

Stellantis、2024 年通期の業績を発表

2025 年に収益性の高い成長とキャッシュフローの黒字化を見込む

- 純売上は前年比 17%減の 1,569 億ユーロ、連結出荷台数は製品提供の一時的なギャップおよび現在完了している在庫削減の取り組みにより 12%減
- 純利益は 70%減の 55 億ユーロ、調整後営業利益⁽¹⁾ は 64%減の 86 億ユーロ、調整後営業利益率⁽²⁾ は 5.5%
- 製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾ は、利益の減少および生産調整に伴い一時的に拡大された運転資本の影響を反映してマイナス 60 億ユーロ
- 2024 年 12 月 31 日時点の総在庫数は前年同日比 18%減（26 万 8,000 ユニット減）。米国ディーラー在庫が 20%減の 30 万 4,000 台となり、以前発表した目標の 33 万ユニットを上回ったことが寄与
- 2024 年に製品ポートフォリオの世代交代が開始され、STLA Medium および STLA Large の両プラットフォームを搭載した最初の製品を発売。シトロエン C3/ë-C3 の欧州発売を通じてスマートカー・プラットフォームのグローバル化を拡大
- 2024 年末時点の製造用手元流動性資産は 495 億ユーロ、製造用純財務状態は 151 億ユーロ。配当案は普通株 1 株あたり 0.68 ユーロ、配当利回りは 5%、株主の承認待ち
- 2025 年の財務ガイダンスは、初期段階にある営業成績の回復と業界の不確実性の高まりを反映し、純売上の伸びが「プラス」、調整後営業利益率が「一桁台半ば」、製造用フリーキャッシュフローが「プラス」
- 正式な新 CEO の任命プロセスは順調に進み、2025 年上半期中に完了予定。その間、当社は戦略の実行に注力

「2024 年は、当社にとって前年とは著しく対照的な 1 年となり、ポテンシャルを発揮できなかった業績となりましたが、重要な戦略的マイルストーンを達成しました。特筆すべきは、2025 年も継続予定の新たなマルチエネルギー対応のプラットフォームと製品の導入を開始したことで、合併会社を通じて EV バッテリーの生産を開始し、Leapmotor International 社との協業を開始しました。

Stellantis の献身的で才能ある人材は、エネルギーと決意をもって業務を進め、主要なステークホルダーの意向を理解し、顧客により近づいた意志決定を行っています。当社は、2025 年に入り、市場シェアを獲得し、業績を向上することに精力を傾けています。」

会長 ジョン・エルカン



Ram 1500 Ramcharger

(百万ユーロ)		2024 年	2023 年	増減	2025 年度指針
I F R S	純売上	156,878	189,544	(17)%	
	純利益	5,520	18,625	(70)%	
	希薄化後 EPS	1.84	5.94	(69)%	調整後営業利益率⁽²⁾: 1 桁台半ば
	営業活動によるキャッシュフロー	4,008	22,485	(82)%	
N O N - G A P	調整後営業利益 ⁽¹⁾	8,648	24,343	(64)%	製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾: プラス
	調整後営業利益率 ⁽²⁾	5.5%	12.8%	(730) bps	
	調整後希薄化後 EPS ⁽⁵⁾	2.48	6.42	(61)%	
	製造用フリーキャッシュフロー ⁽³⁾	(6,045)	12,858	(147)%	

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 2 月 26 日、アムステルダム発 – Stellantis N.V.は本日、2024 年通期の業績を発表しました。この業績は、2024 年 9 月に発表された最新の財務ガイダンスに一致するものです。

リーダーシップ移行が開始されてから 90 日、2025 年上半年中に次期 CEO を選定するプロセスが続く中、暫定経営陣は当社の業績と収益性を向上するため迅速な措置を取りました。

措置は以下のとおりです。

- 米国のディーラー在庫の削減目標の達成を含め、**在庫管理の取り組みを完了**
- 特に米国で進化する顧客ニーズに対応するため**重要な発売を優先化**
- CO₂ 排出量の削減を継続する一方、リスクを緩和するため、CO₂ 規制下で**利用可能な柔軟な選択肢を最大限に活用**
- 成長への回復を加速するため米国および欧州の**当社ディーラーと連携**
- コラボレーションと問題解決を促進するため**サプライヤーとのコミュニケーションを強化**
- 業界の主要課題に関して**行政と規制当局との関わりを拡大**
- 意志決定を迅速化し、戦略の実行を厳格化するため**地域に権限を委譲**

