

Fundamentos sólidos y resiliencia para una mejora del margen en el segundo semestre

- **Cifra de negocios del Grupo:** 27.600 millones de euros, +2,5% con respecto al primer semestre de 2024 y +3,6% a tipos de cambio constantes¹
- **Cifra de negocios del Automóvil:** 24.500 millones de euros, +0,5 % con respecto al primer semestre de 2024 y +1,6% a tipos de cambio constantes¹
- **Margen operativo del Grupo:** 1.700 millones de euros, 6,0% de la cifra de negocios del Grupo
- **Margen operativo del Automóvil:** 1.000 millones de euros, 4% de la cifra de negocios del sector del automóvil
- **Resultado neto:** 500 millones de euros, sin incluir el impacto de Nissan²
- **Impacto de Nissan:** - 11.600 millones de euros
 - - 2.300 millones de euros en contribución de las empresas asociadas
 - - 9.300 millones de euros de pérdida no monetaria relacionada con la evolución del tratamiento contable de la participación de Renault Group en Nissan
- **Free cash flow³:** 47 millones de euros, incluyendo 150 millones de euros de dividendos de Mobilize Financial Services (frente a 600 millones de euros en el primer semestre de 2024) y una variación negativa de las necesidades de capital circulante de -897 millones de euros
- **Posición financiera neta del Automóvil:** 5.900 millones de euros a 30 de junio de 2025
- **Resultados comerciales de las marcas de automóviles del Grupo:**
 - Marca Renault
 - En Europa⁴ : n.º 2 en VP+VU⁵ con Clio como vehículo más vendido, n.º 2 en híbridos (HEV)
 - En Francia: n.º 1 en VP+VU⁵, n.º 1 en vehículos eléctricos y n.º 1 en VP híbridos (HEV)
 - Dacia en Europa: entre las 10 marcas más vendidas, n.º 3 en turismos vendidos a clientes particulares, con Sandero como el turismo más vendido en todos los canales y Duster como el SUV n.º 1 vendido a clientes particulares.
 - Alpine: ventas en aumento un 85 % con respecto al primer semestre de 2024
- **Sólida cartera de pedidos en Europa a dos meses de previsiones de ventas**, lo que refleja el fuerte aumento de los pedidos gracias al impulso de los nuevos lanzamientos.
- **Nivel equilibrado de existencias totales en 530.000 unidades a 30 de junio de 2025**
- **Perspectivas financieras para 2025 revisadas el 15 de julio de 2025:**
 - un margen operativo del Grupo en torno al 6,5 %
 - un *free cash flow* de entre 1.000 y 1.500 millones de euros

¹ Con el fin de analizar la variación de la cifra de negocios consolidada a tipos de cambio constantes, Renault Group recalcula la cifra de negocios del ejercicio en curso aplicando los tipos de cambio medios del periodo anterior.

² 1S 2025: -2.331 millones de euros de contribución negativa de Nissan en las empresas asociadas y -9.315 millones de euros de pérdida relacionada con la evolución del tratamiento contable de la participación en Nissan.

³ Véase la definición de *free cash flow* y el cambio de metodología en la página 7.

⁴ Perímetro ACEA en Europa.

⁵ Vehículos particulares y vehículos comerciales ligeros.

"Al asumir el cargo de CEO, estoy convencido de que Renault Group tiene todos los fundamentos para tener éxito: equipos comprometidos, un plan de producto sólido, una posición clara de las marcas y una organización innovadora.

Nuestros resultados de la primera mitad, en un mercado difícil, no se alinean con nuestras ambiciones iniciales. Ya hemos puesto en marcha una serie de medidas para cumplir nuestros objetivos. Sin embargo, la rentabilidad de Renault Group sigue siendo una referencia en nuestra industria y estamos decididos a mantener este estándar.

La hora de ruta es clara: garantizar la continuidad en nuestra estrategia al tiempo que se acelera nuestra transformación.

En un entorno altamente disruptivo, nos concentramos en lo que controlamos: energizar a nuestros equipos, priorizar la inversión en productos, ofrecer el mejor rendimiento de su clase y aprovechar nuestra red única de socios. Estoy convencido de que el Grupo está bien posicionado para ofrecer un valor sostenible y de primera clase en los próximos años", declaró **François Provost, director general de Renault Group.**

Resultados financieros

La cifra de negocios del Grupo alcanzó los 27.640 millones de euros, un aumento del 2,5% con respecto al primer semestre de 2024. A tipos de cambio constantes¹, aumenta un 3,6%.

