

## Stellantis、外部からの逆風と継続的な回復策を反映した 2025 年上半期決算を発表し、財務指針を再策定

- 純収入は 743 億ユーロ（2024 年上半期比 13%減）。おもに北米と拡大 EU における前年同期比での落ち込みによるもので、南米での成長により一部相殺
- 調整後営業利益<sup>(1)</sup>から除外した純費用 33 億ユーロを含めた純損失は、23 億ユーロとなり、2024 年上半期の純利益 56 億ユーロから転落。AOI<sup>(1)</sup>は 5 億ユーロ、AOI 率<sup>(2)</sup>は 0.7%で、それぞれ前年同期の値である 85 億ユーロ、10.0%を下回る
- 製造用フリーキャッシュフロー<sup>(3)</sup>は、30 億ユーロ。AOI の創出が低水準で、2025 年上半期には設備投資と研究開発費の方が上回る
- 2025 年 6 月 30 日現在の製造用手元流動資産合計は 472 億ユーロで、純収入に対する目標比率を上回る
- 2025 年 6 月 30 日現在の在庫合計は 120 万台（当社在庫は 29.8 万台）で、2024 年末比で 1%増加。一方で新製品の発売台数と連結出荷台数も連続で 5%増加
- 製品ラインナップの拡大、マーケティングの活発化、在庫規律の強化の成果により、2025 年上半期は 2024 年下半期と比較して、出荷台数、純収入、AOI<sup>(1)</sup>、製造用フリーキャッシュフロー<sup>(3)</sup>が連続で改善。純損失は連続で悪化
- 当社は財務指針を再策定し、2025 年下半期も継続的な改善を見込む

「CEO に就任して最初の数週間は、Stellantis の強みを活用しながら Stellantis に必要な改善点に取り組むという私の方針を強く押し進めることになりました。Stellantis の強みとは何か。それは、今まさに市場に送り出している素晴らしい商品の数々、そして何より当社の従業員のパワー、エネルギー、考える力などです。

2025 年は厳しい中にありますが、徐々に改善されています。2024 年下半期と 2025 年上半期を比較すると、外部からの逆風が強まっているにもかかわらず、販売台数、純収入、AOI の改善という形で、明らかに前進の兆しが見られます。新しく稼働している経営陣は、課題に真向から取り組み、今後とも利益ある成長と大幅な業績改善を確実なものにするために必要な厳しい決断を下していくこととなります。

CEO アントニオ・フィローザ



ジープ コンパス

(百万ユーロ)		2025 年 上半期	2024 年 上半期	増減	<p style="text-align: center;"><b>2025 年下半期指針</b></p> <p>純収入：2025 年上半期比で増加</p> <p>AOI 率<sup>(2)</sup>：1 桁台前半</p> <p>製造用フリーキャッシュフロー<sup>(3)</sup>：2025 年上半期比で改善</p> <p>注：2025 年 7 月 29 日現在の現行の関税・貿易規則が変わらないことを前提とした指針です。</p>
I F R S	純収入	74,261	85,017	(13)%	
	純利益（損失）	(2,256)	5,647	(140)%	
	希薄化後 EPS	(0.78)	1.86	(142)%	
	営業活動によるキャッシュフロー <sup>(4)</sup>	(2,287)	3,970	(158)%	
N O N - G A A P	調整後営業利益 <sup>(1)</sup>	540	8,463	(94)%	
	調整後営業利益率 <sup>(2)</sup>	0.7%	10.0%	(930) bps	
	調整後希薄化後 EPS <sup>(5)</sup>	0.18	2.36	(92)%	
	製造用フリーキャッシュフロー <sup>(3)</sup>	(3,005)	(392)	+667%	

報告データはすべて未監査です。本資料の別のページに記載されている「セーフハーバー条項」の項を参照してください。



2025年7月29日、アムステルダム発 - 本日、Stellantis N.V.は2025年上半期の業績を発表し、純収入が2024年上半期比13%減の743億ユーロとなったことを明らかにしました。この落ち込みは、おもに北米と拡大EU地域での業績によるものですが、南米では成長したために一部相殺されました。また、為替や関税による逆風、および欧州のLCV業界での販売台数低下の影響も、業績に反映されています。厳しい財務結果にもかかわらず、Stellantisは戦略的な経営陣の交代と取り組みの刷新により、未来の強化に向けた積極的な態勢を整えています。