困難な 2024 年を振り返ると、Stellantis は、新たな STLA マルチエネルギー・プラットフォームを初めて搭載した車両を含む次世代製品への移行を開始し、消費者により多くの選択（内燃機関、ハイブリッド、電動パワートレイン）の自由を提供しました。ハイライトは以下のとおりです。

- **STLA Medium** : 新たなマルチエネルギー-BEV セントリック・プラットフォーム上の最初のモデルは、プジョー E-3008 および E-5008 と新型オペル Grandland です。顧客は、電動、ハイブリッド、プラグインハイブリッドの中から選択できます。12 月に新たなフラッグシップ車 DS N°8 を発売し、WLTP サイクルにおいて最高 750 km (466 マイル) というクラス最高の BEV 航続距離を実現しています。
- **STLA Large** : この適応性の高いマルチエネルギー・プラットフォームは、ダッジチャージャーデイトナ、ジープ Wagoneer S、ジープ Cherokee 後継車、ジープ Recon などの新モデルのほか、未来のアルファロメオ車、クライスラー車、マセラッティ車をサポートします。現在、最初のダッジ車とジープ車がディーラー店に到着しつつあります。このプラットフォームはまた、クルマの主要能力に関して妥協することなくハイブリッドや内燃機関の燃焼推進システムをサポートします。



- **STLA Frame** : フルサイズでボディオンフレーム構造のトラックや SUV 向けに設計された、このプラットフォームは、Ram 1500 Ramcharger とともに、2025 年にデビューする予定で、これにジープブランド車が後続します。航続距離を飛躍的に伸ばす革新的なハイブリッドテクノロジーが特長です。
- **スマートカー** : Stellantis は、手頃な価格のシトロエン C3/e- C3、新型 C3 Aircross、オペル Frontera、フィアット Grande Panda など、グローバルなマルチエネルギースマートカー・プラットフォームを搭載した欧州向け製品を発売しました。また、シトロエン Basalt がインドと南米で発売されました。

Stellantis は 2025 年に新たに 10 車種を発売します。

人工知能 (AI) は Stellantis のデジタルトランスフォーメーションの要であり、この分野でトップクラスであるパートナーとの協力のもと、複数の領域で技術革新を推進しています。Stellantis は、AI を活用することにより、製品の品質だけでなく、顧客と従業員双方の体験を向上させる、革新的でデータ駆動型ソリューションの開発への取り組みを強化しています。一例として、Stellantis は 2025 年早々、AI を当社の車両とプロセスに統合する多くの取り組みの 1 つとして、先進の車載アシスタントの開発を探究するため Mistral AI と提携しました。

Stellantis はまた、同社初の社内開発による自動運転システムであり、ハンズフリー・アイズオフ (SAE レベル 3) 機能を備えた STLA AutoDrive1.0 を発表しました。STLA AutoDrive は、STLA Brain および STLA SmartCockpit とともに、車両のインテリジェンス、オートメーション、ユーザー体験を向上します。

Stellantis は、普通株 1 株あたり 0.68 ユーロの配当を計画しています (株主の承認待ち)。予想されるスケジュールは次のとおりです。(i) 権利落日日 : ユーロネクスト・ミラノとユーロネクスト・パリが 2025 年 4 月 22 日、NYSE が 2025 年 4 月 23 日、(ii) 基準日 : NYSE、ユーロネクスト・ミラノ、ユーロネクスト・パリが 2025 年 4 月 23 日、(iii) 支払日 : NYSE、ユーロネクスト・ミラノ、ユーロネクスト・パリが 2025 年 5 月 5 日。

今後のイベント予定: 年次株主総会 - 2025 年 4 月 15 日。第 1 四半期の出荷台数および収入 - 2025 年 4 月 30 日

2025 年 2 月 26 日の中央ヨーロッパ時間午後 2 時/東部標準時午前 8 時に、Stellantis の 2024 年通期の業績を発表するライブ・ウェブキャストとカンファレンスコールが実施され、中央ヨーロッパ時間午前 8 時頃/東部標準時間午前 2 時頃にプレゼンテーションがポストされる予定です。このウェブキャストとその録画は Stellantis 社ウェブサイト(www.stellantis.com)の Investors セクションからアクセスできます。

