rublos de valor nominal de préstamos a AVTOVAZ sin intereses con vencimiento en 2032 del socio ruso. Los valores de las aportaciones de estos créditos y préstamos de los dos accionistas de Alliance Rostec Auto b.v. corresponden a los valores contables utilizados en las cuentas de AVTOVAZ en el marco de la consolidación de los activos netos de dicha sociedad en el momento de su toma de control. Las aportaciones de 61.400 millones de rublos de Alliance Rostec Auto b.v. a AVTOVAZ se liberaron por compensación de los créditos y préstamos respecto a AVTOVAZ aportados previamente por Renault s.a.s. y Russian Technologies como se indica arriba;
- tras estas ampliaciones de capital, al poseer Alliance Rostec Auto b.v. más del 75 % de AVTOVAZ, se realizó una oferta pública de adquisición obligatoria ante el Banco Central de la Federación de Rusia a finales del 1er semestre de 2018 que se inició a principios de julio de 2018. Dicha oferta se cerró en septiembre de 2018. Se consideró para las cuentas consolidadas a 30 de junio de 2018 que Alliance Rostec Auto b.v. podría recomprar la integridad de las minoritarias restantes a través de una ampliación de capital dedicada suscrita por Renault s.a.s.; a tal efecto, se contabilizó una deuda financiera por importe de 7.400 millones de rublos (101 millones de euros el 30 de junio de 2018) en las cuentas a 30 de junio de 2018 y el 100 % de los títulos de AVTOVAZ se habían considerado pertenecientes a Alliance Rostec Auto b.v. en dicha fecha. También se tuvo en cuenta la ampliación de capital de Alliance Rostec Auto b.v. por conversión de los anticipos capitalizables existentes y futuros de Renault s.a.s. para la financiación de la oferta pública de adquisición, que debía seguir al cierre de esta última;
- la oferta pública de adquisición obligatoria lanzada a finales de junio de 2018 se cerró el 25 de septiembre de 2018. Tras esta operación, al poseer Alliance Rostec Auto b.v. más del 95 % de AVTOVAZ (96,64 %), se inició una operación de retirada obligatoria el

28 de septiembre de 2018 al precio de 12,40 rublos rusos para las acciones ordinarias y de 12,20 rublos rusos para las acciones preferentes, de conformidad con la normativa rusa aplicable. Esta operación de retirada obligatoria se cerró en diciembre de 2018 y Alliance Rostec Auto b.v. posee desde entonces el 100 % de AVTOVAZ. La retirada de AVTOVAZ de la cotización en la Bolsa de Moscú se realizará en 2019;

- los préstamos de accionistas efectuados por Renault s.a.s. a Alliance Rostec Auto b.v. para financiar las operaciones de la oferta pública de adquisición obligatoria y la retirada obligatoria se capitalizarán parcialmente en 2019 por un importe de 7.425 millones de rublos rusos. Estas operaciones iniciadas en 2018 se contabilizaron a 31 de diciembre de 2018.

Tras las operaciones antes descritas, Renault poseía a 31 de diciembre de 2018 el 61,09 % de Alliance Rostec Auto b.v. que poseía el 100 % de AVTOVAZ. En las cuentas consolidadas, el porcentaje de participación de Renault en Alliance Rostec Auto b.v. era del 67,61 % a 31 de diciembre de 2018 por el hecho de tener en cuenta la ampliación de capital que debía producirse a principios de 2019 de conformidad con las resoluciones de los accionistas de 28 de noviembre de 2018 firmadas por Renault s.a.s. El impacto de estas operaciones y la variación de la participación de Renault s.a.s en Alliance Rostec Auto b.v. y de Alliance Rostec Auto b.v. en AVTOVAZ se contabilizó directamente en los fondos propios parte de los accionistas de la sociedad matriz y parte de las participaciones minoritarias por unos importes respectivos de 72 millones de euros y de 245 millones de euros.

El importe de la participación minoritaria ascendió a 52 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (-236 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

4.2.6.3 Cuenta de resultados y resultado global

NOTA 4
VOLUMEN DE NEGOCIO

A – Desglose del volumen de negocio

(en millones de euros)	2018	2018 sin presentación separada del volumen de negocio obtenido con los socios [1]	2017
Ventas de bienes del Automóvil incluida AVTOVAZ	**44.226**	**51.733**	**53.978**
Ventas a los socios del Automóvil incluida AVTOVAZ	**8.046**		
Ingresos de alquiler de activos [2]	578	578	504
Otras prestaciones de servicios	1.361	1.900	1.775
Prestaciones de servicios del Automóvil incluida AVTOVAZ	**1.939**	**2.478**	**2.279**
Ventas de bienes de la Financiación de ventas	**27**	**27**	**29**
Ingresos de alquiler de activos [2]	119	119	116
Ingresos de intereses por operaciones de Financiación de ventas	2.100	2.100	1.478
Otras prestaciones de servicios [3]	962	962	890
Prestaciones de servicios de la Financiación de ventas	**3.181**	**3.181**	**2.484**
TOTAL VOLUMEN DE NEGOCIO	**57.419**	**57.419**	**58.770**

(1) El Grupo presenta el importe del volumen de negocio obtenido con los socios desde 2018. El concepto de «ventas a los socios» se define en la nota 2-A2. Los principales socios de los sectores del Automóvil son Nissan y Daimler. De conformidad con las disposiciones de la NIIF 15, el Grupo presenta el volumen de negocio de 2018 del Grupo con arreglo a las disposiciones de presentación de la norma NIC 18, es decir, sin aislar el volumen de negocio obtenido con los socios.

(2) Se trata de ingresos de alquiler registrados por el Grupo en el marco de los contratos de venta de vehículos con compromiso de recompra o de alquiler simple de activos inmovilizados.

(3) Se trata principalmente de ingresos por prestaciones de seguros, mantenimiento y vehículos de sustitución asociados o no a un contrato de financiación.

B – Volumen de negocio de 2017 con el perímetro y los métodos de 2018

(en millones de euros)	Automóvil sin AVTOVAZ	AVTOVAZ	Financiación de ventas	Total
Volumen de negocio 2017	**53.530**	**2.727**	**2.513**	**58.770**
Cambios de perímetro	-	(1)	1	-
Ajustes realizados tras la aplicación de la norma NIIF 15*	(516)	-	516	-
Volumen de negocio de 2017 con el perímetro y los métodos de 2018	**53.014**	**2.726**	**3.030**	**58.770**
Volumen de negocio 2018	**51.171**	**3.040**	**3.208**	**57.419**

* *El Grupo modificó la presentación de los descuentos en forma de reducción de los intereses financieros en la información por segmento. Estos gastos se deducían anteriormente del volumen de negocio del segmento de la Financiación de ventas, mientras que a partir de ahora se deducen del*

volumen de negocio del segmento del Automóvil (nota 2-A2).

NOTA 5
MARGEN DE EXPLOTACIÓN: ANÁLISIS DE LOS INGRESOS Y GASTOS POR NATURALEZA

A – Gastos de personal

Los gastos de personal ascienden a 6.703 millones de euros en 2018 (6.502 millones de euros en 2017).

La cantidad media de empleados durante el ejercicio en las empresas consolidadas se presenta en la sección 2.4 – Capital humano del Documento de referencia de 2018.

La información detallada de los gastos en virtud de los compromisos de pensiones y otras prestaciones a largo plazo se presenta en la nota 19.

El ingreso registrado como el Crédito fiscal para la competitividad y el empleo (CICE) francés ascendió a 53 millones de euros en 2018 y a 61 millones de euros en 2017. Se desglosa por destino en las diferentes partidas de la cuenta de resultados.

Los pagos basados en acciones hacen referencia a planes de opciones de compra de acciones, de atribución de acciones basadas en resultados y de otros acuerdos de pago basados en acciones aprobados para el personal. Representan un gasto de personal de 97 millones de euros en 2018 (77 millones de euros en 2017). Este gasto incluye los costes relativos al plan *Share the Future* por un importe total de 8 millones de euros.

Los elementos de valoración de los planes se explican en la nota 18-H.

Por otro lado, los gastos de personal integran en 2018 una prima excepcional de 20 millones de euros que se atribuye a los empleados y trabajadores temporales en Francia cuya remuneración anual bruta en 2018 sea inferior a tres veces el valor del salario mínimo interprofesional de crecimiento (SMIC) anual, de conformidad con las disposiciones de la ley de 24 de diciembre de 2018. Se pagará en el primer trimestre de 2019.

B – Gastos de alquiler

Los alquileres representaron un gasto de 228 millones de euros en 2018 (252 millones de euros en 2017).

C – Ganancias y pérdidas de conversión

Las diferencias de cambio registradas en el margen de explotación representaron un gasto de 72 millones de euros en 2018, principalmente relativo a la evolución del peso argentino, el real brasileño y la libra turca (en 2017, gasto de 113 millones de euros, relativo a la evolución del peso argentino, el rublo ruso y la libra turca).

NOTA 6 OTROS INGRESOS Y GASTOS DE EXPLOTACIÓN

(en millones de euros)	**2018**	**2017***
Coste de las reestructuraciones y medidas de adaptación de los efectivos	(306)	(56)
Resultado de la cesión de actividades o participaciones de explotación, totales o parciales, y otros resultados vinculados a las variaciones de perímetro	3	-
Resultado de cesiones de inmovilizados intangibles o materiales (excepto cesiones de activos entregados en alquiler)	65	96
Pérdidas de valor de los inmovilizados intangibles y materiales y los *goodwills* (excepto los *goodwills* de las empresas asociadas y las empresas conjuntas)	(276)	(52)
Pérdidas de valor relativas a las operaciones en Irán	(47)	4
Otros ingresos y gastos de explotación inusuales	(64)	(40)
TOTAL	**(625)**	**(48)**

* *De los cuales el Grupo AVTOVAZ: (33) millones de euros de costes de reestructuración y de medidas de adaptación de los efectivos y 2 millones de euros de resultado de cesión de inmovilizados intangibles o materiales para el ejercicio 2017.*

A – Coste de las reestructuraciones y medidas de adaptación de los efectivos

Los costes de reestructuración y medidas de adaptación de los efectivos hacen principalmente referencia a las regiones de las Américas, Eurasia y Europa en 2017 y a la región Europa en 2018.

Los costes de 2018 incluyen en particular 239 millones de euros en virtud de las revisiones de hipótesis de la provisión anterior en función de los datos reales a finales de 2018 y de un nuevo dispositivo de dispensa de actividad por cese previsto por el contrato de 16 de abril de 2018 que sustituye al previsto en el acuerdo inicial «Renault France CAP 2020 – Contrato de actividad para un rendimiento sostenible de Renault en Francia» firmado el 13 de enero de 2017.

Dicho contrato amplía el ámbito de los beneficiarios. El nuevo dispositivo, que inicialmente estaba limitado a los empleados que pudieran acreditar 15 años de trabajo por turnos dentro o fuera del Grupo Renault, está abierto a los empleados que tengan 5 años de antigüedad en el Grupo y a los que les queden 3 años como máximo para la edad de jubilación con pensión máxima del régimen general o de los regímenes complementarios en la fecha de entrada en el dispositivo. Los gastos registrados en 2018 cubren, para la población estimada incluida o que se incluiría en el dispositivo entre el 1 de enero de 2017 y el 1 de febrero de 2020, el coste total para los empleados que ya disfruten de todos sus derechos a 31 de diciembre de 2018 y una parte proporcional del coste para aquellos que podrán optar antes del final del dispositivo.

La provisión contabilizada tiene en cuenta concretamente una hipótesis de adhesión a dicho régimen que puede afectar significativamente al importe de la provisión si las adhesiones reales en 2019 variaran significativamente de la hipótesis considerada, que es coherente respecto a las adhesiones reales observadas a 31 de diciembre de 2018.

B – Pérdidas de valor de los inmovilizados intangibles y materiales y los *goodwills* (excepto los *goodwills* de las empresas asociadas y las empresas conjuntas)

A finales de diciembre de 2018, se registraron pérdidas de valor por un importe neto de -276 millones de euros (-52 millones de euros en 2017) que se desglosan en -314 millones de euros de pérdidas de valores nuevos y 38 millones de euros de recuperación de pérdidas de valor. Afectan a los activos intangibles para una dotación neta de -42 millones de euros y de los activos materiales para una dotación neta de -234 millones de euros (notas 10 y 11). Respecto a las nuevas depreciaciones, se derivan principalmente de las pruebas de depreciación relativas a los activos industriales en Argentina y a vehículos térmicos (incluidos componentes) (notas 10 y 11). Las recuperaciones de pérdidas de valor se refieren al vehículo eléctrico.

C – Pérdidas de valor relativas a las operaciones en Irán

El Grupo tomó nota del anuncio por parte del Presidente de los Estados Unidos el 8 de mayo de 2018 de la retirada americana del JCPOA (*Joint Comprehensive Plan of Action*) firmado en el marco de los acuerdos de Viena y del restablecimiento a partir del 6 de agosto de 2018 de las sanciones relativas al segmento del Automóvil respecto a Irán, tal y como existían antes de firmar el JCPOA. Las actividades del Grupo en Irán se detuvieron y se contabilizó un importe de 47 millones de euros en otros gastos de explotación en virtud de dicho cese de la actividad.

Por consiguiente, las operaciones con Irán están en disminución en 2018 con respecto a 2017 con ventas de CKD de 319 millones de euros en 2018 (743 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). Las ventas solo se contabilizan basándose en el efectivo percibido y los pagos relativos a créditos anteriores a mediados de 2013 totalmente provisionados siguen siendo muy limitados, como muestra el importe de recuperación de las depreciaciones (ninguna recuperación en 2018 y 4 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

La exposición del Grupo a los riesgos en Irán se ha depreciado totalmente desde 2013. Se compone de títulos, de un préstamo de accionista y de créditos comerciales. Ha evolucionado poco a lo largo del año 2018. Su importe bruto en el activo asciende a 782 millones de euros, de los cuales 677 millones de euros de créditos a clientes a 31 de diciembre de 2018 (784 millones de euros y 680 millones de euros respectivamente a 31 de diciembre de 2017).

D – Otros ingresos y gastos de explotación inusuales

En 2018, las pruebas de depreciación relativas a vehículos llevaron a pasar a los gastos de explotación inusuales pagos de anticipos o por realizar a socios o proveedores en virtud de dichos vehículos por valor de -71 millones de euros. En 2017, los otros ingresos y gastos de explotación inusuales comprendían principalmente el coste de desocupación de locales arrendados en Corea, evaluado hasta el término de los arrendamientos.

NOTA 7
RESULTADO FINANCIERO

(en millones de euros)	**2018**	**2017** [(1)]
Coste del endeudamiento financiero bruto	(373)	(441)
Productos de tesorería e inversión	65	72
COSTE DEL ENDEUDAMIENTO FINANCIERO NETO	**(308)**	**(369)**
Dividendos recibidos de sociedades que no están ni controladas ni bajo influencia notable	78	55
Diferencias del tipo de cambio relativas a las operaciones financieras	14	20
Resultado sobre exposición de hiperinflación [(2)]	(31)	-
Gasto neto de interés sobre los pasivos y activos en virtud de los compromisos de pensiones y otras prestaciones a largo plazo del personal con prestaciones definidas	(25)	(25)
Otros elementos	(81)	(72)
OTROS INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS	**(45)**	**(22)**
RESULTADO FINANCIERO	**(353)**	**(391)**

(1) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) Los tratamientos específicos de la hiperinflación se presentan en la nota 2-A4.

La posición neta de liquidez o endeudamiento financiero neto de los segmentos de automóviles se presenta en la información sectorial (nota 4.2.6.1 – A4).

NOTA 8
IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

Dado que Renault SA optó por el régimen de integración fiscal desde su origen, este constituye el régimen fiscal de grupo bajo el que se impone en Francia.

Por otro lado, el Grupo aplica regímenes nacionales opcionales de integración o consolidación fiscal en Alemania, Italia, España, Rumanía y Gran Bretaña.

A – Gastos por impuestos corrientes y diferidos

(en millones de euros)	**2018**	**2017***
Gastos por impuestos corrientes	(690)	(634)
Ingresos (gastos) por impuestos diferidos	(33)	(272)
IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS	**(723)**	**(906)**

* *Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).*

El gasto por impuestos corrientes de las entidades de la integración fiscal en Francia ascendió a 90 millones de euros en 2018 (148 millones de euros para el ejercicio 2017). Los gastos del impuesto corriente de 2018 están en descenso con respecto a los de 2017 con motivo especialmente de la subida de los gastos de investigación y desarrollo en 2018, que no se inmovilizan para el cálculo del impuesto corriente.

El gasto por impuestos corrientes procede de las entidades extranjeras incluida AVTOVAZ por valor de 600 millones de euros en 2018 (486 millones de euros en 2017). Está en aumento en 2018 debido especialmente a la subida de los resultados imponibles en determinadas filiales y de rectificaciones fiscales contabilizadas en el periodo.

B – Análisis del gasto por impuesto

(en millones de euros)	**2018**	**2017** [1]
Resultado antes de impuestos y participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas	**2.634**	**3.415**
Tipo impositivo sobre los beneficios, excluida la contribución excepcional, vigente en Francia	34,43 %	34,43 %
Ingresos (gastos) por impuestos teóricos	**(907)**	**(1.176)**
Efecto de las diferencias entre los tipos locales y el tipo vigente en Francia [2]	249	201
Créditos fiscales	33	68
Impuestos de distribución	(86)	(84)
Variación de los impuestos diferidos de activos no reconocidos [3]	73	(57)
Otros impactos [4]	-	241
Ingresos (gastos) por impuestos corrientes y diferidos, excepto impuestos pagados sobre un resultado intermedio neto	**(638)**	**(807)**
Impuestos calculados sobre un resultado intermedio neto [5]	(85)	(99)
Ingresos (gastos) por impuestos corrientes y diferidos	**(723)**	**(906)**

(1) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) Los principales contribuyentes al diferencial de tipos impositivos fueron Corea, España, Marruecos, Rumanía, Suiza, Turquía y AVTOVAZ.

(3) Los principales contribuyentes al gasto de no reconocimiento de los impuestos diferidos de activos son Argentina, Francia e India.

(4) Los demás impactos integran principalmente los efectos de las diferencias permanentes, los resultados gravados a tipos reducidos, las rectificaciones fiscales, los regímenes fiscales específicos, los ajustes de ejercicios anteriores y los cambios de tipos impositivos para los años futuros votados antes de la fecha de cierre. En 2018, la bajada del efecto positivo de los demás impactos procede principalmente de los efectos de los cambios de tipos en el cálculo de los impuestos diferidos en Francia y en el extranjero. En el ejercicio 2017, los demás impactos incluían también la contribución excepcional adeudada sobre los resultados de 2017 de Francia.

(5) Los impuestos del Grupo calculados sobre un resultado intermedio neto son principalmente la CVAE en Francia y el IRAP en Italia.

Perímetro de la integración fiscal en Francia

En el perímetro de la integración fiscal en Francia, el tipo efectivo del impuesto se estableció en un 20,6 % en 2018 (30,0 % en 2017).

El Grupo reconoce parcialmente los impuestos diferidos de activos de la integración fiscal en Francia representativos de las pérdidas fiscales transferibles teniendo en cuenta las previsiones de resultados.

A 31 de diciembre de 2018, el importe neto de los impuestos diferidos activos reconocidos en la situación financiera consolidada era de 178 millones de euros frente a 158 millones de euros al cierre del ejercicio anterior ajustado con el cambio de tratamiento contable del título participativo, de los cuales -98 millones de euros reconocidos por resultado (-81 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 ajustado) y 276 millones de euros en los demás elementos del resultado global (239 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), con motivo del origen respectivo de los impuestos en cuestión.

En 2018, los impuestos diferidos activos reconocidos aumentaron de 20 millones de euros. Los ingresos correspondientes se registraron en el resultado por 6 millones de euros, otros elementos del resultado global por 37 millones de euros y -23 millones en reservas.

En el ejercicio 2017 reflejado, los impuestos diferidos activos reconocidos se redujeron de -270 millones de euros, tras tener en cuenta la bajada progresiva del tipo impositivo en las sociedades de 2019 a 2022 del 34,43 % al 25,83 % de conformidad con la legislación financiera para 2018. Los gastos correspondientes se registraron en el resultado por -251 millones de euros y en otros elementos del resultado global por -19 millones de euros. El impacto de la bajada progresiva del tipo impositivo en las sociedades de 2019 a 2022 se había presentado en los demás impactos del análisis del gasto por impuesto del ejercicio 2017.

Fuera de la integración fiscal en Francia

En el perímetro de las entidades extranjeras incluida AVTOVAZ, el tipo efectivo del impuesto se estableció en un 28,7 % en 2018 (24,3 % en 2017). La subida del tipo efectivo del impuesto en 2018 con respecto a 2017 se explica principalmente por la situación deficitaria en Argentina y en menor medida en India, sin reconocimiento de impuestos diferidos activos en virtud de los déficits fiscales generados en 2018.

C – Desglose del saldo neto de los impuestos diferidos

C1 Variación de los impuestos diferidos de activos y pasivos

(en millones de euros)	**2018**	**2017 [1]**
Impuestos diferidos activos	927	1.188
Impuestos diferidos pasivos	(180)	(124)
Saldo neto activo (pasivo) de los impuestos diferidos a 1 de enero	**747**	**1.064**
Ingresos (gastos) por impuestos diferidos en el resultado neto	(33)	(272)
Ingresos (gastos) por impuestos diferidos en otros elementos del resultado global	26	(41)
Variaciones de conversión	(44)	(7)
Variación de perímetro y otros [2]	121	3
Saldo neto activo (pasivo) de los impuestos diferidos a 31 de diciembre	**817**	**747**
De los cuales impuestos diferidos activos	*952*	*927*
De los cuales impuestos diferidos pasivos	*(135)*	*(180)*

(1) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) En 2018, las demás variaciones corresponden principalmente a los impactos de la nueva aplicación de las normas NIIF 9 y NIIF 15 (notas 2-A1.5 y 2-A2).

C2 Análisis de los activos netos de impuestos diferidos por naturaleza

(en millones de euros)	**2018**	**2017 [1]**
Impuestos diferidos sobre:		
Participaciones en las empresas asociadas y empresas conjuntas sin AVTOVAZ [2]	(181)	(161)
Inmovilizados sin AVTOVAZ	(2.044)	(1.745)
Provisiones y otros gastos o depreciaciones deducibles en su pago sin AVTOVAZ	750	814
Déficits transferibles sin AVTOVAZ [3]	4.434	4.353
Otros sin AVTOVAZ	764	557
TOTAL IMPUESTOS DIFERIDOS DE ACTIVOS Y PASIVOS SIN AVTOVAZ	**3.723**	**3.818**
Inmovilizados de AVTOVAZ	(16)	1
Provisiones y otros gastos o depreciaciones deducibles en su pago de AVTOVAZ	54	38
Déficits transferibles de AVTOVAZ	294	334
Pasivos financieros sin intereses denominados en rublos de AVTOVAZ	(42)	(60)
Otros de AVTOVAZ	(12)	21
TOTAL IMPUESTOS DIFERIDOS DE ACTIVOS Y PASIVOS DE AVTOVAZ	**278**	**334**
Activos de impuestos diferidos no reconocidos en virtud de déficits fiscales (nota 8-C3)	(2.944)	(3.236)
Otros impuestos diferidos activos no reconocidos	(240)	(169)
SALDO NETO ACTIVO (PASIVO) DE LOS IMPUESTOS DIFERIDOS CONTABILIZADOS	**817**	**747**

(1) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) Incluido el impuesto sobre las distribuciones futuras de dividendos.

(3) De los cuales 3.864 millones de euros relativos a las entidades de la integración fiscal en Francia y 570 millones de euros relativos a las demás entidades a 31 de diciembre de 2018 (3.739 millones de euros y 614 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

En el perímetro de la integración fiscal en Francia, el saldo de los impuestos diferidos activos no reconocidos ascendió a 2.344 millones de euros (2.592 millones de euros a finales de 2017 ajustado). Corresponden a pérdidas fiscales transferibles indefinidamente que se pueden utilizar con un límite del 50 % de los beneficios imponibles futuros. Estos activos no reconocidos se han generado hasta un valor de 265 millones de euros por elementos que figuran en los fondos propios (efectos de la cobertura parcial de la inversión en Nissan), y hasta un valor de 2.079 millones de euros por elementos que han afectado al resultado (309 millones de euros y 2.284 millones de euros respectivamente a finales de 2017 ajustado).

Salvo la integración fiscal en Francia, los impuestos diferidos activos no reconocidos son de 840 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (813 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), de los cuales 82 millones de euros para AVTOVAZ (89 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) y 758 millones de euros sin AVTOVAZ (724 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) que corresponden básicamente a déficits transferibles generados por el Grupo en Brasil y en India, y en menor medida en Argentina.

C3 Análisis de los déficits fiscales por fecha de vencimiento

Los déficits fiscales transferibles no reconocidos representan un ahorro potencial de impuestos de 2.944 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

	31 diciembre 2018			31 diciembre 2017 [1]		
(en millones de euros)	**Reconocidos**	**No reconocidos**	**Total**	**Reconocidos**	**No reconocidos**	**Total**
Déficits fiscales transferibles indefinidamente [2]	1.565	2.760	4.325	1.116	3.035	4.151
Déficits fiscales con una fecha de vencimiento superior a 5 años	5	53	58	2	90	92
Déficits fiscales con una fecha de vencimiento entre 1 y 5 años	-	49	49	-	22	22
Déficits fiscales con una fecha de vencimiento inferior a un año	2	-	2	-	-	-
TOTAL DÉFICITS FISCALES SIN AVTOVAZ	**1.572**	**2.862**	**4.434**	**1.118**	**3.147**	**4.265**
Déficits fiscales transferibles indefinidamente de AVTOVAZ [3]	212	82	294	245	89	334
TOTAL DEFICITS FISCALES DE AVTOVAZ	**212**	**82**	**294**	**245**	**89**	**334**
TOTAL DÉFICITS FISCALES	**1.784**	**2.944**	**4.728**	**1.363**	**3.236**	**4.599**

(1) Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) De los cuales, reconocimiento y no reconocimiento de impuestos diferidos sobre déficits fiscales transferibles de activos netos de las entidades de la integración fiscal francesa por valor respectivamente de 1.520 millones de euros y 2.344 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, y de 1.058 millones de euros y 2.593 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 (nota 8-C2). Este aumento del reconocimiento de los impuestos diferidos sobre déficits fiscales transferibles se explica principalmente por la toma en consideración de resultados futuros anteriormente considerados como imponibles a tipos reducidos en las previsiones de los resultados fiscales imponibles al tipo del derecho común, ya que el Grupo tiene previsto no optar más por el régimen de tributación de tipo reducido tras la reforma de dicho régimen.

(3) De conformidad con la adopción de la ley federal rusa n.° 401-FZ de 30 de noviembre de 2016, los déficits fiscales son a partir de ahora transferibles indefinidamente en Rusia.

C4 Acontecimientos posteriores al cierre

El Grupo Renault firmó a principios de 2019 un contrato de inversión específica con las autoridades rusas que le permitía aprovechar un tipo impositivo reducido en algunas de sus actividades con la reserva de los cambios de la normativa existente y con la condición concretamente de determinadas inversiones y niveles de ventas, producción y creación de empleo. Dicho contrato tiene una duración de 10 años y debería tener como consecuencia disminuir los resultados fiscales de este periodo y por tanto prolongar la duración de consumo de los déficits fiscales indefinidamente transferibles contabilizados en impuestos diferidos activos por AVTOVAZ como se indica en la nota C3 anterior.

En Francia, podría votarse en 2019 un aplazamiento de un año de la disminución del tipo impositivo de derecho común aplicable en 2019. Dicha medida tendría un impacto estimado en los impuestos diferidos contabilizados a 31 de diciembre de 2018 de -41 millones de euros en nuestro resultado.

NOTA 9
RESULTADO NETO DE BASE Y RESULTADO NETO DILUIDO POR ACCIÓN

(en miles de acciones)	**2018**	**2017**
Acciones en circulación	295.722	295.722
Acciones de autocartera	(6.490)	(5.254)
Acciones poseídas por Nissan x participación de Renault en Nissan	(19.382)	(19.388)
Número de acciones consideradas para el resultado neto de base por acción	**269.850**	**271.080**

El número de acciones considerado para el resultado neto de base por acción es el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación a lo largo del período, para el que se tiene en cuenta la neutralización de las acciones de autocartera así como la parte proporcional de las acciones de Renault poseídas por Nissan.

(en miles de acciones)	**2018**	**2017**
Número de acciones consideradas para el resultado neto de base por acción	269.850	271.080
Efecto dilutivo de las opciones de compra de acciones, derechos de atribución de acciones basadas en resultados y otros acuerdos de pago basados en acciones	2.372	2.665
Número de acciones consideradas para el resultado neto diluido por acción	**272.222**	**273.745**

El número de acciones consideradas para el resultado neto diluido por acción es el número medio ponderado de acciones potencialmente en circulación a lo largo del período. Toma en consideración el número de acciones considerado para el resultado neto de base por acción, más el número de opciones de compra de acciones y derechos de atribución de acciones basadas en resultados

en virtud de los planes así como los derechos de atribución de acciones en virtud de la remuneración variable del Presidente-Director General, con un efecto dilutivo potencial y que cumple los criterios de rendimiento en la fecha de aprobación de las cuentas cuando la emisión es condicional (nota 18-G).

NOTA 10
INMOVILIZADOS INTANGIBLES Y MATERIALES

A – Inmovilizados intangibles y *goodwill*

A1 - Evolución de los inmovilizados intangibles y *goodwill*

Durante el ejercicio 2018, las variaciones fueron las siguientes:

(en millones de euros)	31 diciembre 2017	Adquisiciones/(dotaciones y depreciaciones)	(Cesiones)/ transferencias sobre cesiones	Variación de conversión	Variación de perímetro y otros	31 diciembre 2018
Gastos de desarrollo inmovilizados	8.563	1.717	(596)	(13)	-	9.671
Goodwill	1.114	-	-	(118)	-	996
Otros inmovilizados intangibles	1.044	55	(27)	(28)	-	1.044
Valores brutos	**10.721**	**1.772**	**(623)**	**(159)**	**-**	**11.711**
Gastos de desarrollo inmovilizados	(4.846)	(832)	596	4	-	(5.078)
Otros inmovilizados intangibles	(635)	(118)	27	6	-	(720)
Amortizaciones y depreciaciones	**(5.481)**	**(950)**	**623**	**10**	**-**	**(5.798)**
Gastos de desarrollo inmovilizados	3.717	885	-	(9)	-	4.593
Goodwill	1.114	-	-	(118)	-	996
Otros inmovilizados intangibles	409	(63)	-	(22)	-	324
VALORES NETOS	**5.240**	**822**	**-**	**(149)**	**-**	**5.913**

Los *goodwills* se encuentran localizados principalmente en Europa y en Eurasia.

Las adquisiciones de inmovilizados intangibles de 2018 se desglosan en 1.717 millones de euros de inmovilizados producidos y 55 millones de euros de inmovilizados comprados (respectivamente 1.209 y 101 millones de euros en 2017).

Las amortizaciones y depreciaciones de inmovilizados intangibles del ejercicio 2018 incluyen una pérdida de valor que asciende a 42 millones de euros en relación con los vehículos (incluidos componentes) frente a 31 millones de euros registrados en 2017 (nota 6-C).

Las variaciones del ejercicio 2017 fueron las siguientes:

(en millones de euros)	Valor bruto	Amortizaciones y depreciaciones	Valor neto
Valor a 31 de diciembre de 2016*	**10.798**	**(5.809)**	**4.989**
Adquisiciones/(dotaciones y depreciaciones)	1.310	(961)	349
(Cesiones)/transferencias sobre cesiones	(1.306)	1.302	(4)
Variación de conversión	(106)	7	(99)
Variación de perímetro y otros	25	(20)	5
Valor a 31 de diciembre de 2017	**10.721**	**(5.481)**	**5.240**

* *Los datos a 31 de diciembre de 2016 tienen en cuenta los ajustes correspondientes a la asignación del precio de adquisición del Grupo AVTOVAZ (véase la nota 3-B del anexo a las cuentas consolidadas de 2017) contabilizados en 2017 y, por consiguiente, son distintos de los publicados anteriormente.*

A2 Gastos de investigación y desarrollo registrados en el resultado

(en millones de euros)	2018	2017
Gastos de investigación y desarrollo	(3.516)	(2.983)
Gastos de desarrollo inmovilizados	1.717	1.209
Amortización de los gastos de desarrollo inmovilizados	(799)	(816)
TOTAL REGISTRADO EN RESULTADO	**(2.598)**	**(2.590)**

Los gastos de investigación y desarrollo se presentan netos de los créditos de impuestos de investigación de los que disfruta la actividad de desarrollo de vehículos.

El aumento de los gastos de investigación y desarrollo se debe a los esfuerzos realizados para responder a los nuevos retos del vehículo conectado, autónomo y eléctrico, así como a la adecuación de los órganos mecánicos a las nuevas normativas aplicables especialmente en Europa. El aumento de los gastos de desarrollo inmovilizados se debe, además de al aumento de los gastos de desarrollo arriba mencionados, al paso a la fase de capitalización de los gastos de desarrollo relativos a programas significativos así como a la recuperación de la capitalización de los gastos de desarrollo relativos al vehículo eléctrico.

B - Inmovilizados materiales

Durante el ejercicio 2018, las variaciones fueron las siguientes:

(en millones de euros)	31 diciembre 2017	Adquisiciones/(dotaciones y depreciaciones)	(Cesiones)/ transferencias sobre cesiones	Variación de conversión	Variación de perímetro y otros [1]	31 diciembre 2018
Terrenos	569	7	-	(3)	(2)	571
Construcciones	6.702	160	(83)	(141)	(15)	6.623
Herramientas específicas	16.431	670	(305)	(230)	265	16.831
Materiales y otras herramientas	12.234	784	(224)	(239)	238	12.793
Activos inmovilizados entregados en alquiler	3.315	1.284	(867)	2	-	3.734
Otras inmovilizaciones materiales	860	76	(24)	(18)	20	914
Inmovilizados pendientes [2]	1.232	1.048	(3)	(27)	(134)	2.116
Valores brutos	**41.343**	**4.029**	**(1.506)**	**(656)**	**372**	**43.582**
Terrenos						
Construcciones	(4.066)	(247)	63	49	(25)	(4.226)
Herramientas específicas	(13.535)	(1.039)	304	137	(107)	(14.240)
Materiales y otras herramientas	(8.756)	(605)	206	115	(29)	(9.069)
Activos inmovilizados entregados en alquiler	(766)	(166)	102	(1)	-	(831)
Otras inmovilizaciones materiales	(638)	(237)	22	12	(71)	(912)
Inmovilizados pendientes	-	-	-	-	-	-
Amortizaciones y depreciaciones [3]	**(27.761)**	**(2.294)**	**697**	**312**	**(232)**	**(29.278)**
Terrenos	569	7	-	(3)	(2)	571
Construcciones	2.636	(87)	(20)	(92)	(40)	2.397
Herramientas específicas	2.896	(369)	(1)	(93)	158	2.591
Materiales y otras herramientas	3.478	179	(18)	(124)	209	3.724
Activos inmovilizados entregados en alquiler	2.549	1.118	(765)	1	-	2.903
Otras inmovilizaciones materiales	222	(161)	(2)	(6)	(51)	2
Inmovilizados pendientes [2]	1.232	1.048	(3)	(27)	(134)	2.116
Valores netos	**13.582**	**1.735**	**(809)**	**(344)**	**140**	**14.304**

(1) Comprende los efectos de la indexación de los activos de las filiales argentinas en aplicación de la norma NIC 29 «Información financiera en economías hiperinflacionarias» (nota 2-A4) por un valor neto de 119 millones de euros (de los cuales 79 millones de euros a 1 de enero de 2018), correspondientes a una subida de los valores brutos y de las amortizaciones por respectivamente 349 millones de euros (de los cuales 295 millones de euros a 1 de enero de 2018) y (230) millones de euros [de los cuales (216) millones de euros a 1 de enero de 2018].

(2) Las asignaciones de los inmovilizados pendientes por categoría de inmovilizado se realizan sobre los flujos de adquisición.

(3) Las amortizaciones y depreciaciones del ejercicio 2018 incluyen una pérdida de valor que asciende a 234 millones de euros en relación, esencialmente, con los vehículos (incluidos componentes) (nota 6-B).

Análisis de las variaciones del ejercicio 2017:

(en millones de euros)	Valor bruto	Amortizaciones y depreciaciones	Valor neto
Valor a 31 de diciembre de 2016	**39.733**	**(26.745)**	**12.988**
Adquisiciones/(dotaciones netas)	3.237	(2.061)	1.176
(Cesiones)/transferencias sobre cesiones	(1.133)	848	(285)
Variación de conversión	(585)	275	(310)
Variación de perímetro y otros	91	(78)	13
Valor a 31 de diciembre de 2017	**41.343**	**(27.761)**	**13.582**

NOTA 11
PRUEBAS DE DEPRECIACIÓN DE LOS ACTIVOS INMOVILIZADOS (EXCLUYENDO ACTIVOS ENTREGADOS EN ALQUILER)

El Grupo ha realizado pruebas de depreciación sobre sus activos inmovilizados de conformidad con el enfoque descrito en las normas y métodos contables (nota 2-M).

A – Pruebas de depreciación respecto a los activos específicos de los vehículos (incluidos componentes)

La realización de las pruebas de depreciación sobre los activos específicos relativos a los vehículos (incluidos componentes) ha supuesto la contabilización de una pérdida de valor del activo de 126 millones de euros en 2018 (56 millones de euros en 2017). En 2018, afectaban a los activos intangibles por valor de 63 millones de euros (31 millones de euros en 2017) y a los activos materiales por valor de 63 millones de euros (25 millones de euros en 2017). Se registraron prioritariamente sobre los gastos de desarrollo activados.

Por otro lado, se habían contabilizado pérdidas de valor sobre activos intangibles y materiales relativos a los vehículos eléctricos en 2013. Debido al sensible progreso del mercado de los vehículos eléctricos en 2017 que se confirma en 2018, las depreciaciones residuales se recuperaron en 2018 por un importe de 38 millones de euros, de los cuales 21 millones de euros en virtud de los inmovilizados intangibles y 17 millones de euros en virtud de los inmovilizados materiales.

B – Pruebas de depreciación en las otras unidades generadoras de efectivo del Automóvil sin AVTOVAZ

Argentina y otros países

En 2018, la unidad generadora de efectivo representada por Argentina fue objeto de una prueba de depreciación para seguir aplicando la contabilidad de hiperinflación de una parte y la recesión registrada en el 2º semestre en el mercado del automóvil local de otra parte. Además, también se efectuó un análisis de los activos específicos dedicados a los mercados de Turquía e Irán tras la bajada significativa de las ventas de automóviles en Turquía en el 2º semestre de 2018 y la parada de nuestras actividades en Irán (véase la nota 6-C).

El valor recuperable utilizado en las pruebas de depreciación para los activos industriales en Argentina corresponde al valor de utilidad determinado a partir del valor actualizado de los flujos de efectivo futuros sobre los vehículos actualmente producidos. El cálculo del valor de utilidad se ha realizado en base a las siguientes hipótesis:

	Argentina	
	1 de enero de 2018	**31 diciembre 2018**
Duración del plan de negocio	7 años	7 años
Tasa da actualización tras impuestos	18,0 %	19,5 %

Las pruebas realizadas para Argentina llevaron a constatar pérdidas de valor de los activos inherentes a la unidad generadora de efectivo de hasta 188 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (es decir, la totalidad de los activos industriales) y ningún deterioro del valor a 1 de enero de 2018.

Las pruebas realizadas en los activos específicos dedicados a los mercados turco e iraní no llevaron a registrar pérdidas de valor de los activos materiales e intangibles correspondientes.

Segmento del Automóvil sin AVTOVAZ

El valor recuperable utilizado en las pruebas de depreciación para el segmento del Automóvil sin AVTOVAZ corresponde al valor de utilidad determinado a partir del valor actualizado de los flujos de efectivo futuros. El cálculo del valor de utilidad se ha realizado en base a las siguientes hipótesis:

	2018	**2017**
Duración del plan de negocio	6 años	6 años
Volúmenes de ventas esperados en el horizonte proyectado (en unidades)	4.163.000	4.407.000
Tasa de crecimiento a perpetuidad	1,9 %	1,9 %
Tasa da actualización tras impuestos	8,7 %	8,6 %

En 2018, al igual que en 2017, las pruebas realizadas no han conducido a la constatación de pérdidas de valor de los activos relativos al Automóvil sin AVTOVAZ.

Las hipótesis utilizadas para la prueba de depreciación a 31 de diciembre de 2018 proceden del plan estratégico a seis años *Drive the Future* 2017-2022 comunicado en octubre de 2017, corregido del impacto de la parada de nuestra actividad en Irán desde 2018. Las utilizadas para la prueba de depreciación a 31 de diciembre de 2017 procedían del plan estratégico a seis años *Drive the Future* 2017–2022 comunicado en octubre de 2017.

Un cambio razonablemente posible de las principales hipótesis empleadas no debería llevar a tener un valor recuperable inferior al valor contable de los activos objeto de prueba.

C – Pruebas de depreciación de la unidad generadora de efectivo AVTOVAZ y de la marca Lada

Prueba de depreciación de la unidad generadora de efectivo AVTOVAZ

La capitalización bursátil de AVTOVAZ ascendió a 1.733 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 utilizando las cotizaciones empleadas para la retirada obligatoria de los títulos iniciada en septiembre de 2018 y terminada en diciembre de 2018 (750 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), que es superior al valor de los activos netos de AVTOVAZ en dicha fecha (incluido el *goodwill*). La retirada de AVTOVAZ de la cotización en la Bolsa de Moscú está prevista para principios de 2019.

La prueba de depreciación anual del *goodwill* se realiza el 30 de junio de cada año. A falta de indicio de deterioro del valor en el 2º semestre de 2018, no se efectuó ninguna prueba de depreciación a 31 de diciembre de 2018.

Pruebas de depreciación de la marca Lada

En el marco de la asignación del precio de adquisición de AVTOVAZ, la marca Lada se contabilizó por su valor razonable en la fecha de la toma de control (finales de 2016), esto es, 9.248 millones de rublos rusos (116 millones de euros en la cotización de 31 de diciembre de 2018). Puesto que dicha marca es un activo intangible sin duración definida, se realizó una prueba de depreciación el 31 de diciembre de 2018 conservando un tipo de actualización del 14,4 % y un crecimiento a perpetuidad del 4 %. En 2018 no se contabilizó ninguna depreciación, dado que el valor recuperable era superior al valor contable.

Un aumento del 5 % del tipo de actualización llevaría a contabilizar una depreciación de 512 millones de rublos rusos, esto es, 7 millones de euros antes de impuestos diferidos y 6 millones de euros tras impuestos diferidos.

La toma en consideración de una tasa de crecimiento a perpetuidad del 0 % no llevaría a contabilizar una depreciación.

NOTA 12 PARTICIPACIÓN EN NISSAN

Participación en Nissan en la cuenta de resultados y la situación financiera:

(en millones de euros)	**2018**	**2017***
Cuenta de resultados consolidada		
Participación en el resultado de las empresas asociadas puestas en equivalencia	1.509	2.791
Situación financiera consolidada		
Empresas asociadas puestas en equivalencia	20.583	19.135

* *Del cual un impacto positivo de 284 millones de euros en el primer trimestre de 2017 en la cesión de Calsonic Kansei y de 737 millones de euros en el cuarto trimestre de 2017 en virtud de la reforma fiscal en los Estados Unidos de América, es decir, un impacto total de 1.021 millones de euros en el resultado de 2017.*

A - Método de consolidación de Nissan

La alianza creada por Renault y el fabricante de automóviles japonés Nissan tiene unas características únicas y está formada por dos empresas distintas cuyo nexo de unión es una comunidad de intereses y un rendimiento conjunto. Esta Alianza ha sido concebida de tal manera que se mantengan las identidades de marca y se respete la cultura de las dos empresas.

Las siguientes disposiciones de funcionamiento son el resultado de esta voluntad:

- Renault no tiene garantizado disponer de la mayoría de derechos de voto en la Junta General de accionistas de Nissan;
- los términos de los acuerdos entre Renault y Nissan impiden a Renault nombrar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración de Nissan o reunir en su poder la mayoría de los derechos de voto en las reuniones del Consejo de Administración de Nissan. Renault no dispone del poder de designar unilateralmente al Presidente de Nissan. A 31 de diciembre de 2018, Renault ostenta dos puestos sobre un total de nueve en el Consejo de Administración de Nissan (sin cambios desde el 31 de diciembre de 2017);
- Renault-Nissan b.v., sobre la que Renault tiene un 50 % de participación y Nissan el otro 50 %, es una estructura colegial donde la Alianza toma decisiones sobre ciertos elementos estratégicos que afectan a ambos grupos. Renault-Nissan b.v. coordina las actividades comunes a escala mundial, lo que permite adoptar decisiones respetando al mismo tiempo la autonomía de cada socio. Este poder de decisión ha sido confiado a Renault-Nissan b.v, con el fin de obtener sinergias y conseguir beneficios para los dos fabricantes con economías de escala mundial. Renault no puede dirigir las políticas financieras ni de funcionamiento de Nissan (decididas en el Consejo de Administración de Nissan). A este respecto, no debe entenderse la existencia de Renault-Nissan b.v como una fórmula de control contractual de Renault sobre Nissan; desde su creación, los temas tratados por Renault-Nissan b.v. han permanecido dentro del ámbito contractual y no tienen como resultado un control de Renault sobre Nissan;
- Renault no puede utilizar ni orientar el uso de los activos de Nissan tal y como hace con sus propios activos;
- Renault no ha otorgado ninguna garantía sobre la deuda de Nissan.

A estos efectos, Renault ejerce una influencia notable sobre Nissan y por ello contabiliza su participación en Nissan utilizando el método de puesta en equivalencia.

B - Cuentas consolidadas de Nissan utilizadas para la puesta en equivalencia en las cuentas de Renault

Las cuentas de Nissan utilizadas para la puesta en equivalencia en las cuentas da Renault son las cuentas consolidadas publicadas de acuerdo con las normas contables japonesas (Nissan cotiza en la Bolsa de Tokio) tras su ajuste para adaptarlas a las necesidades de consolidación de Renault.

Nissan publica trimestralmente sus cuentas y cierra su ejercicio anual el 31 de marzo. Los resultados de Nissan, a efectos de la consolidación de Renault, se tienen en cuenta de acuerdo con el calendario (resultados de enero a diciembre consolidados en las cuentas anuales de Renault).

Nissan posee el 0,7 % de sus propios títulos a 31 de diciembre de 2018. En consecuencia, el porcentaje de interés de Renault en Nissan se ha establecido en un 43,7 % y los derechos de voto de Renault en Nissan representan el 43,4 % (sin cambios desde el 31 de diciembre de 2017).

C - Evolución del valor de la participación en Nissan en el activo de la situación financiera de Renault

	Participación proporcional del activo neto				
(en millones de euros)	**Antes de neutralización**	**Neutralización de la participación de Nissan en Renault [1]**	**Neto**	***Goodwill***	**Total**
A 31 de diciembre de 2017	**19.423**	**(974)**	**18.449**	**686**	**19.135**
Resultado 2018	1.509		1.509		1.509
Dividendo desembolsado	(784)		(784)		(784)
Variación de conversión	948		948	49	997
Otros movimientos [2]	(274)		(274)		(274)
A 31 de diciembre de 2018	**20.822**	**(974)**	**19.848**	**735**	**20.583**

(1) Nissan posee 44.358 acciones de Renault desde 2002, es decir una participación de aproximadamente el 15 %.

(2) Los otros movimientos incluyen el efecto de los dividendos de Renault recibidos por Nissan, la variación de las diferencias actuariales sobre compromisos de pensiones, la variación de la reserva de reevaluación de los instrumentos financieros y la evolución de los títulos de autocartera de Nissan. En 2018, incluyen asimismo los efectos de la aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» a 1 de enero de 2018 por un importe de (126) millones de euros.

D - Evolución de los fondos propios de Nissan ajustados a efectos de la consolidación de Renault

(en miles de millones de yenes)	**31 diciembre 2017**	**Resultado 2018**	**Dividendos**	**Variación de conversión**	**Otros movimientos [1]**	**31 diciembre 2018**
Fondos propios - atribuidos a los accionistas de la sociedad matriz en normas japonesas	**5.312**	**485**	**(215)**	**(142)**	**(102)**	**5.338**
Ajustes para las necesidades de adaptación a las normas NIIF:						
Provisión para compromisos de pensiones y otras prestaciones a largo plazo acordadas al personal	(6)	(25)	-	(1)	(33)	(65)
Inmovilizado de los gastos de desarrollo	663	50	-	(1)	-	712
Impuestos diferidos y otros ajustes	(102)	(17)	-	(10)	30	(99)
Activo neto ajustado de acuerdo a las normas NIIF	**5.867**	**493**	**(215)**	**(154)**	**(105)**	**5.886**
Ajustes para las necesidades de Renault [2]	133	(42)	(16)	10	26	111
Activo neto ajustado para las necesidades de Renault	**6.000**	**451**	**(231)**	**(144)**	**(79)**	**5.997**
(en millones de euros)						
Activo neto ajustado para las necesidades de Renault	**44.442**	**3.453**	**(1.794)**	**2.169**	**(620)**	**47.650**
Porcentaje de interés de Renault	43,7 %					43,7 %
Participación de Renault (antes de la neutralización siguiente)	19.423	1.509	(784)	948	(274)	20.822
Neutralización de la participación de Nissan en Renault [3]	(974)					(974)
PARTICIPACIÓN DE RENAULT EN EL ACTIVO NETO DE NISSAN	**18.449**	**1.509**	**(784)**	**948**	**(274)**	**19.848**

(1) Los otros movimientos incluyen el efecto de los dividendos de Renault recibidos por Nissan, la variación de las diferencias actuariales sobre compromisos de pensiones, la variación de la reserva de reevaluación de los instrumentos financieros y la evolución de los títulos de autocartera de Nissan. En 2018, incluyen asimismo los efectos de la aplicación de las normas NIIF 9 «Instrumentos financieros» y NIIF 15 «Ingresos ordinarios procedentes de contratos con clientes» a 1 de enero de 2018 por un importe de (126) millones de euros.

(2) Los ajustes realizados para las necesidades de Renault corresponden principalmente a la reestimación del activo inmovilizado llevada a cabo por Renault durante las adquisiciones de 1999 y 2002 y la eliminación de la puesta en equivalencia de Renault por parte de Nissan.

(3) Nissan posee 44.358 acciones de Renault desde 2002, es decir una participación de aproximadamente el 15 %.

E - Resultado neto de Nissan de acuerdo con las normas contables japonesas

El cierre del ejercicio de Nissan tiene lugar el 31 de marzo. Por ello, el resultado neto de Nissan utilizado en 2018 es la suma del resultado neto del último trimestre del ejercicio anual 2017 y de los tres primeros trimestres del ejercicio anual 2018.

	De enero a marzo de 2018		De abril a junio de 2018		De julio a septiembre de 2018		De octubre a diciembre de 2018		De enero a diciembre de 2018	
	Último trimestre del ejercicio anual 2017 de Nissan		1er trimestre del ejercicio anual 2018 de Nissan		2º trimestre del ejercicio anual 2018 de Nissan		2° trimestre del ejercicio anual 2018 de Nissan		Periodo utilizado para la consolidación de Renault	
	(en miles de millones de yenes)	*(en millones de euros)**	*(en miles de millones de yenes)*	*(en millones de euros)**	*(en miles de millones de yenes)*	*(en millones de euros)**	*(en miles de millones de yenes)*	*(en millones de euros)**	*(en miles de millones de yenes)*	*(en millones de euros)**
Resultado neto - atribuido a los accionistas de la sociedad matriz	169	1.268	116	890	130	1.006	70	547	485	3.711

** Conversión al tipo de cambio medio de cada trimestre.*

F - Elementos financieros de Nissan de acuerdo con las normas NIIF

Los elementos financieros que se presentan a continuación corresponden a los datos de Nissan ajustados a las normas NIIF para el período del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año. Los ajustes realizados no incluyen los ajustes de valor razonable de los activos y pasivos llevados a cabo por Renault en el momento de las adquisiciones realizadas en 1999 y 2002 ni la eliminación de la puesta en equivalencia de Renault por parte de Nissan.

	2018		2017	
	(en miles de millones de yenes)	*(en millones de euros)* (1)	*(en miles de millones de yenes)*	*(en millones de euros)* (2)
Volumen de negocio	11.764	90.201	11.869	93.711
Resultado neto				
Participación de los accionistas de la sociedad matriz	451	3.458	813	6.415
Parte de las participaciones minoritarias	20	151	22	173
Otros elementos del resultado global				
Participación de los accionistas de la sociedad matriz	(220)	(1.688)	198	1.567
Parte de las participaciones minoritarias	31	237	7	57
Resultado global				
Participación de los accionistas de la sociedad matriz	231	1.771	1.011	7.982
Parte de las participaciones minoritarias	51	388	29	230
Dividendos recibidos de Nissan	101	784	93	710

	31 diciembre 2018		31 diciembre 2017	
	(en miles de millones de yenes)	*(en millones de euros)* (1)	*(en miles de millones de yenes)*	*(en millones de euros)* (2)
Activos no corrientes	7.886	62.664	7.978	59.095
Activos corrientes	11.797	93.736	12.314	91.206
TOTAL ACTIVOS	**19.683**	**156.400**	**20.292**	**150.301**
Fondos propios				
Participación de los accionistas de la sociedad matriz	5.887	46.775	5.868	43.462
Parte de las participaciones minoritarias	297	2.359	288	2.133
Pasivos no corrientes	5.874	46.675	6.951	51.484
Pasivos corrientes	7.625	60.591	7.185	53.222
TOTAL FONDOS PROPIOS Y PASIVOS	**19.683**	**156.400**	**20.292**	**150.301**

(1) Conversión al tipo de cambio medio de 2018, es decir 130,4 yenes por 1 euro para los datos de resultado y al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2018, es decir 125,8 yenes por 1 euro para los datos de la situación financiera.