La cifra de negocios del sector Automóvil se sitúa en 24.490 millones de euros, lo que supone un aumento del 0,5% con respecto al primer semestre de 2024. Incluye -1,1 puntos de efecto negativo del tipo de cambio (-624 millones de euros), debido principalmente a la devaluación de la lira turca, el real brasileño y el peso argentino. A tipos de cambio constantes¹ aumenta un 1,6%. Esta evolución se explica principalmente por los siguientes factores:

- Un efecto volumen positivo de +1,1 puntos. El crecimiento del 1,3% de las matriculaciones se vio parcialmente compensado por una mayor reducción de existencias en la red de concesionarios independientes en el primer semestre de 2025 que en el primer semestre de 2024. La reducción de existencias en el primer semestre de 2024 fue relativamente baja, debido en particular a la transición a la nueva normativa GSR². A 30 de junio de 2025, las existencias totales de vehículos nuevos se sitúan en un nivel equilibrado y representan 530.000 vehículos, de los cuales 416.000 corresponden a concesionarios independientes y 114.000 al Grupo.
- Un efecto mix de producto positivo de +3,3 puntos, gracias a los recientes lanzamientos del Grupo (Bigster, Duster, Symbioz, Renault 5, A290, Grand Koleos, Rafale, etc.). Este efecto positivo seguirá mejorando durante el próximo semestre.

¹ Con el fin de analizar la variación de la cifra de negocios consolidada a tipos de cambio constantes, Renault Group recalcula la cifra de negocios del ejercicio en curso aplicando los tipos de cambio medios del periodo anterior.

² GSR: European General Safety Regulation (Reglamento europeo sobre seguridad general de los productos).

- Un efecto precio neutro a pesar de un entorno difícil en Europa, marcado por la caída del mercado minorista (a clientes particulares) y por un mercado de vehículos industriales en fuerte retroceso, lo que genera una mayor presión comercial. Fuera de Europa, la mayor parte del impacto negativo de las divisas se ha visto compensado por aumentos de precios.
- Una combinación geográfica negativa de -1,1 puntos, relacionada principalmente con el crecimiento de las ventas internacionales.
- Un efecto negativo de las ventas a socios de -1,9 puntos. Esta evolución se explica principalmente por facturaciones no recurrentes de I+D a socios en el primer semestre de 2024, por la desconsolidación, a finales de mayo de 2024, de las ventas de motores de Horse a socios, así como por la disminución de las ventas de vehículos a socios antes del lanzamiento de nuevos modelos (por ejemplo, Nissan Micra, Mitsubishi C-SUV, Polestar 4).
- Un efecto «Otros» positivo de +0,2 puntos.

El **Grupo** registra un **margen operativo** de 1.653 millones de euros, es decir, el 6,0% de la cifra de negocios, frente al 8,1 % en el primer semestre de 2024.

El **margen operativo del Automóvil** asciende a 989 millones de euros, frente a los 1.600 millones de euros del primer semestre de 2024. Representa el 4,0% de la cifra de negocios de la división Automóvil, frente al 6,6 % del primer semestre de 2024. Esta evolución se explica principalmente por los siguientes elementos:

- Un impacto negativo del tipo de cambio de -25 millones de euros; el impacto positivo de la devaluación de la lira turca sobre los costes de producción compensa el impacto negativo de las devaluaciones sobre la cifra de negocios.
- Un efecto volumen positivo de +48 millones de euros.
- Un efecto precio/mix/enriquecimiento negativo de -444 millones de euros, debido principalmente a un efecto mix negativo, con una menor proporción de vehículos comerciales y una mayor proporción de vehículos eléctricos, combinado con la presión comercial. Los costes mejoraron en 287 millones de euros gracias al buen rendimiento de las compras y, en menor medida, al efecto positivo de la bajada de los precios de las materias primas.

Renault Group sigue reduciendo sus costes y transfiriendo parte de estos beneficios a sus clientes, lo que permite al Grupo reforzar su competitividad ofreciendo vehículos atractivos en términos de precio y contenido, al tiempo que compensa las exigencias normativas, en particular en los nuevos modelos y los restylings. La estrategia de Renault Group consiste en actuar sobre la combinación de estos dos efectos con el único objetivo de mejorar la competitividad. La combinación de estos dos efectos debería ser positiva a lo largo del año, gracias, en particular, al rendimiento de las compras y al efecto positivo de la bajada de los precios de las materias primas. El rendimiento de las compras comienza a beneficiarse de las sinergias generadas por Horse en los motores.