2024 年通期のセグメント別業績

北米

百万ユーロ（別段の記載がある場合を除く）	2024 年	2023 年	増減
出荷台数（千台）	1,432	1,903	(471)
純売上	63,450	86,500	(23,050)
AOI	2,660	13,298	(10,638)
AOI 率	4.2%	15.4%	(1,120) bps

- **出荷台数**は、25%減少しました。これは主に、米国での在庫削減措置の影響とダッジ・チャージャー & チャレンジャー、クライスラー300、Jeep チェロキー & レネゲードのモデル廃止に伴う生産台数の減少によるものです。
- **純売上**は、27%減少しました。これは主に、ダッジ・チャージャー & チャレンジャー、クライスラー300、Jeep チェロキー & レネゲードのモデル廃止に伴う販売台数の減少によるものです。
- **調整後営業利益**は、80%減少しました。これは、数量/ミックスの大幅な影響、販売奨励金の増加、保証コストの増加によるものです。

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	2023 年	増減
合計出荷台数 ⁽⁴⁾ （千台）	534	616	(82)
連結出荷台数 ⁽⁴⁾ （千台）	423	443	(20)
純売上	10,097	10,560	(463)
AOI	1,901	2,503	(602)
AOI 率	18.8%	23.7%	(490) bps

- **連結出荷台数**は、5%減少しました。これは主に、トルコにおける中型 K9 バンの生産切り替えと、アルジェリア、チュニジア、エジプトの輸入制限による大幅な影響によるものです。
- **純売上**は、4%減少しました。これは主に、マイナスの為替換算（主にトルコリラ）の影響によるものですが、正味価格の強気の値上げによって一部相殺されました。
- **調整後営業利益**は、24%減少しました。これは主に、トルコリラに関連する為替取引とマイナスの為替換算の影響によるものですが、主に価格設定の引き上げによっ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）	2024 年	2023 年	増減
出荷台数（千台）	2,576	2,814	(238)
純売上	59,010	66,598	(7,588)
AOI	2,419	6,519	(4,100)
AOI 率	4.1%	9.8%	(570) bps

- **出荷台数**は、8%減少しました。これは、2024 年上半期からのディーラー在庫の減少と、スマートカー・プラットフォームを使用した車種の発売遅延に伴う生産ロスによるものです。
- **純売上**は、11%減少しました。これは、販売台数の減少、買戻し義務のある車両の販売割合の増加、販売奨励金の増加、不利なミックスによるものです。
- **調整後営業利益**は、63%減少しました。これは、ネガティブな車両コンテンツ、トリムの影響、販売奨励金の増加、販売台数の減少によるものですが、原材料の節約とその他の購入活動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）	2024 年	2023 年	増減
出荷台数（千台）	912	879	+33
純売上	15,863	16,058	(195)
AOI	2,272	2,369	(97)
AOI 率	14.3%	14.8%	(50) bps

- **出荷台数**は、4%増加しました。これは主に、ブラジルでの販売台数の増加とアルゴ、ストラーダ、ファストバックといったフィアット車の継続的な成功によるものです。
- **純売上**は、1%減少しました。これは、ブラジルレアルとアルゼンチンペソの為替換算の影響によるものですが、販売台数の増加、部品 & 保守業務と正味価格のプラスの影響によって一部相殺されました。
- **調整後営業利益**は、4%減少しました。主に車両の正味価格の引き上げと販売台数の増加がプラス要素となりましたが、為替換算の影響と不利なミックスによるマイナス要素が上回りました。

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	2023年	増減
合計出荷台数 ⁽⁴⁾ （千台）	61	154	(93)
連結出荷台数 ⁽⁴⁾ （千台）	61	102	(41)
純売上	1,993	3,528	(1,535)
AOI	(58)	502	(560)
AOI率	(2.9)%	14.2%	(1,710) bps

- 出荷台数の減少、不利なミックスの影響、Leapmotor 投資による連結上の影響、価格圧力の継続により業績は低下しましたが、販管費の削減によって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）	2024年	2023年	増減
出荷台数（千台）	11.3	26.6	(15.3)
純売上	1,040	2,335	(1,295)
AOI	(260)	141	(401)
AOI率	(25.0)%	6.0%	(3,100) bps