### 新しい経営陣が発足

2025年5月28日、Stellantisは、新CEOにアントニオ・フィローザが取締役会により全会一致で選任され、2025年6月23日から指揮を執ることを発表しました。フィローザは「人」優先の経営理念を持ち、当社における豊富な実績があり、そして厳しい自動車業界でStellantisを成功に導くための明確なビジョンを携えてCEOの職務に邁進します。

2025年6月23日、フィローザは、自動車業界に精通した人材で構成されるStellantisの新しい経営陣を発表しました。極めて優れた業績を挙げてきた役員の幾人もが初めてボードメンバー入りとなり、権限を大幅に拡大してその卓越したリーダーシップと能力を発揮させることが期待されます。

フィローザは、2025年7月18日の臨時株主総会において、Stellantisの取締役および執行取締役を選任されました。

### 業績回復の最新情報 - さらなる成長に向けて動き出した市場への商品導入

2025年上半期、業績回復を目指して4つの新モデルが発売されました。シトロエンC3エアクロス、フィアット グランデパンダ、オペル/ボックスホール フロンテラ、ラム・プロマスター カーゴ BEVです。これに加えて、ラム2500および3500ヘビーデューティ、シトロエンC4/C4X、オペル モッカといった人気車種も大幅にアップデートされました。新製品の甲斐あって、欧州30地域では市場シェアが2024年下半年比で127ベース・ポイント上昇し、北米での受注も大幅に改善され、今後の業績を下支えすると見込まれます。

Stellantisは、2025年に10種類の新モデルを発売する計画を立てています。とりわけ、2025年下半年には3つのSTLAミディアム製品、すなわちジープ コンパス、シトロエンC5エアクロス、DS N°8が発売されます。これは、最近発売されたSTLAミディアム・ベースのプジョー3008、5008、オペル/ボックスホール グランドランドを補完する位置づけです。

ラムにおいては、顧客からの要望に直接応える形で、2026年式ラム1500には5.7リッターHEMI® V型8気筒エンジンを再び搭載することを発表しました。最初の完成車両は2025年下半年中に販売店に到着する予定です。2025年後半には、他、幾つものアイコン的な車種の生産再開を予定しています。2023年から生産を休止していた、ハイブリッドのジープ チェロキーやICEモデルであるダッジ チャージャー・シックスパックなどです。また、4ドアのチャージャー・デイトナもファミリーに加わります。

プジョーはGTiの復活を発表し、2025年6月のル・マン24時間レースで新型208GTiが披露されました。

さらに、ピックアップトラックのフィアット・ティターノが新しいエンジンとトランスミッションを搭載してアルゼンチン市場に導入されました。これはアルゼンチンのコルドバ工場で生産されています。

### 関税の最新情報

Stellantisは、2025年の純関税影響見積もり額を約15億ユーロに修正しました。このうちの3億ユーロは2025年上半期に発生しています。当社は、関連する政策の各所組織と密接に連絡を取りながら、長期的なシナリオ計画の立案を継続しています。



## Stellantis、財務指針を再策定

Stellantis は 2025 年下半期の財務指針を発表しました。当社は、2025 年下半期に、純収入の増加、1 桁台前半の AOI<sup>(2)</sup>の収益性、産業用 FCF<sup>(3)</sup>の改善を見込んでいます。ただし、この指針は 2025 年 7 月 29 日現在の現行の関税・貿易規則が変わらないことを前提としています。

2025 年 7 月 29 日午後 2 時 (CEST) /午前 8 時 (EDT)、ライブ・ウェブキャストおよび電話会議を開催して、Stellantis の 2025 年上半期の業績を発表しました。この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](http://www.stellantis.com)) の「Investors」セクションからアクセスいただけます。

## ステランティスについて

Stellantis N.V. (NYSE : STLA / ユーロネクスト・ミラノ : STLAM / ユーロネクスト・パリ : STLAP) は世界をリードする自動車メーカーで、移動手段を選ぶ自由をお客様に提供すること、最新技術の採用、そしてステークホルダー全員にとっての価値の創造に取り組んでいます。象徴的で革新的なブランドのユニークなポートフォリオには、アバルト、アルファ ロメオ、クライスラー、シトロエン、ダッジ、DS オートモービルズ、フィアット、ジープ、ランチア、マセラティ、オペル、プジョー、ラム、ボックスホール、Free2move、Leasys が含まれます。詳しくは、[www.stellantis.com](http://www.stellantis.com) をご覧ください。

