

Stellantis が 2022 年通期で過去最高の業績を達成、BEV の世界販売台数は 41%増 「Dare Forward 2030」の実現に向けて急速に進展

- ・ 強気の正味価格設定、魅力的な車両ミックス、為替換算のプラスの影響を反映し、純収入は 2021 年(プロフォーマ)比 18%増の 1,796 億ユーロ⁽¹⁾
 - ・ 純利益は 26%増の 168 億ユーロ⁽¹⁾
 - ・ 調整後営業利益⁽²⁾は 29%増⁽¹⁾の 233 億ユーロ、同利益率は 2030 年目標である 12%超を上回る 13.0%で、全セグメントが総収入と純利益の両方の成長に貢献
 - ・ 製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾は 78%増の 108 億ユーロ⁽¹⁾で、2030 年の目標である 200 億ユーロ超に向けて急速に前進
 - ・ ネットキャッシュシナジーは 71 億ユーロで、年間定常目標の 50 億ユーロを 2 年以上前倒しで達成
 - ・ 製造用手元流動性資産は 613 億ユーロで、バランスシートは健全
 - ・ EU30 か国商用車 BEV 販売台数第 1 位、EU30 か国総合 BEV 販売台数第 2 位、米国 PHEV 販売台数第 1 位
 - ・ 米国初の BEV、ラム・プロマスターが 2023 年に登場
 - ・ 市場投入済みの BEV は現在 23 種類で、2023 年には 9 種類の BEV を追加予定
 - ・ 株主の承認を前提に、42 億ユーロの普通配当(1 株あたり 1.34 ユーロの支払い)を実施
 - ・ 取締役会は最大 15 億ユーロの自社株買い戻し計画を承認、2023 年末までに公開市場で実施予定
- 財務比較はすべて 2021 年度(プロフォーマ)に対するものです⁽¹⁾

2023 年 2 月 22 日、オランダ・アムステルダム発 - Stellantis N.V.は、2022 年通期業績で過去最高を記録し、純利益は 168 億ユーロ、調整後営業利益(AOI)は 233 億ユーロに達し、業界にとって節目となる時期に電動化、ソフトウェア開発、垂直統合に弾みをつけ、「Dare Forward 2030」が急ピッチで前進していることを示しました。

「当社は記録的な業績を挙げ、Dare Forward 2030 事業戦略を集中的に実現したことに加え、欧州において電動化戦略が有効であることを証明しました。北米でも、同じ変革の旅を進めていくための技術、製品、原材料、そして完全なバッテリーエコシステムが整い、手始めとして当社初の完全電気自動車となるラムを 2023 年、ジープ®を 2024 年に発売します。さらなる持続可能な未来に貢献している各従業員とパートナーに深く感謝しています。」

CEO、カルロス・タバレス



完全電気自動車の新型ラム 1500 REV

継続事業による業績						2023年度指針	
(百万ユーロ)		2022	2021 (プロ フォーマ) ⁽¹⁾	増減	2021		
IFRS	純収入	179,592	152,119	+18%	149,419	調整後営業利益率 ⁽²⁾	2桁
	純利益	16,779	13,354	+26%	13,218	製造用フリーキャッシュフロー ⁽³⁾	プラス
	営業活動によるキャッシュフロー	19,959	N/A	N/A	18,646	2023年の業界展望⁽⁴⁾	
NON-GAAP	調整後営業利益 ⁽²⁾	23,323	18,011	+29%	17,827	北米	+5%
	調整後営業利益率 ⁽²⁾	13.0%	11.8%	+120 bps	11.9%	拡大EU	+5%
	製造用フリーキャッシュフロー ⁽³⁾	10,819	6,072	78%	N/A	中東・アフリカ	+5%
						南米	+3%
						インド・アジア太平洋	+5%
						中国	+2%

N/A = 該当なし

作成基準: 報告データはすべて未監査です。「2022」および「2021」は、IFRS で報告可能な業績を示しています。「2021」には、合併終了後の 2021 年 1 月 17 日以降の旧 FCA が含まれます。「2021 年(プロフォーマ)」は、合併があたかも 2020 年 1 月 1 日に行われたかのように想定して提示されており、2021 年 1 月 1 日~16 日の期間の FCA の業績も含まれています。その他の詳細については「注記」をご覧ください。本書の他の箇所に含まれる「セーフハーバーステートメント」の項も参照してください。

本ページで参照番号のある項目の説明については、p.14 を参照してください。

Stellantis は、モビリティの自由を守ることに取り組みながら、「Dare Forward 2030」事業戦略のコミットメントを順調に達成しつつあります。2022 年 3 月に発表された「Dare Forward 2030」は、2030 年までに純収入を 3,000 億ユーロに倍増(2021 年比)しつつ、10 年間を通じて 2 桁の AOI 率を維持するという財務目標を達成するために、3 つの基本的な柱で構成されます。

ケア: Stellantis は、2038 年までにカーボンネットゼロを達成することを目指しており、中間目標としては 2030 年までに 2021 年比で二酸化炭素排出量を半減させることを目指しています⁽⁵⁾。2022 年、当社は製造と不動産(スコープ 1 および 2)のカーボンフットプリントを 11%削減しました⁽⁶⁾。顧客満足度 No.1 を目指す Stellantis は、最終顧客への納車から 3 か月後の車両不具合率を約 30%削減しました。当社の主要な人事プロセスは、すべてダイバーシティ&インクルージョンのコミットメントに沿ったものとなっており、現在、管理職の 27%が女性で、2025 年までに 30%にすることを目指しています。

技術: Stellantis は電動化推進を加速させており、バッテリー電気自動車(BEV)の 2022 年の世界販売台数は前年比 41%増の 28 万 8,000 台となりました。現在、23 種類の BEV が市場に投入されており、2024 年末には BEV のポートフォリオは 2 倍以上の 47 種類となる予定です。こうして、2030 年までに全世界で 75 種類を超える BEV を擁して BEV の世界販売台数を 500 万台とするという目標を堅持しています。特にジープ®ブランドでは、BEV 攻勢の第 1 段階として、ジープ初の完全電気自動車 SUV であるジープ・アベンジャーを発売し、これは 2023 年欧州カー・オブ・ザ・イヤーを受賞しました。また、北米その他の世界の主要市場に向けた電気自動車、ジープ・リーコンとワゴニア「S」を初公開しました。これに続いてラムブランドでも、今月初めに待望の完全電気自動車の新型ラム 1500 REV の市販バージョンを発表し、これは 2024 年第 4 四半期に納車可能となる予定です。

Stellantis は、EU30 か国の商用車 BEV 販売台数で 1 位、BEV 全体の販売台数では EU30 か国で 2 位となっており、イタリアでは BEV 販売台数でフィアット 500e が 1 位、フランスでも同じくプジョー e-208 が 1 位となっています。プラグイン・ハイブリッド車(PHEV)に関しては、米国では当社が販売台数 1 位で、ジープ・ラングラー 4xe は米国とカナダで PHEV の販売台数 1 位となっています。

