

重要な製品主導の移行年が進む中、Stellantisは2024年上半期に56億ユーロの純利益、85億ユーロの調整後営業利益⁽¹⁾、10%の調整後営業利益率⁽²⁾を達成

- 純収入は850億ユーロで、おもに販売台数とミックスの減少により2023年上半期比14%減
- 純利益は56億ユーロで、おもに販売台数とミックスの減少、為替変動による逆風、再編コストにより2023年上半期比48%減
- 調整後営業利益⁽¹⁾は85億ユーロで、おもに北米での減少により2023年上半期比57億ユーロ減
- 調整後営業利益率⁽²⁾は10%で、直接材料費、人件費、物流費の削減を反映しており、収入減少の緩和に寄与
- 経営陣は、北米のシェアや在庫実績などの業務上の課題に対処するために断固たる行動を遂行
- 製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾は調整後営業利益⁽¹⁾低下の影響を受けほぼゼロ(-4億ユーロ)。さらに運転資本が減少し投資支出が増加しているが、両者は下半期に好転し、通年の製造用フリーキャッシュフローの黒字化を支えると予想
- 2024年上半期の6か月間で総在庫は3%減少し、140万8000台に
- 2024年には、刷新されたラム1500、欧州向けバンシリーズ、新しいSTLAファミリーのプラットフォームを採用した最初のモデルであるプジョー3008など、20以上の新車の発売を予定。Leapmotor International JVの立ち上げに必要なすべての承認を取得、最初の納入は2024年第3四半期末頃に拡大EUで開始され、その後南米、中東・アフリカ、インド・アジア太平洋地域への納入が続く
- 上半期に67億ユーロの資本を還元。これは、2024年の30億ユーロの自社株買いプログラムの加速的実行をある程度反映しており、2024年末までに少なくとも77億ユーロを還元するために注力を継続

「2024年上半期の当社の業績は、厳しい業界環境と当社の運営上の問題を反映して予想を下回りました。これらの問題に対処するには是正措置が必要であり、現在実施中ですが、今年は20以上の新車を発売するなど刺激的な製品攻勢も開始しており、うまく進めばより大きなチャンスが生まれます。特に北米では、長期的な可能性を最大限に引き出すために取り組むべき重要な課題があります。当社の歴史のこの非常に重要な局面において、チームワークを発揮し献身的に取り組んでいるすべての従業員に感謝しています。」

CEO、カルロス・タバレス



フィアット・グランデパンダ

(百万ユーロ)		2024年上半期	2023年上半期	増減	2024年度指針 収益の背景: 中立的 調整後営業利益率 ⁽²⁾ : 2桁 製造用フリーキャッシュフロー ⁽³⁾ : プラス
IFRS	純収入	85,017	98,368	(14)%	
	純利益(損失)	5,647	10,918	(48)%	
	営業活動によるキャッシュフロー	4,889	13,393	(63)%	
NON-GAAP	調整後営業利益 ⁽¹⁾	8,463	14,126	(40)%	
	調整後営業利益率 ⁽²⁾	10.0%	14.4%	(440) bps	
	製造用フリーキャッシュフロー ⁽³⁾	(392)	8,655	(105)%	

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。



2024年7月25日、アムステルダム発 – Stellantis N.V.は本日、2024年上半期の業績を発表しました。純収入は前年比14%減の850億ユーロ、純利益は前年比48%減の56億ユーロでした。調整後営業利益⁽¹⁾は85億ユーロで、調整後営業利益率⁽²⁾は10%となり、調整後希薄化後EPS⁽⁵⁾は前年比35%減となりました。

2024年上半期の業績低下は、おもに販売台数とミックスの減少によるもので、在庫削減の取り組み、ポートフォリオの世代間移行による一時的な製品生産ギャップ、特に北米での市場シェアの低下などにより、販売台数の比較が困難になりました。当社は、今後相次いで予定されている重要な新製品の発売を成功させることに注力しており、製品ポートフォリオの範囲のずれによる影響はピークに達すると予想している一方、北米、拡大EU、マセラティの業績を改善するための経営措置により、2024年下半年および2025年通期で大幅な業績改善の機会が生まれると予想しています。