(2) Conversión al tipo de cambio medio de 2017, es decir 126,7 yenes por 1 euro para los datos de resultado y al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2017, es decir 135,0 yenes por 1 euro para los datos de la situación financiera.

G - Cobertura de la inversión en Nissan

Desde 1999, el Grupo cubre parcialmente el riesgo de conversión yen/euro relativo a su inversión en Nissan.

A 31 de diciembre de 2018, estas operaciones de cobertura ascendían a 204.000 millones de yenes (1.624 millones de euros). Están compuestas de EMTN emitidos en yenes por valor de 24.000 millones (191 millones de euros) y obligaciones emitidas en yenes en el mercado japonés de Samouraï por valor de 180.000 millones de yenes (1.433 millones de euros).

Han supuesto variaciones de conversión desfavorables por valor de -102 millones de euros en 2018 (113 millones de euros favorables en 2017). Tras aplicar los impuestos diferidos, el efecto neto desfavorable, es decir -70 millones de euros, se contabilizó en las reservas de conversión del Grupo (nota 18-E).

H - Valoración de la participación de Renault en Nissan de acuerdo con las cotizaciones en Bolsa

De acuerdo con la cotización en Bolsa de la acción de Nissan a 31 de diciembre de 2018, esto es, 880 yenes por acción, la participación de Renault en Nissan alcanza un valor de 12.809 millones de euros (15.244 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 de acuerdo con una cotización de 1.123,5 yenes por acción).

I- Prueba de pérdida de valor de la participación en Nissan

A 31 de diciembre de 2018, el valor bursátil era inferior en un 37,8 % al valor de Nissan en el activo de la situación financiera de Renault (inferior en un 20,3 % a 31 de diciembre de 2017).

De conformidad con el enfoque descrito en las normas y métodos contables (nota 2-M), se ha realizado una prueba de depreciación a 31 de diciembre de 2018. Para calcular el valor de utilidad se ha empleado una tasa de actualización después de impuestos de un 9,6 % y una tasa de crecimiento a perpetuidad (incluido el efecto de inflación) de un 3,3 %. El valor terminal se ha calculado en base a las hipótesis de rentabilidad de conformidad con los datos históricos de Nissan y con las perspectivas a medio plazo equilibradas

Las pruebas realizadas no han dado como resultado la constatación de ninguna pérdida de valor de la participación en Nissan a 31 de diciembre de 2018.

Un cambio razonablemente posible de las principales hipótesis empleadas no debería llevar a tener un valor recuperable inferior al valor contable de la participación en Nissan.

J - Operaciones entre el Grupo Renault y el grupo Nissan

J1 Operaciones entre el Grupo Renault sin AVTOVAZ y el grupo Nissan

Renault y Nissan desarrollan acciones comunes enmarcadas en el desarrollo de los vehículos y los componentes, las compras, los medios de producción y de distribución. Desde el 1 de abril de 2014, Renault y Nissan también han iniciado un plan de convergencia en cuatro funciones clave: ingeniería, fabricación y logística, compras y recursos humanos. Estas colaboraciones se traducen por sinergias que permiten reducir costes, concretamente en las funciones de soporte y del volumen de negocio respecto a Nissan.

El segmento del Automóvil sin AVTOVAZ interviene en dos niveles en sus operaciones con Nissan:

- en el plano industrial, los socios realizan juntos producciones cruzadas de vehículos y componentes en las fábricas de la Alianza:
  - el Grupo Renault obtuvo en 2018 un volumen de negocio de unos 4.162 millones de euros con el grupo Nissan (4.961 millones de euros en 2017) de los cuales unos 2.871 millones de euros de vehículos (3.362 millones de euros en 2017), 1.169 millones de euros de componentes (1.501 millones de euros en 2017) y 123 millones de euros de prestaciones varias (98 millones de euros en 2017). Este descenso afecta principalmente a los vehículos producidos en Renault Samsung Motors para Nissan North America y al Nissan Micra fabricado en Flins,
  - el Grupo Renault realizó compras a Nissan en 2018 por valor de 2.184 millones de euros (2.400 millones de euros en 2017) de los cuales unos 1.068 millones de euros de vehículos (1.240 millones de euros en 2017), 884 millones de euros de componentes (1.028 millones de euros en 2017) y 223 millones de euros de prestaciones varias (132 millones de euros en 2017),
  - en el balance, el saldo de los créditos del Grupo Renault sobre el grupo Nissan ascendió a 859 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (853 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) y el saldo de las deudas del Grupo Renault sobre el grupo Nissan ascendió a 872 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (795 millones de euros a 31 de diciembre de 2017);
- en el plano financiero, Renault Finance interviene, como complemento a su actividad para Renault, como representante del grupo Nissan en lo que respecta a la negociación de instrumentos financieros destinados a la cobertura de riesgos de conversión y de tipo. En el mercado de cambio, Renault Finance realizó en 2018 operaciones de conversión por un valor aproximado de 18.000 millones de euros relativas a las necesidades de Nissan (20.900 millones de euros en 2017). Las operaciones de derivados de cambio y tipo realizadas con Nissan han sido contabilizadas a precio de mercado y se consignan en las posiciones gestionadas por Renault Finance. En el balance, los derivados de activos en el grupo Nissan ascendieron a 30 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (63 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) y los derivados de pasivos a 69 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (41 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

El sector de la Financiación de ventas de Renault contribuye a atraer y fidelizar clientes de las marcas de Nissan mediante planes de financiación y ofertas de servicios integrados dentro de su política comercial, principalmente en Europa. En 2018, RCI Banque contabilizó 158 millones de euros de prestaciones de servicios en ingresos por comisiones e intereses procedentes de Nissan (137 millones de euros en 2017). El saldo de los créditos de la Financiación de las ventas en el grupo Nissan ascendieron a 133 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (107 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) y el saldo de las deudas ascendió a 148 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (191 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

Por otro lado, los socios de la Alianza disponen de participaciones en las empresas asociadas y empresas conjuntas para gestionar estas colaboraciones. La información relativa a la actividad, la localización y la influencia del Grupo Renault sobre estas entidades se presenta en la nota 13.

J2 Operaciones entre AVTOVAZ y el grupo Nissan

En 2018, las ventas realizadas por AVTOVAZ a Nissan y las compras realizadas por AVTOVAZ a Nissan se estiman en, respectivamente, alrededor de 260 y 35 millones de euros (233 y 30 millones de euros en 2017).

En la situación financiera de AVTOVAZ a 31 de diciembre de 2018, los saldos de las operaciones entre AVTOVAZ y el Grupo Nissan se traducen principalmente en:

- un crédito no corriente en virtud de inmovilizados controlados conjuntamente por un importe de 27 millones de euros (38 millones de euros a 31 de diciembre de 2017);

- créditos y deudas de explotación por respectivamente 12 millones de euros y 37 millones de euros (25 millones de euros y 69 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

NOTA 13
PARTICIPACIONES EN LAS DEMÁS EMPRESAS ASOCIADAS Y EMPRESAS CONJUNTAS

Análisis de las participaciones en las otras empresas asociadas y empresas conjuntas:

(en millones de euros)	**2018***	**2017**
Cuenta de resultados consolidada		
Participación en el resultado de las otras empresas asociadas y empresas conjuntas	**31**	**8**
Empresas asociadas puestas en equivalencia	27	10
Empresas conjuntas puestas en equivalencia	4	(2)
Situación financiera consolidada		
Participaciones en las demás empresas asociadas y empresas conjuntas	**856**	**676**
Empresas asociadas puestas en equivalencia	420	380
Empresas conjuntas puestas en equivalencia	436	296

* *Las participaciones en entidades no significativas en las que el Grupo posee un control conjunto o una influencia notable, anteriormente contabilizadas en activos disponibles para la venta en los activos financieros, a partir de 2018 se presentan como lo establecen las normas NIIF 11 «Acuerdos conjuntos» y NIC 28 «Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas» que les serían de aplicación si se hubieran consolidado (notas 2-A1 y 22). Los títulos de sociedades no controladas reclasificadas entre las participaciones en las demás empresas asociadas y empresas conjuntas puestas en equivalencia ascienden a 16 millones de euros para las empresas asociadas y a 12 millones de euros para las empresas conjuntas a 31 de diciembre de 2018. Los resultados de estas sociedades se han clasificado entre la participación en el resultado de las otras empresas asociadas y empresas conjuntas por (1) millón de euros para las empresas asociadas en 2018.*

A – Datos relativos a las principales demás empresas asociadas y empresas conjuntas puestas en equivalencia

			Porcentajes de capital y derechos de voto del Grupo			
Nombre de la entidad	**País de implantación**	**Actividad principal**	**31 diciembre 2018**	**31 diciembre 2017**	**Participaciones en las principales demás empresas asociadas y empresas conjuntas a 31 de diciembre de 2018**	**Participaciones en las principales demás empresas asociadas y empresas conjuntas a 31 de diciembre de 2017**
Empresas asociadas						
Automóvil sin AVTOVAZ						
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS)	Turquía	Distribución del automóvil	49 %	49 %	34	46
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	India	Fabricación del automóvil	30 %	30 %	206	205
Financiación de ventas						
RN Bank	Rusia	Financiación de ventas del automóvil	30 %	30 %	63	48
Empresas conjuntas						
Automóvil sin AVTOVAZ						
Fabricación Renault Argelia	Argelia	Fabricación del automóvil	49 %	49 %	8	16
Dongfeng Renault Automotive Company	China	Fabricación del automóvil	50 %	50 %	260	243
Renault Brilliance Jinbei Automotive Company*	China	Fabricación y venta de vehículos utilitarios en China	49 %	49 %	74	-
Alliance Venture b.v.*	Países Bajos	Financiación de empresas emergentes en las nuevas tecnologías	40 %		51	-
Otras empresas asociadas y empresas conjuntas no significativas					160	118
TOTAL					**856**	**676**

** Entidades que entraron en el perímetro de consolidación en 2018.*

En los siguientes cuadros se presenta el importe total de las ventas y las compras realizadas entre Grupo Renault y las principales demás empresas asociadas y empresas conjuntas puestas en equivalencia así como las posiciones en el balance del Grupo Renault con esas mismas entidades:

(en millones de euros)	2018		2017	
En la cuenta de resultados consolidada	**Ventas a las sociedades puestas en equivalencia**	**Compras**	**Ventas a las sociedades puestas en equivalencia**	**Compras**
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS)	1.261	12	1.858	14
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	3	(357)	6	(538)
RN Bank	(3)	-	2	-
Fabricación Renault Argelia	9	(102)	6	(59)
Dongfeng Renault Automotive Company	206	(7)	233	(16)

(en millones de euros)	31 diciembre 2018					
En la situación financiera consolidada	**Activos financieros**	**Créditos clientes del Automóvil**	**Otros activos**	**Otros pasivos**	**Deudas de Financiación de ventas**	**Proveedores**
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS)	-	-	-	4	-	25
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	18	54	402	3	-	57
RN Bank	80	-	2	3	3	-
Fabricación Renault Argelia	-	86	-	3	-	115
Dongfeng Renault Automotive Company	-	9	-	3	-	9

(en millones de euros)	31 diciembre 2017					
En la situación financiera consolidada	**Activos financieros**	**Créditos clientes del Automóvil**	**Otros activos**	**Otros pasivos**	**Deudas de Financiación de ventas**	**Proveedores**
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS)	-	-	2	5	-	32
Renault Nissan Automotive India Private Limited (RNAIPL)	16	57	262	2	-	37
RN Bank	150	-	16	-	-	-
Fabricación Renault Argelia	-	56	-	2	-	82
Dongfeng Renault Automotive Company	-	31	-	2	-	-

B – Datos financieros acumulados vinculados a otras empresas asociadas puestas en equivalencia

(en millones de euros)	31 diciembre 2018	31 diciembre 2017
Participaciones en las empresas asociadas	420	380
Participación en el resultado de las empresas asociadas	27	10
Participación de las empresas asociadas en los otros elementos del resultado global	(29)	(28)
Participación de las empresas asociadas en el resultado global	(2)	(18)

C – Datos financieros acumulados relativos a las empresas conjuntas puestas en equivalencia

(en millones de euros)	31 diciembre 2018	31 diciembre 2017
Participaciones en las empresas conjuntas	436	296
Participación en el resultado de las empresas conjuntas	4	(2)
Participación de las empresas conjuntas en los otros elementos del resultado global	(7)	(23)
Participación de las empresas conjuntas en el resultado global	(3)	(25)

NOTA 14
EXISTENCIAS

	31 diciembre 2018			31 diciembre 2017		
(en millones de euros)	**Valor bruto**	**Depreciación**	**Valor neto**	**Valor bruto**	**Depreciación**	**Valor neto**
Materias primas y suministros	1.748	(299)	1.449	1.845	(328)	1.517
Productos en fabricación	395	(3)	392	390	(1)	389

Vehículos de ocasión	1.383	(126)	1.257	1.589	(91)	1.498
Productos acabados y piezas de recambio	2.931	(150)	2.781	3.076	(152)	2.924
TOTAL	**6.457**	**(578)**	**5.879**	**6.900**	**(572)**	**6.328**

NOTA 15
CRÉDITOS DE FINANCIACIÓN DE VENTAS

A – Créditos de Financiación de ventas por naturaleza

(en millones de euros)	**31 diciembre 2018**	**31 diciembre 2017**
Créditos a la red de distribución	10.233	10.210
Créditos a los clientes finales	23.606	22.085
Operaciones de leasing y similares	9.008	7.649
Valor bruto	**42.847**	**39.944**
Depreciación	(780)	(610)
Valor neto	**42.067**	**39.334**

La información relativa al valor razonable figura en la nota 24-A.

B - Operaciones de cesiones de activos y activos entregados en garantía en el marco de la gestión de la reserva de liquidez

B1 Operaciones de cesión de activos de la Financiación de ventas

	31 diciembre 2018		**31 diciembre 2017**	
(en millones de euros)	**Valor en balance**	**Valor razonable**	**Valor en balance**	**Valor razonable**
Créditos cedidos mantenidos en el balance	11.010	10.980	10.391	10.344
Pasivos asociados	2.781	2.645	2.272	2.326

La Financiación de ventas ha realizado varias operaciones públicas de titulización y de financiación a través de estructuras financieras (*conduit financing*) (Alemania, Brasil, Francia e Italia) sobre los créditos a los clientes finales y los créditos a la red de distribución mediante el uso de vehículos con fines especiales. Ciertas operaciones públicas han sido acordadas por RCI Banque y permiten así obtener activos realizables con el Banco Central Europeo.

Los créditos cedidos en el contexto de estas operaciones de transferencia de activos se mantienen en el balance, ya que el Grupo conserva el conjunto de los riesgos. Los pasivos asociados corresponden a títulos emitidos durante las operaciones de titulización. Se contabilizan en otras deudas representadas por un título.

La diferencia entre el importe de los créditos cedidos y el importe de los pasivos asociados se ha traducido en un refuerzo del crédito necesario para llevar a cabo estas operaciones y en una parte proporcional de los títulos conservados por RCI Banque que constituyen una reserva de liquidez.

Los activos titulizados no pueden ser ni cedidos ni garantizados. Los suscriptores de títulos de deuda solo pueden recurrir a los activos cedidos.

B2 Activos entregados en garantía en el marco de la gestión de la reserva de liquidez

En el marco de la gestión de su reserva de liquidez, la Financiación de ventas ha entregado en garantía al Banco de Francia (3G – Gestión global de garantías) activos por un valor contable de 7.454 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (6.949 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). Estos activos se componen de 6.184 millones de euros de títulos de instrumentos de titulizaciones, 159 millones de euros de obligaciones y 1.111 millones de euros de créditos de financiación de ventas (5.676 millones de euros de títulos de instrumentos de titulizaciones, 168 millones de euros de obligaciones y 1.106 millones de euros de créditos de financiación de las ventas a 31 de diciembre de 2017). La financiación recibida del Banco de Francia garantizada por estos activos ascendió a 2.500 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 al igual que a 31 de diciembre de 2017. El conjunto de los activos presentado al Banco de Francia a título de garantía se mantiene en el balance.

C - Vencimiento de los créditos de financiación de ventas

(en millones de euros)	**31 diciembre 2018**	**31 diciembre 2017**
Menos de un año	21.184	20.067
1 a 5 años	20.403	18.819
Más de 5 años	480	448
TOTAL DE CRÉDITOS DE FINANCIACIÓN DE VENTAS - VALOR NETO	**42.067**	**39.334**

D - Distribución de los créditos de financiación de ventas por nivel de riesgo

(en millones de euros)	**Créditos sanos**	**Créditos degradados desde la fecha de contabilización inicial**	**Créditos deficientes**	**Total**
Análisis bruto de los créditos de financiación de ventas a 31 de diciembre de 2018	38.454	3.770	623	42.847

Depreciación de los créditos de financiación de ventas a 31 de diciembre de 2018	(239)	(163)	(378)	(780)
Valor neto de los créditos de financiación de ventas a 31 de diciembre de 2018	**38.215**	**3.607**	**245**	**42.067**

E – Exposición al riesgo de crédito de la actividad de Financiación de ventas

La exposición máxima al riesgo de crédito de la actividad de Financiación de ventas está representada por el valor neto contable de los créditos de financiación de ventas más la cantidad de los compromisos de financiación irrevocables a favor de los clientes que figuran en los compromisos fuera de balance entregados (nota 28-A) y menos el importe de las garantías a clientes (nota 28-B). El importe de estas garantías poseídas sobre créditos dudosos a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 678 millones de euros frente a 660 millones de euros a 31 de diciembre de 2017.

Los riesgos sobre la calidad de los créditos de los clientes son objeto de una evaluación (por sistema de calificación) y de un seguimiento por tipo de actividad (Clientes y Red). En la fecha de cierre de las cuentas, no hay ningún elemento que ponga en duda la calidad de los créditos de financiación de ventas no vencidos o no depreciados y no existe concentración significativa de riesgos en el seno de los clientes de la Financiación de ventas respecto a las disposiciones reglamentarias.

NOTA 16
CRÉDITOS DE CLIENTES DEL AUTOMÓVIL

Valor neto de los créditos de clientes del Automóvil

(en millones de euros)	**31 diciembre 2018**	**31 diciembre 2017**
Valor bruto	2.178	2.572
Depreciación por pérdidas de crédito acreditadas [(1)]	(770)	(819)
Depreciación por pérdidas de crédito esperadas [(2)]	(9)	
VALOR NETO	**1.399**	**1.753**

(1) De los cuales (674) millones de euros relativos a Irán a 31 de diciembre de 2018 y (677) millones de euros a 31 de diciembre de 2017.

(2) En aplicación de la norma NIIF 9 «Instrumentos financieros», el Grupo observa depreciaciones por las pérdidas de crédito esperadas a partir del 1 de enero de 2018 (nota 2-A1.3).

Esta partida excluye los créditos que están sujetos a una cesión a las sociedades de financiación de ventas del Grupo o a un tercero externo al Grupo cuando se les transfiere la casi totalidad de los riesgos y ganancias inherentes a la propiedad de los créditos. El riesgo de disolución (principalmente riesgo de impago tras litigio comercial) ha sido mantenido por el Grupo, aunque no es considerado importante. Los créditos cedidos en estas condiciones a las sociedades de financiación de las ventas del Grupo han sido incluidos en los créditos de la financiación de ventas, especialmente en los créditos de la red de distribución.

En el caso en que la parte esencial de los riesgos y ganancias no se transfiera, aunque los créditos se transfieran desde un punto de vista legal a las sociedades de financiación de ventas del Grupo o a un tercero externo al Grupo, se mantienen incluidos como créditos de los clientes del Automóvil sin AVTOVAZ como contraprestación de los pasivos financieros (otras deudas con intereses atribuibles). El importe de los créditos de clientes mantenido en el balance, debido a que el Grupo conserva el riesgo de crédito o el riesgo de morosidad, no fue significativo a 31 de diciembre de 2018.

Además, no existe concentración de riesgos significativos entre los clientes de los segmentos del Automóvil sin AVTOVAZ y AVTOVAZ, y el volumen de negocio realizado con un cliente externo determinado no es superior a un 10 % del volumen de negocio total de estos segmentos.

La gestión del riesgo de crédito se describe en la nota 25.

La exposición máxima al riesgo de crédito de los créditos a clientes del Automóvil sin AVTOVAZ se representa por el valor neto contable de los créditos.

El modelo de depreciación de los créditos a clientes del Automóvil se presenta en las notas 2-A3 y 2-G.

La información relativa al valor razonable figura en la nota 24-A.

NOTA 17
OTROS ACTIVOS CORRIENTES Y NO CORRIENTES

	31 diciembre 2018			**31 diciembre 2017**		
(en millones de euros)	**No corrientes**	**Corrientes**	**Total**	**No corrientes**	**Corrientes**	**Total**
Gastos varios constatados con anticipación	245	368	613	249	307	556
Créditos fiscales (sin impuestos corrientes exigibles)	465	1.712	2.177	527	1.846	2.373
Impuestos exigibles [(1)]	19	111	130	4	91	95
Otros créditos	603	1.566	2.169	555	1.728	2.283
Títulos de sociedades controladas no consolidadas [(2)]	153	-	153	100	-	100
Derivados sobre operaciones comenzadas con fines de explotación del Automóvil	-	10	10	-	10	10
Derivados sobre operaciones de financiación de la Financiación de ventas	-	123	123	-	123	123
TOTAL	**1.485**	**3.890**	**5.375**	**1.435**	**4.105**	**5.440**
de los cuales valor bruto	1.613	4.082	5.695	1.470	4.307	5.777
de los cuales depreciación	(128)	(192)	(320)	(35)	(202)	(237)

(1) Los impuestos corrientes exigibles se presentan por separado en la situación financiera consolidada (apartado 4.2.3).

(2) Los títulos de sociedades controladas y no consolidadas de los cuales el valor neto es superior a 10 millones de euros son los siguientes: Carizy,

iCabbi, PI-VI Ricambi S.r.l, Marcel y Renault Venture Capital.

A – Créditos fiscales

La partida de créditos fiscales (excluidos los impuestos exigibles corrientes) excluye los créditos fiscales franceses que son objeto de una cesión fuera del Grupo (Créditos del crédito fiscal de investigación –CIR– y créditos del crédito fiscal de competitividad y empleo –CICE–), y cuya casi totalidad de los riesgos y ganancias inherentes a la propiedad de los créditos se transfiere al cesionario. Respecto a los créditos fiscales, las cesiones solo dan lugar a la salida del balance cuando el riesgo de disolución se considera inexistente. Es concretamente el caso cuando los créditos cedidos ya han sido objeto de un control fiscal o una auditoría previa.

El total de los créditos fiscales cedidos y dados de baja en 2018 representa 278 millones de euros y corresponde a créditos de CIR por 218 millones de euros y de CICE por 60 millones de euros (50 millones de euros en 2017 de créditos CICE). No hay créditos fiscales cedidos mantenidos en los balances de 31 de diciembre de 2018 y 31 de diciembre de 2017.

B - Títulos de sociedades controladas no consolidadas

Durante los dos últimos años, el Grupo Renault ha tomado el control de una entidad que interviene en el mercado de los vehículos de ocasión (segmento del Automóvil sin AVTOVAZ) y de tres entidades que evolucionan en el sector de la movilidad (segmento de Financiación de ventas). Se trata de las entidades Carizy (intermediarios en el mercado del vehículo de ocasión), Flit Tech (central de reservas para taxis), iCabbi (desarrollo de software para taxis) y Marcel (intermediario de VTC), de las que el precio de adquisición total ascendió a 106 millones de euros. A 31 de diciembre de 2018, las cuentas de estas entidades no se integraron globalmente ya que su consolidación no tendría un impacto significativo teniendo en cuenta los umbrales aplicados por el Grupo. Por el contrario, se ha tenido en cuenta su contribución a los resultados del grupo en los costes de bienes y servicios vendidos por un importe de -29 millones de euros en 2018. Las entidades más significativas se consolidarán por integración global en los próximos ejercicios.

NOTA 18
FONDOS PROPIOS

A - Capital social

El número total de acciones ordinarias emitidas e íntegramente desembolsadas a 31 de diciembre de 2018 fue de 295.722 (en miles) acciones con un valor nominal de 3,81 euros por acción (sin cambios con respecto al 31 de diciembre de 2017).

Las acciones de autocartera no dan derecho a dividendo. Representan un 1,71% del capital de Renault a 31 de diciembre de 2018 (2,17 % a 31 de diciembre de 2017).

El grupo Nissan, a través de su filial participada al 100 %, Nissan Finance Co. Ltd. posee un 15 % del capital de Renault (acciones sin derecho a voto).

B - Gestión de fondos propios

En la gestión de sus fondos propios, el objetivo del Grupo es conservar la continuidad de explotación a fin de procurar un rendimiento a los accionistas, conceder ventajas al resto de socios y mantener una estructura de capital destinada a optimizar el coste. El Grupo puede realizar ajustes sobre el pago de dividendos a los accionistas, reembolsar parte del capital o emitir nuevas acciones.

El Grupo, para alcanzar sus objetivos, actúa de forma diferente en función de cada segmento de explotación.

La Financiación de ventas está sujeta al cumplimiento de ratios reglamentarios propios de la actividad bancaría. A este respecto, el segmento cumple siempre un ratio de solvencia de al menos un 8 % (relación entre los fondos propios incluyendo los préstamos subordinados y el total de activos ponderados en función del riesgo). El ratio de solvencia básico de nivel 1 -Core Tier 1- de RCI Banque se situó en el 15,46 % a 31 de diciembre de 2018 (15,01 % a 31 de diciembre de 2017).

Por último, el Grupo cubre parcialmente su inversión en Nissan (nota 12-G).

C – Títulos de autocartera

El Consejo de Administración, en aplicación de las disposiciones adoptadas en las Juntas Generales, ha decidido destinar las acciones poseídas por Renault íntegramente a los planes de opción de compra de acciones así como a los planes de acciones basadas en resultados en curso y otros acuerdos de pago basados en acciones, atribuidos a los mandos y directivos del Grupo.

	31 diciembre 2018	31 diciembre 2017
Importe de títulos de autocartera *(en millones de euros)*	400	321
Número de títulos de autocartera	5.058.961	4.649.545

En el marco de la normativa vigente y por decisión del Consejo de Administración, Renault adquirió el 10 % de las acciones de Renault cedidas por el Estado (esto es, 1.400.000 acciones) al precio de la inversión (121 millones de euros) en el segundo trimestre de 2017, con vistas a la realización de una oferta reservada a los empleados y antiguos empleados del Grupo Renault con el fin de permitirles participar en los resultados del Grupo Renault.

En septiembre de 2018, Grupo Renault lanzó el plan *Share the Future*, una oferta de accionariado reservada a los empleados por cesión de acciones existentes en 10 países: Argentina, Brasil, Corea del Sur, España, Francia, India, Marruecos, Rumanía, Eslovenia y Turquía.

Dicho plan se inscribe en una política de desarrollo del accionariado asalariado del Grupo Renault y tiene por objeto asociar de forma más estrecha a los empleados al desarrollo y el rendimiento del Grupo. En el marco del plan *Share the Future*, Renault propuso dos fórmulas a sus empleados:

- una fórmula denominada «clásica» que incluye un descuento del 20 % (con respecto al tipo de referencia) y una aportación con un límite de 4 acciones, en la que el suscriptor se expone a las variaciones de la cotización de la acción;
- una fórmula «con efecto palanca» (a través de un contrato de cambio con un banco estructurante que completa la inversión del empleado de forma que el importe total invertido representa diez veces el importe de la aportación personal del empleado) en la que

el empleado recibe al vencimiento como mínimo el importe de su aportación personal más, o bien un rendimiento garantizado, o bien, si es más elevado, un múltiplo del rendimiento de las acciones de Renault en el periodo.

Las acciones se han suscrito por los beneficiarios bien directamente, bien a través de un fondo común de inversión de empresa (FCPE), según el país de residencia. Los suscriptores de la oferta deben conservar las acciones o participaciones hasta el 31 de mayo de 2023, excepto si se produce un caso de liberación anticipada autorizada. En ambas fórmulas, el precio de suscripción se fijó en 58,32 euros a 7 de septiembre de 2018. La operación, que se cerró definitivamente el 2 de octubre de 2018, fue suscrita por 22.615 empleados en 10 países.

En la cuenta de resultados se registró un gasto de 8 millones de euros relativo a la aportación y al valor razonable del descuento ofrecido a los empleados. Este valor razonable incluye el valor del descuento menos la cláusula de intransferibilidad de la acción del participante al que se añade, para la fórmula de efecto de palanca únicamente, la medida de la ganancia de oportunidad.

D - Distribuciones

La Junta General mixta de accionistas de 15 de junio de 2018 decidió una distribución de dividendos de 3,55 euros por acción, es decir 1.027 millones de euros (3,15 euros por acción en 2017, es decir 916 millones de euros). El pago se efectuó durante el mes de junio de 2018.

E – Variación de conversión

Análisis de la variación de conversión registrada durante el período:

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Variación de conversión registrada sobre el valor de la participación en Nissan	997	(1.467)
Efecto neto de impuestos de las operaciones de cobertura parcial de la inversión en Nissan (nota 12-G)	(70)	96
Total de la variación de conversión vinculada a Nissan	**927**	**(1.371)**
Variaciones relativas a la economías de hiperinflación	(175)	
Otras variaciones de la diferencia de conversión	(250)	(324)
TOTAL DE LA VARIACIÓN DE CONVERSIÓN	**502**	**(1.695)**

Las variaciones relativas a la economías de hiperinflación registran las variaciones de conversión de las filiales argentinas desde el 1 de enero de 2018 (nota 2-A4). En 2017 y en 2018, las demás variaciones de conversión procedían esencialmente de la evolución del rublo ruso y el real brasileño. En 2017, procedían asimismo del peso argentino.

F - Reserva de reevaluación de instrumentos financieros

F1 Variación de la reserva de reevaluación de los instrumentos financieros

Las cantidades indicadas a continuación son importes netos de los efectos de impuestos.

(en millones de euros)	**Cobertura de flujos de efectivo [1]**	**Instrumentos financieros disponibles para la venta**	**Instrumentos financieros de fondos propios al valor razonable**	**Instrumentos de deuda al valor razonable**	**Total**
Saldo a 31 de diciembre de 2017 [2]	**(7)**	**810**			**803**
Transición a NIIF 9 – Ajustes al inicio [2]	-	(810)	787	2	(21)
Saldo ajustado a 1 de enero de 2018	**(7)**		**787 [3]**	**2**	**782**
Variaciones del valor razonable en fondos propios	(7)		(534)	(1)	(542)
Transferencia en resultado [1]	6		-	2	8
Otros	(13)		-	-	(13)
Saldo a 31 de diciembre de 2018	**(21)**		**253 [3]**	**3**	**235**

(1) El desglose de la transferencia en resultado de los importes relativos a las coberturas de flujos de efectivo se detalla en la nota F2 siguiente y los vencimientos de la transferencia en resultado de la reserva de reevaluación de las coberturas de flujos de efectivo se detalla en la nota F3 siguiente.

(2) En aplicación de la norma NIIF 9 «Instrumentos financieros», la clasificación de los activos financieros se modifica a partir del 1 de enero de 2018. Los cambios relativos a la aplicación de esta nueva norma se presentan en la nota 2-A1.

(3) La reserva de reevaluación de los instrumentos de fondos propios al valor razonable se refiere a los títulos de Daimler (nota 22-B).

F2 Desglose de la transferencia en resultado de la parte de la reserva de reevaluación de los instrumentos financieros vinculada a las coberturas de flujos de efectivo

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Margen de explotación	7	(22)
Otros ingresos y gastos de explotación	1	-
Resultado financiero	-	-
Participación en el resultado de las empresas asociadas y empresas conjuntas	-	-
Impuestos corrientes y diferidos	(2)	10
IMPORTE TOTAL TRANSFERIDO EN RESULTADO NETO PARA LAS COBERTURAS DE FLUJOS DE	**6**	**(12)**

F3 Vencimientos de la transferencia en resultado de la reserva de reevaluación de las coberturas de flujos de efectivo

(en millones de euros)	**31 diciembre 2018**	**31 diciembre 2017**
Menos de un año	(6)	9
Más de un año	(9)	(13)
Reserva de reevaluación de las coberturas de flujos de efectivo excluyendo empresas asociadas y empresas conjuntas	**(15)**	**(4)**
Reserva de reevaluación de las coberturas de flujos de efectivo de las empresas asociadas y empresas conjuntas	(6)	(3)
TOTAL DE LA RESERVA DE REEVALUACIÓN DE LAS COBERTURAS DE FLUJOS DE EFECTIVO	**(21)**	**(7)**

Estos vencimientos han sido calculados en base a los vencimientos contractuales de los flujos de efectivo sujetos a una cobertura.

G – Planes de opciones de compra de acciones, planes de acciones basadas en resultados y otros acuerdos de pago basados en acciones

El Consejo de Administración concede periódicamente a mandos y directivos del Grupo acciones basadas en resultados con períodos de adquisición e intransferibilidad propios de cada concesión. Hasta 2012, también atribuyó periódicamente opciones de compra de acciones con arreglo a unas condiciones de precio y plazo de ejercicio propias de cada atribución. Los planes implantados incluyen condiciones de rendimiento que determinan el número de opciones o de acciones acordadas a los beneficiarios. La pérdida del beneficio de las opciones o de las acciones basadas en resultados es conforme a las disposiciones normativas, con pérdida total en caso de dimisión o de despido (salvo decisión en contra del Consejo de Administración en el caso del Presidente-Director General) y decisión, según el caso, para los ceses a iniciativa de la empresa.

Por otro lado, el Consejo de Administración decidió que una parte de la participación variable del Presidente-Director General adeudada en virtud de un ejercicio se convertirá en forma de acciones cuya adquisición estará sujeta a condiciones de rendimiento y de presencia, a partir de la participación variable del año 2013.

G1 Variación del número de opciones y derechos de atribución de acciones poseídos por los miembros del personal

	Opciones de compra de acciones			
	Cantidad	**Precio de ejercicio medio ponderado** *(en euros)*	**Precio medio ponderado de la acción en las fechas de atribución y ejecución** *(en euros)*	**Derechos de atribución de acciones** [1]
Opciones pendientes de ejecutar y derechos en curso de adquisición a 1 de enero de 2018	**299.339**	**37**	**-**	**4.585.849**
Concedidas			-	1.494.129
Opciones ejecutadas o derechos adquiridos definitivamente	(50.565) [2]	38	49 [3]	(1.266.829) [4]
Pérdidas y otros ajustes			-	(98.978)
Opciones pendientes de ejecutar y derechos en curso de adquisición a 31 de diciembre de 2018	**248.774**	**36**	**-**	**4.714.171**

(1) Los datos presentados incluyen las acciones en virtud de la remuneración variable del cargo de Presidente-Director General.

(2) Las opciones ejecutadas en 2018 corresponden a los planes 18 y 19 atribuidos en 2011 y al plan 20 atribuido en 2012.

(3) Precio al que el Grupo adquirió las acciones para cubrir ejecuciones de opciones futuras.

(4) Los derechos de atribución de acciones basadas en resultados adquiridas definitivamente corresponden al plan 21 de no residentes atribuido en 2014 así como al plan 22 de residentes atribuido en 2015.

En los derechos de atribución indicados en las notas G1, G3 y H no se tuvo en cuenta la dimisión del Presidente-Director General de Renault anunciada por el Consejo de Administración el 24 de enero de 2019 ni sus posibles consecuencias en las remuneraciones en acciones, ya que no se puede determinar el impacto potencial de este acontecimiento posterior al cierre en estos derechos (véase la nota 27-A).

G2 Planes de opciones de compra de acciones

En cuanto a los planes activos en 2018, las opciones concedidas solo se adquieren tras un período fijo de cuatro años y el período de ejercicio, tras el período de adquisición, se extiende en otros cuatro años:

N.° de plan	**Tipo de plan**	**Fecha de atribución**	**Precio de ejercicio** *(en euros)*	**Opciones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2018**	**Período de ejercicio**
Plan 18	Opciones de compra	29 abril 2011	38,80	92.062	30 abril 2015 - 28 abril 2019
Plan 19	Opciones de compra	8 diciembre 2011	26,87	35.500	9 diciembre 2015 – 7 diciembre 2019
Plan 20	Opciones de compra	13 diciembre 2012	37,43	121.212	13 diciembre 2016 – 12 diciembre 2020

TOTAL	**248.774**

G3 Planes de atribución de acciones basadas en resultados y otros acuerdos de pago basados en acciones

Los períodos de adquisición y de conservación varían dependiendo de si el adjudicatario tiene residencia fiscal en Francia o residencia fiscal en el extranjero, con el fin de considerar las restricciones fiscales locales.

La concesión de las acciones a los beneficiarios con residencia fiscal en Francia pasa a ser definitiva tras un período de adquisición de tres años, seguido de un período mínimo de conservación de dos años que se reduce a un año para los planes atribuidos a partir de 2016.

En el caso de los beneficiarios con residencia fiscal extranjera, el periodo de adquisición es de cuatro años y no están sujetos a ningún periodo de conservación.

N.° de plan	Tipo de plan	Fecha de atribución	Derechos de atribución a 31 de diciembre de 2018	Fecha de adquisición definitiva	Período de conservación
Plan 22 [1]	Acciones basadas en resultados y acciones procedentes de la parte variable	11 febrero 2015	-	11 febrero 2018 [2]	11 febrero 2018 – 11 febrero 2020
			383.019	11 febrero 2019	Ninguna
Plan 23 [1]	Acciones basadas en resultados y acciones procedentes de la parte variable	29 abril 2016	963.550	29 abril 2019	29 abril 2019 - 29 abril 2020
			371.705	29 abril 2020	Ninguna
Plan 23 bis	Acciones basadas en resultados y acciones procedentes de la parte variable	27 julio 2016	100.000	27 julio 2020	Ninguna
Plan 24 [1]	Acciones basadas en resultados y acciones procedentes de la parte variable	9 febrero 2017	979.160	9 febrero 2020	9 febrero 2020 – 9 febrero 2021
			437.016	9 febrero 2021	Ninguna
Plan 25 [1]	Acciones basadas en resultados y acciones procedentes de la parte variable	15 febrero 2018	1.078.250	15 febrero 2021	15 febrero 2021 – 15 febrero 2022
			401.471	15 febrero 2022	Ninguna
TOTAL			**4.714.171**		

(1) Los datos presentados incluyen las acciones en virtud de la remuneración variable del cargo de Presidente-Director General. La cantidad de acciones en virtud de los ejercicios 2014 y 2015 se ajustó en 2018, ya que la consecución de los resultados se aprecia en tres ejercicios sucesivos.

(2) Las accionas basadas en resultados de este plan se entregaron a sus beneficiarios en 2018.

H - Pagos basados en acciones

Los pagos basados en acciones solo se refieren a planes de opciones de compra de acciones y de concesión de acciones basadas en resultados aprobados para el personal y acciones en virtud de la remuneración variable del cargo de Presidente-Director General.

Se han valorado de acuerdo con los métodos descritos en las normas y métodos contables (nota 2-R). Datos principales:

N.° de plan	Valoración inicial *(en miles de euros)*	Valor razonable unitario	Gastos 2018 *(en millones de euros)*	Gastos 2017 *(en millones de euros)*	Precio de la acción en la fecha de atribución *(en euros)*	Volatilidad	Tipo de interés	Precio de ejercicio *(en euros)*	Duración	Dividendo por acción *(en euros)*
Plan 18	3,422	9,31	-	-	36,70	37,28 %	2,28 %	38,80	4-8 años	0,30 – 1,16
Plan 19	1,608	5,36	-	-	27,50	42,24 %	1,99 %	26,87	4-8 años	1,19 – 1,72
Plan 20	2,708	6,87	-	-	40,39	35 %	0,71 %	37,43	4-8 años	1,57 – 2,19
Plan 21*	38,702	53,09	-	(3)	65,76	N/A	0,20 %	N/A	3-5 años	1,72 – 1,97
	13,653	54,97	-	(4)	65,61	N/A	0,19 %	N/A	4 años	1,72 – 1,97
Plan 22*	51,509	66,51	(10)	(20)	78,75	N/A	-0,10 %	N/A	3-5 años	1,90 – 2,22
	19,138	65,19	(7)	(5)	76,58	N/A	-0,03 %	N/A	4 años	1,90 – 2,22
Plan 23*	53,728	66,38	(18)	(18)	80,25	N/A	-0,48 %	N/A	3-4 años	2,40 – 2,88
	19,929	65,72	(5)	(5)	76,16	N/A	-0,48 %	N/A	4 años	2,40 – 2,88
Plan 23 bis	5,348	65,34	(1)	(1)	76,99	N/A	-0,48 %	N/A	4 años	2,40 – 2,88
Plan 24*	53,646	66,18	(18)	(16)		N/A	-0,56 %	N/A	3-4 años	3,15 – 3,34
	22,167	66,16	(6)	(5)	82,79	N/A	-0,57 %	N/A	4 años	3,15 – 3,34
Plan 25*	63.533	73,37	(19)	-	90,64	N/A	-0,57 %	N/A	3-4 años	3,55 – 4,25
	23.096	69,73	(5)	-	88,93	N/A	-0,57 %	N/A	4 años	3,55 – 4,25
TOTAL			**(89)**	**(77)**						

* *Para estos planes, los derechos de atribución de acciones basadas en resultados se han concedido en fechas diferentes. Los datos presentados incluyen asimismo las acciones en virtud de la remuneración variable del cargo de Presidente-Director General. En su caso, los datos proporcionados corresponden a las medias ponderadas de acuerdo a las cantidades otorgadas por fecha de otorgación.*

I – Participaciones minoritarias

Nombre de la filial	País de aplicación	Porcentaje de capital y de derechos de voto poseído por las participaciones minoritarias 31 diciembre 2018	31 de diciembre de 2017	Resultado neto - atribuido a las participaciones minoritarias (en millones de euros) 2018	2017	Fondos propios - atribuidos a las participaciones minoritarias (en millones de euros) 31 diciembre 2018	31 de diciembre de 2017	Dividendos pagados a las participaciones minoritarias (accionistas minoritarios) (en millones de euros) 2018	2017
Automóvil sin AVTOVAZ									
Renault Samsung Motors	Corea	20 %	20 %	36	45	205	210	(33)	(32)
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	Turquía	48 %	48 %	55	51	270	257	(41)	(38)
Otros	N/A	N/A	N/A	6	7	27	29	(7)	(10)
TOTAL AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ				**97**	**103**	**502**	**496**	**(81)**	**(80)**
Financiación de ventas									
Banco RCI Brasil [1]	Brasil	40 %	40 %	19	20	-	-	(8)	(51)
Rombo Compania Financiera [1]	Argentina	40 %	40 %	(2)	4	-	-	-	-
Otros	N/A	N/A	N/A	7	3	45	34	(5)	(2)
TOTAL FINANCIACIÓN DE VENTAS				**24**	**27**	**45**	**34**	**(13)**	**(53)**
AVTOVAZ									
Alliance Rostec Auto b.v. [2]	Países Bajos	32 %	18 %	-	-	663	211	-	-
AVTOVAZ [2]	Rusia	32 %	26 %	16	(33)	(603)	(430)	-	-
LLC Lada Izhevsk [2]	Rusia	32 %	26 %	7	1	(19)	(24)	-	-
Otros	N/A	N/A	N/A	5	(2)	11	7	-	-
TOTAL AVTOVAZ				**28**	**(34)**	**52**	**(236)**	**-**	**-**
TOTAL				**149**	**96**	**599**	**294**	**(94)**	**(133)**

(1) El Grupo otorgó a los accionistas minoritarios de estas sociedades opciones de venta de sus participaciones. Se registró una deuda en concepto de dichas opciones de venta dentro de otras deudas por valor de 127 millones de euros para la filial brasileña y de 13 millones de euros para la filial argentina a 31 de diciembre de 2018 (129 millones de euros y 25 millones de euros respectivamente a 31 de diciembre de 2017). La contrapartida de estos pasivos ha sido registrada mediante deducción de los fondos propios, parte de las participaciones minoritarias y en cuanto al saldo mediante deducción de los fondos propios, parte atribuible a los accionistas de la sociedad matriz. La deuda se evalúa a su valor razonable. El valor razonable se determina mediante estimación del precio de recompra que considera concretamente los resultados futuros de la cartera de financiación existente en la fecha de cierre de las disposiciones definidas en los contratos de asociación. Corresponde al nivel 3, ya que su evaluación se realiza de acuerdo con los modelos reconocidos, pero para los que los datos significativos no se basan en los datos de mercado observables.

(2) Los porcentajes de los derechos de voto de los intereses minoritarios correspondientes a la situación jurídica (véase la nota 3-B) son del 39 % en Alliance Rostec Auto b.v y el grupo AVTOVAZ a 31 de diciembre de 2018 (respectivamente 34 % y 35 % a 31 de diciembre de 2017).

En 2018 se firmaron nuevos acuerdos de asociación con Oyak en Turquía que incluyen opciones de venta y compra de títulos minoritarios (*puts* y *calls*) perfectamente simétricas que permiten con determinadas condiciones a Renault adquirir participaciones de Oyak en Oyak Renault (*call*) y vender sus participaciones en Mais (*put*) y que permiten a Oyak vender sus participaciones en Oyak Renault (*put*) y adquirir las participaciones de Renault en Mais (*call*). El precio de ejercicio de la *put* se determina, en caso de ejercicio de esta última, por tres expertos independientes que se nombrarán en la fecha de ejercicio.

El análisis de los contratos no arrojó circunstancias que escaparan al control de Renault SA que permitieran a Oyak ejercer su *put* sin oposición posible de Renault SA. Por consiguiente, no se contabilizó ninguna deuda por este concepto a 31 de diciembre de 2018.

El Grupo no presenta restricciones importantes sobre su capacidad para acceder o utilizar sus activos y liquidar sus pasivos, aparte de los derivados del marco normativo en el que operan las filiales. Las autoridades de supervisión locales pueden exigir a las filiales bancarias que mantengan un determinado nivel de capital y liquidez, limiten su exposición a otras partes del Grupo y se adapten a otros ratios.

J - Actividades conjuntas

Nombre de la entidad	País de implantación	Actividad principal	Porcentajes de capital del Grupo 31 diciembre 2018	31 diciembre 2017
Automóvil sin AVTOVAZ				
Renault Nissan Technology and Business Centre India Private Limited (RNTBCI)*	India	Centro de servicios compartidos	67	67

** El Grupo dispone del 50 % de los derechos de voto en la sociedad india RNTBCI.*

NOTA 19
PROVISIONES PARA COMPROMISOS DE PENSIONES Y ASIMILADOS

A - Definición de los regímenes

Los compromisos de pensiones y otros beneficios a largo plazo del personal conciernen sobre todo a los empleados en actividad. Los regímenes de los que se benefician son o bien regímenes de cotización definidos, o bien regímenes de prestaciones definidas.

- Regímenes de cotizaciones definidas

El Grupo desembolsa, de acuerdo a las leyes y usos de cada país, las cotizaciones estipuladas en relación con los salarios, a los organismos nacionales encargados de los regímenes de pensiones y de previsión. A este respecto, no existe ningún pasivo actuarial.

Los regímenes de cotizaciones definidas representaron en 2018 un gasto de 588 millones de euros (619 millones de euros en 2017).

- Regímenes de prestaciones definidas

Los regímenes de prestaciones definidas dan lugar a la constitución de provisiones y se contabilizan de conformidad con los principios contables definidos en la nota 2-S. Incluyen:

- las indemnizaciones por cese previstas en la legislación o en un acuerdo convencional en determinados países, tales como Francia, Turquía, etc.;
- los complementos de pensiones que garantizan los recursos contractuales a los empleados; los países que disponen de este tipo de régimen están situados en Europa (Reino Unido, Alemania, Francia, Países Bajos, Suiza...);
- las demás prestaciones a largo plazo: principalmente las recompensas y el capital tiempo.

Los regímenes de complementos de pensiones con prestaciones definidas, están cubiertos por lo general total o parcialmente mediante contratos suscritos con fondos de pensiones o compañías de seguros. En dicho caso, los compromisos y los activos se evalúan de manera independiente. La diferencia entre el compromiso y el valor razonable de los activos con cobertura puede generar una insuficiencia o un excedente de financiación. En caso de insuficiencia, se registra una provisión. En caso de excedente, se registra un activo (sujeto a una serie de condiciones concretas).

- Principales regímenes de prestaciones definidas del Grupo

En Francia, las indemnizaciones por cese del Grupo proceden de acuerdos contractuales celebrados por cada una de las diferentes entidades francesas y los representantes de los empleados. Se determinan en función de la remuneración y la antigüedad de los empleados; su pago está sujeto a la condición de presencia en el personal en el momento de la jubilación. Los compromisos en concepto de indemnizaciones por cese en Francia son objeto íntegramente de provisiones. Representan la parte fundamental de los pasivos del Grupo en materia de indemnizaciones por cese.

El régimen de complementos de pensiones más significativo del Grupo se encuentra en el Reino Unido, donde existen dos regímenes de pensiones de prestaciones definidas gestionados en el marco de un fondo de pensiones dedicado que está formado por dos secciones: una de ellas hace referencia a las filiales del Automóvil sin AVTOVAZ y la otra a RCI Financial Services Ltd. Los beneficiarios elegibles constituyen un grupo cerrado desde 2004 que incluye alrededor de 1.799 personas.

Este fondo de pensiones (*Trust*) tiene personalidad jurídica propia. Está administrado por *Trustees*, un órgano conjunto que agrupa a representantes de las empresas participantes, empleados y antiguos empleados. El fondo depende de la normativa local, que define los requisitos de financiación mínimos que pueden conllevar contribuciones adicionales por parte del Grupo. La política de inversión de activos se define en cada sección del fondo mediante un órgano de control que realiza un examen trimestral del rendimiento de las inversiones. Los riesgos asociados a estos regímenes son los riesgos usuales (reducción de la rentabilidad futura de los activos invertidos, descensos en los mercados de las acciones, aumento de la esperanza de vida de los beneficiarios, aumento de la inflación...).

Para tener en cuenta las precisiones realizadas en 2018 sobre la aplicación de la normativa relativa a la igualdad de derechos de hombre y mujeres, se registró un complemento de provisión para *Guaranteed Minimum Pension Equalization* de 1 millón de euros.

La sección dedicada al Automóvil sin AVTOVAZ presenta una insuficiencia de financiación que el Grupo se ha comprometido a asumir de aquí a 2026 mediante el abono de una cantidad anual máxima de 5 millones de libras al año. Según NIC 19, el déficit se evalúa en 51 millones de libras para la sección dedicada al Automóvil sin AVTOVAZ y en 7 millones de libras para la sección dedicada a RCI Financial Services Ltd. a 31 de diciembre de 2018.