Stellantis は、Automotive Cells Company、サムスン SDI、LG エナジーソリューションと提携し、5 か所にギガファクトリー(欧州 3 拠点、北米 2 拠点)を建設することを確認しました。また、原材料の垂直統合を引き続き重視する方針に基づき、バルカン・エナジー、Controlled Thermal Resources、アライアンス・ニッケル Ltd(旧 GME リソースズ Ltd)、Element 25、テラフェームと個別契約を締結しました。

Stellantis はアーチャーとの戦略的パートナーシップを深め、都市部の渋滞緩和に貢献するアーチャーの主力電動垂直離着陸機(eVTOL)、ミッドナイトを共同製造する計画を発表しました。また、水素を動力とする製品の開発を加速させるため、ゼロエミッション水素モビリティの世界的リーダーであるシンビオの株式を取得する計画を発表しました⁽⁷⁾。さらに、Stellantis Ventures は 10 件のスタートアップ投資を実施し、2023 年には 3 件のプロジェクトを立ち上げる予定です。

Stellantis のソフトウェアの進化は、アマゾン、フォックスコン、クアルコムとの密接なパートナーシップに加え、1,500 人を超えるソフトウェアエンジニアの採用、ソフトウェア & データアカデミーの約 700 人の卒業生によって強固なものとなっています。他方、STLA Brain、STLA SmartCockpit、STLA AutoDrive のソフトウェアプラットフォームの開発も進んでいます。2023 年後半にはプロトタイプの上試験を開始し、2024 年末には技術生産を開始する予定です。Stellantis は aiMotive を買収し、人工知能と自律走行のコア技術を強化しました。この買収は、BMW およびウェイモとの既存の作業を補完するものとなります。

ソフトウェア成長戦略については、2030 年に純収入を 200 億ユーロ、粗利益率を約 40%にするという目標達成に向けて順調に進んでおり、この事業は 2022 年には前年比で 25%成長しました。Stellantis の現金化可能なコネクテッドカー(5 年間で回転すると想定した場合)は、年末時点で約 1,300 万台で、2030 年までに約 3,400 万台とすることを目指しています。STLA Brain に加え、レガシーシステムやソリューションからの標準化活動により、車両 1 台あたりの ECU の数を 50%以上大幅に削減しています。

価値: Stellantis は、コアビジネスを補完するために 7 つの付加価値事業を優先しており、前年比を超える成長⁽¹⁾を達成しました。

- 米国の Finco 事業は引き続き拡大し、現在までに約 90%の米国ディーラーが登録済み
- イタリア初のサーキュラーエコノミー・ハブや、小型商用車の後付け電動化の概念実証を行うための Qinomic 社との戦略的パートナーシップなど、包括的な循環型経済戦略を発表
- アラムスグループは、イタリアとオーストリアでの買収により、欧州のオンライン中古車販売におけるリーダーシップを強化し、また北米では 2023 年に Spoticar を立ち上げ、中古車のディーラーオンライン販売を拡大
- 当社の「データ・アズ・ア・サービス」事業の拡大に専念する独立事業部門となる Mobilisights を 2023 年 1 月に立ち上げ



重要なのは、全地域で成長し、記録的な収益を実現していることです。「第3の原動力」となる中東・アフリカ、南米、中国・インド・アジア太平洋では、2022年には純収入が前年比34%増⁽¹⁾、AOI貢献額が2倍以上の38億ユーロとなり、2030年までに世界の純収入を25%以上にするという目標達成に向けて前進しています。

Stellantisの設立後2年間の実績は、同社が今後モビリティエコシステムに及ぼすことが期待される大きな影響のほんの一端にすぎません。

株主の承認を得た上での42億ユーロの普通配当(1株あたり1.34ユーロの支払い)に関しては、NYSE、Euronext Milan、Euronext Parisにおける予定スケジュールは以下のとおりです。(i) 権利落ち日は2023年4月24日、(ii) 権利確定日は2023年4月25日、(iii) 支払い日は2023年5月4日。

2023年2月22日の午後2時(中央ヨーロッパ標準時)／午前8時(米国東部標準時)から、Stellantisの2022年通期決算を発表するためのライブウェブキャスト・電話会議を開催します。ウェブキャストおよび録画再生は、Stellantis社ウェブサイト(www.stellantis.com)の「投資家」セクションからアクセスいただけます。プレゼンテーション資料は、2023年2月22日の午前8時(中央ヨーロッパ標準時)／午前2時(米国東部標準時)頃にStellantis社ウェブサイトの「投資家」セクションに掲載される予定です。

今後のイベント予定

- 2023年3月29日 [「モビリティの自由」フォーラム](#)(Stellantisが主導、Wavestoneがファシリテーション)
- 2023年4月13日 年次総会

ステランティスについて

Stellantis N.V.(NYSE:STLA、Euronext Milan:STLAM、Euronext Paris:STLAP)は、世界を代表する自動車メーカーであり、モビリティプロバイダーです。Abarth、Alfa Romeo、Chrysler、Citroën、Dodge、DS Automobiles、Fiat、Jeep®、Lancia、Maserati、Opel、Peugeot、Ram、Vauxhall、Free2move、Leasysなどのブランドを擁しており、これらの歴史ある名高いブランドは、革新的な製品やサービスに対する、先見の明のある創業者や現代の顧客の思い入れを具体的な形にしています。私たちは多様性を武器に、世界の動きをリードしていきます。最大ではなく最高のサステナブル・モビリティ・テック・カンパニーとなることを目指し、すべてのステークホルダーに対し、また事業を展開するコミュニティに対し、付加価値を創造していきます。詳しくは、www.stellantis.comをご覧ください。

問い合わせ先: communications@stellantis.com または investor.relations@stellantis.com

セグメント別の業績

北米

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022	2021 (プロフォーマ) ⁽¹⁾	増減
出荷台数(千台)	1,861	1,820	+41
純収入	85,475	69,736	+15,739
AOI	13,989	11,356	+2,633
AOI率	16.4%	16.3%	+10 bps

- **出荷台数**は、2%増加しました。これは、おもに新型グランドワゴニア、ジープ・コンパス、クライスラー・パシフィカの出荷台数の増加によるものですが、グランドチェロキーとラムピックアップの出荷台数の低下によって一部相殺されました。
- **純収入**は、23%増加しました。これは、おもに強気の正味価格設定、魅力的な車両ミックス、為替換算のプラスの影響によるものです。
- **調整後営業利益**は、23%増加しました。これは、おもに純収入の増加と為替換算のプラスの影響によるものですが、原材料、部品、物流の費用増大によって一部相殺されました。

中東・アフリカ

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022	2021 (プロフォーマ) ⁽¹⁾	増減
合計出荷台数 ⁽⁸⁾ (千台)	426	389	+37
連結出荷台数 ⁽⁸⁾ (千台)	283	273	+10
純収入	6,453	5,201	+1,252
AOI	1,078	545	+533
AOI率	16.7%	10.5%	+620 bps