商業面においては、Stellantisは引き続き商用車分野を主導。中東・アフリカで初めて市場シェアトップの座を獲得し、欧州および南米でも市場シェアのリーダーシップを維持しています。Stellantisは米国において、プラグインハイブリッド車の販売で第1位、LEVの販売で第2位となっています。合併会社のLeapmotor Internationalは、Leapmotorのコスト競争力、そしてパワートレインと接続性の進歩を生かし、技術に重点を置いた同社初の電気自動車であるC10 SUVとT03車を導入する予定です。最初の市場投入は拡大EUで行われ、その後、2024年末までに南米、中東・アフリカ、インドおよびアジア太平洋地域に展開される予定です。

2024年の製品攻勢が進行中

当社は2024年に少なくとも20の新製品の発売を計画しており、そのうち10製品の生産を本年上半期にすでに開始しています。

- **プジョー3008および5008** – 最大航続距離が680kmで、BEVネイティブのマルチエネルギーSTLAミディアムプラットフォームをベースにしたこれらのモデルには、最新のパノラマCockpitが搭載されています。ChatGPTは、今年初めのDSブランドに続き、プジョーの全ラインナップで標準となる予定です。6月は、3,008件の注文のうち約30%がバッテリー電気バージョンでした。プジョーは、**2008**の生産を南米でも現地化しました。
- **新型ランチア・イプシロン** – ランチアは、プレミアムハッチバックBセグメントにおける新時代の最初の車、ニューランチアイプシロンを発表しました。このブランドは、革新的で時代を超えたイタリアのエLEGANCEで進歩していくための10ヵ年戦略計画を立てています。
- **マセラティ・グレカール・フォルゴレ** – マセラティは、820Nmのトルクと220km/hの最高速度を誇る、完全電動パワートレインを搭載したトライデント初のSUV、グレカール・フォルゴレを発売しました。
- **ラム1500** – ラムは、J.D.パワーの初期品質調査で業界ブランド第1位という高い評価を獲得した後、新型の1500を発売しました。トラック専用ブランドとしてこのような評価を受けたのはラムだけです。ラム1500は、最大540馬力、469lbftのトルクを発生する、新しいハリケーンツインターボシリーズの6気筒エンジンを搭載。このセグメントでは最強のエンジンとされています。
- **シトロエン・パサル** – 新型SUVクーペのシトロエン・パサルが、インドと南米で発売されています。新型シトロエンC3の注文は好調で、顧客の72%が、ヨーロッパ生産で価格競争力のあるBセグメントEVの新型e-C3を選択しています。
- **Stellantis Pro Oneバン** – シトロエン、フィアットプロフェッショナル、オベル、プジョー、ボックスホールの刷新されたPro Oneバンのラインナップは、全セグメントにおいて12モデルが販売されています。Stellantis Pro Oneは、上半期の拡大EU、南米、中東・アフリカで第1位を獲得しました。

フィアットとオベルは、イタリアとドイツでの輝かしい歴史を記念して、創立125周年を祝いました。フィアットは、グランデバンダで世界の主流市場への復帰を発表しました。フルEVの価格は2万5000ユーロ未満からで、ハイブリッドバージョンも用意されています。