B - Principales hipótesis actuariales utilizadas para la evaluación de las provisiones y otros datos relativos a los regímenes más significativos

Principales hipótesis actuariales y datos para las	**31 diciembre 2018**		**31 diciembre 2017**	
indemnizaciones por cese del Grupo en Francia	**Renault s.a.s.**	**Otros**	**Renault s.a.s.**	**Otros**
Edad de jubilación	60 a 65 años	60 a 67 años	60 a 65 años	60 a 65 años
Tasa de actualización *	1,69 %	0,8 % a 2 %	1,43 %	0,58 % a 2 %
Tasa de aumento salarial	2,5 %	1 % a 2,7 %	2,5 %	1 % a 2,7 %
Duración de los regímenes	13 años	7 a 20 años	13 años	7 a 20 años
Compromiso bruto	1.035 millones de euros	174 millones de euros	1.062 millones de euros	175 millones de euros

* *La tasa utilizada para valorar los compromisos del Grupo en Francia varía de una sociedad a otra en función del vencimiento de los compromisos. Las referencias utilizadas para determinar la tasa de actualización son la curva de cupón cero completada por la curva media de los diferenciales (spreads) de emisores de calificación AA publicados por Reuters.*

Principales hipótesis actuariales y datos para los regímenes de complementos de pensiones del Grupo en Reino Unido	31 diciembre 2018 Automóvil sin AVTOVAZ	31 diciembre 2018 Financiación de ventas	31 diciembre 2017 Automóvil sin AVTOVAZ	31 diciembre 2017 Financiación de ventas
Tasa de actualización financiera *	2,85 %	2,85 %	2,5 %	2,5 %
Tasa de aumento salarial	2 %	3,10 %	2 %	3,1 %
Duración de los regímenes	18 años	25 años	20 años	25 años
Tasa de rendimiento real de los activos de cobertura	-3,95 %	-5,37 %	7,4 %	8,8 %
Compromiso bruto	325 millones de euros	33 millones de euros	363 millones de euros	37 millones de euros
Valor razonable de los fondos invertidos mediante fondos de pensión	270 millones de euros	25 millones de euros	284 millones de euros	27 millones de euros

* *La referencia utilizada para determinar la tasa de actualización es la curva de tipos determinada por Deloitte a partir del índice iBoxx £ de las obligaciones corporativas de calificación AA (DTRB £ AA corporate bond yield curve).*

C - Gastos netos del ejercicio

(en millones de euros)	2018	2017
Coste de los servicios prestados durante el periodo	94	94
Coste de los servicios pasados y pérdidas (ganancias) de liquidación*	(3)	(92)
Interés neto sobre el pasivo (activo) neto	25	25
Efecto de las medidas de adaptación de efectivos	(1)	-
Gasto (ingreso) neto del ejercicio en la cuenta de resultados	**115**	**27**

* *En 2017, afecta principalmente a derechos de vacaciones anteriores a la jubilación tal y como se definen en el acuerdo de competitividad de 1991 relativo a Francia, de las cuales las modalidades se modificaron en el marco del acuerdo CAP 2020 firmado en enero de 2017. Los nuevos derechos se contabilizan a partir de la fecha en la que los derechos se adquieren de conformidad con NIC 19 y ya no se asimilan a indemnizaciones por jubilación. El efecto positivo en el resultado de 2017 se clasificó en otros ingresos y gastos de explotación (nota 6-A) debido a la clasificación en esta categoría de todos los impactos de CAP 2020, de los cuales algunos se habían contabilizado de forma anticipada a finales de 2016.*

D - Análisis de la provisión en el balance

D1 Desglose de la provisión

(en millones de euros)	31 diciembre 2018 Valor actualizado de la obligación	31 diciembre 2018 Valor razonable de los activos del régimen	31 diciembre 2018 Pasivo (activo) neto en concepto de prestaciones definidas
Indemnizaciones por cese indemnizaciones por jubilación			
Francia	1.209	-	1.209
Europa (excluyendo Francia)	15	-	15
Américas	2	-	2
Asia-Pacífico	-	-	-
África - Oriente Medio - India	2	-	2
Eurasia (1)	45	-	45
TOTAL INDEMNIZACIONES POR CESE E INDEMNIZACIONES POR JUBILACIÓN	**1.273**	**-**	**1.273**
Pensiones complementarias			
Francia	130	(58)	72
Reino Unido	358	(295)	63
Europa (excluyendo Francia y Reino Unido) (2)	267	(176)	91
Américas	4	-	4
Asia-Pacífico	2	-	2
TOTAL PENSIONES COMPLEMENTARIAS	**761**	**(529)**	**232**
Otras prestaciones a largo plazo			
Francia (3)	77	-	77
Europa (excluyendo Francia)	3	-	3
Américas	2	-	2
TOTAL OTRAS PRESTACIONES A LARGO PLAZO	**82**	**-**	**82**
TOTAL (4)	**2.116**	**(529)**	**1.587**

(1) Principalmente Rumania y Turquía.

(2) En lo fundamental Alemania, Países Bajos y Suiza.

(3) Capital tiempo y recompensas.

(4) Parte a menos de un año del pasivo neto total de 56 millones de euros y parte a más de un año de 1.531 millones de euros.

D2 Vencimiento del pasivo neto en concepto de prestaciones definidas

	31 diciembre 2018				
(en millones de euros)	**-1 año**	**1 a 5 años**	**5 a 10 años**	**+10 años**	**Total**
Valor actualizado de la obligación	66	301	402	1.347	2.116
Valor razonable de los activos del régimen	(10)	(57)	(76)	(386)	(529)
Pasivo (activo) neto en concepto de prestaciones definidas	**56**	**244**	**326**	**961**	**1.587**

La duración media ponderada de los regímenes ascendió a 14 años a 31 de diciembre de 2018 (15 años a 31 de diciembre de 2017).

E - Evolución de los compromisos, de los fondos invertidos y de la provisión

(en millones de euros)	**Valor actualizado de la obligación (A)**	**Valor razonable de los activos del régimen (B)**	**Pasivo (activo) neto en concepto de prestaciones definidas (A)+(B)**
Saldo a 31 de diciembre de 2017	**2.172**	**(537)**	**1.635**
Coste de los servicios prestados durante el periodo	94	-	94
Coste de los servicios pasados y pérdidas y ganancias de liquidación	(3)	-	(3)
Interés neto sobre el pasivo (activo) neto	36	(11)	25
Efecto de las medidas de adaptación de efectivos	(1)	-	(1)
Gasto (ingreso) del ejercicio 2018 en la cuenta de resultados (nota 19-C)	**126**	**(11)**	**115**
Pérdidas y ganancias actuariales sobre la obligación vinculada a las modificaciones de hipótesis demográficas	(17)	-	(17)
Pérdidas y ganancias actuariales sobre la obligación vinculada a las modificaciones de hipótesis financieras	(68)	-	(68)
Pérdidas y ganancias actuariales sobre la obligación vinculada a los efectos de experiencia	13	-	13
Rendimiento neto de los activos del régimen (excluyendo la parte en intereses netos)	-	19	19
Gasto (ingreso) del ejercicio 2018 en otros elementos del resultado global	**(72)**	**19**	**(53)**
Contribuciones abonadas a los fondos por parte del empresario	-	(12)	(12)
Contribuciones abonadas a los fondos por parte de los empleados	-	(1)	(1)
Prestaciones abonadas en concepto del régimen	(120)	19	(101)
Prestaciones pagadas en concepto de liquidación de un régimen	-	-	-
Efecto de las variaciones de tipos de cambio	(2)	1	(1)
Efecto de las variaciones de perímetro y otros	12	(7)	5
Saldo a 31 de diciembre de 2018	**2.116**	**(529)**	**1.587**

El total de las variaciones actuariales netas de impuestos (salvo participación de las empresas asociadas) registrado en otros elementos del resultado global supuso un gasto de 596 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (gasto de 634 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

Un descenso de 100 puntos de base en las tasas de actualización utilizadas para cada uno de los regímenes supondría un aumento de los compromisos de 272 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (286 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). De igual forma, un descenso de 100 puntos de base en las tasas de actualización utilizadas para cada uno de los regímenes supondría un aumento de los compromisos de 229 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (230 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

F - Información detallada del valor razonable de los activos invertidos

Análisis de los activos invertidos mediante los fondos de pensiones y las compañías de seguro:

	31 diciembre 2018		
(en millones de euros)	**Activos cotizados en mercados activos**	**Activos no cotizados**	**Total**
Fondos de pensiones			
Efectivo y equivalentes de efectivo	1	-	1
Acciones	83	-	83
Obligaciones	177	-	177
Participaciones en los fondos comunes de inversión y otros	37	4	41
TOTAL FONDOS DE PENSIONES	**298**	**4**	**302**
Compañías de seguro			
Efectivo y equivalentes de efectivo	-	7	7
Acciones	8	-	8
Obligaciones	176	5	181
Bienes inmuebles	15	1	16

Participaciones en los fondos comunes de inversión y otros	5	10	15
TOTAL COMPAÑÍAS DE SEGURO	**204**	**23**	**227**
TOTAL	**502**	**27**	**529**

Los activos de fondos de pensión están vinculados principalmente a los regímenes localizados en el Reino Unido (56,1 %). Los contratos de seguro hacen referencia principalmente a Alemania (6,1 %), Francia (10,9 %), Países Bajos (19,7 %) y Suiza (6 %). Las tasas de rendimiento reales de los fondos invertidos en el Reino Unido constan en la nota 19-B.

La media ponderada de las tasas de rendimiento reales de los principales fondos invertidos por el Grupo fue de un -1,28 % en 2018 (5,17 % en 2017).

A día de hoy, la mejor estimación de las contribuciones que se deben abonar a los fondos en 2019 alcanza los 14 millones de euros.

Los activos de pensiones del Grupo no incluyen instrumentos financieros del Grupo Renault. Las inversiones inmobiliarias no incluyen bienes inmuebles ocupados por el Grupo.

NOTA 20
EVOLUCIÓN DE LAS PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

(en millones de euros)	**Costes de reestructuración**	**Garantía**	**Riesgos fiscales – Impuestos de sociedades**	**Litigios y riesgos fiscales excepto impuestos de sociedades**	**Actividades de seguro [1]**	**Compromisos contraídos [2]**	**Otros**	**Total**
A 31 de diciembre de 2017	**319**	**973**	**145**	**175**	**432**	**-**	**385**	**2.429**
Dotaciones para provisiones	294	660	66	98	81	7	95	1.301
Reversiones de las provisiones para consumo	(145)	(542)	(34)	(30)	(32)	(2)	(96)	(881)
Reversiones de saldos sobrantes de provisiones no consumidas	(28)	(58)	(10)	(42)	-	(6)	(43)	(187)
Variación de perímetro	-	-	-	-	-	-	-	-
Variaciones de conversión y otros movimientos	(3)	(32)	(5)	(18)	(1)	6	59	6
A 31 de diciembre de 2018 [3]	**437**	**1.001**	**162**	**183**	**480**	**5**	**400**	**2.668**

(1) Se trata principalmente de las provisiones técnicas de las compañías de seguros de la actividad de Financiación de ventas.

(2) Comprende las provisiones en concepto de pérdidas esperadas sobre compromisos de financiación et de garantía otorgados por la Financiación de ventas por 5 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (6 millones de euros a 31 de diciembre de 2017 relativos a la aplicación de NIIF 9 presentados en la línea Variaciones de conversión y otros movimientos, véase la nota 2-A1.5).

(3) Parte a menos de un año de las provisiones totales de 1.065 millones de euros y parte a más de un año de 1.603 millones de euros.

Todos los litigios conocidos en los que Renault o las sociedades del Grupo están implicados han sido sometidos a un examen en la fecha de aprobación de las cuentas. Tras tener en cuenta el asesoramiento jurídico, las provisiones estimadas necesarias son, en su caso, creadas para cubrir los riesgos estimados. En 2018, ningún litigio nuevo significativo dio lugar a la contabilización de una provisión por riesgos y gastos. Los pasivos eventuales se presentan por otro lado en la nota 28-A2.

Las dotaciones de provisiones para costes de reestructuración incluyen principalmente la región de Europa (nota 6-A).

A 31 de diciembre de 2018, las otras provisiones incluían 99 millones de euros de provisiones constituidas en el marco de la aplicación de las normativas relativas al medio ambiente (70 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). Estas provisiones incluían los gastos relativos a los vehículos y baterías al final de su vida útil, los gastos de un plan de mejora de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) de los vehículos diésel de 23 millones de euros (nota 28-A2) y los gastos de descontaminación de terrenos industriales cuya cesión está en la región de Europa y de plantas industriales en las regiones de las Américas y Eurasia. Incluían también los gastos de descontaminación de los terrenos comerciales de Renault Retail Group por valor de 2 millones de euros (3 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

NOTA 21
OTROS PASIVOS CORRIENTES Y NO CORRIENTES

	31 diciembre 2018			**31 diciembre 2017**		
(en millones de euros)	**No corrientes**	**Corrientes**	**Total**	**No corrientes**	**Corrientes**	**Total**
Deudas fiscales (excluyendo impuestos corrientes exigibles)	45	1.176	1.221	55	1.278	1.333
Impuestos corrientes exigibles	-	289	289	-	246	246
Deudas sociales	21	1.451	1.472	22	1.434	1.456

Deudas diversas	169	5.723	5.892	189	5.918	6.107
Ingresos diferidos	1.337	1.573	2.910	1.313	1.308	2.621
Derivados sobre operaciones comenzadas con fines de explotación del Automóvil	-	5	5	-	2	2
TOTAL	**1.572**	**10.217**	**11.789**	**1.579**	**10.186**	**11.765**

Las deudas varias corresponden en concreto a los ingresos registrados por adelantado en el marco de los contratos de venta de vehículos con compromiso de recompra por 408 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (518 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) y a los gastos por pagar en virtud de programas de incentivos para la venta por 2.442 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (2.706 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

4.2.6.5 Activos y pasivos financieros, valor razonable y gestión de los riesgos financieros

NOTA 22
ACTIVOS FINANCIEROS – EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO

A – Desglose corriente/no corriente

	31 de diciembre de 2018*			31 diciembre 2017		
(en millones de euros)	**No corrientes**	**Corrientes**	**Total**	**No corrientes**	**Corrientes**	**Total**
Títulos de sociedades no controladas	853	-	853	1.306	-	1.306
Valares mobiliarios y títulos de créditos negociables	-	921	921	-	1.184	1.184
Préstamos	27	664	691	27	485	512
Derivados de activos sobre operaciones de financiación del Automóvil	48	378	426	62	263	325
TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS	**928**	**1.963**	**2.891**	**1.395**	**1.932**	**3.327**
De los cuales valor bruto	*928*	*1.974*	*2.902*	*1.400*	*1.936*	*3.336*
De los cuales depreciación	*-*	*(11)*	*(11)*	*(5)*	*(4)*	*(9)*
Equivalentes de efectivo	-	8.091	8.091	-	6.640	6.640
Efectivo	-	6.686	6.686	-	7.417	7.417
TOTAL DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFECTIVO	**-**	**14.777**	**14.777**	**-**	**14.057**	**14.057**

* *Las participaciones en entidades no significativas en las que el Grupo posee un control conjunto o una influencia notable, anteriormente contabilizadas en activos disponibles para la venta en los activos financieros, a partir de ahora se presentan como lo establecen las normas NIIF 11 «Acuerdos conjuntos» y NIC 28 «Participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas» que les serían de aplicación si se hubieran consolidado (notas 2-A1 y 13). Los títulos de sociedades no controladas reclasificadas entre las participaciones en las demás empresas asociadas y empresas conjuntas puestas en equivalencia ascienden a 28 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (nota 13).*

La información relativa a los riesgos de contraparte sobre los activos financieros y sobre el efectivo y el equivalente de efectivo consta en las notas 25-B6 y 25-C2.

B – Títulos de sociedades no controladas

A 31 de diciembre de 2018, los títulos de sociedades no controladas corresponden por valor de 755 millones de euros (1.165 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) a los títulos de Daimler adquiridos en el marco de la asociación estratégica. Con la aplicación de NIIF 9, estos títulos se evalúan por opción al valor razonable a través de los otros elementos del resultado global y su valor razonable se determina por referencia a la cotización de la acción. En caso de cesión de los títulos de Daimler, la plusvalía así obtenida no se reciclaría en el resultado. A 31 de diciembre de 2018, la plusvalía latente relativa a los títulos Daimler era de 171 millones de euros. A 31 de diciembre de 2018, la cotización de la acción en Bolsa (45,91 euros por acción) es superior al precio de adquisición (35,52 euros por título). El descenso del valor razonable a lo largo del período, es decir 409 millones de euros, se contabiliza como otros elementos del resultado global del ejercicio 2018 (descenso del valor razonable de 2 millones de euros para el año 2017).

Los títulos de sociedades no controladas incluyen asimismo a 31 de diciembre de 2018 un importe de 57 millones de euros (67 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) en concepto del Fondo de Futuro del Automóvil (*Fonds Avenir Automobile*). En el marco del plan de apoyo a los fabricantes de equipos implantado por las autoridades públicas y los fabricantes de automóviles, Renault se ha comprometido a desembolsar a dicho fondo de inversión un total de 200 millones de euros a medida que se soliciten fondos. El importe pendiente de abonar por parte de Renault a 31 de diciembre de 2018 asciende a 55 millones de euros.

El valor razonable de estas acciones se determina por referencia al último valor liquidable comunicado por la sociedad gestora del Fondo, ajustado con los elementos de valoración que se conozcan posteriormente.

C - Efectivo no disponible para el Grupo

El Grupo dispone de liquidez en países que presentan condiciones de repatriación de fondos que pueden resultar complejas debido a normativas o políticas. En la mayoría de los países afectados, estos fondos se utilizan localmente para responder a necesidades industriales o de financiación de ventas.

Por otro lado, una parte de las cuentas corrientes bancarias poseídas por los Fondos comunes de titulización de la Financiación de ventas contribuyen a mejorar la calidad crediticia de los créditos titulizados y sirve por tanto de garantía en caso de impago de los

créditos (nota 15-B1). Estas cuentas corrientes bancarias ascendían a 551 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (506 millones de euros a finales de 2017).

NOTA 23
PASIVOS FINANCIEROS Y DEUDAS DE FINANCIACIÓN DE VENTAS
A – Desglose corriente/no corriente

	31 diciembre 2018			31 de diciembre de 2017 [1]		
(en millones de euros)	**No corrientes**	**Corrientes**	**Total**	**No corrientes**	**Corrientes**	**Total**
Títulos participativos de Renault SA	277	-	277	273	-	273
Obligaciones	4.665	581	5.246	3.233	1.471	4.704
Otras deudas representadas por un título	-	649	649	-	609	609
Préstamos con establecimientos de crédito	314	643	957	329	806	1.135
Otras deudas con intereses atribuibles [2]	210	152	362	212	181	393
PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ EXCLUYENDO DERIVADOS	**5.466**	**2.025**	**7.491**	**4.047**	**3.067**	**7.114**
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación del Automóvil sin AVTOVAZ	42	353	395	64	234	298
PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ	**5.508**	**2.378**	**7.886**	**4.111**	**3.301**	**7.412**
Préstamos con establecimientos de crédito	667	85	752	531	490	1.021
Otras deudas con intereses atribuibles	6	-	6	2	1	3
Otras deudas sin intereses atribuibles	15	-	15	463	-	463
PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL EXCLUYENDO DERIVADOS [3]	**688**	**85**	**773**	**996**	**491**	**1.487**
PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL INCLUIDA AVTOVAZ	**6.196**	**2.463**	**8.659**	**5.107**	**3.792**	**8.899**
Títulos participativos de Diac	13	-	13	13	-	13
Obligaciones	-	18.902	18.902	-	17.885	17.885
Otras deudas representadas por un título	-	4.527	4.527	-	3.363	3.363
Préstamos con establecimientos de crédito	-	4.931	4.931	-	4.944	4.944
Otras deudas con intereses atribuibles	-	16.053	16.053	-	15.085	15.085
PASIVOS FINANCIEROS Y DEUDAS DE LA FINANCIACIÓN DE VENTAS EXCLUYENDO DERIVADOS	**13**	**44.413**	**44.426**	**13**	**41.277**	**41.290**
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación de la Financiación de ventas	-	82	82	-	118	118
PASIVOS Y DEUDAS FINANCIERAS DE LA FINANCIACIÓN DE VENTAS	**13**	**44.495**	**44.508**	**13**	**41.395**	**41.408**
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL INCLUIDA AVTOVAZ Y DEUDAS DE LA FINANCIACIÓN DE VENTAS	**6.209**	**46.958**	**53.167**	**5.120**	**45.187**	**50.307**

(1) Los datos a 31 de diciembre de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5). El valor de los títulos participativos de Renault SA a la cotización en Bolsa ascendía a 479 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 y a 554 millones de euros a 31 de diciembre de 2017.

(2) La deuda de arrendamiento financiero del Automóvil sin AVTOVAZ representó 72 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (79 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

(3) Los datos se presentan sin las operaciones intragrupo. Las operaciones intragrupo entre el Automóvil sin AVTOVAZ y AVTOVAZ se aíslan en la situación financiera por segmentos de explotación en el apartado 4.2.6.1-A2. La deuda de arrendamiento financiero de AVTOVAZ representó 3 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (5 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

B – Variación de los pasivos financieros del Automóvil y de los derivados de activos sobre operaciones de financiación

(en millones de euros)	31 de diciembre de 2017 [1]	Variación de flujos de efectivo	Variación derivada de la obtención o la pérdida del control de filiales y otras unidades de negocio	Variaciones de cambio que no afectan a los flujos de efectivo	Otras variaciones que no afectan a los flujos de efectivo	31 diciembre 2018
Títulos participativos de Renault SA	273	-	-	-	4	277
Obligaciones	4.704	440	-	108	(6)	5.246
Otras deudas representadas por un título	609	40	-	-	-	649
Préstamos con establecimientos de crédito	1.135	(257)	-	85	(6)	957
Otras deudas con intereses atribuibles	393	(40)	(1)	(30)	40	362
PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ EXCLUYENDO DERIVADOS	**7.114**	**183**	**(1)**	**163**	**32**	**7.491**
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación del Automóvil sin AVTOVAZ	298	282	-	(185)	-	395
PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ	**7.412**	**465**	**(1)**	**(22)**	**32**	**7.886**
Préstamos con establecimientos de crédito	1.021	(149)	(2)	(118)	-	752
Otras deudas con intereses atribuibles	3	3	-	-	-	6
Otras deudas sin intereses atribuibles	463	-	-	(29)	(419)	15
PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL EXCLUYENDO DERIVADOS [2]	**1.487**	**(146)**	**(2)**	**(147)**	**(419)**	**773**
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL (A)	**8.899**	**319**	**(3)**	**(169)**	**(387)**	**8.659**
Derivados de activos sobre operaciones de financiación del Automóvil sin AVTOVAZ (B)	325	121	-	(16)	(4)	426
VARIACIÓN NETA DE LOS PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL EN EL CUADRO DE LOS FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADOS (SECCIÓN 4.2.5) (A) – (B)		**198**				

(1) Los datos a 31 de diciembre de 2017 tienen en cuenta un ajuste en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).

(2) Los datos se presentan sin las operaciones intragrupo. Las operaciones intragrupo entre el Automóvil sin AVTOVAZ y AVTOVAZ se aíslan en la situación financiera por segmentos de explotación en el apartado 4.2.6.1-A2.

C – Pasivos financieros y deudas de Financiación de ventas de los segmentos del Automóvil sin AVTOVAZ y la Financiación de ventas

Evolución de los títulos participativos del Automóvil sin AVTOVAZ

Los títulos participativos emitidos en octubre de 1983 y en abril de 1984 por Renault SA constituyen títulos perpetuos subordinados cotizados en la Bolsa de París. Dan derecho a una remuneración anual mínima del 9 % compuesta por una parte fija de un 6,75 % y de una parte variable en función de la evolución del volumen de negocio consolidado, calculado utilizando los mismos métodos y estructura de consolidación. A 31 de diciembre de 2018, la remuneración de 21 millones de euros correspondiente a 2018 (19 millones de euros en 2017) figura en los gastos por intereses.

Tras un cambio de método voluntario (nota 2-A3), los títulos participativos se contabilizan a partir de ahora con arreglo al método del coste amortizado mientras que anteriormente se contabilizaban al valor razonable por resultado. El valor razonable se obtenía por aplicación de la cotización en Bolsa en cada fecha de cierre. La cotización en Bolsa de los títulos participativos ascendía a 601 euros a fecha de 31 de diciembre de 2018 (695 euros a 31 de diciembre de 2017). Los títulos participativos poseídos al valor razonable por resultado habrían generado unos ingresos de 75 millones de euros antes de impuestos en el resultado financiero (otros ingresos y gastos financieros) en virtud de la variación de valor razonable del ejercicio 2018. La deuda financiera evaluada al valor razonable ascendió a 479 millones de euros (554 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

Evolución de las obligaciones del Automóvil sin AVTOVAZ

Renault SA realizó dos emisiones de obligaciones en el marco de su programa EMTN: dos préstamos Eurobonds, el primero de un nominal de 700 millones de euros se emitió el 18 de abril de 2018 con un vencimiento a 6 años y un cupón del 1 %, y el segundo de un nominal de 750 millones de euros emitido el 28 de septiembre de 2018 con un vencimiento a 8 años y un cupón del 2 %.

Por otro lado, en el marco de su programa *Shelf Registration*, Renault SA realizó el 3 de julio de 2018 una emisión de obligaciones Samouraï en el mercado japonés por un importe de 57.400 millones de yenes. Este nuevo préstamo Samouraï incluye dos tramos, uno de un nominal de 39.100 millones de yenes con un vencimiento a 3 años y un cupón del 0,36 %, y otro de un nominal 18.300 millones de yenes, con un vencimiento a 5 años y un cupón del 0,49 %.

En 2018, las obligaciones emitidas por Renault SA ascendieron a 1.895 millones de euros y los reembolsos de obligaciones a 1.432 millones de euros. Renault do Brasil SA amortizó una obligación de 23 millones de euros.

Evolución de las deudas de la Financiación de ventas

En 2018, el grupo RCI Banque emitió nuevas obligaciones cuyos vencimientos se sitúan entre 2019 y 2026 por un valor de 4.245 millones de euros y procedió al reembolso de obligaciones por un importe total de 3.148 millones de euros.

La captación de depósitos aumentó en 929 millones de euros (de los cuales 649 millones de euros correspondían a depósitos a la vista y 280 millones de euros a depósitos a plazo) en 2018 hasta alcanzar 15.863 millones de euros (de los cuales 12.120 millones de euros de depósitos a la vista y 3.743 millones de euros de depósitos a plazo) clasificados como otras deudas con intereses atribuibles. La captación de depósitos se realiza en Alemania, Austria, Francia y Reino Unido.

Líneas de crédito

A 31 de diciembre de 2018, Renault SA dispone de líneas de crédito abiertas confirmadas por valor de 3.480 millones de euros (3.405 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) con bancos. Estas líneas de crédito tienen un vencimiento superior a un año y no habían sido utilizadas a 31 de diciembre de 2018 (tampoco lo fueron a 31 de diciembre de 2017).

Además, a 31 de diciembre de 2018, la Financiación de ventas disponía de líneas de crédito abiertas confirmadas por un contravalor de 4.820 millones de euros (4.934 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), en varias divisas con bancos. Dichas líneas de crédito representan 22 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (23 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

La documentación contractual de los pasivos financieros y las líneas de crédito confirmadas no incluyen ninguna cláusula que pueda condicionar el mantenimiento del crédito según la evolución de la calidad de la firma Renault o el respeto de los ratios financieros.

Desglose por vencimiento

En el caso de los pasivos financieros, incluidos los derivados, los flujos contractuales son similares a los flujos esperados y corresponden a importes por pagar.

En el caso de los instrumentos financieros de tipo variable, se han valorado los intereses tomando como base el tipo de interés en vigor a 31 de diciembre de 2018.

Los títulos participativos de Renault y Diac son títulos cuya fecha de reembolso no ha sido fijada, por ello no se mencionan sus flujos contractuales.

Vencimiento de los pasivos financieros del Automóvil sin AVTOVAZ

	31 diciembre 2018							
(en millones de euros)	**Valor en balance**	**Total flujos contractuales**	**-1 año**	**1 a 2 años**	**2 a 3 años**	**3 a 4 años**	**4 a 5 años**	**+5 años**
Obligaciones emitidas por Renault SA (por fecha de emisión)								
2014	500	500	-	-	500	-	-	-
2015	56	56	56	-	-	-	-	-
2016	477	477	477	-	-	-	-	-
2017	2.270	2.270	-	559	-	211	750	750
2018	1.906	1.906	-	-	311	-	145	1.450
Obligaciones emitidas por Renault do Brasil (por fecha de emisión)								
2016	29	29	23	6	-	-	-	-
Intereses devengados, gastos y primas	8	31	31	-	-	-	-	-
TOTAL OBLIGACIONES	**5.246**	**5.269**	**587**	**565**	**811**	**211**	**895**	**2.200**
Otras deudas representadas por un título	649	649	649	-	-	-	-	-
Préstamos con establecimientos de crédito	957	1.002	649	154	75	-	50	74
Otras deudas con intereses atribuibles	362	341	201	26	28	20	19	47
TOTAL OTROS PASIVOS FINANCIEROS	**1.968**	**1.992**	**1.499**	**180**	**103**	**20**	**69**	**121**
Intereses futuros sobre obligaciones y otros pasivos financieros	**-**	**286**	**30**	**57**	**55**	**39**	**38**	**67**
Títulos participativos	**277**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación	**395**	**394**	**353**	**27**	**2**	**9**	**3**	**-**
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS DEL AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ	**7.886**	**7.941**	**2.469**	**829**	**971**	**279**	**1.005**	**2.388**

Desglose de la parte a menos de un año de los pasivos financieros del Automóvil sin AVTOVAZ:

	31 de diciembre de 2018			
(en millones de euros)	**Flujos contractuales a menos de 1 año**	**De los cuales vencimiento entre 0 y 1 mes**	**De los cuales vencimiento entre 1 y 3 meses**	**De los cuales vencimiento entre 3 meses y 1 año**
Obligaciones	587	2	20	565
Otros pasivos financieros	1.499	463	277	759
Intereses futuros sobre obligaciones y otros pasivos financieros	30	-	12	18
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación	353	132	63	158

TOTAL PASIVOS FINANCIEROS CON VENCIMIENTO A MENOS DE 1 AÑO	**2.469**	**597**	**372**	**1.500**

Vencimiento de las deudas y pasivos financieros de la Financiación de ventas

	31 de diciembre de 2018							
(en millones de euros)	**Valor en balance**	**Total flujos contractuales**	**-1 año**	**1 a 2 años**	**2 a 3 años**	**3 a 4 años**	**4 a 5 años**	**+5 años**
Obligaciones emitidas por RCI Banque (por fecha de emisión)								
2014	1.392	1.380	880	-	500	-	-	-
2015	1.797	1.781	31	1.000	-	750	-	-
2016	4.432	4.438	2.338	-	750	-	1.350	-
2017	6.967	6.959	223	1.479	777	2.730	-	1.750
2018	4.261	4.242	7	686	1.324	64	861	1.300
Intereses devengados, gastos y primas	53	99	88	5	4	2	-	-
TOTAL OBLIGACIONES	**18.902**	**18.899**	**3.567**	**3.170**	**3.355**	**3.546**	**2.211**	**3.050**
Otras deudas representadas por un título	4.527	4.530	2.397	1.737	280	116	-	-
Préstamos con entidades de crédito*	4.931	4.931	1.170	2.796	795	165	5	-
Otras deudas con intereses atribuibles	16.053	16.054	14.652	864	334	107	97	-
TOTAL OTROS PASIVOS FINANCIEROS	**25.511**	**25.515**	**18.219**	**5.397**	**1.409**	**388**	**102**	**-**
Intereses futuros sobre obligaciones y otros pasivos financieros	**-**	**1.105**	**259**	**320**	**225**	**154**	**62**	**85**
Títulos participativos	**13**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación	**82**	**44**	**18**	**8**	**8**	**3**	**7**	**-**
TOTAL DEUDAS Y PASIVOS FINANCIEROS DE LA FINANCIACIÓN DE VENTAS	**44.508**	**45.563**	**22.063**	**8.895**	**4.997**	**4.091**	**2.382**	**3.135**

* *Comprende por 2.500 millones de euros las operaciones de financiación a largo plazo (TLTRO) que introdujo a finales de 2014 el Banco Central Europeo y utilizó progresivamente RCI Banque.*

Desglose de la parte a menos de un año de las deudas y los pasivos financieros de la Financiación de ventas:

	31 de diciembre de 2018			
(en millones de euros)	**Flujos contractuales a menos de 1 año**	**De los cuales vencimiento entre 0 y 1 mes**	**De los cuales vencimiento entre 1 y 3 meses**	**De los cuales vencimiento entre 3 meses y 1 año**
Obligaciones	3.567	11	25	3.531
Otros pasivos financieros	18.219	13.740	1.318	3.161
Intereses futuros sobre obligaciones y otros pasivos financieros	259	19	21	219
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación	18	2	1	15
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS CON VENCIMIENTO A MENOS DE 1 AÑO	**22.063**	**13.772**	**1.365**	**6.926**

D – Pasivos financieros del segmento AVTOVAZ

Desglose de los pasivos financieros corrientes del segmento AVTOVAZ:

(en millones de euros)	**31 de diciembre de 2018**	**31 de diciembre de 2017**
Préstamos con entidades de crédito denominados en rublos	88	494
Préstamos con entidades de crédito en divisas distintas del rublo	-	1
Otros préstamos con intereses denominados en rublos*	-	37
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS CORRIENTES DEL GRUPO AVTOVAZ	**88**	**532**
Pasivos financieros corrientes de Alliance Rostec Auto b.v.	6	-
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS CORRIENTES DEL SEGMENTO AVTOVAZ	**94**	**532**
Menos pasivos financieros corrientes atribuidos por Renault s.a.s. y efectivo intragrupo	(9)	(41)*
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS CORRIENTES DEL SEGMENTO AVTOVAZ	**85**	**491**

** Básicamente, pasivos asignados en 2018 a la liberación de las ampliaciones de capital de Alliance Rostec Auto b.v. y AVTOVAZ (nota 3-B).*

Desglose de los pasivos financieros no corrientes del segmento AVTOVAZ:

(en millones de euros)	**31 de diciembre de 2018**	**31 de diciembre de 2017**
Préstamos con entidades de crédito denominados en rublos	673	531
Préstamos sin intereses denominados en rublos*	-	442
Pagarés sin intereses denominados en rublos	15	14
Otros préstamos con intereses denominados en divisas distintas del rublo	-	51
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES DEL GRUPO AVTOVAZ	**688**	**1.038**
Pasivos financieros no corrientes de Alliance Rostec Auto b.v.	-	173

TOTAL PASIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES DEL SEGMENTO AVTOVAZ	**688**	**1.211**
Menos pasivos financieros no corrientes atribuidos por Renault s.a.s.	-	(215)*
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES DEL SEGMENTO AVTOVAZ	**688**	**996**

** Pasivos asignados en 2018 a la liberación de las ampliaciones de capital de Alliance Rostec Auto b.v. y AVTOVAZ (nota 3-B).*

Los préstamos y pagarés sin intereses denominados en rublos se componen de los siguientes pasivos:

	Fecha de vencimiento (tras prórroga)	**31 de diciembre de 2018**				**31 de diciembre de 2017**			
Fecha de emisión		**Valor nominal**		**Valor contable**		**Valor nominal**		**Valor contable**	
		(en millones de rublos)	*(en millones de euros)*	*(en millones de rublos)*	*(en millones de euros)*	*(en millones de rublos)*	*(en millones de euros)*	*(en millones de rublos)*	*(en millones de euros)*
Préstamos sin intereses denominados en rublos*									
5 de junio de 2009	5 de junio de 2032	-	-	-	-	25.000	360	25.000	360
29 de abril de 2010	29 de abril de 2032	20.582	258	-	-	26.282	379	5.700	82
TOTAL		**20.582**	**258**	**-**	**-**	**51.282**	**739**	**30.700**	**442**
Pagarés sin intereses denominados en rublos									
23 de abril de 2001	7 de marzo de 2020	1.481	19	1.209	15	1.481	21	987	14

* ** Pasivos asignados en 2018 por valor de 30.700 millones de rublos a la liberación de las ampliaciones de capital de Alliance Rostec Auto b.v. y AVTOVAZ (nota 3-B).*

En 2018, el grupo AVTOVAZ reembolsó pasivos financieros por un importe total de 347 millones de euros y contrató nuevos pasivos financieros por un importe de 206 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2018, el tipo de interés medio de las deudas del grupo AVTOVAZ con establecimientos de crédito ascendía al 10,16 % para las deudas denominadas en rublos (a 31 de diciembre de 2017, el 11,15 % para las deudas en rublos y 3,00 % para las deudas en divisas distintas del rublo). A 31 de diciembre de 2018, las deudas a tipo variable frente a los establecimientos de crédito ascendía a 414 millones de euros (193 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

A 31 de diciembre de 2018, el grupo AVTOVAZ dispone de líneas de crédito abiertas confirmadas con los bancos por valor de 1.299 millones de euros (1.304 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). Los compromisos de financiación confirmados no utilizados ascendían a 519 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (262 millones de euros a 31 de diciembre de 2017), de los cuales 329 millones de euros utilizables para actividades de explotación y 190 millones de euros para inversiones (respectivamente 2 millones de euros y 260 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

A 31 de diciembre de 2018, el grupo AVTOVAZ cumple todos los compromisos que figuran en sus contratos de préstamos bancarios.

Vencimiento de los pasivos financieros no corrientes:

(en millones de euros)	**31 de diciembre de 2018**	**31 de diciembre de 2017**
Parte a menos de un año de los pasivos financieros del grupo AVTOVAZ:	82	403
1 a 5 años	711	491
+5 años	267	936
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO DEL GRUPO AVTOVAZ	**1.060**	**1.830**
Menos parte a menos de un año de los pasivos financieros	(82)	(403)
Menos ajuste en concepto de la actualización de los pasivos financieros sin intereses denominados en rublos	(290)	(389)
Parte a largo plazo de los pasivos financieros del grupo AVTOVAZ	**688**	**1.038**
Pasivos financieros de 1 a 5 años de Alliance Rostec Auto b.v.	-	173
Pasivos financieros a largo plazo de Alliance Rostec Auto b.v.	**-**	**173**
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS A LARGO PLAZO DEL SEGMENTO AVTOVAZ	**688**	**1.211**
Menos parte a largo plazo de los préstamos autorizados por Renault s.a.s.	-	(215)
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES DEL SEGMENTO AVTOVAZ	**688**	**996**

A 31 de diciembre de 2018, se garantizan pasivos financieros del grupo AVTOVAZ por importe de 357 millones de euros por inmovilizados materiales por valor de 86 millones de euros (a 31 de diciembre de 2017, 725 millones de euros garantizados por inmovilizados materiales hasta 164 millones de euros, por productos acabados por 19 millones de euros y por el 100 % de las acciones de las sociedades AO Lada-Servis y AO ZAK).

NOTA 24
INSTRUMENTOS FINANCIEROS POR CATEGORÍA, VALOR RAZONABLE Y EFECTOS EN EL RESULTADO

A – Desglose de los instrumentos financieros por categoría y valor razonable por nivel

La norma NIIF 9 aplicable a partir de 2018 define 3 categorías de instrumentos financieros:

- los activos o pasivos financieros al valor razonable a través de otros elementos del resultado global;
- los activos o pasivos financieros al valor razonable a través de la cuenta de resultados netos;
- los préstamos y créditos evaluados al coste amortizado.

Los instrumentos financieros contabilizados al valor razonable en el balance se desglosan de acuerdo a los siguientes niveles:

- el nivel 1, que incluye las evaluaciones basadas en un precio con cotización en un mercado activo; por regla general, el valor de mercado corresponde a la última cotización;
- el nivel 2, que incluye las evaluaciones basadas en datos perceptibles en el mercado que no estén incluidos en el nivel 1;
- el nivel 3, que incluye las evaluaciones basadas en datos no perceptibles en el mercado; por regla general, la valoración de los títulos de sociedades no controladas se basa en la parte proporcional de la situación neta.

Los valores razonables se han determinado en base a la información disponible en la fecha de cierre del ejercicio y no incluyen por tanto el efecto de las variaciones producidas posteriormente.

No se realizó ninguna transferencia de instrumentos financieros entre el nivel 1 y el nivel 2 ni ninguna transferencia a o desde el nivel 3 en 2018.

		31 de diciembre de 2018								
		Valor en balance							Nivel de valor razonable de los activos financieros al valor razonable	
ACTIVOS FINANCIEROS Y OTROS ACTIVOS *(en millones de euros)*	**Notas**	**Valor razonable por resultado neto** [1]	**Valor razonable de los instrumentos de cobertura** [1]	**Instrumentos de fondos propios - valor razonable por otros elementos del resultado global** [1]	**Instrumentos de deudas - valor razonable por otros elementos del resultado global** [1]	**Instrumentos de fondos propios - evaluados según su norma de referencia** [1]	**Coste amortizado** [1]	**Valor razonable de los activos financieros al coste amortizado**	**Nivel 1**	**Nivel 2**	**Nivel 3**
Créditos para Financiación de ventas	15	-	-	-	-	-	42.067	41.826 [2]			
Créditos clientes del automóvil	16	-	-	-	-	-	1.399	[3]			
Créditos fiscales (incluidos impuestos exigibles)	17	-	-	-	-	-	2.307	[3]			
Otros créditos y gastos anticipados	17	-	-	-	-	-	2.782	[3]			
Préstamos	22	-	-	-	-	-	691	[3]			
Equivalentes de efectivo	22	-	-	-	-	-	4.293	[3]			
Efectivo	22	-	-	-	-	-	6.686	[3]			
TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS CONTABILIZADOS AL COSTE AMORTIZADO		**-**	**-**	**-**	**-**		**60.225**				
Derivados de activos sobre operaciones de explotación del Automóvil	17	-	5	-	-	-	-	-	5	-
Derivados de activos sobre operaciones de financiación de la Financiación de ventas	17	-	38	-	-	-	-	-	38	-
Títulos de sociedades no controladas	22	-	-	755	-	-	-	755	-	-
Valores mobiliarios y títulos de créditos negociables	22	-	-	-	838	-	-	838	-	-
Derivados de activos sobre operaciones de financiación del Automóvil	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Equivalentes de efectivo	22	-	-	-	86	-	-	86	-	-
TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS AL VALOR RAZONABLE POR FONDOS PROPIOS		**-**	**43**	**755**	**924**	**-**	**-**	**1.679**	**43**	**-**
Derivados de activos sobre operaciones de explotación del Automóvil	17	5	-	-	-	-	-	-	5	-
Derivados de activos sobre operaciones de financiación de la Financiación de ventas	17	17	68	-	-	-	-	-	85	-
Títulos de sociedades no controladas	22	98	-	-	-	-	-	-	-	98
Valores mobiliarios y títulos de créditos negociables	22	-	-	-	83	-	-	83	-	-
Derivados de activos sobre operaciones de financiación del Automóvil	22	425	1	-	-	-	-	-	426	-
Equivalentes de efectivo	22	3.712	-	-	-	-	-	3.712	-	-
TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS AL VALOR RAZONABLE POR RESULTADO		**4.257**	**69**	**-**	**83**	**-**	**-**	**3.795**	**516**	**98**
Títulos de sociedades controladas no consolidadas	17	-	-	-	-	153	-			
TOTAL INSTRUMENTOS DE		**-**	**-**	**-**	**-**	**153**	**-**			

FONDOS PROPIOS NO CONSOLIDADOS EVALUADOS SEGÚN SU NORMA DE REFERENCIA									
TOTAL ACTIVOS FINANCIEROS	**4.257**	**112**	**755**	**1.007**	**153**	**60.225**	**5.474**	**559**	**98**

(1) Los activos financieros se presentan de conformidad con las disposiciones de la norma NIIF 9 «Instrumentos financieros» vigente en 2018 o según las normas de referencia, a saber, NIIF 10 «Estados financieros consolidados» para los títulos de sociedades no consolidadas.

(2) El valor razonable de los créditos de Financiación de ventas se estima actualizando los flujos futuros a la tasa utilizada para acordar préstamos similares (condiciones, vencimiento y calidad del deudor) en la fecha de cierre. Los créditos con duración inferior a un año no se actualizan, ya que su valor razonable no presenta variaciones significativas respecto de su valor neto contable. El valor razonable así establecido corresponde al nivel 3, ya que su evaluación se ha realizado de acuerdo a modelos reconocidos en los que ciertos datos significativos, como el riesgo de crédito asociado a la cartera de créditos, no están basados en datos de mercado observables.

(3) El Grupo no indica el valor razonable de los activos financieros como los créditos a clientes del Automóvil, los créditos fiscales o el efectivo y los equivalentes de efectivo, ya que su valor contable neto después de depreciación es una aproximación razonable del valor razonable.

PASIVOS FINANCIEROS Y OTROS PASIVOS *(en millones de euros)*	Notas	31 de diciembre de 2018 – Valor en balance: Poseídos con fines de operación	Designados inicialmente al valor razonable por resultado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros	Valor razonable de los pasivos financieros al coste amortizado	Nivel de valor razonable de los pasivos financieros al valor razonable: Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Deudas fiscales (incluidos impuestos exigibles)	21	-	-	-	1.510	(1)			
Deudas sociales	21	-	-	-	1.472	(1)			
Deudas varias e ingresos diferidos	21	-	-	-	8.802	(1)			
Deudas proveedores	21	-	-	-	9.505	(1)			
Títulos participativos de Renault	23	-	-	-	277	(2)			
Obligaciones*	23	-	-	-	24.148	23.840 (3)			
Otras deudas representadas por un título*	23	-	-	-	5.176	5.039 (3)			
Préstamos con entidades de crédito*	23	-	-	-	6.640	6.523 (3)			
Otras deudas con y sin intereses atribuibles*	23	-	-	-	16.436	16.337 (3)			
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS CONTABILIZADOS AL COSTE AMORTIZADO		**-**	**-**	**-**	**73.966**				
** De los cuales deudas y pasivos financieros del Automóvil sin AVTOVAZ*					*7.214*	*7.101*			
De los cuales deudas y pasivos financieros de AVTOVAZ					*773*	*788*			
De los cuales deudas y pasivos financieros de la Financiación de ventas					*44.413*	*43.850*			
Derivados de activos sobre operaciones de explotación del Automóvil	21	-	-	4	-		-	4	-
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación del Automóvil	23	-	-	2	-		-	2	-
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación de la Financiación de ventas	23	-	-	68	-		-	68	-
PASIVOS FINANCIEROS AL VALOR RAZONABLE POR FONDOS PROPIOS		**-**	**-**	**74**	**-**		**-**	**74**	**-**
Derivados de activos sobre operaciones de explotación del Automóvil	21	1	-	-	-		-	1	-
Títulos participativos de Diac	23	-	13	-	-		13	-	-
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación del Automóvil	23	393	-	-	-		-	393	-
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación de la Financiación de ventas	23	8	-	6	-		-	14	-
ACTIVOS FINANCIEROS AL VALOR RAZONABLE POR RESULTADO		**402**	**13**	**6**	**-**		**13**	**408**	**-**
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS		**402**	**13**	**80**	**-**		**13**	**482**	**-**

(1) El Grupo no indica el valor razonable de los pasivos financieros como las deudas de proveedores, fiscales o sociales, ya que su valor contable es una aproximación razonable del valor razonable.

(2) El valor razonable empleado para los títulos participativos de Renault corresponde a la cotización en Bolsa.

(3) Para los pasivos financieros del Automóvil sin AVTOVAZ y las deudas de Financiación de ventas evaluadas al coste amortizado en el balance, el valor razonable se ha determinado principalmente actualizando los flujos futuros a los tipos propuestos a Renault a 31 de diciembre de 2018, para los préstamos con condiciones y vencimientos similares. Los tipos propuestos a Renault proceden de los datos de mercado observables, como las curvas de cupón cero y la cotización en el mercado secundario de las obligaciones emitidas por el Grupo; el valor razonable determinado de esta forma está incluido en el nivel 2. Para los pasivos financieros de AVTOVAZ evaluados al coste amortizado en el balance, el valor razonable se ha determinado principalmente actualizando los flujos de efectivo futuros a los tipos propuestos para los préstamos con condiciones, riesgo de crédito y duraciones residuales similares. El tipo de actualización empleado para estimar el valor razonable de las deudas a largo plazo de AVTOVAZ era del 11 % a 31 de diciembre de 2018.

B - Variación de los instrumentos financieros de nivel 3

Los instrumentos financieros de nivel 3 se componen básicamente de títulos de sociedades no controladas (98 millones de euros a 31 de diciembre de 2018, 100 millones de euros a 31 de diciembre de 2017). Dichos títulos se mantienen al coste histórico por excepción o, cuando este no procede, se evalúan basándose en la parte proporcional de la situación neta o según un método basado en datos no perceptibles.

C - Efecto en resultado de los instrumentos financieros

	Instrumentos financieros activos excepto derivados			Instrumentos financieros pasivos excepto derivados			
2018 *(en millones de euros)*	**Instrumentos evaluados al valor razonable por resultado**	**Instrumentos evaluados al valor razonable por fondos propios**	**Instrumentos evaluados al coste amortizado**	**Instrumentos designados al valor razonable por resultado**	**Instrumentos evaluados al coste amortizado***	**Instrumentos derivados**	**Total impacto en resultado**
Margen de explotación	1	-	56	(2)	(147)	2	(90)
Resultado financiero	(9)	60	192	-	(296)	(134)	(188)
Efecto en el resultado del Automóvil sin AVTOVAZ	**(8)**	**60**	**248**	**(2)**	**(443)**	**(132)**	**(277)**
Margen de explotación	-	-	(4)	-	-	-	(4)
Resultado financiero	-	-	8	-	(102)	-	(94)
Efecto en el resultado de AVTOVAZ	**-**	**-**	**4**	**-**	**(102)**	**-**	**(98)**
Margen de explotación	(29)	7	1.435	(1)	(795)	49	665
Efecto en el resultado de la Financiación de ventas	**(29)**	**7**	**1.435**	**(1)**	**(795)**	**49**	**665**
TOTAL GANANCIAS Y PÉRDIDAS EN RESULTADO	**(37)**	**67**	**1.687**	**(3)**	**(1.340)**	**(83)**	**289**

** Incluye los pasivos financieros sujetos a una cobertura de valor razonable.*

En el Automóvil sin AVTOVAZ y de AVTOVAZ, los efectos sobre el margen de explotación de los instrumentos financieros corresponden principalmente a las ganancias y pérdidas de conversión sobre operaciones de explotación así como a depreciaciones de créditos de explotación.

D - Coberturas de valor razonable

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Variación del valor razonable del instrumento de cobertura	26	(113)
Variación del valor razonable del elemento cubierto	(27)	128
Impacto neto en resultado de las coberturas de valor razonable	**(1)**	**15***

** De los cuales segmento de Financiación de ventas 14 millones de euros en 2017.*

Las modalidades de contabilización de las operaciones de cobertura se describen en la nota 2-X.

NOTA 25
DERIVADOS Y GESTIÓN DE LOS RIESGOS FINANCIEROS

A - Derivados y acuerdos de compensación

A1 Valor razonable de los derivados

El valor razonable de los derivados corresponde a su valor en el balance.

				Pasivos financieros y deudas		
31 de diciembre de 2018	**Activos financieros**		**Otros activos**	**de Financiación de ventas**		**Otros pasivos**
(en millones de euros)	**No corrientes**	**Corrientes**	**Corrientes**	**No corrientes**	**Corrientes**	**Corrientes**
Cobertura de flujos de efectivo	-	-	-	-	-	-
Cobertura de valor razonable	-	-	-	-	-	-
Cobertura de la inversión neta en Nissan	-	-	-	-	-	-
Derivados no clasificados como cobertura	35	382	21	24	351	-
TOTAL RIESGO DE CONVERSIÓN	**35**	**382**	**21**	**24**	**351**	**-**
Cobertura de flujos de efectivo	-	-	38	2	68	-
Cobertura de valor razonable	-	1	68	-	6	-
Derivados no clasificados como cobertura	13	(5)	1	16	10	-
TOTAL RIESGO DE TIPO	**13**	**(4)**	**107**	**18**	**84**	**-**
Cobertura de flujos de efectivo	-	-	5	-	-	4
Cobertura de valor razonable	-	-	-	-	-	-

Derivados no clasificados como cobertura	-	-	-	-	-	1
TOTAL RIESGO MATERIAS PRIMAS	**-**	**-**	**5**	**-**	**-**	**5**
TOTAL	**48**	**378**	**133**	**42**	**435**	**5**

A2 Acuerdos de compensación y otros compromisos similares

CONVENIOS MARCO RELATIVOS A LAS OPERACIONES SOBRE INSTRUMENTOS FINANCIEROS A PLAZO Y ACUERDOS SIMILARES

El Grupo negocia sus contratos de instrumentos derivados a plazo de conformidad con los convenios marco del *International Swaps and Derivatives Association* (ISDA) y de la FBF (Federación bancaria francesa).

Si se produce un incumplimiento, la parte no responsable del incumplimiento tendrá derecho a suspender la ejecución de sus obligaciones de pago y al pago o percepción de un saldo de rescisión para el conjunto de las operaciones canceladas.

Los convenios marco ISDA y FBF no siguen criterios de compensación en los estados financieros. El Grupo solo dispone actualmente de un derecho jurídico aplicable para compensar los importes contabilizados en los casos de incumplimiento o evento de crédito.

CUADRO RESUMEN DE LAS COMPENSACIONES DE ACTIVOS Y PASIVOS FINANCIEROS

31 de diciembre de 2018 *(en millones de euros)*	**Cantidades en el balance que pueden ser objeto de una compensación**	**Cantidades no compensadas en el balance**			
		Instrumentos financieros activos/pasivos	**Garantía al pasivo**	**Garantía fuera de balance**	**Cantidades netas**
Activo					
Derivados de activos sobre operaciones de financiación del Automóvil sin AVTOVAZ	427	(240)	-	-	187
Derivados de activos sobre operaciones de financiación de la Financiación de ventas	123	(31)	-	-	92
Efectivo y equivalentes de efectivo (1)	250	-	-	(250)	-
Créditos de Financiación de venias dentro de la red (2)	425	-	(174)	-	251
TOTAL DEL ACTIVO	**1.225**	**(271)**	**(174)**	**(250)**	**530**
Pasivos					
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación del Automóvil sin AVTOVAZ	395	(240)	-	-	155
Derivados pasivos sobre operaciones de financiación de la Financiación de ventas	82	(31)	-	-	51
TOTAL DE PASIVOS	**477**	**(271)**	**-**	**-**	**206**

(1) Se trata de un préstamo garantizado por títulos (reverse repo). Los títulos recibidos en garantía se presentan entre los activos garantizados, pignorados o hipotecados en compromisos recibidos (nota 28-B).

(2) Créditos de Financiación de ventas acordados por Banco RCI Brasil, cuyas exposiciones están cubiertas mediante letras de cambio emitidas por los concesionarios y que se presentan dentro de otras deudas representadas por un título.