- **連結出荷台数**は、4%増加しました。これは、おもにオベル・モッカ、クロスランドXの出荷台数の増加によるものです。
- **純収入**は、24%増加しました。これは、おもに強気の正味価格設定(トルコリラの下落に対抗する価格設定を含む)とマーケティングミックスの改善によるものですが、マイナスの為替換算(おもにトルコリラ)の影響によって一部相殺されました。
- **調整後営業利益**は、98%増加しました。これは、おもに純収入の増加と強力な営業レバレッジによるものですが、マイナスの為替換算・取引の影響によって一部相殺されました。

中国・インド・アジア太平洋

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022	2021 (プロフォーマ) ⁽¹⁾	増減
合計出荷台数 ⁽⁸⁾ (千台)	205	219	(14)
連結出荷台数 ⁽⁸⁾ (千台)	127	120	+7
純収入	4,505	3,980	+525
AOI	654	442	+212
AOI率	14.5%	11.1%	+340 bps

- **業績が改善**されました。これは、おもにジープ・グランドチェロキーL、ジープ・メリディアン、ラム1500に関する、好ましい正味価格設定と車両ミックスが原動力となりましたが、マーケティングミックスが思わしくなかったことで一部相殺されました。

拡大 EU

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022	2021 (プロフォーマ) ⁽¹⁾	増減
出荷台数(千台)	2,626	2,860	(234)
純収入	63,311	59,060	+4,251
AOI	6,293	5,370	+923
AOI率	9.9%	9.1%	+80 bps

- **出荷台数**は、8%減少しました。これは、新型プジョー308、フィアット・パングダ、DS 4、シトロエンC5 X、アルファロメオ・トナレレに対しては需要があったものの、半導体の受注残、物流上の問題、2022年のプジョー108とシトロエンC1の生産終了の影響の方が大きかったためです。
- **純収入**は、7%増加しました。これは、おもに積極的な正味価格設定、新型車とBEVとPHEVが牽引する良好な車両ミックス、および買取り義務のある台数の減少によるものですが、出荷台数の低下によって一部相殺されました。
- **調整後営業利益**は、17%増加しました。これは、おもに純収入の増加、費用抑制対策、中古車収益の増加によるものですが、原材料、エネルギー、部品、物流の費用増大によって一部相殺されました。

南米

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022	2021 (プロフォーマ) ⁽¹⁾	増減
出荷台数(千台)	859	830	+29
純収入	15,620	10,681	+4,939
AOI	2,048	882	+1,166
AOI率	13.1%	8.3%	+480 bps

- **出荷台数**は、3%増加しました。これは、おもに新型フィアット・パルス、ジープ・コマンドー、シトロエンC3への需要と、プジョー208の出荷台数の増加によるものですが、ジープ・レネゲードとフィアット・アルゴの出荷台数の低下およびフィアット・ウーノの生産終了によって一部相殺されました。
- **純収入**は、46%増加しました。これは、好ましい正味価格設定、車両ミックス、販売台数、およびブラジルレアルを中心とした為替換算の影響によるものです。
- **調整後営業利益**は、132%増加しました。これは、おもに純収入の増加とプラスの為替換算によるもので、これが原材料の費用増大による相殺を上回ったためです。

マセラティ

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022	2021 (プロフォーマ) ⁽¹⁾	増減
出荷台数(千台)	25.9	24.2	+1.7
純収入	2,320	2,021	+299
AOI	201	103	+98
AOI率	8.7%	5.1%	+360 bps

- **業績が改善**されました。これは、おもに正味価格設定の引き上げ、MC20と新型グレカレによる車両ミックスの改善、および為替換算のプラスの影響によるものですが、D&Aの増加によって一部相殺されました。

継続事業による業績 (百万ユーロ)		2022 年下半期	2021 年下半期	増減
IFRS	純収入	91,593	76,809	+19%
	純利益	8,819	7,418	+19%
	営業活動によるキャッシュフロー	10,116	13,031	(22)%
NON-GAAP	調整後営業利益 ⁽²⁾	10,949	9,389	17%
	調整後営業利益率 ⁽²⁾	12.0%	12.2%	(20) bps
	製造用フリーキャッシュフロー ⁽³⁾	5,500	7,235	(24)%

北米

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022年下半期	2021年下半期	増減
出荷台数(千台)	902	947	(45)
純収入	43,032	37,289	+5,743
AOI	6,306	6,120	+186
AOI率	14.7%	16.4%	(170) bps

拡大 EU

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022年下半期	2021年下半期	増減
出荷台数(千台)	1,264	1,196	+68
純収入	31,992	27,020	+4,972
AOI	3,026	2,541	+485
AOI率	9.5%	9.4%	+10 bps

中東・アフリカ

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022年下半期	2021年下半期	増減
合計出荷台数 ⁽⁸⁾ (千台)	227	189	+38
連結出荷台数 ⁽⁸⁾ (千台)	145	135	+10
純収入	3,414	2,654	+760
AOI	606	298	+308
AOI率	17.8%	11.2%	+660 bps

南米

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022年下半期	2021年下半期	増減
出荷台数(千台)	456	406	+50
純収入	8,387	5,745	+2,642
AOI	1,046	556	+490
AOI率	12.5%	9.7%	+280 bps

中国・インド・太平洋

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022年下半期	2021年下半期	増減
合計出荷台数 ⁽⁸⁾ (千台)	105	117	(12)
連結出荷台数 ⁽⁸⁾ (千台)	65	59	+6
純収入	2,353	2,097	+256
AOI	365	236	+129
AOI率	15.5%	11.3%	+420 bps

マセラティ

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2022年下半期	2021年下半期	増減
出荷台数(千台)	15.7	13.4	+2.3
純収入	1,379	1,136	+243
AOI	139	74	+65
AOI率	10.1%	6.5%	+360 bps

照合 - 通期

「外部顧客からの純収入」から「純収入」へ、および「継続事業による純利益」から「調整後営業利益」へ

継続事業による業績

2022 (百万ユーロ)	北米	拡大EU	中東・アフリカ	南米	中国・インド・ アジア太平洋	マセラティ	その他 ⁽¹⁾	Stellantis
外部顧客からの純収入	85,474	63,226	6,453	15,640	4,500	2,322	1,977	179,592
他のセグメントとの取引による純収入	1	85	—	(20)	5	(2)	(69)	—
純収入	85,475	63,311	6,453	15,620	4,505	2,320	1,908	179,592
継続事業による純利益								16,779
税金費用								2,729
純金融費用								768
持分法適用会社の利益分配								(264)
営業利益								20,012
調整:								
リストラおよびその他の費用(戻入後) ^(A)	56	1,020	—	36	—	2	30	1,144
タカタのリコールキャンペーン ^(B)	382	545	22	2	—	—	—	951
CAFEペナルティレート ^(C)	660	—	—	—	—	—	—	660
契約外保証の見積りの変更 ^(D)	—	294	14	3	3	—	—	314
減損費用およびサプライヤー債務 ^(E)	99	92	—	45	—	—	1	237
特許訴訟 ^(F)	93	40	—	1	—	—	—	134
その他 ^(G)	(24)	(232)	(1)	62	36	—	30	(129)
調整額合計	1,266	1,759	35	149	39	2	61	3,311
調整後営業利益⁽²⁾	13,989	6,293	1,078	2,048	654	201	(940)	23,323