## 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）	2025年 上半期	2024年 上半期	増減
出荷台数（千台）	647	838	(191)
純収入	28,198	38,353	(10,155)
AOI	(951)	4,366	(5,317)
AOI 率	(3.4)%	11.4%	(1,480) bps

- **出荷台数**は、23%減少しました。これはおもに関税の影響を最も受ける輸入車の減産、フリート販路での販売台数の低下、生産終了モデルによる生産ギャップによるものです。
- **純収入**は、26%減少しました。これはおもに生産終了モデルによる生産ギャップと、関税の影響を最も受けた一部製品の減産によるものです。
- **調整後営業利益（損失）**は、122%減少しました。これは販売台数・車種ミックスによる大きなマイナスの影響、販売奨励金の増加、変動費の吸収不良、および保証費用によるものです。

### 中東・アフリカ

百万ユーロ（別段の記載がある場合を除く）	2025年 上半期	2024年 上半期	増減
合計出荷台数 <sup>(6)</sup> （千台）	251	273	(22)
			+11
連結出荷台数 <sup>(6)</sup> （千台）	225	214	
純収入	4,944	5,005	(61)
AOI	768	1,047	(279)
AOI 率	15.5%	20.9%	(540) bps

- **連結出荷台数**は、5%増加しました。これはおもにシトロエン・ベルリング、プジョー・パートナー、オペル/ボックスホール・コンボ、フィアット・ドフロ・カーゴの出荷台数の増加によるものですが、従来からの地域的な輸入制約の影響により一部相殺されました。
- **純収入**は、1%減少しました。これはおもにトルコリラを中心とする為替の悪影響によるものですが、販売台数の増加、好ましい車種ミックス、および正味価格の上昇により大幅に相殺されました。
- **調整後営業利益**は、27%減少しました。これはおもにマイナスの為替取引および換算（おもにトルコリラに関連）によるものですが、価格設定がプラスに作用して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）	2025年 上半期	2024年 上半期	増減
出荷台数（千台）	1,289	1,387	(98)
純収入	29,241	29,969	(728)
AOI	9	2,060	(2,051)
AOI 率	—%	6.9%	(690) bps

- **出荷台数**は、7%減少しました。これはおもに最近発売された B セグメント車の立ち上がり鈍化によるものですが、フィアット 600、プジョー 3008 および 5008、ジープ® アベンジャーの販売台数の増加により一部相殺されました。
- **純収入**は、2%減少しました。これは販売台数の低下と販売奨励金の上昇によるものですが、車種ミックスによるプラスの影響により一部相殺されました。
- **調整後営業利益**は、100%減少しました。これは販売奨励金の増加、販売台数の低下、不利な車種ミックスによるものですが、買戻し契約での車両販売の減少により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）	2025年 上半期	2024年 上半期	増減
出荷台数（千台）	471	394	+77
純収入	7,769	7,367	+402
AOI	1,188	1,150	+38
AOI 率	15.3%	15.6%	(30) bps

- **出荷台数**は、20%増加しました。これはおもにアルゼンチンで台数が増加し、またフィアット・ストラダ、ファストバック、アルゴの出荷台数が前年同期比で増加したことによるものです。
- **純収入**は、5%増加しました。これはおもにアルゼンチンでの販売台数の増加によるものですが、ブラジルレアルとアルゼンチンペソの為替の影響により大幅に相殺されました。
- **調整後営業利益**は、3%増加しました。これはおもにアルゼンチンにおける販売台数の増加とブラジルの間接税額控除の認定が有利に作用したことによるものですが、為替の悪影響により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）	2025 年上半期	2024 年上半期	増減
合計出荷台数 <sup>(6)</sup> （千台）	28	32	(4)
連結出荷台数 <sup>(6)</sup> （千台）	28	32	(4)
純収入	923	1,072	(149)
AOI	19	57	(38)
AOI 率	2.1%	5.3%	(320) bps

