

---

## 此乃要件 請即處理

---

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本通函的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本通函全部或任何部分內容所產生或因依賴該等內容而引起的任何損失承擔任何責任。

閣下如對本通函任何方面或閣下應採取的行動有任何疑問，應諮詢閣下的持牌證券交易商或其他註冊證券機構、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下的東風汽車集團股份有限公司股份全部售出或轉讓，應立即將本通函交予買主或承讓人，或經手買賣或轉讓的持牌證券交易商、註冊證券機構或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

---



**DONGFENG MOTOR GROUP COMPANY LIMITED\***  
**東風汽車集團股份有限公司**  
(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)  
(股份代號：489)

**有關PSA及FCA合併的承諾  
及  
PSA股份回購協議**

---

本通函所界定詞彙在本封面頁中具有相同涵義。

董事會函件載於本通函第1至26頁。

\* 僅供識別

二零二零年六月十八日

---

## 目 錄

---

	頁次
釋義 .....	ii
董事會函件 .....	1
附錄一 本集團的財務資料 .....	I-1
附錄二 PSA及FCA的財務資料 .....	II-1
附錄三 本集團的未經審核備考財務資料 .....	III-1
附錄四 一般資料 .....	IV-1

---

## 釋 義

---

於本通函，除文義另有所指外，以下詞語具有下列涵義：

「收購提案」	指	就有關FCA或PSA(倘適用)，指(i)涉及FCA、PSA或任何彼等各自重大附屬公司的所有或大部分股份或資產的任何合併、出售、轉讓、招標要約、股份交換、合併、綜合或類似交易；(ii)任何第三方收購或購買FCA、PSA或彼等各自的任何主要附屬公司或重大被投資公司的投票證券或股權；及(iii)任何將合理預期防止、損害或延遲完成合併事項或任何其他交易的任何要約或提案或擁有權益的任何指示；
「聯屬實體」	指	由相關人士直接或間接控制的任何人士，而「控制」指直接或間接持有相關人士超過50%股本及表決權；
「董事會」	指	本公司董事會；
「通函」	指	本通函；
「合併協議」	指	由PSA與FCA於二零一九年十二月十七日(法國時間)訂立的合併協議，據此，PSA與FCA有意通過涉及PSA跨境合併至FCA的合併交易實現彼等業務的戰略合併；
「本公司」或「DFG」	指	東風汽車集團股份有限公司，於中國註冊成立的股份有限公司，其H股於聯交所上市；
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；

---

## 釋 義

---

「DFM」	指	東風汽車集團有限公司，本公司控股股東，於最後實際可行日期，直接及間接持有本公司已發行股本總數約67.31%的股權，為中國法律下成立的國有企業；
「董事」	指	本公司董事；
「DMHK」	指	東風汽車(香港)國際有限公司，一家於香港註冊成立的公司，並為本公司的全資附屬公司；
「東風聯營公司」	指	共同控制實體，當中於最後實際可行日期，本公司、其附屬公司或共同控制實體(包括彼等附屬公司及共同控制實體)擁有股權；
「DPCA」	指	指神龍汽車公司，一家由本公司及PSA(通過其附屬公司)各自擁有50%股權的共同控制實體；
「EPF/FFP」	指	Établissements Peugeot Frères及FFP，為PSA的兩名股東；
「FCA」	指	菲亞特克萊斯勒汽車公司，一家於荷蘭的公共有限責任公司，於紐約證券交易所及由意大利證券交易所管理的MTA上市；
「本集團」	指	本公司及其附屬公司、東風聯營公司及彼等各自的附屬公司及聯繫人；
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區；

---

## 釋 義

---

「H股」	指	本公司普通股股本中在境外上市的外資股，每股面值為人民幣1.00元；
「獨立第三方」	指	並非上市規則所界定的本公司關連人士的任何實體或個人；
「共同控制實體」	指	指受共同控制的合營公司，導致無參與方單邊控制共同控制實體的經濟活動。合營企業於其共同控制實體的投資可按比例合併入賬，當中涉及以同線基準確認合營企業的資產、負債、收入及開支與合營企業方的合併財務報表中類似項目的比例分額。倘利潤分攤比率與合營方於共同控制實體的權益有所不同，則合營方應佔其資產、負債、收入及開支乃按協定溢利分佔比率釐定。共同控制實體的業績以已收及應收股息的程度，納入合營企業方的損益賬。合營方於共同控制實體的投資被視為長期資產，並按成本減減值虧損列賬；
「合營公司」	指	指按合約協議設立的公司，而合營方進行經濟活動。合營公司作為獨立實體經營，當中各方擁有權益。合營公司訂立的合營協議規定合營方的出資額、合營企業的年期及該等資產於解散後的變現基準。合營公司營運產生的利潤及虧損及合營公司分佔盈餘資產的任何分派，均由按其各自的注資比例或根據合營企業協議的條款分佔。合營公司被合營方視為：

---

## 釋 義

---

- (a) 一家附屬公司，倘該合營方直接或間接單邊控制該合營公司；
- (b) 一家共同控制實體，倘該合營方並無直接或間接對該合營公司擁有單邊控制權，但擁有共同控制權；
- (c) 一家聯營公司，倘該合營方並無直接或間接擁有單邊或共同控制權，但持有一般不少於20%合營公司的註冊資本，並可對合營公司行使重大影響力；或
- (d) 一項投資，倘合營方直接或間接持有少於20%合營公司的註冊資本，且並無共同控制或對合營公司行使重大影響力；

「最後實際可行日期」	指	二零二零年六月九日，即本通函付印前確認當中所載若干資料的最後實際可行日期；
「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則；
「新公司」	指	PSA跨境合併至FCA完成後產生的公司；
「中國」	指	中華人民共和國，但僅就本公告而言，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣；
「PSA」	指	PEUGEOT S.A.，一家法國股份有限公司，於泛歐交易所上市；
「PSA監事會」	指	PSA監事會；

---

## 釋 義

---

「PSA所需票數」	指	指批准(a)於PSA股東大會上出席或代表PSA股份附帶三分之二表決權持有人投票贊成跨境合併條款及合併事項，當中最少25%的PSA股份於首次會議召開時出席或代表，或五分之一的PSA股份於第二次會議召開時出席或代表及(b)適用法律及將由PSA股份持有人批准PSA組織文件規定的任何其他行動，以實施該等交易；
「持股股東協議」	指	由PSA與其各持股股東及由FCA與其持股股東Exor N.V.訂立的承諾書；
「監管機構」	指	指任何及所有相關的荷蘭、法國、意大利、美國、歐盟及其他監管機關或機構，在各情況下，僅以該機關或機構在特定情況下擁有權力及司法管轄權；
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣；
「證券法」	指	經修訂的一九三三年證券法，以及其項下頒佈的規則及法規；
「戰略合作協議」	指	本公司與PSA於二零一九年十二月十七日(法國時間)訂立的戰略合作協議，收合併及拓展本公司與PSA之間的戰略合作關係；
「附屬公司」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義；
「%」	指	百分比

\* 僅供識別



**DONGFENG MOTOR GROUP COMPANY LIMITED\***

**東風汽車集團股份有限公司**

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

(股份代號：489)

執行董事：

竺延風(董事長)

李紹燭先生

尤崢先生

註冊地址：

中國湖北省武漢市

武漢經濟技術開發區

東風大道特1號

郵編430056

非執行董事：

程道然先生

中國主要營業地點：

中國湖北省武漢市

武漢經濟技術開發區

東風大道特1號

郵編430056

獨立非執行董事：

馬之庚先生

陳雲飛先生

香港主要營業地點：

香港特別行政區

香港皇后大道東183號

合和中心54樓

二零二零年六月十八日

敬啟者：

## 有關PSA及FCA合併的承諾

及

## PSA股份回購協議

### 緒言

茲提述本公司於二零一九年十二月十八日所刊發有關PSA及FCA合併的承諾以及PSA股份回購協議(合計構成一項重大關連交易)等事項的公告。

\* 僅供識別



---

## 董事會函件

---

於二零一九年十二月十六日(中國時間)，董事會已批准於二零一九年十二月十七日(法國時間)於PSA監事會會議上促使PSA監事會代表投票贊成簽署合併協議以及批准PSA股份回購協議及戰略合作協議，而PSA與FCA於二零一九年十二月十七日(法國時間)簽署合併協議，據此，PSA及FCA有意通過涉及PSA跨境合併至FCA的合併交易實現彼等業務的戰略合併，跨境合併完成後產生的公司稱為新公司。根據合併協議，本公司及DMHK於二零一九年十二月十七日(法國時間)有條件向PSA發出承諾函，據此，本公司及DMHK承諾(其中包括)投票或促使將其擁有或控制的所有股份或其有權就促進批准合併事項及合併協議項下擬提呈予PSA股東的其他交易的任何決定投贊成票。上述本公司及DMHK發出的承諾須待本公司股東批准後，方可作實。

於二零一九年十二月十七日(法國時間)，本公司的全資附屬公司DMHK與PSA訂立PSA股份回購協議，據此，PSA同意回購及DMHK同意出售DMHK持有的PSA的30,700,000股股份(「回購股份」)，而PSA提供的每股回購股份的購買價須等同DMHK電郵通知PSA繼續向PSA出售回購股份之日後交易日(包括該日)起連續五個交易日期間，於巴黎泛歐交易所受監管市場的最高收市成交價(「回購交易」)。自二零一九年十二月十七日(法國時間)至出售截止日期(定義見下文)期間，DMHK亦有權通過一項或多項交易按任何價格向一個或多個第三方出售全部或部分PSA的30,700,000股股份。

於二零一九年十二月十七日(法國時間)，本公司與PSA訂立戰略合作協議，據此，訂約雙方就鞏固及拓展戰略合作夥伴關係及就由本公司及PSA通過其附屬公司各自擁有50%的共同控制實體DPCA的部分具體安排(包括向DPCA提供的財政援助)達成一致。

### I. 有關PSA及FCA合併的承諾

#### A. 合併協議的介紹

茲提述日期為二零一九年十二月十八日由PSA及FCA公佈的聯合新聞稿，當中公佈PSA及FCA以合併方式正在進行業務合併(「合併事項」)。

---

## 董事會函件

---

本公司目前間接持有PSA的110,622,220股股份，佔PSA已發行股本約12.23%，並在PSA監事會中擁有兩個席位。於二零一九年十二月十六日(中國時間)，本公司董事會已批准促使其PSA監事會代表於二零一九年十二月十七日(法國時間)的PSA監事會會議上投票贊成簽訂合併協議，PSA及FCA已於二零一九年十二月十七日(法國時間)簽署合併協議。合併完成後，PSA的法律實體將被註銷，而PSA的全部信貸、債務及合同將由新公司繼承。

合併協議之主要條款及有關合併的重大資料載列如下：

日期：二零一九年十二月十七日(法國時間)

訂約方：(1) PSA

(2) FCA

標的事項：根據合併協議，PSA及FCA有意通過涉及PSA跨境合併至FCA的合併交易實現彼等業務的戰略合併，跨境合併完成後產生的公司被稱為新公司。FCA及PSA須促使新公司的股份獲批准於完成合併前在巴黎泛歐交易所、紐約證券交易所及意大利證券交易所管理的*Mercato Telematico Azionario*上市。

根據合併協議，PSA及FCA同意將PSA每股面值1.00歐元的各已發行及流通在外的普通股交換為合併事項中新公司的1.742股每股面值0.01歐元的普通股。PSA及FCA亦就新公司的管治、管理及其他事項達成一致。

期限：合併協議可於完成合併事項完成前經PSA及FCA共同同意或由PSA或FCA根據合併協議所規定條件終止。

## 董事會函件

定價：

誠如於二零一九年十二月十八日在PSA網站上發佈的PSA-FCA建議合併演示中所披露，建議交易結構為PSA及FCA的股東間50/50所有權，此基於二零一九年九月三十日發行的完全稀釋股份，不包括GM認股權證及扣除庫存股份，並為PSA自本公司潛在收購及註銷30.7百萬股股份前。為實現50/50的所有權結構，PSA股東將就每股PSA股份獲得1.742股新公司股份，而FCA股東將就每股FCA股份持有1股新公司股份。誠如PSA呈送予本公司的文件中所披露，50/50所有權結構已考慮以下因素：

- (1) PSA及FCA前1-5年的平均市值貢獻率約為50/50，詳情載列如下：

期間	PSA	FCA
前5年的平均市值貢獻率 (二零一四年十月至二零一九年十月)	51%	49%
前4年的平均市值貢獻率 (二零一五年十月至二零一九年十月)	51%	49%
前3年的平均市值貢獻率 (二零一六年十月至二零一九年十月)	49%	51%
前2年的平均市值貢獻率 (二零一七年十月至二零一九年十月)	47%	53%
前1年的平均市值貢獻率 (二零一八年十月至二零一九年十月)	50%	50%
於二零一九年十月二十五日的市值貢獻率 (法國時間)	55%	45%

## 董事會函件

- (2) 根據分析師的PSA及FCA平均目標價格(摘錄自截至二零一九年十月二十五日的彭博數據及輝盛數據：就PSA而言，23個分析師的平均目標價為每股25.3歐元，而就FCA而言，24個分析師的平均目標價為每股14.4歐元)，PSA及FCA的市值(基於全面攤薄已發行股份數目計算)分別為228億歐元及226億歐元：

期間	PSA	FCA
基於分析師平均目標價格的市值貢獻率 (截至二零一九年十月二十五日)	50%	50%

- (3) 根據分析師對PSA及FCA進行的部分總和(SOTP)估值得出的平均值(基於二零一九年十月二十五日在Thomson等數據庫上「公開」可得報告，就PSA而言，匯豐、法國興業銀行、美銀美林集團、摩根大通、Exane、瑞士信貸、Oddo發佈的報告中，其每股平均價值為28.8歐元，而就FCA而言，巴克萊、摩根士丹利、法國興業銀行、高盛、摩根大通、Exane、Kepler Cheuvreux、瑞銀發佈的報告中，其每股平均價值為17.7歐元)，PSA及FCA的市值(基於全面攤薄已發行股份數目計算)分別為260億歐元及278億歐元：

期間	PSA	FCA
基於分析師部分總和(SOTP)估值的平均值 得出的市值貢獻率(截至二零一九年十月 二十五日)	48%	52%

- (4) PSA及FCA將在合併事項完成前進行若干業務調整：FCA將向股東分配55億歐元的特別股息，而PSA將向其股東分配其在Faurecia 46%的股份。

- (5) 合併事項帶來的協同效應將使PSA及FCA受益，其最終可能會影響新公司的股價。

本公司預期於PSA股份回購協議項下擬進行的PSA股份回購完成後仍持有PSA的79,922,220股股份，可交換為新公司的139,224,507股股份，佔新公司已發行股本總數約4.5%。

根據於PSA網站發佈的日期為二零一九年十二月十七日(法國時間)的合併協議及PSA及FCA於二零一九年十二月十八日所公佈的聯合新聞稿。待其公司董事會及股東批准後，PSA及FCA均擬於二零二零年分配與二零一九財年相關的11億歐元普通股股息，且FCA將向其股東分配55億歐元的特別股息，而PSA將向其股東分配其在Faurecia 46%的股份。此外，FCA將繼續進行其在Comau的股權分離工作，其將在合併交易完成後適宜分離，以造福新公司股東。新公司擬通過分拆或類似交易將新公司在Comau持有的所有股份分配予其股東(「**Comau分拆**」)，或實施其他創造價值的替代結構，包括出售新公司在Comau持有的所有股份。就Comau分拆而言，Comau股份應在單個適當的證券交易所上市。這將使新公司的股東平均分享合併事項帶來的協同效應及收益，同時實現PSA及FCA資產的巨大價值以及在市場份額及品牌潛力方面的優勢。在合併完成時，PSA的股東將就每股PSA股份獲得1.742股新公司股份，而FCA的股東將就每股FCA股份獲得1股新公司股份。有關合併協議及PSA及FCA所公佈聯合新聞稿的更多詳情，請參閱<https://www.groupe-psa.com/en/psa-fca-merger-project/>及<https://live.euronext.com/node/824661>。

---

## 董事會函件

---

先決條件： 根據合併協議擬進行合併事項須遵守一系列先決條件，包括但不限於在PSA股東大會上獲得PSA所需的必要票數。

完成： 完成合併事項須於達成或(在適用法律允許的範圍內)豁免合併協議所載的條件後進行。

### B. DFG/DMHK作出的承諾

根據合併協議，PSA的若干主要股東，預期將分別與PSA訂立協議函，載列上述各名股東就合併事項及新公司管治所作的若干承諾。二零一九年十二月十七日(法國時間)，本公司與DMHK已訂立承諾函(「**DFG/DMHK承諾**」)，須待本公司股東批准。

下文載列DFG/DMHK承諾的主要條款：

日期： 二零一九年十二月十七日(法國時間)

訂約方：

- (1) 本公司
- (2) DMHK
- (3) PSA

現有股東協議： 本公司及DMHK須繼續遵守PSA相關股東於二零一四年四月二十八日訂立的股東協議(經訂約方不時修訂)(「**二零一四年PSA股東協議**」)條款，直至合併完成。

本公司及DMHK不可撤銷地同意，作為二零一四年PSA股東協議的例外情形，EPF/FFP須獲授權於完成合併事項前收購至多5%的PSA流通股份。

---

## 董事會函件

---

本公司及DMHK不可撤銷地同意，合併事項完成後，二零一四年PSA股東協議自動終止。

合併依據：

本公司及DMHK共同及個別承諾，並促使其代表：

- (i) 親身或委任代表出席任何交易提呈批准的各次PSA股東大會，並促使本公司及DMHK擁有或控制的所有股份或本公司及DMHK擁有該等股份的表決權將根據任何適用於該會議的任何程序以在釐定出席法定人數時或其他目的時將計算為出席；
- (ii) 投票或促使以本公司及DMHK擁有或控制的所有股份或本公司及DMHK擁有該等股份有權投票贊成提呈股東以促使批准交易的任何決定；

- (iii) 投票(或促使投票)反對作出與交易相違背或不一致的任何其他交易、提案、協議或行動，包括任何提呈PSA股東的收購提案，及(b)有意、合理預期或導致合理預期將對交易或本公司及DMHK履行DFG／DMHK承諾項下彼等的義務造成阻礙、延遲、阻止或不利影響的任何其他行動、協議或交易；惟本公司及DMHK可就是否本公司及DMHK須按照本款規定投票(或促使投票)反對上述交易、提案、協議或行動向PSA行政總裁尋求指引；及
- (iv) 投票贊成採納新公司的任何相關管治文件(例如公司章程及董事會內部規定)及提呈FCA管治機關或股東有關落實合併協議所載管治的任何決定。

證券轉讓：

**1. 不增持**

本公司及DMHK共同及個別承諾並促使彼等代表：



---

## 董事會函件

---

自二零一九年十二月十七日(法國時間)至合併事項完成第七週年止，不得直接或間接獨自或與任何其他一致行動人士收購及促使其聯屬實體收購PSA股份、FCA股份或新公司股份，惟上述收購將導致彼等於新公司的合共持股比例(包括彼等的聯屬實體的持股比例)按新公司股份流通量計算，達到或將達到6.1%以上；惟就本句而言，合併事項完成前任何PSA股份或FCA股份回購及／或註銷，或合併事項完成後任何新公司股份回購及／或註銷在計算新公司股份流通量時不計算在內。本公司及DMHK承諾不會直接或間接委任代理出席相關PSA和FCA及／或新公司的任何股東大會，並同意保持其股份的登記狀態，及時通知相關公司其持股比例及表決權數量的任何修改。

合併事項完成後，本公司及DMHK確認，經新公司董事會同意，彼等可解除有關新公司股份的不增持責任。倘受持股股東承諾約束的任何其他持股股東解除其不增持責任，本公司及DMHK應相應自動解除DFG／DMHK承諾項下彼等的不增持責任。

合併事項完成後，新公司同意解除本公司及DMHK的不增持責任，如不增持條款規定，倘(a)新公司董事會建議進行交易，致個人或集團將持有新公司的50%股份或以上(包括新公司合併或被合併至其他實體，除非緊接合併前新公司股東有權接收合併尚存實體的絕大多數普通股本及表決權)，或(b)不與本公司及DMHK一致行動的個人或集團通過招標或轉股要約正式要約收購新公司的50%流通股份或以上。

### 2. 禁售

根據PSA與DMHK於二零一九年十二月十七日(法國時間)訂立的PSA股份回購協議，本公司、DMHK及彼等聯屬實體獲授權可轉讓30,700,000股PSA股份。

本公司及DMHK應可隨時(為避免疑問，包括禁售期間)向其任何聯屬實體轉讓任何PSA證券或任何新公司證券，惟承讓人同意履行本公司及DMHK須履行的相同義務。倘承讓人不再為本公司及DMHK的聯屬實體，則本公司及DMHK須促使承讓人向本公司及DMHK(或向本公司及DMHK另一聯屬實體)轉回全部上述PSA或新公司證券。

---

## 董事會函件

---

根據上文各款規定，自二零一九年十二月十七日(法國時間)至(i)合併事項完成或(ii)DFG／DMHK承諾根據其項下條款屆滿或終止(以較早者為準)，本公司及DMHK不得且須促使彼等聯屬實體不得轉讓股份或於任何股份或其他證券(該等證券可使得其持有人即時或未來取得PSA資本)中的任何表決權；惟前述規定不得防止將該等證券轉換為接受合併協議項下擬定合併代價的權利。違反本款規定的任何試圖進行建議股份轉讓或當中任何權益應失效及無效。

無一致行動：

本公司及DMHK承諾不與相對於PSA及新公司的任何其他股東(本公司及DMHK的聯屬實體除外)一致行動；惟本公司及DMHK(及彼等聯屬實體)可互相作出一致行動。

本公司及DMHK承諾  
轉讓：

本公司及DMHK確認，合併事項進行後，由該承諾引起的PSA權利及義務將依法轉移至新公司。為避免疑問，本公司及DMHK同意遵守有關承諾與新公司的條款，而新公司將有權自合併事項完成後履行該等義務。

作為本公司及DMHK的承諾的一項條件，PSA承諾促使FCA／新公司於合併事項完成後重申DFG/DMHK承諾，令新公司承擔，並將執行及履行PSA的權利及義務。

---

## 董事會函件

---

PSA承諾： PSA同意，未經PSA監事會事先批准，其不得：(A)就本公司及DMHK而言，屬於對(i)新公司管治(包括其管治機構組成及權限)，(ii)截止日期，(iii)合併事項的經濟條款或(iv)PSA股東於合併交割時將接收的新公司股份所附帶的任何權利進行不利修改的形式修訂合併協議，(B)提出或放棄有關合併協議的索賠，或放棄合併協議項下任何權利，或(C)授出合併擬定的任何授權以偏離其項下條款，於情形(B)及(C)下，上述授權將對DFG／DMHK承諾合併依據章節所引用的任何項目造成不利影響。

期限： 倘出現下列情形，DFG／DMHK承諾所載本公司及DMHK承諾須終止：

- (i) 倘PSA或新公司重大違反其於協議項下的義務，且倘該等違約可予以糾正，惟於收到通知後三十日內未能糾正；或
- (ii) 倘合併事項的經濟條款、合併協議的截止日期、PSA股東於合併事項完成時將接收的新公司股份所附帶的任何權利或本公司及DMHK的管治權利因修訂或放棄合併協議項下的PSA權利而受到不利影響(除非該等修訂或豁免已經PSA監事會批准或本公司及DMHK代表無投票反對該等修訂或棄權；且為避免疑問，已說明本公司及DMHK就該等修訂或棄權的反對票不得視為違反該DFG/DMHK承諾)。

此外，DFG／DMHK承諾條款須於下列日期屆滿且無進一步效果或效力：

- (i) 合併協議於合併事項完成前終止當日；或
- (ii) 倘合併事項完成根據合併協議落實，則合併事項結束後的第七週年。

於二零一九年十二月十七日(法國時間)，DFM與PSA已訂立承諾函(「DFM承諾」)，據此，DFM承諾並促使其代表採取一切行動，以確保於二零二零年四月三十日或之前，DFG股東大會(「DFG股東大會」)召集及召開，或已取得就DFG／DMHK承諾及PSA股份回購協議項下擬進行交易的DFG的書面股東決議案，及於DFG股東大會上以DFG直接或間接持有或控制的或擁有表決權的股份投票，或就該書面股東決議案(視乎情況而定)贊成(x)由DFG履行DFG／DMHK承諾及(y)DMHK根據PSA股份回購協議完成銷售PSA股份。

合併事項完成須待上文「先決條件」一節所載全部條件達致後，方告完成。因此，合併事項可能會或可能不會進行。因此，股東及潛在投資者於買賣本公司證券時務請審慎行事。

## II. PSA股份回購協議

最後實際可行日期，DMHK目前直接持有PSA的110,622,220股股份，佔PSA已發行股本約12.23%。

鑒於合併事項，DMHK及PSA已同意PSA將向DMHK回購，而DMHK將出售合共PSA的30,700,000股股份。自二零一九年十二月十七日(法國時間)至出售截止日期(定義見下文)期間，DMHK亦有權通過一項或多項交易按任何價格向一個或多個第三方出售全部或部分PSA的30,700,000股股份。PSA股份回購協議項下之PSA股份出售交易(定義見下文)及合併事項彼此獨立，並非互為條件。

---

## 董事會函件

---

PSA股份回購協議的主要條款載列如下：

日期： 二零一九年十二月十七日(法國時間)

訂約方： (1) 本公司全資附屬公司DMHK；

(2) PSA

標的事項： DMHK須於二零一九年十二月十七日(法國時間)至(i)二零二零年十二月三十一日及(ii)合併完成日期(以較早者為準)前十個交易日(「出售截止日期」)期間任何時間以電子郵件方式通知PSA其出售持有PSA的30,700,000股股份的決定(「出售通知」)。為免生疑，倘出售通知於該日期或之前仍未寄發，則視為已於寄發通知的最後日期寄發。PSA將以電郵方式通知DMHK除非於該日期前PSA已交付出售通知，否則合併事項須於此前至少二十個交易日完成。出售通知為不可撤銷、無條件且不可由DMHK撤回。