(*) その他の活動、未配分項目、および消去

(A) おもに拡大 EU、北米および南米における人員削減に関連

(B) タカタ製エアバッグのリコールキャンペーンの延長

(C) 2019~2021 モデルイヤーの CAFE ペナルティレート調整に関連する引当金の増加

(D) 契約上の保証期間終了後に発生した保証費用の見積りの微調整

(E) おもに拡大 EU(ロシア関連が中心)、北米および南米における減損費用

(F) 過年度における特定の技術の使用に関する特定の特許権者による訴訟に関連する引当金

(G) おもに訴訟引当金の減算、持分法投資の持分変動に関連(純売却損により一部相殺)

「外部顧客からの純収入」から「純収入(プロフォーマ)」へ、および「継続事業による純利益」から「調整後営業利益(プロフォーマ)」へ

継続事業による業績

2021 (プロフォーマ)	(百万ユーロ)	北米	拡大EU	中東・アフリカ	南米	中国・インド・ アジア太平洋	マセラティ	その他 ^(*)	Stellantis
外部顧客からの純収入 ^(A)		67,706	58,602	5,165	10,474	3,924	2,002	1,546	149,419
加算: 外部顧客からのFCAの 純収入(2021年1月1日~16日) ^(B)		2,015	335	36	189	51	18	60	2,704
加算: 調整額(プロフォーマ) ^(C)		3	(7)	—	—	—	—	—	(4)
外部顧客からの純収入(プロフォーマ) (2021年1月1日~12月31日)		69,724	58,930	5,201	10,663	3,975	2,020	1,606	152,119
他のセグメントとの取引による純収入		12	130	—	18	5	1	(166)	—
純収入(プロフォーマ)^(D)		69,736	59,060	5,201	10,681	3,980	2,021	1,440	152,119
継続事業による純利益									13,218
税金費用									1,911
純金融費用									734
持分法適用会社の利益分配									(737)
営業利益									15,126
加算: FCAの営業利益(2021年1月1日~16 日)									77
加算: 調整額(プロフォーマ)									96
営業利益(プロフォーマ)									15,299
調整:									
リストラおよびその他の費用(戻入後) ^(E)		(4)	781	2	54	—	1	39	873
契約外保証の見積りの変更 ^(F)		2	581	57	68	13	11	—	732
パーチェス法による会計処理における棚卸 資産の公正価値調整の戻入額 ^(G)		401	89	—	13	19	—	—	522
減損費用およびサプライヤー債務 ^(H)		58	233	6	6	—	6	—	309
ブラジル間接税 - 負債戻入/貸方認定 ^(I)		—	—	—	(253)	—	—	—	(253)
その他 ^(J)		228	(17)	(6)	41	7	2	274	529
調整額合計(2021年1月1日~12月31日)		685	1,667	59	(71)	39	20	313	2,712
調整後営業利益(プロフォーマ)⁽²⁾		11,356	5,370	545	882	442	103	(687)	18,011

(*) その他の活動、未配分項目、および消去

(A) PSA は、IFRS 第3号「企業結合」に基づき、逆取得として会計処理された合併において会計上の取得企業と認められ、その資格において2021年1月1日以降、当社の業績に寄与していません。FCA は、合併の効力発生の翌日である2021年1月17日付でStellantisに連結されました。

(B) FCA の連結純収入(2021年1月1日~16日、ただし会社間取引を除く)

(C) FCA の2021年1月1日~16日の純収入をPSAの純収入と整合的に提示するための組替え

(D) Stellantis 連結純収入(プロフォーマ)(2021年1月1日~12月31日)

(E) おもに拡大EUにおける事業およびディーラーネットワークの再編に関連するリストラおよびその他の費用

(F) 契約上の保証期間終了後に発生した保証費用の見積りの変更

(G) FCA の棚卸資産に関してパーチェス法による会計処理で認定された公正価値調整の戻入額

(H) おもに拡大EUの特定の車両プラットフォームに関連

(I) ブラジル最高裁判所による州付加価値税の算定に関する最終判決に関連する優遇措置

(J) おもに合併および統合活動に関連するその他の費用が含まれます

「継続事業による純利益」から「調整後営業利益」へ

継続事業による業績

2021 (百万ユーロ)	北米	拡大EU	中東・アフリカ	南米	中国・インド・ アジア太平洋	マセラティ	その他 ⁽¹⁾	Stellantis
継続事業による純利益								13,218
税金費用								1,911
純金融費用								734
持分法適用会社の利益分配								(737)
営業利益								15,126
調整:								
リストラおよびその他の費用(戻入後) ^(A)	(4)	781	2	54	—	1	39	873
契約外保証の見積りの変更 ^(B)	2	581	57	68	13	11	—	732
パーチェス法による会計処理における棚卸資産の公正価値調整の戻入額 ^(C)	401	89	—	13	19	—	—	522
減損費用およびサプライヤー債務 ^(D)	58	233	6	6	—	6	—	309
ブラジル間接税 - 負債戻入/貸方認定 ^(E)	—	—	—	(253)	—	—	—	(253)
その他 ^(F)	228	(17)	(6)	41	7	2	274	529
調整額合計(2021年1月1日~12月31日)	685	1,667	59	(71)	39	20	313	2,712
控除: 調整額(2021年1月1日~16日) ^(G)								11
調整後営業利益⁽²⁾	11,103	5,419	554	873	444	116	(682)	17,827

(*) その他の活動、未配分項目、および消去

(A) おもに拡大 EU における事業およびディーラーネットワークの再編に関連するリストラおよびその他の費用

(B) 契約上の保証期間終了後に発生した保証費用の見積りの変更

(C) FCA の棚卸資産に関してパーチェス法による会計処理で認定された公正価値調整の戻入額

(D) おもに拡大 EU の特定の車両プラットフォームに関連

(E) ブラジル最高裁判所による州付加価値税の算定に関する最終判決に関連する優遇措置

(F) おもに合併および統合活動に関連するその他の費用が含まれます

(G) おもに合併に関連する費用

「営業活動によるキャッシュフロー」から「製造用フリーキャッシュフロー」へ、および「営業活動によるキャッシュフロー」から「製造用フリーキャッシュフロー(プロフォーマ)」へ

(百万ユーロ)	2022	2021
営業活動によるキャッシュフロー	19,959	18,646
控除: 営業活動によるキャッシュフロー - 非継続事業	—	—
営業活動によるキャッシュフロー - 継続事業	19,959	18,646
控除: 製造活動に起因しない営業活動	211	276
控除: 資本支出、資産計上された研究開発費、ならびに製造活動のための有形および無形資産に対する買掛金の変動	8,938	10,081
加算: 資産売却およびその他の投資活動の変化による収入	500	327
控除: 合併事業への出資、連結子会社の小規模な買収、持分法およびその他の投資	769	811
加算: 継続事業と非継続事業の間での会社間純支払額	—	—
加算: 確定給付型年金への拠出金(税引後)	278	80
製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾	10,819	7,885
加算: FCAの製造用フリーキャッシュフロー(2021年1月1日~16日)	N/A	(1,813)
製造用フリーキャッシュフロー(プロフォーマ)⁽³⁾	N/A	6,072