- 販売台数の減少、ミックスの影響、製造用固定費吸収の低下により業績は低下しましたが、販管費と研究開発費のコスト効率向上によって一部相殺されました。

2024 年下半期のセグメント別業績

(百万ユーロ)		2024 年下半期	2023 年下半期	増減
I F R S	純売上	71,861	91,176	(21)%
	純利益	(127)	7,707	(102)%
	希薄化後 EPS	(0.05)	2.47	(102)%
	営業活動によるキャッシュフロー	(881)	9,092	(110)%
N O N - G A A	調整後営業利益 ⁽¹⁾	185	10,217	(98)%
	調整後営業利益率 ⁽²⁾	0.3%	11.2%	(1090 bps)
	調整後希薄化後 EPS ⁽⁵⁾	0.08	2.79	(97)%
	製造用フリーキャッシュフロー ⁽³⁾	(5,653)	4,203	(234)%

北米

百万ユーロ (別段の記載がある場合を除く)	2024 年 下半期	2023 年 下半期	増減
出荷台数 (千台)	594	880	(286)
純売上	25,097	40,584	(15,487)
AOI	(1,706)	5,271	(6,977)
AOI 率	(6.8)%	13.0%	(1,980) bps

拡大 EU

百万ユーロ (別段の記載がある場合を除く)	2024 年 下半期	2023 年 下半期	増減
出荷台数 (千台)	1,189	1,336	(147)
純売上	29,041	31,737	(2,696)
AOI	359	2,794	(2,435)
AOI 率	1.2%	8.8%	(760) 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)	2024 年 下半期	2023 年 下半期	増減
合計出荷台数 ⁽⁴⁾ (千台)	261	315	(54)
連結出荷台数 ⁽⁴⁾ (千台)	209	235	(26)
純売上	5,092	5,862	(770)
AOI	854	1,285	(431)
AOI 率	16.8%	21.9%	(510) bps

南米

百万ユーロ (別段の記載がある場合を除く)	2024 年 下半期	2023 年 下半期	増減
出荷台数 (千台)	518	459	+59
純売上	8,496	8,495	+1
AOI	1,122	1,294	(172)
AOI 率	13.2%	15.2%	(200) bps

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 下半期	2023年 下半期	増減
合計出荷台数 ⁽⁴⁾ （千台）	29	64	(35)
連結出荷台数 ⁽⁴⁾ （千台）	29	44	(15)
純売上	921	1,542	(621)
AOI	(115)	208	(323)
AOI 率	(12.5)%	13.5%	(2,600) bps

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 下半期	2023年 下半期	増減
出荷台数（千台）	4.8	11.3	(6.5)
純売上	409	1,026	(617)
AOI	(178)	20	(198)
AOI 率	(43.5)%	1.9%	(4,540) bps

調整表 - 通期

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

2024年 (百万ユーロ)	北米	拡大 EU	中東・アフリカ	南米	中国・インド・ア シア太平洋	マセラティ	その他 ^(*)	STELLANTIS
外部顧客からの純売上	63,449	58,844	10,109	15,883	1,991	1,038	5,564	156,878
他のセグメントとの取引による純売上	1	166	(12)	(20)	2	2	(139)	—
純売上	63,450	59,010	10,097	15,863	1,993	1,040	5,425	156,878
純利益 (損失)								5,520
税金費用 (利益)								(1,488)
純金融費用 (利益)								(345)
営業利益 (損失)								3,687
調整:								
リストラおよびその他の費用 (戻入後) ^(A)	510	1,027	1	20	6	22	31	1,617
減損費用およびサプライヤー債務 (戻入後) ^(B)	31	207	2	—	16	1,526	25	1,807
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) ^(C)	—	711	21	36	—	—	—	768
生涯義務負担付契約 ^(D)	636	—	—	—	1	—	—	637
その他 ^(E)	62	(6)	—	32	(5)	—	49	132
調整額合計	1,239	1,939	24	88	18	1,548	105	4,961
調整後営業利益⁽¹⁾	2,660	2,419	1,901	2,272	(58)	(260)	(286)	8,648