DMHK亦有權於二零一九年十二月十七日(法國時間)至出售截止日期期間通過一項或多項交易按任何價格向一個或多個第三方出售全部或部分回購股份，倘DMHK未於出售截止日期一個交易日前售出全部回購股份，DMHK應於該日向PSA發出通知，說明截至該日未售出的回購股份數量(「未售出回購股份」)，按照PSA股份回購協議，DMHK應向PSA出售、轉讓及交付且PSA應由DMHK收購未售出回購股份。因此，出售通知應視作(i)僅與未售出回購股份相關及(ii)已於出售截止日期當日發出，惟該通知未能於該日或之前發出。

---

## 董事會函件

---

上述將PSA股份出售予PSA或其他第三方(視情況而定)的情況於下文中將稱為PSA股份出售交易。

定價： PSA提供的每股回購股份的購買價須等同出售通知寄發至PSA日期(包括該日)後連續五個交易日期間(「參考期間」)於巴黎泛歐交易所受監管市場的最高收市成交價；惟該價格不得超過30歐元。(「回購價」)。

倘於出售通知日期前尚未取得DFG股東批准，則任何形式的分派(普通股息，中期股息，分派儲備，溢價或保留盈利(不論以現金或實物形式))均由PSA於出售通知日期至結算日期間(定義見下文)有效支付予DMHK，則回購價將按PSA向DMHK有效支付的每股PSA股份該等分派金額向下調整。

DMHK有權在二零一九年十二月十七日(法國時間)至出售截止日期間通過一項或多項交易以任何價格將全部或部分回購股份出售予一個或多個第三方。

禁售： PSA及DMHK不可以任何方式直接或間接收購或出售(或同意收購或出售)任何PSA股份或其他證券，以致影響或合理地可能影響參考期間PSA股份的成交價。

完成： 回購交易須於(i)參考期間最後日期；(ii)取得DFG股東批准的日期，之後的三個交易日(不包括該日期)，或於PSA及DMHK可能書面同意的其他日期(「結算日」)完成。

本公司認為，出售本公司持有的部分PSA股份以貨幣化符合本公司及其股東的整體最佳利益。當前的機制可以實現不低於市價的售價，出售具有靈活性且不受PSA股票的流動性水平可能造成的任何限制。董事會將根據本公司於出售時的實際情況及具體需求考慮PSA股份出售交易項下所得款項淨額用途，並可能會將上述所得款項淨額用於補充本公司營運資金及滿足開拓任何新業務機遇的需求。

### III. 根據PSA股份回購協議及合併協議PSA股份出售事項的財務影響

本公司目前間接持有PSA 110,622,220股，約佔PSA已發行股本的12.23%。截至二零一九年十二月三十一日，本公司合併財務報表上的110,622,220股PSA股票的賬面價值約為人民幣165.99億元。

PSA股份出售交易後，本公司將間接通過DMHK持有PSA的79,922,220股股份，佔PSA已發行股本的9.14%（假設PSA回購所有30,700,000股PSA股票並取消）。本公司將錄得收益或虧損（視情況而定），即(i)PSA股份出售交易所得款項淨額，相當於30,700,000股PSA股份乘以回購價及／或任何其他價格，倘將回購股份部分或全部出售予第三方；及(ii)緊接PSA股份出售前的30,700,000股PSA股份的賬面淨值之間的差價。

合併事項完成後，本公司通過DMHK將間接持有新公司的139,224,507股股份，大約佔新公司已發行股本的4.5%。本公司將於合併事項完成後錄得收益或虧損（視情況而定），即(i)緊接合併事項完成前DMHK持有PSA的79,922,220股股份的賬面淨值；及(ii)DMHK持有新公司的139,224,507股股份的公平值之間的差價。

PSA股份出售交易及出售交易對本公司並無重大影響。



### IV. 交易的原因及裨益

經考慮下列因素後，本公司認為PSA與FCA合併充分符合行業邏輯，且本公司將成為一家實力更強、地位更高的公司的股東。儘管本公司於新公司監事會中並無席位，本公司於新公司的持股價值預期受益於因合併事項產生的協同效應，包括但不限於：

- (a) 在汽車行業，臨界量為一項關鍵競爭優勢，而合併事項代表著創造該行業一個新的全球領導者的難得而獨特的機會。
- (b) 新公司將成為按照銷量規模計算的第四大原始設備製造商（「原始設備製造商」）及按收入計算的第三大原始設備製造商。相比之下，按銷量計算，PSA於二零一八年為按銷量規模計算的第九大原始設備製造商及按照收入計算的第十三大原始設備製造商。
- (c) 合併預計將產生約37億歐元的年度協同效應由PSA及FCA根據對等盡職調查釐定。誠如於PSA網站上發佈的日期為二零一九年十二月十九日的PSA-FCA建議合併演示所披露，合併事項預計將產生約37億歐元的年度協同效應，在並無關閉工廠的情況下，年度協同效應的40%與產品相關的支出有關、40%與採購有關、另外20%與聯合節約領域有關，主要為營銷、IT、物流及G&A。
- (d) 此外，合併還將使PSA和FCA在不同產品領域各自的品牌實力進行統一。
- (e) 新公司還將擁有強勁的綜合資產負債表和高水平的流動資金，將提供預期投資級信用等級以財務靈活性。

此外，鑒於新公司的市場知名度提高、自由流通量增加以及更高的市值，預期本公司亦將受益於新公司較高的交易流動性。新公司規模擴大，新公司經營的產品組合更多元化及合併的協同效應將提高新公司的市場知名度。於合併後，新公司的股東或投資者將較PSA的更為多元化，預期將增加新公司股份的自由流通量。

本公司認為，就與新公司的合作而言，合併亦將為其中國境內的營運帶來額外益處，包括但不局限於中國境內的優先業務／有利的品牌合作權、技術、研發、採購、製造、市場開發合作、DPCA合資期延期至二零三七年及於向DPCA引入中國境內的新品牌及新車輛。

就PSA股份回購協議而言，本公司亦有機會以不低於市場價的價格出售其現時持有的110,622,220股股份中的30,700,000股股份，出售具有靈活性且不受PSA股票的流動性水準可能造成的任何限制。根據上述出售協議，本公司將受益於PSA現時股價及潛在上行勢頭，PSA現時股價自二零一四年本公司持有PSA股本以來上漲兩倍，為本公司創造了顯著的資本收益。為本集團資產管理及流動資金管理，本公司自投資於PSA起一直留意PSA股份的市價。本公司出售30,700,000股PSA股份的主要考慮因素如下：(i)鑑於PSA的股價自本公司於二零一四年投資於PSA起幾乎增加兩倍，及在考慮本公司已從PSA取得股息後，本公司認為現時收回投資成本屬恰當；(2)本公司僅會於合併完成前出售少量其持有的PSA股份而不影響其於PSA監事會的席位；及(3)於二零一九年十一月十七日(法國時間)正式簽署的戰略合作協議將擴大PSA(或合併後的新公司)與本集團的合作關係，且不會受到本公司出售PSA股份所影響。

### V. 董事會意見

本公司董事概無於合併協議及PSA股份回購協議項下擬進行交易中擁有任何重大權益，因此概無董事須就有關決議案放棄投票。

經考慮上述因素及以下因素後，董事(包括獨立非執行董事)認為，1.742的轉股比率，合併協議項下有關PSA及PCA合併的承諾及PSA股份回購協議的條款屬公平合理，且其項下擬進行的交易乃按一般或更佳商業條款於本公司日常及一般業務過程中訂立，而投票贊成簽訂合併協議項下有關PSA及PCA合併的承諾、PSA股東回購協議及其項下擬進行的交易符合本公司及其股東整體最佳利益。

## 董事會函件

- (1) 考慮到PSA及FCA希望通過合併而不是通過收購實現其業務的戰略合併的意向，「I.有關PSA及FCA合併的承諾－A.合併協議的介紹－定價」一節所披露的新公司50/50所有權結構的基礎屬公平合理；
- (2) 誠如本通函第18頁「IV.交易的原因及裨益」一節所披露，本公司認為，其預計將自合併事項產生的協同效應中受益。

尤其是，鑒於以下因素，董事會認為，於二零一九年十二月有條件地就PSA與FCA的合併訂立DFG/DMHK承諾，並於二零二零年四月以股東書面批准代替召開實際股東大會批准DFG/DMHK承諾，以增加合併事項的確定性，符合本公司及其股東的整體利益：

- (i). 從行業角度而言，董事會目前認為，合併領先的汽車製造商以創造市場領導者及產生協同效應，為在充滿挑戰的市場中提升競爭力的好方法之一。
- (ii). 歐洲同類合併交易的市場慣例是，由於涉及的複雜性、成本及不確定因素，作為建議合併訂約方的上市公司，於開展下一步與各監管機構及持份者有關的工作前，基於戰略原因發佈交易公告後，尋求彼等主要股東對建議合併的支持。
- (iii). 就合併事項，PSA及FCA已尋求並取得Bpifrance Participations及其全資附屬公司Lion Participations(統稱「BPI」)、Establishedements Peugeot Freres(「EPF」)及FFP(統稱「標致家族」)及Exor N.V.(「Exor」)的承諾，並於DFG/DMHK承諾的同日，按與DFG/DMHK承諾類似的條款及條件取得承諾。尤其是，BPI、標致家族及Exor各自己不可撤銷地承諾在PSA及FCA股東大會上投票贊成合併事項。BPI、標致家族及Exor作出的承諾均於作出該等承諾當日生效。
- (iv). 董事會認為，以下資料足以令股東瞭解本公司支持合併事項的理由：(a)轉股比率的公平性及合理性，載於本通函第19至20頁「V.董事會意見」一節；(b)合併事項為本公司業務發展及資本市場帶來的裨益，載於本通函第18至19頁「IV.交易的原因及裨益」一節；(c)本公司重視之與PSA訂立的歷史及預期持續夥伴關係，載於本通函第24至25頁「戰略合作協議」一節；(d)本集團於二零一九年十二月三十一日的未經審核備考

資產及負債報表(載於本通函附錄三)，當中載有必要假設，新公司的4.5%權益入賬列作金融資產，而其公允價值按PSA及FCA於二零一九年十二月三十一日結算日的買賣價(視乎其他必要假設而定)釐定，此舉可讓股東瞭解合併事項對本集團財務報表的影響；及(e)PSA及FCA截至二零一九年十二月三十一日止三個財政年度的已刊發年度業績或年報(載於本通函附錄二)，此舉可讓股東瞭解PSA及FCA的一般營運及財務表現。

- (v). PSA及FCA股東於新公司的50/50所有權結構減少了COVID-19爆發對合併事項的影響，且DFG/DMHK承諾的終止條款(載於本通函第13及14頁)為本公司於DFG/DMHK承諾項下的責任提供了合理的限度。

### VI. 有關本公司及DMHK的資料

本公司主要從事商用車(包括客車和卡車)、乘用車(包括基本型、MPVs及SUVs)、發動機及其他汽車部件製造業務。此外，本公司也從事其他與汽車相關業務，包括汽車及汽車裝備製造的進出口業務及汽車裝備製造、融資業務、保險經紀業務和二手車業務。

DMHK為本公司的全資附屬公司，由本公司於二零一四年三月成立的特殊目的實體，旨在投資於PSA。

### VII. 有關PSA及FCA的資料

PSA於附屬公司的層面上為本公司的關連人士，主要從事製造汽車及輕型商用車輛，並於泛歐交易所上市。PSA設計獨特的汽車體驗，並提供出行解決方案以滿足客戶期望。PSA擁有210,000名員工，旗下有5個汽車品牌：標緻、雪鐵龍、DS、歐寶及佛賀，並以Free2Move品牌提供廣泛的移動及智能服務。PSA為自動駕駛及互聯汽車領域的早期創新者，PSA亦通過Banque PSA Finance從事融資活動，並通過Faurecia從事汽車設備的開發。

## 董事會函件

PSA於二零一八年及二零一九年十二月三十一日的資產淨值分別為19,594百萬歐元(經審計)及21,081百萬歐元(經審計)。PSA於截至二零一九年及二零一八年十二月三十一日止兩個年度的合併淨利潤(稅前及稅後)如下：

	截至 二零一九年 十二月三十一日 止年度 百萬歐元 (經審計)	截至 二零一八年 十二月三十一日 止年度 百萬歐元 (經審計)
稅前淨利潤	4,300	3,910
稅後淨利潤	3,584	3,295

就公司所深知，FCA為獨立第三方及一家全球汽車製造商，設計、工程、製造、銷售各種令人興奮的品牌的汽車，包括阿巴斯、阿爾法•羅密歐、佳士拿、道奇、菲亞特、菲亞特商用車、吉普、藍旗亞、Ram及瑪莎拉蒂。其亦以Mopar品牌出售零件及服務，並以柯馬及Teksid品牌經營零部件及生產系統部門。FCA在全球擁有近200,000名員工。

FCA於二零一八年及二零一九年十二月三十一日的資產淨值分別為24,903百萬歐元(經審計)及28,675百萬歐元(經審計)。PSA於截至二零一九年十二月三十一日及二零一八年十二月三十一日止兩個年度的合併淨利潤(稅前及稅後)如下：

	截至 二零一九年 十二月三十一日 止年度 百萬歐元 (經審計)	截至 二零一八年 十二月三十一日 止年度 百萬歐元 (經審計)
稅前淨利潤	4,021	4,108
稅後淨利潤	6,630	3,632

## VIII. 上市規則的涵義

### A. 上市規則第14A章項下的涵義

PSA股份回購協議項下擬進行的PSA股份出售交易構成出售本公司持有的PSA股份。

合併協議項下擬進行的交易構成出售本公司持有的PSA股份(「出售交易」)及收購新公司的股份(「收購交易」)。

本公司及PSA(通過其附屬公司)各自於DPCA持有50%股權。僅就上市及應用上市規則而言，聯交所已規定(作為本公司上市的其中一項條件)DPCA(作為本公司的共同控制實體)應一般與本公司附屬公司規則一致的方式受規管，以應用上市規則。

因此，PSA(作為DPCA重大股東的聯繫人)於附屬公司的層面上為本公司的關連人士。故此，DMHK(本公司的全資附屬公司)與PSA訂立的出售交易、收購交易、PSA股份回購協議以及本公司與PSA訂立的戰略合作協議及其項下擬進行的交易構成本公司根據上市規則第14A章項下的關連交易。

根據上市規則第14A.81條，預期出售交易的最高適用百分比率(定義見上市規則)與PSA股份出售交易的適用比率合共高於25%但低於75%，而預期收購交易的最高適用百分比率(定義見上市規則)高於25%但低於75%。由於根據上市規則第14A章，PSA於附屬公司的層面上為本公司的關連人士及鑒於上文披露的本公司董事(包括獨立非執行董事)的意見，故出售交易、收購交易、PSA股份回購協議及其項下擬進行的交易根據上市規則第14A.101章獲豁免通函、獨立財務意見及股東批准的規定。

**B. 上市規則第14章項下的涵義**

根據上市規則第14.22條，由於預期出售交易的最高百分比率(定義見上市規則)與PSA股份出售交易的適用比率合共高於25%但低於75%，故其項下擬進行的交易構成主要交易，須遵守上市規則第14章項下之申報、公告及股東批准的規定。

由於預期收購交易的最高百分比率(定義見上市規則)高於25%但低於75%，故其項下擬進行的交易構成主要交易，須遵守上市規則第14章項下之申報、公告及股東批准的規定。

**IX. 其他**

**戰略合作協議**

茲提述本公司與PSA於二零一四年三月二十六日(法國時間)就本公司與PSA的工業合作(「二零一四年戰略合作框架協議」)訂立的戰略合作框架協議，詳情載於本公司日期為二零一四年四月十六日的通函及有關本公司與PSA進行戰略合作的其他相關協議。

鑒於合併事項，為重述及調整本公司與PSA(或合併事項後的新公司)的戰略合作內容，並為鞏固及拓展戰略伙伴關係，根據過往合作經驗及未來合作方向，本公司與PSA於二零一九年十二月十七日(法國時間)進一步訂立戰略合作協議。

戰略合作協議的主要條款載列如下：

日期： 二零一九年十二月十七日(法國時間)

訂約方：  
(1) 本公司；  
(2) PSA

標的事項：

- (1) PSA及DFG同意，除非PSA及DFG同意終止二零一四年戰略合作框架協議及若干其他合作協議，否則相關協議將繼續有效，包括合併事項落實後，惟經本戰略合作協議調整除外，據此，新公司將依法接替履行PSA的全部協議並成為該等協議的一方。
- (2) 為維持並加強現時戰略合作夥伴(繼續通過DFG與PSA於二零一四年建立的全球戰略合作夥伴委員會進行管理)，主要安排包括但不局限於全球戰略合作夥伴委員會人員、會議及本公司的參與。
- (3) 進一步拓展全球戰略合作夥伴，當中涉及(其中包括)獨家／優先業務／品牌合作權、技術合作，將DPCA的合營期延長至二零三七年，引入品牌、協同效應及共享資源，向DPCA推出新品牌及新車輛，以及向DPCA提供若干支援，包括提供財政援助。

戰略合作協議通常提供一個基礎，當中本公司與PSA將繼續討論彼等戰略合作夥伴，以完成其條款及條件。因此，倘戰略合作協議項下擬進行的措施開展，則本公司將與PSA訂立進一步協議，以載列將實施該等措施項下的條款及條件。在該等情況下，本公司將遵守上市規則項下有關將訂立該等協議的任何適用規定。戰略合作協議項下的財政援助乃由PSA向DPCA提供，構成本公司的關連交易。由於該財政援助乃由PSA以一般商業條款向DPCA提供，且並非由本公司或其任何附屬公司的資產作擔保，故根據戰略合作協議提供的財政援助完全獲豁免股東批准及所有披露規定。於合併後，PSA的法律實體將被註銷，而PSA訂立的戰略合作協議將由新公司繼承並對新公司具約束力。

董事(包括獨立非執行董事)亦認為訂立戰略合作協議符合本公司及其股東的整體利益。



## X. 推薦建議

董事會認為，有關PSA與FCA合併的承諾以及PSA股份回購協議及其項下擬進行之交易乃按一般商業條款達成及有關PSA與FCA合併的承諾以及PSA股份回購協議之條款乃經公平磋商後訂立，屬公平合理且符合本公司及股東之整體利益。

## XI. 概覽

就董事作出一切合理查詢後深知、盡悉及確信，概無股東或任何股東的任何緊密聯繫人於有關PSA與FCA合併的承諾以及PSA股份回購協議中擁有任何重大權益。故此，倘本公司召開股東大會，概無股東須就批准通過有關PSA與FCA合併的承諾以及PSA股份回購協議及其項下擬進行的交易於股東特別大會放棄投票。

本公司已取得直接及間接持有本公司已發行股本總數約67.31%股權的本公司控股股東DFM的股東書面批准，其批准(a)為PSA及FCA合併而作出的DFG/DMHK承諾，及(b)PSA股份回購協議。

本公司擬根據上市規則第14.44條以股東書面批准代替舉行股東大會。因此，將不會就此召開股東大會。

## XII. 其他資料

閣下亦務請垂注本通函附錄所載其他資料。本通函乃供股東參考而發佈。

此致

列位股東 台照

承董事會命  
董事長  
竺延風

## 1. 財務資料摘要

本集團截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度各年之財務資料已於下列文件中披露，該等文件已刊載於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.dfm.com.cn)：

- (a) 本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度的年度報告(由本公司於二零二零年四月二十八日刊發 – 第83至221頁)

[https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0428/2020042801171\\_c.pdf](https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2020/0428/2020042801171_c.pdf)

- (b) 本公司截至二零一八年十二月三十一日止年度的年度報告(由本公司於二零一九年四月二十九日刊發 – 第81至215頁)

[https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2019/0429/ltn201904292341\\_c.pdf](https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2019/0429/ltn201904292341_c.pdf)

- (c) 本公司截至二零一七年十二月三十一日止年度的年度報告(由本公司於二零一八年四月二十七日刊發 – 第82至189頁)

[https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0427/ltn201804271538\\_c.pdf](https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0427/ltn201804271538_c.pdf)

## 2. 債項聲明

### 借款

於二零二零年四月三十日(即就此債項聲明而言之最後實際可行日期)，本集團的銀行及其他借款總額為人民幣51,766.7百萬元，包括短期貸款人民幣6,802.6百萬元、長期貸款人民幣4,094.3百萬元、客戶存款人民幣18,526.8百萬元及債券人民幣22,343.0百萬元。其中包括(i)有抵押銀行及其他借貸人民幣160.0百萬元；(ii)無抵押及無擔保銀行及其他借款人民幣8,703.2百萬元；及(iii)擔保銀行及其他借款人民幣42,903.5百萬元。

### 租賃負債

於二零二零年四月三十日，本集團的未償還租賃負債為人民幣2,161.0百萬元，概為無抵押或無擔保。

除上述情況以及日常業務過程中之集團內公司間負債及一般貿易應付款項之外，於二零二零年四月三十日營業時間結束時，本集團並無任何重大已發行及未贖回，或獲授權或以其他方式設立但尚未發行的債務證券，或經本集團定期借貸或其他借貸或屬於借貸性質的債務，包括銀行透支及承兌負債(一般貿易票據除外)或承兌信貸或租購承擔，或未償還按揭或押記，或或然負債或擔保。

### 3. 充裕營運資金聲明

董事認為，經考慮本集團可動用之財務資源，包括內部產生之資金，現金及現金等價物及合併事項及PSA股份回購協議的影響後，本集團有足夠營運資金以應付自本通函日期起計至少未來十二個月之需要。

### 4. 集團之財務及經營前景

本公司主要從事商用車(包括客車和卡車)、乘用車(包括基本型、MPVs及SUVs)、發動機及其他汽車部件製造業務。此外，本公司也從事其他與汽車相關業務，包括汽車及汽車裝備製造的進出口業務及汽車裝備製造、融資業務、保險經紀業務和二手車業務。

二零一八年，全球經濟挑戰增多，中國經濟穩中有變，中國汽車行業政策法規倒逼產業升級轉型，整體市場受宏觀經濟增速回落、購置稅優惠政策全面退出和中美貿易摩擦以及消費信心不足等因素影響，出現二十八年來首次負增長。全年銷售汽車約2,808.06萬輛，同比下降2.8%。市場總體呈現增速下滑、跨界競爭、轉型升級、分化淘汰的特徵。具體表現為：乘用車市場持續下行，結構分化。全年乘用車銷售2,370.98萬輛，同比下降4.1%。豪華車累計同比增速較快，合資非豪華車銷量連續下滑，自主乘用車優勝劣汰愈發明顯，商用車產銷增速回落，全年商用車銷量達到437.08萬輛，同比增長5.1%。新能源汽車銷量穩定快速增長，全年銷售125.60萬輛，同比增長61.7%。汽車「新五化」加速更替與融合，正在重塑產業形態。

二零一八年，本集團銷售汽車約305.22萬輛。本集團實現銷售收入約人民幣1,045.43億元，同比下降約17.0%。類比比例合併方式核算，本集團全年實現銷售收入約人民幣2,521.62億元，同比下降約8.0%，其中乘用車業務銷售收入約人民幣1,759.04億元，同比下降約9.0%；商用車銷售收入約人民幣729.57億元，同比下降約5.4%。二零一八年，股東應佔利潤約人民幣129.79億元，同比下降約7.7%。

二零一九年上半年，受美國挑起貿易戰等多種不利因素影響，中國汽車市場消費減弱，總體消費呈現低位運行態勢，六月行業銷量降幅有所收窄。二零一九年下半年，我國經濟發展仍面臨諸多風險挑戰，國內經濟下行壓力仍然較大，預計全年汽車市場呈現負增長態勢，增速約為-5%左右。新能源汽車銷售預計將呈上升態勢，但受補貼退坡及相關不確定因素影響，預計全年中國新能源汽車銷量為150萬輛左右。未來五至十年，本集團將轉型高品質發展，更加注重發展品質、收益和核心能力的構建，將創新發展和集中發展原則貫徹到新的規劃方案中。本公司將以建設國內卓越，乃至成為世界一流汽車企業作為發展目標，堅持「為使用者提供全方位優質汽車產品和服務的卓越企業」的企業定位，積極推進各項工作的有序開展，其主要發展目標為：(1)經營品質保持行業領先，繼續提升和鞏固經營利潤率；(2)努力提升整車市佔率，經營規模在高品質發展基礎上持續提升；(3)自有品牌行業領先，到二零二三年保持在行業領先地位；(4)新業務行業領先，新能源汽車銷量二零二三年位於行業第一陣列；(5)持續推進品牌向上，提升東風品牌國際影響力，致力於成為全球主流汽車品牌。

二零一九年，在十分嚴峻的形勢下，公司保持定力、堅定目標，實現了高品質發展。銷量全面跑贏大市，位勢保持穩定。公司全年銷售293.20萬輛，同比下降3.9%，雖然同比下降但市場表現好於行業大市4.3個百分點(行業-8.2%)。在車市負增長、體量基數大的背景下，

充分展現了穩健增長實力和創新發展能力。公司經濟運行穩中有進，主要經營業績指標穩步提升。乘用車整體跑贏大市。二零一九年，全年公司乘用車銷售246.36萬輛，同比下滑5.7%，好於行業3.9個百分點(行業-9.6%)。其中合資乘用車銷售214萬輛，同比下滑4.0%。自主乘用車銷售32.30萬輛，同比下滑15.2%。商用車總銷量跑贏大市。全年公司商用車46.8333萬輛，同比增長6.3%，好於行業7.4個百分點(行業-1.1%)。其中中重卡銷售26.1096萬輛，同比增長5.7%，優於大市6.6個百分點，輕卡銷售17.6203萬輛，同比增長9.2%，領先行業9.8個百分點，基於全價值鏈重塑商用車領先優勢目標正在穩步推進。

本公司認為PSA與FCA合併充分符合行業邏輯。於合併事項完成後，公司將成為一家更強定位更好的新公司的股東。鑒於新公司的市場知名度提高、自由流通量增加以及更高的市值，預期本公司亦將受益於新公司較高的交易流動性。

本公司認為，就與新公司的合作而言，合併亦將為其中國境內的營運帶來額外益處，包括但不局限於中國境內的優先業務/有利的品牌合作權、技術、研發、採購、製造、市場開發合作、DPCA合資期延期至二零三七年及於向DPCA引入中國境內的新品牌及新車輛。