B –Gestión de los riesgos financieros del Automóvil sin AVTOVAZ y de la Financiación de ventas

Los segmentos del Automóvil sin AVTOVAZ y la Financiación de ventas están expuestos a los siguientes riesgos financieros:

- riesgo de liquidez;
- riesgos de mercado (conversión, tipo, acciones y materias primas);
- riesgo de contraparte y de crédito.

B1 Riesgo de liquidez

La financiación de los segmentos del Automóvil sin AVTOVAZ y la Financiación de ventas están garantizadas gracias a los mercados financieros, en concreto utilizando:

- recursos a largo plazo (emisiones de obligaciones, inversiones privadas, financiación de proyectos, captación de depósitos a plazo, etc.);
- deudas bancarias o emisiones de títulos de crédito a corto plazo y captación de depósitos a la vista;
- titulizaciones de créditos por la Financiación de ventas.

El **Automóvil sin AVTOVAZ** tiene que disponer de recursos financieros para financiar su actividad corriente y las inversiones necesarias para su desarrollo futuro. Por ello, periódicamente debe solicitar periódicamente préstamos en los mercados bancarios y de capitales para poder refinanciar su deuda bruta y garantizar la liquidez, lo que le expone a un riesgo de liquidez derivado de la posibilidad de cierre prolongado de los mercados o tensiones a la hora de acceder al crédito. Renault SA, en el marco de su política de centralización de efectivo, asegura la mayor parte de la refinanciación del Automóvil sin AVTOVAZ, bien mediante recurso a los mercados de capitales a través de recursos a largo plazo (obligaciones, inversiones privadas), bien mediante financiaciones a corto plazo como efectos comerciales o bien mediante financiaciones con el sector bancario o con organismos públicos o semipúblicos.

La refinanciación a medio plazo del Automóvil sin AVTOVAZ se realizó en 2018 esencialmente mediante emisiones de obligaciones. Renault SA realizó dos emisiones de obligaciones en el marco de su programa EMTN: dos préstamos Eurobonds, el primero de un

nominal de 700 millones de euros se emitió el 18 de abril de 2018 con un vencimiento a 6 años y un cupón del 1 %, y el segundo de un nominal de 750 millones de euros emitido el 28 de septiembre de 2018 con un vencimiento a 8 años y un cupón del 2 %.

Por otro lado, en el marco de su programa *Shelf Registration*, Renault SA realizó el 3 de julio de 2018 una emisión de obligaciones Samouraï en el mercado japonés por un importe de 57.400 millones de yenes. Este nuevo préstamo Samouraï incluye dos tramos, uno de un nominal de 39.100 millones de yenes con un vencimiento a 3 años y un cupón del 0,36 %, y otro de un nominal 18.300 millones de yenes, con un vencimiento a 5 años y un cupón del 0,49 %.

La documentación contractual de dichas financiaciones no contiene ninguna cláusula que pueda condicionar el crédito debido a la evolución de la calidad de la firma Renault o al respeto de los ratios financieros. No obstante, determinadas financiaciones, en concreto las procedentes de mercados, incluyen cláusulas estándar del mercado (*pari passu, negative pledge* y *cross default*).

Además, el sector del Automóvil sin AVTOVAZ dispone de acuerdos de crédito confirmados con entidades bancarias por valor de 3.480 millones de euros con vencimientos escalonados hasta 2023. No se utilizó ninguna línea de crédito a 31 de diciembre de 2018. Estos acuerdos de crédito confirmados constituyen una reserva de liquidez.

La documentación contractual de dichos acuerdos de créditos bancarios confirmados no contiene ninguna cláusula que pueda condicionar la variación o el mantenimiento del crédito debido a la evolución de la calidad de la firma Renault o el respeto de los ratios financieros.

Teniendo en cuenta las reservas de efectivo disponibles (11.800 millones de euros) y las líneas de crédito confirmadas no utilizadas al cierre (3.500 millones de euros), el Automóvil sin AVTOVAZ dispone de recursos financieros suficientes para hacer frente a los compromisos de los próximos 12 meses.

Las líneas de crédito abiertas, confirmadas y no utilizadas se detallan en la nota 23-C.

La **Financiación de ventas** presta una gran atención a la diversificación de sus fuentes de acceso a la liquidez. Una restricción del acceso a los mercados bancarios y financieros supondría una reducción de su actividad de financiación y/o de encarecimiento de las financiaciones acordadas.

La supervisión del riesgo de liquidez de RCI Banque tiene en cuenta las recomendaciones de la *European Banking Authority* y del Banco Central Europeo relativas al *Internal Liquidity Adequacy Assessment Process* (ILAAP). Se basa en varios indicadores o análisis (liquidez estática, reserva de liquidez y varios escenarios de estrés), actualizados y sometidos al Comité financiero de RCI Banque mensualmente. Los escenarios de estrés incluyen hipótesis de fuga de depósitos, de pérdida de acceso a nuevas financiaciones, de falta de disponibilidad parcial de algunos elementos de la reserva de liquidez así como previsiones de producción de nuevos créditos. Las hipótesis de fuga de depósitos con estrés son muy conservadoras y son objeto de *backtestings* periódicos.

En 2018, la Financiación de ventas realizó emisiones públicas de obligaciones por un equivalente de 2.900 millones de euros. El Grupo realizó sucesivamente una emisión a tipo variable de 750 millones de euros a cinco años, una emisión de doble tramo por 1.300 millones de euros (tres años a tipo fijo 750 millones de euros, siete años a tipo variable 550 millones de euros), y posteriormente una emisión a ocho años de tipo fijo por 750 millones de euros. Paralelamente, la empresa emitió 125 millones de francos suizos a tipo fijo en cinco años; esta operación permitió al mismo tiempo diversificar la base de inversores y financiar los activos denominados en esta divisa.

Paralelamente, también se realizaron tres emisiones privadas a dos y tres años por importe de 600 millones de euros.

En el segmento de la refinanciación garantizada, RCI Banque realizó una titulización pública de préstamos de automóviles en Francia por valor de 722,8 millones de euros distribuidos entre 700 millones de euros de títulos sénior y 22,8 millones de euros de títulos subordinados.

Esta rotación de vencimientos, tipos de cupones y formatos de emisión se inscribe en la estrategia de diversificación de las fuentes de financiación seguida desde hace varios años por la Financiación de ventas y permite llegar a un mayor número de inversores.

De forma complementaria, las entidades de la Financiación de ventas en Brasil, Corea del Sur, Marruecos, Argentina y por primera vez Colombia también accedieron a los mercados financieros en sus propios mercados nacionales.

Los depósitos de los clientes particulares aumentaron 900 millones de euros desde diciembre de 2017 y alcanzaron 15.900 millones de euros el 31 de diciembre de 2018, lo que representa el 33,8 % de los activos netos a finales de diciembre, que se corresponde con el objetivo de la empresa de disponer de depósitos de la clientela que representan aproximadamente una tercera parte de las financiaciones concedidas a sus clientes.

Estos recursos, a los que se añaden, en el perímetro de Europa, 4.400 millones de euros de líneas bancarias confirmadas no libradas, 3.800 millones de euros de garantía elegible para las operaciones de política monetaria del BCE, 2.200 millones de euros de activos líquidos de alta calidad (HQLA), así como activos financieros por valor de 400 millones de euros, permiten a RCI Banque garantizar la continuidad de las financiaciones concedidas a sus clientes durante cerca de 12 meses sin tener que recurrir a liquidez exterior.

Las líneas de crédito abiertas, confirmadas y no utilizadas se detallan en la nota 23-C.

B2 Riesgo de conversión

GESTIÓN DEL RIESGO DE CONVERSIÓN

El **Automóvil sin AVTOVAZ** está expuesto al riesgo de conversión en el marco de sus actividades industriales y comerciales. Estos riesgos son objeto de seguimiento o centralización por parte de la Dirección de financiaciones y de efectivo de Renault.

Renault sigue generalmente como política no crear coberturas para los flujos futuros de explotación en divisas. En consecuencia, el margen de explotación del Grupo está expuesto al riesgo de conversión. De igual forma, la necesidad de capital circulante también es sensible a la evolución de los tipos de cambio. En caso de que eventualmente se creen coberturas estos riesgos de conversión, es necesario contar con una autorización formal de la Dirección Financiera o de la Dirección General, acompañada de un informe que deberá remitirse a la Dirección General y en el que se explican los resultados de las coberturas.

En cambio, el principio general de gestión del Automóvil sin AVTOVAZ se basa en minimizar el riesgo de conversión con impacto sobre los flujos de financiación y de inversión en divisas extranjeras con el fin de evitar distorsiones en el resultado financiero vinculadas a los tipos de conversión. Todas las exposiciones del Automóvil sin AVTOVAZ al riesgo de cambio en el resultado financiero están admitidas y controladas por la Tesorería Central y están sujetas a un informe mensual destinado al Director Financiero. Los flujos de financiación

en divisas extranjeras, una vez garantizados por Renault, son objeto de una cobertura en la misma divisa. En los casos en que es necesario recurrir a financiaciones externas en divisas diferentes a la moneda local en alguna de las filiales, la sociedad matriz ejerce un estricto control sobre las operaciones. Los excedentes de efectivo registrados en los países no centralizados en la sociedad matriz son generalmente realizados en moneda local bajo el control de la Tesorería Central del Grupo.

Las inversiones en fondos propios (en divisas distintas del euro) no están por lo general sujetas a cobertura. No obstante, teniendo en cuenta su importancia, la inversión en Nissan fue objeto en parte de una cobertura de cambio por importe de 204.000 millones de yenes el 31 de diciembre de 2018 (nota 12-G).

Por otra parte, la filial Renault Finance puede realizar por cuenta propia operaciones de cambio con arreglo a límites de riesgos estrictamente definidos. Sus posiciones de cambio son objeto de seguimiento y valoración en tiempo real. Esta actividad propia, destinada principalmente a mantener la experiencia del Grupo en los mercados financieros, genera exposiciones muy cortas y no supera algunas decenas de millones de euros, de forma que no puede afectar significativamente a los resultados consolidados de Renault.

La **Financiación de ventas** presenta una exposición débil al riesgo de conversión con motivo de los principios de gestión que utiliza. No se admite ninguna posición en el marco de la gestión central de la refinanciación; la sala de negociación garantiza a tal efecto la cobertura sistemática de la totalidad de los flujos pertinentes. No obstante, pueden subsistir posiciones residuales y temporales en divisas vinculadas a las diferencias de flujos inherentes a la gestión de un efectivo con varias divisas, que son objeto de un seguimiento diario y que obedecen a la misma preocupación de cobertura. Las filiales de Financiación de ventas, por su parte, tienen la obligación de refinanciarse utilizando su propia divisa y por lo tanto no sufren exposición al riesgo. Como excepción, se establecen límites a las filiales que presentan actividades de Financiación de ventas o refinanciaciones que utilizan varias divisas así como a aquellas que hayan sido autorizadas a colocar parte de sus excedentes de efectivo en una divisa diferente a su divisa patrimonial.

A 31 de diciembre de 2018, la posición de conversión consolidada del grupo RCI Banque alcanzaba los 9 millones de euros.

El Automóvil sin AVTOVAZ y la Financiación de ventas no realizaron modificaciones notables en su política de gestión del riesgo de conversión en 2018.

ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS FINANCIEROS AL RIESGO DE CONVERSIÓN PARA EL AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ

El análisis se ha realizado sobre la sensibilidad al riesgo de conversión de los activos y pasivos monetarios (incluyendo los saldos intragrupo) y de los derivados librados en una moneda diferente a la de la entidad que los posee. No obstante, no incluye los elementos (activo o pasivo cubierto y derivados) relacionados con la cobertura de valor razonable (la variación da valor razonable del elemento cubierto y la del instrumento de cobertura están compensadas casi por completo en el resultado).

El impacto sobre los fondos propios (antes de impuestos) de una subida del 1 % con respecto a las otras divisas se aprecia por la conversión de los activos financieros, las coberturas de flujos de efectivo y la cobertura parcial de la inversión en Nissan. Para el Automóvil sin AVTOVAZ, este impacto sería favorable en 16 millones de euros a 31 de diciembre de 2018. La causa principal serían las obligaciones en yenes de la cobertura parcial de la inversión en Nissan (nota 12-G).

Por otro lado, la incidencia en el resultado de una subida del 1 % del euro con respecto a las otras divisas sería desfavorable en 11 millones de euros a 31 de diciembre de 2018. Se deriva principalmente de los activos y pasivos de explotación no cubiertos y denominados en una divisa distinta de la moneda funcional.

DERIVADOS DE CONVERSIÓN

	31 de diciembre de 2018				31 de diciembre de 2017			
(en millones de euros)	**Nominal**	**-1 año**	**1 a 5 años**	**+5 años**	**Nominal**	**-1 año**	**1 a 5 años**	**+5 años**
Swap de divisas - compras	3.101	1.408	1.693	-	3.852	1.207	2.645	-
Swap de divisas - ventas	3.092	1.393	1.699	-	3.914	1.234	2.680	-
Compras a plazo	30.089	28.420	1.669	-	19.088	18.293	795	-
Ventas a plazo	30.105	28.436	1.669	-	19.086	18.291	795	-

B3 Riesgo de tipo

GESTIÓN DEL RIESGO DE TIPO

La exposición al riesgo de tipo del Grupo Renault hace referencia básicamente a la actividad de **Financiación de ventas** desempeñada por RCI Banque y sus filiales. El riesgo global del tipo de interés representa el impacto de una variación de los tipos en su margen bruto financiero futuro. El objetivo de la Financiación de ventas es limitar al máximo este riesgo a fin de proteger su margen comercial. Para tener en cuenta la dificultad de ajustar exactamente la estructura de los empréstitos con la de los préstamos, cada filial admite una flexibilidad limitada en la cobertura del riesgo de tipo. Dicha flexibilidad se traduce por la atribución de un límite de sensibilidad para cada filial validada por el Comité financiero, con desglose individual de una parte del límite concedido por Renault a la Financiación de ventas.

El cálculo de la sensibilidad se realiza diariamente por divisa y por entidad gestora (central de refinanciación, filiales de Financiación de ventas francesas y extranjeras) y permite llevar a cabo una gestión global del riesgo de tipo sobre el perímetro consolidado de la Financiación de ventas.

La situación de cada entidad respecto a su límite se comprueba cada día y, si la situación así lo exige, se conceden directivas de cobertura inmediata a las filiales. El resultado de los controles es objeto de un informe mensual al Comité financiero de la Financiación de ventas, que comprueba la conformidad de las posiciones con la estrategia financiera del Grupo así como con las notas de procedimiento vigentes.

El análisis del riesgo estructural de tipo de la Financiación de ventas resalta los puntos siguientes:

- casi la totalidad de los préstamos concedidos a los clientes por las filiales de Financiación de ventas se realiza a un tipo fijo para duraciones comprendidas entre uno y setenta y dos meses. Estos préstamos están cubiertos por recursos de tipo fijo con la misma estructura. Están respaldados por macrocobertura y solo generan un riesgo de tipo residual. En las filiales en las que el recurso es de tipo variable, el riesgo de tipo está cubierto gracias a swaps de tipos de interés de macrocobertura;

- la actividad principal de la central de refinanciación de la Financiación de ventas es garantizar la refinanciación de las filiales comerciales de la Financiación de ventas. Los saldos de las filiales de Financiación de ventas se garantizan con recursos de tipo fijo para determinadas microcoberturas mediante *swaps* de tipo de interés, y con recursos de tipos variables. Las operaciones de macrocobertura, realizadas en forma de swaps de tipos de interés, permiten mantener la sensibilidad del holding de refinanciación dentro del límite definido.

La política de gestión del riesgo de tipo para el **Automóvil sin AVTOVAZ** se basa en dos principios: la financiación de las inversiones a largo plazo se realiza por lo general a tipo fijo y la gestión de las reservas de liquidez generalmente a un tipo variable. Los préstamos a tipo fijo se mantienen a tipo fijo mientras la curva de tipos esté lo suficientemente cerca de cero y el ratio de cobertura de los activos a tipo variable por pasivos de tipo variable permanece estable.

Las financiaciones en yenes establecidas en el marco de las operaciones de cobertura parcial de la inversión en Nissan se realizan a tipo fijo.

El efectivo disponible del Automóvil sin AVTOVAZ está centralizado, en la medida de lo posible, en Renault SA. Se invierte en forma de depósitos bancarios a corto plazo por Renault Finance.

Por otro lado, Renault Finance efectúa por su propia cuenta operaciones de tipos de interés, en el marco de límites de riesgos estrictamente definidos, y las posiciones son objeto de seguimiento y valoración en tiempo real. Esta actividad de arbitraje presenta un riesgo muy limitado y no afecta significativamente a los resultados consolidados del Grupo.

Los instrumentos de gestión de riesgo de tipo para el Automóvil sin AVTOVAZ son swaps de tipos clásicos que se garantizan correctamente con las deudas cubiertas y por ello no se espera ninguna ineficacia.

El Automóvil sin AVTOVAZ y la Financiación de ventas no realizaron modificaciones notables en su política de gestión del riesgo de tipo en 2018.

ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS FINANCIEROS AL RIESGO DE TIPO

En materia de sensibilidad al riesgo de tipo, el Automóvil sin AVTOVAZ y la Financiación de ventas están expuestos a:

- una variación de los flujos de intereses de los instrumentos financieros de tipo variable evaluados al coste amortizado (incluidos los instrumentos de tipo fijo intercambiados a tipo variable y los ingresos estructurados);
- una variación del valor razonable de sus instrumentos financieros de tipo fijo evaluados al valor razonable;
- una variación del valor razonable de sus instrumentos derivados.

La estimación de los impactos se deriva de la aplicación en un período de un año de un aumento de 100 puntos básicos de los tipos de interés sobre los instrumentos financieros presentes en el balance al cierre.

El impacto sobre los fondos propios corresponde a la variación del valor razonable de los instrumentos de deuda a tipo fijo clasificados en activos financieros al valor razonable por otros elementos del resultado global y coberturas de flujos de efectivo antes de reciclaje en el resultado (sección 4.2.2) tras un aumento de 100 puntos básicos de los tipos de interés; todos los demás impactos figuran en el resultado.

La sensibilidad al riesgo de tipo de cada segmento se calcula en los extremos de cada uno de los segmentos, antes de eliminar préstamos y empréstitos entre segmentos.

En el caso del Automóvil sin AVTOVAZ, la incidencia sobre el resultado y los fondos propios (antes de impuestos) de una subida de 100 puntos básicos de los tipos de interés aplicada a los instrumentos financieros expuestos al riesgo de tipo tendría un efecto positivo de 106 millones de euros y 1 millón de euros respectivamente a 31 de diciembre de 2018.

En 2018, la sensibilidad global al riesgo de tipos de la Financiación de ventas se ha mantenido por debajo del límite fijado por el grupo RCI Banque (50 millones a 31 de diciembre). A 31 de diciembre de 2018, una subida de los tipos de 100 puntos tendría un impacto en el resultado y los fondos propios (antes de impuestos) de:

- +3,4 millones de euros para los elementos denominados en euros;
- -0,4 millones de euros para los elementos denominados en reales brasileños;
- -0,7 millones de euros para los elementos denominados en francos suizos;
- +0,8 millones de euros para los elementos denominados en libras esterlinas;
- +0,3 millones de euros para los elementos denominados en wones coreanos;
- +1,4 millones de euros para los elementos denominados en dirhams marroquíes;
- -0,4 millones de euros para los elementos denominados en coronas checas;

La suma de los valores absolutos de las sensibilidades en cada divisa asciende a 7,8 millones de euros.

DESGLOSE DE TIPO FIJO/TIPO VARIABLE TRAS EL EFECTO DE LOS DERIVADOS DE LOS PASIVOS FINANCIEROS DEL GRUPO SIN AVTOVAZ Y LAS DEUDAS DE FINANCIACIÓN DE VENTAS

(en millones de euros)	**31 de diciembre de 2018**	**31 de diciembre de 2017**
Pasivos financieros antes de coberturas a tipo fijo (a)	27.006	25.887
Pasivos financieros antes de coberturas a tipo variable (a')	24.621	22.231
Pasivos financieros antes de coberturas (excepto títulos participativos) del Grupo sin AVTOVAZ	**51.627**	**48.118**
Coberturas de tipo variable/fijo (b)	9.844	8.743
Coberturas tipo fijo/variable (b')	7.702	7.987
Coberturas	**17.546**	**16.730**
Pasivos financieros después de coberturas a tipo fijo (a+b-b')	29.148	26.643
Pasivos financieros después de coberturas a tipo variable (a'+b'-b)	22.479	21.475

Pasivos financieros después de coberturas (excepto títulos participativos) del Grupo sin AVTOVAZ	**51.627**	**48.118**

DERIVADOS DE TIPOS

	31 de diciembre de 2018				31 de diciembre de 2017			
(en millones de euros)	**Nominal**	**-1 año**	**1 a 5 años**	**+5 años**	**Nominal**	**-1 año**	**1 a 5 años**	**+5 años**
Swap de tipos	23.867	8.361	13.506	2.000	22.838	7.583	12.905	2.350
Otros instrumentos de gestión del riesgo de tipo	79	79	-	-	1	1	-	-

B4 Riesgo de acciones

GESTIÓN DEL RIESGO DE ACCIONES

La exposición del riesgo de acciones del Automóvil sin AVTOVAZ y de la Financiación de ventas se refiere principalmente a los títulos de Daimler adquiridos en el marco de los acuerdos de colaboración y a los valores mobiliarios de inversión indexados en la cotización de las acciones. Estos dos segmentos no tienen recurso a derivados sobre acciones para cubrir este riesgo.

El Automóvil sin AVTOVAZ y la Financiación de ventas no realizaron modificaciones notables en su política de gestión del riesgo de acciones en 2018.

ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS FINANCIEROS AL RIESGO DE ACCIONES

La sensibilidad al riesgo de acciones derivada de la aplicación de una bajada del 10 % del precio de las acciones a los activos financieros pertinente al cierre del ejercicio tendría un efecto negativo sobre los fondos propios de 76 millones de euros. La incidencia en el resultado no fue significativa a 31 de diciembre de 2018.

B5 Riesgo de materias primas

GESTIÓN DEL RIESGO DE MATERIAS PRIMAS

Las variaciones de los precios de compra de las materias primas pueden ser importantes y repentinas, sin garantía de poder repercutirse en los precios de venta de los vehículos. Es posible que la Dirección de compras de Renault deba cubrir en parte su riesgo de materias primas con ayuda de instrumentos financieros. Estas coberturas se enmarcan dentro de límites de volumen, duración y umbrales de precio.

En 2018, Renault realizó operaciones de cobertura sobre los metales básicos y los metales preciosos dentro del límite de los umbrales validados por el Presidente-Director General.

Estas operaciones en curso a 31 de diciembre de 2018 se califican desde el punto de vista contable como cobertura de flujos de efectivo y la variación de su valor razonable se reconoce por tanto en los fondos propios para la parte eficaz de las coberturas.

ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS FINANCIEROS AL RIESGO DE MATERIAS PRIMAS

La sensibilidad contable al riesgo de materias primas de los instrumentos financieros procede de los derivados utilizados para cubrir la exposición económica del Grupo a este riesgo.

La incidencia de una evolución al alza del 10 % del precio de las materias primas sobre los derivados calificados como cobertura se traduciría por un efecto positivo en los fondos propios de 9 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

DERIVADOS SOBRE MATERIAS PRIMAS

	31 de diciembre de 2018				31 de diciembre de 2017			
(en millones de euros)	**Nominal**	**-1 año**	**1 a 5 años**	**+5 años**	**Nominal**	**-1 año**	**1 a 5 años**	**+5 años**
Swaps	70	64	6	-	94	94	-	-
Collar de prima cero (opción)	31	29	2	-	65	65	-	-

B6 Riesgo de crédito y de contraparte

RIESGO DE CRÉDITO DE LOS CRÉDITOS DE CLIENTES DEL AUTOMÓVIL

La exposición del Automóvil al riesgo de crédito está limitada por el hecho de recurrir en gran medida a la transferencia de los riesgos por cesiones de créditos desconsolidantes y la cobertura sistemática de los riesgo de crédito a la exportación. Los créditos comerciales no cedidos o cubiertos por una garantía son objeto de seguimiento periódico.

RIESGO DE CRÉDITO DE LOS CRÉDITOS Y COMPROMISOS OTORGADOS POR LA FINANCIACIÓN DE VENTAS

Los riesgos sobre la calidad de los créditos de los clientes son objeto de una evaluación (por sistema de calificación) y de un seguimiento por tipo de actividad (Clientes y Red). El segmento de Financiación de ventas utiliza actualmente diferentes sistemas de calificación interna:

- una calificación de grupo para los deudores de «Red», utilizada en las diferentes fases de la relación con el deudor (aceptación inicial, seguimiento del riesgo, provisión);
- una calificación de grupo para las contrapartes bancarias, fijada a partir de las calificaciones externas y el nivel de fondos propios de cada contraparte;
- para los deudores de «clientes», se utilizan diferentes sistemas de calificación de aceptación en función de las filiales y los tipos de financiación en cuestión.

RCI Banque ajusta constantemente su política de aprobación para tomar en cuenta las condiciones del contexto económico.

El Grupo dispone de procedimientos de gestión detallados declinados en todos los países donde se aplican, y que incluyen específicamente la cobranza de impagados.

RIESGO DE CONTRAPARTE RELATIVO A LOS OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

La gestión del riesgo de contraparte de las diferentes entidades del Automóvil y la Financiación de ventas se realiza de forma totalmente coordinada y se basa en un sistema de calificación que toma en consideración principalmente la calificación a largo plazo de las contrapartes así como el nivel de sus fondos propios. Las sociedades del Automóvil y la Financiación de ventas que están sujetas a una exposición significativa son objeto de un seguimiento diario del cumplimiento de las autorizaciones de límites con arreglo a procedimientos precisos de control interno.

El Grupo dispone de un informe mensual consolidado que agrupa todas las contrapartes bancarias por calificación. Permite analizar detalladamente el cumplimiento de los límites en cuanto a importe, duración y naturaleza, e indica las principales exposiciones.

Los depósitos se realizan principalmente en grandes bancos de redes con calificaciones elevadas y por lo general con duraciones inferiores a 90 días, lo que permite la correcta dispersión del riesgo y la reducción del riesgo sistémico.

En función de las situaciones macroeconómicas volátiles que pueden producirse en ocasiones en los países emergentes y afectar a sus sistemas bancarios, el Grupo ha establecido un plan de acción para reforzar la supervisión del riesgo de contraparte con eventuales ajustes de los límites de contraparte.

El nivel de exposición en cada grupo bancario se supervisa mensualmente de forma consolidada con las entidades del Automóvil y de la Financiación de ventas. En sus operaciones en los mercados financieros y bancarios, el Grupo no está sujeto a ninguna concentración de riesgos significativa.

En 2018 no se registró ninguna pérdida por incumplimiento de una contraparte bancaria.

DEPRECIACIONES Y PROVISIONES CONSTITUIDAS PARA CUBRIR RIESGOS DE CONTRAPARTE

(en millones de euros)	Notas	31 de diciembre de 2017	Dotaciones	Recuperaciones utilizadas	Recuperaciones no utilizadas	Otras variaciones y reclasificaciones	31 de diciembre de 2018
Depreciaciones de los créditos de Financiación de ventas	15	(610)	(500)	360	77	(107)	(780)
Depreciaciones de créditos de clientes del Automóvil	16	(819)	(8)	-	-	48	(779)
Depreciaciones de otros créditos	17	(237)	(17)	-	-	(66)	(320)
Depreciaciones de otros activos financieros	22	(9)	(2)	-	-	-	(11)
Provisión para riesgos y gastos (compromisos contraídos)	20	-	7	(2)	(6)	6	5
TOTAL COBERTURA DE RIESGOS DE CONTRAPARTE		**(1.675)**	**(520)**	**358**	**71**	**(119)**	**(1.885)**

B - Gestión de riesgos financieros del grupo AVTOVAZ

Los principales pasivos financieros del grupo AVTOVAZ se componen de préstamos bancarios y otros préstamos, de arrendamientos financieros y de deudas de proveedores. El objetivo principal de estos pasivos financieros es financiar las operaciones del grupo AVTOVAZ. Los activos financieros como los créditos a clientes, el efectivo y los préstamos y depósitos a corto plazo se derivan directamente de la actividad de explotación del grupo.

En 2018, el grupo AVTOVAZ no recurrió a los derivados. Así, los principales riesgos financieros a los que se enfrenta el grupo AVTOVAZ son riesgos de liquidez, de conversión y de contraparte. El grupo AVTOVAZ no está expuesto al riesgo de variación del precio de las acciones.

C1 Riesgo de conversión

El grupo AVTOVAZ realiza ventas en la Federación Rusa pero también fuera del país. Una parte de las ventas no se realiza en la divisa funcional de AVTOVAZ, el rublo ruso, lo que lo expone al riesgo de conversión. Cerca del 98 % de las ventas se denominan en rublos, mientras que aproximadamente el 6 % de los costes se denomina en otras divisas.

A 31 de diciembre de 2018, el grupo AVTOVAZ presenta 10 millones de euros de efectivo et equivalentes de efectivo, 8 millones de euros de créditos a clientes y otros créditos y 42 millones de euros de deudas de proveedores y otras deudas denominadas en divisas distintas de la moneda funcional de AVTOVAZ. El departamento financiero de PAO AVTOVAZ es el encargado de la gestión de los riesgos. Identifica, evalúa y gestiona el riesgo de conversión analizando la posición neta en cada divisa. No se ha realizado ninguna operación de cobertura a fin de cubrir la exposición al riesgo de conversión.

En el siguiente cuadro se presenta la sensibilidad del resultado antes de impuestos del grupo AVTOVAZ a las variaciones de la paridad del dólar americano, el euro y el yen japonés.

(en millones de euros)	Subida/(bajada) del tipo de cambio en %	Impacto en el resultado antes de impuestos
2018		
Euro/rublo ruso	13,50	(3)
Yen japonés/rublo ruso	14,00	(1)
Dólar americano/rublo ruso	13,50	1
Euro/rublo ruso	-13,50	3
Yen japonés/rublo ruso	-14,00	1
Dólar americano/rublo ruso	-13,50	(1)

C2 Riesgo de contraparte y de crédito

A 31 de diciembre de 2018, el grupo AVTOVAZ presenta 86 millones de euros de efectivo et equivalentes de efectivo, 361 millones de euros de créditos a clientes y otros activos corrientes expuestos a un posible riesgo de contraparte. La exposición máxima al riesgo de impago de la contraparte es igual al valor contable de estos activos.

El grupo AVTOVAZ trata exclusivamente con terceros autorizados y solventes. Todos los futuros clientes que deseen pagar a crédito se someten a procedimientos de comprobación de su solvencia. Además, los saldos de las cuentas de clientes se supervisan de forma continua. Por lo tanto, la exposición del grupo a los créditos dudosos no es significativa. La exposición máxima corresponde al valor contable de estos créditos. No existe concentración de riesgo de crédito significativa entre los clientes del grupo AVTOVAZ.

C3 Riesgo de liquidez

El grupo AVTOVAZ controla su riesgo de liquidez gracias a una herramienta de previsión de efectivo. Dicha herramienta tiene en consideración tanto el vencimiento de las inversiones financieras y de los activos financieros, como los créditos de clientes y los demás activos financieros, como los flujo de efectivo de explotación provisionales.

El objetivo del grupo AVTOVAZ es mantener un equilibrio entre la continuidad de la financiación y la flexibilidad recurriendo a los préstamos bancarios.

En el siguiente cuadro se resume el vencimiento de los pasivos financieros del grupo AVTOVAZ a 31 de diciembre de 2018 basándose en pagos contractuales no actualizados.

(en millones de euros)	**Menos de 3 meses**	**3 a 12 meses**	**1 a 5 años**	**> 5 años**	**Total**
31 de diciembre de 2018					
Préstamos	52	111	861	269	1.293
De los cuales el Grupo Renault	-	-	-	-	-
Deudas de proveedores y otras deudas	567	4	1	-	572
De los cuales el Grupo Renault	22	-	-	-	22

C4 Flujo de efectivo y riesgo de tipo

El riesgo de tipo del grupo AVTOVAZ procede de los préstamos. La mayoría de los tipo de interés de los préstamos son fijos. Los tipos de interés existentes se pueden cambiar previo acuerdo de los terceros. Los activos financieros son o bien de tipo fijo, o bien no generan intereses. El resultado y los flujos de efectivo de explotación del grupo AVTOVAZ son en gran parte independientes de los cambios de los tipos de interés del mercado. El grupo AVTOVAZ no realizó ninguna cobertura en relación con su exposición a los tipos de interés.

A 31 de diciembre de 2018, las deudas del grupo AVTOVAZ de tipo variable frente a los establecimientos de crédito ascendían a 414 millones de euros (nota 23-D).

4.2.6.6 Flujo de efectivo y otros datos

NOTA 26 FLUJO DE EFECTIVO

A – Otros ingresos y gastos sin incidencia en el efectivo antes de intereses e impuestos

(en millones de euros)	**2018**	**2017***
Dotaciones netas relativas a las provisiones	204	(201)
Efectos netos de la no recuperación de créditos de la Financiación de ventas	63	(29)
(Beneficios) pérdidas netas por cesiones de elementos de activos	(69)	(93)
Evolución del valor razonable de los otros instrumentos financieros	22	(5)
Coste del endeudamiento financiero neto	308	369
Impuestos diferidos	33	272
Impuestos corrientes	690	634
Otros	145	85
OTROS INGRESOS Y GASTOS SIN INCIDENCIA EN EL EFECTIVO ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS	**1.396**	**1.032**

* *Los datos de 2017 tienen en cuenta los ajustes en virtud del cambio de tratamiento contable de los títulos participativos en 2018 (nota 2-A3). Los datos presentados son por tanto diferentes de los publicados anteriormente (nota 2-A5).*

B – Variación de la necesidad de capital circulante antes de impuestos

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Disminución (aumento) de las existencias netas	240	(691)
Disminución (aumento) de los créditos de clientes netos del Automóvil	283	78
Disminución (aumento) de otros activos	(39)	(795)
Aumento (disminución) de proveedores	(240)	591
Aumento (disminución) de otros pasivos	307	705

VARIACIÓN DE LA NECESIDAD DE CAPITAL CIRCULANTE ANTES DE IMPUESTOS	**551**	**(112)**

C – Flujo de efectivo relativo a las inversiones materiales e inmateriales

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Adquisiciones de inmovilizados intangibles	(1.772)	(1.310)
Adquisiciones de inmovilizados materiales excluidos activos inmovilizados entregados en alquiler	(2.745)	(2.420)
TOTAL ADQUISICIONES DEL PERÍODO	**(4.517)**	**(3.730)**
Diferencia de desembolso	110	129
INVERSIONES MATERIALES E INMATERIALES ABONADAS	**(4.407)**	**(3.601)**

NOTA 27
PARTES VINCULADAS

A – Remuneración de los mandos sociales y los miembros del Comité Ejecutivo

En el siguiente cuadro figura la remuneración del Presidente-Director General y de los miembros del Comité Ejecutivo. Las cantidades se asignan a prorrata del tiempo de ejercicio de las funciones y se contabilizan en gastos del ejercicio.

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Salario – parte fija	5,5	6,1
Salario – parte variable	7,4	7,8
Gastos sociales patronales	11,0	11,0
Pensiones complementarias e indemnizaciones por cese	9,5	8,7
Otros elementos de remuneración	0,5	0,8
TOTAL REMUNERACIONES PAGADAS EN EFECTIVO	**33,9**	**34,4**
Planes de opciones, planes de acciones basadas en resultados y otras remuneraciones pagadas en acciones	16,1	15,3
TOTAL REMUNERACIONES PAGADAS EN ACCIONES	**16,1**	**15,3**
TOTAL	**50,0**	**49,7**

La remuneración de los administradores (primas de asistencia) ascendía a 1,5 millones de euros en 2018 (1,2 millones de euros en 2017), incluida la remuneración por las funciones de Presidente.

El importe de los compromisos en virtud del plan colectivo de pensiones adicional establecido a favor de los Comité Ejecutivo relativo a sus miembros a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 52 millones de euros (58 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

No se ha tenido en cuenta la dimisión del Presidente-Director General de Renault anunciada por el Consejo de Administración el 24 de enero de 2019 ni sus posibles consecuencias en las remuneraciones de 2018, que se incluyen en las cifras presentadas arriba. No es posible indicar el impacto estimado de este acontecimiento posterior al cierre en la medida en que las decisiones que corresponden al Consejo de Administración y que, para algunas de ellas, deben validarse por la Junta General del 12 de junio de 2019, no se conocen en su totalidad en la fecha de publicación de las cuentas (nota 30).

B – Participación de Renault en las empresas asociadas

Los elementos de información relativos a la participación de Renault en Nissan y en las demás sociedades puestas en equivalencia se explican en las notas 12 y 13-A.

C – Operaciones con el Estado y las empresas públicas francesas

En el marco de su actividad, el Grupo realiza operaciones con el Estado francés y empresas públicas como UGAP, EDF, La Poste, etc. Tales operaciones se efectúan en condiciones normales y corrientes. Representan un volumen de negocio de 288 millones de euros en 2018, une crédito a clientes del Automóvil de 90 millones de euros, un crédito de Financiación de ventas de 371 millones de euros y un compromiso de financiación de 31 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

D – Operaciones con las empresas controladas no consolidadas

Una determinada cantidad de sociedades controladas no están consolidadas, tal y como se indica en la nota 2-C debido a que su contribución a las cuentas consolidadas se considera no significativa. Las principales sociedades afectadas en cuanto al valor de los títulos en el balance se indican en la remisión (2) del cuadro de la nota 17.

La única sociedad que representa un volumen de negocio superior a 100 millones de euros y/o un total del balance superior a 100 millones de euros es Renault Nissan Global Management, que gestiona a los expatriados del Renault y Nissan.

Los gastos del Grupo Renault ante dicha sociedad en 2018 asciende a unos 284 millones de euros (266 millones de euros en 2017).

En la situación financiera del Grupo Renault a 31 de diciembre de 2018, los saldos de las operaciones entre esta sociedad y Grupo Renault se traducen principalmente en créditos de explotación por valor de 41 millones de euros (43 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) y en deudas de explotación por valor de 25 millones de euros (25 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

NOTA 28
COMPROMISOS FUERA DE BALANCE, ACTIVOS Y PASIVOS EVENTUALES

En el marco de sus actividades, el Grupo adopta varios compromisos, está implicado en litigios y está sujeto a investigaciones de las autoridades de la competencia y de la normativa automovilística. Cuando se generan pasivos, son objeto de provisiones (compromisos relativos a las pensiones y otras prestaciones concedidas al personal, litigios, etc.). Los demás compromisos que constituyen compromisos fuera de balance o de los pasivos eventuales se enumeran a continuación (nota 28-A).

Por otro lado, el Grupo también debe recibir compromisos por parte de sus clientes (fianzas, hipotecas…) o incluso beneficiarse de líneas de crédito con establecimientos de crédito (nota 28-B).

A – Fuera de balance – Compromisos efectuados y pasivos eventuales

A1 Operaciones corrientes

El Grupo se ha comprometido por los importes siguientes:

(en millones de euros)	**31 de diciembre de 2018**	**31 de diciembre de 2017**
Compromisos de financiación a favor de clientes [(1)]	2.367	2.315
Compromisos firmes de inversión	1.327	952
Compromisos de arrendamiento [(2)]	661	546
Activos garantizados, pignorados o hipotecados [(3)]	86	187
Avales, cauciones, garantías y otros compromisos [(4)]	425	187

(1) Los compromisos a favor de clientes otorgados por la Financiación de ventas darán lugar a un desembolso de liquidez, en los tres meses siguientes a la fecha de cierre, por un importe máximo de 2.331 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (2.250 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

(2) Debido concretamente al carácter específico de los contratos de arrendamientos en Francia que permiten la cancelación sin penalización antes del vencimiento, los compromisos irrevocables de arrendamiento aquí indicados no son totalmente representativos de la deuda financiera que se contabilizará en el marco de la aplicación de la NIIF 16. El impacto que la aplicación de dicha norma tendrá sobre la deuda financiera se indica en la nota 2-A.

(3) A 31 de diciembre de 2018, los activos garantizados, pignorados o hipotecados y otros compromisos incluyen compromisos contraídos por AVTOVAZ por valor de 86 millones de euros (183 millones de euros a 31 de diciembre de 2017) que corresponden a activos inmovilizados (véase la nota 23-D).

(4) Los demás compromisos incluyen especialmente las garantías otorgadas a las administraciones y los compromisos de suscripción de títulos.

Los activos entregados en garantía por la Financiación de ventas en el marco de la gestión de la reserva de liquidez se presentan en la nota 15-B.

Los compromisos de arrendamiento de explotación otorgados se componen de los alquileres procedentes de arrendamientos irrevocables. Se analizan de la siguiente forma:

(en millones de euros)	**31 de diciembre de 2018**	**31 de diciembre de 2017**
Menos de 1 año	97	101
Entre 1 y 5 años	378	296
Más de 5 años	186	149
TOTAL	**661**	**546**

A2 Pasivos eventuales

Un acuerdo aduanero relativo al sector del automóvil entre Brasil y Argentina, celebrado en 2008 y modificado en junio de 2016, prevé una exoneración de derechos de aduana a la importación para los vehículos y piezas para el sector del automóvil argentino cuando el ratio medio de las importaciones sobre exportaciones con Brasil sea inferior a 1,5 en el periodo de referencia de julio de 2015 a junio de 2020 con posibilidad de pasar el ratio a 1,7 a partir del 30 de junio de 2019. El importe de los derechos de aduana que deberían abonarse de forma retroactiva puede alcanzar el 75 % de los derechos de aduana aplicables a los vehículos y el 70 % a los repuestos superado el ratio, cuyo cálculo afecta al conjunto del sector del Automóvil.

El ratio sectorial era superior a 1,5 en el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2015 y el 30 de noviembre de 2018, situación a la que Renault contribuyó. Únicamente deberán pagar estas sanciones los fabricantes que no cumplan su ratio individual medio en el periodo de referencia. La normativa aplicable, que ha evolucionado parcialmente tras la publicación de dos nuevos reglamentos en enero de 2018, establece expresamente la posibilidad de tener en cuenta créditos con otros fabricantes afectados para evitar el pago de las sanciones adeudadas. Dicho acuerdo supone para Renault una obligación potencial cuya existencia solo se confirmará cuando se produzcan acontecimientos futuros inciertos que estén en parte bajo su control (cumplimiento del ratio individual) y en parte no totalmente bajo su control; se trata concretamente de un ratio que debe cumplir todo el segmento del Automóvil. También resulta difícil evaluar de forma fiable el riesgo potencial en la fecha de cierre, debido concretamente a las incertidumbres sobre la evolución del mercado automovilístico en Argentina y Brasil de aquí a 2020. Por consiguiente, no se ha creado ninguna provisión.

Tras el reglamento 21-E de 23 de enero de 2018, se creó una garantía por importe de 86 millones de dólares estadounidenses en virtud de las sanciones provisionales calculadas con arreglo a los primeros 24 meses de aplicación del acuerdo aduanero modificado en junio de 2016. Dicho importe no anticipa la cantidad que podría adeudarse en su caso al término del periodo de referencia que finaliza el 30 de junio de 2020.

Se están manteniendo conversaciones en el Comité del Automóvil de Argentina – Brasil con las autoridades de ambos países para prolongar el periodo de referencia del régimen vigente.

Las operaciones de cesiones de filiales o de actividades realizadas por el Grupo van acompañadas por lo general de cláusulas de garantía de pasivo a favor del adquirente. A 31 de diciembre de 2018, el Grupo no había identificado riesgos significativos relativos a estas operaciones.

Renault posee, en el marco de cesiones parciales de filiales operadas a lo largo de ejercicios anteriores, opciones de venta relativas a todo o parte de la participación residual. El ejercicio de estas opciones no generaba consecuencias significativas en las cuentas consolidadas del Grupo.

Las sociedades del Grupo son objeto periódicamente de controles fiscales en los países en los que están constituidas. Los impuestos y tasas adicionales aceptados se contabilizan mediante provisiones. Los impuestos adicionales impugnados se toman en consideración, caso por caso, según estimaciones que conllevan el riesgo de que no se admitan los fundamentos de las acciones y recursos entablados.

El 9 de enero de 2019, la Autoridad de la Competencia italiana (*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*) ordenó contra RCI Banque una multa de 125 millones de euros, que Renault SA debe asumir conjuntamente. El Grupo se opone al fundamento de dicha sanción y va a recurrir dicha decisión. Consideramos que la probabilidad de que dicha decisión se anule o modifique en cuanto al fondo ante los tribunales es elevada. Por otro lado no es posible, debido al elevado número de variables que inciden en la cuantificación de la sanción eventual, estimar de forma fiable el importe que deba pagarse al término de dicho procedimiento. Por lo tanto no se contabilizó ninguna provisión a 31 de diciembre de 2018.

Las sociedades del Grupo son objeto periódicamente de investigaciones por parte de las autoridades en los países en los que están constituidas. Las consecuencias financieras de las condenas aceptadas se contabilizan mediante provisiones. Las condenas impugnadas se toman en consideración, caso por caso, según estimaciones que conllevan el riesgo de que no se admitan los fundamentos de las acciones y recursos entablados.

Las principales investigaciones de las autoridades de la competencia y de la normativa automovilística en curso a 31 de diciembre de 2018 hacen referencia a los niveles de emisiones de los vehículos en Europa.

En el marco del procedimiento en curso en Francia sobre el expediente de las «emisiones», Renault ha tomado nota del inicio de una acción judicial. Esta nueva etapa del procedimiento reflejaría la voluntad de la fiscalía de proseguir las investigaciones. No se constituyó ninguna provisión en las cuentas a 31 de diciembre de 2018 (como tampoco a 31 de diciembre de 2017).

Desde marzo de 2016, Renault decidió aplicar asimismo un plan de mejora de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) de los vehículos diésel Euro 6b mediante la aplicación de nuevas calibraciones de fábrica en su producción; a tal fin, se contabilizó una provisión por un importe de 20 millones de euros para los vehículos fabricados con anterioridad a dicha decisión. En octubre de 2017 se decidió reforzar dicho plan de mejora, lo que llevó a contabilizar una provisión adicional de 24 millones de euros. El saldo de la provisión a 31 de diciembre de 2018 era de 23 millones de euros (44 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

Las sociedades del Grupo están sujetas a las normativas vigentes en cuanto a contaminación, especialmente de los suelos y las aguas subterráneas, que varían en función del país en el que se encuentren. Algunos de estos pasivos medioambientales son potenciales y únicamente se contabilizarán en caso de interrupción de la actividad o de cierre de la planta. Por otro lado, en ocasiones resulta difícil determinar el importe de la obligación con fiabilidad suficiente. Únicamente los pasivos que correspondan a una obligación legal o implícita existente al cierre y cuyo importe se pueda estimar de forma razonablemente fiable serán objeto de una provisión al cierre. Las provisiones significativas se detallan en la nota 20.

B – Fuera de balance – Compromisos recibidos y activos eventuales

(en millones de euros)	**31 de diciembre de 2018**	**31 de diciembre de 2017**
Avales, fianzas y garantías	2.629	2.929
Activos garantizados, pignorados o hipotecados [(1)]	3.739	3.162
Compromisos de recompra [(2)]	3.961	3.231
Otros compromisos	**26**	**29**

(1) En el marco de su actividad de Financiación de ventas de vehículos nuevos o de ocasión, la Financiación de ventas recibe garantías de sus clientes. El importe de las garantías recibidas de los clientes ascendía a 3.374 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (2.796 millones de euros a finales de diciembre de 2017). Además, AVTOVAZ recibió 12 millones de euros de derechos sobre bienes inmuebles y derechos de propiedad para garantizar préstamos y 78 millones de euros de derechos sobre vehículos para garantizar créditos de clientes (respectivamente 12 millones de euros y 79 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

(2) Se trata de los compromisos recibidos por la Financiación de ventas para la recompra por un tercero, al término de los contratos, de los vehículos entregados en alquiler.

Los compromisos fuera de balance recibidos relativos a líneas de crédito abiertas confirmadas se presentan en la nota 23.

NOTA 29
HONORARIOS DE AUDITORES Y DE SU RED

Los honorarios de los auditores del Grupo y su red se indican en la sección 6.3.3 del Documento de referencia relativo a 2018.

NOTA 30
ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

El Consejo de Administración de Renault SA tomó nota el 24 de enero de 2019 de la dimisión de su actual Presidente-Director General y optó por dotar a Renault de una nueva gobernanza y, con tal motivo, separar los cargos de Presidente del Consejo y de Director General. El Consejo incorporó a Jean-Dominique Senard como nuevo administrador y le eligió Presidente. A propuesta de este último, el Consejo designó a Thierry Bolloré como Director General.

NOTA 31
SOCIEDADES CONSOLIDADAS
A – Sociedades consolidadas por integración global (filiales)

Porcentaje de interés del Grupo	País	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Renault SA	**Francia**	**Sociedad consolidante**	**Sociedad consolidante**
AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ			
Francia			
Renault s.a.s	Francia	100	100
Auto Châssis International (ACI) Le Mans	Francia	100	100
Auto Châssis International (ACI) Villeurbanne	Francia	100	100
Alliance Média Ventures [(1)]	Francia	100	-
Fonderie de Bretagne	Francia	100	100
IDVE	Francia	100	100
IDVU	Francia	100	100
Maubeuge construction automobile (MCA)	Francia	100	100
Renault Environnement	Francia	100	100
Renault Retail Group y sus filiales	Francia	100	100
Renault Samara	Francia	100	100
RDREAM	Francia	100	100
Renault Sport Racing s.a.s.	Francia	100	100
SCI Plateau de Guyancourt	Francia	100	100
SNC Renault Cléon	Francia	100	100
SNC Renault Douai	Francia	100	100
SNC Renault Flins	Francia	100	100
SNC Renault Sandouville	Francia	100	100
Société des Automobiles Alpine Caterham	Francia	100	100
Société de transmissions automatiques (STA)	Francia	100	100
Société de véhicules automobiles de Bastilly (SOVAB)	Francia	100	100
Société immobilière de construction française pour l'automobile et la mécanique (SICOFRAM) y su filial	Francia	100	100
Société immobilière Renault Habitation (SIRHA)	Francia	100	100
Societe immobilière d'Épône	Francia	100	100
Société immobilière pour l'automobile (SCIA)	Francia	100	100
SODICAM 2	Francia	100	100
Sofrastock International	Francia	100	100
Technologie et Exploitation Informatique (TEI)	Francia	100	100
Europa			
Renault Deutschland AG y sus filiales	Alemania	100	100
Renault Österreich GmbH	Austria	100	100
Renault Belgique Luxembourg y su filial	Bélgica	100	100
Renault Industrie Belgique (RIB)	Bélgica	100	100
Renault Croatia	Croacia	100	100
Renault España Comercial SA (RECSA) y sus filiales	España	100	100
Renault España SA	España	100	100
Renault Hungaria	Hungría	100	100
Renault Irlande	Irlanda	100	100
Renault Italia y su filial	Italia	100	100
Motor Reinsurance Company	Luxemburgo	100	100
Renault Group B.V.	Países Bajos	100	100
Renault Nederland	Países Bajos	100	100
Renault Polska	Polonia	100	100
Cacia	Portugal	100	100
Renault Portuguesa y su filial	Portugal	100	100
Renault Ceska republica	República Checa	100	100
Grigny Ltd.	Reino Unido	100	100
Renault Retail Group UK	Reino Unido	100	100
Renault Sport Racing Limited	Reino Unido	90	90
Renault UK	Reino Unido	100	100
Renault Slovakia	Eslovaquia	100	100
Renault Nissan Slovenija d.o.o.	Eslovenia	100	100
Revoz	Eslovenia	100	100

Porcentaje de interés del Grupo	País	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Renault Nordic y su filial	Suecia	100	100
Renault Développement Industr. et Commercial (RDIC)	Suiza	100	100
Renault Finance	Suiza	100	100
Renault Suisse SA	Suiza	100	100
Américas			
Renault Argentine y sus filiales	Argentina	100	100
Renault do Brasil LTDA	Brasil	100	100
Renault do Brasil SA	Brasil	100	100
Cormecanica	Chile	100	100
Sociedad de Fabricacion de Automotores (Sofasa)	Colombia	100	100
Renault Corporativo SA de C.V.	México	100	100
Renault Mexico	México	100	100
Asia-Pacífico			
Vehicule Distributors Australia	Australia	100	100
Renault Beijing Automotive Company	China	100	100
Renault Samsung Motors	Corea del Sur	80	80
Renault Treasury Services PTE Ltd.	Singapur	100	100
África - Oriente Medio - India			
Renault Algérie	Argelia	100	100
Renault India Private Ltd	India	100	100
Renault Maroc	Marruecos	80	80
Renault Maroc Service	Marruecos	100	100
Renault Tanger Exploitation	Marruecos	100	100
Renault Tanger Méditerranée	Marruecos	100	100
Société marocaine de construction automobile (SOMACA)	Marruecos	77	77
Eurasia			
Renault Nissan Bulgarie	Bulgaria	100	100
Dacia	Rumanía	99	99
Renault Commercial Roumanie	Rumanía	100	100
Renault Mécanique Roumanie SRL	Rumanía	100	100
Renault Technologie Roumanie	Rumanía	100	100
CJSC Renault Russie	Rusia	100	100
Oyak Renault Otomobil Fabrikalari	Turquía	52	52
Renault Ukraine	Ucrania	100	100
FINANCIACIÓN DE VENTAS			
Francia			
Diac S.A.	Francia	100	100
Diac Location S.A.	Francia	100	100
RCI Banque S.A. y sus sucursales	Francia	100	100
Europa			
RCI Versicherungs Services GmbH	Alemania	100	100
RCI Financial Services S.A.	Bélgica	100	100
Renault Autofin S.A.	Bélgica	100	100
Overlease	España	100	100
RCI ZRT	Hungría	100	100
ES Mobility SRL	Italia	100	100
RCI Insurance Ltd	Malta	100	100
RCI Life Ltd.	Malta	100	100
RCI Services Ltd	Malta	100	100
RCI Financial Services B.V.	Países Bajos	100	100
RCI Leasing Polska Sp. z o.o.	Polonia	100	100
RCI Gest Seguros – Mediadores de Seguros	Portugal	100	100
RCICOM, SA	Portugal	100	100
RCI Finance CZ s.r.o.	República Checa	100	100
RCI Financial Services s.r.o.	República Checa	50	50
RCI Financial Services Ltd	Reino Unido	100	100
RCI Finance S.A.	Suiza	100	100
Américas			
Courtage S.A.	Argentina	100	100
Rombo Compania Financiera S.A.	Argentina	60	60
Administradora de Consorcio Renault do Brasil	Brasil	100	100
RCI Brasil S.A.	Brasil	60	60
Corretora de Seguros RCI do Brasil	Brasil	100	100

Porcentaje de interés del Grupo	País	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
RCI Colombia S.A. Compañía de Financiamiento	Colombia	51	51
RCI Servicios Colombia S.A. [1]	Colombia	100	-

Porcentaje de interés del Grupo	País	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Asia-Pacífico			
RCI Financial Service Korea	Corea del Sur	100	100
África - Oriente Medio - India			
RCI Finance Maroc	Marruecos	100	100
RDFM	Marruecos	100	100
Eurasia			
RCI Broker De Asigurare	Rumanía	100	100
RCI Finantare Romania	Rumanía	100	100
RCI Leasing Romania IFN	Rumanía	100	100
OOO RN FINANCE RUS	Rusia	100	100
AVTOVAZ (3)			
Europa			
LADA International Ltd.	Chipre	68	74
Alliance Rostec Auto b.v.	Países Bajos	68	82
Eurasia			
SOAO Minsk-Lada	Bielorrusia	38	42
PAO AVTOVAZ	Rusia	68	74
LLC Lada Izhevsk	Rusia	68	74
OOO PSA VIS-AVTO	Rusia	68	74
OOO PPPO	Rusia	68	74
AO Lada-Imidzh	Rusia	68	74
AO Lada-Servis	Rusia	68	74
OAO Izh-Lada	Rusia	67	37
AO ZAK	Rusia	68	74
AO Piter-Lada	Rusia	61	67
AO Samara-Lada	Rusia	48	52
AO Yakhroma-Lada	Rusia	59	64
AO Lipetsk-Lada	Rusia	45	49
AO Oka-Lada	Rusia	59	64
AO STO komsomolskaya	Rusia	53	58
AO Tyumen-Lada	Rusia	68	74
AO Tsentralnaya STO	Rusia	68	74
AO JarLadaservis	Rusia	64	70
AO Avtosentr-Togliatti-VAZ	Rusia	34	38
AO Bryansk Lada	Rusia	51	56
OOO LIN	Rusia	68	74
AO Kostroma-Lada-Servis	Rusia	43	47
AO Kursk-Lada	Rusia	49	54
OOO Lada Sport	Rusia	68	74
AO Saransk-Lada	Rusia	61	67
AO Smolensk-Lada	Rusia	41	45
AO Cheboksary-Lada	Rusia	63	69
AO ChitaServisLada (2)	Rusia	-	57
OOO Sockultbit-AVTOVAZ	Rusia	68	74
AO Dal-Lada	Rusia	46	50
AO Mariy El-Lada (2)	Rusia	-	58
Otras filiales de AVTOVAZ	Rusia	34 a 68	38 a 74

(1) Entidades que entraron en el perímetro de consolidación en 2018 (nota 3-A).