(*) その他の活動、未配分項目および消去

(A) 主に拡大 EU と北米を中心とする人員削減に関連。

(B) 主に次に関連しています。(i) 特定のモデルの利益率低下見通しと発売前の一部プロジェクトのキャンセルによる、マセラティおよび拡大 EU での特定のプラットフォーム資産の減損費用 (戻入後) 10 億 6,300 万ユーロ。(ii) 発売前にキャンセルされ、(かつ、関連の資本計上された研究開発費用が上記(i) に基づいて減損処理された) 開発プロジェクトに関連する、サプライヤー債務に計上された引当金 2 億 3,000 万ユーロ。(iii) マセラティ・セグメントに関連する営業権の減損費用 5 億 1,400 万ユーロ

(C) タカタ製エアバッグのリコールキャンペーンの延長

(D) 合併の前に北米で販売され、2024 年中に負担と判断された生涯保守契約に主に関連する引当金

(E) 個別に重要でないその他の調整額で構成



2023年 (百万ユーロ)	北米	拡大 EU	中東・アフリカ	南米	中国・インド・ア シア太平洋	マセラティ	その他 ^(*)	STELLANTIS
外部顧客からの純売上	86,498	66,444	10,560	16,148	3,526	2,335	4,033	189,544
他のセグメントとの取引による純売上		154	—	(90)	2	—	(68)	—
純売上	86,500	66,598	10,560	16,058	3,528	2,335	3,965	189,544
純利益 (損失)								18,625
税金費用 (利益)								3,793
純金融費用 (利益)								(42)
営業利益 (損失)								22,376
調整:								
リストラおよびその他の費用 (戻入後) ^(A)	650	475	—	14	1	1	20	1,161
労働協約の費用 ^(B)	428	—	—	—	—	—	—	428
アルゼンチンペソの切り下げ ^(C)	—	—	—	302	—	—	—	302
減損費用およびサプライヤー債務 ^(D)	—	47	—	—	154	—	—	201
金融サービスの再編 ^(E)	—	—	—	—	—	—	76	76
タカタのリコールキャンペーン	—	(44)	30	—	4	—	—	(10)
特許訴訟 ^(F)	(20)	(40)	—	(1)	—	—	—	(61)
持分法による投資およびその他の資産売却 益 ^(G)	(65)	(40)	—	—	(57)	—	(39)	(201)
その他 ^(H)	40	99	1	(43)	(18)	—	(8)	71
調整額合計	1,033	497	31	272	84	1	49	1,967
調整後営業利益⁽¹⁾	13,298	6,519	2,503	2,369	502	141	(989)	24,343

(*) その他の活動、未配分項目および消去

(A) 主に人員削減に関連し、北米における新たな労働協約に関連した 2 億 4,300 万ユーロが含まれます。

(B) 北米における新たな労働協約に関連した従業員福利厚生制度の修正から生じる過去勤務費用に主に関連しています。総費用 6 億 7,100 万ユーロの内訳は、リストラおよびその他の費用 (戻入後) が 2 億 4,300 万ユーロ、労働協約費用が 4 億 2,800 万ユーロとなっています。

(C) アルゼンチン新政権の経済政策による 2023 年 12 月のアルゼンチンペソ切り下げの影響。純売上 (1 億 9,700 万ユーロ)、収入原価 (1 億 4,700 万ユーロ)、販売費、一般費およびその他の費用 (4,200 万ユーロ) で構成されます。

Refer to page 13 for an explanation of the items referenced on this page



- (D) 減損に関連。主に中国・インド・アジア太平洋地域における研究開発資産の減損、および拡大 EU における特定のプラットフォーム資産の減損
- (E) 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
- (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の戻し入れ
- (G) 主に投資および固定資産の売却益に関連
- (H) 個別に重要でないその他の調整額で構成

「希薄化後 EPS」から「調整後希薄化後 EPS」へ⁽⁵⁾

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	2023 年
親会社株主に帰属する純利益	5,473	18,596
加重平均発行済株式数（千株）	2,949,652	3,107,725
株式報酬に展開可能な株式数（千株）	26,168	24,733
希薄化後 1 株あたり利益の加重平均発行済株式数（千株）	2,975,820	3,132,458
希薄化後 1 株あたり利益 (A) (ユーロ/株)	1.84	5.94
上記による調整	4,961	1,967
調整に対する税の影響 ^(A)	(799)	(452)
法人税等に関する非経常的項目	(2,266)	—
調整額合計 (税引後)	1,896	1,515
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)	0.64	0.48
希調整後薄化後 1 株あたり利益⁽⁵⁾ (ユーロ/株) (A+B)	2.48	6.42