N/A = 該当なし

「負債」から「製造用純財務状態」へ

(百万ユーロ)	2022年12月31日	2022年6月30日	2021年12月31日
負債	(27,153)	(28,164)	(33,582)
共同支配金融サービス会社流動負債	321	332	103
デリバティブ金融資産(負債)、実質預金および担保預金	52	14	(9)
金融証券	3,527	1,779	1,499
現金および現金同等物	46,433	46,355	49,629
売却目的での保有に分類される製造用純財務状態	54	—	—
純財務状態	23,234	20,316	17,640
控除:金融サービスの純財務状態	(2,471)	(1,738)	(1,450)
製造用純財務状態⁽⁹⁾	25,705	22,054	19,090

照合 - 下半期

「外部顧客からの純収入」から「純収入」へ、および「継続事業による純利益」から「調整後営業利益」へ

継続事業による業績

2022年下半期								Stellantis
(百万ユーロ)	北米	拡大EU	中東・アフリカ	南米	中国・インド・アジア太平洋	マセラティ	その他 ^(*)	
外部顧客からの純収入	43,032	31,951	3,414	8,407	2,350	1,379	1,060	91,593
他のセグメントとの取引による純収入	—	41	—	(20)	3	—	(24)	—
純収入	43,032	31,992	3,414	8,387	2,353	1,379	1,036	91,593
継続事業による純利益								8,819
税金費用								744
純金融費用								337
持分法適用会社の利益分配								(208)
営業利益								9,692
調整:								
タカタのリコールキャンペーン ^(A)	382	7	—	—	—	—	—	389
契約外保証の見積りの変更 ^(B)	—	294	14	3	3	—	—	314
リストラおよびその他の費用(戻入後) ^(C)	(101)	401	—	3	—	2	1	306
減損費用およびサプライヤー債務 ^(D)	81	88	—	—	—	—	1	170
その他 ^(E)	38	(22)	(1)	62	37	—	(36)	78
調整額合計	400	768	13	68	40	2	(34)	1,257
調整後営業利益⁽²⁾	6,306	3,026	606	1,046	365	139	(539)	10,949

(*) その他の活動、未配分項目、および消去

(A) おもに北米におけるタカタ製エアバッグのリコールキャンペーンに関連する見積りの変更

(B) 契約上の保証期間終了後に発生した保証費用の見積りの微調整

(C) おもに、拡大 EU における人員削減、および 2022 年上半期に認定された北米に関連する費用の戻入に関連

(D) おもに拡大 EU (ロシア関連が中心) および北米における減損費用

(E) おもにコンバージェンスの取り組みおよび訴訟の費用に関連(売却益により一部相殺)

「外部顧客からの純収入」から「純収入」へ、および「継続事業による純利益」から「調整後営業利益」へ

継続事業による業績

2021年下半期								Stellantis
(百万ユーロ)	北米	拡大EU	中東・アフリカ	南米	中国・インド・アジア太平洋	マセラティ	その他 ^(*)	
外部顧客からの純収入	37,286	27,098	2,654	5,732	2,102	1,139	798	76,809
他のセグメントとの取引による純収入	3	(78)	—	13	(5)	(3)	70	—
純収入	37,289	27,020	2,654	5,745	2,097	1,136	868	76,809
継続事業による純利益								7,418
税金費用								182
純金融費用								517
持分法適用会社の利益分配								(335)
営業利益								7,782
調整:								
契約外保証の見積りの変更 ^(A)	2	581	57	68	13	11	—	732
リストラおよびその他の費用(戻入後) ^(B)	(2)	294	1	6	—	1	32	332
減損費用およびサプライヤー債務 ^(C)	58	212	6	6	—	6	—	288
ブラジル間接税 - 負債戻入/貸方認定 ^(D)	—	—	—	(31)	—	—	—	(31)
その他 ^(E)	192	(102)	(6)	41	7	—	154	286
調整額合計(2021年7月1日~12月31日)	250	985	58	90	20	18	186	1,607
調整後営業利益⁽²⁾	6,120	2,541	298	556	236	74	(436)	9,389

(*) その他の活動、未配分項目、および消去

(A) 契約上の保証期間終了後に発生した保証費用の見積りの変更

(B) おもに拡大 EU における事業およびディーラーネットワークの再編に関連するリストラおよびその他の費用

(C) おもに拡大 EU の特定の車両プラットフォームに関連

(D) ブラジル最高裁判所による州付加価値税の算定に関する最終判決に関連する優遇措置

(E) おもに合併および統合活動に関連するその他の費用が含まれます

「営業活動によるキャッシュフロー」から「製造用フリーキャッシュフロー」へ

(百万ユーロ)	2022年下半期	2021年下半期
営業活動によるキャッシュフロー	10,116	13,031
控除: 営業活動によるキャッシュフロー - 非継続事業	—	—
営業活動によるキャッシュフロー - 継続事業	10,116	13,031
控除: 製造活動に起因しない営業活動	82	298
控除: 資本支出、資産計上された研究開発費、ならびに製造活動のための有形および無形資産に対する買掛金の変動	4,550	5,099
加算: 資産売却およびその他の投資活動の変化による収入	249	227
控除: 合併事業への出資、連結子会社の小規模な買収、持分法およびその他の投資	476	670
加算: 継続事業と非継続事業の間での会社間純支払額	—	—
加算: 確定給付型年金への拠出金(税引後)	243	44
製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾	5,500	7,235