就PSA股份回購協議而言，本公司亦有機會以不附帶折扣價格變現其現時持有的110,622,220股股份中的30,700,000股股份，出售具有靈活性且不受PSA股票的流動性水準可能造成的任何限制。根據上述出售協議，本公司將受益於PSA現時股價及潛在上行勢頭，PSA現時股價自二零一四年本公司持有PSA股本以來上漲幾乎三倍，為本公司創造了顯著的資本收益。

本節載有截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個年度PSA及FCA的已刊發年度業績或年報的複本。PSA及FCA的已刊發年度業績或年度報告均為英文，而中文版本為英文版本原文譯本，僅供載入中文通函所用。如英文版本與中文版本出現任何歧義，概以英文版本為準。

PSA及FCA之歷史財務資料並非為本公司或其股東編製，亦非作為載入本通函用途。PSA、FCA及其各自之申報會計師就轉載於本通函之PSA及FCA之財務資料之內容，均對於本公司、其股東或任何使用本通函之其他人士概不負擔或承擔任何責任或義務。PSA及FCA之財務資料之內容亦未經本集團或其任何聯屬公司、顧問、代理、董事、僱員、人員或代表獨立核實。本集團或其任何聯屬公司、顧問、代理、董事、僱員、人員或代表就PSA及FCA之財務資料之內容的準確性、完整性或公平性概不發表任何聲明，就PSA及FCA之財務資料之內容亦不負擔或承擔任何責任。

#### A. PSA及FCA的財務資料

PSA於泛歐證券交易所上市，而FCA則於紐約證券交易所及由意大利證券交易所管理的電子股市場上市。

##### 1. 截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個財政年度各年PSA的年度業績

20



# 年度業績



19





# 2019 年年度業績

## 目錄

I. 於 2019 年 12 月 31 日的管理層及監督機構	2
II. 年度管理報告	2
1. 本集團業務 .....	3
2. 綜合年度業績分析 .....	4
3. 財務狀況及現金 .....	7
4. 風險因素及不確定性 .....	8
5. FCA 與 PSA 的合併 .....	9
III. 於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表	13
綜合損益表 .....	14
綜合全面收益表 .....	15
綜合財務狀況表 .....	16
綜合現金流量表 .....	17
綜合權益變動表 .....	18
於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 .....	19
IV. 法定核數師關於 2019 年綜合財務報表的報告	104

## I. 於 2019 年 12 月 31 日的管理層及監督機構

### 監事會

#### 主席

Louis GALLOIS 先生

#### 其他監事會成員

Gilles SCHNEPP 先生（副總裁兼獨立監事）

ETABLISSEMENTS PEUGEOT FRERES，由 Marie-Hélène PEUGEOT RONCORONI 女士代表（據股東協議任副主席）

東風汽車(香港)國際有限公司，由 李紹燭先生代表（據股東協議任副主席）

Catherine BRADLEY 女士

Pamela KNAPP 女士

Christian LAFAYE 先生（員工代表監事）

BPIfrance Participations，由 Anne GUERIN 女士代表（據股東協議任副主席）

Lion Participations，由 Daniel BERNARD 先生代表

FFP，由 Robert PEUGEOT 先生代表

Thierry de la Tour d'ARTAISE 先生

Bénédicte JUVAUX 女士（員工股東代表監事）

#### 無投票權顧問

Frédéric BANZET 先生

Alexandre OSSOLA 先生

LV HAITAO 先生

### 董事會

#### 主席

Carlos TAVARES 先生

#### 董事會成員

Olivier BOURGES 先生

Michael LOHSCHELLER 先生

Maxime PICAT 先生

## II. 年度管理報告

### 1. 本集團業務

#### 1.1. 銷售活動概覽

##### 2019 年全球銷售 350 萬輛

- 電動化步入正軌：作為到 2025 年實現 100% 電動化的第一個里程碑，推出了 10<sup>1</sup> 款新車型
- 在歐洲的穩固地位：16.8% 的市場份額
- 專注於盈利增長和製造足跡發展的國際企業

##### 成為電動汽車的業界翹楚

Groupe PSA 已經推出了 10 款新的插電式混合動力或純電動車型，符合其從 2025 年起提供 100% 電動化<sup>2</sup> 系列的路線圖，其中 50% 將在 2021 年底前實現電動化，並增加 13 款電動化車型。

自 2019 年以來，Groupe PSA 推出的所有新車型均配備了純電動或插電式混合動力系統。LEV 訂單前景光明，並且符合本集團的目標，即從第一天起遵守歐洲 2020 年二氧化碳排放目標。

公司調動其的公認專長，與合作夥伴和經銷商合作，通過生產和提供具有競爭力的產品線，為日常生活提供簡便和最先進的服務，來滿足客戶的期望。

##### LCV 銷售增長

Groupe PSA 歷來提供一流的產品，以滿足客戶的各種需求。2019 年，本集團售出 765,000 輛（其中 554,000 輛輕型商用車（LCV）和 211,000 輛衍生乘用車（PC）），並鞏固了在歐洲<sup>3</sup> 的地位，市場份額達 25.1%，尤其是在過去三年中成功更新了中小型廂式貨車。

標緻 Expert、雪鐵龍 Jumpy 和歐寶 Vivaro 將於 2020 年起推出純電動版本，到 2021 年，整個 LCV 系列（以及相當於乘用車的車型）將實現電動化。

本集團的 LCV 發展在拉美正以良好的步伐推進，在拉美推出了廣泛系列的 LCV 產品和服務，在歐亞大陸則推出了標緻、雪鐵龍和歐寶中型廂式貨車。

##### 歐洲：注重表現

經利用嚴格的管理來實現二氧化碳排放目標，本集團在主要市場（尤其是在意大利（+0.5 個百分點）和西班牙（+0.2 個百分點））實現增長，在略微增長 1.3% 的市場中實現了 16.8% 的市場份額，並保持在法國和英國的市場份額（而在德國則略有下降（-0.6 個百分點）），從而保持了地位。

2019 年是標緻整合的一年。該品牌完全更新了其 B 級產品，以支持其在 2020 年的銷售增長。標緻 e-208 和 e-2008 以及標緻 3008 混合動力和 508 混合動力轎車和旅行車（SW）的插電式混合動力版本推動了新電動化系列發展，完全可供 B2B 和 B2C 客戶使用，並且是市場上二氧化碳排放量最低的車型之一。

雪鐵龍在歐洲十二大暢銷品牌中增長最強勁，在主要市場的市場份額不斷增加。它的亮麗表現主要是 C5 Aircross SUV 推動的，該 SUV 於 2019 年 1 月推出，並將於 2020 年推出插電式混合動力版。

DS Automobiles 在全球的銷量猛增，尤其是在今年下半年（+56%），原因是其新系列的成功推出。在 DS 主打市場法國，成功的 DS 7 CROSSBACK 和 DS 3 CROSSBACK 車型目前地位強勢，品牌的表現也因不斷增長的排他性 DS 網絡而得到提升，迄今為止共有 356 個銷售點。

歐寶沃克斯豪爾的戰略重點是盈利的銷售渠道和市場分部。通過核心模式戰略的持續實施，歐寶沃克斯豪爾已經朝著雄心勃勃的未來二氧化碳排放目標邁出了一步。Grandland X（+29%）和 Crossland X（+28%）SUV 和 LCV（+20%）特別成功。

##### 中東-非洲：主要市場份額增加

Groupe PSA 在該地區的市場份額增長了 0.4 個百分點，與 2018 年相比，註冊量增加了 9,100 輛，但市場銷量下降了 100,000 輛<sup>4</sup>。土耳其（+2.1 個百分點）、埃及（+6.1 個百分點）和摩洛哥（+2.1 個百分點）取得了重大突破。2019 年地區表現與 2018 年相比仍受伊朗市場逐步收縮的影響（2018 年 5 月）<sup>5</sup>。

<sup>1</sup> 4 BEV: DS 3 CROSSBACK E-TENSE、標緻 E-208 和 E-2008、歐寶 Corsa-e 和 6PHEV: 標緻 3008 混合動力版、508 混合動力版和 508 SW 混合動力版、雪鐵龍 C5 Aircross 混合動力版、歐寶 Grandland X Hybrid4、DS 7 CROSSBACK E-TENSE 4x4

BEV = 電池電動車 et PHEV = 插電式混合動力汽車

<sup>2</sup> 純電動或插電式混合動力

<sup>3</sup> LCV 市場份額，不包括 PC 版本

<sup>4</sup> 不包括伊朗。在 1 月 16 日的估計。

<sup>5</sup> 自 2018 年 5 月 1 日以來，在伊朗生產的產量未計入合併銷售。

於 2019 年 9 月中旬在摩洛哥 Kenitra 工廠開始生產。產能將翻番，最早在 2020 年年中達到 200,000 輛。

#### 中國與東南亞：重塑商業模式：

神龍汽車在去年 9 月提交的一份六年戰略計劃中提出了自己的優先事項，該計劃是以盈利的銷售、較低的盈虧平衡點以及標緻和雪鐵龍品牌銷量的逐步增長為基礎。DS 品牌致力於中國市場發展，並最終確定了新的戰略計劃。出售 Groupe PSA 所持長安標緻雪鐵龍合資企業的股份是該計劃的一部分。2020 年將是 Groupe PSA 在華新能源汽車攻勢的第一年，將有 5 款新能源汽車車型在華上市銷售<sup>6</sup>。

在東盟，本集團的馬來西亞生產樞紐 NAM<sup>7</sup> 開始生產標緻 3008 和 5008。

#### 拉美：市場收縮

阿根廷 (-43%) 和智利 (-11%) 的市場受到經濟和政治形勢的重創。在新款 SUV C4 Cactus 和 LCV 產品的成功推動下，Groupe PSA 在墨西哥 (+13%)、巴西 (+2%) 和較小的市場（哥倫比亞、古巴、厄瓜多爾和烏拉圭）的銷售依然火爆。

#### 印度—太平洋：日本銷售增長

儘管市場下滑，該地區的銷售仍略有增長。日本市場持續成功，銷售增長了 20%。Groupe PSA 與合作夥伴 AVTEC Ltd (CK Birla Group 旗下公司) 開始在印度 Hosur 工廠生產變速器，並有望在 2020 年在印度推出 C5 Aircross SUV，隨後在 2021 年推出本地設計的新款顛覆性雪鐵龍車型。

#### 歐亞大陸：重新推出歐寶品牌

2019 年下半年，該地區的銷售有所增長，尤其是在烏克蘭和俄羅斯。得益於所有四個品牌，本集團改善速度快於烏克蘭市場。歐寶品牌在 2019 年初鞏固了在烏克蘭的市場佔有，而 DS 品牌在 2019 年下半年推出。

儘管俄羅斯市場下跌了 2.3%，但隨著標緻 Traveller/Expert 和雪鐵龍 SpaceTourer/Jumpy 的推出，本集團 LCV 的銷售有所增長。本集團最近在俄羅斯重新推出了歐寶品牌，首先是 Zafira Life 和 Grandland X 車型。

## 1.2. 全球合併銷售

Groupe PSA 網站 (www.groupe-psa.com) 上提供了按品牌、地理區域和車型分類的全球合併銷售。

## 2. 綜合中期經營業績分析

於 2019 年 12 月 31 日，本集團的業務圍繞綜合財務報表附註 4 所述的三大業務分部展開。財務報表附註 19 列示了期後事項。

### 2.1. 期內集團利潤（虧損）

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日	變化
收入	74,027	74,731	704
<b>經調整經營收入*</b>	<b>5,689</b>	<b>6,324</b>	<b>635</b>
佔收入的百分比	7.7%	8.5%	
重組費用	(1,051)	(1,531)	(480)
其他經營收入及開支	(238)	(125)	113
經營收入（虧損）	4,400	4,668	268
財務收益（開支）淨額	(446)	(344)	102
所得稅	(615)	(716)	(101)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	(44)	(24)	20
<b>期內綜合利潤（虧損）</b>	<b>3,295</b>	<b>3,584</b>	<b>289</b>
<b>歸屬於母公司所有者的期內利潤（虧損）</b>	<b>2,827</b>	<b>3,201</b>	<b>374</b>

\* 經調整經營收入（虧損）不包括若干經營收入調整（包括重組費用、現金產生單位減值和其他被視為不頻繁性質的罕見或離散事件的經營收入（開支））。

<sup>6</sup> NEV = 新能源汽車 / 2 BEV: 標緻 e-2008、DS 3 CROSSBACK E-TENSE 及 3 PHEV: 標緻 508L 混合動力版及 4008 混合動力版、C5 Aircross 混合動力版

<sup>7</sup> Naza Automotive Manufacturing

## 2.2. 集團收入

下表列出了按分部劃分的綜合收入：

(百萬歐元)	2018年12月31日	2019年12月31日	變化
汽車	58,553	58,943	390
佛吉亞	17,525	17,768	243
其他業務及對銷*	(2,051)	(1,980)	71
<b>收入</b>	<b>74,027</b>	<b>74,731</b>	<b>704</b>

\* 包括與桑坦德消費金融和法國巴黎銀行簽署的合作協議未涵蓋的Banque PSA Finance的活動

汽車收入增長了 0.7% (與 2018 年相比)，主要受產品組合 (+4.3%) 和價格 (+1.2%) 的推動，這抵銷了對合作夥伴銷售的下降 (-1.7%)、匯率的負面影響 (-0.5%)、銷量和國家組合 (-2.4%) 以及其他方面的影響 (-0.2%)。

## 2.3. 集團經調整經營收入 (虧損) \*

下表列出了按業務分部劃分的經調整經營收入：

(百萬歐元)	2018年12月31日	2019年12月31日	變化
汽車	4,466	5,037	571
佛吉亞	1,263	1,227	(36)
其他業務及對銷**	(40)	60	100
<b>經調整經營收入</b>	<b>5,689</b>	<b>6,324</b>	<b>635</b>

\* 經調整經營收入 (虧損) 不包括若干經營收入調整 (包括重組費用、現金產生單位減值和其他被視為不頻繁性質的罕見或離散事件的經營收入 (開支))。

\*\* 包括與桑坦德消費金融和法國巴黎銀行簽署的合作協議未涵蓋的Banque PSA Finance的活動

2019 年，汽車經調整經營利潤率 (相當於汽車經調整經營收入與汽車收入的比率) 為 8.5%，而 2018 年為 7.6%。

PACE (步伐)！計劃目標 (2026 年經調整經營利潤率為 6%) 實現，歐寶沃克斯豪爾最早在 2019 年達到 6.5% 的經調整經營利潤率。

集團經調整經營利潤率為 8.5%，而 2018 年為 7.7%。

汽車經調整經營收入增長 12.8%，是由於公司業績改善 (+10.57 億歐元)，但經營環境不利 (-4.86 億歐元)：

- 汽車分部經營環境的負面影響源於疲軟市場的影響 (42) 百萬歐元和「外匯及其他」的影響 (243) 百萬歐元，主要與阿根廷比索和土耳其里拉的疲軟以及更高的原材料和其他外部成本 (201) 百萬歐元有關；
- 汽車業務業績的改善主要是由於產品組合 (達到+8.18 億歐元) 及定價 (達到+1.02 億歐元) 以及較低的生產和固定成本 (達到+5.40 億歐元) 的積極影響，部分被市場份額和國家組合損失 (2.53 億歐元) 抵銷。

佛吉亞的經常性經營收入為 12.27 億歐元，減少了 3,600 萬歐元。

## 2.4. 對期內集團利潤 (虧損) 有貢獻的其他項目

其他經營收入及開支指淨開支(1,656)百萬歐元，而 2018 年為(1,289)百萬歐元。它們主要包括重組費用總計(1,531)百萬歐元，增加 4.80 億歐元，其中汽車分部為(1,335)百萬歐元，佛吉亞集團為(194)百萬歐元。

本集團的財務開支淨額為(344)百萬歐元，比 2018 年增加了 1.02 億歐元。於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 12 列示了財務收益及支出淨額。

2019 年所得稅開支為(716)百萬歐元，而 2018 年為(615)百萬歐元。請參閱於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 14。

2019 年分佔按權益法核算公司的淨盈利總計虧損(24)百萬歐元，而 2018 年虧損(44)百萬歐元。

東風合資公司 (神龍汽車和 DPCS) 貢獻為虧損(383)百萬歐元，減少了 1.49 億歐元，包括總影響的減值(249)百萬歐元。長安標緻雪鐵龍汽車有限公司 (「長安標緻雪鐵龍」) 的 2019 年貢獻為(50)百萬歐元，而 2018 年為(68)百萬歐元。請參閱於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 11.3。

2019年11月，PSA及重慶長安汽車與一家中國公司簽署了股份處置協議。協議規定了合資企業的融資條件。2019年12月，集團的所有承諾（不以交割為條件）均已考慮在內。

Banque PSA Finance和桑坦德消費金融之間合作成立的合資企業的貢獻為2.80億歐元，增加了3,900萬歐元。請參閱於2019年12月31日的綜合財務報表附註11.3。

2019年，Banque PSA Finance和法國巴黎銀行之間合作成立的合資企業的貢獻（涵蓋歐寶沃克斯豪爾融資活動）為7,600萬歐元，減少了3,000萬歐元。請參閱於2019年12月31日的綜合財務報表附註11.3。

淨收益（集團份額）為32.01億歐元，增長3.74億歐元。每股基本收益為3.58歐元，而2018年為3.16歐元。每股攤薄收益從2018年的3.01歐元上升至3.40歐元。

每股股息<sup>8</sup>將於下一次股東大會上提交批准，除息日定為2020年5月21日，派息日為2020年5月25日。

## 2.5. Banque PSA Finance

財務公司的業績（按100%）如下：

(百萬歐元)	2018年12月31日	2019年12月31日	變化
收入	1,989	2,163	174
風險成本*	0.13%	0.21%	+0.08百分點
<b>經調整經營收入</b>	<b>939</b>	<b>1,012</b>	<b>73</b>
市場滲透率	29.1%	29.7%	+0.6百分點
新合同數目（租賃及融資）	1,088,212	1,150,132	+ 61,920

\* 佔未結淨額平均值的比例

## 2.6. 佛吉亞\*

佛吉亞的業績如下：

(百萬歐元)	2018年12月31日	2019年12月31日	變化
收入	17,525	17,768	243
<b>經調整經營收入</b>	<b>1,263</b>	<b>1,227</b>	<b>(36)</b>
佔收入的百分比%	7.2%	6.9%	
<b>經營收入（虧損）</b>	<b>1,115</b>	<b>1,013</b>	<b>(102)</b>
財務收益（開支）淨額	(163)	(219)	(56)
<b>期內綜合利潤（虧損）</b>	<b>793</b>	<b>665</b>	<b>(128)</b>
自由現金流*	403	(520)	(923)
財務狀況淨額**	(545)	(2,692)	(2,147)

\* 包括於2019年合併的Clarion

\*\* 計及國際財務報告準則第16號影響後並包括合併的Clarion

有關佛吉亞的更多詳細資料載於其年度報告，可於[www.Faurecia.com](http://www.Faurecia.com)下載

## 2.7. 展望

**市場展望：**2020年，集團預計歐洲汽車市場將下降3%，俄羅斯市場將下降2%，拉美市場將保持穩定。

**運營展望：**Groupe PSA設定的目標是，在2019–2021年期間，汽車經常性經營利潤率<sup>9</sup>平均超過4.5%。

<sup>8</sup> 按截至2020年2月25日公司流通股份總數減去公司庫存股計算的每股股息。每股實際股息將取決於除息日持有的庫存股數量以及在此日期之前發行或注銷的任何股份。

<sup>9</sup> 汽車分部（PCDOV）與收入有關的經常性經營收入

### 3. 財務狀況及現金

#### 3.1. 製造及銷售公司的淨財務狀況及財務安全

截至 2019 年 12 月 31 日，**製造及銷售公司的財務狀況淨額**包括計及國際財務報告準則第 16 號影響和佛吉亞收購 Clarion 後的淨現金 79.14 億歐元。在這一正淨現金狀況中，汽車分部的正現金狀況為 106.06 億歐元，佛吉亞在 2019 年 12 月 31 日的淨債務為 26.92 億歐元，而在 2018 年 12 月底的淨債務為 5.45 億歐元。

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日
非流動金融負債	(5,257)	(8,915)
流動金融負債	(2,182)	(2,521)
其他非流動金融資產	684	652
流動金融資產	892	1,319
現金及現金等價物	14,961	17,379
<b>淨財務狀況</b>	<b>9,098</b>	<b>7,914</b>
<b>其中汽車</b>	<b>9,643</b>	<b>10,606</b>

集團在 2019 年繼續積極管理其債務。2019 年 4 月，Peugeot S.A.發行了 5.22 億歐元的本票貸款 (Schuldscheindarlehen)，於 2023 年 10 月、2026 年 4 月和 2027 年 4 月到期，然後在 2019 年 9 月發行了 6 億歐元的債券，於 2029 年 9 月到期。此外，佛吉亞還發行了 5 億歐元的債券，於 2026 年 6 月到期，然後在 2019 年 10 月利用 2.50 億歐元。2019 年 11 月，佛吉亞還發行了 7 億歐元的債券，於 2027 年 6 月到期。同時，佛吉亞提出回購 2023 年到期的債券 (7 億歐元)，成功率為 76%；2023 年剩餘票據已提前償還。

截至 2019 年 12 月 31 日，製造及銷售公司的**流動性儲備**為 234.05 億歐元，而截至 2018 年 12 月 31 日為 213.71 億歐元，其中現金及現金等價物、財務投資和流動及非流動金融資產為 192.05 億歐元，未提取信貸額度為 42 億歐元。

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日	2019 年 12 月 31 日
現金及現金等價物	14,961	17,379
流動及非流動金融資產	1,460	1,826
<b>合計</b>	<b>16,421</b>	<b>19,205</b>
信貸額度 (未提取) - 不包括佛吉亞	3,000	3,000
信貸額度 (未提取) - 佛吉亞	1,950	1,200
<b>財務安全總額</b>	<b>21,371</b>	<b>23,405</b>
<b>其中，佛吉亞</b>	<b>4,211</b>	<b>3,604</b>

#### 3.2. 來自製造及銷售公司的自由現金流

本期產生的**自由現金流**為 27.45 億歐元，其中 32.65 億歐元由汽車分部貢獻。本期自由現金流量主要來源於：

- 85.45 億歐元的經常性經營產生的現金流，其中汽車分部貢獻 65.43 億歐元；
- 與重組計劃相關的現金流(1,161)百萬歐元，包括汽車分部的現金流(966)百萬歐元；
- 營運資金需求改善 11.73 億歐元，包括 7.45 億歐元貿易應付款，(197)百萬歐元貿易應收款，4.85 億歐元存貨，1.4 億歐元其他變動金額；
- 資本化資本支出和研發(5,909)百萬歐元，其中汽車分部份額指特殊投資/資產處置的(3,550)百萬歐元及(901)百萬歐元，主要與佛吉亞以(969)百萬歐元收購 Clarion 有關。與 2018 年相比，2019 年發生的研發費用總額有所增加，並在 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 5 中列示。
- 9,700 萬歐元的股息來自 Banque PSA Finance。

集團和獨立經銷商網絡的**新車庫存水平**：

(新車，千輛)	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日
集團	112	164
獨立經銷商網絡*	494	516
<b>合計</b>	<b>606</b>	<b>680</b>

\*包括進口商

除去自由現金流，淨財務狀況的變化為(2,431)百萬歐元。這些主要涉及支付予集團股東的股息(697)百萬歐元以及支付予佛吉亞少數權益股東的股息(133)百萬歐元、佛吉亞收購 Clarion 後 Clarion 的債務情況(240)百萬歐元、國際財務報告準則第 16 號下的新租賃債務(420)百萬歐元以及最後是東風集團股份回購債務(667)百萬歐元。

### 3.3. 財務公司流動性及融資

於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 13.4 和 13.5 討論了財務公司的流動性和融資。

## 4. 風險因素及不確定性

### 集團及其業務特有的主要風險因素

集團的經營環境不僅在技術方面，而且在消費模式和汽車行業的新進入者方面都發生了深刻的變化。因此，它面臨的風險，如果變成現實，可能對其業務、財務狀況、業績或前景產生重大不利影響。PSA 集團密切關注以確保其業務範圍內固有的風險在其各個業務內得到有效管控。集團在法國和國外的各運營單位持續識別和評估風險，並評估相關的內部控制，每年向執行委員會報告。（佛吉亞有自身的過程）。集團可能面臨的主要特定風險因素在 2018 年註冊文件（第 1.5 章）<sup>10</sup> 中有詳細描述，其中特別包括：

- **經營風險**

它們包括與集團的經濟和地緣政治環境有關的風險，特別是在英國，集團面臨自由貿易協定和匯率變動風險（2019 年，集團在英國的銷量為 395,000 輛汽車）。英鎊兌歐元匯率總波動 1%，對汽車經常性經營收入的影響約為 4,000 萬歐元。英國退出歐盟的長期影響將取決於退出條款及其結果，目前尚不清楚。此外，還存在與 2020 年生效的歐洲二氧化碳法規有關的利潤風險、以及與新車（例如汽油/柴油混合氣）的開發、上市和銷售有關的風險、與新形式流動性驅動的新商業模式的出現有關的風險、客戶和經銷商風險，原材料風險、供應商風險、行業風險、環境風險、工作場所健康和 safety 風險、與合作協議相關的風險、與東風戰略夥伴關係相關的風險、信息系統風險以及與氣候變化相關的風險。

- **金融市場風險**

本集團面臨流動性風險、利率風險、匯率風險、交易對手風險、信用風險和其他市場風險，特別是與商品價格波動有關的風險。於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 13.4 和附註 12.6 提供了主要由公司財務部執行的風險管理信息、已識別的風險以及旨在管理這些風險的集團政策。

- **與 Banque PSA Finance 相關的風險**

這些風險包括活動風險、信用風險、流動性風險、交易對手風險以及集中風險和經營風險。（請參閱於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 13）。