(A) 調整に対する税の影響は、それぞれの調整に対する各国の予想課税額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)	2024 年	2023 年
営業活動によるキャッシュフロー	4,008	22,485
控除：金融サービス（セグメント間消去後）	(2,736)	(753)
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固定資産および無形資産に買掛金の変動	10,761	9,031
加算：資産売却益およびその他の投資活動の変化による収入	303	2,152
控除：欧州の金融サービス事業再編成に関連する純売上	—	1,532
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	2,376	2,767
加算：確定給付型年金への拠出金（税引後）	45	798
製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾	(6,045)	12,858

「負債」から「製造用純財務状態」へ

(百万ユーロ)	2024年12月31日	2024年6月30日	2023年12月31日
負債	(37,227)	(32,174)	(29,463)
共同支配金融サービス会社に対する流動負債	674	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	222	6	20
金融証券	4,468	6,619	6,089
現金および現金同等物	34,100	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	169	(59)	109
純財務状態	2,406	11,962	21,191
控除：金融サービスの純財務状態	(12,722)	(10,265)	(8,296)
製造用純財務状態⁽⁶⁾	15,128	22,227	29,487



調整表 - 下半期

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

2024 年下									
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
外部顧客からの純売上		25,098	28,996	5,104	8,510	920	407	2,826	71,861
他のセグメントとの取引による純売上		(1)	45	(12)	(14)	1	2	(21)	—
純売上		25,097	29,041	5,092	8,496	921	409	2,805	71,861
純利益 (損失)									(127)
税金費用 (利益)									(2,830)
純金融費用 (利益)									5
営業利益 (損失)									(2,952)
調整 :									
リストラおよびその他の費用 (戻入後) ^(A)		462	(60)	1	11	6	(3)	(12)	405
減損費用およびサプライヤー債務 ^(B)		29	164	2	—	5	1,202	17	1,419
タカタのリコールキャンペーン ^(C)		—	637	17	35	—	—	—	689
生涯義務負担付契約 ^(D)		636	—	—	—	1	—	—	637
その他 ^(E)		(57)	(8)	—	3	(6)	—	55	(13)
調整額合計		1,070	733	20	49	6	1,199	60	3,137
調整後営業利益⁽¹⁾		(1,706)	359	854	1,122	(115)	(178)	(151)	185

(*) その他の活動、未配分項目および消去

(A) 主に北米を中心とする人員削減に関連

(B) 主に次に関連しています。(i) 特定のモデルの利益率低下見通しと発売前の一部プロジェクトのキャンセルによる、マセラティおよび拡大 EU での特定のプラットフォーム資産の減損費用（戻入後）7 億 3,000 万ユーロ。(ii) 発売前にキャンセルされ、(かつ、関連の資本計上された研究開発費用が上記(i) に基づいて減損処理された) 開発プロジェクトに関連する、サプライヤー債務に計上された引当金 1 億 7,500 万ユーロ。(iii) マセラティ・セグメントに関連する営業権の減損費用 5 億 1,400 万ユーロ

(C) タカタ製エアバッグのリコールキャンペーンの延長

(D) 合併の前に北米で販売され、2024 年中に負担と判断された生涯保守契約に主に関連する引当金

(E) 個別に重要でないその他の調整額で構成

2023 年下									
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 シ亚太洋	マセラティ	その他(*)	STELLANTIS
外部顧客からの純売上		40,582	31,633	5,862	8,539	1,541	1,025	1,994	91,176
他のセグメントとの取引による純売上		2	104	—	(44)	1	1	(64)	—
純売上		40,584	31,737	5,862	8,495	1,542	1,026	1,930	91,176
純利益（損失）									7,707
税金費用（利益）									1,101
純金融費用（利益）									27
営業利益（損失）									8,835
調整：									
リストアおよびその他の費用（戻入後） ^(A)		336	223	—	—	1	1	6	567
労働協約の費用 ^(B)		428	—	—	—	—	—	—	428
アルゼンチンペソの切り下げ ^(C)		—	—	—	302	—	—	—	302
減損費用およびサプライヤー債務 ^(D)		2	47	—	—	138	—	—	187
金融サービスの再編 ^(E)		—	—	—	—	—	—	(64)	(64)
タカタのリコールキャンペーン		—	40	4	1	—	—	—	45
特許訴訟 ^(F)		(20)	(40)	—	(1)	—	—	—	(61)
持分法による投資およびその地の資産売却益 ^(G)		(65)	(40)	—	—	(57)	—	(39)	(201)
その他 ^(H)		120	70	1	(45)	(3)	—	36	179
調整額合計		801	300	5	257	79	1	(61)	1,382
調整後営業利益⁽¹⁾		5,271	2,794	1,285	1,294	208	20	(655)	10,217