(2) Entidades cedidas que salieron del perímetro de consolidación en 2018.

(3) Renault poseía a 31 de diciembre de 2018 el 61,09 % de Alliance Rostec Auto b.v. que poseía el 100 % de AVTOVAZ. En las cuentas consolidadas, el porcentaje de participación de Renault en Alliance Rostec Auto b.v. era del 67,61 % a 31 de diciembre de 2018 por el hecho de tener en cuenta la ampliación de capital que debía producirse a principios de 2019 de conformidad con las resoluciones de los accionistas de 28 de noviembre de 2018 firmadas por Renault s.a.s. (nota 3-B).

B – Sociedades consolidadas según el porcentaje de interés de cada elemento del balance y de la cuenta de resultados (actividades conjuntas)

Porcentaje de interés del Grupo	País	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
Renault Nissan Technology & Business Centre India Private Limited (RNTBCI)	India	67	67

C – Sociedades consolidadas por puesta en equivalencia (empresas asociadas y empresas conjuntas)

Porcentaje de interés del Grupo	País	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
AUTOMÓVIL SIN AVTOVAZ			
Renault South Africa	Sudáfrica	40	40
Renault Algérie Production	Argelia	49	49
eGT New Energy Automotive Co., Ltd.*	China	25	-
Dongfeng Renault Automotive Company	China	50	50
Renault Brillance Jinbei Automotive Company Ltd.*	China	49	-
Boone Comenor	Francia	33	33
Indra Investissements	Francia	50	50
Les Éditions Croque Futur y filiales*	Francia	40	-
Renault Nissan Automotive India Private Limited	India	30	30
Grupo Nissan	Japón	44	44
Alliance Ventures B.V.*	Países Bajos	40	-
Motorlu Araclar Imal ve Satis A.S (MAIS)	Turquía	49	49
FINANCIACIÓN DE VENTAS			
Renault Crédit Car	Bélgica	50	50
Nissan Renault Financial Services India Private Limited	India	30	30
RN SF B.V.	Países Bajos	50	50
BARN b.v.	Países Bajos	30	30
RN Bank	Rusia	30	30
Orfin Finansman Anonim Sirketi	Turquía	50	50
AVTOVAZ			
Ferro VAZ GmbH	Alemania	34	37
ZAO GM-AVTOVAZ	Rusia	34	37
CSC ARMENIA-LADA	Armenia	34	37

** Entidades que entraron en el perímetro de consolidación en 2018 (nota 3-A).*

En aplicación del reglamento n.º 2016-09 de 2 de diciembre de 2016 de la Autoridad de Normas Contables francesa, el Grupo debe poner a disposición de los terceros:

- la lista exhaustiva de las empresas consolidadas;
- la lista de las empresas que responden a la definición de los «títulos de participaciones no consolidados», a saber:
  - los títulos de sociedades no controladas exclusivamente que figuran en los activos financieros no corrientes (nota 22);
  - los títulos de sociedades controladas exclusivamente y no consolidadas que se clasifican en otros activos corrientes (nota 17).

Se puede acceder a esta información en el sitio web del Grupo en los «Documentos y presentaciones» de las páginas «Finanzas»[1].

1 *A partir de la puesta a disposición del Documento de referencia de 2018.*

4.3 INFORME DE LOS AUDITORES

4.3.1 Informes de los auditores sobre las cuentas anuales

Ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018

En la Junta General de la sociedad Renault,

Opinión

En ejecución del encargo que nos hizo la Junta General, hemos realizado la auditoría de las cuentas anuales de la sociedad Renault relativas al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018, tal y como se adjuntan al presente informe.

Certificamos que las cuentas anuales son, respecto a las reglas y principios contables franceses, conformes y exactos y proporcionan una imagen fiel del resultado de las operaciones del ejercicio transcurrido así como de la situación financiera y del patrimonio de la sociedad al final de dicho ejercicio.

La opinión antes formulada es coherente con el contenido de nuestro informe al Comité de auditoría, riesgos y ética.

Fundamento de la opinión

Normas de referencia de auditoría

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría con arreglo a las normas de la profesión aplicables en Francia. Creemos que los elementos que hemos recopilado son suficientes y adecuados para fundamentar nuestra opinión.

Las responsabilidades que nos afectan en virtud de estas normas se indican en el apartado «Responsabilidades de los auditores relativas a la auditoría de las cuentas anuales» del presente informe.

Independencia

Hemos llevado a cabo nuestra misión de auditoría cumpliendo las reglas de independencia que nos son de aplicación, el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2018 y la fecha de emisión de nuestro informe, y en especial no hemos prestado ningún servicio prohibido por el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (UE) n.° 537/2014 o por el código deontológico de la profesión de auditor.

Evidencia justificativa de nuestras opiniones - Puntos clave de la auditoría

En aplicación de las disposiciones de los artículos L. 823-9 y R. 823-7 del Código de Comercio relativos a la justificación de nuestras opiniones, ponemos en su conocimiento los puntos clave de la auditoría relativos a los riesgos de anomalías significativas que, a nuestro juicio profesional, han sido los más importantes para la auditoría de las cuentas anuales del ejercicio, así como las respuestas que hemos dado a dichos riesgos.

Las apreciaciones así realizadas se inscriben en el contexto de la auditoría de las cuentas anuales en su conjunto y de la opinión expresada anteriormente. No expresamos ninguna opinión sobre elementos de dichas cuentas anuales considerados aisladamente.

Evaluación de los títulos de participación

Riesgos identificados

Los títulos de participación que figuran en el balance a 31 de diciembre de 2018 por un importe neto de 18.790 millones de euros, representan una de las partidas más importantes del activo. Se contabilizan en su fecha de entrada al coste de adquisición y la dirección estima a continuación su valor de utilidad como se indica en la nota 2.1 del anexo a las cuentas anuales.

En relación con los títulos de participación de las sociedades controladas de forma exclusiva, la sociedad ha optado por la evaluación por equivalencia. De esta forma, su valor en el balance se determina en función de la contribución de cada una de estas sociedades a los fondos propios consolidados, y la variación anual de la parte proporcional de fondos propios representativa de estos títulos se inscribe en los fondos propios en la partida «variación de equivalencia».

Los demás títulos de participación se refieren básicamente a la participación de Renault en Nissan. Esta se evalúa al más bajo de entre el valor de adquisición y el valor de inventario determinado teniendo en cuenta la parte proporcional del activo neto y las perspectivas de rentabilidad. La determinación del valor recuperable de la inversión en Nissan, basada en perspectivas de rentabilidad y la cotización en Bolsa, requiere la opinión de la dirección.

En este contexto, hemos considerado que la correcta evaluación de los títulos de participación constituía un punto clave de la auditoría.

Procedimientos de auditoría aplicados frente a los riesgos identificados

Para apreciar el carácter razonable de la estimación del valor de utilidad de los títulos de participación, nos hemos basado principalmente en los trabajos realizados en el marco de la auditoría de las cuentas consolidadas de Renault. Nuestro trabajo ha consistido concretamente en:

Para las sociedades controladas de forma exclusiva:

- Comprobar que la parte proporcional global de fondos propios representativa de los títulos se ajusta a los fondos propios de estas sociedades utilizados para la consolidación.
- Comprobar que la sociedad ha llevado a cabo los ajustes necesarios, en su caso, para tener en cuenta las pérdidas de valor eventualmente registradas en las cuentas consolidadas tras las pruebas de depreciación realizadas por la sociedad a efectos de sus cuentas consolidadas.

Para la participación de Renault en Nissan:

- Apreciar la pertinencia de las principales hipótesis utilizadas por Renault en la prueba de depreciación realizada para confirmar el valor recuperable de su participación en Nissan, por referencia a la cotización en Bolsa, al plan a medio plazo de Nissan, al rendimiento anterior de esta sociedad y a las perspectivas del sector.

Comprobaciones específicas

También hemos procedido, de conformidad con las normas de la profesión aplicables en Francia, a realizar las comprobaciones específicas previstas por los textos legislativos y reglamentarios.

Información proporcionada en el informe de gestión y en los de más documentos sobre la situación financiera y las cuentas anuales dirigidas a los accionistas

No tenemos ninguna observación que formular sobre la veracidad y conformidad con las cuentas anuales de la información proporcionada en el informe de gestión del Consejo de Administración y en los demás documentos sobre la situación financiera y las cuentas anuales dirigidas a los accionistas.

Certificamos la exactitud y conformidad con las cuentas anuales de la información relativa a los plazos de pago mencionados en el artículo D. 441-4 del Código de Comercio.

Informe sobre la gobernanza de empresa

Certificamos la constancia, en el informe del Consejo de Consejo de Administración sobre la gobernanza de la empresa, de la información exigida por los artículos L. 225-37-3 y L. 225-37-4 del Código de Comercio.

En relación con la información facilitada en aplicación de las disposiciones del artículo L. 225-37-3 del Código de Comercio sobre las remuneraciones y prestaciones abonadas a los mandos sociales así como sobre los compromisos autorizados a su favor, hemos comprobado su conformidad con las cuentas o con los datos utilizados para elaborar dichas cuentas y, en su caso, con los elementos recopilados por su sociedad ante las sociedades que controlan su sociedad o que están controladas por ella. Sobre la base de dichos trabajos, certificamos la exactitud y veracidad de dicha información.

En cuanto a la información relativa a los elementos que su sociedad ha considerado susceptibles de incidir en caso de oferta pública de adquisición o de canje, facilitada en aplicación de las disposiciones del artículo L. 225-37-5 del Código de Comercio, hemos comprobado su conformidad con los documentos de los que procede y que se nos han comunicado. Sobre la base de dichos trabajos, no tenemos ninguna observación que formular sobre dicha información.

Otra información

En aplicación de la ley, nos hemos asegurado de que la diversa información relativa a la identidad de los propietarios del capital de los derechos de voto y las participaciones recíprocas se le haya comunicado en el informe de gestión.

Información derivada de otras obligaciones legales y reglamentarias

Designación de los auditores

Hemos sido nombrados auditores de la sociedad Renault por la Junta General del 30 de abril de 2014 para el despacho KPMG SA y por orden del Ministerio de Economía y Finanzas de fecha 27 de marzo de 1979 para el despacho ERNST & YOUNG Audit.

A 31 de diciembre de 2018, el despacho KPMG SA se encontraba en el quinto año de su encargo sin interrupción y el despacho ERNST & YOUNG Auditen el cuadragésimo año, de los cuales veinticinco años desde que los títulos de la sociedad se admitieron a cotización en un mercado regulado.

Responsabilidades de la dirección y de las personas que forman la gobernanza de la sociedad relativas a las cuentas anuales

Corresponde a la dirección elaborar cuentas anuales que presenten una imagen fiel de conformidad con las reglas y principios contables franceses así como establecer el control interno que considere necesario para elaborar cuentas anuales que no incluyan anomalías significativas, tanto si se derivan de fraudes como de errores.

En la elaboración de las cuentas anuales, corresponde a la dirección evaluar la capacidad de la sociedad para llevar a cabo su explotación, presentar en dichas cuentas, si procede, la información necesaria relativa la continuidad de explotación y aplicar el convenio de contabilidad de continuidad de explotación, excepto si está previsto liquidar la sociedad o cesar su actividad.

Corresponde al Comité de auditoría, riesgos y ética seguir el proceso de elaboración de la información financiera y la eficacia de los sistemas de control interno y gestión de riesgos, así como, en su caso, de la auditoría interna, en lo que respecta a los procedimientos relativos a la elaboración y el tratamiento de la información contable y financiera.

Las cuentas anuales fueron aprobadas por el Consejo de Administración.

Responsabilidades de los auditores relativas a la auditoría de las cuentas anuales

Objetivo y procedimiento de auditoría

Nos corresponde elaborar un informe sobre las cuentas anuales. Nuestro objetivo es obtener una garantía razonable de que las cuentas anuales consideradas en su conjunto no incluyen anomalías significativas. La garantía razonable corresponde a un nivel elevado de garantía, sin garantizar no obstante que una auditoría realizada de conformidad con las normas profesionales permita detectar sistemáticamente cualquier anomalía significativa. Las anomalías pueden proceder de fraudes o de errores y se consideran significativas cuando se puede esperar razonablemente que puedan, consideradas individuamente o en su conjunto, influir en las decisiones económicas que los usuarios de las cuentas adoptan basándose en las mismas.

Como indica el artículo L. 823-10-1 del Código de Comercio francés, nuestra misión de certificación de las cuentas no consiste en garantizar la viabilidad o la calidad de la gestión de su sociedad.

En el marco de una auditoría realizada de conformidad con las normas profesionales aplicables en Francia, el auditor emite su opinión profesional a lo largo de toda la auditoría. Además:

- identifica y evalúa los riesgos de que las cuentas anuales conlleven anomalías significativas, tanto si se derivan de fraudes como de errores, define y aplica procedimientos de auditoría frente a tales riesgos y recopila elementos que considera suficientes y adecuados para fundamentar su opinión. El riesgo de la no detección de una anomalía significativa procedente de un fraude es más elevado que el de una anomalía significativa derivada de un error, ya que el fraude puede implicar la colusión, la falsificación, las omisiones voluntarias, las falsas declaraciones o la elusión del control interno;
- toma conocimiento del control interno pertinente para la auditoría con el fin de definir procedimientos de auditoría adecuados según las circunstancias, y no con el objetivo de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno;
- aprecia el carácter adecuado de los métodos contables empleados y el carácter razonable de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como la información relativa proporcionada en las cuentas anuales;
- aprecia el carácter adecuado de la aplicación por parte de la dirección del convenio de contabilidad de continuidad de explotación y, según los elementos recopilados, la existencia o no de una incertidumbre significativa relativa a acontecimientos o circunstancias susceptibles de cuestionar la capacidad de la sociedad para proseguir su explotación. Esta apreciación se basa en los elementos recopilados hasta la fecha de su informe, recordándose no obstante que circunstancias o acontecimientos posteriores podrían cuestionar la continuidad de explotación. Si concluye la existencia de una incertidumbre significativa, llama la atención de los lectores de su informe sobre la información proporcionada en las cuentas anuales sobre dicha incertidumbre o, si dicha información no se proporciona o no es pertinente, formula una certificación con reservas o una denegación de certificación;
- aprecia la presentación del conjunto de las cuentas anuales y evalúa si estas reflejan las operaciones y acontecimientos subyacentes de forma a dar una imagen fiel de los mismos.

Informe al Comité de auditoría, riesgos y ética

Remitiremos un informe al Comité de auditoría, riesgos y ética que presenta en concreto el alcance de los trabajos de auditoría y el programa de trabajo aplicado, así como las conclusiones derivadas de nuestros trabajos. Le comunicamos asimismo, en su caso, las deficiencias significativas del control interno que hemos identificado en lo que respecta a los procedimientos relativos a la elaboración y el tratamiento de la información contable y financiera.

Entre los elementos comunicados en el informe al comité de auditoría, riesgos y ética figuran los riesgos de anomalías significativas que consideramos los más importantes para la auditoría de las cuentas anuales del ejercicio, que constituyen por ello los puntos clave de la misma y que nos corresponde describir en el presente informe.

Facilitamos asimismo al Comité de auditoría, riesgos y ética la declaración prevista en el artículo 6 del Reglamento (UE) n.° 537-2014 por la que se confirma nuestra independencia, de conformidad con las reglas vigentes en Francia como las estipuladas especialmente en los artículos L. 822-10 a L. 822-14 del Código de Comercio y el código deontológico de la profesión de auditor. En su caso, comentamos con el Comité de auditoría, riesgos y ética los riesgos que afectan a nuestra independencia y las medidas de protección aplicadas.

Paris-La Défense, 4 de abril de 2019

KPMG Audit Departamento de KPMG S.A.		ERNST & YOUNG Audit	
Jean-Paul Vellutini	Laurent des Places	Aymeric de La Morandière	Philippe Berteaux

4.3.2 Informe especial de los auditores sobre los convenios y compromisos regulados

Junta General de aprobación de las cuentas del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018

En la Junta General de la sociedad Renault,

En calidad de auditores de su sociedad, presentamos nuestro informe sobre los convenios y compromisos regulados.

Nos corresponde comunicarle, basándonos en la información que se nos ha proporcionado, las características, las modalidades básicas y los motivos que justifican el interés para la sociedad de los convenios y compromisos que se nos han comunicado o que hemos descubierto con ocasión de nuestra misión, sin tener que pronunciarnos sobre su utilidad y fundamento ni investigar la existencia de otros convenios y compromisos. Le corresponde, con arreglo a los términos del artículo R. 225-31 del Código de Comercio, apreciar el interés inherente a la conclusión de dichos convenios y compromisos con vistas a su aprobación.

Por otro lado, nos corresponde, en su caso, comunicarle la información prevista en el artículo R. 225-31 del Código de Comercio relativa a la ejecución, durante el ejercicio transcurrido, de los convenios y compromisos ya aprobados por la Junta General.

Hemos aplicado la diligencia que hemos considerado necesaria respecto a la doctrina profesional de la *Compagnie nationale des commissaires aux comptes* relativa a esta misión. Dicha diligencia ha consistido en comprobar la conformidad de la información que se nos ha facilitado con los documentos básicos de los que procede.

Convenios y compromisos sujetos a la aprobación de la Junta General

Convenios y compromisos autorizados y celebrados durante el ejercicio transcurrido

En aplicación del artículo L. 225-40 del Código de Comercio, se nos han comunicado los convenios y compromisos siguientes celebrados durante el ejercicio transcurrido, que han sido objeto de la autorización previa de su Consejo de Administración.

Segunda modificación del «Master Cooperation Agreement» con las sociedades Nissan Motor Co. Ltd, Daimler AG, Renault-Nissan B.V. y Mitsubishi Motors Corporation

El 15 de junio de 2018, su Consejo de Administración autorizó la celebración de un segundo contrato de modificación al «Master Cooperation Agreement». En aplicación de dicha autorización, la segunda modificación fue firmada por su sociedad el 3 de octubre de 2018.

Personas afectadas

El Sr. Carlos Ghosn, Presidente-Director General de su sociedad hasta su dimisión el 23 de enero de 2019, administrador de las sociedades Nissan Motor Co. Ltd, Mitsubishi Motors Corporation y Renault-Nissan B.V.; la Sra. Yu Serizawa, administradora de su sociedad nombrada a propuesta de Nissan; el Sr. Yasuhiro Yamauchi, administrador de su sociedad nombrado a propuesta de Nissan y *Chief Competitive Officer* de la sociedad Nissan Motor Co. Ltd.

Naturaleza y objeto

El 6 de abril de 2010, su sociedad y las sociedades Nissan Motor Co. Ltd, Daimler AG y Renault-Nissan B.V. celebraron el «Master Cooperation Agreement» por el que se definen las modalidades de su cooperación estratégica.

El 13 de diciembre de 2013, su Consejo de Administración autorizó la celebración de una primera modificación a dicho contrato, a fin de ampliar el ámbito de los proyectos sujetos a dicha cooperación estratégica. La celebración de esta modificación el 19 de diciembre de 2013 fue aprobada por la Junta General del 30 de abril de 2014.

En octubre de 2016, Nissan Motor Co. Ltd adquirió el 34 % del capital de Mitsubishi Motors Corporation.

La segunda modificación tiene por objeto definir las condiciones de adhesión de Mitsubishi Motors Corporation al «Master Cooperation Agreement» y, en consecuencia, la posible participación de Mitsubishi Motors Corporation en los proyectos de la cooperación.

Modalidades

Mitsubishi Motors Corporation manifestó su voluntad de participar en la cooperación prevista en el «Master Cooperation Agreement». A tal efecto, Mitsubishi Motors Corporation aceptó someterse:

- a todas las reglas del «Master Cooperation Agreement», y especialmente a las reglas de representación y gobernanza de la cooperación estratégica en el marco del «Cooperation Committee», a excepción de las disposiciones sobre las participaciones cruzadas en las que Mitsubishi Motors Corporation no está implicada, y
- a las reglas generales que enmarcan los proyectos de la cooperación estratégica.

Motivos que justifican el interés del convenio para la sociedad

Su Consejo de Administración consideró que era en interés de su sociedad celebrar el segundo contrato de modificación en la medida en que la participación de Mitsubishi Motors Corporation en la cooperación estratégica prevista en el «Master Cooperation Agreement» podría contribuir a la realización de sinergias adicionales y, de esta forma, al éxito del plan a medio plazo de su sociedad.

Convenios y compromisos autorizados y celebrados desde el cierre

Se nos han comunicado los siguientes convenios y compromisos, autorizados y celebrados desde el cierre del ejercicio transcurrido, que han sido objeto de la autorización previa de su Consejo de Administración en su sesión del 3 de abril de 2019.

Con el Sr. Thierry Bolloré, Director General de su sociedad

1) Acuerdo de no competencia celebrado entre la sociedad y el Sr. Thierry Bolloré

Naturaleza y objeto

El Consejo de Administración autorizó la celebración de un acuerdo de no competencia con el Sr. Thierry Bolloré. En aplicación de dicha autorización, el acuerdo se firmó el 3 de abril de 2019.

Modalidades

Desde el final de su mandato de Director General, independientemente de la causa, el Sr. Thierry Bolloré se comprometió a no ejercer, ni directa ni indirectamente, ninguna actividad que entre en competencia con las del Grupo Renault, ni por cuenta propia, ni por cuenta de sociedades del sector del diseño, la fabricación y la comercialización de automóviles (principalmente de vehículos particulares y de vehículos utilitarios) como tampoco por cuenta de proveedores del sector del automóvil.

La aplicación de esta cláusula está limitada:

- a una duración de veinticuatro (24) meses después de la fecha en la que el Sr. Thierry Bolloré deje efectivamente de desempeñar su cargo social;
- a los territorios en los que Grupo Renault desempeña su actividad en el momento del cese del mandato, excluidos los países que componen los continentes de África y Oceanía, así como, cuando se trate de fabricantes de equipos, de Norteamérica (Estados Unidos, Canadá).

Como contraprestación de su obligación de no competencia, el Sr. Thierry Bolloré percibirá de la Sociedad, durante el periodo de aplicación del acuerdo (veinticuatro meses) y con la reserva de que no lo incumpla, una contraprestación financiera bruta correspondiente a dos años de remuneración anual bruta (remuneración fija y remuneración variable anual pagadas en efectivo), que se abonarán en veinticuatro mensualidades. La remuneración anual bruta empleada para el cálculo será la pagada en el transcurso de los doce meses anteriores a la fecha de cese del cargo social.

De conformidad con la recomendación del Código AFEP-MEDEF, el Consejo de Administración de la Sociedad se pronunciará, en el momento del cese del Sr. Thierry Bolloré, sobre la aplicación o no del acuerdo de no competencia, al que podrá renunciar unilateralmente.

Motivos que justifican el interés del convenio para la sociedad

El Consejo de Administración consideró que era interesante para su sociedad celebrar este acuerdo de no competencia que permitirá proteger los intereses legítimos del Grupo Renault, con motivo de la naturaleza especialmente competitiva del mercado automovilístico, la importancia de las funciones y competencias reconocidas del Sr. Thierry Bolloré en este mercado, los medios que se ponen a su disposición y la información confidencial de que dispone y a la que puede tener acceso.

2) Compromisos asumidos por la Sociedad a favor del Sr. Thierry Bolloré en materia de planes de pensiones adicionales

Naturaleza y objeto

El Consejo de Administración autorizó la aplicación de un compromiso de jubilación adicional a favor del Sr. Thierry Bolloré.

Modalidades

El plan de pensiones adicional del Director General comprende: a) un régimen de cotizaciones definidas y b) un régimen de prestaciones definidas de tipo adicional.

A) RÉGIMEN DE COTIZACIONES DEFINIDAS (ARTÍCULO L. 242-1 DEL CÓDIGO DE LA SEGURIDAD SOCIAL)

El Director General disfruta de un régimen de cotizaciones definidas cuyo importe representa el 8 % de la remuneración anual (fija y variable) comprendida entre ocho y dieciséis veces el límite anual de la Seguridad Social (tramo D), asumido en un 5 % por la Sociedad y en un 3 % por el Director General.

El compromiso de la Sociedad se limita al pago de su parte proporcional de cotización ante la compañía de seguros que gestiona el régimen.

A) RÉGIMEN DE PRESTACIONES DEFINIDAS DE TIPO ADICIONAL (ARTÍCULO L. 137-11 DEL CÓDIGO DE LA SEGURIDAD SOCIAL)

El Director General disfruta asimismo de un plan de pensiones adicional de prestaciones definidas de tipo adicional, establecido y financiado por la Sociedad y cuya gestión se externaliza en una compañía de seguros.

El beneficio de este régimen está sujeto a una condición de antigüedad (cinco años como mínimo en la Sociedad y al menos dos años en el Comité Ejecutivo del Grupo) y a una condición de presencia del mando social en el momento en el que ejerza sus derechos a la jubilación.

La remuneración de referencia empleada para el cálculo de la pensión adicional con prestaciones definidas es igual a la media de las tres remuneraciones anuales brutas (parte fija y parte variable) más altas durante los últimos diez años de actividad anteriores a la jubilación.

El importe anual pagado en virtud de este plan de pensiones es igual al 10 % de la remuneración de referencia, porcentaje que se aumenta en 1,40 puntos por año de antigüedad en el Comité Ejecutivo del Grupo superados cinco años y de 0,40 puntos por año de antigüedad fuera del Comité Ejecutivo del Grupo desde que la antigüedad en el seno de la Sociedad pase a ser superior a cinco años.

Dicho importe tiene un límite del 30 % de la remuneración de referencia.

La remuneración de la actividad de referencia tiene un límite de 65 veces el límite anual de la Seguridad Social.

En cualquier caso, la suma de los importes anuales de la pensión total del Director General no podrá superar el 45 % de su remuneración de referencia. Si se superara dicho límite, el importe de la pensión adicional se reduciría con la cantidad correspondiente.

Las rentas se pagan por un organismo asegurador al que la Sociedad paga primas en función de los requisitos de financiación que van apareciendo a medida que los beneficiarios se jubilan.

El Consejo de Administración observó, en su sesión del 3 de abril de 2019, que el 31 de diciembre de 2018, el Sr. Thierry Bolloré tenía una antigüedad de seis años, correspondiente al 11,53 % de los derechos.

Previa recomendación del Comité de remuneraciones, el Consejo de Administración, en la sesión del 3 de abril de 2019, decidió no supeditar la adquisición por parte del Sr. Thierry Bolloré de nuevos derechos a partir del 1 de enero de 2019, a la condición de rendimiento siguiente: el importe del flujo libre de caja deberá ser positivo en el ejercicio 2019.

Al término de cada año, el Consejo de Administración comprobará que se haya cumplido, durante el año anterior, la condición de rendimiento. En su defecto, el año no se tendrá en cuenta para determinar la renta.

Motivos que justifican el interés del convenio para la sociedad

El Consejo de Administración consideró que la aplicación de este compromiso a favor del Sr. M. Thierry Bolloré le permite dedicarse y fidelizar al Director General.

Convenios y compromisos ya aprobados por la Junta General

Convenios y compromisos aprobados durante ejercicios anteriores

a) de los cuales la ejecución ha proseguido durante el ejercicio transcurrido

En aplicación del artículo L. 225-30 del Código de Comercio, se nos ha informado de que la ejecución de los convenios y compromisos siguientes, ya aprobados por la Junta General durante ejercicios anteriores, han proseguido durante el ejercicio transcurrido.

Con el Estado francés, accionista de su Sociedad

Personas afectadas

Los Sres. Thomas Courbe y Martin Vial, administradores de su Sociedad que representan al Estado francés.

1) Carta de compromisos recíprocos en el marco de la cesión de acciones de Renault por el Estado francés

Naturaleza y objeto

En su sesión de 2 de noviembre de 2017, su Consejo de Administración autorizó la firma de una carta de compromisos recíprocos entre su Sociedad y el Estado francés, tras el anuncio de este último a su Sociedad de su proyecto de ceder los 14 millones de acciones de Renault adquiridas en abril de 2015.

Dicha carta de compromisos recíprocos tiene por objeto, de una parte, la cesión por el Estado francés a su Sociedad de 1.400.000 acciones de Renault, correspondientes al 10 % de los títulos cedidos y, de otra, la adquisición de dichas acciones por su Sociedad y la aplicación de una oferta reservada a los empleados y antiguos empleados del Grupo relativa a tales acciones.

Modalidades

Su Consejo de Administración precisó que su Sociedad solo podía comprar estas acciones si su precio era como máximo igual a la última cotización de la acción de Renault en la fecha de lanzamiento de la inversión y a 120 € (que es el máximo del precio de recompra fijado por la Junta General).

En aplicación de dicha autorización, la carta de compromisos recíprocos fue firmada por su Sociedad y el Estado francés el 2 de noviembre de 2017. La operación de recompra por su Sociedad de las acciones cedidas por el Estado francés se lanzó y cerró el 2 de noviembre de 2017 a un precio de 86,60 € por acción.

El 15 de junio de 2018, su Consejo de Administración aprobó las modalidades de la oferta reservada a los empleados y antiguos empleados de su Sociedad, que pudieron suscribirla entre el 18 de septiembre de 2018 y el 2 de octubre de 2018. Los descuentos o facilidades de pago que pudieron concederse a los empleados corrieron exclusivamente por cuenta de su Sociedad. Las acciones de Renault suscritas en el marco de la oferta se entregaron el 7 de noviembre de 2018, cerrando así la operación puesta en marcha en aplicación de este acuerdo. De este modo, los compromisos recíprocos entre su Sociedad y el Estado francés se ejecutaron completamente durante el ejercicio 2018.

2) Acuerdo de gobernanza

Naturaleza y objeto

En su sesión del 11 de diciembre de 2015, su Consejo de Administración autorizó la celebración de un «Acuerdo de gobernanza» entre su Sociedad y el Estado francés cuyo objeto era enmarcar el ejercicio de los derechos de voto inherentes a las acciones de Renault poseídas por el Estado francés.

Modalidades

En aplicación de la autorización otorgada por su Consejo de Administración el 4 de febrero de 2016, su Sociedad firmó con el Estado francés un Acuerdo de gobernanza con arreglo a cuyos términos los derechos de voto inherentes a las acciones del Estado francés que superaran un determinado porcentaje del total de los derechos ejercitables por su Sociedad (fijado en el 17,9 % en caso de quórum «habitual» o en el 20 % en caso de quórum especialmente elevado) se ejercen, en determinados casos, de forma neutra, es decir, de manera que no afecten a la adopción o rechazo de las resoluciones afectadas por el límite. El acuerdo se completa con un acuerdo técnico de aplicación que describe de forma más precisa las modalidades de aplicación de estas restricciones con el contenido del registro de la Junta General de su Sociedad.

La restricción al libre ejercicio de los derechos de voto del Estado francés se aplica especialmente a todas las decisiones que son competencia de la Junta General ordinaria a excepción de las decisiones relativas a: i) la distribución de dividendos, ii) el nombramiento, la renovación y la revocación de los administradores que representan al Estado francés, iii) la cesión de activos

significativos de su Sociedad, iv) los convenios regulados no aprobados por los representantes del Estado francés, y v) la recompra de acciones a accionistas identificados.

Por el contrario, el Estado recupera la totalidad de sus derechos de voto para las decisiones que son competencia de la Junta General extraordinaria, a excepción de las decisiones más corrientes como: i) la concesión o la renovación de delegaciones corrientes a los órganos de dirección de Renault cuyas modalidades son conformes con la práctica existente de Renault, ii) la atribución de stock-options, de acciones basadas en resultados o de títulos que dan acceso al capital a favor de miembros del personal asalariados y mandos sociales del Grupo Renault, iii) una modificación del límite de edad para el ejercicio de las funciones o la duración del cargo de los administradores y directivos mandos sociales, y iv) un traslado de domicilio social (excepto al extranjero).

La restricción al libre ejercicio de los derechos de voto dejaría de aplicarse en casos de carácter excepcional como la modificación o rescisión del «Restated Alliance Master Agreement», el ejercicio por la sociedad Nissan Motor Co. Ltd de derechos de voto en su Sociedad, el anuncio de una oferta pública sobre los títulos de su Sociedad, el rebasamiento del umbral del 15 % del capital o de los derechos de voto de su Sociedad por un accionista, incluida la sociedad Nissan Motor Co. Ltd.

El acuerdo de gobernanza se celebró el 4 de febrero de 2016 siendo renovable por tácita reconducción por periodos sucesivos de diez años salvo extinción al menos dos años antes de su finalización.

Con la sociedad Nissan Motor Co. Ltd.

Personas afectadas

El Sr. Carlos Ghosn, Presidente-Director General de su sociedad hasta su dimisión el 23 de enero de 2019, administrador de las sociedades Nissan Motor Co. Ltd y Renault-Nissan B.V.; la Sra. Yu Serizawa, administradora de su sociedad nombrada a propuesta de Nissan; el Sr. Yasuhiro Yamauchi, administrador de su sociedad nombrado a propuesta de Nissan y *Chief Competitive Officer* de la sociedad Nissan Motor Co. Ltd.

1) «Master Cooperation Agreement»

El 6 de abril de 2010, su sociedad y las sociedades Nissan Motor Co. Ltd, Daimler AG y Renault-Nissan B.V. celebraron el «Master Cooperation Agreement» por el que se definen las modalidades de su cooperación estratégica.

El 13 de diciembre de 2013, su Consejo de Administración autorizó la celebración de una primera modificación al «Master Cooperation Agreement», a fin de ampliar el ámbito de los proyectos sujetos a dicha cooperación estratégica. La celebración de esta modificación el 19 de diciembre de 2013 fue aprobada por la Junta General del 30 de abril de 2014.

El «Master Cooperation Agreement» continúa surtiendo efecto entre las partes. Durante el ejercicio transcurrido se autorizó una segunda modificación cuyo objeto es la adhesión de Mitsubishi Motors Corporation al Master Cooperation Agreement.

2) «Restated Alliance Master Agreement»

El 28 de marzo de 2002, su sociedad y las sociedades Nissan Motor Co. Ltd («Nissan») celebraron el «Restated Alliance Master Agreement», que rige la relación capitalística entre su sociedad y la sociedad Nissan y enmarca la gobernanza de la Alianza. Dicho acuerdo estipula concretamente las condiciones de funcionamiento de la sociedad Renault-Nissan B.V. («RNBV») como entidad implicada en la definición de la estrategia de la Alianza.

El 29 de abril de 2005 se firmó una primera modificación al «Restated Alliance Master Agreement» que se sometió a la aprobación de la Junta General del 4 de mayo de 2006.

En su sesión del 3 de octubre de 2012, su Consejo de Administración autorizó la firma el 7 de noviembre de 2012 de una segunda modificación al «Restated Alliance Master Agreement», por la que se modifica la composición del Consejo de Administración de RNBV y, en consecuencia, las modalidades de votación en su Consejo de Administración.

En su sesión del 11 de diciembre de 2015, su Consejo de Administración autorizó la firma de un acuerdo de gobernanza entre su sociedad y Nissan relativo a la gobernanza de esta última y que constituyó una tercera modificación del «Restated Alliance Master Agreement». Las modalidades de esta tercera modificación hacen referencia al compromiso de su sociedad i) de votar a favor de las resoluciones propuestas por el Consejo de Administración de Nissan en la Junta General de Nissan para el nombramiento, la revocación y la remuneración de los miembros del Consejo de Administración de Nissan (que no sean los administradores nombrados a propuesta de su sociedad), ii) de no someter a la Junta General de Nissan resoluciones que no hayan sido aprobadas por el Consejo de Administración de Nissan, y iii) no votar a favor de una resolución que nunca haya autorizado el Consejo de Administración de Nissan. Para estas resoluciones, su sociedad es libre de votar como considere; no obstante, en caso de que su sociedad no cumpliera su compromiso, Nissan tendría la facultad de adquirir acciones de Renault sin previo acuerdo del Consejo de Administración de Nissan, sin perjuicio de las estipulaciones del «Related Alliance Master Agreement» que prohíben a las partes aumentar, sin previo acuerdo, sus participaciones respectivas. El contrato de modificación modifica el «Restated Alliance Master Agreement» sin cambiar su duración, que sigue siendo indefinida. Es aplicable desde su celebración. Dicho acuerdo fue aprobado por la Junta General del 29 de abril de 2016.

Con el Sr. Carlos Ghosn, Presidente-Director General de su sociedad hasta su dimisión el 23 de enero de 2019

1) Compromiso de pensiones adicional

El plan de pensiones adicional del Sr. Carlos Ghosn comprende un régimen de cotizaciones definidas y un régimen de prestaciones definidas de tipo adicional.

i) Régimen de cotizaciones definidas (artículo L. 242-1 del Código de la Seguridad Social)

El compromiso relativo al régimen de cotizaciones definidas *(artículo L. 242-1 del Code de la Seguridad Social)*, inicialmente autorizado por su Consejo de Administración en las sesiones del 28 de octubre de 2004 y el 31 de octubre de 2006 fue confirmado en las sesiones del 12 de febrero de 2014 y el 15 de febrero de 2018 con arreglo a las mismas condiciones que anteriormente. Dicho compromiso de jubilación, de conformidad con las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF, fue aprobado por la Junta General el 30 de abril de 2014 y el 15 de junio de 2018.

El Sr. Carlos Ghosn disfruta de un régimen de cotizaciones definidas cuyo importe representa el 8 % de la remuneración anual (fija y variable) comprendida entre ocho y dieciséis veces el límite anual de la Seguridad Social (tramo D). Dicho importe lo asume en un 5 % su sociedad y en un 3 % el Sr. Carlos Ghosn.

El compromiso de la Sociedad se limita al pago de su parte proporcional de cotización ante la compañía de seguros que gestiona el régimen.

Sin ejecución durante el ejercicio transcurrido

Por otro lado, se nos ha informado de que han proseguido los convenios y compromisos siguientes, ya aprobados por la Junta General durante ejercicios anteriores, que no han dado lugar a la ejecución durante el ejercicio transcurrido.

ii) Régimen de prestaciones definidas de tipo adicional (artículo L. 137-11 del Código de la Seguridad Social)

El compromiso relativo al régimen de prestaciones definidas de tipo adicional *(artículo L. 137-11 del Código de la Seguridad Social)*, inicialmente autorizado por su Consejo de Administración en las sesiones del 28 de octubre de 2004 y el 31 de octubre de 2006 fue confirmado en las sesiones del 12 de febrero de 2014 y el 15 de febrero de 2018 con arreglo a las mismas condiciones que anteriormente. Dicho compromiso de jubilación, de conformidad con las recomendaciones del Código AFEP-MEDEF, fue aprobado por la Junta General el 30 de abril de 2014 y el 15 de junio de 2018.

El Sr. Carlos Ghosn disfruta de un plan de pensiones adicional de prestaciones definidas de tipo adicional, establecido y financiado por su sociedad y cuya gestión se externaliza en una compañía de seguros.

El beneficio de este régimen está sujeto a una condición de antigüedad (cinco años como mínimo en la sociedad y al menos dos años en el Comité Ejecutivo del Grupo) y, de conformidad con el Código AFEP-MEDEF, a una condición de presencia del mando social en el momento en el que ejerza sus derechos a la jubilación.

La remuneración de referencia empleada para el cálculo de la pensión adicional con prestaciones definidas es igual a la media de las tres remuneraciones anuales brutas (parte fija y parte variable) más altas durante los últimos diez años de actividad anteriores a la jubilación.

El importe anual pagado en virtud de este plan de pensiones es igual al 10 % de la remuneración de referencia, porcentaje que se aumenta en 1,40 puntos por año de antigüedad en el Comité Ejecutivo del Grupo superados cinco años y de 0,40 puntos por año de antigüedad fuera del Comité Ejecutivo del Grupo desde que la antigüedad en el seno de la Sociedad pase a ser superior a cinco años.

Dicho importe tiene un límite del 30 % de la remuneración de referencia. La remuneración de la actividad de referencia tiene un límite de 65 veces el límite anual de la Seguridad Social.

En cualquier caso, la suma de los importes anuales de la pensión total del Sr. Carlos Ghosn no podrá superar el 45 % de su remuneración de referencia. Si se superara dicho límite, el importe de la pensión adicional se reduciría con la cantidad correspondiente.

El compromiso asumido a favor de Carlos Ghosn en materia de pensión adicional no pertenece al ámbito de aplicación de la ley para el crecimiento, la actividad y la igualdad de oportunidades, la llamada «ley Macron» en cuanto al requisito de supeditar la adquisición de nuevos derechos a la consecución de las condiciones de rendimiento. En efecto, el Sr. Carlos Ghosn se reincorporó a Renault y al Comité Ejecutivo del Grupo el 14 de octubre de 1996 y acumulaba a 31 de diciembre de 2017 más de veintiún años de antigüedad, lo que corresponde a un tipo teórico de sustitución del 32,4 % de su remuneración de referencia. Dado que el tipo de sustitución tiene un límite del 30 %, el Sr. Carlos Ghosn ya no puede adquirir nuevos derechos en virtud de este régimen.

El Consejo de Administración observó, en la sesión del 3 de abril de 2019, que las condiciones del despido del Sr. Carlos Ghosn no corresponden a ninguno de los dos casos de apertura de este régimen y que no podrá pagársele ninguna renta en tal concepto.

2) Acuerdo de no competencia

En su sesión del 11 de febrero de 2015, el Consejo de Administración autorizó la firma de un acuerdo de no competencia entre su sociedad y el Sr. Carlos Ghosn por el que este último se comprometía, desde el final de su mandato de Director General, a no ejercer, ni directa ni indirectamente, ninguna actividad que entrara en competencia con las del Grupo Renault, bien por cuenta propia, bien por cuenta de otra empresa. Una actividad competidora con las del grupo es cualquier actividad de diseño, fabricación o comercialización de automóviles (principalmente de vehículos particulares y de vehículos utilitarios) ejercida en los mismos ámbitos geográficos y sectoriales que los del grupo en el momento del cese del mandato. El acuerdo de no competencia fue aprobado por la Junta General del 30 de abril de 2015.

El Consejo de Administración consideró concretamente: i) la naturaleza especialmente competitiva del mercado en el que interviene el Grupo Renault, ii) la importancia de las funciones y competencias reconocidas del Sr. Carlos Ghosn en dicho mercado, iii) los medios puestos a su disposición, iv) la información confidencial de la que disponga el Sr. Carlos Ghosn o a la que pueda tener acceso, y v) las relaciones que este último ha establecido en el ejercicio de su cargo social, y concluyó en la necesidad de proteger los intereses legítimos del Grupo introduciendo esta cláusula de no competencia.

Como contraprestación de su obligación de no competencia, el Sr. Carlos Ghosn percibiría de su sociedad, durante el periodo de aplicación del acuerdo (2 años) y con la reserva de que no lo incumpla, una contraprestación financiera bruta correspondiente a 2 años de remuneración bruta total (fija y variable), pagada en 24 mensualidades.

Tras la dimisión del Sr. Carlos Ghosn de sus cargos de Presidente del Consejo de Administración y Director General el 23 de enero de 2019, su Consejo de Administración, previa recomendación del Comité de remuneraciones, decidió por unanimidad renunciar al beneficio del compromiso de no competencia suscrito por el Sr. Carlos Ghosn y, por consiguiente, no pagarle la indemnización correspondiente equivalente a dos años de remuneración fija y variable.

Su sociedad notificó al Sr. Carlos Ghosn, por correo del 19 de febrero de 2019, la decisión del Consejo de Administración de poner fin a este compromiso.

Paris-La Défense, 11 de abril de 2019

Los auditores

4.4 CUENTAS INDIVIDUALES DE RENAULT SA

4.4.1 Estados primarios

CUENTA DE RESULTADOS

(en millones de euros)	2018	2017
Gastos de explotación	(20)	(21)
Dotaciones y recuperaciones en provisiones de explotación	(28)	(16)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**(48)**	**(37)**
Ingresos de los títulos e ingresos de los préstamos y créditos vinculados a participaciones	1.802	1.054
Dotaciones y recuperaciones en provisiones vinculadas a las participaciones	12	0
INGRESOS Y GASTOS RELATIVOS A LAS PARTICIPACIONES (NOTA 4.4.2.3)	**1.814**	**1.054**
Diferencias positivas de conversión	1	4
Diferencias negativas de conversión	(3)	(16)
Dotaciones y recuperaciones en provisiones para riesgos de conversión	2	(0)
INGRESOS Y GASTOS RELATIVOS A LA CONVERSIÓN (NOTA 4.4.2.4)	**0**	**(12)**
Intereses percibidos y otros ingresos asimilados	1	2
Intereses y gastos asimilados	(123)	(163)
Reversiones de las provisiones y cesiones de gastos	94	47
Ingresos netos por cesiones de valores mobiliarios de inversión	(88)	(45)
Dotaciones financieras a las amortizaciones y provisiones	(4)	(4)
OTROS INGRESOS Y GASTOS FINANCIEROS (NOTA 4.4.2.5)	**(120)**	**(163)**
RESULTADO FINANCIERO	**1.694**	**878**
RESULTADO CORRIENTE ANTES DE IMPUESTOS	**1.646**	**841**
RESULTADO EXCEPCIONAL (NOTA 4.4.2.6)	**(11)**	**1**
IMPUESTO SOBRE LOS BENEFICIOS (NOTA 4.4.2.7)	**91**	**95**
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	**1.726**	**937**

BALANCE ACTIVO

	2018			2017
(en millones de euros)	Bruto	Amortiz. y provisiones	Neto	Neto
Participaciones evaluadas por equivalencia	11.717		11.717	11.488
Otras participaciones e inmovilizados financieros (nota 4.4.2.8)	7.095	22	7.073	7.061
Créditos vinculados a participaciones (nota 4.4.2.9)	11.877		11.877	11.620
INMOVILIZADOS FINANCIEROS	**30.689**	**22**	**30.667**	**30.169**
ACTIVO INMOVILIZADO	**30.689**	**22**	**30.667**	**30.169**
CRÉDITOS (NOTA 4.4.2.11)	**727**	**5**	**722**	**746**
VALORES MOBILIARIOS DE INVERSIÓN (NOTA 4.4.2.10)	**397**	**3**	**394**	**483**
DISPONIBILIDADES	**31**		**31**	**58**
OTRAS CUENTAS DEL ACTIVO (NOTA 4.4.2.11)	**151**		**151**	**123**
TOTAL DEL ACTIVO	**31.995**	**30**	**31.965**	**31.580**

En 2018 se llevó a cabo una reclasificación en relación con la cuenta 478700 «Diferencia de evaluación sobre instrumentos de efectivo» presentado desde ahora en la variación de conversión del activo y más en créditos. Con el fin de poder comparar entre ejercicios, los estados financieros de 2017 se han ajustado en consecuencia con una reclasificación de 95 millones de euros.

BALANCE PASIVO

(en millones de euros)	2018	2017
Capital	1.127	1.127
Primas de emisión	4.782	4.782
Variación de equivalencia	5.901	5.672
Reservas legales y reglamentarias	113	113
Remanente de ejercicios anteriores	8.173	8.263
Resultado del ejercicio	1.726	937
FONDOS PROPIOS (NOTA 4.4.2.12)	**21.822**	**20.894**
OTROS FONDOS PROPIOS (NOTA 4.4.2.13)	**130**	**130**
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (NOTA 4.4.2.14)	**382**	**354**
Obligaciones	5.240	4.667
Préstamos y deudas con entidades de crédito	306	474

Préstamos y deudas financieras varias	3.297	4.257
PRÉSTAMOS Y DEUDAS FINANCIERAS (NOTA 4.4.2.15)	**8.844**	**9.399**
OTRAS DEUDAS (NOTA 4.4.2.16)	**747**	**678**
CUENTAS DE REGULARIZACIÓN (NOTA 4.4.2.17)	**40**	**125**
TOTAL DE PASIVOS	**31.965**	**31.580**

CUADRO DE FLUJOS DE EFECTIVO

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Capacidad de autofinanciación (nota 4.4.2.20)	1.752	1.004
Variación de la necesidad de capital circulante	99	(182)
FLUJO DE EFECTIVO DE LAS OPERACIONES DE EXPLOTACIÓN	**1.852**	**822**
Variación neta de las demás participaciones		
Variación neta de los préstamos	(268)	(230)
Variación neta de los valores mobiliarios de inversión	91	(180)
FLUJO DE EFECTIVO RELATIVO A LAS INVERSIONES	**(177)**	**(410)**
Emisiones de obligaciones	1.895	2.259
Reembolsos de obligaciones	(1.433)	(2.012)
Variación neta de las demás deudas con intereses atribuibles	(1.126)	295
Dividendos pagados a los accionistas	(1.027)	(915)
Gastos de emisión y primas de reembolso sobre obligaciones	(10)	(15)
FLUJO DE EFECTIVO RELATIVO A LAS FINANCIACIONES	**(1.701)**	**(388)**
EFECTIVO AL INICIO	**57**	**33**
Variación de efectivo	(26)	24
EFECTIVO AL CIERRE	**31**	**57**

4.4.2 Anexo

4.4.2.1 Acontecimientos significativos

La información siguiente constituye el anexo al balance antes de la distribución del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2018, del cual el total es de 31.965 millones de euros y a la cuenta de resultados del ejercicio, presentado en forma de lista, que arroja un beneficio de 1.726 millones de euros.

El ejercicio tiene una duración de doce meses y abarca el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2018.

Las cuentas del ejercicio 2018 fueron aprobadas por el Consejo de Administración de Renault SA el 13 de febrero de 2019.

Las cuentas de la sociedad Renault SA se incluyen en las cuentas consolidadas del Grupo Renault.