- **法律和合同風險**

這些風險主要包括：法律和仲裁程序、與反不正當競爭訴訟有關的法律風險、監管風險、財務契約、與養老金和其他退休後福利義務有關的風險、與知識產權和資產負債表外承擔有關的風險。（請參閱於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 17）。

<sup>10</sup> 2018 年註冊文件於 2019 年 3 月 26 日根據《法國金管局一般條例》第 212-13 條的規定提交予法國金管局（AMF），備案編號為 D.19-0201。



## 5. FCA 與 PSA 合併

2019 年 12 月 17 日，FCA 和 PSA 簽訂了一份合併協議（「**合併協議**」），規定對它們的業務進行合併（「**合併**」）。此外，FCA 和 PSA 的若干股東承諾支持合併，並（其中包括）在各自的臨時股東大會上投票贊成合併。以下是交易摘要、合併協議主要條款和股東承諾。

### 交易結構及合併對價

如果通過 FCA 股東和 PSA 股東的必要投票批准了合併，並且滿足合併的其他先決條件，或者在合併協議和適用法律允許的範圍內豁免所述條件，則 PSA 將與 FCA 合併和併入後者。合併實體（「**荷蘭公司**」）將通過 FCA 和 PSA 的相互協議命名，自緊隨合併完成後翌日起生效。

合併的交割應在滿足或（在合併協議和適用法律允許的範圍內）豁免交割條件後的第二個星期五進行，合併應在合併契據簽署後的午夜（歐洲中部時間）（「**生效時間**」）生效，彼時 PSA 的獨立公司存續將終止，而荷蘭公司應繼續作為唯一的存續法人，並且按法律運用，荷蘭公司作為承繼者將根據荷蘭法律和法國法律承繼和承擔 PSA 的所有權利及義務和資產及負債。

在生效時間，通過合併，且在 PSA 普通股或 FCA 普通股的任何持有人無需採取任何行動的情況下，PSA 股東將有權就其所持有的每股 PSA 普通股獲得 1.742 股荷蘭公司普通股，以及 FCA 的每股已發行流通的普通股應仍然是荷蘭公司的一（1）股普通股。根據現有的 FCA 忠誠投票架構，Exor 目前於 FCA 中擁有的既有雙重投票權將不會保留。為此，合併協議規定，在生效時間，Exor 所持 FCA 的所有特殊表決權股份將被荷蘭公司不計價回購。

### 荷蘭公司管治

合併協議規定了與荷蘭公司管治有關的若干安排，包括促使荷蘭公司在生效日期之後立即採用新的章程細則、董事會規章和以協議形式的忠誠投票計劃。此類管治安排的主要條款概述如下。

#### 荷蘭公司董事會人員組成

合併協議規定，在合併交割後，荷蘭公司的董事會（「**荷蘭公司董事會**」）應是一個初始由 11 名成員組成的單層董事會，包括以下初始董事：

- 荷蘭公司的行政總裁；
- 由 FCA 提名的兩（2）名獨立董事；
- 由 PSA 提名的兩（2）名獨立董事；
- 由 Exor 提名的兩（2）名董事；
- 由 Bpifrance<sup>11</sup> 提名的一（1）名董事（或 EPF / FFP，詳情如下所述）；
- 由 EPF / FFP 提名的一（1）名董事；及
- 兩（2）名員工代表。

就此而言，「獨立董事」是指符合《荷蘭企業管治守則》的獨立性要求的董事，並且對於審計委員會成員而言，還須符合《交易法》第 10A-3 條的獨立性要求和紐交所的上市要求。

#### 提名權

關於 Exor、EPF / FFP 和 Bpifrance 提名上述董事人數的權利也適用於荷蘭公司董事會的未來任期；前提是：

- 如果 Bpifrance 及／或其任何聯屬公司、或 EPF / FFP 及／或其任何聯屬公司所持有荷蘭公司普通股的數目低於已發行流通的荷蘭公司普通股的 5%，則該股東不再有權提名董事（在這種情況下，由 Bpifrance 或 EPF / FFP 提名的任何董事（視情況而定）均須立即辭職）；及
- 如果在生效時間在合併完成後六（6）年內任何時間或在合併完成後第六（6）週年日，(i) 由 EPF / FFP 及／或其聯屬公司持有的荷蘭公司普通股數量增加至荷蘭公司已發行流通普通股的 8%或以上，且 (ii) 由 Bpifrance 及／或其聯屬公司持有的荷蘭公司普通股數量低於荷蘭公司已發行流通普通股的 5%，則 EPF / FFP 應有權向荷蘭公司董事會提名第二位董事代替 Bpifrance 被提名人（「EPF / FFP 額外董事」），

<sup>11</sup> Bpifrance 包括 Bpifrance Participations S.A. 及其全資附屬公司 Lion Participations SAS

與上述者例外的是，如果在生效時間或生效時間後六（6）年內：

- Bpifrance 及其聯屬公司（一方）或 EPF / FFP 及其聯屬公司（另一方）持有的荷蘭公司普通股數量佔荷蘭公司已發行流通普通股的 4% 至 5%（「**權值股權**」）；
- Bpifrance 或 EPF / FFP 均未失去根據前段提名董事的權利；及
- Bpifrance、EPF / FFP 及其各自的聯屬公司持有的荷蘭公司普通股的數目合計佔荷蘭公司已發行流通普通股的 8% 或以上，持有「**權值股權**」的股東將保留其提名荷蘭公司董事會董事的權利，直到合併完成後第六（6）週年日為止（據瞭解，儘管 Bpifrance 有權根據此附帶條款提名一位董事，但 EPF / FFP 無權提名 EPF / FFP 額外董事）。

此外，如果 Exor 及／或其聯屬公司按如下減少其在荷蘭公司的所有權權益，Exor 提名董事的權利將縮減：

- 如果 Exor 及／或其聯屬公司持有的股份數量低於相當於荷蘭公司已發行流通普通股 8% 的股份數量，則 Exor 將有權提名一（1）名董事，而不是兩（2）名董事；及
- 如果 Exor 及／或其聯屬公司持有的股份數量低於相當於荷蘭公司已發行流通普通股 5% 的股份數量，則 Exor 將不再有權提名董事；

在這種情況下，在 Exor 及／或其聯屬公司持有的荷蘭公司普通股數量低於適用的權值後，被 Exor 指定從 Exor 提名董事中辭職的董事須在合理可行的情況下儘快辭職。

為了確定適當的股東是否達到相關權值，應不考慮除 PSA 股份或荷蘭公司股份的轉讓（包括普遍形式的轉讓）以外的任何事件或系列事件（包括發行新股）。

#### *荷蘭公司初始管理層*

合併協議規定，自緊隨合併完成後翌日起，下列職位應由以下人員填補：

- 主席: John Elkann；
- 行政總裁: Carlos Tavares；
- 副主席: EPF/FFP 提名的董事；及
- 高級獨立董事：PSA 提名的獨立董事。

主席、行政總裁、高級獨立董事和副主席各自的初始任期為五（5）年，在每種情況下均始於合併完成後翌日。其他董事的初始任期為四（4）年。Elkann 先生和 Tavares 先生將是唯一的執行董事。

董事會規章規定，除了董事會規章中規定的主席的其他權力外，如果主席是執行董事，彼還將在影響荷蘭公司的重要戰略事務上與行政總裁商量並與之一起合作（如董事會規章所載）。

除《荷蘭公司章程細則》和董事會規章中規定的職權外，行政總裁還將根據《荷蘭民法典》負責荷蘭公司的管理事務，並將被賦予全權以個人代表荷蘭公司。

高級獨立董事（根據荷蘭法律擔任主席）將主持荷蘭公司董事會會議，並有權召集荷蘭公司董事會和股東大會。

#### *表決限制*

合併協議規定，根據《荷蘭公司章程細則》，任何股東（單獨或一致行動）連同該股東的聯屬公司行使的投票權或根據賦予投票權的受委代表或其他安排，在荷蘭公司任何股東大會上投票均不得佔所投票數的 30%（「**投票閾值**」）或以上，包括在可通過荷蘭公司特殊表決權股份行使的任何表決權生效之後。超出投票閾值的任何投票權將被暫停。此外，荷蘭公司章程細則將會規定，在每次股東大會之前，擁有超出投票閾值的投票權的任何股東應通知荷蘭公司關於其在荷蘭公司的持股和總投票權，並應荷蘭公司的要求提供任何對於確定該人及與其一致行動的任何其他人的股權的組成、性質和規模所必需的信息。該限制（i）可以透過荷蘭公司三分之二已發行流通普通股的持有人的贊成票予以消除（為免生疑，在可通過荷蘭公司特殊表決權股份行使的任何表決權並無生效的情況下，並受制於上述 30% 投票上限），及（ii）在任何人因要約收購荷蘭公司普通股而持有荷蘭公司超過 50% 的已發行流通普通股（荷蘭公司特殊表決權股份除外）後失效。

## 股東事宜

Exor、Bpifrance、EPF / FFP 和東風（「**優先股股東**」）各自以 PSA 或 FCA 的股東身份（如適用）與 PSA 或 FCA（如適用）簽訂了合同書（「**合同書**」），訂明（其中包括）與荷蘭公司的合併和未來治理有關的以下承諾：

- **支持合併**—每位優先股股東已承諾將其所擁有或控制的或就此有權表決的所有股份投票或促使投票贊成任何決定，以促成批准被提交予股東的合併協議的擬定交易；
- **凍結**—在截至生效時間後七年止期間，每位優先股股東均被限制購買股份以增加其於 PSA、FCA（合併前）或荷蘭公司中的權益，例外情況是 EPF / FFP 可通過從 Bpifrance 及／或東風及／或在市場上收購股票的方式增加其股權上限至荷蘭公司的 2.5%（或 PSA 的 5%），但前提是市場收購數額不得超過荷蘭公司普通股的 1% 或 PSA 普通股的 2% 加上（如適用）Bpifrance 向 EPF / FFP 或其任何聯屬公司以外的買方出售的荷蘭公司普通股（或 PSA 普通股）的百分比；
- **禁售**—從合併協議日期起直至合併完成後的 3 年為止，Exor、Bpifrance 和 EPF / FFP 在合併完成前於相關公司的股權和之後於荷蘭公司的股權將被禁售，除了 Bpifrance 將獲准將其於 PSA 的股權減少 5% 或於荷蘭公司的股權減少 2.5%；及
- **東風回購**—在合併完成前，東風已同意出售而 PSA 已同意購買 3,070 萬股 PSA 普通股（PSA 購回的普通股將被注銷）。儘管如此，東風可以在合併完成前出售全部或部分有關股份予第三方，在這種情況下，上句所述的 PSA 購買一事將適用於東風並無另行出售的該 3,070 萬股 PSA 普通股的餘額。東風在生效時間之前被禁售其於 PSA 參股的餘額，導致在緊隨生效時間後擁有荷蘭公司 4.5% 的所有權。

## 若干契約

除了作出對等的習慣性聲明和保證，並同意自合併協議日期起直至生效時間之前對它們各自業務的慣常性限制，FCA 和 PSA 均已同意在合併協議日期至生效時間之間採取若干行動，例如尋求競爭法律和其他監管批准，進行證券交易所和證券備案，以及在合併完成日期前申請就合併而發行的荷蘭公司普通股在紐交所、巴黎泛歐證券交易所和 MTA 上市。

## 合併前的分派

在生效時間之前 (i) FCA 可向其股東派付 55 億歐元的特別現金分派；(ii) FCA 和 PSA 可分別派付截至 2019 年 12 月 31 日止財年的普通股股息 11 億歐元；及 (iii) 如果在 PSA 和 FCA 的 2021 年股東週年大會之前合併尚未完成，則 PSA 和 FCA 根據它們各自可分派金額同意的關於截至 2020 年 12 月 31 日止財年的普通股股息應由 PSA 和 FCA 分別派付，於第(ii)及(iii)項情況下均受制於可使用的充足分派金額。

## 佛吉亞分派

PSA 獲准在生效時間之前以特別或中期股息向其股東分派 PSA 在佛吉亞持有的所有股份，除了日常過程中的修訂外，PSA 和佛吉亞之間的任何現有商業安排均無任何重大變化。

## Comau 股權分離

緊隨生效時間之後，荷蘭公司獲准透過分拆或類似交易將其於 Comau 持有的全部股份分配予其股東，或實施其他增值替代結構，包括出售荷蘭公司於 Comau 持有的所有股份（各項有關交易，稱為「**Comau 股權分離**」）。在合併完成之前，FCA 應勤勉為 Comau 股權分離做好準備，以使 Comau 股權分離能在合併完成後即時完成，包括與 PSA 協商確立 Comau 的參數、資本結構和管治，並（如適用）擬備所有必要的文件以使 Comau 股份在適當的證券交易所上市。

## 其他條文

合併協議包含慣常排他性條文，內容關於要求當事各方不要招攬第三方的任何收購建議以及關於要求 FCA 和 PSA 各自董事會建議其各自股東批准交易的契約，但有有限例外情況，以確保遵守與優先提議有關的董事受信義務。

各方關於實施合併的義務受慣常性交割條件的約束，包括不對另一方產生重大不利影響、監管許可以及 PSA 和 FCA 的股東的批准。

合併協議可於集團網站([www.groupe-psa.com](http://www.groupe-psa.com))「PSA-FCA 合併項目」一節查閱。



### III 於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表

## 目錄

---

綜合損益表 .....	14
綜合全面收益表 .....	15
綜合財務狀況表 .....	16
綜合現金流量表 .....	17
綜合權益變動表 .....	18
於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 .....	19

呈列 Groupe PSA 截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表。

## 綜合損益表

(百萬歐元)	附註	2019年 <sup>(1)</sup>	2018年	2017年
			重列 <sup>(2)</sup>	
<b>持續性業務</b>				
<b>收入</b>	5.1	<b>74 731</b>	<b>74 027</b>	<b>62 256</b>
所售商品及服務成本		(59 083)	(59 233)	(49 872)
銷售、一般及管理費用		(6 472)	(6 623)	(6 253)
研發費用	5.3	(2 852)	(2 482)	(2 153)
重組費用	5.4	(1 531)	(1 051)	(951)
現金產生單位減值	5.5	(283)	(299)	(96)
其他經營收入(開支)	5.6	158	61	143
<b>經營收入(虧損)</b>		<b>4 668</b>	<b>4 400</b>	<b>3 074</b>
財務收益		192	188	167
財務開支		(536)	(634)	(405)
<b>淨財務收益(開支)</b>	12.2	<b>(344)</b>	<b>(446)</b>	<b>(238)</b>
<b>除完全合併公司的稅項前收益(虧損)</b>		<b>4 324</b>	<b>3 954</b>	<b>2 836</b>
即期稅項		(816)	(1 008)	(565)
遞延稅項		100	393	(134)
<b>所得稅</b>	14	<b>(716)</b>	<b>(615)</b>	<b>(699)</b>
分佔權益法核算的投資的淨盈利	11.3	(24)	(44)	217
<b>持續性業務的綜合利潤(虧損)</b>		<b>3 584</b>	<b>3 295</b>	<b>2 354</b>
歸屬於母公司所有者		3 201	2 827	1 931
歸屬於非控股權益		383	468	423
<b>已終止業務的綜合利潤(虧損)</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(7)</b>
<b>期間綜合利潤(虧損)</b>		<b>3 584</b>	<b>3 295</b>	<b>2 347</b>
歸屬於母公司所有者		3 201	2 827	1 924
歸屬於非控股權益		383	468	423
<b>(歐元)</b>				
持續性業務每股1歐元面值股份的基本收益—				
歸屬於母公司所有者		3,58	3,16	2,18
每股1歐元面值股份的基本收益—				
歸屬於母公司所有者		3,58	3,16	2,17
持續性業務每股1歐元面值股份的攤薄收益—				
歸屬於母公司所有者		3,40	3,01	2,05
每股1歐元面值股份的攤薄收益—				
歸屬於母公司所有者		3,40	3,01	2,04

<sup>(1)</sup> 關於應用國際財務報告準則第16號的影響於附註2.3陳述。

<sup>(2)</sup> 因首次應用國際財務報告準則第15號而重列財務報表。

## 綜合全面收益表

(百萬歐元)	2019年 <sup>(1)</sup>	2018年	2017年 重列 <sup>(2)</sup>
<b>期間綜合利潤（虧損）</b>	<b>3 584</b>	<b>3 295</b>	<b>2 347</b>
現金流對沖之公允價值重新計量	(56)	16	27
>其中，重新分類至損益表的	3	(10)	-
>其中，期內於權益確認的	(59)	26	27
金融資產重新計量之收益及虧損	-	-	5
>其中，重新分類至損益表的	-	-	-
>其中，期內於權益確認的	-	-	5
換算海外業務的匯兌差額	(111)	(187)	(421)
所得稅利益（開支）	10	-	-
<b>潜在被重新分類至損益的金額</b>	<b>(157)</b>	<b>(171)</b>	<b>(389)</b>
關於定額福利養老金義務的精算收益及虧損	212	334	(78)
所得稅利益（開支）	12	(68)	-
<b>不會被重新分類至損益的金額</b>	<b>224</b>	<b>266</b>	<b>(78)</b>
<b>其他全面收益（虧損）金額總額</b>	<b>67</b>	<b>95</b>	<b>(467)</b>
>其中，按權益法核算的公司	14	(27)	(113)
<b>期間綜合全面收益（虧損）總額</b>	<b>3 651</b>	<b>3 390</b>	<b>1 880</b>
>其中，歸屬於母公司權益持有人的	3 261	2 933	1 571
>其中，歸屬於少數股東權益的	390	457	309

<sup>(1)</sup> 關於應用國際財務報告準則第 16 號的影響於附註 2.3 陳述。

<sup>(2)</sup> 因首次應用國際財務報告準則第 15 號而重列財務報表。

於全面收益確認的收益及開支對應與非股東第三方的交易產生的所有權益變動。

## 綜合財務狀況表

資產 (百萬歐元)	附註	2019年12月31日	2018年	2017年
		(1)	12月31日	12月31日重列(2)
商譽	8.1	4 312	3 608	3 321
無形資產	8.1	10 288	9 201	8 269
物業、廠房及設備	8.2	16 922	14 136	13 218
權益法核算的投資—製造及銷售公司	11	719	1 072	1 356
權益法核算的投資—財務公司	11	2 604	2 372	2 116
其他非流動金融資產—製造及銷售公司	12.4.A	652	684	487
其他非流動金融資產—財務公司		11	28	23
其他非流動資產	9.1	1 733	1 669	1 705
遞延稅項資產	14	1 198	1 036	809
<b>非流動資產總額</b>		<b>38 439</b>	<b>33 806</b>	<b>31 304</b>
貸款及應收款—財務公司	13.2.A	85	179	331
短期投資—財務公司		78	79	114
存貨	6.1	6 269	6 710	7 289
貿易應收款	6.2	2 503	1 904	2 426
即期稅項	14	221	376	353
其他應收款	6.3.A	2 922	2 470	2 496
關於經營資產的衍生金融工具		95	110	274
<b>經營資產</b>		<b>12 173</b>	<b>11 828</b>	<b>13 283</b>
<b>流動金融資產及財務投資</b>	12.4.A	<b>1 321</b>	<b>892</b>	<b>1 434</b>
現金及現金等價物—製造及銷售公司	12.4.B	17 379	14 961	11 582
現金及現金等價物—財務公司	13.2.C	454	465	312
<b>流動資產總額</b>		<b>31 327</b>	<b>28 146</b>	<b>26 611</b>
<b>總資產</b>		<b>69 766</b>	<b>61 952</b>	<b>57 915</b>

權益及負債 (百萬歐元)	附註	2019年	2018年	2017年
		12月31日(1)	12月31日	12月31日重列(2)
<b>權益</b>	15			
股本		905	905	905
庫存股份		(240)	(270)	(270)
留存盈利及其他累計權益 (不包括非控股權益)		18 409	16 450	13 929
非控股權益		2 727	2 509	2 142
<b>總權益</b>		<b>21 801</b>	<b>19 594</b>	<b>16 706</b>
非流動金融負債	12.5	8 917	5 257	4 778
其他非流動負債	9.2	5 173	4 926	4 280
非流動撥備	10	1 345	1 392	1 596
遞延稅項負債	14	830	781	897
<b>非流動負債總額</b>		<b>16 265</b>	<b>12 356</b>	<b>11 551</b>
融資負債—財務公司	13.3	272	327	407
流動撥備	10	4 941	5 065	4 782
貿易應付款		14 505	13 551	13 362
即期稅項	14	469	525	234
其他應付款	6.3.B	8 869	8 293	8 139
關於經營負債的衍生金融工具		124	59	203
<b>經營負債</b>		<b>29 180</b>	<b>27 820</b>	<b>27 127</b>
<b>流動金融負債</b>	12.5	<b>2 520</b>	<b>2 182</b>	<b>2 531</b>
<b>流動負債總額</b>		<b>31 700</b>	<b>30 002</b>	<b>29 658</b>
<b>總權益及負債</b>		<b>69 766</b>	<b>61 952</b>	<b>57 915</b>

(1) 關於應用國際財務報告準則第 16 號的影響於附註 2.3 陳述。

(2) 因首次應用國際財務報告準則第 15 號而重列財務報表。



## 綜合現金流量表

(百萬歐元)	附註	2019年 (1)	2018年	2017年 (2) 重列
<b>持續性業務綜合利潤(虧損)</b>		<b>3 584</b>	<b>3 295</b>	<b>2 354</b>
就非現金項目作出調整：				
>折舊、攤銷及減值	16.2	3 717	2 995	2 754
>撥備		(97)	304	220
>遞延及即期稅項變動		(139)	(142)	134
>出售(收益)虧損及其他		(190)	(651)	(377)
淨財務開支(收益)		344	446	238
收自權益法核算的投資的股息，扣除分佔其業績淨額		274	189	152
現金流對沖的公允價值重新計量		30	72	28
租賃車輛賬面值變動		50	226	(90)
<b>來自經營的資金</b>		<b>7 573</b>	<b>6 734</b>	<b>5 413</b>
營運資金變動	6.4.A	1 132	1 661	46
<b>持續性業務的經營活動所得(所用)淨現金<sup>(3)</sup></b>		<b>8 705</b>	<b>8 395</b>	<b>5 459</b>
出售於合併公司股份及於非合併公司投資的所得款項		51	38	85
收購合併附屬公司及權益法核算的投資		(1 293)	(713)	(1 095)
出售物業、廠房及設備和無形資產的所得款項		298	509	323
投資物業、廠房及設備	8.2.B	(2 765)	(2 510)	(2 351)
投資無形資產	8.1.B	(2 146)	(2 061)	(1 947)
固定資產應付金額變動		(160)	(198)	(239)
其他		43	196	68
<b>持續性業務的投資活動所得(所用)淨現金</b>		<b>(5 972)</b>	<b>(4 739)</b>	<b>(5 156)</b>
已派股息：				
>派予 Peugeot S.A. 股東		(697)	(474)	(431)
>派予附屬公司少數權益股東		(133)	(143)	(135)
股份發行所得款項		4	27	305
(購買) 出售庫存股份		(29)	(48)	(137)
其他金融資產及負債變動	16.4	923	631	42
支付租賃負債		(377)	-	-
其他		-	-	2
<b>持續性業務的融資活動所得(所用)淨現金</b>		<b>(309)</b>	<b>(7)</b>	<b>(354)</b>
持作待售業務的已轉讓資產及負債所得淨現金		-	-	(7)
惡性通貨膨脹的影響		(28)	22	-
匯率波動的影響		7	(66)	(121)
來自持續性業務及持作待售或將以合伙關係繼續的業務的現金增加(減少)		2 403	3 605	(179)
<b>期初現金及現金等價物淨額</b>		<b>15 402</b>	<b>11 797</b>	<b>11 976</b>
<b>期末現金及現金等價物淨額</b>	16.1	<b>17 805</b>	<b>15 402</b>	<b>11 797</b>

<sup>(1)</sup> 關於應用國際財務報告準則第 16 號的影響於附註 2.3 陳述。

<sup>(2)</sup> 因首次應用國際財務報告準則第 15 號而重列財務報表。

<sup>(3)</sup> 包括已付 854 百萬歐元稅項的影響(2018 年 816 百萬歐元及 2017 年 687 百萬歐元)。

## 綜合權益變動表

重估—不包括非控股權益

(百萬歐元)	股本	庫存股份	留存盈利 (不包括 重估)	現金流 對沖	金融資產 公允價值 重新計量	養老金義 務的精算 收益及 虧損	匯率波動 的影響	歸屬於母 公司所有 者的權益	非控股 權益	總權益
於2016年12月31日	860	(238)	12 108	6	18	(31)	(66)	12 657	1 961	14 618
首次實施國際財務報告準則第15號	-	-	18	-	-	-	-	18	(24)	(6)
於2016年12月31日(重列) <sup>(1)</sup>	860	(238)	12 126	6	18	(31)	(66)	12 675	1 937	14 612
全面收益	-	-	1 926	22	5	(80)	(302)	1 571	309	1 880
計量股票期權及所授績效股	-	-	29	-	-	-	-	29	11	40
購回庫存股份	-	(116)	(18)	-	-	-	-	(134)	(22)	(156)
綜合及其他範圍變動的影響	-	-	(6)	-	-	-	-	(6)	27	21
發行股份	45	-	243	-	-	-	-	288	17	305
授予通用汽車的Peugeot S.A.認股權證	-	-	541	-	-	-	-	541	-	541
交付僱員的庫存股份	-	84	(53)	-	-	-	-	31	-	31
Peugeot S.A. 派付的股息	-	-	(431)	-	-	-	-	(431)	-	(431)
集團其他公司派付的股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(137)	(137)
於2017年12月31日(重列) <sup>(1)</sup>	905	(270)	14 357	28	23	(111)	(368)	14 564	2 142	16 706
首次實施國際財務報告準則第9號	-	-	31	-	(23)	-	-	8	-	8
惡性通貨膨脹的影響	-	-	29	-	-	-	-	29	2	31
於2018年1月1日(重列) <sup>(2)</sup>	905	(270)	14 417	28	-	(111)	(368)	14 601	2 144	16 745
全面收益	-	-	2 827	9	-	257	(160)	2 933	457	3 390
計量股票期權及績效股	-	-	38	-	-	-	-	38	11	49
與授予通用汽車的認股權證掛鈎的股息	-	-	(12)	-	-	-	-	(12)	-	(12)
綜合及其他範圍變動的影響	-	-	21	-	-	-	-	21	46	67
發行股份	-	-	-	-	-	-	-	-	25	25
庫存股份	-	-	(22)	-	-	-	-	(22)	(25)	(47)
Peugeot S.A. 派付的股息	-	-	(474)	-	-	-	-	(474)	-	(474)
集團其他公司派付的股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(149)	(149)
於2018年12月31日	905	(270)	16 795	37	-	146	(528)	17 085	2 509	19 594
首次實施國際財務報告準則第16號	-	-	2	-	-	-	-	2	-	2
於2019年1月1日(重列) <sup>(3)</sup>	905	(270)	16 797	37	-	146	(528)	17 087	2 509	19 596
全面收益	-	-	3 201	(38)	-	231	(133)	3 261	390	3 651
惡性通貨膨脹的影響	-	-	136	-	-	-	-	136	4	140
計量所授績效股	-	-	44	-	-	-	-	44	8	52
與授予通用汽車的認股權證掛鈎的股息	-	-	(35)	-	-	-	-	(35)	-	(35)
東風承諾	-	-	(684)	-	-	-	-	(684)	-	(684)
綜合及其他範圍變動的影響	-	5	(33)	-	-	-	-	(28)	(37)	(65)
交付僱員的庫存股份	-	23	(23)	-	-	-	-	-	-	-
庫存股份	-	2	(12)	-	-	-	-	(10)	(14)	(24)
Peugeot S.A. 派付的股息	-	-	(697)	-	-	-	-	(697)	-	(697)
集團其他公司派付的股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(133)	(133)
於2019年12月31日	905	(240)	18 694	(1)	-	377	(661)	19 074	2 727	21 801