- Un efecto negativo de I+D de 166 millones de euros, principalmente relacionado con una base de comparación desfavorable con una facturación no recurrente de I+D a socios en el primer semestre de 2024.
- Una mejora de los gastos generales de +16 millones de euros.
- Un efecto «Otros» de -34 millones de euros.
- Antes de su desconsolidación a 31 de mayo de 2024, se aplicó a Horse el tratamiento contable IFRS 5 de los activos destinados a la venta, lo que supuso el cese de la amortización de sus activos. Desde la desconsolidación, las facturas que Renault Group paga a Horse incluyen el coste de las amortizaciones y el margen de Horse. Estos dos efectos acumulados representan un impacto negativo de -279 millones de euros en el primer semestre de 2025 en comparación con el primer semestre de 2024.

La contribución de **Mobilize Financial Services** (Financiación de Ventas) al margen operativo del Grupo alcanza los 668 millones de euros, lo que supone un aumento de 75 millones de euros con respecto al primer semestre de 2024. Esto se explica principalmente por el fuerte crecimiento continuado de la actividad de financiación de clientes, así como por la evolución positiva de los márgenes.

El capítulo **otros ingresos y gastos de explotación** es negativo en 10.100 millones de euros (frente a 300 millones de euros en el primer semestre de 2024). Incluye principalmente la pérdida no monetaria de -9.300 millones de euros¹, relacionada con el cambio en el tratamiento contable de la participación de Renault Group en Nissan (véase el comunicado de prensa del 1 de julio de 2025).

Este importe corresponde a la diferencia entre el valor contable actual de la participación y su justo valor sobre la base del precio de cotización de Nissan a 30 de junio de 2025, a lo que se añaden, en particular, los efectos del reciclaje en la cuenta de resultados de las reservas de conversión, así como las coberturas de inversión neta relacionadas con los títulos de Nissan contabilizados por el método de puesta en equivalencia. Esta pérdida no tiene impacto en el efectivo ni en el cálculo del dividendo pagado por Renault Group.

La ventaja de este cambio en el tratamiento contable es que, a partir de ahora, cualquier variación en el justo valor de la participación en Nissan (estimado sobre la base del precio de cotización de Nissan) se contabilizará directamente en el patrimonio neto, sin impacto en el resultado neto de Renault Group. Renault Group seguirá beneficiándose de cualquier dividendo que Nissan pueda pagar en el futuro.

Tras tener en cuenta los demás ingresos y gastos de explotación, el **resultado operativo del Grupo** se sitúa en -8.404 millones de euros, frente a los 1.898 millones de euros del primer semestre de 2024.

¹ Sobre la base de un precio de cotización de Nissan de 350 yenes y un tipo de cambio de 169 yenes por 1 euro.

El **resultado financiero** se sitúa en -93 millones de euros, frente a los -385 millones de euros del primer semestre de 2024. Esta variación se explica principalmente por el impacto negativo de la hiperinflación en Argentina en el primer semestre de 2024.

La **contribución de las empresas asociadas** asciende a -2.322 millones de euros, frente a los 195 millones de euros del primer semestre de 2024. Esto incluye -2.331 millones de euros de contribución negativa de Nissan (-2.204 millones de euros en el primer trimestre y -127 millones de euros en el segundo trimestre).

Los **impuestos corrientes y diferidos** representan un gasto de -324 millones de euros, de los cuales -24 millones de euros corresponden a un recargo excepcional en Francia, frente a un gasto de -328 millones de euros en el primer semestre de 2024. El tipo impositivo efectivo se ve afectado por las pérdidas de 2025 en Francia.

Así, el **resultado neto** se sitúa en -11.143 millones de euros en el primer semestre de 2025. El **resultado neto atribuible al Grupo** se sitúa en -11.185 millones de euros (es decir, -40,90 euros por acción). El **resultado neto atribuible al Grupo, excluyendo el impacto de Nissan¹**, se sitúa en 461 millones de euros (de 1,69 euros por acción).

La **capacidad de autofinanciación del Automóvil** alcanza los 2.045 millones de euros en el primer semestre de 2025. Incluye 150 millones de euros de dividendos de Mobilize Financial Services (frente a 600 millones de euros en el 1 primer semestre de 2024) y -116 millones de euros de costes de reestructuración.