注記

- (1) 2021年1月16日、Fiat Chrysler Automobiles N.V. (以下「FCA」)とPeugeot S.A. (以下「PSA」)との合併(以下「合併」)が完了しました。2021年1月17日、統合された会社はStellantis N.V. (以下「Stellantis」または「当社」)に社名変更されました。PSAは会計処理上の取得企業と判断されたため、Stellantisの過去の財務諸表ではPSAの継続事業を表示することになり、そこでは2021年1月1日付のFaurecia S.E. (以下「Faurecia」)の支配喪失および非継続事業としての分類も反映され、比較期間が修正再表示されています。企業結合の取得日が2021年1月17日だったことから、別段の記載がない限り、2021年1月1日～16日のFCAの業績は2021年通期の業績からは除外されています。2021年(プロフォーマ)の業績は、合併があたかも2020年1月1日に行われたかのように想定して提示されており、2021年1月1日～16日の期間のFCAの業績も含まれています。
- (2) 「調整後営業利益(損失)」とは、「継続事業による純利益(損失)」から、含めても企業の継続的な業績を示すものとはならないと考えられる、リストラ、減損、資産の減価償却、投資の売却、および性質上頻度が低く希少もしくは散発的な事象と考えられる例外的な営業利益(費用)からなる調整項目を除外したものです。また、純金融費用(利益)、税金費用(利益)、持分法適用会社の利益(損失)の分配も除外されます。ここでいう「例外的な営業利益(費用)」とは、戦略的決定による影響、ならびに性質上頻度が低く希少もしくは散発的と考えられる事象のことで、こうした項目を含めても、企業の継続的な業績を示すものとはならないと考えられます。「例外的な営業利益(費用)」の例としては、Stellantisの中核事業を合理化するための戦略的決定による影響や、生産能力および費用構造を市場の需要に合わせるためのStellantisの計画から生じる設備関連費用、あるいは重要な買収もしくは合併に直接関連する集中・統合費用などがありますが、これらに限定されるわけではありません。
- (3) 「製造用フリーキャッシュフロー」を算出するには、「営業活動によるキャッシュフロー」から、まず以下のものを控除します。非継続事業による営業活動によるキャッシュフロー、金融サービスに関連する営業活動によるキャッシュフロー(消去後)、製造活動に関する有形および無形資産への投資、合併事業への出資および連結子会社の小規模買収、持分法投資およびその他の投資。さらに、以下のものを調整します。継続事業と非継続事業の間での会社間純支払額、資産売却による収入および確定給付型年金への拠出金(税引後)。2021年12月31日に終了した年度に関しては、製造用フリーキャッシュフロー(プロフォーマ)には、2021年1月1日～16日の期間のFCAの製造用フリーキャッシュフローが含まれます。製造用フリーキャッシュフローのタイミングは、債権の現金化および買掛金の支払いのタイミング、ならびに運転資本のその他の要素の変動の影響を受ける可能性があり、これは特に資金管理の取り組みおよびその他の要因(その一部は当社のコントロール外の可能性があります)によって時期により変動する可能性があります。
- (4) 出典: 中国国家情報センター(SIC)、S&P Global、Ward's Automotive and Companyの推定値。
- (5) スコープ1および2(絶対排出量tCO₂eqで75%減)、ならびにスコープ3(原単位排出量tCO₂eq/vhで50%減)を含む
- (6) 2021年の基準値と比較した絶対排出量tCO₂による
- (7) 本取引は、2023年上半年期に完了する予定で、規制当局の承認を含む慣習的な完了条件が適用されます。
- (8) 「合計出荷台数」は、当社の連結子会社および非連結の合併会社による出荷台数を含む数値です。それに対して、「連結出荷台数」は、当社の連結子会社による出荷台数のみを含む数値です。
- (9) 「製造用純財務状態」を算出するには、「負債」に製造活動関連のデリバティブ金融負債を加えたものから、(i) 現金および現金同等物、(ii) 流動性があるとみなされる金融証券、(iii) 当社または当社が共同支配する金融サービス事業体の流動負債、(iv) デリバティブ金融資産および担保預金を控除します。したがって、Stellantisの金融サービス事業体に係る負債、現金および現金同等物ならびにその他の金融資産もしくは負債は、製造用純財務状態の計算からは除外されます。製造用純財務状態には、売却目的での保有に分類される製造用純財務状態も含まれます。

ランキング、市場シェア、およびその他の業界情報は、別段の記載がない限り、通年のものであり、第三者の業界情報源(例: Agence Nationale des Titres Sécurisés (ANTS)、Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA)、Ministry of Infrastructure and Sustainable Mobility (MIMS)、S&P Global、Ward's Automotive) および社内情報に基づくものです。

本資料では、ランキング、市場シェアおよびその他の業界情報は、別段の記載がない限り、乗用車(PC)と小型商用車(LCV)に関するものです。ただし、以下の例外があります。

- 「中東・アフリカ」には、イラン、スーダン、シリアは含まれません。
- 「インド・アジア太平洋」は、Stellantisが競合している主要市場(日本(乗用車)、インド(乗用車)、韓国(乗用車およびピックアップ)、オーストラリア、ニュージーランド、東南アジア)の集計を反映したものです。
- 「中国」は乗用車だけを表します。
- 「マセラティ」は、マセラティが競合している17の主要市場の集計を反映したもので、S&P Globalのデータ、マセラティの競合セグメントおよび内部情報に基づくものです。

過年度の数値は、第三者の業界情報源から提供された最新情報を反映するために更新されています。2021年に関するランキング、市場シェア、およびその他の業界情報には、2021年1月1日～16日の期間のFCAのものも含まれます。

「商用車」には、バン、小型および大型トラック、商用目的で登録もしくは改造された乗用車が含まれます。「EU30か国」とは、EU27か国(マルタを除く)にアイルランド、ノルウェー、スイス、英国を加えたものです。

「低排出ガス車」(LEV)とは、バッテリー電気自動車(BEV)、プラグイン・ハイブリッド車(PHEV)、および燃料電池電気自動車(FCEV)のことです。Stellantisが報告するBEVとLEVの販売台数には、すべてシトロエン・アミとオペル・ロックスが含まれています。これらの車両が4輪車に分類される国では、これらはStellantisが報告する合計販売台数、業界販売台数および市場シェアの数値からは除外されています。



付録

未監査連結財務情報(プロフォーマ)

この未監査連結財務情報(プロフォーマ)は、2021年1月17日に完了したStellantis設立のためのPSAとFCAの合併があたかも2020年1月1日に完了したかのように想定して作成されています。この未監査連結財務情報(プロフォーマ)に含まれるのは、2021年12月31日に終了した年度の未監査連結損益計算書(プロフォーマ)および関連する説明用の注記(以下「未監査連結財務情報(プロフォーマ)」)です。この未監査連結財務情報(プロフォーマ)は、あくまで比較期間の損益計算書情報を提供する目的で、参考のために作成されたものであり、必ずしも合併が2020年1月1日に完了したとした場合の実際の業績を表すものではありません。また、この未監査連結財務情報(プロフォーマ)は、Stellantisの将来の業績もしくはキャッシュフローを表すことや、それらの指標となることを意図したものではありません。合併の影響は2021年12月31日時点のStellantis連結財務状態計算書において反映されているので、財務状態計算書(プロフォーマ)は提示されていません。

ここに提示する未監査連結財務情報(プロフォーマ)は、(i) 2021年12月31日に終了した年度のStellantis連結損益計算書および (ii) 2021年1月1日～16日の期間のFCAの会計記録に由来するものです。この未監査連結財務情報(プロフォーマ)は、上記の過去の連結財務諸表およびその付属の注記と併せて読む必要があります。

StellantisおよびFCAの連結財務諸表は、国際会計基準審議会(「IASB」)が公表している国際財務報告基準(「IFRS」)ならびに欧州連合が採用しているIFRSIに準拠して作成されています。IASBが公表しているIFRSと欧州連合が採用しているIFRSとの差異による連結財務諸表への影響はありません。この未監査連結財務情報(プロフォーマ)は、2022年および2021年の12月31日時点および同日に終了した年度のStellantis連結財務諸表の作成に用いられた会計方針と整合する基準に基づいて作成されています。