- **業績悪化。** 出荷台数の低迷、引き続き価格圧力、為替の影響により業績が悪化しましたが、零跑汽車の業績改善による持分法適用会社の利益分配の増加により一部相殺されました。

## マセラティ

百万ユーロ（別段の記載がある場合を除く）	2025 年上半期	2024 年上半期	増減
出荷台数（千台）	4.2	6.5	(2.3)
純収入	369	631	(262)
AOI	(139)	(82)	(57)
AOI 率	(37.7)%	(13.0)%	(2,470) bps

- **業績悪化。** 販売台数の減少、車種ミックスの影響、北米および中国での在庫削減および配置転換の取り組みにより業績が悪化しました。

## 照合

「外部顧客からの純収入」から「純収入」へ、および「純利益」から「調整後営業利益」へ

2025 年上半期 (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 <sup>(*)</sup>	STELLANTIS
外部顧客からの純収入	28,198	29,163	4,938	7,696	919	368	2,979	74,261
他のセグメントとの取引による純収入	—	78	6	73	4	1	(162)	—
<b>純収入</b>	<b>28,198</b>	<b>29,241</b>	<b>4,944</b>	<b>7,769</b>	<b>923</b>	<b>369</b>	<b>2,817</b>	<b>74,261</b>
<b>純利益 (損失)</b>								<b>(2,256)</b>
税金費用 (利益)								(614)
純金融費用 (利益)								160
<b>営業利益 (損失)</b>								<b>(2,710)</b>
調整:								
リストラおよびその他の費用 (戻入後) <sup>(A)</sup>	(41)	531	—	4	—	—	28	522
タカタ製エアバッグのリコールキャンペーン <sup>(B)</sup>	—	239	—	—	—	—	—	239
<b>減損およびサプライヤーからの請求</b>								
プラットフォームの減損 <sup>(C)</sup>	—	26	—	—	—	552	—	578
プログラムの撤回およびサプライヤーからの請求 <sup>(D)</sup>	327	134	8	319	1	—	—	789
燃料電池プログラムの中止 <sup>(E)</sup>	—	733	—	—	—	—	—	733
CAFE ペナルティレート <sup>(F)</sup>	269	—	—	—	—	—	—	269
Stellantis Türkiye の売却 <sup>(G)</sup>	—	—	246	—	—	—	—	246
その他 <sup>(H)</sup>	(83)	(26)	—	—	2	3	(22)	(126)
<b>調整額合計</b>	<b>472</b>	<b>1,637</b>	<b>254</b>	<b>323</b>	<b>3</b>	<b>555</b>	<b>6</b>	<b>3,250</b>
<b>調整後営業利益 (損失)<sup>(1)</sup></b>	<b>(951)</b>	<b>9</b>	<b>768</b>	<b>1,188</b>	<b>19</b>	<b>(139)</b>	<b>(354)</b>	<b>540</b>

(\*) その他の活動、未配分項目、および消去

(A) おもに拡大 EU における人員削減に関連するもので、北米でのリストラ費用の概算額 4,100 万ユーロの削減により一部相殺

本ページで参照番号のある項目の説明については、p.13-14 を参照してください。



(B) 2025年6月に発表された拡大EUにおける一部車両の走行停止キャンペーンに関連するもの

(C) 台数の減少により、マセラティ車とアルファ ロメオ車に使用されるプラットフォームが減損となり、マセラティでは5億5,200万ユーロ、拡大EUでは2,600万ユーロが認識されました

(D) おもに戦略の見直しによって撤回されたプログラム、および対応するサプライヤーからの請求に関連するもの

(E) 2025年6月30日までの半年の間に、Stellantisは燃料電池戦略の中止を決定しました。その結果、以下の項目が減損となりました。(i) Symbioへの投資(1億7,900万ユーロ)、(ii) Symbioへの融資(1億6,200万ユーロ)、(iii) 燃料電池に関する資産化された開発費およびPPE(3億2,900万ユーロ)、(iv) さらに、リスクに対する引当金が認識されました(6,300万ユーロ)