(*) その他の活動、未配分項目および消去

(A) 主に人員削減に関連し、北米における新たな労働協約に関連した 2 億 4,300 万ユーロが含まれます。

- (B) 北米における新たな労働協約に関連した従業員福利厚生制度の修正から生じる過去勤務費用に主に関連しています。総費用 6 億 7,100 万ユーロの内訳は、リストラおよびその他の費用（戻入後）が 2 億 4,300 万ユーロ、労働協約費用が 4 億 2,800 万ユーロとなっています。
- (C) アルゼンチン新政権の経済政策による 2023 年 12 月のアルゼンチンペソ切り下げの影響。純売上（1 億 9,700 万ユーロ）、収入原価（1 億 4,700 万ユーロ）、販売費、一般費およびその他の費用(4,200 万ユーロ)で構成されます。
- (D) 減損に関連。主に中国・インド・アジア太平洋地域における研究開発資産の減損、および拡大 EU における特定のプラットフォーム資産の減損
- (E) 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
- (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の戻し入れ
- (G) 主に投資および固定資産の売却益に関連
- (H) 個別に重要でないその他の調整額で構成

「希薄化後 EPS」から「調整後希薄化後 EPS」へ⁽⁵⁾

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 年下半期	2023 年下半期
親会社株主に帰属する純利益	(151)	7,673
加重平均発行済株式数（千株）	2,897,090	3,078,195
株式報酬に展開可能な株式数（千株）	23,914	25,398
希薄化後 1 株あたり利益の加重平均発行済株式数（千株）	2,921,004	3,103,593
希薄化後 1 株あたり利益 (A) (ユーロ/株)	(0.05)	2.47
上記による調整	3,137	1,382
調整に対する税の影響 ^(A)	(483)	(386)
法人税等に関する異常項目	(2,266)	—
調整額合計（税引後）	388	996
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)	0.13	0.32
調整後希薄化後 1 株あたり利益⁽⁵⁾ (ユーロ/株) (A+B)	0.08	2.79

Refer to page 13 for an explanation of the items referenced on this page

(A) 調整に対する税の影響は、それぞれの調整に対する各国の予想課税額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)	2024 年下半期	2023 年下半期
営業活動によるキャッシュフロー	(881)	9,092
控除：金融サービス（セグメント間消去後）	(1,271)	(542)
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固定資産および無形資産に買掛金の変動	5,323	4,835
加算：資産売却益およびその他の投資活動の変化による収入	140	426
控除：欧州の金融サービス事業再編成に関連する純売上	—	68
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	881	1,709
加算：確定給付型年金への拠出金（税引後）	21	755
製造用フリーキャッシュフロー⁽³⁾	(5,653)	4,203



NOTES

(1) Adjusted operating income/(loss) excludes from Net profit/(loss) from continuing operations adjustments comprising restructuring and other termination costs, impairments, asset write-offs, disposals of investments and unusual operating income/(expense) that are considered rare or discrete events and are infrequent in nature, as inclusion of such items is not considered to be indicative of the Company's ongoing operating performance, and also excludes Net financial expenses/(income) and Tax expense/(benefit).

Unusual operating income/(expense) are impacts from strategic decisions, as well as events considered rare or discrete and infrequent in nature, as inclusion of such items is not considered to be indicative of the Company's ongoing operating performance. Unusual operating income/(expense) includes, but may not be limited to: impacts from strategic decisions to rationalize Stellantis' core operations; facility-related costs stemming from Stellantis' plans to match production capacity and cost structure to market demand, and convergence and integration costs directly related to significant acquisitions or mergers.

(2) Adjusted operating income/(loss) margin is calculated as Adjusted operating income/(loss) divided by Net revenues.