<sup>(1)</sup> 因首次應用國際財務報告準則第15號而重列財務報表。

<sup>(2)</sup> 因首次應用國際財務報告準則第9號而重列財務報表。

<sup>(3)</sup> 因首次應用國際財務報告準則第16號而重列財務報表。

## 於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註

附註 1 – 重大事件 .....	20
附註 2 – 會計政策 .....	21
附註 3 – 綜合範圍 .....	26
附註 4 – 分部資料 .....	29
附註 5 – 經營收入 .....	36
附註 6 – 營運資金 .....	40
附註 7 – 僱員福利開支 .....	42
附註 8 – 商譽及無形資產 – 物業、廠房及設備 .....	49
附註 9 – 其他非流動資產及其他非流動負債 .....	57
附註 10 – 流動及非流動撥備 .....	57
附註 11 – 權益法核算的投資 .....	58
附註 12 – 融資及金融工具 – 製造及銷售公司 .....	64
附註 13 – 融資及金融工具 – 財務公司 .....	84
附註 14 – 所得稅 .....	89
附註 15 – 權益及每股收益 .....	92
附註 16 – 綜合現金流量表附註 .....	95
附註 17 – 資產負債表外承擔及或有負債 .....	97
附註 18 – 關聯方交易 .....	98
附註 19 – 期後事項 .....	98
附註 20 – 付予核數師的費用 .....	99
附註 21 – 於 2019 年 12 月 31 日的合併公司 .....	100

## 初步附註

2019 年綜合財務報表（包括解釋附註）經 Peugeot S.A. 董事會授權發佈，並於 2020 年 2 月 25 日由監事會批准。

### 附註 1 – 重大事件

---

#### Groupe PSA 與 FCA 同意合併

2019 年 12 月 18 日，菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）（下稱「FCA」）（紐交所：FCAU/MTA:FCA）和 Peugeot S.A.（下稱「Groupe PSA」）簽署了一份具有約束力的合併協議，規定雙方以 50/50 的比例合併業務，以創建全球第四大汽車原始設備製造商（OEM）（按銷量）和第三大製造商（按收入）（下稱「合併」）。

合併實體將受益於旨在促進有效表現的有效治理結構，董事會由 11 名成員組成，其中 9 名非執行董事中有 5 名需屬獨立。五名董事會成員將由 FCA 及其優先股股東提名（包括 John Elkann 擔任主席），五名成員將由 Groupe PSA 及其優先股股東提名（包括高級非執行董事和副主席）。完成時，董事會將包括兩名代表 FCA 和 Groupe PSA 員工的成員。Carlos Tavares 將擔任行政總裁，最初任期五年，同時也是董事會成員。

新集團在荷蘭的母公司將在泛歐交易所（巴黎）、意大利證券交易所（米蘭）和紐約證券交易所上市。

根據合併公司的擬議細則，任何股東都無權行使股東大會 30% 以上的表決權。預計現有的雙重投票權不會結轉，但新的雙重投票權將在合併完成後的三年持有期後累積。

在擬議合併的背景下，東風集團（DFG）將向 PSA（在這種情況下，它們將在完成前註銷）及/或第三方（包括在市場上）出售 3,070 萬股。附註 12.3 討論了該金融工具的會計處理及其對 Groupe PSA 截至 2019 年 12 月 31 日綜合財務報表的影響。

在合併完成前，FCA 將向股東派發 55 億歐元的特別股息，而 Groupe PSA 將向股東派發其在佛吉亞 46% 股份。截至 12 月 31 日，佛吉亞繼續在持續性業務範圍內合併。

此外，FCA 將繼續努力分離其在 Comau 的持股，在完成後將立即分離，以利於合併公司的股東。各公司擬在 2020 年派發與 2019 財年相關的 11 億歐元普通股股息，須經各公司董事會和股東批准。完成時，Groupe PSA 股東將就每股 Groupe PSA 股份獲得 1.742 股新合併公司股份，而 FCA 股東將就每股 FCA 股份獲得 1 股新合併公司股份。

合併的籌備工作正在按預期進行，預計在 12-15 個月內繼續完成擬議的合併，但須符合慣例的交割條件，包括在該兩家公司各自的臨時股東大會上獲得股東的批准，以及滿足反壟斷和其他監管要求。

除此以外，擬議合併對截至 2019 年 12 月 31 日的綜合財務報表沒有其他影響，但關於各財務和法律外部顧問的服務的合併成本除外，這些成本已因擬議合併的談判和完成而支出，總額為 2,500 萬歐元。

## 附註 2 – 會計政策

### 2.1. 所應用的會計準則

PSA 集團的綜合財務報表是於 2019 年 12 月 31 日根據歐盟採用的國際財務報告準則 (IFRS) 和國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則編製的。國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則與歐盟採用的國際財務報告準則之間的差異對這些綜合財務報表沒有影響。

國際財務報告準則包括國際財務報告準則 (IFRS) 和國際會計準則 (IAS)，以及由常設詮釋委員會 (SIC) 和國際財務報告詮釋委員會 (IFRIC) 編製的相關解釋。

#### 新準則及修訂

以下新準則或國際財務報告詮釋委員會詮釋自 2019 年 1 月 1 日起生效：

- **國際財務報告準則第 16 號—租賃** (首次應用見附註 2.2，對綜合財務報表的影響見附註 2.3)
- **國際財務報告詮釋委員會詮釋第 23 號—所得稅處理的不確定性**，其採用對綜合報表沒有實質性影響。

#### 尚未生效的新準則及修訂

以下新的國際財務報告準則、修訂或國際財務報告詮釋委員會詮釋 (自 2020 年 1 月 1 日起或之後的期間強制生效，且不提前適用) 預計自 2020 年 1 月 1 日起不會產生重大影響：

- 國際財務報告準則第 3 號「企業的定義」的修訂
- 國際會計準則第 1 號和國際會計準則第 8 號「重大的定義」的修訂
- 利率基準改良 (對國際財務報告準則第 9 號、國際會計準則第 39 號和國際財務報告準則第 7 號的修訂)
- 概念框架修訂

關於**國際財務報告準則第 17 號保險合同**，經歐盟採用後，將於 2021 年生效，取代現行的國際財務報告準則第 4 號。國際會計準則理事會於 2019 年 6 月 26 日發佈了一份徵求意見稿，其中包含對國際財務報告準則第 17 號「保險合同」的若干修訂。修改旨在促進準則的實施。特別是，建議將首次應用日期推遲一年，從而推遲到 2022 年 1 月 1 日或之後開始的財政年度。

這一新的會計準則將保險合同的估價建立在對承保人承諾的預期評估的基礎上。這樣一種方法意味著越來越多地使用複雜的模型，由許多假設提供支持，並且可能需要對現有的模型、工具和過程進行重大更改。Groupe PSA 目前正在評估對 Banque PSA Finance 的影響。

2018 年，適用於本集團的主要新國際財務報告準則標準如下 (見附註 2.4)：

- 國際財務報告準則第 15 號—與客戶所訂合同的收入；
- 國際財務報告準則第 9 號—金融工具。

此外，國際會計準則第 29 號「惡性通貨膨脹」適用於阿根廷的業務 (見附註 2.5)。

### 2.2. 首次應用國際財務報告準則第 16 號的影響—會計原則

Groupe PSA 於 2019 年 1 月 1 日 (強制應用日) 採用**國際財務報告準則第 16 號—租賃**。本準則取代國際會計準則第 17 號和國際財務報告詮釋委員會詮釋第 4 號、常設詮釋委員會詮釋第 15 號和常設詮釋委員會詮釋第 27 號的詮釋。

對於承租人來說，由於取消了經營租賃和融資租賃之間的區別，現在的確認是基於單一模式的。

國際財務報告準則第 16 號規定，在承租人的資產負債表上確認任何租賃，同時確認資產 (代表租賃期內租賃資產的使用權) 和債務 (支付租金的義務)。對於出租人來說，目前經營租賃和融資租賃之間的區別仍然存在，確認方式基本上沒有變化。

Groupe PSA 從國際財務報告準則第 16 號提供的過渡和永久確認選項中使用的假設如下：

- 過渡措施：
  - 採用修改的追溯法。不重述比較期間。
  - 根據國際會計準則第 17 號—使用權資產和租賃負債對融資租賃的資產和負債餘額進行了相同的分類（獲準則認可）；
  - 租賃負債按應付租金的現值評估。本集團利用事後獲得的知識，例如，確定包含續租或終止選擇權的租賃期限；
  - 在過渡日期的使用權等於租賃的責任，並根據預付或將要支付的租金數額進行調整。初始直接成本包含在過渡日使用權的估價中；
  - 豁免截至 2019 年 1 月 1 日剩餘期限不足 12 個月的租賃，以及本集團持有的低價值租賃；
  - 過渡日適用的貼現率與整個集團剩餘租賃期確定的增量借款利率相對應。2019 年 6 月 30 日中期財務報表中報告的影響已進行了調整，原因是佛吉亞在 2019 年年底更改關於租賃期間（而非租賃期限）的增量借款利率，導致租賃負債增加 3,900 萬歐元。
  - 本集團選擇記錄因首次應用國際財務報告準則第 16 號而產生的暫時性差異淨額的遞延稅項。
- 永久確認：
  - 豁免新的短期租賃（期限少於 12 個月，包括經濟激勵續期）和低價值租賃；
  - **租賃期**對應於每個租賃的不可撤銷期，在該期限內，應增加集團合理確定要執行的任何續期選擇權，以及集團合理確定不執行的任何終止選擇權。具體而言，就法國的商業租賃而言（3-6-9 年），根據 ANC (*Autorité des Normes Comptables*) 的意見，集團使用的最長期限為 9 年。然而，國際財務報告準則詮釋委員會於 2019 年 11 月 26 日決定，只要出租人或承租人有不終止租賃的經濟激勵，從而在終止時將招致不可忽視的罰款，則合同可在合同可予終止之日後強制執行。集團目前正在評估該決定對截至 2019 年 1 月 1 日的租賃負債和租賃資產的影響。
  - **貼現率**與租賃期確定整個集團的增量借款利率相對應；該利率根據合同期限確定，以考慮到付款情況。增量借款利率是一種違約利率，只有當合同中隱含的利率不易確定時才使用。

在其生效之日（相當於向承租人提供租賃資產之日）確認**國際財務報告準則第 16 號—租賃**定義的租賃：

- 作為租金支付的債務金額的固定資產（使用權）（如上所述），增加向出租人支付的預付款、產生的初始直接成本、減去收到的任何租賃激勵以及根據租賃條款對租賃資產的停用或翻新成本的估計（如果適用）；及
- 作為上述租賃期內租金支付金額的金融負債，按上述利率貼現。

這些固定資產按直線法攤銷，無論是在租賃期內，還是在其使用壽命內，如果少於租賃期，或者如果租賃將資產所有權轉讓予承租人，或者如果有合理確定的購買選擇權可以行使。

在綜合現金流量表中，根據國際財務報告準則第 16 號 租賃，租賃負債的支付在融資活動的現金流量中報告。

## 2.3. 首次應用國際財務報告準則第 16 號的影響 – 對 2019 年綜合財務報表的影響

### A. 綜合損益表

首次應用國際財務報告準則第 16 號對 2019 年綜合損益表的影響涉及：

- 正面淨影響為 1,600 萬歐元的經營收入是由於未確認 3.48 億歐元的租賃費用的正面影響，連同 3.32 億歐元的相關使用權攤銷費用的負面影響。
- 淨財務收益（開支）的負面影響為 6,200 萬歐元。

### B. 綜合資產負債表

首次應用國際財務報告準則第 16 號對 2019 年 1 月 1 日綜合資產負債表的影響涉及：

- 對於資產，
  - 有形資產中列出的使用權，金額為 15.07 億歐元，
  - 其他應收款中的預付費用為負 700 萬歐元
- 對於負債，
  - 租賃負債報告如下：
    - ✦ 金額為 11.93 億歐元的非流動金融負債，
    - ✦ 金額為 3.05 億歐元的流動金融負債。

### C. 綜合現金流量表

首次應用國際財務報告準則第 16 號對 2019 年綜合現金流量表的影響涉及：

- 持續性業務經營活動產生（所用）的現金淨額為正 3.78 億歐元；
- 持續性業務融資活動產生（所用）（支付租賃負債）的淨現金為負 3.78 億歐元。

### D. 於 2019 年 1 月 1 日租賃責任負債與資產負債表外承擔的對賬

<i>(百萬歐元)</i>	於 2019 年 1 月 1 日
不可取消租賃承擔	1 809
豁免（少於 12 個月及低價值）	(40)
期限	(28)
貼現率	(221)
其他	(22)
<b>租賃負債</b>	<b>1 498</b>

## 2.4. 2018 年首次應用國際財務報告準則第 15 號及國際財務報告準則第 9 號 – 會計原則及對 2017 年綜合財務報表的影響

### A. 會計原則

集團選擇追溯應用國際財務報告準則第 15 號。對 2017 年的期初和期末綜合財務狀況表、2017 年的綜合損益表以及 2017 年的綜合現金流量表進行了重述。

對於國際財務報告準則第 9 號，本集團決定採用以下三個階段：

- 第 1 階段和第 2 階段，在預期基礎上，通過調整截至 2018 年 1 月 1 日的期初綜合權益餘額，記錄過渡的累積影響，且不重述比較期（獲準則認可）；
- 第 3 階段，從 2018 年 1 月 1 日起在預期基礎上。

2018 年適用國際財務報告準則第 15 號和國際財務報告準則第 9 號的適用會計原則如下：

- 5.1.A – 收入；
- 6.2 – 貿易應收款；
- 10 – 現行和非現行規定；
- 12.7.B – 對沖工具（製造和銷售公司）；
- 12.8 – 金融工具（製造和銷售公司）；
- 13.1 – 融資和金融工具 – 財務公司；

## B. 對 2017 年綜合財務報表的影響

### (1) 綜合損益表

(百萬歐元)	2017 年 於 2018 年 2 月報告	2017 年 IFRS 15 的影響	2017 年 重列
<b>持續性業務</b>			
銷售及收入	65 210	<del>(2 954)</del>	62 256
經常性經營收入（虧損）	3 991	(13)	3 978
經營收入（虧損）	3 087	(13)	3 074
除完全合併公司的稅項前收益（虧損）	2 849	(13)	2 836
持續性業務綜合利潤（虧損）	2 365	(11)	2 354
<b>持作待售或將以合夥關係繼續的業務</b>			
持作待售或將以合夥關係繼續的業務的利潤（虧損）	(7)	-	(7)
<b>期間綜合利潤（虧損）</b>	<b>2 358</b>	<b>(11)</b>	<b>2 347</b>
歸屬於母公司權益持有人	1 929	(5)	1 924
歸屬於少數股東權益	429	(6)	423

首次應用國際財務報告準則第 15 號（IFRS 15）對 Groupe PSA 2017 年公佈的綜合收入的影響就本集團而言為 29.54 億歐元（不包括公司間收入），就汽車設備分部而言為 32.20 億歐元。影響僅來自汽車設備分部，主要涉及佛吉亞的 Monoliths<sup>1</sup> 銷售，即佛吉亞被視為代理商的客戶訂購的產品。事實上，這些組件用於催化劑，它們的技術規格由最終客戶和 monoliths 生產商直接確定。它們被佛吉亞收購後，被整合到排放控制系統中，賣予最終客戶，沒有直接的附加值。

### (2) 綜合財務狀況表

資產	於 2017 年 12 月 31 日 於 2018 年 2 月報告	2017 年 IFRS 15 影響	於 2017 年 12 月 31 日 重列	IFRS 9 影響	於 2018 年 1 月 1 日 IFRS 9 & 15 重列
(百萬歐元)					
非流動資產總額	31 006	<del>298</del>	31 304	11	31 315
經營資產	13 171	112	13 283	(3)	13 280
流動金融資產	1 269	-	1 269	-	1 269
財務投資	165	-	165	-	165
現金及現金等價物	11 894	-	11 894	-	11 894
流動資產總額	26 499	112	26 611	(3)	26 608
總資產	57 505	410	57 915	8	57 923

<sup>1</sup> Monoliths 是排放控制系統所用的貴金屬及陶瓷。



## 權益及負債

	於 2017 年 12 月 31 日 於 2018 年 2 月報告	2017 年 IFRS 15 影響	於 2017 年 12 月 31 日 重列	IFRS 9 影響	於 2018 年 1 月 1 日 IFRS 9 & 15 重列
<i>(百萬歐元)</i>					
<b>權益</b>					
<b>總權益</b>	<b>16 720</b>	<b>(14)</b>	<b>16 706</b>	<b>8</b>	<b>16 714</b>
<b>非流動負債總額</b>	<b>11 551</b>	<b>-</b>	<b>11 551</b>	<b>-</b>	<b>11 551</b>
<b>經營負債</b>	<b>26 703</b>	<b>424</b>	<b>27 127</b>	<b>-</b>	<b>27 127</b>
<b>流動金融負債</b>	<b>2 531</b>	<b>-</b>	<b>2 531</b>	<b>-</b>	<b>2 531</b>
<b>流動負債總額</b>	<b>29 234</b>	<b>424</b>	<b>29 658</b>	<b>-</b>	<b>29 658</b>
<b>總權益及負債</b>	<b>57 505</b>	<b>410</b>	<b>57 915</b>	<b>8</b>	<b>57 923</b>

截至 2017 年 1 月 1 日，關於採用國際財務報告準則第 15 號的影響如下：

- 資產 4.1 億歐元（非流動資產 2.98 億歐元和經營資產 1.12 億歐元）；
- 經營負債 4.24 億歐元；
- 權益-14 百萬歐元。

### (3) 綜合現金流量表

	2017 年 於 2018 年 2 月報告	2017 年 IFRS 15 影響	融資活動重列 (1)	2017 年 重列
<i>(百萬歐元)</i>				
<b>來自經營的資金</b>	<b>5 350</b>	<b>63</b>	<b>-</b>	<b>5 413</b>
營運資金變動	(73)	115	4	46
<b>持續性業務的經營活動所得（所用）淨現金</b>	<b>5 277</b>	<b>178</b>	<b>4</b>	<b>5 459</b>
<b>持續性業務的投資活動所得（所用）淨現金</b>	<b>(4 978)</b>	<b>(178)</b>	<b>-</b>	<b>(5 156)</b>
<b>持續性業務的融資活動所得（所用）淨現金</b>	<b>(354)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(354)</b>
持作待售或將以合夥關係繼續的業務的已轉讓資產及負債所得淨現金	(7)	-	-	(7)
匯率波動的影響	(121)	-	-	(121)
來自持作待售或將以合夥關係繼續的持續性業務的現金增加（減少）	(183)	-	4	(179)
<b>期初現金及現金等價物淨額</b>	<b>44 986</b>	<b>-</b>	<b>(10)</b>	<b>44 976</b>
<b>期末持續性業務現金及現金等價物淨額</b>	<b>11 803</b>	<b>-</b>	<b>(6)</b>	<b>11 797</b>

<sup>(1)</sup> 根據 2017 年 02 月 ANC 關於銀行業機構綜合財務報表格式的建議，Banque PSA Finance 已經改變了現金流量表的列報方式。

2017 財年財務報表的解釋附註已採用國際財務報告準則第 15 號進行了重述。

## 2.5. 阿根廷惡性通貨膨脹的影響-應用國際會計準則第 21 號及國際會計準則第 29 號

截至 2018 年 7 月 1 日，阿根廷三年來的累積通脹率超過了 100% 的臨界值，導致截至 2018 年 1 月 1 日追溯應用國際會計準則第 29 號。這包括非貨幣性資產和負債（物業、廠房和設備、無形資產、存貨和權益）的重估，其中考慮了自在綜合資產負債表中確認以來的通貨膨脹。截至 2018 年 1 月 1 日，該重估的抵銷計入權益。2018 財年的重估列在「其他財務收益/開支」項下。本財政年度的損益表各行重新估值，以考慮每筆交易完成後的通貨膨脹。該抵銷列在「其他財務收益/支出」項下。現金流也按照同樣的原則重新估值。該抵銷列在現金流量表「惡性通貨膨脹的影響」一行。

在應用國際會計準則第 21 號—匯率變動的影響時，損益表和現金流量表按收盤匯率折算。

應用惡性通貨膨脹的會計處理的主要影響是在 2018 年：

- 收入-114 百萬歐元；
- 經常性經營收入（虧損）-96 百萬歐元；
- 淨財務收益（開支）+79 百萬歐元；
- 淨利潤或虧損-19 百萬歐元。

## 2.6. 使用估計及假設

根據國際財務報告準則編製綜合財務報表需要管理層作出估計和假設，以確定若干資產、負債、收入和開支項目的報告金額，以及財務報表附註中披露的與或有資產和負債有關的若干金額。

所使用的估計和假設是管理層認為根據本集團的情況和過去的經驗最為相關和準確的估計和假設。

考慮到任何預測中固有的不確定性，實際結果可能與初步估計不同。

為編製 2019 年綜合年度財務報表，特別注意以下事項：

- 商譽、無形資產和物業、廠房和設備的可收回金額（見附註 8.3），以及對權益法核算公司的投資的可收回金額（見附註 11.3）；
- 將開發支出確認為資產（見附註 5.3）；
- 撥備（特別是重組撥備、養老金、新車保修撥備以及索賠和訴訟）（見附註 5.4、附註 7.1 和附註 10）；
- 銷售激勵（見附註 5.1.A.(1).(a)）；
- 出售附有回購承諾的汽車的殘值（見附註 8.2.D 和附註 9.2）；
- 遞延所得稅資產（見附註 14）；

在編製 2017 年年度財務報表時，還特別注意了與收購歐寶沃克斯豪爾（Opel Vauxhall）業務有關的企業合併過程中獲得的資產和承擔的負債的公允價值。

## 附註 3 – 綜合範圍

### 3.1. 會計政策

#### A. 綜合政策

##### (1) 綜合方法

通用名稱 Groupe PSA 是指 Peugeot S.A. 為母公司的集團公司。

Peugeot S.A. 和 Peugeot S.A. 直接或間接行使獨家控制權的公司的財務報表完全綜合。

Peugeot S.A. 直接或間接施加重大影響的公司採用權益法納入綜合財務報表。

根據國際財務報告準則第 11 號，就其在合資經營中的權益而言，本集團確認其資產和共同持有的資產份額、負債和共同產生的負債份額、與與合資經營的交易產生的收入和費用，包括其在合資經營中共同發生的收入和費用中的份額。因各方對該安排淨資產享有權利而符合合資企業條件的合資安排，採用權益法核算。

符合綜合標準且因重大或可行性原因未綜合的公司的證券，對綜合財務報表整體不會產生重大影響。這些證券按照附註 12.7 所述的一般原則登記為權益證券。

所有重要的集團內交易和內部利潤都在綜合中對銷。

本集團根據其各自的所有者權益，於母公司和少數股東權益之間歸屬附屬公司的損益。因此，如果沒有協議要求母公司承擔附屬公司的損失，少數股東權益可能是負的。

##### (2) 綜合範圍變動導致獨家控制

2010 年 1 月 1 日後發生的企業合併，按照 國際財務報告準則第 3 號—企業合併 的規定，採用收購法進行會計處理。

收購的可識別資產、承擔的負債和或有負債，在符合國際財務報告準則第 3 號（修訂）會計標準的前提下，按收購日公允價值計量。剩餘商譽是指除初始綜合時確認的資產和負債外，還有由於協同效應而產生的預期收購後現金流。與收購相關的成本確認為成本發生期間的費用。

如果收購日後 12 個月內發生價格調整，臨時初始評估根據商譽進行調整。任何後續調整均確認為集團損益的債務或信貸。

根據 **國際會計準則第 36 號—資產減值**，商譽不攤銷，但每年進行減值測試，如果事件或情況變化表明商譽可能減值，則測試頻率會更高（見附註 8.3）。

### **(3) 權益法核算的投資的商譽**

歸屬於權益法核算投資的收購的商譽投資是指包括直接歸屬於收購成本在內的股份成本超出本集團於所收購可識別資產和負債的收購日公允價值中權益的部分。它包括在「權益法核算的投資」中，並在相關權益法核算投資的層面上進行減值測試。