技術の推進

- 2024年～2026年は、ダッジ・チャージャーデイトナ、Jeep®ワゴニアS、Jeepリーコンを筆頭に、STLA Largeプラットフォームをベースとした8種類の新型車が発売される予定です。この新しいBEVネイティブのマルチエネルギープラットフォームは柔軟性が高く、さまざまな電動モジュール向けに最適化されており、EV推進による高い即時トルクや、BEVモデルにおいては最大800km(500マイル)の航続距離を実現しています。
- スマートカープラットフォームは、2026年までに3つの地域で13モデルのベースとして機能する予定です。このプラットフォームは、先進的なテクノロジーと手頃な価格を組み合わせ、誰もがEVを利用できるようにします。欧州では、シトロエンC3とC3エアクロスが発売後、フィアットとオベルのブランドが追随します。
- Stellantisは2つの化学的アプローチを採用して、革新的なバッテリーセルやパック技術を研究しています。当社は最近、EV向けの次世代バッテリーセルを設計するために、有力研究機関であるCEAと今後5年間協力していくことを発表しました。
- Stellantisの電動デュアルクラッチトランスミッション(eDCT)技術はEUで人気を博しており、EU30か国でのハイブリッド車販売が前年比53%増になったことに貢献しています。今年は30種類のハイブリッドモデルが計画されており、2026年までにさらに6種類が追加される予定です。フル電気自動車やプラグインハイブリッド車よりも手頃な価格で、CO2排出量の削減や優れた走行性能を実現します。Stellantisは、EU30か国のAセグメント、Bセグメント、および小型商用車部門において、バッテリー電気自動車、燃料電池電気自動車、プラグインハイブリッド車を含む低排出ガス車の販売をリードしています。
- AI搭載プラットフォーム(STLA Brain, STLA SmartCockpit, STLA AutoDrive)は、Stellantisの技術的進化の中心となっており、2024年末までには統合の技術的準備が整い、2025年に製品展開される予定です。
- Stellantisは、ソフトウェアとコネクテッドサービスから利益率の高い収入を安定的に得ながら、モビリティエクスペリエンスを変革しています。この収入は、2021年の会社設立以来2倍以上に増加しています。主な特徴は次のとおりです。
 - e-ROUTESは、リアルタイムの車両データを統合した初のルート計画スマートフォンアプリであり、電気自動車専用で設計されています。
 - ChatGPTによる高度バーチャルアシスタントは、2024年末までに欧州20か国で販売される新車および既存車両に標準装備されます。
 - AppMarketは、北米の2021～2023年式のJeepとラムの車両のほぼ半数で、無線接続を利用可能にした中央ハブです。
 - Free2MoveのConnect Fleetは、フリート管理者にステータスの可視化、ジオフェンス境界の設定、リアルタイムの位置情報をもたらしています。
 - MyTasksは、フリートの運用を効率化し、連携を改善して生産性を向上させる高度なツールです。

ガイダンスと展望: 当社は、不透明なマクロ経済であるものの、2024年には2桁の調整後営業利益率⁽²⁾を達成し、製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾を黒字化させるという財務ガイダンスを繰り返し発信しています。

2024年7月25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2024年上半期の業績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。プレゼンテーション資料は、午前7時30分(中央ヨーロッパ標準時)/午前1時30分(米国東部標準時)頃に掲載される予定です。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。

今後のイベント予定: 2024年10月31日 第3四半期の出荷台数と収入

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)	2024年 上半期	2023年 上半期	増減
出荷台数(千台)	838	1,023	(185)
純収入	38,353	45,916	(7,563)
AOI	4,366	8,027	(3,661)
AOI率	11.4%	17.5%	(610) bps

- **出荷台数**は、18%減少しました。これはおもにダッジ・チャージャー/チャレンジャー、Jeepレネゲード/チェロキーなどの生産中止や、中期サイクル措置の開始によるラム1500の減少によるものです。
- **純収入**は、16%減少しました。これはおもに販売数量の減少と正味価格の低下によるものですが、有利なネームプレートのミックスにより一部相殺されました。
- **調整後営業利益**は、46%減少しました。これはおもに販売台数の減少、製品ミックスの逆風、および正味価格の低下によるものです。

中東・アフリカ

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2024年 上半期	2023年 上半期	増減
合計出荷台数 ⁽⁴⁾ (千台)	273	301	(28)
連結出荷台数 ⁽⁴⁾ (千台)	214	208	+6
純収入	5,005	4,698	+307
AOI	1,047	1,218	(171)
AOI率	20.9%	25.9%	(500) bps

- **連結出荷台数**は、3%増加し、フィアットの出荷台数は3倍に増加しました。これは、フィアット・ドプロ・カーゴ、ティーボ、スオーヴァ・スクードの販売台数増加が牽引したもので、プジョー208とオペル・コルサの減少を相殺しました。
- **純収入**は、7%増加しました。これはおもに強気の正味価格によるもので、為替換算のマイナスの影響やミックスの逆風を相殺しました。
- **調整後営業利益**は、14%減少しました。これはおもに為替換算のマイナスの影響、ミックスの減少、物流および現調化戦略を支援するためのコストの増加によるもので、一部は正味価格の上昇によって相殺されました。

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)	2024年 上半期	2023年 上半期	増減
合計出荷台数 ⁽⁴⁾ (千台)	32	90	(58)
連結出荷台数 ⁽⁴⁾ (千台)	32	58	(26)
純収入	1,072	1,986	(914)
AOI	57	294	(237)
AOI率	5.3%	14.8%	(950) bps