(3) Industrial free cash flows is our key cash flow metric and is calculated as Cash flows from operating activities less: (i) cash flows from operating activities from discontinued operations; (ii) cash flows from operating activities related to financial services, net of eliminations; (iii) investments in property, plant and equipment and intangible assets for industrial activities; (iv) contributions of equity to joint ventures and minor acquisitions of consolidated subsidiaries and equity method and other investments; and adjusted for: (i) net intercompany payments between continuing operations and discontinued operations; (ii) proceeds from disposal of assets and (iii) contributions to defined benefit pension plans, net of tax. The timing of Industrial free cash flows may be affected by the timing of monetization of receivables, factoring and the payment of accounts payables, as well as changes in other components of working capital, which can vary from period to period due to, among other things, cash management initiatives and other factors, some of which may be outside of the Company's control. In addition, Industrial free cash flows is one of the metrics used in the determination of the annual performance bonus for eligible employees, including members of the Senior Management.

(4) Combined shipments include shipments by Company's consolidated subsidiaries and unconsolidated joint ventures, whereas Consolidated shipments only include shipments by Company's consolidated subsidiaries. This includes the vehicles produced by our joint ventures and associates (including Leapmotor) which are distributed by our consolidated subsidiaries. In addition to the volumes included in consolidated shipments, combined shipments also includes the vehicles distributed by our joint ventures (such as Tofas). Figures by segments may not add up due to rounding. China shipments from DPCA are no longer included in Combined shipments as of November 2023; prior periods have not been restated.

(5) Adjusted diluted earnings per share ("EPS") is calculated by adjusting Diluted earnings per share for the post-tax impact per share of the same items excluded from Adjusted operating income as well as tax expense/(benefit) items that are considered rare or infrequent, or whose nature would distort the presentation of the ongoing tax charge of the Company. We believe this non-GAAP measure is useful because it also excludes items that we do not believe are indicative of the Company's ongoing operating performance and provides investors with a more meaningful comparison of the Company's ongoing quality of earnings. Adjusted diluted EPS should not be considered as a substitute for Basic earnings per share, Diluted earnings per share from operations or other methods of analyzing our quality of earnings as reported under IFRS.

(6) Industrial net financial position is calculated as Debt plus derivative financial liabilities related to industrial activities less (i) cash and cash equivalents, (ii) financial securities that are considered liquid, (iii) current financial receivables from the Company or its jointly controlled financial services entities and (iv) derivative financial assets and collateral deposits. Therefore, debt, cash and cash equivalents and other financial assets/ liabilities pertaining to Stellantis' financial services entities are excluded from the computation of the Industrial net financial position. Industrial net financial position includes the Industrial net financial position classified as held for sale.

Rankings, market share and other industry information are derived from third-party industry sources (e.g. 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) and internal information unless otherwise stated.

For purposes of this document, and unless otherwise stated industry and market share information are for passenger cars (PC) plus light commercial vehicles (LCV), except as noted below:

- Enlarged Europe excludes Russia and Belarus; prior periods figures have been restated;
- Middle East & Africa exclude Iran, Sudan and Syria;
- South America excludes Cuba;



- India & Asia Pacific reflects aggregate for major markets where Stellantis competes (Japan (PC), India (PC), South Korea (PC + Pickups), Australia, New Zealand and South East Asia);
- China represents PC only and includes licensed sales from DPCA; and
- Maserati reflects aggregate for 17 major markets where Maserati competes and is derived from S&P Global data, Maserati competitive segment and internal information.

Prior period figures have been updated to reflect current information provided by third-party industry sources.

EU30 = EU 27 (excluding Malta), Iceland, Norway, Switzerland and UK.

Low emission vehicles (LEV) = battery electric (BEV), plug-in hybrid (PHEV), range-extender electric vehicle (REEV) and fuel cell electric (FCEV) vehicles.

All Stellantis reported BEV and LEV sales include Citroën Ami, Opel Rocks-e and Fiat Topolino; in countries where these vehicles are classified as quadricycles, they are excluded from Stellantis reported combined sales, industry sales and market share figures.

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 2025 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; the Company’s ability to attract and retain experienced management and employees; changes in trade policy, the imposition of global and regional tariffs or tariffs targeted to the automotive industry; changes in the global financial markets, general economic environment and changes in demand for automotive products, which is subject to cyclicity; the Company’s ability to successfully manage the industry-wide transition from internal combustion engines to full electrification and accurately predict the market demand for electrified vehicles; 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; 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 and 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; 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.