En el marco de la normativa vigente y por decisión del Consejo de Administración, Renault adquirió el 10 % de las acciones de Renault cedidas por el Estado (esto es, 1.400.000 acciones) al precio de la inversión (121 millones de euros) en el segundo semestre de 2017, con vistas a la realización de una oferta reservada a los empleados y antiguos empleados del Grupo Renault con el fin de permitirles participar en los resultados del Grupo Renault.

En septiembre de 2018, Grupo Renault lanzó el plan *Share the Future*, una oferta de accionariado reservada a los empleados por cesión de acciones existentes en 10 países: Argentina, Brasil, Corea del Sur, España, Francia, India, Marruecos, Rumanía, Eslovenia y Turquía.

Dicho plan se inscribe en una política de desarrollo del accionariado asalariado del Grupo Renault y tiene por objeto asociar de forma más estrecha a los empleados al desarrollo y el rendimiento del Grupo. En el marco del plan *Share the Future*, Renault propuso dos fórmulas a sus empleados:

- una fórmula denominada «clásica» que incluye un descuento del 20 % y una aportación con un límite de 4 acciones, en la que el suscriptor se expone a las variaciones de la cotización de la acción;
- una fórmula «con efecto palanca» (a través de un contrato de cambio con un banco estructurante que completa la inversión del empleado de forma que el importe total invertido representa diez veces el importe de la aportación personal del empleado) en la que el empleado recibe al vencimiento como mínimo el importe de su aportación personal más, o bien un rendimiento garantizado, o bien, si es más elevado, un múltiplo del rendimiento de las acciones de Renault en el periodo.

Las acciones se han suscrito por los beneficiarios bien directamente, bien a través de un fondo común de inversión de empresa (FCPE), según el país de residencia. Los suscriptores de la oferta deben conservar las acciones o participaciones hasta el 31 de mayo de 2023, excepto si se produce un caso de liberación anticipada autorizada. En ambas fórmulas, el precio de suscripción se fijó en 58,32 euros a 7 de septiembre de 2018. La operación, que se cerró definitivamente el 2 de octubre de 2018, fue suscrita por 22.615 empleados en 10 países.

Renault SA percibió de Renault s.a.s 916 millones de euros de dividendos en virtud del ejercicio 2017 frente a 175 millones de euros en 2017 en virtud del ejercicio 2016, esto es, un aumento de 741 millones de euros.

4.4.2.2. Reglas y métodos contables

Las cuentas anuales de la sociedad Renault SA fueron aprobadas de conformidad con las disposiciones del Reglamento 2014-03 de la Autoridad de Normas Contables homologado por orden ministerial de 8 de septiembre de 2014 relativa al plan contable general.

Los métodos empleados para la evaluación de las partidas del balance y la cuenta de resultados son los siguientes:

A - Inmovilizados financieros

Como excepción a la regla general en materia de evaluación de los títulos del balance, Renault SA optó por la evaluación por equivalencia de los títulos de participación de las sociedades controladas de forma exclusiva, de conformidad con el dictamen n.° 34 del Consejo Nacional de Contabilidad (julio de 1988):

- el perímetro de aplicación del método corresponde a las sociedades integradas globalmente en las cuentas consolidadas;
- los fondos propios de estas sociedades se determinan basándose en los principios contables utilizados para la consolidación; al tratarse de un método de evaluación, no se tiene en cuenta ninguna eliminación relativa a las operaciones entre sociedades del Grupo;
- para la evaluación de una filial, los títulos que posee sobre sociedades controladas de forma exclusiva por el Grupo se estiman con arreglo al mismo método;
- la variación anual de la parte proporcional global de fondos propios representativa de estos títulos no constituye un elemento del resultado, sino que se inscribe en los fondos propios en la partida «Variación de equivalencia»; dicha variación no es distribuible y no se puede utilizar para compensar las pérdidas; cuando la variación de equivalencia pasa a ser negativa, se realiza una dotación de una provisión para depreciación global por la cuenta de resultados.

Los títulos de participación de las sociedades no controladas de forma exclusiva figuran en el balance a su coste de adquisición excepto los gastos accesorios de compra. Se evalúan al más bajo de entre el valor de adquisición y el valor de inventario determinado teniendo en cuenta la parte proporcional del activo neto y las perspectivas de rentabilidad. Cuando el valor de inventario de los títulos es inferior al valor bruto, se constituye una provisión para depreciación del importe de la diferencia.

Los préstamos concedidos a las sociedades y los créditos inherentes a participaciones se registran en el coste histórico. Se registra una depreciación desde el momento en el que existe un riesgo de no recuperación de estos préstamos.

B – Valores mobiliarios de inversión

Los valores mobiliarios de inversión se evalúan a su coste de adquisición excepto los gastos accesorios de compra y los intereses devengados para las obligaciones o a su valor de mercado si este es inferior.

Las acciones propias, asignadas a los planes de atribución de acciones gratuitas y a los planes de opciones de compra de acciones, se contabilizan en valores mobiliarios de inversión. Dichas acciones son objeto de una provisión por gastos, correspondiente a la diferencia entre el valor de las acciones (precio de adquisición o valor neto en la fecha de reasignación) y el precio de ejercicio de las opciones para los beneficiarios, desde el momento en el que el precio de ejercicio de la opción es inferior al coste de adquisición.

Las acciones propias no asignadas a ningún plan determinado también se contabilizan en valores mobiliarios de inversión y son objeto de una provisión para depreciación si la cotización en Bolsa es inferior al valor contable.

Los valores razonables de los títulos se determinan principalmente por referencia a los precios de mercado.

C – Créditos

Los créditos se contabilizan a su valor nominal. Se realiza una depreciación de los créditos cuando el valor de inventario es inferior al coste histórico, concretamente sobre la base de criterios de antigüedad y de riesgos de no recuperación.

D – Conversión de las deudas y créditos en divisas extranjeras

La conversión de las deudas y créditos en divisas se realiza como sigue:

- conversión de todas las deudas y créditos denominados en divisas a los tipos vigentes a 31 de diciembre;
- registro de las variaciones con respecto a los valores de origen en las cuentas de regularización de activo o pasivo (variación de conversión);
- constitución de una provisión por riesgo de conversión para las pérdidas de conversión latentes tras determinar una posición global de cambio divisa por divisa (incluidos derivados).

Las pérdidas latentes que afectan a la cobertura de Nissan ya no son objeto de provisión en el resultado. De conformidad con la aplicación del Reglamento ANC 2015-05, mientras que no se obtengan los flujos cubiertos (fecha de liquidación o de cesión de la inversión), las pérdidas latentes sobre el instrumento cobertura no son objeto de provisión en el resultado.

E – Títulos participativos

Los títulos participativos se contabilizan en otros fondos propios a su valor nominal y no son objeto de ninguna reevaluación.

F – Préstamos y deudas financieras

Los préstamos se contabilizan a su valor nominal. Los gastos y primas de emisión sobre empréstitos así como las primas de reembolso de obligaciones, registrados en las otras cuentas de activos, se amortizan linealmente en la duración de los empréstitos correspondientes.

G – Provisiones para riesgos y gastos

Las provisiones para riesgos y gastos se definen de conformidad con el Reglamento CRC 2000-06. Se constituyen desde que corresponden a una obligación probable de pago en la fecha de cierre. A la inversa, un pasivo eventual corresponde a una obligación que no es ni probable ni cierta en la fecha de elaboración de las cuentas, o a una obligación probable para la que no se puede establecer una estimación de forma fiable. No da lugar al registro de una provisión y es objeto, en su caso, de una información en los compromisos fuera de balance.

H – Instrumentos derivados

Las variaciones de valor de los instrumentos de cobertura no se reconocen en el balance, excepto si el reconocimiento parcial o total de dichas variaciones permite garantizar un tratamiento simétrico con el elemento cubierto.

Así, esta simetría se traduce en una reevaluación del instrumento de cobertura en una cuenta transitoria como contraparte de una cuenta de Instrumentos de efectivo de forma paralela con las escrituras de diferencias de conversión observadas en el elemento cubierto.

Las ganancias y pérdidas de conversión obtenidas sobre los préstamos establecidos en virtud de la cobertura de Nissan ya no se registran en el resultado tras la aplicación del reglamento ANC 2015-05 a partir del 1 de enero de 2017. Son objeto de una contabilización en otros créditos u otras deudas en cuentas específicas. Los importes acumulados de esta forma en el balance se consignan en la cuenta de resultados en la fecha de liquidación o de cesión de la inversión.

Los instrumentos derivados en posición abierta aislada (POI) se reevalúan en el balance como contraprestación de una cuenta de variación de conversión en cada cierre a su valor de mercado. Si esta valor arroja una pérdida latente, esta es objeto de provisión en la cuenta de resultados.

El tipo de cambio que representa la variación entre el precio al contado de la cobertura y la cotización a plazo se distribuye en el resultado financiero en el periodo de cobertura.

Hipótesis y métodos empleados

Las ganancias y pérdidas de conversión latentes se determinan comparando el precio al contado con la cotización de cierre.

I – Resultado excepcional

El resultado excepcional se compone de los ingresos y gastos derivados de acontecimientos u operaciones claramente distintos de las actividades ordinarias de la empresa y de los que no se espera que se reproduzcan de forma frecuente o periódica.

J – Crédito fiscal para la competitividad y el empleo (CICE)

El crédito CICE inscrito en el balance corresponde a la subida del CICE contabilizado por las filiales del grupo de integración fiscal. Se contabiliza descontando los gastos de personal en sus cuentas.

4.4.2.3 Ingresos y gastos relativos a las participaciones

Análisis de los títulos y créditos vinculados a participaciones:

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Dividendos recibidos de Nissan Motor Co. Ltd.	784	710
Dividendos recibidos de Daimler	60	53
Dividendos recibidos de Renault s.a.s.	916	175
Otros dividendos recibidos	10	58
Intereses de los préstamos	32	57
Dotaciones y recuperaciones de provisiones vinculadas a las participaciones	12	
TOTAL	**1.814**	**1.054**

El importe de los intereses de los préstamos afecta íntegramente a las filiales del Grupo.

4.4.2.4 Ingresos y gastos relativos a la conversión

El resultado de conversión de 2018 ascendía a 1 millón de euros (-12 millones de euros en 2017).

Se compone de los elementos siguientes:

- una pérdida de conversión de 3 millones de euros por el cobro de los dividendos de 2016 de Sofasa por un nominal de 72.000 millones de pesos colombianos;
- una ganancia de conversión de 2 millones de euros por los efectos comerciales principalmente en libras esterlinas y dólares estadounidenses;
- una recuperación de provisión por pérdida de conversión de 3 millones de euros y una dotación de 1 millón de euros.

4.4.2.5 Otros ingresos y gastos financieros

En 2018, los demás ingresos y gastos financieros por un importe total de 120 millones de euros de pérdidas (163 millones de euros de pérdidas en 2017) incluyen principalmente los intereses abonados y otros gastos asimilados por 123 millones de euros y una recuperación de depreciación de 3 millones de euros sobre los títulos de autocartera comprados al Estado francés a finales de 2017 con vistas al plan *Share the Future*.

Análisis del desglose de la partida de intereses abonados y otros gastos asimilados:

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Intereses devengados netos después de *swaps* sobre obligaciones*	(73)	(105)
Intereses devengados netos después de *swaps* sobre empréstitos con entidades de crédito*	(5)	(10)
Intereses devengados sobre fin de préstamos con las filiales	(9)	(12)
Intereses devengados sobre títulos participativos	(21)	(19)
Otros gastos financieros	(1)	0
Otros (efectos comerciales y comisiones de compromisos)	(14)	(16)
TOTAL	**(123)**	**(163)**

* *El importe neto de los intereses sobre las obligaciones se desglosa en intereses devengados y abonados por 74 millones de euros (109 millones de euros en 2017), y en intereses devengados y percibidos sobre los swaps por 1 millón de euros (4 millones de euros en 2017).*

En 2018, los 73 millones de euros de intereses percibidos o abonados se componen principalmente de:

- 23 millones de euros sobre el préstamo EMTN 42 emitido el 19 de septiembre de 2013;

- 16 millones de euros sobre el préstamo EMTN 44 emitido el 5 de marzo de 2014;
- 7,5 millones de euros sobre el préstamo EMTN 49 emitido el 8 de marzo de 2017;
- 7,5 millones de euros sobre el préstamo EMTN 51 emitido el 21 de noviembre de 2017;
- 5 millones de euros sobre el préstamo EMTN 52 emitido el 18 de abril de 2018;
- 4 millones de euros sobre el préstamo Samouraï 17 emitido el 26 de noviembre de 2015;
- 4 millones de euros sobre el préstamo EMTN 53 emitido el 28 de septiembre de 2018;
- 2 millones de euros sobre el préstamo Samouraï 19 emitido el 6 de julio de 2017;
- 1 millón de euros sobre el préstamo Samouraï 20 emitido el 9 de julio de 2017.

Los intereses netos sobre la partida de swap de las obligaciones y de los préstamos con establecimientos de crédito representan 1 millón de euros por pagar, 5 millones de euros sobre el componente prestamista y 6 millones de euros sobre el componente prestatario.

4.4.2.6 Resultado excepcional

Los ingresos excepcionales incluyen el producto de la cesión de las acciones en el marco de la operación *Share the Future* por 82 millones de euros y la refacturación de la minusvalía entre el precio de compra y el precio de suscripción a las filiales francesas por 28 millones de euros.

Los gastos excepcionales corresponden a la salida de las acciones propias asignadas al plan *Share the Future* por 121 millones de euros.

La operación *Share the Future* se saldó con una minusvalía por importe de 11 millones de euros para Renault SA.

No hubo operaciones excepcionales en 2017.

4.4.2.7 Impuesto sobre los beneficios

Dado que Renault SA optó por el régimen de integración fiscal desde su origen, este constituye el régimen fiscal de grupo bajo el que se impone la sociedad en Francia desde el 1 de enero de 2004. Las filiales francesas participadas en más del 95 % pagan directamente a la sociedad de cabeza del grupo el importe del impuesto sobre los beneficios que deben pagar. Cada una de estas entidades contabiliza el gasto del impuesto que le correspondería si se impusiera individualmente. El ahorro fiscal generado por la integración fiscal constituye un ingreso contabilizado por Renault SA, sociedad de cabeza del grupo. Puesto que el grupo fiscal Renault aplica un principio de neutralidad, Renault SA no está obligada a reasignar ni devolver a las filiales el ahorro fiscal derivado de la utilización de sus déficits.

Los déficits solo se imputan al beneficio imponible dentro del límite de un importe de un millón de euros más el 50 % del beneficio imponible que supere este primer importe. El saldo es transferible en el tiempo de forma indefinida.

Estas reglas se aplican:

- para determinar el resultado del grupo de integración fiscal;
- por convenio, para determinar el resultado de cada sociedad miembro de la integración fiscal que sirve de base imponible para el cálculo de su impuesto de sociedades.

Estas reglas de imputación y aplazamiento son aplicables al conjunto de los déficits existentes al cierre, con independencia de su origen.

En la práctica, Renault SA no ha imputado déficits para determinar su resultado fiscal de 2018, que asciende a -1.213 millones de euros al tipo normal.

En 2018, el grupo de integración fiscal renunció al tipo reducido sobre los cánones industriales tal y como autoriza el artículo 39 terdecies del CGI.

El producto del impuesto de la integración fiscal registrado en 2018 ascendía a 102 millones de euros. Corresponde al impuesto satisfecho por las filiales de Renault SA, incluidas las eventuales rectificaciones fiscales, como si se hubieran impuesto por separado.

De esta forma, el producto del impuesto contabilizado en la cuenta de resultados puede analizarse de la siguiente forma:

	Resultado	**Impuesto**					**Resultado neto**	
(en millones de euros)	**antes de impuestos**	**Teórico**	**Compensación**	**Crédito generado**	**Crédito fiscal**	**Impuesto neto**	**Teórico**	**Contable**
Resultado corriente al tipo normal	1.646	(16)	16				1.662	1.646
Resultado excepcional	(11)	(4)	4				(7)	(11)
Integración fiscal						(102)		102
Dotaciones/provisiones						3		(3)
Otros						8		(8)
TOTAL	**1.635**	**(20)**	**20**	**-**	**-**	**(91)**	**1.655**	**1.726**

Análisis de la situación fiscal latente de Renault SA:

	2018		**2017**		**Variaciones**	
(en millones de euros)	**Activo** [1]	**Pasivo** [2]	**Activo** [1]	**Pasivo** [2]	**Activo**	**Pasivo**
Gastos no deducibles temporalmente						

Provisiones para riesgos y gastos	1		7		(6)	
Productos no imponibles temporalmente		**1**		**3**		**(3)**
Gastos deducidos (o ingresos gravados) fiscalmente y aún no contabilizados	**13**	**39**	**41**	**2**	**(28)**	**37**
TOTAL	**14**	**40**	**48**	**6**	**(34)**	**34**

(1) Corresponde a un crédito fiscal futuro.

(2) Corresponde a un gasto fiscal futuro.

4.4.2.8 Otras participaciones e inmovilizados financieros

Análisis de los movimientos del ejercicio:

(en millones de euros)	**Importe al inicio del ejercicio**	**Variación del ejercicio**	**Importe al final del ejercicio**
Participación en Nissan Motor Co. Ltd.	6.217		6.217
Participación en RNBV	12		12
Participación en Daimler	584		584
Participación en DRAC	282		282
TOTAL VALORES BRUTOS	**7.095**	**0**	**7.095**
Provisiones por depreciación de otras participaciones e inmovilizados financieros	(34)	12	(22)
TOTAL NETO	**7.061**	**12**	**7.073**

La totalidad de las provisiones se refiere a la depreciación de los títulos de la sociedad Dongfeng Renault Automotive Company (DRAC).

En el marco de la firma de un acuerdo de cooperación entre la alianza Renault-Nissan y Daimler AG, Renault SA adquirió en 2010 16.448.378 títulos de Daimler AG que representan el 1,55 % del capital. Estos títulos cotizan en la Bolsa de Fráncfort. El valor de mercado del título de un valor nominal de 2,88 euros ascendía a 45,91 euros a 31 de diciembre de 2018, es decir, 755 millones de euros (70,80 euros a 31 de diciembre de 2017, es decir, 1.165 millones de euros).

En 1999, Renault SA adquirió una participación en la sociedad Nissan Motor Co. Ltd. A 31 de diciembre de 2018, su participación ascendía a 1.831.837.027 títulos que representa el 43,40 % del capital. Estos títulos cotizan en la Bolsa de Tokio. El valor de mercado del título de un valor nominal de 50 yenes ascendía a 880 yenes (6,99 euros) a 31 de diciembre de 2018, es decir, 12.804 millones de euros (1.123,55 yenes —8,32 euros— a 31 de diciembre de 2017, es decir, 15.244 millones de euros).

4.4.2.9 Préstamos y créditos vinculados a participaciones

Análisis de los movimientos del ejercicio:

(en millones de euros)	**Importe neto al inicio del ejercicio**	**Ampliaciones**	**Reducciones**	**Importe neto al final del ejercicio**
Dividendos por percibir [(2)]	20	9	(20)	9
Préstamos	11.600	2.111	(1.842)	11.868
TOTAL VALORES BRUTOS [(1)]	**11.620**	**2.120**	**(1.863)**	**11.877**
Provisiones para depreciación	0	0	0	0
TOTAL NETO	**11.620**	**2.120**	**(1.863)**	**11.877**
(1) De los cuales parte a menos de un año	*11.603*			*11.857*
De los cuales parte a más de un año	*17*			*20*

(2) Neto de las reevaluaciones de conversión

Los préstamos incluyen:

- 7.171 millones de euros de inversión de efectivo con Renault Finance (7.524 millones de euros en 2017);
- 5,6 millones de euros de préstamos a corto plazo respecto a Renault s.a.s;
- 4.681 millones de euros de cuentas corrientes derivados de acuerdos de centralización de la gestión de efectivo de filiales del Grupo (4.070 millones de euros en 2017).

La partida de los préstamos afecta íntegramente a las filiales del Grupo.

4.4.2.10 Valores mobiliarios de inversión

Los valores mobiliarios de inversión incluyen los títulos propios de Renault SA por 394 millones de euros.

Análisis de la variación de los títulos propios:

	Saldo al inicio del ejercicio	**Ejecución de opciones y atribuciones**	**Adquisición**	**Transferencia entre cuentas**	**Dotaciones**	**Recuperaciones**	**Saldo al final del ejercicio**
Cantidad de acciones	6.414.355	2.717.394	1.362.000				5.058.961
Acciones asignadas	358	(90)	121	0			389
Acciones no asignadas	129	(121)		0			7
Importe bruto *(en millones de euros)*	**487**	**(212)**	**121**	**0**			**396**
Depreciación *(en millones de euros)*	**(3)**				**(2)**	**3**	**(2)**
TOTAL *(en millones de euros)*	**483**	**(212)**	**121**	**0**	**(2)**	**3**	**394**

Las adquisiciones corresponden a la compra, en marzo de 2018, de 1.362.000 acciones por un importe de 121 millones de euros con el fin de cubrir el plan de atribución de acciones basadas en resultado de 2018 (Plan 25).

Las ejecuciones de opciones y atribuciones corresponden principalmente a:

- la atribución definitiva del Plan 21 para no residentes para 287.636 acciones y del Plan 22 para residentes para 954.929 acciones;
- en septiembre de 2018, Grupo Renault lanzó el plan *Share the Future* (oferta reservada a los empleados y antiguos empleados del Grupo Renault con el fin de permitirles participar en los resultados del Grupo Renault) tras la compra en 2017 de acciones de Renault cedidas por el Estado. Las acciones (1.400.000) se emitieron el 7 de noviembre de 2018.

La dotación por depreciación corresponde a la variación entre el precio de compra y la media de los precios de apertura del último mes del ejercicio. Dicha depreciación se calcula sobre las acciones no atribuidas a ningún plan.

La recuperación corresponde a la depreciación constituida a finales de 2017 sobre las acciones compradas al Estado con vistas al plan *Share the Future*.

Planes de opciones y de atribución de acciones basadas en resultados

El Consejo de Administración concede periódicamente a mandos y directivos del Grupo acciones basadas en resultados con períodos de adquisición e intransferibilidad propios de cada concesión. Hasta 2012, también atribuyó periódicamente opciones de compra de acciones con arreglo a unas condiciones de precio y plazo de ejercicio propias de cada atribución. Los planes implantados incluyen condiciones de rendimiento que determinan el número de opciones o de acciones acordadas a los beneficiarios. La pérdida del beneficio de las opciones o de las acciones basadas en resultados es conforme a las disposiciones normativas, con pérdida total en caso de dimisión o de despido, según el caso, para los ceses a iniciativa de la empresa.

Por otro lado, el Consejo de Administración ha decidido que una parte de la participación variable del Presidente-Director General adeudada en virtud de un ejercicio se convertirá en forma de acciones cuya adquisición estará sujeta a condiciones de rendimiento y de presencia, a partir del año 2013.

A – Variación del número de opciones y derechos de atribución de acciones basadas en resultados poseídas por los miembros del personal

OPCIONES DE COMPRA DE ACCIONES

	Cantidad	Precio de ejercicio medio ponderado *(en euros)*	Precio medio ponderado de la acción en las fechas de atribución y ejecución *(en euros)*	Derechos de atribución de acciones [1]
Opciones pendientes de ejecutar y derechos en curso de adquisición a 1 de enero de 2018	**299.339**	**37**		**4.585.849**
Concedidas				1.494.129
Opciones ejecutadas o derechos adquiridos definitivamente				(1.266.829) [4]
Opciones anuladas	(50.565) [2]	38	49 [3]	(98.978)
Opciones pendientes de ejecutar y derechos en curso de adquisición a 31 de diciembre de 2018	**248.774**	**36**		**4.714.171**

(1) Los datos presentados incluyen las acciones en virtud de la remuneración variable del Presidente-Director General, cuyo importe evoluciona en función de los criterios de rendimiento y de presencia fijados por el Consejo de Administración.

(2) Las opciones ejecutadas en 2018 corresponden a los planes 18 y 19 atribuidos en 2011 y al plan 20 atribuido en 2012.

(3) Precio al que el Grupo adquirió las acciones para cubrir ejecuciones de opciones futuras.

(4) Los derechos de atribución de acciones basadas en resultados adquiridas definitivamente corresponden principalmente al plan 21 de no residentes atribuido en 2014, al plan 22 de residentes atribuido en 2015 así como a la parte variable de 2013 del Presidente-Director General.

B – Planes de opciones de suscripción y compra de acciones

En cuanto a los planes activos en 2018, las opciones atribuidas solo se adquieren tras un período fijo de cuatro años y el período de ejercicio, tras el período de adquisición, se extiende en otros cuatro años:

N.° de plan	Tipo de plan	Fecha de atribución	Precio de ejercicio *(en euros)*	Opciones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2018	Período de ejercicio
Plan 18	Opciones de compra	29 abril 2011	38,80	92.062	30 de abril de 2015-28 de abril de 2019
Plan 19	Opciones de compra	8 diciembre 2011	26,87	35.500	9 de diciembre de 2015-7 de diciembre de 2019
Plan 20	Opciones de compra	13 de diciembre de 2012	37,43	121.212	13 de diciembre de 2016-12 de diciembre de 2020
TOTAL				**248.774**	

C – Planes de atribución de acciones basadas en resultados

Los períodos de adquisición y de conservación varían dependiendo de si el adjudicatario tiene residencia fiscal en Francia o residencia fiscal en el extranjero, con el fin de considerar las restricciones fiscales locales.

La concesión de las acciones a los beneficiarios con residencia fiscal en Francia pasa a ser definitiva tras un período de adquisición de tres años, seguido de un período mínimo de conservación de dos años que se reduce a un año para los planes atribuidos a partir de 2016.

En el caso de los beneficiarios con residencia fiscal extranjera, el periodo de adquisición es de cuatro años y no están sujetos a ningún periodo de conservación.

N.° de plan	Tipo de plan	Fecha de atribución	Derechos de atribución a 31 de diciembre de 2018	Fecha de adquisición definitiva	Período de conservación
Plan 22	Acciones basadas en resultados	11 febrero 2015	383.019	11 de febrero de 2018 11 de febrero de 2019	11 de febrero de 2018-11 de febrero de 2020 Ninguno
Plan 23	Acciones basadas en resultados	29 de abril de 2016	963.550 371.705	29 de abril de 2019 29 de abril de 2020	29 de abril de 2019-29 de abril de 2020 Ninguno
Plan 23 bis	Acciones basadas en resultados	27 de julio de 2016	100.000	27 de julio de 2020	Ninguno
Plan 24	Acciones basadas en resultados	9 de febrero de 2017	979.160 437.016	9 de febrero de 2020 9 de febrero de 2021	9 de febrero de 2020-9 de febrero de 2021 Ninguno
Plan 25	Acciones basadas en resultados	15 de febrero de 2018	1.078.250 401.471	15 de febrero de 2021 15 de febrero de 2022	15 de febrero de 2021-15 de febrero de 2022 Ninguno
TOTAL			**4.714.171**		

Los datos presentados incluyen las acciones en virtud de la remuneración variable del Presidente-Director General.

Las accionas basadas en resultados de estos planes se entregaron a sus beneficiarios en 2018.

4.4.2.11 Créditos y otras cuentas del activo

Los créditos se componen básicamente:

- de los créditos de clientes: constituidos de una factura por emitir de 299 millones de euros en virtud de acciones basadas en resultados (frente a 286 millones de euros en 2017), en el marco de la aplicación de un acuerdo de refacturación entre Renault SA y Renault s.a.s en 2012 y de las facturas emitidas en el marco del plan *Share the Future* por 4 millones de euros;
- de créditos fiscales:

(en millones de euros)	Importe al inicio del ejercicio	Ampliaciones	Reducciones	Importe al final del ejercicio
Créditos fiscales				
Impuesto de sociedades Anticipo	18	20	(18)	20
CIR: Crédito de impuesto de investigación	365	174	(218)	321
CICE: Crédito fiscal para la competitividad y el empleo	61	54	(61)	54
Otros créditos fiscales	17	15	(3)	29
TOTAL VALORES BRUTOS*	**462**	**262**	**(300)**	**424**
Provisiones para depreciación				
CIR: Crédito de impuesto de investigación	(1)	0	(3)	(4)
CICE: Crédito fiscal para la competitividad y el empleo	(1)	1	(1)	(1)
TOTAL	**(2)**	**1**	**(4)**	**(5)**
TOTAL NETO	**460**	**263**	**(304)**	**419**
** De los cuales parte a menos de un año*	*81*			*28*
De los cuales parte a más de un año	*381*			*396*

Las ampliaciones se componen principalmente de los créditos sobre el Crédito de impuesto de investigación del ejercicio por valor de 174 millones de euros y sobre el CICE por valor de 54 millones de euros.

Las reducciones se componen principalmente de las cesiones de créditos del Crédito del impuesto de investigación de 2015 por 141 millones de euros, del Crédito del impuesto de investigación de 2016 por 77 millones de euros y del CICE de 2017 por 60 millones de euros.

Los ingresos correspondientes a los créditos de CICE en el activo del balance de Renault SA se contabilizan en las filiales y principalmente en Renault s.a.s.

Las demás cuentas del activo se componen básicamente:

(en millones de euros)	Importe al inicio del ejercicio	Ampliaciones	Reducciones	Importe al final del ejercicio
Otras cuentas del activo				
Gastos por repartir	13	5	(5)	13
Primas de reembolso sobre obligaciones	9	5	(2)	12

Variación de conversión del activo	101	32	(6)	126
TOTAL*	**123**	**42**	**(14)**	**151**
** De los cuales parte a menos de un año*	*13*			*38*
De los cuales parte a más de un año	*110*			*113*

- de gastos por repartir constituidos por compensaciones pagadas y gastos de emisión por diversos préstamos;
- de primas de reembolso sobre diversos préstamos a largo plazo (entre 5 y 7 años);
- de variaciones de conversión de activo debidas a pérdidas de conversión latentes objeto de provisión sobre los préstamos emitidos en yenes.

4.4.2.12 Fondos propios

Análisis de la variación de los fondos propios:

(en millones de euros)	**Saldo al inicio del ejercicio**	**Asignación del resultado 2017**	**Distribución**	**Resultado 2018**	**Otros**	**Saldo al final del ejercicio**
Capital	1.127					1.127
Prima de emisión	4.782					4.782
Variación de equivalencia	5.672				229	5.901
Reservas legales y reglamentarias	113					113
Remanente de ejercicios anteriores	8.262	937	(1.027)			8.173
Resultado del ejercicio	937	(937)		1.726		1.726
TOTAL	**20.894**	**0**	**(1.027)**	**1.726**	**229**	**21.822**

El importe de las reservas no distribuibles ascendía a 6.014 millones de euros a 31 de diciembre de 2018.

La variación de la diferencia de equivalencia se compone principalmente de la evolución del valor de los títulos de Renault s.a.s evaluado por equivalencia por 54 millones de euros y del de los títulos de Dacia evaluado por equivalencia por 177 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2018, el capital de Renault SA se distribuye como sigue:

	Distribución del capital		**Derechos de voto**	
	Cantidad de títulos poseídos	**% del capital**	**En número**	**En %**
Estado	44.387.915	15,01 %	88.775.830	28,60 %
Empleados	12.098.228	4,09 %	20.224.048	6,51 %
Autocartera	5.058.961	1,71 %		
Nissan	44.358.343	15,00 %		
Daimler AG	9.167.391	3,10 %	18.334.782	5,91 %
Otros	180.651.446	61,09 %	183.112.007	58,98 %
TOTAL	**295.722.284**	**100 %**	**310.446.667**	**100 %**

El valor nominal del título de Renault SA asciende a 3,81 euros.

4.4.2.13 Otros fondos propios

Los otros fondos propios se componen de los títulos participativos emitidos en octubre de 1983 y en abril de 1984 por Renault SA y reembolsables con prima a su exclusiva iniciativa. Dan derecho a una remuneración anual mínima del 9 % compuesta por una parte fija de un 6,75 % y de una parte variable equivalente como mínimo al 2,25 % en función de la evolución del volumen de negocio consolidado, calculado con perímetro y métodos de consolidación idénticos.

A 31 de diciembre de 2018, quedan en el mercado 797.659 títulos por un total de 130 millones de euros con intereses devengados. Estos títulos cotizan en la Bolsa de París. El valor de mercado del título de un valor nominal de 153 euros ascendía a 601,02 euros a 31 de diciembre de 2018 (695,00 euros a 31 de diciembre de 2017).

La remuneración de 2018 de 21 millones de euros (19 millones de euros en 2017) figura en los intereses abonados y otros gastos asimilados.

4.4.2.14 Provisiones para riesgos y gastos

Las provisiones para riesgos y gastos se analizan de la siguiente forma:

(en millones de euros)	**Importe al inicio del ejercicio**	**Dotaciones**	**Recuperaciones con consumo**	**Recuperaciones sin consumo**	**Importe al final del ejercicio**
Pérdida de conversión	3	1	(3)		1
Provisiones para gastos*	348	128	(89)	(7)	380
Otras provisiones para riesgos	3			(2)	1
TOTAL	**354**	**129**	**(91)**	**(9)**	**382**
** De los cuales parte a menos de un año*	*100*				*108*

De los cuales parte a más de un año	*254*	*274*

El desglose a corto/largo plazo de la provisión por acciones basadas en resultados ya está disponible y la hemos comunicado para 2018 y retroactivamente para 2017.

Se constituyó una provisión por gastos de 380 millones de euros (348 millones de euros en 2017) tras la decisión de atribución de acciones gratuitas existentes. En el marco del establecimiento de un acuerdo de refacturación entre Renault SA y Renault s.a.s, una parte proporcional de dicha provisión fue objeto de una factura por emitir a la filial de Renault s.a.s por 299 millones de euros (286 millones de euros en 2017).

Cada uno de los litigios conocidos en los que está implicada Renault SA ha sido objeto de un examen en la fecha de aprobación de las cuentas y, tras tener en cuenta el asesoramiento jurídico y fiscal, las provisiones estimadas necesarias se han constituido, en su caso, para cubrir los riesgos estimados.

4.4.2.15 Préstamos y deudas financieras

A – Obligaciones

Las obligaciones ascendían a 5.240 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (4.667 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

En el ejercicio 2018, las principales evoluciones son las siguientes:

- la emisión el 18 de abril de 2018 de una obligación (EMTN 52) de una duración de 6 años por un importe nominal de 700 millones de euros y un cupón del 1 %;
- la emisión el 3 de julio de 2018 de una obligación Samouraï compuesta de dos tramos:
  - el primero (Samouraï 21) de una duración de 3 años por un importe nominal de 39.100 millones de yenes y un cupón del 0,36 %;
  - el segundo (Samouraï 22) de una duración de 5 años por un importe nominal de 18.300 millones de yenes y un cupón del 0,49 %;
- el 19 de septiembre de 2018, reembolso de la obligación (EMTN 42) por un nominal de 900 millones de euros. La línea se emitió el 19 de septiembre de 2013 por un nominal inicial de 600 millones de euros en una duración de 5 años, con un cupón fijo del 3,625 %. Se aumentó de 300 millones de euros el 15 de noviembre de 2013;
- la emisión el 28 de septiembre de 2018 de una obligación (EMTN 53) de una duración de 8 años por un importe nominal de 750 millones de euros y un cupón del 2 %;
- el 26 de noviembre de 2018, reembolso de la obligación (Samouraï 17) emitida el 26 de noviembre de 2015, de una duración de 3 años por un nominal de 70.000 millones de yenes y un cupón del 0,75 %, de los cuales 13.000 millones de yenes con swap en CCS a un tipo fijo del 1,115 %.

DESGLOSE POR VENCIMIENTO

	31 de diciembre de 2018						
(en millones de euros)	**Total**	**-1 año**	**1 a 2 años**	**2 a 3 años**	**3 a 4 años**	**4 a 5 años**	**+5 años**
Valor nominal	5.209	532	559	811	211	896	2.200
Intereses devengados	31	31					
TOTAL	**5.240**	**563**	**559**	**811**	**211**	**896**	**2.200**

	31 de diciembre de 2017						
(en millones de euros)	**Total**	**-1 año**	**1 a 2 años**	**2 a 3 años**	**3 a 4 años**	**4 a 5 años**	**+5 años**
Valor nominal	4.636	1.421	496	522	500	197	1.500
Intereses devengados	31	31					
TOTAL	**4.667**	**1.452**	**496**	**522**	**500**	**197**	**1.500**

DESGLOSE POR DIVISA

	31 de diciembre de 2018		31 de diciembre de 2017	
(en millones de euros)	**Antes de cobertura**	**Después de cobertura**	**Antes de cobertura**	**Después de cobertura**
Euros	3.479	3.479	2.929	3.028
Yen	1.761	1.761	1.738	1.639
Renminbi				
TOTAL	**5.240**	**5.240**	**4.667**	**4.667**

DESGLOSE POR NATURALEZA DE TIPO

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
(en millones de euros)	**Después de cobertura**	**Después de cobertura**
Tipo fijo	5.240	4.667
Tipo variable		
TOTAL	**5.240**	**4.667**

B – Préstamos y deudas con entidades de crédito

Los préstamos y deudas con entidades de crédito, principalmente contratados fuera del Grupo ascendían a 306 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (474 millones de euros a 31 de diciembre de 2017).

En el ejercicio 2018, las principales evoluciones son las siguientes:

- el reembolso el 28 de marzo de 2018 de un préstamo de una duración de 5 años por un importe nominal de 50 millones de euros;
- el reembolso el 19 de abril de 2018 de un préstamo de una duración de 5 años por un importe nominal de 35 millones de euros;
- el reembolso parcial el 30 de mayo de 2018 de un préstamo de una duración de 6 años por un importe nominal de 76 millones de euros (importe nominal inicial de 300 millones de euros). El nominal restante adeudado a 31 de diciembre de 2018 es de 77,5 millones de euros;
- el reembolso parcial el 31 de diciembre de 2018 de un préstamo de una duración de 15 años por un importe nominal de 6 millones de euros. El nominal restante adeudado a 31 de diciembre de 2018 es de 5,6 millones de euros.

DESGLOSE POR VENCIMIENTO

	31 de diciembre de 2018						
(en millones de euros)	**Total**	**-1 año**	**1 a 2 años**	**2 a 3 años**	**3 a 4 años**	**4 a 5 años**	**+5 años**
Valor nominal	303	83	95	75		50	
Intereses devengados	3	3					
TOTAL	**306**	**86**	**95**	**75**	**0**	**50**	**0**

	31 de diciembre de 2017						
(en millones de euros)	**Total**	**-1 año**	**1 a 2 años**	**2 a 3 años**	**3 a 4 años**	**4 a 5 años**	**+5 años**
Valor nominal	470	217	83	95		75	
Intereses devengados	4	4					
TOTAL	**474**	**221**	**83**	**95**	**0**	**75**	**0**

DESGLOSE POR DIVISA

	31 de diciembre de 2018		31 de diciembre de 2017	
(en millones de euros)	**Antes de cobertura**	**Después de cobertura**	**Antes de cobertura**	**Después de cobertura**
Euros	306	306	474	474
TOTAL	**306**	**306**	**474**	**474**

DESGLOSE POR NATURALEZA DE TIPO

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2017
(en millones de euros)	**Después de cobertura**	**Después de cobertura**
Tipo fijo	151	107
Tipo variable	155	367
TOTAL	**306**	**474**

C – Préstamos y deudas financieras varias

Los préstamos y deudas financieras varias ascendían a 3.297 millones de euros a 31 de diciembre de 2018 (4.257 millones a 31 de diciembre de 2017). Incluyen principalmente:

- 2.649 millones de millones de euros de préstamos con filiales del Grupo cuyo efectivo es excedente;
- 648 millones de euros de efectos comerciales.

Todos estos préstamos y deudas financieras tienen una duración inferior a 1 año.

Ningún préstamo conlleva garantías reales.

4.4.2.16 Otras deudas

Análisis de la evolución de esta partida:

(en millones de euros)	**Importe al inicio del ejercicio**	**Variación**	**Importe al final del ejercicio**
Deudas fiscales	672	68	740
Deudas sobre otros inmovilizados y cuentas vinculadas	5		5
Otras deudas varias	1		2
TOTAL*	**678**	**68**	**747**
** De los cuales parte a menos de un año*	*678*		*747*
De los cuales parte a más de un año			

La variación de las deudas fiscales corresponde principalmente a un aumento de la deuda del impuesto respecto a las filiales por 68 millones de euros.

4.4.2.17 Cuentas de regularización del pasivo

Las cuentas de regularización se componen básicamente de las variaciones de conversión del pasivo relativas a ganancias de conversión latentes sobre préstamos emitidos o de swap en yenes por un importe de 39 millones de euros.

4.4.2.18 Instrumentos financieros

Instrumentos financieros y gestión de riesgos

Los compromisos correspondientes (expresados en valor teórico y, en su caso, en valor razonable) se presentan de la siguiente forma:

	2018		2017	
(en millones de euros)	**Teórico**	**Valor razonable**	**Teórico**	**Valor razonable**
Swaps de tipos	257	(1)	384	(3)
Swaps de divisas - Compras			99	(3)
Swaps de divisas - Ventas			96	
Compras a plazo	144	4	317	(6)
Ventas a plazo	141		322	(6)

Todas estas operaciones son con Renault Finance.

Las operaciones de compraventa a plazo así como las operaciones de swap están fuera de balance.

Riesgo de conversión

Las operaciones de gestión del riesgo de conversión incluyen básicamente operaciones de *swaps* u operaciones de cambio a plazo con el fin de cubrir sus propias financiaciones denominadas en divisas. Además, Renault SA realiza operaciones de cambio a plazo en el marco de la cobertura de los préstamos y empréstitos denominados en divisas que conceden a sus filiales.

Riesgo de tipo

Renault SA asume lo esencial del endeudamiento del Grupo. Su política de gestión del riesgo de tipo se basa en dos principios: la financiación de las inversiones a largo plazo a tipo fijo y la constitución de reservas de liquidez a tipo variable. Por otro lado, las financiaciones en yenes establecidas en el marco de las operaciones de cobertura de los fondos propios de Nissan se realizan a tipo fijo.

Para aplicar su gestión del riesgo de tipo y de conversión arriba descrita, Renault SA recurre a instrumentos derivados con Renault Finance, filial al 100 % del Grupo.

Riesgo de liquidez

El segmento de explotación del automóvil del Grupo tiene que disponer de recursos financieros para financiar su actividad corriente y las inversiones necesarias para su desarrollo futuro. Por ello, debe solicitar periódicamente préstamos en los mercados bancarios para poder refinanciar su deuda, lo que le expone a un riesgo de liquidez derivado de la posibilidad de cierre de los mercados o tensiones a la hora de acceder al crédito. Renault SA, en el marco de su política de centralización de efectivo, asegura la mayor parte de la refinanciación del segmento de explotación del automóvil, bien mediante recurso a los mercados de capitales a través de recursos a largo plazo (obligaciones, inversiones privadas) y a corto plazo (efectos comerciales), bien mediante financiaciones bancarias.

Renault SA dispone asimismo de acuerdos de crédito confirmados con entidades bancarias (ver 4.4.2.19).

La documentación contractual de dichas financiaciones y acuerdos de crédito no contiene ninguna cláusula que pueda condicionar el crédito debido a la evolución de la calidad de la firma Renault o al respeto de los ratios financieros.

Teniendo en cuenta las reservas de efectivo disponibles, las líneas de crédito confirmadas no utilizadas al cierre y las perspectivas de renovación de las financiaciones a corto plazo, Renault SA dispone de recursos financieros suficientes para hacer frente a los compromisos de los próximos 12 meses.

4.4.2.19 Compromisos contraídos y recibidos

Los «compromisos fuera de balance» se desglosan como sigue:

	2018		2017	
(en millones de euros)	**Importe total**	**De los cuales sociedades vinculadas**	**Importe total**	**De los cuales sociedades vinculadas**
Compromiso recibidos				
Avales, fianzas y garantías				
Líneas de crédito abiertas no utilizadas	3.480		3.405	
TOTAL	**3.480**		**3.405**	
Compromisos contraídos				
Avales, fianzas y garantías	715	700	796	781
Líneas de crédito abiertas no utilizadas	491	491	380	380
TOTAL	**1.206**	**1.191**	**1.176**	**1.161**

En el marco de la gestión del ratio de grandes riesgos de RCI Banque, Renault SA celebró en 2010 un acuerdo de depósito con garantía de Renault SA ante RCI Banque por importe de 700 millones de euros.

Las líneas de crédito recibidas no utilizadas no incluyen cláusulas restrictivas.

Pasivos eventuales

En el marco del procedimiento en curso en Francia sobre el expediente de las «emisiones», Renault ha tomado nota del inicio de una acción judicial. Esta nueva etapa del procedimiento reflejaría la voluntad de la fiscalía de proseguir las investigaciones. No se constituyó ninguna provisión en las cuentas a 31 de diciembre de 2018 (como tampoco a 31 de diciembre de 2017).

El 9 de enero de 2019, la Autoridad de la Competencia italiana (*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*) ordenó contra RCI Banque una multa de 125 millones de euros, que Renault SA debe asumir conjuntamente. El Grupo se opone al fundamento de dicha sanción y va a recurrir dicha decisión. Consideramos que la probabilidad de que dicha decisión se anule o modifique en cuanto al fondo ante los tribunales es elevada. Por otro lado no es posible, debido al elevado número de variables que inciden en la cuantificación de la sanción eventual, estimar de forma fiable el importe que deba pagarse al término de dicho procedimiento. Por lo tanto no se contabilizó ninguna provisión a 31 de diciembre de 2018.

Otros elementos de información

4.4.2.20 Capacidad de autofinanciación

La capacidad de autofinanciación se determina como sigue:

(en millones de euros)	**2018**	**2017**
Resultado neto	1.726	937
Dotaciones para amortizaciones, gastos por repartir	7	6
Dotaciones netas a provisiones para riesgos y gastos	28	57
Dotaciones netas a provisiones para depreciación	(10)	3
Valor neto de los elementos cedidos	0	0
TOTAL	**1.752**	**1.004**

4.4.2.21 Plantilla

Renault SA no cuenta con ningún empleado.

4.4.2.22 Primas de asistencia pagadas a los miembros de los órganos administrativos

Las primas de asistencia que se deben pagar a los administradores ascendían a 1.500.000 euros en 2018 (1.200.000 euros abonados en 2017), de los cuales 48.000 euros para las funciones de Presidente (47.539 euros en 2017).

4.4.2.23 Información sobre los plazos de pago de proveedores y clientes

En referencia al artículo L. 441-6-1 del Código de Comercio y dado que Renault SA no tiene actividad comercial, no publicamos plazos de proveedores y clientes.

Esta información se incluye en el informe de gestión de Renault s.a.s.

4.4.2.24 Cuadros de las filiales y participaciones

Participaciones directas

Sociedades *(en millones de euros)*	**Capital**	**Fondos propios excepto capital social y resultado del ejercicio**	**Parte proporcional del capital poseído en %**	**Valor de inventario de los títulos poseídos**
PARTICIPACIONES				
Renault s.a.s 13-15 quai Alphonse Le Gallo 92100 Boulogne-Billancourt	534	5.055	100,00 %	10.659
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni RUMANÍA (1)	545	545	99,43 %	1.042
DongFeng Renault Automative Company Huang Jinkou Industrial Park Wuhan Hubei CHINA (2)	590	46	50,00 %	261
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPÓN (3) *			43,40 %	6.217
Daimler AG Mercedesstrasse 137 70327 Stuttgart ALEMANIA*	3.070		1,55 %	584
RNBV Jachthavenweg 130, 1081KJ Amsterdam PAÍSES BAJOS	6	35	50,00 %	12
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIA (4)	1	32	27,66 %	15
TOTAL PARTICIPACIONES				**18.790**

(1) El precio de conversión utilizado para Dacia es de 4,6635 lei rumanos por un euro.

(2) El precio de conversión utilizado para DRAC es de 7,8751 renminbis yuans por un euro.

(3) El precio de conversión utilizado para Nissan es de 125,85 yenes por un euro.

(4) El precio de conversión utilizado para Sofasa es de 3.711,00 pesos colombianos por un euro.

Sociedades *(en millones de euros)*	Préstamos y anticipos autorizados por Renault SA y no reembolsados	Volumen de negocio impuestos excl. a 12 meses con cierre el 31/12/2018	Beneficio neto o pérdida del último ejercicio	Dividendos cobrados por Renault SA en 2018
PARTICIPACIONES				
Renault s.a.s 13-15 quai Alphonse Le Gallo 92100 Boulogne-Billancourt		48.333	23	916
Dacia 1 rue Uzinei 115400 Mioveni RUMANÍA (1)		5.313	159	
DongFeng Renault Automative Company Huang Jinkou Industrial Park Wuhan Hubei CHINA (2)		1		
Nissan 2 Takara-Cho, Kanagawa-Ku, Yokohama-Shi, Kanagawa-Ken JAPÓN (3) *				784
Daimler AG Mercedesstrasse 137 70327 Stuttgart ALEMANIA*				60
RNBV Jachthavenweg 130, 1081KJ Amsterdam PAÍSES BAJOS		86	5	
Sofasa Carrera 49 N°39 Envigado COLOMBIA (4)		716	16	33

(1) El precio de conversión medio utilizado para Dacia es de 4,654059 lei rumanos por un euro.

(2) El precio de conversión medio utilizado para DRAC es de 7,807557 renminbis yuans por un euro.

(3) El precio de conversión medio utilizado para Nissan es de 130,415117 yenes por un euro.

(4) El precio de conversión medio utilizado para Sofasa es de 3.487,387634 pesos colombianos por un euro.

** Para Daimler, la información estará disponible a partir del 15 de febrero de 2019 en su sitio web en la siguiente dirección: www.daimler.com/investors/reports-news/annual-reports/2018/*

Para Nissan, la información estará disponible en la nota 12 del Documento de referencia 2018 del Grupo Renault en la siguiente dirección: https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/

Participaciones indirectas

La lista de las filiales poseídas indirectamente por Renault SA está disponible en el documento «Información adicional sobre la composición del Grupo Renault» en el sitio web del Grupo en la parte Información financiera en la siguiente dirección:

https://group.renault.com/finance/informations-financieres/ documents-et-publications/

Participaciones evaluadas por equivalencia

El valor de los títulos de Renault s.a.s evaluado por equivalencia aumentó en 54 millones de euros en el ejercicio con motivo del rendimiento de sus filiales.

El valor de los títulos de Dacia evaluado por equivalencia aumentó en 177 millones de euros.

Notas relativas a las adquisiciones de participaciones

Véase la nota 4.4.2.8.

4.4.2.25 Resultados financieros de los cinco últimos ejercicios

	2014	2015	2016	2017	2018
SITUACIÓN FINANCIERA AL FINAL DEL EJERCICIO					
Capital *(en millones de euros)*	1.127	1.127	1.127	1.127	1.127
Cantidad de acciones y de certificados de inversión restantes	295.722.284	295.722.284	295.722.284	295.722.284	295.722.284
RESULTADO GLOBAL DE LAS OPERACIONES EFECTUADAS *(en millones de euros)*					
Volumen de negocio sin impuestos					
Resultado antes de impuestos, amortizaciones y provisiones (1)	498	564	1.404	815	1.560
Impuesto sobre los beneficios	95	160	81	95	91
Resultado después de impuestos, amortizaciones y provisiones	684	663	1.382	937	1.726
Resultado distribuido	554	701	916	1.027	
RESULTADO POR ACCIÓN *(en euros)*					
Resultado antes de impuestos, amortizaciones y provisiones (1)	1,68	1,91	4,75	2,76	5,27
Resultado después de impuestos, amortizaciones y provisiones	2,31	2,24	4,67	3,17	5,84
Resultado por acción básica y diluido (2)	2,50	2,42	5,04	3,42	6,31
Efecto de la dilución potencial de los instrumentos dilutivos en el resultado por acción	0,18	0,17	0,37	0,25	0,47
Dividendo neto atribuido a cada acción	1,90	2,40	3,15	3,55	
PERSONAL (3)					

(1) Las provisiones se constituyen por las dotaciones del ejercicio, deducidas las recuperaciones de provisiones que ya no tienen objeto y las provisiones utilizadas.

(2) Calculado teniendo en cuenta la cantidad media de acciones al final del ejercicio.

(3) Sin efectivo.

4.4.2.26 Acontecimientos posteriores al cierre

El Consejo de Administración se reunió el 24 de enero de 2019 y tomó nota de la dimisión de su Presidente-Director General Carlos GHOSN.

El Consejo de Administración decidió dotar a Renault de una nueva gobernanza y separar los cargos de Presidente del Consejo y de Director General.

El Consejo de Administración incorporó al Sr. Jean-Dominique SENARD como nuevo administrador y le eligió Presidente.

A propuesta de este último, el Consejo designó al Sr. Thierry BOLLORÉ como Director General.

Duster

05 RENAULT Y SUS ACCIONISTAS

5.1 INFORMACIÓN DE CARÁCTER GENERAL

5.1.1 Presentación general

5.1.1.1 Razón social y domicilio social

Razón social: Renault.

Domicilio social: 13-15, quai Le Gallo, 92100 Boulogne-Billancourt – Francia.

5.1.1.2 Forma jurídica

Sociedad anónima de Derecho francés.

5.1.1.3 Fecha de constitución y duración de la Sociedad

La Sociedad se creó el 16 de enero de 1945. Expirará el 31 de diciembre de 2088 excepto en caso de disolución anticipada o prórroga.