### **(4) 綜合範圍其他變動**

所有權權益的任何變動導致實體喪失控制權的，在「其他營業收入（虧損）」中確認為處置整個實體，緊接著對剩餘權益投資。

所有權權益的變動不導致附屬公司喪失控制權的，作為權益交易（以所有者身份與所有者進行的交易）入賬，從而導致權益（包括交易成本）在母公司和少數股東權益之間重新分配。

## **B. 換算方法**

### **(1) 換算海外附屬公司財務報表**

#### **(a) 標準方法**

母公司的功能貨幣為歐元（€），也是集團綜合財務報表的列報貨幣。大多數海外附屬公司的功能貨幣是其本地貨幣，對應於其大多數交易的計價貨幣。這些附屬公司的財務狀況表按年末匯率折算，其損益表按每月平均匯率折算。海外附屬公司財務報表折算產生的損益，計入「換算儲備」下的權益。收購附屬公司產生的商譽按相關業務的功能貨幣記賬。

#### **(b) 特定方法**

歐元區以外的若干附屬公司以歐元或美元進行大部分交易，相應地，歐元或美元被確認為其功能貨幣，而不是當地貨幣。這些附屬公司賬目中的非貨幣項目按歷史匯率折算，貨幣項目按年末匯率折算。由此產生的換算盈虧直接計入損益。本集團不在 **國際會計準則第 21 號—匯率變動的影響**所指的高通脹國家開展業務，阿根廷除外。

### **(2) 換算外幣交易**

根據國際會計準則第 21 號，外幣交易按交易日的匯率折算為附屬公司的功能貨幣。

在每個財務狀況表日，貨幣項目按收盤匯率折算，由此產生的折算調整在損益中確認如下：

- 經營收入中，所有集團公司進行的商業交易和 Banque PSA Finance 集團進行的融資交易；
- 製造和銷售公司進行的金融交易的利息收入或財務成本。

### 3.2. 集團組成

集團由在泛歐證券交易所上市的 Peugeot S.A. 控股公司及其根據附註 3.1 合併的聯屬公司組成。

	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
<b>完全合併公司</b>			
製造及銷售公司	350	325	317
財務公司	17	18	18
	<b>367</b>	<b>343</b>	<b>335</b>
<b>合資經營</b>			
製造及銷售公司	3	3	3
<b>按權益法入賬的公司</b>			
製造及銷售公司	42	38	55
財務公司	44	43	43
	<b>86</b>	<b>81</b>	<b>98</b>
<b>合併的公司</b>	<b>456</b>	<b>427</b>	<b>436</b>

#### 企業合併：佛吉亞收購 Clarion

佛吉亞通過其附屬公司 Hennape Six SAS 於 2018 年 10 月 26 日與 Clarion 和日立（擁有 Clarion 63.8% 股份的控股股東）達成具有約束力的協議，以每股 Clarion 股份人民幣 2,500 元的價格要約收購 Clarion 在東京證券交易所上市的 100% 股份。要約收購已獲反壟斷機構批准。Clarion 股東已將其 95.2% 的股份投於 2019 年 1 月 30 日發起的要約。本次要約收購於 2019 年 2 月 28 日結束，隨後於 Hennape Six SAS 於 2019 年 3 月 28 日收購了剩餘的 Clarion 股份（不包括庫存股份）後被擠出，該股份已於 2019 年 7 月支付。

本次收購的資金來源於 Faurecia SE 於 2018 年 12 月發行的 7 億歐元的本票貸款和 5 億歐元的過橋貸款。Faurecia SE 已於 2019 年 3 月 27 日成功發行 5 億歐元 2026 年到期的優先票據，利率為 3.125%，為過橋貸款提供再融資。

因此，佛吉亞在電子、軟件、全數字音頻系統、人機界面和圖像處理方面獲得了關鍵的能力，這些都是其未來可持續移動性和駕駛艙戰略的核心。

本企業合併於 2019 年 12 月 31 日暫記為收購的可識別資產和承擔的負債的公允價值，相關商譽可在 2019 年 3 月收購日後的一年內予以修正。購買價格分配正在最終確定；截至 2019 年 12 月 31 日，在初始購買價格 10.99 億歐元，4.956 億歐元已分配至收購的淨資產，特別是 1.85 億歐元分配至客戶關係和 1.25 億歐元分配至技術和 6.039 億歐元分配至商譽。作為與本次收購相關的協同效應，該商譽的一部分已以 7,500 萬歐元重新分配予集團的其他活動。

自 2019 年 4 月 1 日起，Clarion 的眼目已納入綜合財務報表。Clarion 對佛吉亞 2019 年綜合收入和經營收入（收購無形資產折舊前）的貢獻總額分別為 5.863 億歐元和 1,760 萬歐元。

下表列示佛吉亞收購的 Clarion 淨資產的明細：

百萬歐元	公允價值
無形資產	393
物業、廠房及設備	246
使用權資產	7
其他非流動資產	18
<b>非流動資產總額</b>	<b>664</b>
存貨淨額	84
應收貿易賬款	242
其他流動資產	165
現金及現金等價物	134
<b>流動資產總額</b>	<b>625</b>
<b>總資產</b>	<b>1 289</b>
非控股權益	0
長期撥備及非流動負債	52
非流動金融負債	119
非流動租賃負債	7
<b>非流動負債總額</b>	<b>178</b>
貿易應付款	202
流動撥備	103
流動負債	196
流動金融負債	114
租賃負債的流動部分	0
<b>流動負債總額</b>	<b>616</b>
<b>總負債</b>	<b>794</b>
<b>所收購淨資產</b>	<b>496</b>
<b>集團收購的淨資產(100%)</b>	<b>496</b>
商譽	-604
<b>收購成本</b>	<b>1 099</b>

## 附註 4 – 分部資料

根據國際財務報告準則第 8 號—經營分部，分部資料按照管理層內部使用的指標列報，以計量集團不同業務分部的績效，並在它們之間分配財務資源。集團關於各業務分部的的主要績效指標是經調整經營收入。

集團的運營在管理報告中進行管理和報告，主要包括三個分部：

- 汽車分部，包括過往的標緻雪鐵龍 DS 業務分部和歐寶沃克斯豪爾業務分部，該業務分部在製造能力和商業分銷方面仍與標緻雪鐵龍業務分部處於全面整合的過程中。
- 汽車設備分部，對應於佛吉亞集團，包括：
  - 內飾業務；
  - 座椅業務（車輛座椅）；
  - 清潔移動業務和（排氣系統技術）；
  - Clarion Electronics 業務（駕駛艙電子和低速駕駛輔助系統）。

佛吉亞在泛歐證券交易所上市。截至 2019 年 12 月 31 日，Peugeot S.A. 持有佛吉亞 46.34% 的資本和 62.99% 的投票權，這些投票權賦予了本集團獨家控制權。行使佛吉亞發行的所有攤薄工具不會對集團的獨家控制權產生影響；

- 財務分部，對應於 Banque PSA Finance 集團，專門為標緻、雪鐵龍、DS、歐寶和沃克斯豪爾品牌的客戶提供零售融資，並為該等品牌的經銷商網絡提供批發融資。Banque PSA Finance 被歸類為金融機構。這主要源於 Banque PSA Finance 與桑坦德消費金融之間在標緻、雪鐵龍和 DS 品牌方面的合作關係，以及與法國巴黎銀行在歐寶和沃克斯豪爾品牌方面的合作關係。

本集團的其他活動歸入「其他業務」項下，主要包括 Peugeot S.A. 控股公司和於捷富凱 25% 的保留權益。

#### 4.1. 業務分部

下表中顯示的每個業務分部的列都是獨立的。佛吉亞和 Banque PSA Finance 發佈綜合財務報表，因此這兩項業務的分部資料列報至淨利潤（虧損）層面。對於其他分部，由於現金狀況和稅收在一些國家是共同管理的，因此只有經調整經營收入和分佔權益法核算投資的淨盈利按分部列報。

所有分部間交易均被對銷，為了與集團財務報表進行核對，在「對銷及未分配」標題下與未分配金額一起列示。

所有分部間的商業交易都是在公平交易的基礎上進行的。

財務公司項下的 100% 一欄是指與桑坦德和法國巴黎銀行合作的公司全面合併的數據。本欄加上「對賬」一欄，可以將財務公司的合併貢獻與分佔對與桑坦德和法國巴黎銀行合作的公司權益法核算投資的淨盈利結合起來。

(百萬歐元)	2019 年							合計
	汽車			其他 業務	財務公司			
	標緻 雪鐵龍 DS <sup>(1)</sup>	歐寶沃克 斯豪爾	汽車 設備		100%	對賬	對銷及未分配	
<b>收入</b>								
> 第三方	43 558	15 384	15 738	3	1 920	(1 872)	-	74 731
> 集團內，分部間	2 538	1 984	2 030	173	243	(232)	(6 736)	-
<b>合計</b>	<b>46 096</b>	<b>17 368</b>	<b>17 768</b>	<b>176</b>	<b>2 163</b>	<b>(2 104)</b>	<b>(6 736)</b>	<b>74 731</b>
<b>經調整經營收入（虧損）</b>	<b>3 923</b>	<b>1 121</b>	<b>1 227</b>	<b>36</b>	<b>1 012</b>	<b>(987)</b>	<b>(8)</b>	<b>6 324</b>
重組費用			(194)		(3)	3	(1 337)	(1 531)
現金產生單位減值			-		-	-	(283)	(283)
其他經營收入（開支）			(19)		(18)	17	178	158
<b>經營收入（虧損）</b>			<b>1 013</b>		<b>991</b>	<b>(967)</b>	<b>3 631</b>	<b>4 668</b>
<b>財務收益（開支）淨額</b>			<b>(219)</b>		<b>3</b>	<b>-</b>	<b>(128)</b>	<b>(344)</b>
所得稅開支			(167)		(255)	254	(548)	(716)
分佔權益法核算的投資的淨盈利	(456)	-	38	22	16	356	-	(24)
<b>持續性業務綜合利潤（虧損）</b>			<b>665</b>		<b>755</b>	<b>(357)</b>	<b>-</b>	<b>3 584</b>
<b>期間綜合利潤（虧損）</b>			<b>665</b>		<b>755</b>	<b>(357)</b>		<b>3 584</b>
歸屬於母公司所有者			272		398	-		3 201
歸屬於非控股權益			393		357	(358)		383
<b>資本支出（不包括附有回購承諾的出售）</b>	<b>3 012</b>	<b>506</b>	<b>1 367</b>	<b>-</b>	<b>48</b>	<b>(22)</b>	<b>-</b>	<b>4 911</b>
<b>折舊撥備</b>	<b>(2 058)</b>	<b>(133)</b>	<b>(1 177)</b>	<b>(6)</b>	<b>(36)</b>	<b>22</b>	<b>-</b>	<b>(3 388)</b>

(1) 在對銷標緻雪鐵龍 DS 與歐寶沃克斯豪爾分部之間的公司間業務之前，顯示這些列的數字。

經調整經營收入（虧損）是主要經營決策者用來評估績效、將資源分配予集團的經營分部、查看經營趨勢、進行分析比較以及在各期間和各分部之間對績效進行基準測試的指標。經調整經營收入（虧損）不包括經營收入若干調整（包括重組費用、現金產生單位減值和其他被視為不頻繁性質的罕見或離散事件的經營收入（開支））。

2019 年，在完全合併的基礎上，Banque PSA Finance（財務公司分部）取得了 17.44 億歐元的淨銀行收入。淨撥備開支（風險成本）為 8,200 萬歐元。

2019 年，Banque PSA Finance（財務公司分部）公佈的淨銀行收入為 5,000 萬歐元。淨撥備開支（風險成本）達 100 萬歐元。

	2018年							合計
	汽車			財務公司				
(百萬歐元)	標緻雪鐵龍 DS <sup>(1)</sup>	歐寶沃克斯豪爾 <sup>(1)</sup>	汽車設備	其他業務	100%	對賬	對銷及未分配	
收入								
>第三方	41 638	16 913	15 418	3	1 807	(1 752)	-	74 027
>集團內，分部間	1 389	1 393	2 107	145	182	(166)	(5 050)	-
合計	43 027	18 306	17 525	148	1 989	(1 918)	(5 050)	74 027
經調整經營收入(虧損)	3 617	859	1 263	(19)	939	(962)	(8)	5 689
重組費用			(104)		(4)	4	(947)	(1 051)
現金產生單位減值			(21)		(1)	-	(277)	(299)
其他經營收入(開支)			(23)		(7)	7	84	61
經營收入(虧損)			1 115		927	(951)	3 309	4 400
財務收益(開支)淨額			(163)		24	(14)	(293)	(446)
所得稅開支			(190)		(290)	288	(423)	(615)
分佔權益法核算的投資的淨盈利	(448)	-	31	13	13	347	-	(44)
持續性業務綜合利潤(虧損)			793		674	(330)	-	3 295
期間綜合利潤(虧損)			793		674	(330)	-	3 295
歸屬於母公司所有者			324		336	10	-	2 827
歸屬於非控股權益			469		338	(340)	-	468
資本支出(不包括附有回購承諾的出售)	2 746	541	1 269	-	40	(23)	-	4 573
折舊撥備	(1 832)	(90)	(879)		(33)	19	-	(2 815)

(1) 在對銷標緻雪鐵龍 DS 與歐寶沃克斯豪爾分部之間的公司間業務之前，顯示這些列的數字。

2018年，在完全合併的基礎上，Banque PSA Finance（財務公司分部）取得了16.11億歐元的淨銀行收入。淨撥備開支（風險成本）為3,800萬歐元。

2018年，Banque PSA Finance（財務公司分部）公佈的淨銀行收入為200萬歐元。

	2017年							合計
	汽車			財務公司				
(百萬歐元)	標緻雪鐵龍 DS <sup>(1)</sup>	歐寶沃克斯豪爾 <sup>(1)</sup>	汽車設備	其他業務	100%	對賬	對銷及未分配	
收入								
>第三方	40 281	6 864	14 993	2	1 347	(1 231)	-	62 256
>集團內，分部間	454	374	1 969	88	129	(106)	(2 908)	-
合計	40 735	7 238	16 962	90	1 476	(1 337)	(2 908)	62 256
經調整經營收入(虧損)	2 966	(179)	1 156	23	632	(618)	(2)	3 978
重組費用			(86)		(1)	1	(865)	(951)
現金產生單位減值			-		-	-	(96)	(96)
其他經營收入(開支)			(10)		(11)	11	153	143
經營收入(虧損)			1 060		620	(606)	2 000	3 074
財務收益(開支)淨額			(131)		4	(1)	(110)	(238)
所得稅開支			(261)		(204)	194	(428)	(699)
分佔權益法核算的投資的淨盈利	(55)	-	35	11	17	209	-	217
持續性業務綜合利潤(虧損)			703		437	(204)	-	2 354
已終止業務綜合利潤(虧損)			(7)		-	-	-	(7)
期間綜合利潤(虧損)			696		437	(204)	-	2 347
歸屬於母公司所有者			279		226	1	-	1 924
歸屬於非控股權益			417		211	(205)	-	423
資本支出(不包括附有回購承諾的出售)	2 717	169	1 217		30	(13)	-	4 120
折舊撥備	(1 877)	(25)	(796)		(19)	7	-	(2 710)

(1) 在對銷標緻雪鐵龍 DS 與歐寶沃克斯豪爾分部之間的公司間業務之前，顯示這些列的數字。

2017年，在完全合併的基礎上，Banque PSA Finance（財務公司分部）取得了11.45億歐元的淨銀行收入。淨撥備開支（風險成本）為6,400萬歐元。

2017年，Banque PSA Finance（財務公司分部）公佈的淨銀行收入為4,600萬歐元。淨撥備開支（風險成本）達500萬歐元。

## 4.2. 綜合資產負債表

	2019年12月31日				合計
	汽車	汽車設備	財務公 司	其他業務 及對銷	
<b>資產 (百萬歐元)</b>					
商譽	1 975	2 318	-	19	4 312
無形資產	7 669	2 551	66	2	10 288
物業、廠房及設備	13 055	3 874	3	(10)	16 922
權益法核算的投資	317	240	2 605	161	3 323
其他非流動金融資產	148	70	11	434	663
其他非流動資產	1 260	137	199	137	1 733
遞延稅項資產	4 052	467	7	(3 328)	1 198
<b>非流動資產總額</b>	<b>28 476</b>	<b>9 657</b>	<b>2 891</b>	<b>(2 585)</b>	<b>38 439</b>
存貨	4 718	1 551	-	-	6 269
貿易應收款	113	2 861	163	(471)	2 666
即期稅項	75	70	12	64	221
其他應收款	2 045	1 107	96	(326)	2 922
關於經營資產的衍生金融工具	1	9	-	85	95
流動金融資產及財務投資	65	15	2	1 239	1 321
現金及現金等價物	15 142	2 319	454	(82)	17 833
<b>流動資產總額</b>	<b>22 159</b>	<b>7 932</b>	<b>727</b>	<b>509</b>	<b>31 327</b>
<b>總資產</b>	<b>50 635</b>	<b>17 589</b>	<b>3 618</b>	<b>(2 076)</b>	<b>69 766</b>

	2019年12月31日				合計
	汽車	汽車設備	財務公 司	其他 業務及對 銷	
<b>權益及負債 (百萬歐元)</b>					
<b>權益</b>					<b>21 801</b>
非流動撥備	854	466	-	25	1 345
非流動金融負債	1 292	3 826	2	3 797	8 917
遞延稅項負債	2 049	34	7	(1 260)	830
其他非流動負債	5 165	2	-	6	5 173
<b>非流動負債總額</b>	<b>9 360</b>	<b>4 328</b>	<b>9</b>	<b>2 568</b>	<b>16 265</b>
流動撥備	4 543	255	84	59	4 941
流動金融負債	4 998	1 271	-	(3 749)	2 520
貿易應付款及財務公司負債	9 681	5 334	272	(510)	14 777
即期稅項	797	77	9	(413)	469
其他應付款	7 259	1 687	53	(130)	8 869
關於經營負債的衍生金融工具	2	1	-	121	124
<b>流動金融負債</b>	<b>27 280</b>	<b>8 625</b>	<b>418</b>	<b>(4 622)</b>	<b>31 700</b>
<b>總權益及負債</b>					<b>69 766</b>

在法國稅組內，法國稅組的每個組成部分單獨確定其所得稅狀況。法國稅組的綜合的影響反映在其他業務和對銷中。



	2018年12月31日				合計
	汽車	汽車設備	財務公司	其他業務及對銷	
<b>資產 (百萬歐元)</b>					
商譽	1 944	1 664	-	-	3 608
無形資產	7 186	1 959	56	-	9 201
物業、廠房及設備	11 374	2 785	2	(25)	14 136
權益法核算的投資	762	144	2 372	166	3 444
其他非流動金融資產	208	90	28	386	712
其他非流動資產	1 287	109	129	144	1 669
遞延稅項資產	3 918	356	9	(3 247)	1 036
<b>非流動資產總額</b>	<b>26 679</b>	<b>7 107</b>	<b>2 596</b>	<b>(2 576)</b>	<b>33 806</b>
存貨	5 280	1 430	-	-	6 710
貿易應收款	131	2 169	258	(396)	2 162
即期稅項	94	140	13	129	376
其他應收款	1 939	740	82	(291)	2 470
關於經營資產的衍生金融工具	4	30	-	76	110
流動金融資產及財務投資	49	67	-	776	892
現金及現金等價物	13 841	2 105	466	(986)	15 426
<b>流動資產總額</b>	<b>21 338</b>	<b>6 681</b>	<b>819</b>	<b>(692)</b>	<b>28 146</b>
<b>總資產</b>	<b>48 017</b>	<b>13 788</b>	<b>3 415</b>	<b>(3 268)</b>	<b>61 952</b>

	2018年12月31日				合計
	汽車	汽車設備	財務公司	其他業務及對銷	
<b>權益及負債 (百萬歐元)</b>					
<b>權益</b>					
非流動撥備	964	409	-	19	1 392
非流動金融負債	755	1 870	-	2 632	5 257
遞延稅項負債	1 745	31	7	(1 002)	781
其他非流動負債	4 921	5	-	-	4 926
<b>非流動負債總額</b>	<b>8 385</b>	<b>2 315</b>	<b>7</b>	<b>1 649</b>	<b>12 356</b>
流動撥備	4 654	173	144	94	5 065
流動金融負債	5 003	936	-	(3 757)	2 182
貿易應付款及財務公司負債	9 450	4 560	328	(460)	13 878
即期稅項	814	56	3	(348)	525
其他應付款	6 839	1 499	55	(100)	8 293
關於經營負債的衍生金融工具 s	12	7	-	40	59
<b>流動金融負債</b>	<b>26 772</b>	<b>7 231</b>	<b>530</b>	<b>(4 531)</b>	<b>30 002</b>
<b>總權益及負債</b>					<b>61 952</b>

	2017年12月31日				合計
	汽車	汽車設備	財務公司	其他業務及對銷	
<b>資產 (百萬歐元)</b>					
商譽	1 932	1 388	1	-	3 321
無形資產	6 581	1 634	54	-	8 269
物業、廠房及設備	10 655	2 591	3	(31)	13 218
權益法核算的投資	1 048	151	2 117	156	3 472
其他非流動金融資產	204	54	23	229	510
其他非流動資產	3 434	246	13	(2 884)	809
遞延稅項資產	1 117	327	102	159	1 705
<b>非流動資產總額</b>	<b>24 971</b>	<b>6 391</b>	<b>2 313</b>	<b>(2 371)</b>	<b>31 304</b>
存貨	5 906	1 383	-	-	7 289
貿易應收款	760	2 134	432	(455)	2 871
即期稅項	303	144	15	(109)	353
其他應收款	1 855	653	(10)	(2)	2 496
關於經營資產的衍生金融工具	257	4	96	(83)	274
流動金融資產及財務投資	381	32	12	1 009	1 434
現金及現金等價物	10 557	1 563	320	(546)	11 894
<b>流動資產總額</b>	<b>20 019</b>	<b>5 913</b>	<b>865</b>	<b>(186)</b>	<b>26 611</b>
<b>總資產</b>	<b>44 990</b>	<b>12 304</b>	<b>3 178</b>	<b>(2 557)</b>	<b>57 915</b>

	2017年12月31日				合計
	汽車	汽車設備	財務公司	其他業務及對銷	
<b>權益及負債 (百萬歐元)</b>					
<b>權益</b>					<b>16 706</b>
非流動撥備	1 152	413	-	31	1 596
非流動金融負債	771	1 598	-	2 409	4 778
遞延稅項負債	1 844	17	7	(971)	897
其他非流動負債	4 277	2	-	1	4 280
<b>非流動負債總額</b>	<b>8 044</b>	<b>2 030</b>	<b>7</b>	<b>1 470</b>	<b>11 551</b>
流動撥備	4 444	167	119	52	4 782
流動金融負債	5 417	697	-	(3 583)	2 531
貿易應付款及財務公司負債	9 554	4 219	415	(419)	13 769
即期稅項	443	58	9	(276)	234
其他應付款	6 571	1 508	(11)	71	8 139
關於經營負債的衍生金融工具	194	-	92	(83)	203
<b>流動金融負債</b>	<b>26 623</b>	<b>6 649</b>	<b>624</b>	<b>(4 238)</b>	<b>29 658</b>
<b>總權益及負債</b>					<b>57 915</b>

### 4.3. 綜合現金流量表

(百萬歐元)	2019年12月31				
	汽車	汽車設備	日	其他業務及對銷	合計
來自經營的資金	5489	1807	189	88	7573
營運資金變動	1054	32	(42)	88	1 132
持續性業務經營活動所得(所用)淨現金	6543	1839	147	176	8 705
持續性業務投資活動所得(所用)淨現金	(3417)	(2359)	(63)	(133)	(5972)
持續性業務融資活動所得(所用)淨現金	(2767)	729	(97)	1826	(309)
匯率變動的影響	(45)	5	1	18	(21)
來自持續性業務及持作待售或將以合夥關係繼續的業務的淨現金增加(減少)	314	214	(12)	1 887	2 403
期初現金及現金等價物淨額	1 212	2 108	462	11 620	15 402
期末現金及現金等價物淨額	1 526	2 322	449	13 508	17 805

(百萬歐元)	2018年12月31				
	汽車	汽車設備	日	其他業務對對	合計
來自經營的資金	4956	1604	118	56	6734
營運資金變動	1800	112	48	(299)	1 661
持續性業務經營活動所得(所用)淨現金	6756	1716	166	(243)	8 395
持續性業務投資活動所得(所用)淨現金	(3366)	(1313)	(18)	(42)	(4 739)
持續性業務融資活動所得(所用)淨現金	(3248)	160	-	3081	(7)
匯率變動的影響	(2)	(20)	-	(22)	(44)
來自持續性業務及持作待售或將以合夥關係繼續的業務的淨現金增加(減少)	140	543	148	2 774	3 605
期初現金及現金等價物淨額	1 072	1 566	314	8 845	11 797
期末現金及現金等價物淨額	1 212	2 108	462	11 620	15 402

(百萬歐元)	2017年12月31日				
	汽車	汽車設備	財務公司	其他業務及對銷	合計
來自經營的資金	3 765	1 507	145	(4)	5 413
營運資金變動	(202)	232	(78)	94	46
持續性業務經營活動所得(所用)淨現金	3 563	1 739	67	90	5 459
持續性業務投資活動所得(所用)淨現金	(1 639)	(1 613)	(535)	(1 369)	(5 156)
持續性業務融資活動所得(所用)淨現金	(1 945)	(82)	264	1 402	(361)
匯率變動的影響	(70)	(48)	(2)	(1)	(121)
來自持續性業務及持作待售或將以合夥關係繼續的業務的淨現金增加(減少)	(91)	(4)	(206)	122	(179)
期初現金及現金等價物淨額	1 166	1 566	520	8 724	11 976
期末現金及現金等價物淨額	1 075	1 562	314	8 846	11 797

### 4.4. 地理區域資料

按區域提供的指標是按客戶營銷區域劃分的收入和按合併公司地理位置劃分的物業、廠房和設備。

(百萬歐元)	歐洲 <sup>(1)</sup>	歐亞	中國及南亞	印度太平洋	拉美	中東及非洲	北美	合計
<b>2019年</b>								
收入	58 758	595	3 232	1 705	3 383	3 015	4 043	74 731
物業、廠房及設備	14 048	149	674	363	799	303	586	16 922
<b>2018年</b>								
收入	58 007	557	3 147	1 478	3 842	2 802	4 194	74 027
物業、廠房及設備	12 151	122	541	141	651	166	364	14 136
<b>2017年(重列)<sup>(2)</sup></b>								
收入	46 269	477	2 920	1 226	4 490	2 975	3 899	62 256
物業、廠房及設備	11 511	143	453	123	578	73	337	13 218