Excluyendo el impacto de las cesiones de activos, el importe de los CAPEX y la I+D netos del Grupo asciende a 1.932 millones de euros, lo que representa el 7% de la cifra de negocios, frente al 7,9 % en el primer semestre de 2024. Las cesiones de activos representan 42 millones de euros, frente a los 28 millones de euros del primer semestre de 2024. La ratio es del 6,8% de la cifra de negocios, incluyendo las cesiones de activos.

El **free cash flow²** asciende a 47 millones de euros. Esto incluye una variación negativa del fondo de maniobra de

-897 millones de euros, que se explica principalmente por un nivel de producción a finales de 2024 superior al de finales de junio de 2025 y por un aumento de las existencias del fabricante con respecto a finales de diciembre de 2024, que se encontraban en un nivel especialmente bajo. No obstante, las existencias totales del Grupo (fabricante y concesionarios independientes) se sitúan en 530.000 vehículos a finales de junio, lo que supone un descenso con respecto a finales de marzo de 2025 (560.000 vehículos).

¹ Impactos de Nissan en el primer semestre de 2025: -2.331 millones de euros de contribución negativa de Nissan en las empresas asociadas y -9.315 millones de euros de impacto de Nissan en otros ingresos y gastos de explotación.

² Véase la definición completa de free cash flow y el cambio de metodología en la página 7.

A 30 de junio de 2025, la **posición financiera neta del Automóvil** ascendía a 5.890 millones de euros, frente a los 7.096 millones de euros a 31 de diciembre de 2024. Esta evolución se explica por los dividendos pagados a los accionistas por -693 millones de euros y las inversiones financieras netas por un importe de -173 millones de euros, principalmente en Free To X (una filial de Autostrade per l'Italia que explota una red de recarga rápida en Italia).

El **fondo de reserva** a finales de junio de 2025 se sitúa en un elevado nivel de 15.800 millones de euros.

Perspectivas financieras para 2025

Con el fin de tener en cuenta el deterioro de la dinámica del mercado del automóvil, con una mayor presión comercial por parte de sus competidores y la previsión de que continúe la caída del mercado minorista, Renault Group revisó sus perspectivas financieras para 2025 el 15 de julio de 2025:

- **un margen operativo del Grupo en torno al 6,5 %**
- **un *free cash flow* comprendido entre 1.000 y 1.500 millones de euros**

El Grupo tiene una trayectoria clara que le permite confirmar que los resultados del segundo semestre serán superiores a los del primer semestre gracias a los siguientes factores:

- Un efecto de los volúmenes más fuerte en el segundo semestre que en el primero:
 - Alto nivel de pedidos en junio.
 - Efecto del aumento de los lanzamientos
 - Aumento de las ventas a socios
- Disciplina y control estrictos de los costes variables y fijos

La combinación de los efectos del precio, la mezcla, el enriquecimiento y los costes debería tener un impacto positivo en el margen operativo del segundo semestre y en el conjunto del año.

Renault Group mantiene su estricta política comercial, dando prioridad a la creación de valor frente a los volúmenes para proteger el valor residual de sus vehículos. El Grupo refuerza su plan de reducción de costes a corto plazo y acelera sus iniciativas en los ámbitos más estructurantes (reducción de los gastos generales y administrativos y de los costes de producción y de I+D).

Para hacer frente a los retos de un mercado cada vez más competitivo, Renault Group puede apoyarse en sus sólidos fundamentos:

- Un modelo económico flexible y ágil para responder a las necesidades del mercado en materia de vehículos térmicos, híbridos y eléctricos, independientemente del ritmo de la transición energética.
- Una gama atractiva de vehículos destinados a los mercados europeos e internacionales, respaldada por 7 lanzamientos y 2 restylings en 2025, que se suman a los 10 lanzamientos y 2 restylings de 2024,
- Una concentración en el canal más rentable de ventas a clientes particulares en Europa (c.+15 puntos por encima de la media del mercado),
- Una reducción continua del coste de los vehículos.
- Un enfoque riguroso de los valores residuales, superiores a 4 y 13 puntos a los de sus competidores europeos,

- Una sólida cartera de pedidos en Europa, que representa dos meses de ventas, lo que refleja el éxito de los vehículos,
- Una gestión estricta de las existencias,
- Una elevada tasa de utilización de las fábricas, en torno al 90 % de media.