(F) ワンピッグ・ビューティフル・ビル法の制定により、CAFEの罰金が撤廃された結果、当社は9,700万ユーロの純費用を認識しました。この純費用は、売上原価の減少として認識された純額1億7,200万ユーロのCAFEクレジット(この金額によって前年度のCAFEの罰金が減少したので、これは引き続き調整後営業利益に含まれています)および2億6,900万ユーロの純費用(その内訳は、AOIからは除外され、(i) 8億4,400万ユーロのCAFE引当金の消去、(ii) 6億900万ユーロの規制クレジット資産の減損、(iii) 5億400万ユーロのCAFEクレジットの契約上の購入コミットメントに関連する有償契約)で構成されます

(G) 当社の合併会社であるTofasへのStellantis Türkiyeの売却。このために、おもに売却に伴う累積為替換算調整勘定の資本から連結損益計算書への組替調整により、当社は推定2億4,600万ユーロの処分損を認識しました

(H) おもに、(i) 北米の一部の工場の改革中に従業員を支援するために過去に認識された費用の調整、(ii) 拡大EUにおける不動産売却益、(iii) Archer Aviationへの投資に関連する希薄化による利益、で構成されます

2024 年上半期	(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 <sup>(*)</sup>	STELLANTIS
外部顧客からの純収入		38,351	29,848	5,005	7,373	1,071	631	2,738	85,017
他のセグメントとの取引による純収入		2	121	—	(6)	1	—	(118)	—
<b>純収入</b>		<b>38,353</b>	<b>29,969</b>	<b>5,005</b>	<b>7,367</b>	<b>1,072</b>	<b>631</b>	<b>2,620</b>	<b>85,017</b>
<b>純利益 (損失)</b>									<b>5,647</b>
税金費用 (利益)									1,342
純金融費用 (利益)									(350)
<b>営業利益 (損失)</b>									<b>6,639</b>
調整:									
									1,212
リストラおよびその他の費用 (戻入後) <sup>(A)</sup>		48	1,087	—	9	—	25	43	
減損費用およびサプライヤー債務 (戻入後) <sup>(B)</sup>		2	43	—	—	11	324	8	388
タカタ製エアバッグのリコールキャンペーン (正味回収額)		—	74	4	1	—	—	—	79
その他 <sup>(C)</sup>		119	2	—	29	1	—	(6)	145
調整額合計		169	1,206	4	39	12	349	45	1,824
<b>調整後営業利益 (損失)<sup>(1)</sup></b>		<b>4,366</b>	<b>2,060</b>	<b>1,047</b>	<b>1,150</b>	<b>57</b>	<b>(82)</b>	<b>(135)</b>	<b>8,463</b>

(\*) その他の活動、未配分項目、および消去

(A) おもに人員削減に関連するもの

(B) おもにマセラティと拡大 EU の特定のプラットフォーム資産に関連するもの (戻入後)

(C) おもに北米の工場変革中に人員をサポートするためのコストに関連するもの

「希薄化後 EPS」から「調整後希薄化後 EPS」へ<sup>(5)</sup>

継続事業による業績

(百万ユーロ、別段の記載がある場合を除く)	2025 年 上半期	2024 年 上半期
親会社株主に帰属する純利益 (損失)	(2,240)	5,624
加重平均発行済み株式数 (千株)	2,882,611	3,002,791
株式報酬に展開可能な株式数 (千株) <sup>(A)</sup>	—	21,659
希薄化後 1 株あたり利益の加重平均発行済み株式数 (千株)	2,882,611	3,024,450
希薄化後 1 株あたり利益 (損失) (A) (ユーロ/株)	(0.78)	1.86
上記による調整	3,250	1,824
調整に対する税の影響 <sup>(B)</sup>	(470)	(316)
法人税等に関する異常項目	—	—
調整額合計 (税引後)	2,780	1,508
株式報酬に展開可能な株式数 (千株) <sup>(A)</sup>	17,162	—
調整後希薄化後 1 株あたり影響額	0.00	—
上記の調整額 (税引後) が継続事業からの希薄化後 1 株あたり利益に与える影響 (B) (ユーロ/株)	0.96	0.50
調整後希薄化後 1 株あたり利益 <sup>(5)</sup> (ユーロ/株) (A+B)	0.18	2.36

(A) 2025 年 6 月 30 日までの半年間に、当社は親会社の所有者に帰属する損失を計上しました。従って、株式報酬制度の潜在的な希薄化の影響は、希薄化後 1 株あたり利益 (損失) の計算からは除外されました。これを含めると逆希薄化するからです。ただし、調整後希薄化後 1 株あたり利益を計算する目的で、利益が調整後純損益に反映されています。従って、この計算には株式報酬制度の潜在的な希薄化効果が含まれています。こうした状況では、希薄化効果があるからです。