5.1.1.4 Resumen del objeto social

El principal objeto social de Renault es el estudio, la fabricación, la compraventa, la reparación, el mantenimiento y el arrendamiento de vehículos automóviles, y en especial industriales, utilitarios o de turismo, de tractores y de materiales agrícolas y de obras públicas, el estudio y la fabricación de todo tipo de piezas o de equipamientos utilizados para la fabricación o la circulación de vehículos, la prestación de todo tipo de servicios relacionados con dichas actividades y, de forma más general, todo tipo de operaciones industriales, mercantiles, financieras, mobiliarias o inmobiliarias, que se relacionen directa o indirectamente, total o parcialmente, con cualquiera de los objetos indicados más arriba (artículo 3 de los estatutos).

El enunciado completo del objeto social de la Sociedad figura en el artículo 3 de los estatutos, disponibles en el sitio web www.groupe.renault.com.

5.1.1.5 Número de inscripción en el Registro Mercantil

441 639 465 RCS Nanterre (código APE 6420Z).

Siret del domicilio: 441 639 465 00018.

Número de LEI: 969500F7JLTX36OUI695.

5.1.1.6 Consulta de los documentos jurídicos

Los estatutos de la Sociedad, el reglamento interno del Consejo de Administración, los documentos relativos a las Juntas Generales, los Informes de los auditores y todos los documentos a disposición de los accionistas en aplicación de la legislación se pueden consultar en el domicilio social de la Sociedad.

5.1.1.7 Ejercicio social

El ejercicio social comienza el 1 de enero y se cierra el 31 de diciembre de cada año.

5.1.2 Disposiciones particulares de los estatutos

5.1.2.1 Distribución legal de los beneficios

La distribución de los beneficios se realiza de conformidad con la legislación vigente.

El beneficio distribuible se compone del beneficio del ejercicio menos las pérdidas anteriores y las cantidades de reserva, en aplicación de la legislación, más los remanentes de ejercicios anteriores. Sobre este beneficio, la Junta General puede, a propuesta del Consejo de Administración, imputar las cantidades que considere a la dotación de cualquier fondo de reservas facultativas ordinarias o extraordinarias, o traspasarlas a cuenta nueva. El saldo, si existiera, se distribuye entre las acciones, proporcionalmente a su importe desembolsado y no amortizado.

La Junta General tiene la facultad de conceder a cada accionista, de todo o parte del dividendo objeto de distribución, una opción entre el pago del dividendo en efectivo o en acciones, con arreglo a las condiciones legales.

La solicitud de pago del dividendo en acciones debe tener lugar en el plazo que determine la Junta General, sin que pueda ser superior a tres meses desde la fecha de esta. Dicho plazo se puede suspender, por una duración que no puede superar tres meses, por decisión del Consejo de Administración, en caso de ampliación de capital.

5.1.2.2 Juntas Generales

Las Juntas Generales se convocan con arreglo a las condiciones legales y reglamentarias. El derecho a participar en las Juntas Generales se justifica mediante la anotación en cuenta de los títulos a nombre del accionista o el intermediario inscrito a su nombre, el segundo día hábil anterior a la Junta General a las cero horas, hora de París, bien en las cuentas de títulos nominativos que posee la Sociedad, bien en las cuentas de títulos al portador que posee el intermediario habilitado. Cuando se trate de títulos al portador, la anotación en cuenta de los títulos en las cuentas del intermediario habilitado se registra mediante un certificado de asistencia expedido por este último.

5.1.2.3 Acciones y derechos de voto

Las acciones conllevan una anotación en cuenta con arreglo a las condiciones y las modalidades estipuladas en la legislación. Las acciones íntegramente desembolsadas son nominativa o al portador, a elección de su titular. No obstante, mientras que dichos títulos no estén íntegramente desembolsados, son obligatoriamente nominativos.

Cada accionista tiene tantos votos como acciones posee, con las reservas de las disposiciones siguientes.

Desde el 3 de abril de 2016, en aplicación del artículo L. 225-123 del Código de Comercio, modificado por la ley n.° 2014-384 de 29 de marzo de 2014, la denominada ley Florange, en defecto de una cláusula en contrario en los estatutos de Renault adoptada posteriormente a la promulgación de la ley Florange, se atribuye de pleno derecho un derecho de voto doble al otorgado a las demás acciones a todas aquellas acciones íntegramente desembolsadas para las que se acredite una inscripción nominativa, desde dos años como mínimo, a nombre del mismo accionista.

A 31 de diciembre de 2018, 108.500.030 acciones de Renault disponían de un derecho de voto doble, que representaba aproximadamente el 36,7 % del capital y aproximadamente el 69,9 % de los derechos de voto que se pueden ejercer en Junta General de Renault en dicha fecha.

El derecho de voto doble cesa de pleno derecho para cualquier acción que haya sido objeto de una conversión al portador o de una transferencia de titularidad con la reserva de las excepciones previstas en la legislación.

Las acciones gratuitas procedentes de una ampliación de capital por incorporación de reservas, beneficios o primas disfrutarán del derecho de voto doble desde su emisión en la medida en que se atribuyan a acciones que ya lleven aparejado dicho derecho.

Por otro lado, las acciones de autocartera no disfrutan del derecho de voto.

La cantidad de derechos de voto teóricos corresponde a 404.222.314.

Con motivo de los títulos propios (5.058.961) y los títulos poseídos por Nissan Finance Co., Ltd. (44.358.343, véase a continuación el capítulo 5.2.6.1) todos ellos privados de derechos de voto, la cantidad de derechos de voto ejercitables ascendía a 310.446.667 a 31 de diciembre de 2018.

5.1.2.4 Títulos al portador identificable

La Sociedad está autorizada a utilizar las disposiciones legales previstas en materia de identificación de los poseedores de títulos que confieren de forma inmediata o a plazo el derecho de voto en sus propias Juntas de accionistas.

5.1.2.5 Rebasamiento de umbrales

Además de la obligación legal de informar a la Sociedad de la posesión de determinadas fracciones del capital o de los derechos de voto, cualquier accionista o sociedad gestora de un organismo de inversión colectiva de valores mobiliarios que posea una cantidad de acciones o de derechos de voto superior al 2 % del capital o un múltiplo de dicho porcentaje, inferior o igual al 5 % del capital o de los derechos de voto deberá, en un plazo fijado por decreto en Consejo de Estado a partir de la anotación en cuenta de los títulos que le permiten alcanzar o superar dicho umbral, declarar a la Sociedad la cantidad total de acciones que posee por carta certificada con acuse de recibo. Superado el 5 %, la obligación de declaración prevista en el apartado anterior se referirá a fracciones de capital o derechos de voto del 1 %.

Para determinar los umbrales anteriores, se tendrán asimismo en cuenta las acciones poseídas indirectamente y las acciones asimiladas a las poseídas como las definidas por las disposiciones de los artículos L. 233-7 y L. 233-9 del Código de Comercio.

El declarante deberá certificar que la declaración realizada incluye todos los títulos poseídos en el sentido del apartado anterior e indicar la o las fechas de adquisición. La obligación de declaración se aplica de la misma forma en caso de rebasamiento a la baja de cada uno de los umbrales arriba mencionados, 2 % o 1 % según el caso.

A falta de declaración con arreglo a las condiciones arriba indicadas, las acciones que superen la fracción que debería haberse declarado estarán privadas del derecho de voto para cualquier Junta de accionistas que se celebre hasta la expiración de un plazo de dos años tras la fecha de regularización de declaración, en la medida en que uno o varios accionistas que posean conjuntamente el 1 % como mínimo del capital hagan la solicitud en la Junta.

Rebasamiento de umbrales en 2018

Durante el ejercicio 2018, la Sociedad ha recibido varias declaraciones de rebasamiento de umbral:

- la sociedad BlackRock, Inc., que actúa por cuenta de clientes y fondos de los que se encarga de la gestión, ha declarado, que ha superado alternativamente a la baja y al alza el umbral legal del 5 % de los derechos de voto y en última instancia poseer el 4,96 % del capital y el 3,63 % de sus derechos de voto (notificación de 24 de mayo de 2018); y

- el 28 de diciembre de 2018, la sociedad Amundi declaró haber superado al alza el umbral legal del 2 % del capital y en última instancia poseer el 2,02 % del capital (notificación de 28 de diciembre de 2018).

5.2 INFORMACIÓN RELATIVA AL CAPITAL

5.2.1 Capital

A 31 de diciembre de 2018, el capital social ascendía a 1.126.701.902,04 euros, distribuido en 295.722.284 acciones de 3,81 euros de nominal cada una. Las acciones están íntegramente suscritas y desembolsadas.

5.2.2 Modificación del capital

La Junta General extraordinaria podrá, con arreglo a las condiciones fijadas por la legislación, ampliar o reducir el capital social y autorizar al Consejo de Administración, con facultad de delegar según las condiciones establecidas en la legislación, a proceder a tales operaciones.

5.2.3 Evolución del capital durante los últimos cinco años

No ha habido ninguna modificación del capital durante los últimos cinco años. Las últimas ampliaciones de capital datan del 28 de abril de 2010. Durante las ampliaciones de capital reservadas al precio de 37 euros por acción, Nissan Finance Co., Ltd. y Daimler AG suscribieron respectivamente 1.617.775 acciones y 9.167.391 acciones de 3,81 euros de nominal.

5.2.4 Capital autorizado no emitido

5.2.4.1 Delegaciones globales

El Consejo de Administración fue autorizado por la Junta General de accionistas del 15 de junio de 2018 a proceder a diversas operaciones financieras relativas a la ampliación de capital de la Sociedad con o sin derecho preferente de suscripción.

Dichas autorizaciones aún no se han utilizado a día de hoy.

A continuación se detallan dichas autorizaciones.

5.2.4.2 Cuadro de las delegaciones en materia de ampliación de capital

El siguiente cuadro recapitula las delegaciones en curso de validez concedidas por la Junta General de accionistas de la Sociedad al Consejo de Administración en materia de ampliación de capital:

	Descripción de la delegación otorgada al Consejo de Administración	Utilización realizada
20ª resolución AG 2018	Emisión de acciones ordinarias y/o valores mobiliarios que dan acceso al capital con mantenimiento del derecho preferente de suscripción de los accionistas. Duración de 26 meses, hasta la Junta que resuelva sobre las cuentas de 2019. Límite máximo de ampliación de capital fijado en 350 millones de euros (30 % del capital aproximadamente).	Ninguna
21ª resolución AG 2018	Emisión de acciones ordinarias y/o valores mobiliarios que dan acceso al capital con eliminación del derecho preferente de suscripción de los accionistas, mediante oferta pública. Duración de 26 meses, hasta la Junta que resuelva sobre las cuentas de 2019. Límite máximo de ampliación de capital fijado en 120 millones de euros (10 % del capital aproximadamente).	Ninguna
22ª resolución AG 2018	Emisión de acciones ordinarias y/o valores mobiliarios que dan acceso al capital con eliminación del derecho preferente de suscripción de los accionistas, mediante inversiones privadas. Duración de 26 meses, hasta la Junta que resuelva sobre las cuentas de 2019. Límite máximo de ampliación de capital fijado en 60 millones de euros (5 % del capital aproximadamente).	Ninguna
23ª resolución AG 2018	Emisión de acciones ordinarias y/o valores mobiliarios que dan acceso al capital con eliminación del derecho preferente de suscripción de los accionistas, en el marco de una oferta pública de canje iniciada por la Sociedad. Duración de 26 meses, hasta la Junta que resuelva sobre las cuentas de 2019. Límite máximo de ampliación de capital fijado en 120 millones de euros (10 % del capital aproximadamente).	Ninguna
24ª resolución AG 2018	Emisión de acciones ordinarias y/o valores mobiliarios que dan acceso al capital con eliminación del derecho preferente de suscripción de los accionistas, con vistas a la remuneración de las aportaciones en especie otorgadas a la Sociedad. Duración de 26 meses, hasta la Junta que resuelva sobre las cuentas de 2019. Límite máximo de ampliación de capital fijado en 120 millones de euros (10 % del capital aproximadamente).	Ninguna
25ª resolución AG 2018	Ampliación de capital por incorporación de reservas, beneficios o primas. Duración de 26 meses, hasta la Junta que resuelva sobre las cuentas de 2019. Límite máximo de ampliación de capital fijado en 1.000 millones de euros.	Ninguna

26ª resolución AG 2018	Ampliación de capital reservada a los empleados de la Sociedad o de las sociedades vinculadas, con eliminación del derecho preferente de suscripción de los accionistas. Duración de 26 meses, hasta la Junta que resuelva sobre las cuentas de 2019. Límite máximo de ampliación de capital fijado en el 1 % del capital social de la Sociedad.	Ninguna

Se precisa que el importe nominal total de las ampliaciones de capital susceptibles de realizarse en virtud de la 20ª, 21ª, 22ª, 23ª, 24ª, 25ª y 26ª resoluciones sometidas a la Junta General del 15 de junio de 2018 no podrá superar el límite de 350 millones de euros (trescientos cincuenta millones de euros).

5.2.5 Capital potencial

5.2.5.1 Opciones

La Sociedad ha decidido no poner en marcha el plan de opciones de compra de acciones.

La última autorización fue adoptada por la Junta General mixta del 29 de abril de 2011 por una duración de 38 meses. No está previsto solicitar a la Junta General una nueva autorización a tal efecto. Respecto al detalle de los planes en curso y de las opciones en circulación, conviene remitirse al cuadro 8 del capítulo 3.2.6.3 del presente Documento de referencia.

5.2.5.2 Acciones basadas en resultados

La Junta General mixta del 29 de abril de 2016 autorizó al Consejo de Administración, por una duración de 38 meses y en virtud del artículo L. 225-197-1 del Código de Comercio, a proceder, a favor de los miembros del personal asalariado de la Sociedad o de determinadas categorías de ellos y de las sociedades y agrupaciones relacionadas, con arreglo a las condiciones del artículo L. 225-197-2 del Código de Comercio, a atribuciones de acciones basadas en resultados existentes o por emitir. Respecto al detalle de los planes atribuidos y de las acciones en circulación, conviene remitirse al cuadro 9 del capítulo 3.2.6.3 del presente Documento de referencia.

5.2.5.3 Recompra de acciones [1]

Operaciones realizadas por Renault sobre sus propias acciones durante el ejercicio 2018 y asignación de las acciones propias

A 31 de diciembre de 2018, Renault poseía 5.058.961 acciones de 3,81 euros de nominal, con un valor neto contable de 394.053.516 euros.

De conformidad con las disposiciones del artículo L. 225-209 del Código de Comercio, la Junta General mixta del 15 de junio de 2017 autorizó a la Sociedad, en su 8ª resolución, a operar en Bolsa sobre sus propias acciones con vistas a permitirle utilizar las posibilidades de intervención sobre acciones propias previstas en la legislación, hasta el 15 de diciembre de 2018. La Junta General del 15 de junio de 2018 autorizó un nuevo programa de recompra de acciones por el que se privaba de efecto a partir de dicha fecha al programa autorizado el 15 de junio de 2017.

En el marco de su programa de recompra de acciones aprobado por la Junta General del 15 de junio de 2017, Renault procedió a la adquisición de 1.362.000 de sus propias acciones en marzo de 2018. A continuación, en el marco de su programa de recompra de acciones aprobado por la Junta General del 15 de junio de 2018, Renault procedió, en noviembre de 2018, a la cesión de 1.400.000 de sus propias acciones en el marco de la aplicación de la oferta de accionariado de empleados *Share the Future* (para obtener más información sobre esta oferta de accionariado, véase a continuación el capítulo 5.2.6.2).

Las acciones poseídas directa o indirectamente por Renault a 31 de diciembre de 2018, es decir, 5.058.961 acciones, están asignadas en su totalidad a la aplicación de planes de atribución gratuita de acciones basadas en resultados, o cualquier otra forma de atribución, asignación o cesión destinadas a los empleados y directivos de la Sociedad. En efecto, las acciones adquiridas por los beneficiarios de remuneración en acciones (*Long-Term Incentives*) no deben tener como efecto modificar el capital social. Así, está previsto que las acciones adquiridas en el marco de una atribución gratuita de acciones basadas en resultados procedan del programa de recompra de acciones. El objetivo es conservar el capital social de la Sociedad sin modificaciones. La cantidad de acciones asignada a este objetivo es de 5.058.961 acciones.

Porcentaje de capital propio de forma directa e indirecta a 31 de diciembre de 2018: 1,71 %.

Cantidad de títulos anulados durante los últimos 24 meses anteriores al 31 de diciembre de 2018: 0.

Cantidad de títulos poseídos en cartera a 31 de diciembre de 2018: 5.058.961.

Valor neto contable de la cartera a 31 de diciembre de 2018: 394.053.516 euros.

Valor de la cartera a 31 de diciembre de 2018[2]: 275.966.323 euros.

OPERACIONES REALIZADAS POR RENAULT SOBRE SUS PROPIAS ACCIONES DURANTE EL EJERCICIO 2018 EN EL MARCO DE LOS PROGRAMAS AUTORIZADOS POR LAS JUNTAS GENERALES MIXTAS DEL 15 DE JUNIO DE 2017 Y EL 15 DE JUNIO DE 2018

	Flujos brutos acumulados a 31 de diciembre de 2018	Posiciones abiertas a 31 de diciembre de 2018

1 *Este apartado incluye la información que debe figurar en la descripción del programa en aplicación del artículo 241-2 del reglamento general de la AMF y la información necesaria en aplicación de las disposiciones del artículo L. 225-211 del Código de Comercio.*

2 *En función de una cotización en Bolsa de 54,55 euros a 31 de diciembre de 2018.*

	Compra	Venta	Posiciones abiertas a la compra	Posiciones abiertas a la venta
Cantidad de títulos	1.362.000	1.400.000	Ninguna	Ninguna
Precio medio de venta, compra o ejercicio	88,86	58,32	Ninguna	Ninguna
IMPORTE	**121.022.483**	**81.648.027**	**NINGUNA**	**NINGUNA**

Descripción del programa de recompra sometido a autorización en la Junta General del 12 de junio de 2019

En aplicación del reglamento general de la Autoridad de los Mercados Financieros (AMF) (art. 241-1 a 241-7) y del artículo L. 451-3 del Código monetario y financiero, la presente descripción del programa tiene por objeto describir los objetivos y modalidades del nuevo programa de recompra por Renault de sus propias acciones que se someterá a autorización en la Junta General mixta de accionistas del 12 de junio de 2019.

Los objetivos de este programa son los siguientes:

i. anular todas o parte de las acciones adquiridas, especialmente para compensar la dilución relativa al ejercicio de las opciones de suscripción de acciones o la adquisición de acciones atribuidas gratuitamente, con la reserva de la adopción de la 18ª resolución sometida a la presente Junta General;

ii. utilizar todas o parte de las acciones adquiridas para aplicar cualquier plan de opciones de compra de acciones o de atribución gratuita de acciones, o cualquier otra forma de atribución, asignación, cesión o transferencia destinadas a los antiguos y actuales empleados y directivos de la Sociedad y su Grupo, y realizar cualquier operación de cobertura relativa a dichas operaciones, con arreglo a las condiciones establecidas por la legislación;

iii. destinar todas o parte de las acciones adquiridas durante el ejercicio de derechos inherentes a valores mobiliarios que dan derecho por conversión, ejercicio, reembolso o canje o de cualquier otra forma a la atribución de acciones de la Sociedad, en el marco de la reglamentación aplicable;

iv. fomentar el mercado secundario o la liquidez de la acción de Renault por un proveedor de servicios de inversión independiente a través de un contrato de liquidez de conformidad con la Carta deontológica reconocida por la AMF;

v. utilizar todas o parte de las acciones adquiridas para conservación y posterior entrega en el intercambio o en pago en el marco de operaciones eventuales de crecimiento externo, aportación, fusión o escisión, de conformidad con las prácticas de mercado reconocidas y la normativa vigente; y

vi. de forma más general, realizar cualquier otra operación admitida o que autorice o admita la legislación o normativa vigente o la AMF.

La adquisición, cesión, transferencia o intercambio de estas acciones podrán realizarse por cualquier medio, especialmente en el mercado o de forma extrabursátil (incluido por adquisición o cesión de bloques de acciones), recurriendo a instrumentos financieros derivados o a valores mobiliarios que dan acceso a acciones de la Sociedad, o por el establecimiento de estrategias opcionales, de conformidad con la normativa aplicable.

La Junta General establece:

- en 120 euros por acción, excepto gastos de adquisición, el precio máximo de compra (o el contravalor de dicho importe en la misma fecha en cualquier otra divisa) y en 3.548,7 millones de euros el importe máximo de los fondos destinados a la realización del programa de compra de acciones; en caso de operación sobre el capital, concretamente de división o agrupación de las acciones o de atribución gratuita de acciones a los accionistas, el precio y el importe máximo de los fondos destinados a la realización del programa de compra de acciones se ajustarán con un coeficiente multiplicador igual a la relación entre el número de títulos que componen el capital antes de la operación y dicho número tras la operación;
- la cantidad de acciones que se pueden adquirir al 10 % de las acciones que componen el capital social, recordándose que: a) este límite se aplica a un importe del capital de la Sociedad que, en su caso, se ajustará para tener en cuenta operaciones que afecten al capital social posteriormente a la presente Junta General; b) cuando las acciones se recompren para favorecer la liquidez de la acción con arreglo a las condiciones definidas por el reglamento general de la AMF, el número de acciones que se tiene en cuenta para calcular el límite del 10 % corresponde al número de acciones compradas, menos el número de acciones revendidas en la duración de la autorización; y c) dicho número no podrá superar el 5 % si se trata de acciones adquiridas por la Sociedad con vistas a su conservación y se su posterior entrega en pago o a cambio en el marco de una operación de fusión, escisión o aportación.

Dicho límite del 10 % del capital social correspondía a 31 de diciembre de 2018 a 29.572.228 acciones de la Sociedad.

Dentro de los límites permitidos por la normativa aplicable, las operaciones efectuadas por el Consejo de Administración en virtud de la presente autorización podrán producirse en cualquier momento durante la validez del programa de recompra de acciones; a partir del depósito por un tercero de un proyecto de oferta pública con los títulos de la Sociedad y hasta el final del periodo de oferta, el Consejo de Administración no podrá aplicar la presente autorización, ni la Sociedad continuar con la ejecución de un programa de compra de acciones excepto autorización previa por la Junta General.

De conformidad con las disposiciones del artículo L. 225-210 del Código de Comercio, la Sociedad no podrá poseer, ni directamente ni a través de una persona que actúe en su propio nombre pero por cuenta de la Sociedad, más del 10 % del total de sus propias acciones, ni más del 10 % de una categoría determinada.

Todos los poderes se otorgan al Consejo de Administración, con la facultad de subdelegar, con vistas a aplicar la presente autorización, para precisar, si fuera necesario, los términos y aprobar las modalidades, y especialmente para cursar cualquier orden de Bolsa o fuera de mercado, asignar o reasignar las acciones adquiridas con las diferentes finalidades perseguidas con arreglo a las condiciones legales y reglamentarias aplicables, cumplir cualquier formalidad y, de forma general, hacer todo lo que resulte necesario.

El Consejo de Administración informará cada año a la Junta General de las operaciones realizadas en aplicación de la presente resolución.

La cantidad de acciones adquiridas por la Sociedad con vistas a su conservación o intercambio en el marco de una operación de fusión, escisión o aportación no podrá superar el 5 % del capital.

En caso de ampliación de capital por incorporación de reservas, atribución de títulos gratuitos, ampliación del nominal de la acción así como en caso, bien de división, bien de agrupación de los títulos o de cualquier otra operación relativa a los fondos propios, los precios arriba indicados se ajustarán con un coeficiente multiplicador igual a la relación entre el número de títulos que compongan el capital antes de la operación y dicho número tras la operación.

A partir de su autorización por la Junta General del 12 de junio de 2019, el presente programa será válido por una duración que finalizará en la próxima Junta General anual de aprobación de las cuentas de 2019 sin superar una duración máxima de 18 meses, es decir, hasta el 12 de diciembre de 2020. La presente autorización priva de efecto, hasta los importes no utilizados, a cualquier autorización anterior que tenga el mismo objeto.

5.2.6 Accionariado de Renault

5.2.6.1 Accionistas de Renault a 31 de diciembre de 2018

DISTRIBUCIÓN DEL CAPITAL Y DE LOS DERECHOS DE VOTO EJERCITABLES EN LOS TRES ÚLTIMOS EJERCICIOS

	31/12/2018			31/12/2017			31/12/2016		
	Cantidad de títulos poseídos	% del capital	% de los derechos de voto	Cantidad de títulos poseídos	% del capital	% de los derechos de voto	Cantidad de títulos poseídos	% del capital	% de los derechos de voto
Estado francés [1]	44.387.915	15,01 %	28,60 %	44.387.915	15,01 %	28,67 %	58.387.915	19,74 %	33,95 %
Nissan Finance. Co., Ltd.	44.358.343	15,00 %	-	44.358.343	15,00 %	-	44.358.343	15,00 %	-
Daimler Pension Trust e.V.	9.167.391	3,10 %	5,91 %	9.167.391	3,10 %	5,92 % [2]	9.167.391	3,10 %	3,03 %
Empleados [3]	7.210.603	2,44 %	4,14 %	5.994.937	2,03 %	3,87 %	6.168.600	2,09 %	4,07 %
Propias	5.058.961	1,71 %	-	6.414.355	2,17 %	-	4.649.545	1,57 %	-
Público	185.539.071	62,74 %	61,35 %	185.399.343	62,69 %	61,54 %	172.990.490	58,50 %	58,95 %
TOTAL	**295.722.284**	**100,00 %**	**100,00 %**	**295.722.284**	**100,00 %**	**100,00 %**	**295.722.284**	**100,00 %**	**100,00 %**

(1) Sobre la evolución de los derechos de voto del Estado francés, véanse las explicaciones en los apartados siguientes.

(2) La cantidad de títulos poseídos por Daimler Pension Trust e.V. permanece sin cambios con respecto al Documento de referencia de 2015. La variación del porcentaje de los derechos de voto se deriva de la adquisición de derechos de voto dobles el 27 de abril de 2017 y de la variación de la cantidad total de derechos de voto ejercitables (véase el capítulo 5.1.2.3 del presente Documento de referencia).

(3) La parte de los títulos pertenecientes a los empleados y antiguos empleados que se ha tenido en cuenta en esta categoría corresponde a las acciones ostentadas en Fondos Comunes de Inversión Empresarial (FCPE) en el sentido del artículo L. 225-102 del Código de Comercio.

El capital social ascendía a 1.126.701.902,04 euros, dividido en 295.722.284 acciones. A 31 de diciembre de 2018, se distribuye de la siguiente forma:

- el Estado francés posee el 15,01 % del capital correspondiente al 21,96 % de los derechos de voto teóricos y al 28,60 % de los derechos de voto ejercitables de Renault (salvo la aplicación de las restricciones descritas en la sección 5.2.6.2);
- el grupo Nissan, a través de su filial propiedad al 100 % Nissan Finance Co. Ltd., posee el 15 % del capital (sin cambios con respecto al 31 de diciembre de 2017). Nissan Finance Co., Ltd. no puede, sin embargo, ejercer los derechos de voto inherentes a estas acciones en aplicación de las disposiciones del artículo L. 233-31 del Código de Comercio, con motivo de la participación que Renault posee en Nissan Motor Co., Ltd., sociedad matriz de Nissan Finance Co., Ltd.;
- Daimler Pension Trust e.V. posee a su vez el 3,10 % del capital (esto es, 9.167.391 acciones);
- los empleados y antiguos empleados de Renault poseen el 2,44 % del capital. Estas acciones son objeto de una gestión colectiva;
- las acciones propias representan el 1,71 % del capital. De conformidad con la legislación, estas acciones están privadas del derecho de voto;
- por último, la parte en posesión del público representa el 62,74 % del capital (frente al 62,69 % a 31 de diciembre de 2017).

Según el conocimiento de la Sociedad, no existe ningún accionista que posea directa o indirectamente, solo o conjuntamente, más del 5 % del capital o de los derechos de voto, que no sea el Estado francés o Nissan Finance Co, Ltd.

El 30 de noviembre de 2018 se realizó una encuesta sobre la composición del accionariado al portador de Renault.

Permitió estimar, de forma aproximada, por grandes categorías de accionistas, el desglose de las acciones poseídas por el público. En dicha fecha:

- los accionistas institucionales poseían el 46,24 % del capital de Renault, precisándose que:
- los accionistas institucionales franceses poseían el 11,64 % del capital,
- los accionistas institucionales extranjeros poseían el 34,60 % del capital, y
- los 10 primeros accionistas institucionales franceses y extranjeros poseían cerca del 13,55 % del capital;
- el saldo de la participación del público, esto es, el 16,50 % del capital, estaba en posesión principalmente de accionistas individuales.

5.2.6.2 Oferta de accionariado de los trabajadores *Share the Future*

En noviembre de 2017 Renault adquirió, en el marco de su programa de recompra de acciones, 1.400.000 acciones de Renault cedidas por el Estado francés. Dichas acciones se adquirieron con vistas a realización de *Share the Future,* una oferta reservada a los empleados y antiguos empleados del Grupo Renault con el fin de permitirles participar en los resultados de la empresa.

EL Consejo de Administración de Renault aprobó las modalidades de esta operación en su reunión del 15 de junio de 2018.

Esta operación se reservó:

- a los empleados que justificaran una antigüedad de al menos 3 meses el último día del periodo de suscripción en la plantilla de la empresa, de una de sus filiales francesas o de algunas de sus filiales extranjeras participadas mayoritariamente directa o indirectamente; y
- a los jubilados y antiguos empleados que justificaran un contrato o actividad remunerada de una duración cumplida de al menos cinco años en la empresa o sus filiales francesas participantes en un plan de ahorro empresarial.

Share the Future se desarrolló en 10 países[1] y propuso dos fórmulas:

- una fórmula denominada «clásica» que permitía disfrutar de un descuento del 20 % y de dividendos eventuales. La inversión de inicio sigue la evolución de la cotización de la acción de Renault, tanto al alza como a la baja, y está por tanto expuesta a un riesgo de pérdida de capital; y
- una fórmula denominada «de efecto palanca» [2] que permitía invertir en acciones de Renault a través de un FCPE, garantizando al mismo tiempo al suscriptor su aportación personal. Como contraprestación de esta garantía, no disfruta ni del descuento ni de los dividendos eventuales, ni de la totalidad de la eventual subida de la cotización de la acción de Renault.

Con independencia de la fórmula elegida, el Grupo Renault completó la aportación de los suscriptores con un 100 % con el límite de 4 acciones.

El precio de cesión de las acciones de 58,32 euros se fijó el 7 de septiembre de 2018 por el Presidente-Director General de Renault por delegación del Consejo de Administración. Incluía un descuento del 20 % con respecto al precio de referencia determinado en función de la media de las últimas veinte cotizaciones de apertura en el mercado de Euronext París anteriores a la fecha de esa decisión.

Al adquirirse en el marco de un plan de ahorro de grupo, las acciones ofrecidas están sujetas a un periodo de posesión obligatorio de 5 años, con la reserva de los casos de desbloqueo anticipados previstos por la normativa.

Se realizó una solicitud de suscripción de cerca de 2,6 millones de acciones en la dotación de 1,4 millones de acciones. Esta suscripción excesiva llevó a establecer un dispositivo de reducción de las inversiones para los suscriptores. Teniendo en cuenta esta operación, los colaboradores de Renault poseen, a 31 de diciembre de 2018, el 2,44 % de su capital y el 4,14 % de sus derechos de voto ejercitables a 31 de diciembre de 2018.

5.2.6.3 Acuerdos de accionistas relativos a los títulos y derechos de voto de la Sociedad

Falta de acción de colaboración entre Renault y Daimler

Renault y Daimler declararon no actuar conjuntamente, ni directa ni indirectamente, en el sentido del artículo L. 233-10 del Código de Comercio. Según el conocimiento de la Sociedad y en la fecha del presente Documento de referencia, no existe ningún pacto de accionistas vigente que rija las relaciones de los accionistas de la Sociedad ni ninguna acción concertada.

Restricciones a la transferencia de acciones

En el marco del acuerdo de cooperación estratégica a largo plazo (*Master Cooperation Agreement*) firmado el 7 de abril de 2010 entre Renault SA, Nissan Motor Co., Ltd., Renault-Nissan b.v. y Daimler AG, las partes suscribieron compromisos pertenecientes al ámbito de aplicación del artículo L. 225-37-5 del Código de Comercio:

- derecho de oferta preferente: en caso de que Daimler deseara transferir sus acciones de Renault (bien en la extinción del compromiso de conservación, bien durante la vigencia del compromiso de conservación en caso de transferencia autorizada), Renault disfrutará de un derecho de oferta preferente que le permite adquirir dichas acciones. A falta de ejercicio por Renault de su derecho de oferta preferente, Daimler podrá ceder sus acciones bien a terceros que no sean competencia de Renault, bien en el marco de una inversión en el mercado;
- compromiso en caso de oferta pública hostil: una vez extinguido el compromiso de conservación, Daimler no podrá aportar sus acciones a una oferta pública sobre Renault que no sea objeto de una recomendación favorable del Consejo de Administración de Renault. Dicho compromiso terminará en caso de rescisión del *Master Cooperation Agreement*.

Restricciones al libre ejercicio de los derechos de voto inherentes a las acciones poseídas por el Estado francés

En el marco de las conversaciones entre, de una parte, Renault y Nissan y, de otra, Renault y el Estado francés, con el fin de restablecer el equilibrio entre las participaciones de estos dos accionistas en Renault y, al mismo tiempo, garantizar la continuidad y el desarrollo de la Alianza, Renault y el Estado francés celebraron el 4 de febrero de 2016 un acuerdo de gobernanza, que tenía por objeto limitar el libre ejercicio de los derechos de voto del Estado francés en relación con distintas decisiones sometidas a la aprobación de la Junta General de accionistas de Renault.

Dicha limitación caría según el quórum constatado en la Junta General de accionistas:

- si los accionistas presentes o representados en la Junta General en cuestión poseen como máximo el 70 % de las acciones con derecho a voto (ya se trate de derechos de voto simple, ya de derechos de voto doble), los derechos de voto libremente ejercitables por el Estado francés tienen un límite del 17,9 % de los derechos de voto ejercitables; y
- si los accionistas presentes o representados en la Junta General en cuestión poseen más del 70 % de las acciones con derecho a voto (ya se trate de derechos de voto simple, ya de derechos de voto doble), los derechos de voto libremente ejercitables por el Estado francés tienen un límite del 20 % de los derechos de voto ejercitables.

Superado el umbral aplicable, los derechos de voto del Estado francés se ejercerán de forma neutra, es decir:

- al 50 % a favor y al 50 % en contra de la adopción de las resoluciones ordinarias;
- al 66⅔ % a favor y al 33⅓ % en contra de la adopción de las resoluciones extraordinarias; y
- en la totalidad para la adopción de las resoluciones que requieran la unanimidad de los accionistas.

Los derechos de voto del Estado francés que se neutralicen no afectan al sentido de votación de las resoluciones sometidas al límite, a diferencia de los derechos de voto libremente ejercitables por el Estado francés y los demás accionistas.

---

1 Francia, Rumanía, España, Marruecos, Brasil, Turquía, India, Corea del Sur, Argentina y Eslovenia.

2 Por motivos reglamentarios, esta fórmula no se ofreció a los empleados coreanos.

La restricción al libre ejercicio de los derechos de voto del Estado francés es relativa al conjunto de las decisiones de la competencia de la Junta General ordinaria, a excepción de las decisiones siguientes para las que el Estado francés puede ejercer libremente la totalidad de sus derechos de voto doble:

- asignación del resultado y fijación del dividendo y de su fecha de pago;
- concesión de una opción entre el pago en efectivo o en acciones para todo o parte del dividendo que se distribuye;
- nombramiento de los administradores que representan al Estado francés, renovación de sus cargos o ratificación de sus nombramientos realizados por el Consejo de Administración;
- revocación de los administradores que representan al Estado francés;
- votación sobre la cesión de activos significativos;
- convenios regulados contra cuya celebración los representantes del Estado francés han votado en el Consejo de Administración; y
- autorización para otorgar al Consejo de Administración a efectos de operar sobre las acciones de Renault, en caso de programa asignado a la recompra de bloques ante uno o varios accionistas identificados.

Para las Juntas Generales extraordinarias, el Estado francés puede ejercer libremente la totalidad de sus derechos de voto, a excepción de las decisiones siguientes para las que los derechos de voto ejercidos libremente por el Estado francés tienen un límite, a saber:

- concesión o renovación de delegaciones de competencia o de poderes a los órganos de dirección de Renault cuyas modalidades sean conformes con la práctica existente de Renault considerada en los cinco ejercicios anteriores a la decisión;
- decisión o delegación para otorgar al Consejo de Administración a efectos de consentir opciones de suscripción o de compra de acciones, de proceder a atribuciones de acciones gratuitas o de emitir acciones o títulos que den acceso al capital a favor de miembros del personal asalariado y mandos sociales del Grupo;
- modificación del límite de edad para el ejercicio de las funciones o de la duración del cargo de los administradores y directivos mandos sociales; y
- traslado del domicilio social (excepto al extranjero).

APLICACIONES DE LAS RESTRICCIONES AL LIBRE EJERCICIO DE LOS DERECHOS DE VOTO DEL ESTADO FRANCÉS EN LA JUNTA GENERAL

		Porcentaje de los derechos de voto ejercitables		Quórum inferior o igual al 70 %		Quórum superior al 70 %	
Cuentas	**Modalidades de voto**			**Mayoría simple**	**Mayoría cualificada**	**Mayoría simple**	**Mayoría cualificada**
Cuenta 7			1/3 (2,87 %)	No	No	No	No
Cuenta 6	Voto por correspondencia	8,6 %	1/6 (1,43 %)	No	Sí	No	Sí
Cuenta 5			1/2 (4,3 %)	Sí	Sí	Sí	Sí
Cuenta 4			1/3 (0,7 %)	No	No	Libre	Libre
Cuenta 3	Voto por representante	2,1 %	1/6 (0,35 %)	No	Sí	Libre	Libre
Cuenta 2			1/2 (1,05 %)	Sí	Sí	Libre	Libre
Cuenta 1	Voto por correspondencia	17,9 %	1 (17,9 %)	Libre	Libre	Libre	Libre

Las resoluciones sometidas por un accionista que no sea el Estado francés no se someten al mecanismo de restricción si el Estado francés vota según las recomendaciones del Consejo de Administración de Renault.

La restricción al libre ejercicio de los derechos de voto deja de aplicarse:

- si Nissan ejerce derechos de voto inherentes a sus acciones en cualquier Junta General de Renault; y
- en caso de modificación del *Restated Alliance Master Agreement* celebrado entre Renault y Nissan el 28 de marzo de 2002 (en su versión modificada el 29 de abril de 2005, el 7 de noviembre de 2012 y el 11 de diciembre de 2015) en caso de que los representantes del Estado francés hayan votado en contra en el Consejo de Administración, o en caso de rescisión del *Restated Alliance Master Agreement*.

Además, la restricción se suspende:

- en caso de oferta pública relativa a los títulos financieros de Renault iniciada por cualquier persona, a partir de su anuncio y hasta la extinción del periodo de oferta; y
- mientras que una persona (a excepción del Estado francés, pero incluida Nissan), actuando sola o de forma concertada, posea, directa o indirectamente, inmediatamente o a plazo, una participación o una exposición económica que represente más del 15 % del capital o de los derechos de voto de la Sociedad.

En caso de incumplimiento por el Estado francés de sus compromisos en virtud del acuerdo de gobernanza, Renault podría solicitar la conversión al portador de todas las acciones de Renault poseídas por el Estado francés, haciéndoles perder durante dos años los derechos de voto doble inherentes.

El encargado del registro de Renault, BNP Paribas Securities Services, está asociado a la aplicación de este mecanismo a través de la gestión de siete cuentas nominativas puras en las que se inscriben las acciones de Renault poseídas por el Estado francés. Las modalidades de su intervención se establecen en un contrato de aplicación del acuerdo de gobernanza, celebrado el 4 de febrero de 2016 entre Renault, el Estado francés y BNP Paribas Securities Services.

5.3 MERCADO DE LOS TÍTULOS DE RENAULT

5.3.1 Acción de Renault

5.3.1.1 Mercado de cotizaciones e índices bursátiles

La acción de Renault cotiza en la Bolsa de París (Euronext) desde el 17 de noviembre de 1994, fecha de la apertura del capital de la Sociedad. El precio de la acción, en la oferta pública de venta relativa a dicha operación, era de 165 francos, esto es, 25,15 euros. Renault forma parte de los valores que componen el índice CAC 40 desde el 9 de febrero de 1995.

Cotiza en Euronext – compartimento A, código ISIN FR0000131906, Mnemo.: RNO, la acción de Renault puede optar al Servicio de pago diferido (SRD, por sus siglas en francés) así como al PEA.

La acción de Renault forma parte también de los índices SBF, Euronext y Euro Stoxx Auto.

Además, Renault es calificada cada año por sociedades especializadas sobre su rendimiento extrafinanciero en materia de gestión de riesgos, rendimiento social, medioambiental, societario, etc., y pertenece a diversos índices (véase el capítulo 2.5.5).

5.3.1.2 Evolución de la cotización en bolsa de Renault desde hace cinco años

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN DE LA ACCIÓN DE RENAULT Y LOS MERCADOS

	2018	2017	2016	2015	2014
Más alto del año *(en euros)*	98,75	90,18	90,00	98,81	75,43
Más bajo del año *(en euros)*	53,68	74,27	65,36	57,38	51,95
Última cotización del año *(en euros)*	54,55	83,91	84,51	92,63	60,53
Evolución del título a lo largo del año *(en %)*	-34,99	-0,71	-8,77	+54,64	+4,04
Evolución del CAC a lo largo del año *(en %)*	-10,95	+9,26	+4,86	+9,05	+1,08
Evolución del DJ Auto Stoxx (Europa) a lo largo del año *(en %)*	-28,10	+13,9	-3,94	+13,8	+5,70
Número de acciones intercambiadas en el año:	301.791.893	240.164.421	257.321.509	332.181.829	325.351.180
Capitalización bursátil *(en millones de euros)*	16.132	24.814	24.991	27.393	17.900

Fuente: Reuters

La media de las cotizaciones de los últimos 30 días hábiles de Bolsa de 2018 es de 57,47 euros *(fuente: Reuters)*.

5.3.2 Títulos participativos de Renault y Diac

5.3.2.1 Títulos participativos de Renault

Características de los títulos participativos de Renault

Renault hizo una cotización oficial a través de emisiones de títulos participativos por valor de dos millones de títulos de 1.000 francos (es decir, 152,45 euros de nominal), en dos emisiones asimilables de un millón de títulos cada una, en octubre de 1983 y octubre de 1984.

Los títulos participativos de Renault cotizan en la Bolsa de París, código ISIN FR0000140014.

El aviso de emisión de estos títulos está disponible en el sitio web de Renault, bajo el epígrafe Finanzas o en la Dirección de relaciones financieras previa solicitud.

Entre marzo y abril de 2004, Renault procedió a realizar una operación de oferta pública de compra de sus títulos participativos a un precio unitario de 450 euros. Con ocasión de dicha operación, se recompraron 1.202.341 títulos, esto es, el 60,12 % de los títulos que se anularon en su totalidad. La cantidad de títulos en circulación al término de la operación era por tanto de 797.659, cifra que no ha cambiado a 31 de diciembre de 2018.

Remuneración

La remuneración bruta de los títulos participativos pagada el 24 de octubre de 2018 en virtud del ejercicio 2017 ascendió a 25,52 euros, de los cuales 10,29 euros de parte fija y 15,23 euros de parte variable.

La remuneración, en virtud del ejercicio 2018, que se pagará el 24 de octubre de 2019 es de 25,17 euros, de los cuales 10,29 euros de parte fija y 14,88 euros de parte variable (basándose en un volumen de negocio consolidado de 57.419 millones de euros para el año 2018 y de un volumen de negocio ajustado de estructura y métodos idénticos de 58.770 millones de euros para el año 2017).

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN DE LOS TP DE RENAULT Y CANTIDAD DE TÍTULOS CAMBIADOS EN LOS ÚLTIMOS TRES EJERCICIOS

	2018	2017	2016
Más alto del año *(en euros)*	768,99	695,00	554,45
Más bajo del año *(en euros)*	600,01	528,54	465,00
Última cotización del año *(en euros)*	601,02	695,00	543,90
Cantidad de títulos cambiados en el ejercicio	59.586	63.239	69.284

5.3.2.2 Títulos participativos de Diac

Diac (filial de crédito de RCI Banque) emitió, en 1985, 500.000 títulos participativos por un importe nominal de 1.000 francos (esto es, 152,45 euros).

Los títulos participativos de Diac cotizan en la Bolsa de París, código ISIN FR0000047821.

A 31 de diciembre de 2018, la cantidad de títulos participativos emitidos que quedaban en circulación ascendía a 60.269. A una cotización de cierre de 218 euros, el TP de Diac representaba un importe total de 13.138.642 euros (y al precio nominal unitario de emisión de 152,45 euros, un importe de 9.188.009 euros).

Durante el ejercicio 2018, la cotización del título fluctuó entre 205,90 euros la más baja y 222,87 euros la más alta.

5.3.3 Dividendos

En la presentación del Plan *Drive the Future* en octubre de 2017, Renault comunicó una política de dividendos que tenía por objeto multiplicar por dos de forma progresiva, de aquí a finales del Plan, la tasa de distribución del resultado neto del Grupo sin el resultado de las sociedades puestas en equivalencia, a la que se añadirá el dividendo percibido de las sociedades puestas en equivalencia Nissan y Daimler.

El Consejo de Administración del 13 de febrero de 2019 propuso pagar 3,55 euros por acción en virtud del ejercicio 2018, propuesta que se someterá a la votación de la Junta General del 12 de junio de 2019. La fecha de pago será el 20 de junio de 2019.

5.3.3.1 Política de distribución aplicada durante los últimos cinco ejercicios

El pago de los dividendos se realiza en el lugar y fecha fijados por la Junta General de accionistas y, en su defecto, por el Consejo de Administración.

Ejercicio	Cant. de títulos que componen el capital social a 31 de diciembre	Dividendo por acción *(en euros)*	Fecha de pago será de los dividendos
2013	295.722.284	1,72	15 de mayo de 2014
2014	295.722.284	1,90	15 de mayo de 2015
2015	295.722.284	2,40	17 de mayo de 2016
2016	295.722.284	3,15	23 de junio de 2017
2017	295.722.284	3,55	25 de junio de 2018

5.3.3.2 Plazos de prescripción de los dividendos

Todos los dividendos que no se hayan reclamado transcurridos cinco años de su vencimiento prescribirán con arreglo a las condiciones establecidas en la legislación. Los dividendos cuyo pago no se haya solicitado se pagarán a Hacienda.

5.4 POLÍTICA DE INFORMACIÓN

5.4.1 Accionistas individuales

(Ver capítulo 2.1.5)

5.4.2 Inversores institucionales / inversores socialmente responsables

El Grupo Renault define su comunicación con la comunidad financiera con el estricto cumplimiento de la Directiva 2014/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a los mercados de instrumentos financieros (MiFID2), el Reglamento n.° 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el abuso de mercado (MAR), el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (RGPD) y, de manera más general, la normativa aplicable, dictada concretamente por la AMF.

Desde su presentación en la Bolsa en noviembre de 1994, el Grupo Renault se dedica a proporcionar a sus accionistas e inversores una información precisa, transparente y periódica para ayudarles a conocer mejor las actividades y la estrategia para conseguir de esta forma una evaluación justa del valor de la empresa por el mercado. El Grupo Renault mantiene un diálogo abierto con los analistas financieros y extrafinancieros, los gestores de carteras, las agencias de calificación financiera y extrafinanciera y los accionistas individuales con el fin de establecer relaciones duraderas basadas en la credibilidad y la confianza.

A lo largo del año, el Director Financiero y el equipo de Relaciones con los Inversores se reúnen con la comunidad financiera durante las campañas de compromiso del accionariado, con encuentros individuales, conferencias, *Capital Market Day* y *field trips*. En 2018 se organizaron dos visitas a la planta: una a Togliatti para presentar la estrategia del Grupo en Rusia con AVTOVAZ, y la otra para mostrar las actividades del Grupo en Brasil y la fábrica de Curitiba.

Antes de la Junta General se organizan actos informativos de Gobernanza para presentar los proyectos de resoluciones a los accionistas. Por otro lado, se organizan encuentros dedicados específicamente a los retos ESG del Grupo.

5.4.3 Agenda de anuncios financieros para 2019

14 de febrero (antebolsa)

26 de abril (antebolsa)

12 de junio (por la tarde)

26 de julio (antebolsa)

25 de octubre (antebolsa)

Resultados anuales de 2018

Volumen de negocio del primer trimestre de 2019

Junta General de accionistas de 2019

Resultados del primer semestre de 2019

Volumen de negocio del tercer trimestre de 2019

5.4.4 Contactos

Servicios de relaciones con los accionistas

Correo electrónico: communication.actionnaires@renault.com

Línea telefónica de accionistas desde Francia (llamada y servicio gratuitos): 0 800 650 650

Línea telefónica de accionistas desde el extranjero: + 33 (0) 1 76 84 59 99

Línea telefónica de accionistas empleados del Grupo Renault: + 33 (0) 1 76 84 33 38

Sitio web: www.groupe.renault.com/rubrique Finance

Responsable de la información:

Thierry Huon, Director de relaciones financieras de Renault. Teléfono: + 33 (0) 1 76 84 53 09

Los títulos de Renault pueden ser objeto de una inscripción nominativa en BNP Paribas Securities Services:
Relaciones con los Accionistas de Renault 9, rue du Débarcadère 93761 Pantin Cedex – Francia

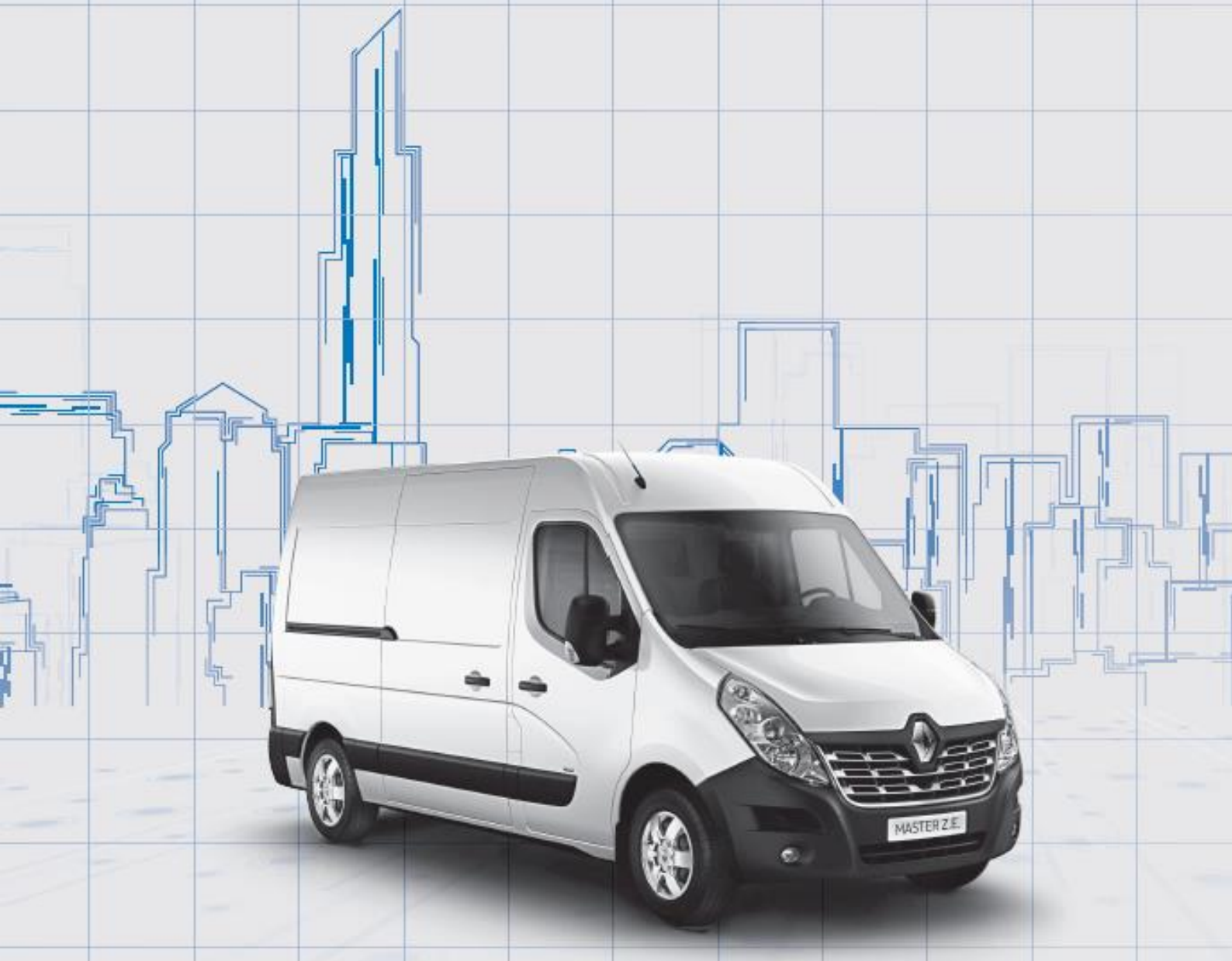
Desde Francia: 0 800 10 91 19
Desde el extranjero: + 33 (0) 1 40 14 89 25

5.4.5 Documentos disponibles para el público

Están concretamente disponibles en el sitio web www.groupe. renault.com, bajo el epígrafe Finanzas, los siguientes documentos:

- los estatutos de la Sociedad;
- los comunicados financieros;
- la información regulada cuya difusión efectiva e íntegra se realiza electrónicamente (incluido el sitio de la AMF), de conformidad con la Directiva sobre Transparencia, a través de un proveedor profesional de servicios que figura en la lista publicada por la AMF. Esta información incluye los Documentos de referencia de 2017, 2016, 2015, 2014, 2013, 2012 y 2011 depositados en la AMF;
- la información adicional sobre la composición del Grupo elaborada en aplicación del Reglamento n.º 2016-09 de 2 de diciembre de 2016 de la Autoridad de Normas Contables francesa.