付属の未監査連結財務情報(プロフォーマ)においては、事実による裏づけの得られる合併に直接起因する未監査事象(プロフォーマ)を有効にするために、過去の連結財務情報が調整されています。調整(プロフォーマ)は、具体的には以下に関連するものです。

- 取得価額配分。これは、おもに取得した有形資産および耐用年数に制限のある無形資産に関連する減価償却費の調整、ならびに金融負債の公正価値の調整に関連する支払利息の削減を反映させるためです。
- FCAの会計方針とStellantisが適用している会計方針を整合させること。
- FCAとPSA間の会社間取引の消去。

調整(プロフォーマ)は、2021年1月1日～16日の期間に関するものです。

未監査連結財務情報(プロフォーマ)では、合併完了後に達成される可能性のあるシナジー効果、営業効率もしくは費用削減、または発生する可能性のある統合費用は反映されていません。



2021年12月31日に終了した年度の未監査連結損益計算書(プロフォーマ)

2021年(百万ユーロ、1株あたり金額を除く)	Stellantis	2021年1月1~16日 のFCAの業績	取得価額配分	その他の調整	Stellantis 連結損益計算書 (プロフォーマ)
	注記1	注記2	注記3	注記4	
純収入	149,419	2,704	2	(6)	152,119
売上原価	119,943	2,322	(52)	(6)	122,207
販売費用、一般費用およびその他の費用	9,130	192	(2)	—	9,320
研究開発費	4,487	113	(40)	—	4,560
投資売却益(売却損)	(35)	—	—	—	(35)
リストラ費用	698	—	—	—	698
営業利益(損失)	15,126	77	96	—	15,299
純金融費用(利益)	734	29	(17)	—	746
税引前利益(損失)	14,392	48	113	—	14,553
税金費用	1,911	21	7	—	1,939
持分法適用会社の利益分配	737	3	—	—	740
継続事業による純利益(損失)	13,218	30	106	—	13,354
非継続事業による利益(損失)、税引後	990	—	—	—	990
純利益(損失)	14,208	30	106	—	14,344
以下に起因する純利益(損失)					
親会社の所有者	14,200	30	106	—	14,336
非支配持分	8	—	—	—	8
継続事業による純利益(損失)					
親会社の所有者	13,210	30	106	—	13,346
非支配持分	8	—	—	—	8
1株あたり利益(ユーロ/株)					
基本的1株あたり利益	4.64				4.69
希薄化後1株あたり利益	4.51				4.55
継続事業による1株あたり利益(ユーロ/株)					
基本的1株あたり利益	4.32				4.36
希薄化後1株あたり利益	4.19				4.23

付属の注記は、未監査連結財務情報(プロフォーマ)の不可分の一部です。



未監査連結財務情報(プロフォーマ)への注記

注記1 – Stellantis

この列は、2021年12月31日に終了した年度のStellantis連結損益計算書を表しています。

注記2 – 過去のFCA

この列は、FCAの会計記録から導き出された2021年1月1日～16日のFCAの業績を表しています。

注記3 – 取得価額配分

本未監査連結財務情報(プロフォーマ)の冒頭に記載したとおり、合併の会計処理は、IFRS第3号に基づき、PSAを会計上の取得企業とする取得法(逆取得会計)を用いて行われています。IFRS第3号の取得法では、IFRS第13号で定義されている公正価値の概念が適用され、とりわけ、企業結合による取得資産および引受負債は、会計上の合併日(2021年1月17日)時点での公正価値によって取得企業が認定することが定められています。この取得法が適用された結果、IFRS第3号で認められている限定的な例外を除き、FCAの資産および負債は、合併取得日におけるそれぞれの公正価値によって認定されました。FCAの取得資産および引受負債の公正価値を上回る譲渡対価は、のれんとして計上されました。

この未監査連結財務情報(プロフォーマ)では、合併があたかも2020年1月1日に行われたかのように想定した場合の、2021年12月31日に終了した年度の未監査連結損益計算書(プロフォーマ)に及ぼす、パーチェス法による会計処理の調整の影響(該当する場合)が反映されています。

次の表は、2021年12月31日に終了した年度の未監査連結損益計算書(プロフォーマ)における取得価額配分調整の影響(プロフォーマ)を要約したものです。

2021年1月1日～16日の期間について

2021年1月1日～16日(百万ユーロ)	無形資産	有形資産	金融負債	その他	合計
	(A)	(B)	(C)	(D)	
純収入	—	—	—	2	2
売上原価	—	45	—	7	52
販売費用、一般費用およびその他の費用	—	2	—	—	2
研究開発費	40	—	—	—	40
純金融費用(利益)	—	—	21	(4)	17
税金費用	(4)	—	(3)	—	(7)
純利益	36	47	18	5	106

調整(プロフォーマ)について、以下で詳述します。

A. 無形資産

各ブランド(ジープ、ラム、ダッジ、フィアット、マセラティ、アルファロメオ、モパター)の公正価値は、ロイヤルティ免除法に基づくインカム・アプローチ(将来の予想キャッシュフローの見積りが必要)によって決定されました。ブランドに関する耐用年数は無期限であると判断されます。資産計上された開発費については、公正価値は、ロイヤルティ免除法および超過収益法に基づく多基準のアプローチによって評価されています。ディーラーネットワークに関する公正価値は、代替費用法を用いて評価されています。再取得した権利の公正価値は、関連する契約から予想される割引キャッシュフロー法に基づいて評価されています。

無形資産の償却費は、取得した資産の見積残存耐用年数を考慮した公正価値で計算されています。無形資産の公正価値の調整の結果、関連する償却費が変動し、2021年1月1日～16日の期間で償却費が4,000万ユーロの純減となりました。これについては、資産計上された研究開発費およびその他の無形資産に関連して、「研究開発費」に計上されています。



B. 有形資産

有形資産の公正価値は、おもに代替費用法(関連する資産の物理的・機能的・経済的な陳腐化の見積もりが必要)によって決定されました。土地の公正価値は、マーケット・アプローチ(対象資産を比較可能な資産を含む取引と比較することが必要)を適用して決定されました。特定の資産の公正価値は、インカム・アプローチによって決定されました。

減価償却費は、取得した資産の見積残存耐用年数を考慮した公正価値で計算されています。有形資産の公正価値の調整の結果、関連する減価償却費が変動し、2021年1月1日～16日の期間で減価償却費が4,700万ユーロ減少しました。そのうち、4,500万ユーロは未監査連結財務情報(プロフォーマ)では「売上原価」に、また200万ユーロは「販売費用、一般費用およびその他の費用」に計上されています。

C. 金融負債

金融負債を公正価値までステップアップするために、上場債券については公表市場価格に基づき、非上場債券については割引キャッシュフロー法に基づき、取得価格の調整が認定されました。金融負債の公正価値の調整の結果、2021年1月1日～16日の期間において、現在の市場環境に基づく実効金利の低下により、支払利息が2,100万ユーロ減少しました。これについては、未監査連結財務情報(プロフォーマ)では「純金融収益(費用)」に計上されています。