- **業績は低下**しました。これはおもに出荷台数の減少、為替換算のマイナスの影響、およびLeapmotorへの投資による連結の影響によるものですが、コスト削減と正味価格の上昇により一部相殺されています。

拡大EU

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2024年 上半期	2023年 上半期	増減
出荷台数(千台)	1,387	1,478	(91)
純収入	29,969	34,861	(4,892)
AOI	2,060	3,725	(1,665)
AOI率	6.9%	10.7%	(380) bps

- **出荷台数**は、6%減少しました。これは、この地域での在庫調整の取り組みをサポートするため、フィアット500、オペル・モッカ、Jeepレネゲードの出荷台数を減少させたことによるものですが、シトロエンC3とJeepアベンジャーの出荷増加によって一部相殺されました。
- **純収入**は、14%減少しました。これはおもに買戻し義務の増加、販売台数とミックスの減少、および正味価格の低下によるものですが、若干の為替換算の影響で一部相殺されました。
- **調整後営業利益**は、45%減少しました。これはおもにミックスと販売台数の減少、正味価格の低下によるものですが、原材料価格の追い風と購買コストの削減による産業コストの削減で一部が相殺されました。

南米

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2024年 上半期	2023年 上半期	増減
出荷台数(千台)	394	420	(26)
純収入	7,367	7,563	(196)
AOI	1,150	1,075	+75
AOI率	15.6%	14.2%	+140 bps

- **出荷台数**は、6%減少しました。これは、フィアット・クロノス、Jeepコンパス、プジョー208の減少によるものですが、ラム・ランペイジとシトロエンC3エアクロスの出荷増加により一部相殺されました。
- **純収入**は、3%減少しました。これはアルゼンチンペソを中心とする為替換算のマイナスの影響と販売台数の減少によるものですが、正味価格の上昇とミックスの増加により一部相殺されました。
- **調整後営業利益**は、7%増加しました。これはおもに正味価格の上昇、購買コストの削減、部品・サービス部門の業績改善によるもので、為替換算のマイナスの影響と販売台数の減少を一部相殺しました。

マセラティ

百万ユーロ(別段の記載がある場合を除く)	2024年 上半期	2023年 上半期	増減
出荷台数(千台)	6.5	15.3	(8.8)
純収入	631	1,309	(678)
AOI	(82)	121	(203)
AOI率	(13.0)%	9.2%	(2,220) bps

- **純収入と調整後営業利益**は、減少しました。これはおもにグレカールの出荷台数減少や製品の生産中止によるものですが、好調な製品ミックスやコスト削減策により一部相殺されました。



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

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 ^(*)	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)	—
純収入	38,353	29,969	5,005	7,367	1,072	631	2,620	85,017
純利益(損失)								5,647
税金費用(利益)								1,342
純金融費用(利益)								(350)
営業利益(損失)								6,639
調整:								
リストラおよびその他の費用 (戻入後) ^(A)	48	1,087	—	9	—	25	43	1,212
減損費用およびサプライヤー債務 (戻入後) ^(B)	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 ^(C)	119	2	—	29	1	—	(6)	145
調整額合計	169	1,206	4	39	12	349	45	1,824
調整後営業利益⁽¹⁾	4,366	2,060	1,047	1,150	57	(82)	(135)	8,463

(*) 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



2023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 ^(*)	STELLANTIS
外部顧客からの純収入	45,916	34,811	4,698	7,609	1,985	1,310	2,039	98,368
他のセグメントとの取引による純収入	—	50	—	(46)	1	(1)	(4)	—
純収入	45,916	34,861	4,698	7,563	1,986	1,309	2,035	98,368
純利益(損失)								10,918
税金費用(利益)								2,692
純金融費用(利益)								(69)
営業利益(損失)								13,541
調整:								
リストラおよびその他の費用 (戻入後) ^(A)	314	252	—	14	—	—	14	594
金融サービスの再編 ^(B)	—	—	—	—	—	—	140	140
減損費用およびサプライヤー債務 ^(C)	(2)	—	—	—	16	—	—	14
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)	—	(84)	26	(1)	4	—	—	(55)
その他 ^(D)	(80)	29	—	2	(15)	—	(44)	(108)
調整額合計	232	197	26	15	5	—	110	585
調整後営業利益⁽¹⁾	8,027	3,725	1,218	1,075	294	121	(334)	14,126

(*) 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) 欧州における金融サービス事業の再編に関連する正味費用