Resultados consolidados de Renault Group

| En millones de euros | 1S 2024 | 1S 2025 | Variación |
|---|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|
| Cifra de negocios del Grupo | 26.958 | 27.640 | +2,5% |
| Margen operativo | 2.175 | 1.653 | -522 |
| <i>En % de la cifra de negocios</i> | <i>8,1%</i> | <i>6,0%</i> | <i>-2,1 puntos</i> |
| Otros ingresos y gastos de explotación | -277 | -10.057 | -9.780 |
| Resultado operativo | 1.898 | -8.404 | -10.302 |
| Resultado financiero | -385 | -93 | +292 |
| Participación en el resultado de las sociedades puestas en equivalencia | 195 | -2.322 | -2.517 |
| Impuestos corrientes y diferidos | -328 | -324 | +4 |
| Resultado neto | 1.380 | -11.143 | -12.523 |
| Resultado neto, parte del Grupo | 1.293 | -11.185 | -12.478 |
| Resultado neto, parte del Grupo, ajustado por el impacto de Nissan¹ | 1.469 | 461 | -1.008 |
| Free cash flow² | 1.291 | 47 | -1.244 |
| Posición financiera neta del sector Automóvil | 7.096 a 3/12/2024 | 5.890 A 30/06/2024 | -1.206 |

(1) 1S 2024: +264 millones de euros de contribución positiva de Nissan en las empresas asociadas y -440 millones de euros de minusvalía por la venta de las acciones de Nissan.

1S 2025: -2.331 millones de euros de contribución negativa de Nissan en las empresas asociadas y -9.315 millones de euros de pérdida relacionada con la evolución del tratamiento contable de la participación en Nissan.

(2) *Free cash flow*: capacidad de autofinanciación después de intereses e impuestos pagados (excluidos los dividendos recibidos de sociedades cotizadas) menos las inversiones materiales e inmateriales netas de las enajenaciones +/- variación de las necesidades de capital circulante, y los flujos relativos a los principales litigios no corrientes y con cierta antigüedad.

A partir de 2025, los flujos relacionados con los principales litigios no recurrentes y con cierta antigüedad se excluyen del *free cash flow*, con el fin de reflejar mejor los flujos de efectivo relacionados con la actividad corriente del sector Automóvil. Los pagos realizados en concepto de estos flujos representan -83 millones de euros a finales de junio de 2025 y están relacionados principalmente con la liquidación de litigios fiscales de ejercicios anteriores. El *free cash flow* del primer semestre de 2024 se ha reajustado en consecuencia y se ha incrementado en 34 millones de euros.

Información adicional

Las cuentas semestrales resumidas consolidadas del Grupo a 30 de junio de 2025 han sido examinadas por el Consejo de Administración el 30 de julio de 2025.

Los auditores del Grupo han llevado a cabo sus procedimientos de revisión limitada de estas cuentas y su informe sobre la información financiera semestral está en proceso de emisión.

El informe de actividad con el análisis completo de los resultados financieros del primer semestre de 2025 está disponible en www.renaultgroup.com, en la sección «Inversores».

Conferencia sobre los resultados financieros del primer semestre de 2025

Enlace para seguir la conferencia (en inglés), el 31 de julio de 2025 a partir de las 8:00 h, y disponible posteriormente en diferido: <https://www.it-events-live.com/streaming/index.html?session=c9702866-329c-43d0-b791-1d3ad70258c0&support=it.events@renault.com>

Conferencia S1 2025

RENAULT GROUP

Andrea García

+34 682 85 6778

andrea.garcia@renault.com rie.yamane@renault.com

Acerca de Renault Group

Renault Group está a la vanguardia de una movilidad en plena reinención. El Grupo se apoya en la complementariedad de sus cuatro marcas —Renault, Dacia, Alpine y Mobilize— y ofrece soluciones de movilidad sostenibles e innovadoras a sus clientes. Implantado en 114 países, Renault Group vendió 2,265 millones de vehículos en 2024. Cuenta con más de 98 000 empleados que encarnan cada día su razón de ser: que la movilidad nos acerque unos a otros.

Preparado para afrontar retos tanto en la carretera como en la competición, el Grupo está comprometido con una ambiciosa transformación generadora de valor, centrada en el desarrollo de tecnologías y servicios innovadores, y en una nueva gama de vehículos aún más competitivos, equilibrados y electrificados. En sintonía con los retos medioambientales, Renault Group tiene la ambición de alcanzar la neutralidad en carbono en Europa para 2040.

Más información: <https://www.renaultgroup.com/fr/>