D. その他

おもに以下のことが反映されています。

- ・ 延長保証サービス契約に関連する繰延収益の公正価値へのステップアップの結果、2021年1月1日～16日の期間に200万ユーロの追加収益を認定したこと。および、関連負債の公正価値調整の認定により、2021年1月1日～16日の期間に400万ユーロの追加金融費用を認定したこと。
- ・ 取得価額配分の一部として償却された特定の前払資産について、2021年1月1日～16日の期間の売上原価への影響額700万ユーロを戻し入れたこと。

棚卸資産の価値のステップアップは、調整(プロフォーマ)としては認定していません。この影響は、2021年12月31日に終了した年度のStellantisの業績で認定されているからです。

E. 税金費用

これは、未監査連結損益計算書(プロフォーマ)に反映された調整(プロフォーマ)に対する税効果を表しており、関連する法域で適用される法定税率に基づいて算出されています。

注記4 - その他の調整

その他の調整には、2021年12月31日に終了した年度のStellantis連結損益計算書におけるSevelとの会社間取引の消去、600万ユーロが含まれます。Sevellは、以前はPSAとFCAが50%ずつ保有していた共同事業体です。合併完了により、StellantisはSevelの100%を保有し、その日から完全に連結されています。

注記5 - 1株あたり利益(プロフォーマ)

「基本的1株あたり利益」(プロフォーマ)は、親会社の所有者に帰属する継続事業による純利益(プロフォーマ)を、合併に伴う調整後の加重平均発行済み株式数(プロフォーマ)で除することによって算出されます。

「希薄化後1株あたり利益」(プロフォーマ)は、過去の希薄化後加重平均発行済み株式数を、合併に伴う調整後の希薄化後加重平均発行済み株式数(プロフォーマ)で調整することによって算出されます。



基本的 1 株あたり利益(プロフォーマ)

2021 (百万ユーロ)

(別段の記載がある場合を除き百万ユーロ)	Stellantis	継続事業	非継続事業
親会社の所有者に帰属する純利益(調整済み)	€ 14,200 €	13,210 €	990
加算:親会社の所有者に帰属するFCAの純利益(2021年1月1日~16日)	30	30	—
加算:調整額(プロフォーマ)	106	106	—
親会社の所有者に帰属する純利益(プロフォーマ)(A)	€ 14,336 €	13,346 €	990
基本的1株あたり利益のための加重平均発行済み株式数(千株)、2021年1月17日~12月31日(B)	3,059,284	3,059,284	3,059,284
基本的1株あたり利益(プロフォーマ)(1株あたりユーロ) (A/B)	€ 4.69 €	4.36 €	0.32

希薄化後 1 株あたり利益(プロフォーマ)

2021 (百万ユーロ)

(別段の記載がある場合を除き百万ユーロ)	Stellantis	継続事業	非継続事業
親会社の所有者に帰属する純利益(調整済み)	€ 14,200 €	13,210 €	990
加算:親会社の所有者に帰属するFCAの純利益(2021年1月1日~16日)	30	30	—
加算:調整額(プロフォーマ)	106	106	—
親会社の所有者に帰属する純利益(プロフォーマ)(A)	€ 14,336 €	13,346 €	990
基本的1株あたり利益のための加重平均発行済み株式数(千株)、2021年1月17日~12月31日(B)	3,059,284	3,059,284	3,059,284
株式報酬に展開可能な株式数(千株)、2021年1月17日~12月31日	23,651	23,651	23,651
ゼネラルモーターズに交付した新株予約権(千株)	68,497	68,497	68,497
希薄化後1株あたり利益のための加重平均発行済み株式数(プロフォーマ)(千株) (B)	3,151,432	3,151,432	3,151,432
希薄化後1株あたり利益(プロフォーマ)(1株あたりユーロ) (A/B)	€ 4.55 €	4.23 €	0.31



SAFE HARBOR STATEMENT

This document, in particular references to "FY 2023 Guidance", contains forward looking statements. In particular, statements regarding future financial performance and the Company's expectations as to the achievement of certain targeted metrics, including revenues, industrial free cash flows, vehicle shipments, capital investments, research and development costs and other expenses at any future date or for any future period are forward-looking statements. These statements may include terms such as "may", "will", "expect", "could", "should", "intend", "estimate", "anticipate", "believe", "remain", "on track", "design", "target", "objective", "goal", "forecast", "projection", "outlook", "prospects", "plan", or similar terms. Forward-looking statements are not guarantees of future performance. Rather, they are based on the Company's current state of knowledge, future expectations and projections about future events and are by their nature, subject to inherent risks and uncertainties. They relate to events and depend on circumstances that may or may not occur or exist in the future and, as such, undue reliance should not be placed on them.

Actual results may differ materially from those expressed in forward-looking statements as a result of a variety of factors, including: the Company's ability to launch new products successfully and to maintain vehicle shipment volumes; changes in the global financial markets, general economic environment and changes in demand for automotive products, which is subject to cyclicalities; the Company's ability to realize the anticipated benefits of the merger; the Company's ability to offer innovative, attractive products and to develop, manufacture and sell vehicles with advanced features including enhanced electrification, connectivity and autonomous-driving characteristics; the continued impact of unfilled semiconductor orders; the continued impact of the COVID-19 pandemic; the Company's ability to successfully manage the industry-wide transition from internal combustion engines to full electrification; the Company's ability to produce or procure electric batteries with competitive performance, cost and at required volumes; a significant malfunction, disruption or security breach compromising information technology systems or the electronic control systems contained in the Company's vehicles; exchange rate fluctuations, interest rate changes, credit risk and other market risks; increases in costs, disruptions of supply or shortages of raw materials, parts, components and systems used in the Company's vehicles; changes in local economic and political conditions; changes in trade policy, the imposition of global and regional tariffs or tariffs targeted to the automotive industry, the enactment of tax reforms or other changes in tax laws and regulations; the level of government economic incentives available to support the adoption of battery electric vehicles; various types of claims, lawsuits, governmental investigations and other contingencies, including product liability and warranty claims and environmental claims, investigations and lawsuits; material operating expenditures in relation to compliance with environmental, health and safety regulations; the level of competition in the automotive industry, which may increase due to consolidation and new entrants; the Company's ability to attract and retain experienced management and employees; exposure to shortfalls in the funding of the Company's defined benefit pension plans; the Company's ability to provide or arrange for access to adequate financing for dealers and retail customers and associated risks related to the establishment and operations of financial services companies; the Company's ability to access funding to execute its business plan; the Company's ability to realize anticipated benefits from joint venture arrangements; disruptions arising from political, social and economic instability; risks associated with the Company's relationships with employees, dealers and suppliers; the Company's ability to maintain effective internal controls over financial reporting; developments in labor and industrial relations and developments in applicable labor laws; earthquakes or other disasters; and other risks and uncertainties.

Any forward-looking statements contained in this document speak only as of the date of this document and the Company disclaims any obligation to update or revise publicly forward-looking statements. Further information concerning the Company and its businesses, including factors that could materially affect the Company's financial results, is included in the Company's reports and filings with the U.S. Securities and Exchange Commission and AFM.