(B) 調整に対する税の影響は、各調整に対して予想される現地の国の課税に基づいて計算されています。

「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)	2025 年上半期	2024 年上半期
営業活動によるキャッシュフロー <sup>(4)</sup>	(2,287)	3,970
控除：金融サービス、セグメント間取引消去後 <sup>(4)</sup>	(4,397)	(2,384)
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	5,136	5,438
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	473	163
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	480	1,495
加算：確定給付型年金への拠出金（税引後）	28	24
製造用フリーキャッシュフロー <sup>(3)</sup>	(3,005)	(392)

「負債」から「製造用純財務状態」へ

(百万ユーロ)	2025 年 6 月 30 日	2024 年 12 月 31 日
負債	(40,799)	(37,227)
共同支配金融サービス会社に対する流動負債	1,371	674
デリバティブ金融資産（負債）、実質預金および担保預金	202	222
金融証券	2,176	4,468
現金および現金同等物	30,660	34,100
売却目的での保有に分類される製造用純財務状態	(130)	169
純財務状態	(6,520)	2,406
控除：金融サービスの純財務状態	(15,512)	(12,722)
製造用純財務状態 <sup>(7)</sup>	8,992	15,128

手元流動資産

(百万ユーロ)	2025年 6月30日	2024年 12月31日
現金、現金同等物および金融証券 <sup>(8)</sup>	32,836	38,568
コミットメントライン未引出額	16,895	12,915
現金、現金同等物および金融証券 - 売却目的で保有される資産に含まれる	5	297
<b>手元流動資産合計<sup>(9)</sup></b>	<b>49,736</b>	<b>51,780</b>
そのうち製造活動手元流動資産	47,228	49,481

## 注記

(1) 調整後営業利益（損失）は、継続事業による当期純利益（損失）から、リストラおよびその他の終了費用、減損、資産評価損、投資の売却、および性質上希少もしくは散発的で発生頻度が低いと考えられる例外的な営業利益（費用）から成る調整額を除いたものです（このような項目を含めることは、当社の継続的な営業実績を示すものではないと考えられるため）。また、純金融費用（利益）および税金費用（利益）も含まれていません。

例外的な営業利益（費用）とは、戦略的決定や、性質上希少もしくは散発的で発生頻度が低いと考えられる事象による影響を受けたものであり、このような項目を含めることは、当社の継続的な営業実績を示すものではないと考えられるためです。例外的な営業利益（費用）には、以下のものが含まれます（ただし、これらに限定されるわけではありません）。Stellantis の中核事業を合理化する戦略的決定による影響、Stellantis の生産能力およびコスト構造を市場の需要に適合させる計画に起因する設備関連コスト、および重要な買収または合併に直接関連する収束および統合コスト。

(2) 調整後営業利益（損失）マージンは、調整後営業利益（損失）を純収益で割って計算されます。

(3) 製造用フリーキャッシュフローは、当社の主要なキャッシュフロー指標で、営業活動から、(i) 非継続事業からの営業活動によるキャッシュフロー、(ii) 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）、(iii) 製造活動のための有形および無形固定資産への投資、(iv) 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、を控除し、さらに(i) 継続事業と非継続事業の間での会社間純支払額、(ii) 資産の処分による収入、(iii) 確定給付型年金への拠出金（税引後）を調整して計算されるキャッシュフローのことです。製造用フリーキャッシュフローが発生するタイミングは、債権の収益化、ファクタリング、買掛金の支払いのタイミング、および運転資本のその他の構成要素の変動に影響される可能性があり、これらはキャッシュマネジメントの取り組みやその他の要因（その一部は当社がコントロールできない可能性があります）などにより、期間ごとに変動する可能性があります。また、製造用フリーキャッシュフローは、上級管理職を含む有資格従業員の年間業績賞与の決定に使用される指標の1つでもあります。

(4) 2025 年上半年より、次の 2 種類のキャッシュフローが営業活動によるキャッシュフローに組み換えられました。(i) 金融サービス活動に関連する債権の純増減（これは当社の主要な収益創出活動の一部なので、投資活動から組み換えられました）、(ii) ファクタリング取引に関連する一部の金融債権（これは財務活動から組み換えられました）。2024 年上半年の比較数値は、これを踏まえて組み換えられています。