LE LANGAGE RENAULT EXPLIQUÉ !



06 INFORMACIÓN ADICIONAL

6.1 CERTIFICADO DEL RESPONSABLE DEL DOCUMENTO

Responsable de la información:

Sr. Thierry Bolloré, Director General.

Certifico, tras haber adoptado todas las medidas razonables al efecto, que la información contenida en el presente Documento de referencia es, según mi conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido.

Certifico que, según mi conocimiento, las cuentas se han elaborado de conformidad con las normas contables aplicables y dan una imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y del resultado de la Sociedad y del conjunto de las empresas comprendidas en la consolidación, y que el Informe de gestión que figura en el Documento de referencia presenta un cuadro fiel de la evolución de los negocios, los resultados y la situación financiera de la Sociedad y del conjunto de las empresas comprendidas en la consolidación, así como una descripción de los principales riesgos e incertidumbres a los que se enfrentan.

He obtenido de los auditores legales una carta de finalización de los trabajos, en la que indican que han procedido a comprobar la información relativa a la situación financiera y las cuentas que figuran en el presente documento así como a la lectura del conjunto del documento.

Celebrado en París, el 15 de abril de 2019

El Director General

Thierry Bolloré

6.2 INFORMACIÓN HISTÓRICA SOBRE LOS EJERCICIOS 2016 Y 2017

En aplicación del artículo 28 del Reglamento (CE) n.º 809/2004 de la Comisión, la siguiente información se ha incluido por referencia en el presente Documento de referencia de 2018:

6.2.1 Para el ejercicio 2016

El Documento de referencia del ejercicio 2016 se presentó ante la Autoridad de los Mercados Financieros el 5 de abril de 2017.

Las cuentas consolidadas figuran en el capítulo 4, páginas 304 a 389, y el Informe de los auditores sobre las cuentas consolidadas figura en el capítulo 4, páginas 302-303, del mismo documento.

La información financiera figura en el capítulo 1.3.2, páginas 73 a 78, del mismo documento.

Las partes no incluidas de este documento o bien no tienen objeto para el inversor, o bien están tratadas en otro lugar del Documento de referencia.

6.2.2 Para el ejercicio 2017

El Documento de referencia del ejercicio 2017 se presentó ante la Autoridad de los Mercados Financieros el 5 de abril de 2018.

Las cuentas consolidadas figuran en el capítulo 4, páginas 318 a 396, y el Informe de los auditores sobre las cuentas consolidadas figura en el capítulo 4, páginas 314-317, del mismo documento.

La información financiera figura en el capítulo 1.3.2, páginas 84 a 90, del mismo documento.

Las partes no incluidas de este documento o bien no tienen objeto para el inversor, o bien están tratadas en otro lugar del Documento de referencia.

6.3 AUDITORES LEGALES

6.3.1 Auditores titulares

KPMG S.A.

representada por los Sres. Jean-Paul Vellutini y Laurent des Places Tour Eqho 2, avenue Gambetta 92066 Paris-La Défense

EY Audit

representada por los Sres. Aymeric de La Morandière et Philippe Berteaux Tour First 1-2, place des Saisons 92400 Courbevoie – Paris-La Défense 1

El despacho KPMG fue nombrado por la Junta General mixta del 30 de abril de 2014 por una duración de seis años. Su cargo expirará al término de la Junta General que resolverá sobre las cuentas del ejercicio 2019.

El despacho Ernst & Young Audit fue nombrado por primera vez por orden del Ministerio de Economía y Finanzas el 27 de marzo de 1979. A continuación se renovó por la Junta General mixta del 7 de junio de 1996, del 26 de abril de 2002, del 29 de abril de 2008 y del 30 de abril de 2014 por una duración de seis años. Su cargo expirará al término de la Junta General que resolverá sobre las cuentas del ejercicio 2019.

6.3.2 Auditores suplentes

KPMG Audit ID S.A.S.

Suplente de KPMG S.A. Tour Eqho 2, avenue Gambetta 92066 Paris-La Défense

Auditex

Suplente de EY Audit Tour First 1-2, place des Saisons 92400 Courbevoie – Paris-La Défense 1

El despacho KPMG Audit ID S.A.S. fue nombrado por la Junta General mixta del 30 de abril de 2014 por una duración de seis años. Su cargo expirará al término de la Junta General que resolverá sobre las cuentas del ejercicio 2019.

El despacho Auditex fue nombrado por primera vez por la Junta General mixta del 7 de junio de 1996 por una duración de seis años. Su cargo se renovó por la Junta General mixta del 26 de abril de 2002, del 29 de abril de 2008 y del 30 de abril de 2014 por una duración de seis años. Su cargo expirará al término de la Junta General que resolverá sobre las cuentas del ejercicio 2019.

6.3.3 Honorarios de los auditores

CUADRO DE LOS HONORARIOS DE AUDITORES Y DE SU RED

	EY Audit		EY Red		
En millones de euros	**Importe**	**%**	**Importe**	**%**	**Total 2018**
Certificación de las cuentas individuales y consolidadas y examen limitado semestral					
• Renault SA y Renault s.a.s.	2,16		0,00		2,16
• Filiales integradas globalmente	0,75		3,17		3,92
SUBTOTAL A	**2,91**	**93 %**	**3,17**	**83 %**	**6,08**
Servicios distintos de la certificación de las cuentas exigidos por los textos legales y complementarios					
• Renault SA y Renault s.a.s.	0,04		0,00		0,04
• Filiales integradas globalmente	0,05		0,04		0,08
SUBTOTAL B	**0,09**	**3 %**	**0,04**	**1 %**	**0,13**
Servicios distintos de la certificación de las cuentas facilitadas a petición de la entidad					
• Renault SA y Renault s.a.s.	0,12		0,03		0,15
• Filiales integradas globalmente	0,00		0,56		0,56
SUBTOTAL C	**0,12**	**4 %**	**0,59**	**16 %**	**0,71**
Servicios distintos de la certificación de las cuentas					
SUBTOTAL D = B + C	**0,21**		**0,63**		**0,84**
TOTAL E = A + D	**3,12**	**100 %**	**3,80**	**100 %**	**6,92**

Los servicios distintos de la certificación de las cuentas proporcionados por Ernst & Young Audit durante el ejercicio a la Sociedad y a las entidades que controla se refieren a:

i) cartas de compatibilidad en el marco de emisiones de obligaciones,

ii) certificados realizados en el marco de la obtención de subvenciones y

iii) procedimientos acordados.

	KPMG SA		Red KPMG		
En millones de euros	**Importe**	**%**	**Importe**	**%**	**Total 2018**
Certificación de las cuentas individuales y consolidadas y examen limitado semestral					
• Renault SA y Renault s.a.s.	2,21				2,21
• Filiales integradas globalmente	0,88		2,89		3,78
SUBTOTAL A	**3,09**	**85 %**	**2,89**	**77 %**	**5,99**
Servicios distintos de la certificación de las cuentas exigidos por los textos legales y complementarios					
• Renault SA y Renault s.a.s.	0,08				0,08
• Filiales integradas globalmente	0,05		0,02		0,07
SUBTOTAL B	**0,13**	**3 %**	**0,02**	**1 %**	**0,15**
Servicios distintos de la certificación de las cuentas facilitadas a petición de la entidad					
• Renault SA y Renault s.a.s.	0,41				0,41
• Filiales integradas globalmente	0,01		0,85		0,85
SUBTOTAL C	**0,41**	**11 %**	**0,85**	**22 %**	**1,26**
Servicios distintos de la certificación de las cuentas					
SUBTOTAL D = B + C	**0,54**		**0,87**		**1,40**
TOTAL E = A + D	**3,63**	**100 %**	**3,76**	**100 %**	**7,39**

Los servicios distintos de la certificación de las cuentas proporcionados por KPMG Audit durante el ejercicio a la Sociedad y a las entidades que controla se refieren principalmente a:

i) cartas de compatibilidad en el marco de emisiones de obligaciones,

ii) encargos de certificados realizados en el marco de la DPEF y de la obtención de subvenciones,

iii) procedimientos acordados.

6.4 CUADROS DE CONCORDANCIA

6.4.1 Epígrafes del anexo 1 del Reglamento Europeo 809/2004

		Sección
1	**Personas responsables**	**6.1**
2	**Auditores de cuentas**	**6.3**
3	**Información financiera seleccionada**	
	3.1 Información histórica	1.1.3 4.2.1-4.2.6.1
	3.2 Información relativa a periodos intermedios	
4	**Factores de riesgo**	**1.6, 4.2.6.5 nota 25**
5	**Información sobre el emisor**	
	5.1 Historial y evolución de la Sociedad	1.1.2, 1.1.7, 5.2
	5.2 Inversiones	1.3.2.1, 4.2.5, 4.2.6.1 A3 4.2.6.6 notas 26 y 31
6	**Descripción de la empresa**	
	6.1 Actividades principales	1.1.4, 1.1.4.11.1.4.5-1.1.4.8, 1.1.5, 1.3
	6.2 Mercados principales	1.1.2
	6.3 Factores excepcionales	
	6.4 Dependencia eventual de patentes, licencias, contratos industriales, mercantiles o financieros, o de nuevos procesos de fabricación	1.4, 1.6.1.3
	6.5 Competitividad	1.1.4.2
7	**Estructura organizativa**	
	7.1 Breve descripción	1.1.4, 1.1.6.2
	7.2 Lista de las filiales significativas	1.1.6.1, 4.2.6.6 nota 31
8	**Propiedad, instalaciones y equipo**	
	8.1 Inmovilizado material tangible existente o previsto	4.2.6.4 notas 10 y 11
	8.2 Aspecto medioambiental que pueda afectar al uso del inmovilizado material tangible	1.6.1.2
9	**Estudio y perspectivas operativas y financieras**	
	9.1 Situación financiera	1.3.2, 1.3.2.1-1.3.2.3, 4.1.6.5, 4.2.3, 4.2.6.4, 4.2.6.5
	9.2 Resultados de explotación	1.3, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.6.3-nota 4-6
10	**Recursos de capital**	
	10.1 Recursos de capital del emisor	4.2.3, 4.2.4, 4.2.6.1 A2, 4.2.6.4 notas 18, 5.2, 4.2.6.5 notas 23 y 24
	10.2 Fuentes y cantidades de los flujos de tesorería	1.1.4.7, 1.6.1.3, 1.6.3.4, 4.2.5, 4.2.6.1, 4.2.6.6 nota 26
	10.3 Requisitos de préstamo y estructura de financiación	1.3.2.1, 4.2.6.5 notas 23 y 24, 5.3.2.1
	10.4 Información relativa a cualquier restricción sobre el uso de los recursos de capital que haya afectado o pudiera afectar de manera importante a las operaciones del emisor	4.2.6.5 nota 25
	10.5 Fuentes previstas de fondos necesarias para cumplir los compromisos mencionados en 5.2.3 y 8.1	4.2.6.5 nota 25
11	**Investigación y desarrollo, patentes y licencias**	**1.4-1.4.4, 1.2.4, 1.3.2.1, 4.2.6.4 nota 10 A2**
12	**Información sobre tendencias**	**1.3**
13	**Previsiones o estimaciones de beneficios**	
14	**Órganos administrativo, de gestión y de supervisión, y Dirección General**	
	14.1 Órganos administrativo y de gestión	1.1.1, 3.1-3.1.6
	14.2 Conflictos de intereses de los órganos administrativo y de gestión	3.1.4.3
15	**Remuneración y beneficios**	
	15.1 Importe de la remuneración pagada y prestaciones en especie	2.3.1.2, 2.5.2, 3.2.2, 4.2.6.3-nota 5, 4.2.6.4 nota 18, 4.2.6.6 nota 27
	15.2 Importes totales ahorrados o acumulados para prestaciones de pensión, jubilación o similares	4.2.6.4 nota 19, 4.2.6.6 nota 27
16	**Funcionamiento de los órganos de administración y dirección**	
	16.1 Fecha de expiración del actual mandato	3.1.2

		Sección
	16.2 Contratos de miembros de los órganos administrativos	3.1.5
	16.3 Información sobre el comité de auditoría y el comité de retribuciones	3.1.6.1, 3.1.6.2
	16.4 Gobernanza corporativa	1.1, 3.1, 3.2
17	**Empleados**	
	17.1 Número de empleados	1.1.2, 2.3.1
	17.2 Acciones y opciones de compra de acciones	2.3.1.2, 2.5.2, 4.2.6.4 nota 18
	17.3 Acuerdo de participación de los empleados en el capital del emisor	4.2.6.4 nota 18
18	**Accionistas principales**	
	18.1 Accionistas con más del 5 % del capital social y los derechos de voto	1.1.2, 1.1.4.8, 1.2.8, 5.2.6.1
	18.2 Existencia de derechos de voto diferentes	5.2.6.1
	18.3 Control del emisor	1.1.2, 5.2.6.1
	18.4 Acuerdo, conocido del emisor, cuya aplicación pueda en una fecha ulterior dar lugar a un cambio en el control del emisor	5.2.6.2
19	**Operaciones de partes vinculadas**	**1.1.4.8, 1.2.8, 4.2.6.4 nota 12 y 13, 4.3.2, 4.2.6.6 nota 27**
20	**Información financiera relativa al activo y el pasivo del emisor, posición financiera y pérdidas y beneficios**	
	20.1 Información financiera histórica	1.1.2, 4.2, 6.2
	20.2 Información financiera pro-forma	1.1.2, 1.3, 1.3.2, 4.2.6.2 nota 2A
	20.3 Estados financieros	4.2
	20.4 Auditoría de la información financiera histórica anual	4.1
	20.5 Edad de la información financiera más reciente	4.2.1-4.2.6
	20.6 Información intermedia y demás información financiera	
	20.7 Política de dividendos	1.1.2, 1.3, 5.1.2, 5.3.3
	20.8 Procedimientos judiciales y de arbitraje	1.6.1.3
	20.9 Cambios significativos en la posición financiera o comercial del emisor	1.6.1.3, 1.6.3.2-1.6.3.5 incluido
21	**Información adicional**	
	21.1 Capital social	1.1.2, 4.2.6.4 nota 18, 5.2
	21.2 Estatutos y escritura de constitución	5.1 y 5.2
22	**Contratos importantes**	**1.4.1, 4.3.2**
23	**Información de terceros, declaraciones de expertos y declaraciones de interés**	
24	**Documentos presentados**	**5.4.5**
25	**Información sobre carteras**	**1.1.4.8, 1.1.6.1, 1.1.6.2, 4.2.6.4 notas 12-13, 4.2.6.6 nota 31, 4.4.2.1-4.4.2.5.**

6.4.2 Cuadro de concordancia del Informe de gestión y el Informe sobre la Gobernanza de empresa

Tema	Texto de referencia	Sección del Documento de referencia
I – Situación y actividad del Grupo		
Análisis objetivo y exhaustivo de la evolución de los negocios, los resultados y la situación financiera de la Sociedad y del Grupo, especialmente de su situación de endeudamiento	L. 225-100-1 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.3
Situación de la Sociedad y del Grupo durante el ejercicio transcurrido	L. 232-1 y L. 233-26 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.3
Evolución prevista de la Sociedad y del Grupo y perspectivas de futuro	L. 232-1 y L. 233-26 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.3
Eventos significativos ocurridos entre la fecha de cierre del ejercicio y la fecha en la que se elabora el Informe de gestión	L. 232-1 y L. 233-26 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.7 4.2.6.6 nota 30, 4.4.2.26
Actividades en materia de investigación y desarrollo	L. 232-1 y L. 233-26 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.4
Indicadores clave de rendimiento de carácter no financiero	L. 225-100-1 del Código de Comercio	Capítulo 2, sección 2.9
Adquisición de participación durante el ejercicio en una sociedad que tenga su domicilio social en el territorio de la República Francesa	L. 233-6 y L. 247-1-I del Código de Comercio	Capítulo 4, sección 4.2.6.2 nota 3A
Actividad y resultados del conjunto de la Sociedad, las filiales de la Sociedad y las sociedades que controla por sector de actividad	L. 233-6 del Código de Comercio	Capítulo 1, secciones 1.1.5 y 1.1.7
II – Factores de riesgo		
Descripción de los principales riesgos e incertidumbres a los que enfrentan la Sociedad y el Grupo	L. 225-100-1 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.6
Objetivos y política en materia de gestión de riesgos financieros, incluida la política de cobertura de los riesgos financieros relativos a los efectos del cambio climático	L. 225-100-1 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.6
Objetivos y política relativa a la cobertura de cada categoría principal de transacciones para las que se utiliza la contabilidad de cobertura	L. 225-100-1 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.6 Capítulo 4, sección 4.2.6.2 nota 2X, sección 4.2.6.5 nota 25
Exposición a los riesgos de precios, crédito, liquidez y efectivo	L. 225-100-1 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.6
Procedimientos de control interno y gestión de riesgos implantados por la Sociedad	L. 225-100-1 del Código de Comercio	Capítulo 1, sección 1.5
III – Accionariado y demás información jurídica		
Estructura del capital de la Sociedad	L. 225-37-5 del Código de Comercio	Capítulo 5, sección 5.2.6.1
Restricciones de los estatutos al ejercicio de los derechos de voto y las cesiones de acciones o cláusulas de convenios en conocimiento de la Sociedad	L. 225-37-5 del Código de Comercio	Capítulo 5, sección 5.2.6.3
Acuerdos entre accionistas de los que la Sociedad tiene conocimiento y que pueden conllevar restricciones a la transferencia de acciones y al ejercicio de los derechos de voto	L. 225-37-5 del Código de Comercio	Capítulo 5, sección 5.2.6.3
Acuerdos celebrados por la Sociedad que se han modificado o terminan en caso de cambio de control de la Sociedad, salvo si esta divulgación, excepto los casos de obligación legal de divulgación, perjudicara gravemente sus intereses	L. 225-37-5 del Código de Comercio	Capítulo 5, sección 5.2.6.3
Acuerdos que prevén indemnizaciones para los miembros del Consejo de Administración o los empleados, si dimiten o son objeto de despedido sin causa real y seria o si su empleo termina con motivo de una oferta pública	L. 225-37-5 del Código de Comercio	NA
Elementos susceptibles de tener alguna incidencia en caso de oferta pública	L. 225-37-5 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.10 Capítulo 5, secciones 5.1.2 y 5.2
Nombre de las personas físicas o jurídicas que posean directa o indirectamente más del 5 % del capital social o de los derechos de voto y rebasamiento de umbrales	L. 233-13 del Código de Comercio	Capítulo 5, secciones 5.1.2.5 y 5.2.6.1
Nombre de las sociedades controladas y la participación del capital de la	L. 233-12 y L. 233-13 del Código de	NA

Tema	Texto de referencia	Sección del Documento de referencia
Sociedad que poseen (autocartera)	Comercio	
Poderes del Consejo de Administración, en particular la emisión o la recompra de acciones	L. 225-37-5 del Código de Comercio	Capítulo 5, secciones 5.2.2 y 5.2.4.2
Detalle de las compraventas de acciones propias de la Sociedad durante el ejercicio	L. 225-211 del Código de Comercio	Capítulo 5, secciones 5.2.5.2 y 5.2.5.3
Estado de la participación de los empleados en el capital social el último día del ejercicio y proporción del capital que representan las acciones poseídas por el personal de la Sociedad	L. 225-102 del Código de Comercio	Capítulo 5, sección 5.2.6.1
Títulos adquiridos por los empleados en el marco de una operación de recompra de una empresa por sus empleados	L. 225-102 del Código de Comercio	NA
Cuadro recapitulativo de las delegaciones en curso de validez concedidas por la Junta General de accionistas en el Consejo de Administración en materia de ampliación de capital y utilización realizada de dichas delegaciones durante el ejercicio	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 5, sección 5.2.4.2
Ajustes eventuales para los títulos que dan acceso al capital en caso de recompras de acciones o de operaciones financieras	L. 228-90 y L. 228-91 del Código de Comercio	NA
Las modalidades de participación de los accionistas en la Junta General o las disposiciones de los estatutos que prevén estas modalidades	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.9 Capítulo 5, sección 5.1.2.2
Los acuerdos celebrados entre un directivo o un accionista significativo y una filial de la Sociedad	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.4.3 Capítulo 4, sección 4.3.2
Requerimientos o sanciones pecuniarias por prácticas anticompetitivas	L. 464-2 del Código de Comercio	NA
IV – Información de carácter financiero		
Cuadro que muestra los resultados de la Sociedad durante los últimos cinco ejercicios	R. 225-102 del Código de Comercio	Capítulo 4, sección 4.4.2.25
Modificaciones producidas en la presentación de las cuentas anuales y en los métodos de evaluación utilizados	L. 232-6 del Código de Comercio	Capítulo 4, sección 4.2.6.2 nota 2A Capítulo 4, secciones 4.4.2.1 y 4.4.2.2
Información sobre los plazos de pago de proveedores y clientes	L. 441-6, L. 441-6-1 y D. 441-4 del Código de Comercio	Capítulo 4, sección 4.4.2.23
Información relativa a la utilización del CICE	CGI, art. 244 quater C	Capítulo 4, sección 4.2.6.3 nota 5-A; sección 4.4.2.2 -J
Resultado del ejercicio y propuesta de asignación del mismo	223 quater y 39-4 del CGI; 223 quinquies y 39-5	Capítulo 4, sección 4.4.2.25 Parte (II) del presente Informe
Importe global de determinados gastos fiscalmente no deducibles	223 quater y 39-4 del CGI; 223 quinquies y 39-5	NA
Importe de los préstamos entre empresas socias autorizadas	L. 511-6 3 bis, al. 2 del CMF R. 511-2-1-1 y s. del CMF	Capítulo 4, secciones 4.4.2.9 y 4.4.2.15
Importe de los dividendos distribuidos en los tres últimos ejercicios	Artículo 243 bis del *Code général des impôts*	Capítulo 5, sección 5.3.3
V – Gobernanza de empresa y remuneración de directivos		
Elección de una de las dos modalidades de ejercicio de la Dirección General	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.1
Referencia a un Código de Gobernanza de empresa y disposiciones del Código descartadas así como los motivos por los que se han descartado	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.8
Composición y condiciones de preparación y organización del trabajo del Consejo de Administración	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1
Reglas aplicables al nombramiento y la sustitución de los miembros del Consejo de Administración así como a la modificación de los estatutos de la Sociedad	L. 225-37-5 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.2
Aplicación del principio de paridad entre hombres y mujeres	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.2
Eventuales limitaciones que el Consejo de Administración aporta a los poderes del Director General	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.1
Descripción de la política de diversidad aplicada a los miembros del Consejo de Administración y en el seno del Comité Ejecutivo, así como los resultados en materia de paridad en el 10 % de los cargos de mayor responsabilidad	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.2 Capítulo 2, sección 2.3.1
Política de remuneración de los directivos («Say on Pay»)	L. 225-37-2 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.2.4
Presentación de los proyectos de resolución relativos a la política de remuneración	L. 225-37-2 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.2.4
Remuneración total y prestaciones de cualquier naturaleza pagadas, durante el	L. 225-37-3, L. 225-100, II y R. 225-	Capítulo 3, secciones 3.22 y 3.2.3

Tema	Texto de referencia	Sección del Documento de referencia
ejercicio, a cada mando social por la Sociedad, las sociedades que controla o la Sociedad que la controla	29-1 del Código de Comercio	Capítulo 4, sección 4.2.6.6 nota 27-A
Compromisos de cualquier naturaleza, asumidos por la Sociedad a favor de sus mandos sociales, correspondientes a elementos de remuneración, indemnizaciones o prestaciones adeudadas o susceptibles de serlo con motivo del inicio, el cese o el cambio de funciones o con posterioridad a estas	L. 225-37-3 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.2
Lista del conjunto de los cargos y funciones ejercidas en cualquier sociedad por cada uno de los mandos durante el ejercicio	L. 225-37-4 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.1.3
Opciones concedidas, suscritas o adquiridas durante el ejercicio por los mandos sociales y cada uno de los diez primeros empleados de la Sociedad que no sean mandos sociales, y opciones concedidas al conjunto de los empleados beneficiarios, por categoría	L. 225-184 del Código de Comercio	Capítulo 3, secciones 3.2.2.5 y 3.2.6.3
Condiciones de ejecución y conservación de las opciones concedidas a los mandos sociales	L. 225-185 del Código de Comercio	Capítulo 3, sección 3.2.2.5
Condiciones de conservación de las acciones gratuitas atribuidas a los directivos mandos sociales	L. 225-197-1 del Código de Comercio	Capítulo 3, secciones 3.2.2.5 y 3.2.4
Estado recapitulativo de las operaciones realizadas por los directivos sobre los títulos de la Sociedad	L. 621-18-2 del Código monetario y Financiero (*Code monétaire et financier*), artículo 223-26 del reglamento general de la AMF	Capítulo 3, sección 3.3
VI – Información social y medioambiental		
Declaración de rendimiento extrafinanciero (DPEF)	L. 225-102-1, R. 225-104, R. 225-105 y R. 225-105-1 del Código de Comercio	Capítulo 2, sección 2.1.7
Información social	L. 225-102-1, R. 225-105 y R. 225-105-1 del Código de Comercio	Capítulo 2, sección 2.1.7.3
Información medioambiental	L. 225-102-1, R. 225-105 y R. 225-105-1 del Código de Comercio	Capítulo 2, sección 2.1.7.3
Información social corporativa	L. 225-102-1, R. 225-105 y R. 225-105-1 del Código de Comercio	Capítulo 2, sección 2.1.7.3
Información relativa a las acciones a favor de los derechos humanos	L. 225-102-1, R. 225-105 y R. 225-105-1 del Código de Comercio	Capítulo 2, sección 2.1.7.3
Plan de vigilancia	L. 225-102-4 del Código de Comercio	Capítulo 2, sección 2.1.6
Información para las sociedades que explotan al menos una instalación que figura en la lista prevista en el artículo L. 515-36 del Código de Medio Ambiente (*Code de l'environnement*)	L. 225-102-2 del Código de Comercio	Capítulo 2, sección 2.5.3.3

6.4.3 Cuadro de concordancia del Informe financiero anual mencionado en el artículo L. 451-1-2 del Código monetario y Financiero y en el artículo 222-3 del reglamento general de la AMF

El siguiente cuadro de concordancia permite identificar, en el presente Documento de referencia, la información del Informe financiero anual a 31 de diciembre de 2018.

Tema	Sección
Cuentas anuales	4.4
Cuentas consolidadas anuales	4.2
Informe de gestión que incluye como mínimo la información mencionada en los artículos L. 225-100, L. 225-100-3, L. 225-211 ap. 2 y L. 225-100-2 del Código de Comercio	Ver 6.4.2
Declaración de las personas físicas que asumen la responsabilidad del Informe financiero anual	6.1
Informes de los auditores de cuentas sobre las cuentas anuales y consolidadas	4.3, 4.1

GLOSARIO

A

AFU: asistencia al frenado de emergencia; este sistema permite detectar situaciones de frenado de emergencia y reacciona de forma instantánea para ofrecer la mejor distancia de frenado posible.

Alianza: Renault, Nissan, Mitsubishi y AVTOVAZ forman parte de la Alianza (estructura jurídica descrita en el capítulo 1.2 de este documento) que arroja un volumen de ventas acumulado en 2016 de más de 9,9 millones de unidades.

AVES: *Alliance Vehicle Evaluation System*; mide el nivel de calidad de los vehículos nuevos al salir de fábrica a través de un método preciso basado en una parte estadística/visual y una parte dinámica para detectar posibles defectos de funcionamiento o ruidos anómalos.

AVTOVAZ: empresa rusa, fabricante de la marca Lada en la que Renault tiene una participación mayoritaria, a través de una empresa conjunta, con una consolidación por integración global en las cuentas de Renault desde finales de 2016.

C

Volumen de negocio: los ingresos incluyen todas las ganancias derivadas de la venta de los productos de automóviles del Grupo, netas de los descuentos de servicios asociados a tales ventas y los diferentes productos de financiación de ventas, vendidos a los clientes por las sociedades del Grupo.

CAFE: el «CAFE» (*Corporate Average Fuel Economy*) representa el nivel de consumo medio de carburante o de emisiones de CO_2 del conjunto de los vehículos particulares vendidos por un fabricante de automóviles.

Fondos propios: el grupo gestiona el capital del Automóvil sin AVTOVAZ utilizando un ratio que se obtiene dividiendo el endeudamiento neto del Automóvil sin AVTOVAZ por el importe de los fondos propios. El Grupo incluye en el **endeudamiento financiero neto** el total de las deudas y compromisos financieros, salvo explotación, con intereses menos el efectivo y los equivalentes de efectivo, y otros activos financieros, salvo explotación, tales como los valores mobiliarios o los préstamos del sector. Los fondos propios son los que constan reconocidos en la situación financiera del Grupo.

CEG: Comité Ejecutivo del Grupo que se encarga de las orientaciones y decisiones estratégicas de la empresa.

CMF: ***Common Module Family***, principio de reparto, a través de una serie de plataformas comunes entre Renault y Nissan, basado en una arquitectura modular que permite fabricar una amplia gama de vehículos a partir de una cantidad reducida de piezas para crear más valor añadido para los clientes del Grupo.

CMR: Comité de gestión regional; este comité representa a la mayoría de los puestos principales de la empresa, se reúne cada mes y contribuye a aumentar la presencia, tanto en volumen como en cuota de mercado, en los mercados de la Región en cuestión.

CCT: *Cross-Company Team*; equipo formado por los representantes de Renault y Nissan que, en el marco de la Alianza, analizan las posibilidades de sinergia para las dos empresas.

CVT: transmisión de variación continua. Esta tecnología de cajas de cambio permite optimizar el punto de funcionamiento del motor. El consumo se reduce con respecto a una caja automática convencional. La transmisión CVT aporta una gran fluidez y una comodidad importante debido a la falta de ruptura de aceleración al cambiar de velocidad.

D

***Downsizing*:** reducción de la cilindrada del motor. La optimización de los motores térmicos sigue siendo una de las formas más económicas de limitar el consumo de carburante, y por tanto las emisiones de gases de efecto invernadero. El downsizing consiste en disminuir la cilindrada de los motores y por tanto los consumos y las emisiones de CO_2, manteniendo al mismo tiempo el rendimiento.

E

Euro NCAP: normas de seguridad para las pruebas de colisión.

Euro NCAP lleva a cabo pruebas de colisión para ofrecer a los usuarios información precisa sobre el rendimiento de seguridad de sus vehículos.

Desde 2009, Euro NCAP otorga una nota global a cada vehículo probado, incluidas evaluaciones de «Protección de ocupantes adultos», «Protección de niños», «Protección de peatones» y «Ayuda a la seguridad». Euro NCAP publica asimismo información sobre la presencia del ESC y los resultados de asientos sometidos a la prueba de colisión trasera (latigazo).

Euro 5 y Euro 6: las normas contra la contaminación Euro 5 forman parte de las normas de emisión Euro, que establecen los límites máximos de vertidos contaminantes, excepto CO_2, para los coches y otros vehículos. La norma sobre emisiones Euro 5 entró en vigor en septiembre de 2009 para las nuevas homologaciones de vehículos y afecta a todos los vehículos nuevos desde enero de 2011. Euro 6 tomó el relevo desde 2014, centrándose básicamente en las emisiones de NO_x.

F

FAP: filtro de partículas; un filtro de partículas libera de los gases de escape las partículas que contienen reteniéndolos en una estructura microporosa alveolar. Se regenera automáticamente cada 500 km.

***Free cash flow*:** el *free cash flow* corresponde al saldo del dinero disponible, después de intereses, impuestos e inversiones netos, para:

- reducir el endeudamiento financiero neto del automóvil (Efna);
- pagar los dividendos;
- recomprar las propias acciones y las minoritarias;
- realizar operaciones de crecimiento externo: efectuar adquisiciones de empresas o tomar participaciones en empresas asociadas.

El indicador de FCF de los sectores del automóvil es un indicador definido por el Grupo Renault que se calcula a partir de los datos contables del cuadro de flujos de caja. No obstante, este indicador ni está definido ni se exige en las normas de referencia NIIF.

El Grupo ha optado por calcular este indicador en los sectores del automóvil excluyendo cualquier elemento procedente del sector de la Financiación de ventas a excepción de los dividendos pagados y las ampliaciones de capital de la Financiación de ventas.

El *free cash flow* se obtiene por tanto a partir de los elementos del cuadro de flujos de caja de los sectores del automóvil añadiendo los siguientes elementos:

Capacidad de autofinanciación (excluyendo dividendos recibidos de sociedades con cotización e incluido el dividendo recibido de la Financiación de ventas) + la variación de la necesidad de capital circulante + las inversiones materiales e inmateriales netas de las cesiones + la variación de los activos inmovilizados entregados en alquiler (vehículos y baterías) - suscripción a las ampliaciones de capital de la Financiación de ventas = ***free cash flow* operativo de los sectores del automóvil**

FTT: *Functional Task Team*; equipo formado por los representantes de Renault y Nissan que, en el marco de la Alianza, aportan su experiencia respectiva sobre los procesos, estándares y herramientas de gestión.

G

Grupo Renault: el Grupo produce y vende vehículos particulares y utilitarios bajo tres marcas: Renault, Dacia y Renault Samsung Motors, que suman un volumen de más de 3,1 millones de vehículos vendidos en 2016.

H

HSE: Renault ha establecido una dirección de HSE (higiene, seguridad y medio ambiente) desde el 1 de septiembre de 2016. Su objetivo es hacer converger las políticas en materia de condiciones laborales, salud, seguridad y medio ambiente. El objetivo de esta nueva entidad es garantizar la gobernanza de HSE del Grupo definiendo, en colaboración con los puestos afectados, una política global y objetivos de progreso ambiciosos relativos a la seguridad y las condiciones laborales, la ergonomía, la higiene industrial y el medio ambiente.

K

KPI: *key performance indicators*; indicadores clave. Los KPI son los indicadores clave del rendimiento de la empresa. Permiten ofrecer una visión global del rendimiento del Grupo a través del establecimiento de un informe mensual dirigido al CEG. Para cada zona geográfica o puesto, constituyen las normas de referencia de la gestión del rendimiento.

L

LAB: el Laboratorio de accidentología, biomecánica y estudios del comportamiento humano responde a la voluntad de mejorar la seguridad en carretera combinando varias disciplinas científicas junto con la física y las ciencias humanas. La accidentología y el estudio del comportamiento de los conductores analizan las causas y las consecuencias de los accidentes en carretera para poder evitarlos mejor. La biomecánica tiene por objeto proteger mejor a los ocupantes.

M

Matriz de materialidad: la matriz de materialidad es una herramienta que permite jerarquizar las cuestiones extra-financieras que tengan un alcance estratégico. Al realizar su análisis de materialidad, la empresa trabaja sobre los aspectos que tengan (potencialmente) un impacto importante y significativo en su modelo económico, y los traduce después (en la medida de lo posible) en indicadores. La metodología empleada debe ser comprensible, reproducible y transparente.

Margen de explotación: el margen de explotación corresponde al resultado de explotación antes de tomar en consideración los demás ingresos y gastos de explotación, que revisten por naturaleza o por excepción un carácter significativo e inusual y pueden perjudicar a la comparabilidad del margen. Los demás ingresos y gastos de explotación incluyen principalmente:

- los costes de reestructuración relativos a interrupciones de la actividad y los costes relativos a las medidas de adaptación de los efectivos;
- el resultado de las cesiones de actividades o participaciones de explotación, totales o parciales, el resultado de las cesiones de participaciones en empresas asociadas y empresas conjuntas, totales o parciales, los demás resultados relativos a las variaciones del perímetro como las tomas de control en el sentido de la NIIF 10 de entidades anteriormente consolidadas por puesta en equivalencia y los costes directos de adquisición de sociedades consolidadas por integración global o según el porcentaje de interés de cada partida del balance y la cuenta de resultados;
- el resultado de cesiones de inmovilizados intangibles y materiales (excepto cesiones de activos entregados en alquiler);
- las pérdidas de valor de los inmovilizados intangibles y materiales y los *goodwills* (excepto los *goodwills* de las empresas asociadas y las empresas conjuntas);
- los ingresos y gastos no usuales por su frecuencia, su naturaleza o su importe, relativos a litigios o pérdidas de valor sobre créditos de explotación significativos.

El Monozukuri es el indicador que mide la evolución de rendimiento de los puestos de Compras, Garantía, I+D, Producción y Logística del año en curso en comparación con el año anterior. Se calcula sin la evolución de las materias primas, efectos combinados, enriquecimiento, volumen y divisas.

MTM: mercado de todas las marcas. El MTM representa un valor global que reúne el conjunto de los actores de un mismo mercado. De la misma forma, MS y PDM, que significan *Market Share* y cuota de mercado, también son términos que se encuentran con mucha frecuencia.

N

NEDC: *New European Driving Cycle* es una norma europea de medición de las emisiones y el consumo y un método normalizado basado en pruebas de ensayos idénticas para cualquier tipo de vehículo en Europa. Constituye por tanto un criterio objetivo para medir las diferencias de rendimiento entre los modelos de los diferentes fabricantes. El vehículo se coloca en un banco dinamométrico y se le somete tres veces al mismo ciclo urbano (ciclo ECE-15), y una vez al ciclo denominado extra-urbano. La media de estos cuatro ciclos proporcionará la autonomía media.

O

Open Innovation Lab: la creación de laboratorios de Open Innovation forma parte de la cultura y de la estrategia de innovación de la alianza Renault-Nissan: permiten desarrollar oportunidades de innovación basándose en un ecosistema abierto formado por empresas emergentes, universidades e inversores y en las partes interesadas de una economía local como las colectividades, asociaciones, clientes y mercado. Estos laboratorios reúnen en un mismo lugar a los tres pilares del Open Innovation: la socialización de los conocimientos (acontecimientos, conferencias, *ThinkTank*, *meetups*), la creatividad y los métodos de diseño innovadores (*design thinking*, *Fablab*) y las palancas de la nueva economía (aceleración de empresas emergentes, modo de colaboración y abierto así como plataformas. Existen tres desde marzo de 2017 en todo el mundo (Silicon Valley, Tel Aviv y París).

OYAK Renault: socio industrial de Renault en Turquía.

P

PAC: pila de combustible. Compuesto de un núcleo y de un solo electrón, el hidrógeno es el elemento químico más simple y ligero. A modo de comparación, es catorce veces más ligero que el aire. En una pila de combustible, el hidrógeno y el oxígeno se aproximan de una y otra parte a una membrana de polímero, el electrolito. Se combinan para formar agua, el único «vertido» del motor, desprendiendo energía eléctrica y calor. Esta energía eléctrica alimenta el motor eléctrico del vehículo.

R

R&AE: *Research and Advanced Engineering*. Las actividades de investigación e ingeniería avanzada (R&AE) se supervisan transversalmente a las ingenierías a través de un plan estructurado y repartido en el seno de la empresa. Este plan cubre todas las aplicaciones del vehículo, mecánica, producto, procesos y servicios.

REACH (*Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals*) es un reglamento aprobado en 2006 por el Parlamento y el Consejo Europeos. Ha permitido crear un sistema comunitario de registro, evaluación y autorización de sustancias químicas gestionado por la nueva Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos (ECHA) con sede en Helsinki.

La aplicación de REACH se deriva de tres deseos principales: profundizar los conocimientos de los riesgos sanitarios y medioambientales de más de 30.000 sustancias químicas, establecer una política de sustitución de las sustancias más nocivas y confiar a las empresas productoras y exportadoras la evaluación y la gestión de los riesgos relativos a dichas sustancias.

Resultado de explotación: incluye el conjunto de los ingresos y gastos relacionados directamente con las actividades del Grupo, ya sean ingresos y gastos recurrentes o derivados de decisiones u operaciones puntuales, como los costes de reestructuración (véase el margen de explotación).

RNPO: ***Renault Nissan Purchasing Organization***; Dirección común de Renault y Nissan, creada en 2001 y encargada de las compras de piezas y de cualquier otra actividad para las dos empresas.

T

TCE: *turbo control efficiency*. Los motores TCE disponen de un turbo de baja inercia cuyo tiempo de respuesta se reduce al mínimo gracias a la turbina y al compresor de diámetro reducido. La asociación de una pequeña cilindrada con un turbo de baja inercia proporciona un gran dinamismo desde un bajo régimen.

W

WLTP: ***Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure***. En el marco de la homologación de vehículos, WLTP es un nuevo procedimiento que permite medir las emisiones de CO2, el consumo y las emisiones de contaminantes en condiciones más representativas del uso del cliente y la diversidad de los equipamientos de vehículos. Sustituye progresivamente desde el 1 de septiembre de 2017 al procedimiento NEDC. En relación con la norma Euro 6d que se aplica gradualmente sedes el 1 de septiembre de 2017, este procedimiento de ensayo normalizado en laboratorio se completa con ensayos en carretera con arreglo al nuevo protocolo «RDE» (*Real Driving Emissions*).

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

A

AAA: Asociación auxiliar del automóvil

ABS: Sistema antibloqueo

ACV: Análisis del ciclo de vida

Ademe: *Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie* (Agencia de Medio Ambiente y de Control de la Energía)

AFU: Frenado de emergencia asistido

AM: *Asset Management* (gestión de activos)

APCE: Otros ingresos y gastos de explotación

APO: *Alliance Purchasing Organization*

APP: Agencia de protección de programas

ASFE: Alianza para los carburantes sintéticos en Europa

AVES: *Alliance Vehicle Evaluation System*

AVTOVAZ: Filial en Rusia de Renault

B

BCE: Banco Central Europeo

BEI: Banco Europeo de Inversiones

BOP: *Bottom of the Pyramid*

BOT: *Build Operate Transfer Agreements*

BPU: Base de personal única

C

CAC: Auditoría del Estado, auditores

CAFE: *Corporate Average Fuel Economy* (indicador)

CARE: Comité de auditoría, riesgos y ética

CASA: Cese de actividad de trabajadores mayores

CCI: Cámara de comercio e industria

CCT: *Cross-Company Team*

CDC: Caja de depósitos y préstamos

CDP: *Carbon Disclosure Project*

CECP: Comité de ética y conformidad nacional

CEG: Comité Ejecutivo del Grupo

CGR: Comité del Grupo Renault

CMF: Consejo de los mercados financieros

CMR: Comité de gestión regional

CMS: *Constant maturity swap*

CNC: Consejo Nacional de Contabilidad

CNG: *Compressed natural gas*

COP 21: *21st Conference of parties*

CRC: Comité de reglamentación contable

CVT: Transmisión de variación continua

D

Drire: Dirección regional de industria, investigación y medio ambiente

E

Ebit: Resultado de explotación

Efna: Endeudamiento financiero neto del automóvil

EONIA: *Euro over night index average* (tipo de interés)

EPE: Empresa para el medio ambiente

ESP: *Electronic stability program.* Control de trayectoria

F

Fed: Reserva Federal de los Estados Unidos

G

GEI: Gases de efecto invernadero

GIE: Agrupación de interés económico

GmbH: Forma jurídica de sociedad alemana

GNV: Gas natural para vehículos

I

I+D: Investigación y Desarrollo

IAO: Ingeniería asistida por ordenador

IASB: *International Accounting Standards Board*

ICP: Idea concreta de progreso

ICPE: Instalaciones clasificadas para la protección del medio ambiente

IFA: Impuesto concertado anual

IHM: Interfaz hombre-máquina

IRF: Índice de reciclabilidad de la función de automóvil

ISO 9000: Norma

ISR: Inversión socialmente responsable

J

JV: Empresa conjunta (*Joint venture*)

L

Ley NRE: Ley sobre la nueva normativa económica

Libor: Tasa de oferta interbancaria de Londres (*London Interbank Offered Rate*)

LLD: Alquiler de larga duración

M

MCV: *Multi Convivial Vehicle*

MoU: Memorando de acuerdo *(Memorandum of Understanding)*

MPV: *Multi Purpose Vehicle*

N

NIIF: Normas Internacionales de Información Financiera

NO_x: Óxido de nitrógeno

O

OaO: *Overall-Opinion*

OBSAR: Obligación con certificado de suscripción de acciones reembolsables

OCDE: Organización de Cooperación y Desarrollo Económico

OIT: Organización Internacional del Trabajo

OMC: Organización Mundial del Comercio

ONERA: Oficina Nacional de Estudios e Investigaciones Aeroespaciales

ONG: Organización no gubernamental (NGO en inglés)

OPA: Oferta pública de adquisición

OICVM: Organismo de inversión colectiva en valores mobiliarios

OPC: Oferta pública de canje

OSCE: Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa

P

PDCA: *Plan, Do, Check, Act*

PEA: Plan de ahorro en acciones

PEE: Plan de ahorro de empresas

PEG: Plan de ahorro del Grupo

PEL: Plan de ahorro-vivienda

PERP: Plan de ahorro para jubilación personalizado

PIB: Producto Interior Bruto

PMSI: Política de control de la seguridad de la información

PPM: Partes por millón

PSSI: Política de seguridad de los sistemas informáticos

R

RCS: Registro mercantil

REACH: *Registration, Evaluation and Authorization of Chemicals*

RRHH: Recursos humanos

RGPD: Reglamento general de protección de datos

ROE: *Return on Equity*

S

SAM: Agencia de calificación extrafinanciera

SOC: *Security Operations Centre*

SRP: Sistema de protección de Renault

SUV: *Sport Utility Vehicle*

T

TACE: Tasa de actividad con vacaciones excluidas

teq CO_2: toneladas equivalentes de CO_2

TFI: Prueba de francés internacional

TIM: *Third Party Integrity Management process*

TMA: Aplicación de mantenimiento de terceros (*Tierce maintenance applicativ*)

TPI: Título al portador identificable

U

UE: Unión Europea

UEM: Unión Económica y Monetaria

V

VA: Vehículo autónomo

VAR: *Value at Risk*

VE: Vehículo eléctrico

VFU: Vehículos fuera de uso

VIE: Voluntariado internacional en empresas

VN: Vehículos nuevos

VO: Vehículos de ocasión

VP: Vehículos particulares

VPC: Venta por correspondencia

VU: Vehículos utilitarios

W

WEF: Foro Económico Mundial (*World Economic Forum*)

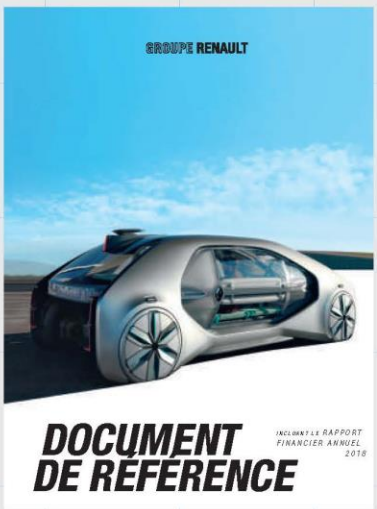
Z

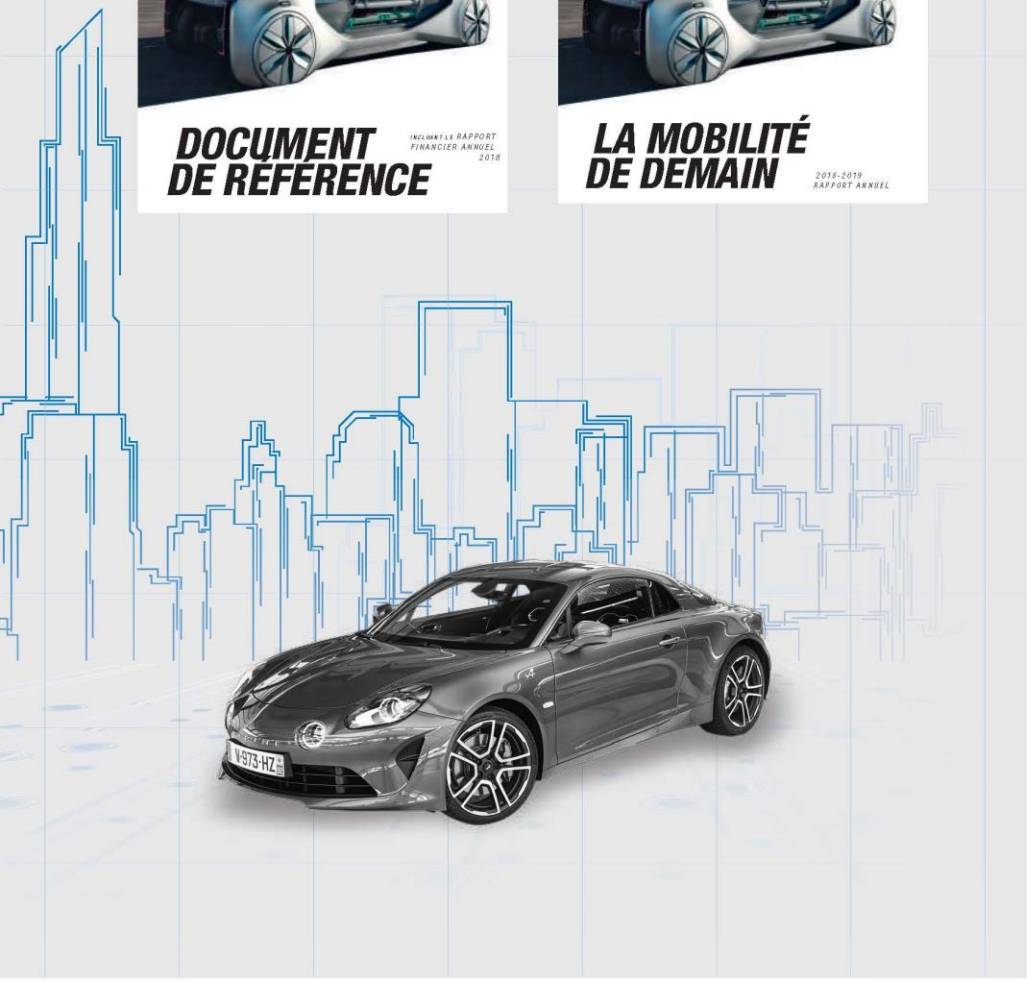
Z.E.: cero emisiones

DÉCOUVREZ

Les versions digitales du Rapport annuel 2018
et du Document de référence 2018

sur notre site :
http://www.groupe.renault.com





Service des relations avec les actionnaires

E-mail : communication.actionnaires@renault.com

Serveur vocal numéro vert : 0 800 650 650

Ligne téléphonique actionnaires :
+33 (0) 1 76 84 59 99

Fax : +33 (0) 1 76 89 13 30

Ligne actionnaires salariés du Groupe Renault :
+33 (0) 1 76 84 33 38

Site *web* : www.groupe.renault.com/rubrique Finance

Responsable de l'information :

Thierry Huon
Directeur des relations financières Renault
Téléphone : +33 (0) 1 76 84 53 09
Fax : +33 (0) 1 76 89 13 30

Service des relations avec les investisseurs

E-mail : communication.investisseurs@renault.com

Serveur vocal numéro vert : 0 800 650 650

Ligne téléphonique investisseurs :
+33 (0) 1 76 84 59 99

Fax : +33 (0) 1 76 89 13 30

Site *web* : www.groupe.renault.com/rubrique Finance

Responsable de l'information :

Thierry Huon
Directeur des relations financières Renault
Téléphone : +33 (0) 1 76 84 53 09
Fax : +33 (0) 1 76 89 13 30

Crédits photos :
Couverture : GUERRA, Fernando.
Pages intérieures : WENDLER, Markus / PRODIGIOUS Production
Pagecran / MONTERO, Francesc / Augustin Detienne / Yannick Brossard / PIVETAL, Nicolas / PERENOM, Luc / FORESTIER, Yves / MOUNOURY, Jean-Christophe / MARTIN-GAMBIER, Olivier / Renault Communication / Renault Design / Médiathèque Renault / Renault Marketing 3D-Commerce.

Ce document est imprimé en France par un imprimeur certifié Imprim'Vert sur un papier certifié PEFC issu de ressources contrôlées et gérées durablement.

Conception & réalisation LABRADOR INFORMATION DESIGN +33 (0)1 53 06 30 80

Retrouvez toute notre actualité sur
www.groupe.renault.com
et suivez nous sur les réseaux sociaux :

@Groupe_Renault
@GroupeRenault
@GroupeRenault
@GroupeRenault
@GroupeRenault
@RenaultLive
@GroupeRenault

Renault 13-15, quai Le Gallo
92513 Boulogne-Billancourt Cedex France
Tél. : +33 (0)1 76 84 04 04
Direction des Relations financières du Groupe Renault