<sup>(1)</sup> 其中法國

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年重列 <sup>(2)</sup>
收入	17 037	16 306	14 751
物業、廠房及設備	6 586	5 991	5 779

<sup>(2)</sup> 首次應用國際財務報告準則第15號後重列財務報表

## 附註 5 – 經營收入

經營收入相當於財務收益或支出淨額、當期稅和遞延稅之前的利潤（虧損）以及本集團分估權益法核算的投資的淨盈利。包括收入、所售商品和服務的成本、銷售、一般及管理費用（一般管理費用、間接銷售開支和保修費用）以及研發費用、重組費用、現金產生單位的減值及其他經營收入和開支。

### 5.1. 收入

#### A. 會計政策

**國際財務報告準則第 15 號—與客戶所訂合同的收入**以向客戶轉讓商品和服務的控制權為基礎確認收入，而**國際會計準則第 18 號—收入**則以轉讓風險和回報為基礎。

##### (1) 製造及銷售公司

###### (a) 汽車分部

汽車業務收入的大部分來自新車和二手車的銷售以及零配件的銷售。控制權轉移與風險和回報轉移同時發生。

對於新車，這種轉移通常對應於將車輛提供予獨立經銷商的日期，或者在直接銷售予最終客戶的情況下，對應於交付日期。當前和未來銷售激勵計劃的成本計入銷售登記期的經營收入。它們是根據前三個月的歷史成本逐國計提撥備的。如果該計劃的成本隨銷售而變化，則從收入中扣除。在其他情況下，它被確認為所售商品和服務成本中的費用。

集團的激勵計劃包括以市場利率大幅折扣的利率授出的零售融資。相應的成本在銷售時確認為收入扣減。

在集團被視為代理人的業務中發生的費用的重新記賬不包括在收入中，而是從發生的費用中扣除。這同樣適用於向分包商銷售原材料、零件和組件，這些分包商將以成本價回購。

集團以收費或免費方式向客戶提供服務（主要是服務和維護合同以及保修延期）。這些代表國際財務報告準則第 15 號規定的不同履行義務，相關收入在履行服務時隨時間確認。

向最終客戶提供的保修旨在覆蓋所售車輛的缺陷。保險類型保證受制於國際會計準則第 37 號規定（見附註 10）。

附有回購承諾的新車銷售在車輛交付時不計入收入，但在車輛有可能回購時作為租賃入賬。

在回購承諾期間，銷售價格與回購價格之間的差額按直線法確認為租金收入。車輛最初按生產成本確認。它在租賃期內按直線折舊，減去其殘值，即二手車市場上的估計轉售價格。在車輛的最終銷售中獲得的任何額外得益於其在二手車市場上銷售的期間內確認。如果淨差額是虧損，則在簽訂回購合同時將記入備抵。

集團是運輸服務的委託人。

工程產品表現收入在許可協議期限內按直線法確認，只要集團需要更新其擁有的底層技術，或當許可使用的收入以一定數量為條件時，按與車輛和組件銷售相同的比率確認。

到目前為止，本集團沒有需要根據國際財務報告準則第 15 號在收入和財務收益（開支）淨額之間進行調整的重要財務組成部分。

## (b) 汽車設備分部

汽車設備分部執行開發工作，製造或購買特定模具，以生產特定客戶訂單所涵蓋項目的零件或模塊。

關於向客戶提供 *monoliths*<sup>1</sup>，本集團是代理人。

關於工具、控制權轉移通常在生產開始前不久進行，收入在該日確認。

開發工作通常被視為一項可資本化的生產前費用，在這種情況下，不會引起收入確認，該收入是與零件收入分開的。開發工作在無形資產項下確認（見附註 5.3.A）。

## (2) 財務公司

國際財務報告準則第 15 號規定了與客戶所訂合同有關的收入的會計原則。不包括涉及特定標準的合同：租賃合同、保險合同和金融工具。因此，Banque PSA Finance 的大部分收入不在國際財務報告準則第 15 號的範圍內。由於採用國際財務報告準則第 15 號，沒有發生重大變動。

集團的財務公司及與桑坦德合作的財務公司為經銷商網絡提供批發融資，並為標緻雪鐵龍 DS 汽車業務的客戶提供零售融資。自 2017 年 11 月 1 日以來，與法國巴黎銀行合作的財務公司一直為經銷商網絡提供批發融資，並為歐寶-沃克斯豪爾汽車業務的客戶提供零售融資。融資可採取常規貸款、融資租賃、回購合同或長期租賃等形式。銷售融資收入採用到期收益率法記錄，以便確認貸款期限內的固定利率。

大多數財務活動都是與桑坦德和法國巴黎銀行合作管理的。這些業務的收入不包括在集團的綜合收入中，因為這些公司採用權益法入賬（見附註 11.4.B 和 11.4.C）。所有融資活動的收入均按 100% 呈列，見附註 4.1。

## B. 主要數字

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
銷售汽車及其他商品	73 198	72 417	60 490
服務收入	1 485	1 555	1 650
財務服務收入	48	55	116
<b>合計</b>	<b>74 731</b>	<b>74 027</b>	<b>62 256</b>

商品銷售主要包括汽車及汽車零件、組件和部件的銷售。

服務收入主要包括專屬經銷商的汽車修理和服務，以及附註 8.2.D 所述的汽車租賃服務。

財務服務收入大部分與總利息收入、保險費和其他總收入相對應。

### 5.2. 按性質分析的經營開支

按類別細分，經營開支包括員工成本和無形資產及物業、廠房和設備的折舊，如下所述。其他經營開支由各部門在其適當的層次進行分析，結果是它們不能在集團層次上一致列報。

<sup>1</sup> Monoliths 是用於排放控制系統的貴金屬和陶瓷。

## 員工成本（不包括重組費用）

合併公司的集團員工成本（列入經營開支內）如下：

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
汽車分部	(6 531)	(6 795)	(5 638)
汽車設備分部	(3 470)	(3 304)	(3 177)
財務公司	(7)	(6)	(7)
其他業務	(134)	(137)	(98)
<b>合計</b>	<b>(10 142)</b>	<b>(10 242)</b>	<b>(8 920)</b>

在 2019 年，競爭力和就業稅收抵免（CICE）不再適用。競爭力和就業稅收抵免在 2018 年和 2017 年的金額分別為 8,300 萬歐元和 1.03 億歐元，已從人事費用中扣除。

養老金費用的詳細信息在附註 7 中披露。

## 折舊開支

經營收入中包含的折舊開支細分如下：

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
資本化開發支出	(1 182)	(1 065)	(939)
其他無形資產	(180)	(123)	(98)
特定模具	(746)	(669)	(616)
其他物業、廠房及設備	(1 280)	(958)	(1 057)
<b>合計</b>	<b>(3 388)</b>	<b>(2 815)</b>	<b>(2 710)</b>

## 5.3. 研發費用

### A. 會計政策

研發費用包括科學技術活動的成本、工業產權以及開發、生產或實施和銷售新的或經實質改進的材料、方法、產品、工藝系統或服務所必需的教育和培訓。

根據 **國際會計準則第 38 號 - 無形資產**，如果實體能夠特別證明以下各項，則將開發支出確認為無形資產：

- 它打算完成無形資產以及提供適當的技術、財務和其他用於此目的的資源；
- 開發支出帶來的未來經濟利益很可能將會流向實體；
- 資產成本可以可靠地計量。

資本化開發費用包括相關的借貸費用（見附註 12.2.A）。

年度費用包括研究費用，上述標準下的非資本化研究和開發費用以及資本化開發費用的折舊。

### (1) 汽車分部

在項目啟動（對應於車輛的樣式決定）與開始小批量生產之間的車輛和機械組件（發動機和變速箱）的開發支出在無形資產中確認。從生產開始之日起，在資產的使用壽命內進行攤銷，車輛最長 7 年，機械組件和模塊最多 10 年。資本化金額主要包括直接分配予該項目的人員的工資成本，原型成本和與該項目相關的外部服務成本。不包括與研發活動相關的間接費用或間接成本，例如租金、建築物折舊和信息系統使用成本。

資本化金額還包括本集團根據合作協議產生但不向合作夥伴開票的合資格開發支出部分。

一般而言，合作夥伴根據合作協議向本集團支付的開發費用在符合資本化標準時也予以資本化。在開發符合新排放標準的機械組件時產生的所有開發支出均在逐個項目的基礎上進行監控並資本化。

## (2) 汽車設備分部

針對特定客戶訂單涵蓋的所有項目進行開發工作。如果開發費用是按交付予客戶的零件的比例支付的，而完全收回的成本取決於客戶所下達的無保證的最低水平的訂單，則在客戶接受商業要約和零件或模塊開始生產日期之間產生的費用於無形資產中確認。無形資產將根據交付予客戶的零件數量進行攤銷，但前提是在每個年末的累計攤銷額不小於將資產在五年內按直線法攤銷時將確認的金額。如果合同包含付款擔保，則開發支出在存貨和在製品中確認。

## B. 研發費用淨額

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
總支出 <sup>(1)</sup>	(4 290)	(3 914)	(3 586)
資本化開發支出 <sup>(2)</sup>	2 179	2 099	2 021
<b>非資本化支出</b>	<b>(2 111)</b>	<b>(1 815)</b>	<b>(1 565)</b>
資本化開發支出的攤銷	(741)	(667)	(588)
<b>合計</b>	<b>(2 852)</b>	<b>(2 482)</b>	<b>(2 153)</b>

<sup>(1)</sup> 包括汽車分部的 29.59 億歐元 (2018 年為 28.72 億歐元)。

<sup>(2)</sup> 除此支出外，借貸費用還按照國際會計準則第 23 號—借貸費用 (修訂) 資本化。

上表所列金額已扣除本集團收到的研究資金。

此外，資本化開發支出的折舊歸為「所售商品和服務成本」，2019 年為 4.39 億歐元 (2018 年為 3.99 億歐元，2017 年為 3.48 億歐元)。

## 5.4. 重組費用

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
僱員解僱成本	(1 041)	(755)	(817)
機器、研發及 IT 系統再工程費用	(490)	(296)	(134)
<b>合計</b>	<b>(1 531)</b>	<b>(1 051)</b>	<b>(951)</b>

2019 年，機器、研發及 IT 系統的再工程費用主要與歐寶的重組有關，將一些研發活動轉讓予 SEGULA Technologies，以及標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾之間的 IT 融合 (3.28 億歐元)。於 2018 年 11 月 15 日，根據 2018 年 9 月 5 日的公告，Groupe PSA / 歐寶和全球工程集團 SEGULA Technologies 在討論後宣佈簽署戰略合作夥伴關係。2019 年 11 月，根據該協議，轉讓了歐寶研發活動。

## 僱員解僱成本

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
汽車分部	(870)	(654)	(739)
汽車設備分部	(169)	(97)	(79)
其他業務分部	(2)	(4)	1
<b>合計</b>	<b>(1 041)</b>	<b>(755)</b>	<b>(817)</b>

僱員解僱成本主要包括裁員。

2019 年，僱員解僱成本總計 10.41 億歐元。它們主要涉及確認涵蓋歐洲歐寶沃克斯豪爾工業場地的重組計劃 (自願離職和長者離職、提前退休) (8.55 億歐元)。

## 5.5. 現金產生單位減值

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
現金產生單位減值	(283)	(299)	(96)

減值測試附註（附註 8.3.B）披露了於損益表中的影響。

## 5.6. 其他經營收入（開支）

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
合計	158	61	143

2019年，其他經營收入（1.58 億歐元）主要來自股權投資的處置（1.19 億歐元）。2017年，其他經營收入（1.43 億歐元）主要來自房地產銷售（1.64 億歐元）。

## 附註 6 – 營運資金

### 6.1. 存貨

根據國際會計準則第 2 號-存貨，存貨以成本與可變現淨值中的較低者列示。

成本按先進先出（FIFO）方法確定。它包括所有直接和間接可變生產費用，加上基於每個生產設施正常產能的固定費用。打算要出售的存貨的可變現淨值對應售價，而售價是根據市場條件和任何相關外部信息來源估算，減去完成銷售所需的估算成本（例如可變的直接銷售費用，未向客戶收取的二手車及其他商品的翻新費用）。

汽車設備分部執行開發工作，製造或購買特定模具，以生產特定客戶訂單所涵蓋項目的零件或模塊。當合同包括付款擔保時，開發支出和模具成本在庫存和在製品中確認，相應的收入在客戶在每個技術階段簽字後確認。

(百萬歐元)	31/12/2019			31/12/2018			31/12/2017		
	總額	撥備	淨額	總額	撥備	淨額	總額	撥備	淨額
原材料及用品	1 548	(196)	1 352	1 280	(154)	1 126	1 272	(153)	1 119
半成品及在製品	1 083	(30)	1 053	1 028	(33)	995	1 017	(30)	987
轉售商品及二手車	1 078	(97)	981	1 016	(62)	954	1 204	(83)	1 121
製成品及更換零件	3 153	(270)	2 883	3 873	(238)	3 635	4 289	(227)	4 062
合計	6 862	(593)	6 269	7 197	(487)	6 710	7 782	(493)	7 289

### 6.2. 貿易應收款

在採用國際財務報告準則第 9 號之後，根據對到期時預期信貸損失的評估，製造和銷售公司在初始確認時將預期信貸損失撥備記在貿易應收款上。然後根據不可收回風險的增加（如適用）對撥備進行審查。預期信貸損失撥備的跡象包括存在未解決的索賠或訴訟、應收賬款的賬齡和債務人的重大財務困難。

根據國際財務報告準則第 9 號，且在國際會計準則第 39 號無改動的情況下，本集團終止確認已轉讓收取現金流量的合同權利的應收款項，以及所有權的基本所有風險和回報。在分析風險轉移時，稀釋風險沒有包括在內，因為它已經被定義並正確地與延遲付款風險分開。當集團保留違約風險時，轉移的應收賬款不會終止確認。轉移應收賬款所產生的成本在財務開支中確認。

在分部報告中，這一規則也適用於標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部轉移至集團財務公司和合夥財務公司的債務。



(百萬歐元)	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
貿易應收款	2 837	2 272	2 767
呆賬撥備	(311)	(343)	(307)
<b>合計-製造及銷售公司</b>	<b>2 526</b>	<b>1 929</b>	<b>2 460</b>
對銷與財務公司的交易	(23)	(25)	(34)
<b>財務狀況表內貿易應收款總額</b>	<b>2 503</b>	<b>1 904</b>	<b>2 426</b>

附註 12. 5. E 中披露了對金融機構的貿易應收款轉讓。

### 6.3. 其他應收款及其他應付款

#### A. 其他應收款

(百萬歐元)	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
國家、地區及地方稅項（不包括所得稅）	1 358	1 171	1 198
人事相關應收款	35	39	41
應收供應商款項	258	204	195
預付開支	738	567	444
其他雜項應收款	439	409	535
<b>製造及銷售公司合計</b>	<b>2 828</b>	<b>2 390</b>	<b>2 413</b>
財務公司及對銷	94	80	83
<b>財務狀況表內其他應收款總額</b>	<b>2 922</b>	<b>2 470</b>	<b>2 496</b>

#### B. 其他應付款

(百萬歐元)	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
應付稅（所得稅除外）	1 273	1 162	1 108
人事相關應付款	1 323	1 273	1 207
工資稅	334	334	358
固定資產購買的應付款	1 074	1 310	1 625
客戶預付款	3 464	3 105	2 004
遞延收入	938	678	943
其他雜項應付款	434	403	849
<b>製造及銷售公司合計</b>	<b>8 840</b>	<b>8 265</b>	<b>8 094</b>
財務公司及對銷	29	28	45
<b>財務狀況表內其他應付款總額</b>	<b>8 869</b>	<b>8 293</b>	<b>8 139</b>

### 6.4. 營運資金變動

#### A. 營運資金變動分析

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
存貨（增加）減少	485	368	(50)
貿易應收款（增加）減少	(197)	1 342	(476)
貿易應付款增加（減少）	745	294	1 177
所得稅變動	(11)	(67)	(124)
其他變動	151	(330)	(404)
<b>製造及銷售公司合計</b>	<b>1 173</b>	<b>1 607</b>	<b>123</b>
與集團財務公司的淨現金流及對銷	(41)	54	(77)
<b>現金流量表內營運資金需求變動</b>	<b>1 132</b>	<b>1 661</b>	<b>46</b>

## B. 財務狀況表項目變動的分析

### (1) 按類型的分析

2019 年 (百萬歐元)	於 1 月 1 日	於 12 月 31 日
存貨	(6 710)	(6 269)
貿易應收款	(1 929)	(2 526)
貿易應付款	13 551	14 505
所得稅	159	251
其他應收款	(2 390)	(2 827)
其他應付款	8 265	8 840
關於經營的衍生金融工具	(51)	29
<b>製造及銷售公司合計</b>	<b>10 895</b>	<b>12 003</b>
財務公司及對銷	(37)	(46)
<b>營運資金需求總額</b>	<b>10 858</b>	<b>11 957</b>

### (2) 製造及銷售公司營運資金的年度變動

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
於 1 月 1 日	10 895	9 110	7 283
經營活動現金流量	1 110	2 022	74
投資活動現金流量	(108)	(269)	(144)
綜合及其他範圍變動	(124)	(120)	1 898
換算調整	193	164	28
權益重估	37	(12)	(29)
於 12 月 31 日	12 003	10 895	9 110

截至 2019 年 12 月 31 日，綜合現金流量表中營運資金的變動（11.73 億歐元正效應）對應於經營活動產生的現金流量（11.10 億歐元正效應）、匯兌差額（4,000 萬歐元負效應）、貨幣期權無效部分的變動（3,500 萬歐元正效應）以及其他變動（6,800 萬歐元正效應）。

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
製造及銷售公司的經營活動的現金流量	1 110	2 022	74
匯兌差額	(40)	(37)	15
貨幣期權無效部分的變動	35	(97)	28
其他變動	68	(281)	6
<b>營運資金變動—製造及銷售公司</b>	<b>1 173</b>	<b>1 607</b>	<b>123</b>
財務公司及對銷	(41)	54	(77)
<b>現金流量表內營運資金變動</b>	<b>1 132</b>	<b>1 661</b>	<b>46</b>

2018 年，其他變動（2.81 億歐元）主要因為國際財務報告詮釋委員會詮釋第 23 號，金額為 2.64 億歐元（將撥備重新分類為 8,800 萬歐元的公司稅債務，及 1.76 億歐元的確定稅收狀況的額外公司稅債務）。

## 附註 7 – 僱員福利開支

### 7.1. 養老金及其他退休後福利

除了根據其經營所在國的法律法規支付的養老金福利外，集團公司還負責支付補充養老金和退休獎金。這些福利根據定額供款和定額福利計劃支付。

對於定額供款計劃，本年度所作的供款將被支銷。

根據國際會計準則第 19 號—僱員福利，定額福利計劃項下的義務由獨立精算師採用預計單位信用法計量。計量承擔的主要假設是退休日期、工資增長和工作人員流動、貼現率和通貨膨脹率。

主要計劃的預計福利義務每年計量兩次（在年中和年底），其他計劃每三年計量一次，除非需要更頻繁的估值，以考慮精算假設的變化或人口統計的重大變化。

精算假設和經驗調整的變化—對應於先前精算假設和實際發生的差異的影響—會產生精算盈虧。這些精算盈虧記錄在「綜合全面收益」項下，不能在損益表中循環使用。

如果養老金計劃授出的福利發生變化，變化的影響在其發生期間的損益表中全額確認，在「過往服務成本」下的「經營收入」中確認。

對於每個定額福利計劃，本集團記錄的撥備金額等於預料福利義務減去計劃資產的公允價值。

根據國際財務報告詮釋委員會詮釋第 14 號的詮釋，本集團設立的這些養老金盈餘在資產負債表中確認。

因此，期間定額福利養老金計劃的淨成本相當於以下各項的總和：

- 服務成本和過往服務成本（在「經營收入」中確認）；
- 計劃對沖資產收益淨承諾的增加費用（在其他財務收益和開支中）。這兩個組成部分（增額和資產回報率）是根據承擔的貼現率確定的。

財務狀況表中確認的其他員工福利義務涉及：

- 法國和外國附屬公司應付的長期服務獎；
- 美國若干附屬公司支付的醫療費用。

## A. 計劃說明

若干國家的集團員工有權享受每年應付退休人員的補充養老金福利，或退休時一次性支付的退休獎金。這些福利根據定額供款支付，或根據定額福利計劃支付。本集團在定額供款計劃下的唯一義務是向有關基金支付固定供款。付款計入當年收入（虧損）。定額福利計劃下的付款主要涉及法國、英國和德國。

在法國，現有的定額福利計劃幾乎只涵蓋標緻雪鐵龍 DS 的員工，涉及：

- 集體談判協議規定的退休獎金；
- 2002 年為工程師和管理人員提供的最高養老金計劃中未轉入外部基金的部分，並保證所有計劃的總更替率高達僱員最終工資的 60%（目前涵蓋 2,400 名退休僱員）；
- 由克萊斯勒集團法國前附屬公司（Talbot）設立的養老金計劃，1981 年對新加入者關閉，2019 年底覆蓋 11,100 名退休員工；
- 關閉的雪鐵龍補充計劃（ACC），在 2019 年底覆蓋 4,100 名退休員工。

在英國，本集團為標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部制定了四項由受託人管理的定額福利計劃。自 2002 年 5 月以來，這些計劃已經對標緻雪鐵龍 DS 的新加入者關閉。截至 2019 年 12 月 31 日，這些計劃涵蓋了 17,100 名受益人，包括 2,400 名在職員工、5,600 名未退休前員工和 9,100 名退休員工。這些計劃保證了標緻雪鐵龍 DS 汽車分部置換率達員工最終工資的 66%。

截至 2019 年 12 月 31 日，在德國，主要的定額福利計劃與 Opel Automobile GmbH 有關，涵蓋這些公司的受益人，形式如下：

- 集體談判協議規定的退休獎金；
- 補充養老金計劃涵蓋 16,600 名僱員、1,700 名尚未退休的前僱員和 600 名退休僱員。

在法國的佛吉亞集團，所有有 C 部分工資的管理人員均被授予定額福利養老金計劃。該計劃允許每年根據工資的 C 部分取得租金性收益。與 Faurecia SE 或其任何附屬公司簽訂僱傭合同的執行委員會成員還可享受法國成員的定額福利養老金計劃和外國成員的定額供款養老金計劃，該計劃已於 2015 年 2 月 11 日獲得董事會批准。為了遵守從 2019 年 5 月 22 日起生效的 PACTE 法律及其於 2019 年 7 月 3 日發出的通知，將第 2014/50/EU 號指令轉置。這兩個定額福利計劃已經關閉，截至 2019 年 12 月 31 日，在這些計劃中獲得的權利被凍結。

## B. 假設

	歐元區	英國
<b>貼現率</b>		
2019年12月	1,20%	2,20%
2018年12月	1,95%	2,95%
2017年12月	1,60%	2,60%
<b>通脹率</b>		
2019年12月	1,80%	3,10%
2018年12月	1,80%	3,30%
2017年12月	1,80%	3,20%

在每個期末，貼現率都是根據主要公司債券的最具代表性的回報率確定的，其期限與福利義務的期限近似。

主要公司債券是指由認可評級機構授予前兩大評級之一的債券（例如，穆迪或標準普爾評級為 AA 或 AAA 的債券）。

關於未來工資增長的假設考慮了通貨膨脹，並預測了每個國家的個人工資增長。法國計劃的假設是通貨膨脹加上根據僱員年齡的個人加薪。英國計劃的假設是通貨膨脹率加上 0.25%。在德國，假設通貨膨脹率加上 2.30%（就小時工而言）和 2.55%（就領薪工而言）。

死亡率、員工更替率和退休年齡的假設是基於每個所在國的具體經濟條件。

**假設的敏感性：**法國、英國和德國的貼現率和通貨膨脹率上升或下降 0.25 個百分點，將導致預料福利義務的如下增加或減少：

	貼現率 +0,25%	貼現率 +0,25%
法國	-2,90%	2,07%
英國	-3,85%	3,50%
德國	-5,01%	-0,11%

外部基金預期回報率增加或減少 1 個點，將導致 2019 年法國計劃確認的投資收益增加或減少 800 萬歐元，英國計劃方面增加或減少 2,600 萬歐元，以及德國計劃方面增加或減少 2,600 萬歐元。

2012 年，本集團在養老基金內就英國安排了一項利率互換，使其能夠根據貼現率下負債的變化而改變對沖資產。

## C. 外部基金資料

預料福利義務部分由專門的外部基金支付。

外部基金細目如下：

	31/12/2019		31/12/2018		31/12/2017	
	證券	債券	證券	債券	證券	債券
法國	21%	79%	22%	78%	19%	81%
英國	10%	90%	10%	90%	12%	88%
德國	5%	95%	0%	100%	0%	100%

2017 年、2018 年和 2019 年，股票和債券的公允價值為 1 級。

2019 年，集團在法國、德國以及英國養老信託基金管理的外部基金的實際回報率分別為法國基金+11.2%、英國基金+9.4%和德國基金+23.6%。在法國，股票型基金包括摩根士丹利資本國際 EMU 歐元（MSCI EMU Euro）指數跟蹤基金和國際指數跟蹤基金，而債券型基金則投資於主要歐洲政府債券（最低投資級別）、評級為 A 或更高的歐洲公司債券和與通脹掛鉤的歐洲政府債券。

在英國，所有股票都投資於全球股票基金。64%的債券組合由以英鎊計價的通脹相關政府債券組成。其餘 36%主要由評級為 A 或更高的公司債券構成。

在德國，所有股票都投資於全球股票基金。債券投資的 82%為企業債券，平均評級為 A-，9%為歐盟政府債券（最低投資級別），9%為短期貨幣市場工具。

在法國，集團可以自由決定其對外部基金的供款數額。尚未就 2020 年的供款數額作出決定。

在英國，集團在 2019 年的年度供款數額（不包括佛吉亞）為 5,200 萬英鎊（6,200 萬歐元）。預計 2020 年將為 4,600 萬英鎊（5,700 萬歐元），但根據 2020 年的計劃談判，這一數額可能會有所變化。