(百万ユーロ)	2024 年 上半期 既報の通り	調整：金融サービス 活動	調整：金融債権	2024 年 上半期 調整済み
営業活動によるキャッシュフロー	4,889	(1,739)	820	3,970
控除：金融サービス、セグメント間取引消去後	(1,465)	1,739	(820)	(2,384)
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	5,438	—	—	5,438
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	163	—	—	163
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	1,495	—	—	1,495
加算：確定給付型年金への拠出金（税引後）	24	—	—	24
<b>製造用フリーキャッシュフロー</b>	<b>(392)</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>(392)</b>

(5) 調整後希薄化後 1 株当たり利益（EPS）は、希薄化後 1 株当たり利益を、調整後営業利益から除外された同じ項目の 1 株当たり税引後影響額、および希少もしくは散発的と考えられるまたはその性質により当社が示す現在の税負担を歪ませる税金費用（利益）項目で調整することによって計算されます。また、この非 GAAP 指標は、当社の継続的な営業実績を示すものではないと考えられる項目が除外されており、投資家に対して当社の継続的な収益の質についてより有意義な比較を提供する指標であり、有用であると当社は考えています。調整後希薄化後 EPS は、IFRS に基づいて報告される基本 1 株あたり利益、希薄化後 1 株あたり営業利益、または当社の収益の質を分析するその他の方法の代替とみなされるべきではありません。



(6) 「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。これには、当社の合併事業および関連会社（零跑汽車を含む）が生産して当社の連結子会社が販売する車両が含まれます。連結出荷台数には、連結出荷台数に含まれる台数に加え、当社の合併会社（Tofas など）が販売する車両も含まれます。セグメント別の数値は四捨五入の関係で合計が合わない場合があります。

(7) 「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。そのため、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（負債）は、製造用純財務状態の計算から除外されています。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が含まれます。

(8) 金融証券は、短期証券または市場性のある証券で構成されます。これは、一時的な投資とはいえ、（たとえ短期証券または市場性のある証券であっても）価値の変動リスクを伴う可能性があるため、現金同等物に分類される要件をすべて満たすわけではありません。

(9) 当社の流動資産の大半は、欧州と米国での財務運用に供給されています。ただし、流動資産は、他の国々で事業を展開している一部の子会社でも利用可能です。こうした国々で保有されている現金は、当該子会社が事業を展開している外国の司法管轄区域によっては、移転制限の対象となる可能性があります。当社が事業を展開している多額の現金残高を保有している国々（2025年6月30日現在、とりわけ4億4,400万ユーロ（2024年12月31日時点では6億8,000万ユーロ）の現金および有価証券を保有しているアルゼンチン、および3億7,300万ユーロ（2024年12月31日時点では2億7,600万ユーロ）の現金および有価証券を保有しているアルジェリア）における、こうした移転制限を検討した結果、上記の日付において、こうした移転制限が当社の流動資産要件を満たす能力に悪影響を及ぼしたとは考えていません。現金および現金同等物には、Stellantis Financial Services U.S.の証券化プログラムおよび倉庫信用枠に関連する業務向けに限定された、2025年6月30日現在で5億1,100万ユーロ（2024年12月31日時点では4億5,100万ユーロ）の銀行預金も含まれています。

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、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、業界および市場シェアの業界情報は、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。

- 拡大 EU にロシアとベラルーシは含まれません。2025 年以降は、イスラエルとパレスチナを含みます（過去の期間については修正していません）。
- 中東・アフリカはイラン、スーダン、シリアを除きます。2025 年以降は、イスラエルとパレスチナを除きます（過去の期間については修正していません）。
- 南米はキューバを除きます。
- インド・アジア太平洋地域は、Stellantis が競合する主要市場（日本（PC）、インド（PC）、韓国（PC+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）の集計を反映しています。
- 中国は PC のみの情報が示されており、DPCA からのライセンス販売が含まれます。
- マセラティについては、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いて、マセラティが競合する 17 の主要市場の集計を反映しています。