(C) 減損に関連するもの(戻入後)

(D) おもに投資売却益に関するもの



「希薄化後EPS」から「調整後希薄化後EPS」へ

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)	2024年上半期	2023年上半期
親会社株主に帰属する純利益	5,624	10,923
加重平均発行済み株式数(千株)	3,002,791	3,137,744
株式報酬に展開可能な株式数(千株)	21,659	26,063
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)	3,024,450	3,163,807
希薄化後1株あたり利益(A)(ユーロ/株)	1.86	3.45
上記による調整	1,824	585
調整に対する税の影響	(316)	(66)
法人税等に関する異常項目	—	—
調整額合計(税引後)	1,508	519
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)	0.50	0.16
調整後希薄化後1株あたり利益⁽⁵⁾(ユーロ/株)(A+B)	2.36	3.61

「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)	2024年上半期	2023年上半期
営業活動によるキャッシュフロー	4,889	13,393
控除: 製造活動に起因しない営業活動	(1,465)	(211)
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	4,196
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	1,726
控除: 欧州の金融サービス事業再編に関連する純収入	—	1,464
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	1,058
加算: 確定給付型年金への拠出金(税引後)	24	43
製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾	(392)	8,655

「負債」から「製造用純財務状態」へ

(百万ユーロ)	2024年 6月30日	2023年 12月31日
負債	(32,174)	(29,463)
共同支配金融サービス会社に対する流動負債	1,245	767
デリバティブ金融資産(負債)、実質預金および担保預金	6	20
金融証券	6,619	6,089
現金および現金同等物	36,325	43,669
売却目的での保有に分類される製造用純財務状態	(59)	109
純財務状態	11,962	21,191
控除: 金融サービスの純財務状態	(10,265)	(8,296)
製造用純財務状態⁽⁶⁾	22,227	29,487



注記

- (1) 調整後営業利益(損失)は、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、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、生産能力およびコスト構造を市場の需要に適合させるためのStellantisの計画に起因する設備関連費用、および重要な買収または合併に直接関連する収束・統合費用が含まれますが、これらに限定されません。
- (2) 調整後営業利益/(損失)率は、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、これを算出するには、「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。(i) 非継続事業による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) 製造活動に関する有形および無形資産への投資、(iv) 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。(i) 継続事業と非継続事業の間での会社間純支払額、(ii) 資産売却による収入および(iii) 確定給付型年金への拠出金(税引後)。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、買掛金の支払いの実際のタイミング、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。
- (4) 「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。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。DPCAからの中国向け出荷は、2023年11月の時点で合計出荷台数に含まれなくなりました。以前の期間は再表示されていません。
- (5) 調整後希薄化後1株当たり利益(EPS)は、営業活動による希薄化後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) 「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。

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。2023年上半期の数字が再表示されています。
- 中東・アフリカはイラン、スーダン、シリアを除きます。
- 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か国」とは、EU27か国(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とLEVの販売台数には、すべてシトロエン・アミ、オペル・ロックスe、およびフィアット・トッポリーノが含まれています。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。

About Stellantis

Stellantis N.V. (NYSE: STLA/ Euronext Milan: STLAM/ Euronext Paris: STLAP) is one of the world's leading automakers aiming to provide clean, safe and affordable freedom of mobility to all. It's best known for its unique portfolio of iconic and innovative brands including Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS Automobiles, FIAT, Jeep®, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram, Vauxhall, Free2move and Leasys. Stellantis is executing its Dare Forward 2030, a bold strategic plan that paves the way to achieve the ambitious target of becoming a carbon net zero mobility tech company by 2038, with single-digit percentage compensation of the remaining emissions, while creating added value for all stakeholders. For more information, visit www.stellantis.com. Contacts: communications@stellantis.com or investor.relations@stellantis.com



SAFE HARBOR STATEMENT

This document, in particular references to "FY 2024 Guidance", contains forward looking statements. 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 cyclicality; the Company's ability to successfully manage the industry-wide transition from internal combustion engines to full electrification; 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 Company's ability to produce or procure electric batteries with competitive performance, cost and at required volumes; the Company's ability to successfully launch new businesses and integrate acquisitions; 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 governmental economic incentives available to support the adoption of battery electric vehicles; the impact of increasingly stringent regulations regarding fuel efficiency requirements and reduced greenhouse gas and tailpipe emissions; 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 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.