過年度の数値は、第三者である業界情報源から提供された最新の情報を反映するために更新されています。

「EU30 各国」とは、EU27 各国（マルタを除く）にアイスランド、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）、レンジエクステンダー電気自動車（REEV）、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 および LEV の販売台数には、いずれもシトロエン・アミ、オペル・ロックス e、フィアット・トボリーノが含まれます。これらの車両がクアドリシクルとして分類されている国では、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字からは除外されています。



## セーフハーバー条項

本資料、特に「2025 年下半期指針」については、将来の見通しに関する記述が含まれています。将来の業績に関する記述や、将来の任意の日付または任意の期間における収益、製造用フリーキャッシュフロー、車両出荷台数、設備投資、研究開発費およびその他の費用を含む特定の目標指標の達成に関する当社の予想は、将来の見通しに関する記述です。これらの記述には、「可能性がある」、「予定である」、「期待される」、「はずである」、「意図する」、「推定される」、「予測される」、「確信する」、「残る」、「順調である」、「目標」、「予想」、「予測」、「見通し」、「見込み」、「計画」、またはこれらに類似する用語が含まれる場合があります。将来の見通しに関する記述は、将来の業績を保証するものではありません。むしろ、これらの記述は当社の現在の知識、将来の期待、将来の出来事に関する予測に基づくものであり、その性質上、固有のリスクと不確実性を伴っています。これらの記述は、将来発生する可能性のある、またはない事象に関連し、将来存在する可能性のある、またはない状況に依存しているため、これらに過度の信頼を置くべきではありません。

実際の業績は、将来の見通しに関する記述で示された業績とは大きく異なる可能性があります。これは、以下の要因を含むさまざまな要因によるものです。新製品の発売を成功させ、出荷台数を低下させない当社の能力。経験豊富な経営陣や従業員を魅了し、離職させない当社の能力。貿易政策の変更、世界的および地域的な関税または自動車産業を対象とした関税の賦課。世界的な金融市場の変化、経済環境全般、周期性の影響を受ける自動車製品への需要の変化。内燃機関から完全電動化への業界全体の移行にうまく対応し、電動化車両の市場需要を正確に予測する当社の能力。革新的で魅力的な製品を提供し、高度な電動化、コネクティビティ、自律走行機能などの先進機能を備えた車両を開発、製造、販売する当社の能力。競争力のある性能、コスト、必要な容量を備えた電気バッテリーを生産または調達する当社の能力。新規事業の立ち上げや買収後の統合を成功させる当社の能力。当社の車両に採用されている情報技術システムや電子制御システムを危険にさらす重大な不具合、混乱、セキュリティの欠陥。為替変動、金利変動、信用リスク、その他の市場リスク。当社の車両に使用される原材料、部品、コンポーネント、システムのコスト上昇、供給途絶、不足。地域的な経済的・政治的状況の変化。税制改革の立法化、またはその他の税に関する法律・規制の変更。バッテリー電気自動車の導入を支援する、政府による利用可能な経済的インセンティブの水準。燃費、温室効果ガス、排気ガスに関する規制の厳格化の影響。製造物責任、保証請求、環境に関する請求、調査、訴訟など、各種の請求、訴訟、政府による調査、その他の偶発事象。環境・衛生・安全に関する規制の遵守に伴う多額の事業運営費。統合や新規参入による自動車業界の競争激化の可能性。当社の確定給付型年金制度の積立不足の状態。ディーラーおよびリテール顧客に対して適切な資金調達手段を提供または手配する当社の能力、および金融サービス会社の業務に関連するリスク。事業計画を実行するための当社の資金調達能力。合併会社との取り決めから期待される利益を実現する当社の能力。政治的・社会的・経済的不安定から生じる混乱。当社と従業員、ディーラー、サプライヤーとの関係に関連するリスク。財務報告に関して有効な内部統制を維持する当社の能力。労働および労使関係の変化、適用される労働法の変化。地震その他の災害。その他のリスクおよび不確実性。

本資料に含まれる将来の見通しに関する記述は、本資料の日付時点のものであり、また当社は将来の見通しに関する記述を公に更新または修正する義務を一切負いません。当社の業績に重大な影響を及ぼす可能性のある要因を含む、当社およびその事業に関する詳細情報は、米国証券取引委員会および AFM（オランダ金融市場庁）に対する当社の報告書および提出書類に記載されています。