在德國，集團的年度供款（不包括佛吉亞）達 400 萬歐元。2020 年估計為 300 萬歐元。

#### D. 年度變動

##### ✦ 不包括最低資金要求(國際財務報告詮釋委員會詮釋第 14 號)

	2019 年					2018 年					2017 年				
	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	德國	其他	合計
<i>(百萬歐元)</i>															
<b>預料福利義務</b>															
於期初: 現值	(1 357)	(2 136)	(2 847)	(505)	(6 845)	(1 498)	(2 274)	(3 024)	(554)	(7 350)	(1 620)	(2 098)	(425)	(270)	(4 413)
服務成本	(40)	(36)	(96)	(28)	(200)	(42)	(41)	(109)	(14)	(206)	(49)	(62)	(48)	(14)	(173)
利息成本	(26)	(64)	(53)	(8)	(151)	(22)	(59)	(50)	(9)	(140)	(24)	(56)	(26)	(7)	(113)
年度福利付款	56	108	21	43	228	104	178	18	32	332	111	114	11	35	271
未確認精算收益及(虧損)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 金額	(82)	(40)	(371)	(50)	(543)	98	55	313	42	508	86	(187)	(151)	3	(249)
於期初(1)	6,0%	1,9%	0,0%	9,7%	7,9%	6,5%	2,4%	10,4%	7,6%	6,9%	5,3%	8,9%	5,4%	1,1%	5,6%
過往服務成本	-	-	-	-	-	-	(6)	-	6	-	-	-	-	-	-
匯率變動的影響	-	(111)	-	(3)	(114)	-	16	-	3	19	-	75	-	15	90
綜合及其他範圍變動的影響	76	-	70	(8)	138	(1)	(1)	1	(14)	(15)	(3)	(60)	(2 385)	(316)	(2 764)
縮減及結算的影響	59	(7)	12	114	178	4	(4)	4	3	7	1	-	-	-	1
於期末: 現值	(1 314)	(2 286)	(3 264)	(445)	(7 309)	(1 357)	(2 136)	(2 847)	(505)	(6 845)	(1 498)	(2 274)	(3 024)	(554)	(7 350)
<b>外部基金</b>															
於期初: 公允價值	789	2 567	2 602	381	6 339	859	2 764	2 704	297	6 624	899	2 777	130	140	3 946
外部基金正常回報	14	77	44	7	142	12	72	45	5	134	13	75	22	4	114
精算收益及(虧損):	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 金額	31	131	550	7	719	(4)	(109)	(51)	(12)	(176)	20	81	46	(3)	144
於期初(1)	3,9%	5,1%	21,1%	1,8%	11,3%	0,5%	3,9%	1,9%	4,0%	2,7%	2,2%	2,9%	1,7%	2,1%	3,6%
匯率變動的影響	-	138	-	(1)	137	-	(22)	-	1	(21)	-	(97)	-	(8)	(105)
僱主供款	8	64	6	24	102	33	37	4	24	98	45	42	15	7	109
年度福利付款	(92)	(108)	(21)	(42)	(263)	(114)	(176)	(19)	(31)	(340)	(118)	(114)	(11)	(25)	(268)
綜合及其他範圍變動的影響	-	-	(98)	(85)	(183)	3	1	(81)	97	20	-	-	2 502	182	2 684
於期末: 公允價值	750	2 869	3 083	291	6 993	789	2 567	2 602	381	6 339	859	2 764	2 704	297	6 624

## E. 財務狀況表項目對賬

(百萬歐元)	2019年					2018年					2017年				
	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	德國	其他	合計
預料福利義務的現值	(1 314)	(2 286)	(3 264)	(445)	(7 309)	(1 357)	(2 136)	(2 847)	(505)	(6 845)	(1 498)	(2 274)	(3 024)	(554)	(7 350)
外部基金的公允價值	750	2 869	3 083	291	6 993	789	2 567	2 602	381	6 339	859	2 764	2 704	297	6 624
最低資金要求前資產負債表內確認的淨(負債)資產(IFRIC14)	(564)	583	(181)	(154)	(316)	(568)	431	(245)	(124)	(506)	(639)	490	(320)	(257)	(726)
最低資金要求負債(IFRIC14)	-	-	-	-	-	-	(37)	-	-	(37)	-	(37)	-	-	(37)
於資產負債表確認的淨(負債)資產	(564)	583	(181)	(154)	(316)	(568)	394	(245)	(124)	(543)	(639)	453	(320)	(257)	(763)
其中：負債(附註10)	(590)	(91)	(305)	(181)	(1 167)	(592)	(159)	(273)	(159)	(1 183)	(663)	(134)	(320)	(276)	(1 393)
其中：資產	26	674	124	27	851	24	553	28	35	640	24	587	-	19	630
其中：未出資計劃	0,0%	0,0%	0,0%	11,7%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	0,7%	0,3%	0,0%	0,0%	15,4%	1,2%

## F. 於損益表確認的開支

這些開支記錄如下：

- 服務成本記在「銷售、一般及管理費用」項下；
- 重組的影響列在「重組費用」項下；
- 利息成本和外部基金的正常回報分別記在「其他財務開支」和「其他財務收益」項下。

養老金開支明細如下：

(百萬歐元)	2019年					2018年					2017年				
	法國	聯合王國	德國	其他國家	合計	法國	聯合王國	德國	其他國家	合計	法國	聯合王國	德國	其他國家	合計
服務成本	(40)	(36)	(96)	(28)	(200)	(42)	(41)	(109)	(14)	(206)	(49)	(62)	(48)	(14)	(173)
利息成本	(26)	(64)	(53)	(8)	(151)	(22)	(59)	(50)	(9)	(140)	(24)	(56)	(26)	(7)	(113)
外部基金正常回報	14	77	44	7	142	12	72	45	5	134	13	75	22	4	114
過往服務成本	-	-	-	-	-	-	(6)	-	6	-	-	-	-	-	-
縮減和結算的影響	59	(7)	12	23	87	4	(4)	4	3	7	1	-	-	-	1
合計(最低資金要求負債前)	7	(30)	(93)	(6)	(122)	(48)	(38)	(110)	(9)	(205)	(59)	(43)	(52)	(17)	(171)
最低資金要求負債變動(IFRIC14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	7	(30)	(93)	(6)	(122)	(48)	(38)	(110)	(9)	(205)	(59)	(43)	(52)	(17)	(171)

## 7.2. 以股份為基礎的付款

股票期權和績效股根據以權益結算的以股份為基礎的支付計劃授予集團管理層和若干員工。這些計劃根據國際財務報告準則第2號—以股份為基礎的付款進行確認。

### A. 僱員股票期權

2009年至2018年之間概無授出計劃。上個計劃於2016年8月19日到期。

### B. 績效股計劃

#### (1) Peugeot S.A. 績效股計劃

## 績效股計劃的主要特點

	2015 年計劃	2016 年計劃	2017 年計劃	2018 年計劃	2019 年計劃	合計
股東大會日期	24/03/2013	27/04/2016	27/04/2016	27/04/2016	28/04/2018	
董事會會議日期	27/02/2015	02/06/2016	10/04/2017	09/04/2018	20/05/2019	
股份歸屬日期	31/03/2017，就法國稅務居民而言	30/06/2019 (第 1 部分) 30/06/2020 (第 2 部分)	14/04/2020 (第 1 部分) 14/04/2021 (第 2 部分)	10/04/2021 (第 1 部分) 10/04/2022 (第 2 部分)	23/05/2022 (第 1 部分) 23/05/2023 (第 2 部分)	
於授出日期的加權平均公允價值	15,13 €	11,71 €	15,38 €	18,48 €	17,69 €	
<b>授出的股份總數</b>						
<b>於 2017 年 1 月 1 日未歸屬已發行股份</b>	<b>2 438 000</b>	<b>2 200 000</b>	-	-	-	<b>4 638 000</b>
已授出	-	-	2 693 000	-	-	2 693 000
已歸屬	(2 019 000)	-	-	-	-	(2 019 000)
已註銷或已沒收	(40 000)	(33 500)	(31 500)	-	-	(105 000)
<b>於 2018 年 1 月 1 日未歸屬已發行股份</b>	<b>379 000</b>	<b>2 166 500</b>	<b>2 661 500</b>	-	-	<b>5 207 000</b>
已授出	-	-	-	2 700 000	-	2 700 000
已歸屬	-	-	-	-	-	-
已註銷或已沒收	(13 000)	(106 000)	(109 000)	(82 500)	-	(310 500)
<b>於 2019 年 1 月 1 日未歸屬已發行股份</b>	<b>366 000</b>	<b>2 060 500</b>	<b>2 552 500</b>	<b>2 617 500</b>	-	<b>7 596 500</b>
已授出	-	-	-	-	3 100 000	3 100 000
已歸屬	(358 000)	(1 014 000)	-	-	-	(1 372 000)
已註銷或已沒收	(8 000)	(32 500)	(100 500)	(93 000)	(18 500)	(252 500)
<b>於 12 月 31 日未歸屬已發行股份</b>	<b>-</b>	<b>1 014 000</b>	<b>2 452 000</b>	<b>2 524 500</b>	<b>3 081 500</b>	<b>9 072 000</b>

先前在市場上購回的股份在 2016 年及後續計劃分配之日起三年或四年的獲配期結束時最終獲得。本次獲配受任職條件和業績條件的制約。

### 績效股計劃 – 以股份為基礎的報酬費用

費用與參照所分配工具確定的公允價值相對應。由此計算出的費用在歸屬期內呈線性分佈。

對於無償配股計劃，其公允價值以授出日的股價減去歸屬期內預期分配的股利後的金額確定。

#### (a) 2015 年績效股計劃

2015 年制定了績效股計劃。歸屬期於 2019 年 3 月 31 日結束。截至 2019 年 12 月 31 日，沒有潛在可歸屬的股份。根據國際財務報告準則第 2 號 (IFRS 2) 計量，2018 年與本計劃相關的人事費用為 140 萬歐元，2017 年為 440 萬歐元，不包括工資稅。

#### (b) 2016 年績效股計劃

2016 年制定了績效股計劃。績效股的分配受歸屬期結束時在集團內任職條件的約束。考慮到業績目標，股份將分成兩等份歸屬，須分別於 2019 年 6 月 3 日和 2020 年 6 月 3 日繼續受僱。根據國際財務報告準則第 2 號計量，2019 年與本計劃相關的人事費用為 480 萬歐元，不包括工資稅 (2018 年為 700 萬歐元，2017 年為 710 萬歐元)。

#### (c) 2017 年績效股計劃

2017 年制定了績效股計劃。績效股的分配受歸屬期結束時在集團內任職條件的約束。考慮到業績目標，股份將分成兩等份歸屬，須分別於 2020 年 4 月 14 日和 2021 年 4 月 14 日繼續受僱。根據國際財務報告準則第 2 號計量，2019 年與本計劃相關的人事費用為 1,100 萬歐元，不包括工資稅 (2018 年為 1,100 萬歐元，2017 年為 750 萬歐元)。

#### **(d) 2018 年績效股計劃**

2018 年制定了績效股計劃。績效股的分配受歸屬期結束時在集團內任職的約束。鑒於該等目標，股份將分成兩等份歸屬，須分別於 2021 年 4 月 10 日和 2022 年 4 月 10 日在公司內任職的約束。根據國際財務報告準則第 2 號計量，2019 年與本計劃相關的人事費用為 1,320 萬歐元，不包括工資稅（2018 年為 950 萬歐元）。

#### **(e) 2019 年績效股計劃**

根據 2018 年 4 月 24 日臨時股東大會和 2019 年 2 月 25 日監事會會議的授權，Peugeot S.A. 董事會通過了一項於 2019 年 5 月 20 日生效的績效股計劃，受業績條件的約束。本計劃涵蓋最多合計 3,100,000 股。績效股的分配受歸屬期結束時在集團內任職條件的約束。

最終獲配取決於實現與以下相關的績效目標：

- 透過汽車分部經調整經營收入的平均百分比實現盈利；
- 透過集團全球汽車質量故障率符合質量要求；
- 透過二氧化碳排放水平符合環境要求。

達到這些績效目標一事將在三年（2019 年至 2021 年）內進行評估。

鑒於這些目標，股份將於 2022 年 5 月 23 日和 2023 年 5 月 23 日以兩份相等的份額獲配，但受制於在有關歸屬期之前於 12 月 31 日的任職條件。

2019 年，根據國際財務報告準則第 2 號計量，與 2019 年計劃相關的人員費用為 820 萬歐元，不包括工資稅。

#### **(2) 佛吉亞績效股計劃**

2010 年，佛吉亞為集團公司高管制定了績效股計劃。這些股份受服務和業績條件的約束。

本期收入中確認的金額為開支 1,890 萬歐元（2018 年為開支 2,000 萬歐元，2017 年為開支 2,110 萬歐元）。

下表提供了 2018 年底績效股計劃的詳細信息：

<u>(股份數目)</u>	若達如下條件則應得 如下績效股最高數目 <sup>(1)</sup> :	
	- 實現目標	- 超出目標
<u>董事會決定日期:</u>		
20/07/2017	520 181	676 200
19/07/2018	395 952	501 740
09/10/2019	899 350	1 169 900

*(1) 扣除被註銷已授免費股*

2015 年 7 月 23 日董事會賦予計劃的業績條件已經達成，相應股份 594,666 股已於 2019 年 7 月明確分配。2016 年 7 月 25 日董事會賦予計劃的業績條件已經達成，相應股份 595,201 股將於 2020 年 7 月明確分配。

### **7.3. 管理人員報酬**

集團由董事會直接管理。集團的管理機構對應集團執行委員會，該委員會包括董事會成員和其他行政管理層成員。上表提供的薪酬詳情不包括工資稅。支付予管理機構成員的薪酬，包括應計可變薪酬，是臨時性的。



(百萬歐元)	附註	2019 年	2018 年	2017 年
於 12 月 31 日執行委員會成員人數		19	18	18
固定及浮動薪酬及其他短期福利 (不包括養老金)		24,2	21,7	22,2
股票期權及績效股費用(1)	7.2	9,1	9,0	4,8

<sup>(1)</sup> 按國際財務報告準則第 2 號，這是期內與董事會成員和執行委員會其他成員有關的部分費用。

此外，2019 年確認的定額供款養老金計劃供款的支出總額為 460 萬歐元，用於董事會成員和執行委員會其他成員，並細分為 230 萬歐元支付予養老基金和 230 萬歐元現金支付予受益人（考慮到基於首次存款徵稅的計劃）。

下表列載 2015 年、2016 年、2018 年和 2019 年授予管理機構成員且在期末仍可行使的績效股詳情：

(購股權數目)	2019 年	2018 年	2017 年
於 12 月 31 日授出的績效股	2 452 100	2 229 000	1 670 000

此外，本集團管理機構的成員無權享有除上述計劃下養老金福利和績效股外的任何長期福利，或任何其他形式的股基支付或任何離職補償。

## 附註 8 – 商譽及無形資產 – 物業、廠房及設備

根據國際會計準則第 36 號（見附註 8.3），物業、廠房和設備以及無形資產按攤銷成本減去減值虧損後的金額列賬。

### 8.1. 商譽及無形資產

#### A. 會計政策

與商譽相關的會計政策見附註 3.1.A.（2）和與研發費用相關的會計政策見附註 5.3.（A）。

##### ✦ 其他內部開發或購買的無形資產，不包括研發支出。

與內部使用軟件相關的開發費用中，與創建軟件或提高軟件性能所需的直接可歸屬內部或外部成本相對應的部分，在下列情況下確認為無形資產：這些成本很可能會產生未來的經濟效益。資本化成本在軟件的估計使用壽命內攤銷，從 4 年到 12 年不等。其他軟件購置和開發費用在發生時支銷。

其他無形資產（主要由專利構成）在估計使用年限內按直線法攤銷，攤銷年限不超過 20 年。

## B. 賬面值變化

(百萬歐元)	31/12/2019			
	商譽	開發支出	品牌、軟件及其他無形資產	無形資產
期初	3 608	6 584	2 617	9 201
購買/添置 <sup>(1)</sup>	-	1 997	149	2 146
年度折舊	(30)	(1 181)	(181)	(1 362)
減值虧損	-	(160)	(2)	(162)
出售	-	(10)	(8)	(18)
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	732	54	393	447
換算調整	2	7	29	36
期末	4 312	7 291	2 997	10 288

(1) 包括根據國際會計準則第 23 號 (修訂) — 「借貸費用」資本化的 4,700 萬歐元的借貸費用 (見附註 12.2.A)。

(2) 包括 Clarion 影響 (6.04 億歐元, 見附註 3.2)。

(百萬歐元)	31/12/2018			
	商譽	開發支出	品牌、軟件及其他無形資產	無形資產
期初	3 321	5 844	2 425	8 269
購買/添置 <sup>(1)</sup>	-	1 897	134	2 031
年度折舊	-	(1 065)	(123)	(1 188)
減值虧損	-	(102)	-	(102)
出售	-	(10)	(8)	(18)
綜合及其他範圍變動	282	18	193	211
換算調整	5	2	(4)	(2)
期末	3 608	6 584	2 617	9 201

(1) 包括根據國際會計準則第 23 號 (修訂) — 「借貸費用」資本化的 6,300 萬歐元的借貸費用 (見附註 12.2.A)。

(百萬歐元)	31/12/2017			
	商譽	開發支出	品牌、軟件及其他無形資產	無形資產
期初	1 514	5 133	594	5 727
購買/添置 <sup>(1)</sup>	-	1 798	150	1 948
年度折舊	-	(939)	(98)	(1 037)
減值虧損	-	(80)	-	(80)
出售	-	(1)	(46)	(47)
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	1 829	8	1 824	1 832
換算調整	(22)	(75)	1	(74)
期末	3 321	5 844	2 425	8 269

(1) 包括根據國際會計準則第 23 號 (修訂) — 「借貸費用」資本化的 8,800 萬歐元的借貸費用 (見附註 12.2.A)。

(2) 包括 18.10 億歐元的商譽和 17.92 億歐元與收購歐寶有關的無形資產。

## C. 期末商譽明細

(百萬歐元)	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
<b>淨額</b>			
歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位	1 823	1 823	1 810
標緻雪鐵龍 DS 汽車現金產生單位	151	121	122
其他業務現金產生單位	20		
佛吉亞集團內佛吉亞現金產生單位	2 146	1 492	1 216
在 PSA 層面的佛吉亞現金產生單位	172	172	172
融資活動—標緻雪鐵龍 DS 現金產生單位	-	-	1
<b>合計</b>	<b>4 312</b>	<b>3 608</b>	<b>3 321</b>

在附註 8.3 中討論了分配予汽車設備現金產生單位的商譽的減值測試。

## 8.2. 物業、廠房及設備

### A. 會計政策

#### (1) 總價值

根據 **國際會計準則第 16 號—物業、廠房及設備**，物業、廠房及設備按購置或生產成本列示。它們沒有重新估價。

資本化成本包括本集團根據合作協議產生的未向其合作夥伴收取的特定模具費用部分。

物業、廠房和設備項目（至少需要 12 個月才能達到預定用途）的成本包括相關的借款成本（見附註 12.2.A）。

政府補助確認為相應資產成本扣減。

維護費用在發生時支銷。

租賃資產包括由集團公司租賃予零售客戶的車輛和出售附有回購承諾的車輛，根據附註 5.1.A.(1)(a)所述方法確認。

根據 **國際財務報告準則第 16 號—租賃** 的定義，在租賃項下使用的資產確認為使用權，其金額等於租賃期內未來租賃付款的現值（確認為金融負債），加上任何提前支付的租賃付款和產生的任何初始直接成本，減去收到的任何租賃激勵。費用還可包括拆卸和移除標的資產、恢復其所在場地或將標的資產恢復至租賃條款和條件要求的狀態方面的費用估計。資產按下列方法和比率折舊。

#### (2) 折舊

##### 標準方法

折舊按直線法計算，以撇銷資產在估計使用壽命內的購置或生產成本，減去任何殘值。物業、廠房和設備一般沒有剩餘價值，租賃車輛除外。物業、廠房和設備的主要使用壽命如下：

	(年數)
樓宇	40
材料及模具	4 – 16
電腦設備	3 – 4
車輛及裝卸設備	4 – 7
固定裝置及設備	10 – 30

定期審查使用壽命，特別是在決定停止製造車輛或機械部件的情況下。

**(b) 特定模具**

在標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部，特定模具在相應車型的估計使用壽命內折舊，由於車型更換的頻率，通常短於相關模具的使用壽命。

在汽車設備分部，特定模具根據交付予客戶的零件數量進行折舊，前提是每年年底的累計折舊不低於資產在五年內直線折舊時應確認的金額。

**B. 物業、廠房及設備明細**

物業、廠房及設備的賬面值可作如下分析：

(百萬歐元)	31/12/2019					合計
	土地及樓宇	廠房及設備	租賃車輛 <sup>(1)</sup>	固定裝置、設備及其他	在建資產	
<b>淨額</b>						
金融租賃重新分類	2 203	6 345	3 547	408	1 633	14 136
首次應用國際財務報告準則第 16 號	(23)	(2)	-	(1)	(14)	(40)
<b>於 2019 年 1 月 1 日</b>	<b>2 180</b>	<b>6 343</b>	<b>3 547</b>	<b>407</b>	<b>1 619</b>	<b>14 096</b>
購買/添置	81	1 269	-	47	1 368	2 765
年度折舊	(176)	(1 414)	(5)	(113)	-	(1 708)
減值虧損	(12)	(103)	-	-	(6)	(121)
出售	(201)	(81)	-	(5)	(10)	(297)
轉移及重新分類	35	739	-	41	(816)	(1)
綜合及其他範圍變動 <sup>(1)</sup>	285	510	191	49	(501)	534
換算調整	13	(4)	30	-	(20)	19
<b>期末</b>	<b>2 205</b>	<b>7 259</b>	<b>3 763</b>	<b>426</b>	<b>1 634</b>	<b>15 287</b>
總值	6 485	34 372	4 095	1 328	1 664	47 944
累計折舊及減值	(4 280)	(27 113)	(332)	(902)	(30)	(32 657)

<sup>(1)</sup> 「租賃車輛」內的「綜合及其他範圍變動」包括本年度的淨變動（增加額減去處置額）。

(百萬歐元)	31/12/2018					合計
	土地及樓宇	廠房及設備	租賃車輛 <sup>(2)</sup>	固定裝置、設備及其他	在建資產	
<b>淨額</b>						
於期初	2 309	5 654	3 299	340	1 616	13 218
購買/添置 <sup>(1)</sup>	100	1 040	-	99	1 278	2 517
年度折舊	(188)	(1 329)	(14)	(96)	-	(1 627)
減值虧損	(14)	(27)	-	-	3	(38)
出售	(118)	(78)	-	(19)	-	(215)
轉移及重新分類	22	546	-	39	(607)	-
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	104	559	266	47	(639)	337
換算調整	(12)	(20)	(4)	(2)	(18)	(56)
<b>期末</b>	<b>2 203</b>	<b>6 345</b>	<b>3 547</b>	<b>408</b>	<b>1 633</b>	<b>14 136</b>
總值	6 570	33 014	3 841	1 165	1 657	46 247
累計折舊及減值	(4 367)	(26 669)	(294)	(757)	(24)	(32 111)

<sup>(1)</sup> 包括根據 1,400 萬歐元融資租賃獲得的物業、廠房和設備。根據國際會計準則第 23 號（修訂）- 「借貸費用」資本化的借貸費用總計 1,700 萬歐元（見附註 12.2.A）。

<sup>(2)</sup> 「租賃車輛」一欄內的「綜合及其他範圍變動」包括本年度的淨變動（增加額減去處置額）。

2018 年，集團審查了其有形資產的使用壽命，以符合觀察到的期限。這導致年內折舊費用減少了 1.33 億歐元。

31/12/2017

(百萬歐元)	31/12/2017					合計
	土地及樓宇	廠房及設備	租賃車輛(2)	固定裝置、設備及其他	在建資產	
<b>淨額</b>						
期初	2 116	5 058	2 475	327	1 253	11 229
購買/添置 <sup>(1)</sup>	121	1 052	-	31	1 202	2 406
年度折舊	(253)	(1 323)	(12)	(85)	-	(1 673)
減值虧損	28	8	-	-	7	43
出售	(107)	(38)	-	(7)	-	(152)
轉移及重新分類	24	205	-	32	(261)	-
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	408	786	850	44	(551)	1 537
換算調整	(28)	(94)	(14)	(2)	(34)	(172)
<b>期末</b>	<b>2 309</b>	<b>5 654</b>	<b>3 299</b>	<b>340</b>	<b>1 616</b>	<b>13 218</b>
總值	6 766	31 853	3 537	958	1 647	44 761
累計折舊及減值	(4 457)	(26 199)	(238)	(700)	(31)	(31 625)

<sup>(1)</sup> 包括根據 1,400 萬歐元融資租賃獲得的物業、廠房和設備。根據國際會計準則第 23 號(修訂) - 「借貸費用」資本化的借貸費用總計 3,100 萬歐元(見附註 12.2.A)。

<sup>(2)</sup> 「租賃車輛」內的「綜合及其他範圍變動」包括本年度的淨變動(增加額減去處置額)。

### C. 使用權

(百萬歐元)	31/12/2019			
	土地及樓宇	廠房及設備	固定裝置、設備及其他	合計
<b>淨額</b>				
融資租賃重新分類	23	2	15	40
首次應用國際財務報告準則第 16 號	1 329	68	110	1 507
<b>於 2019 年 1 月 1 日</b>	<b>1 352</b>	<b>70</b>	<b>125</b>	<b>1 547</b>
購買/添置	313	51	63	427
年度折舊	(234)	(33)	(51)	(318)
減值虧損	(14)	-	-	(14)
出售	(39)	-	(9)	(48)
綜合及其他範圍變動	6	21	3	30
換算調整	11	-	-	11
<b>期末</b>	<b>1 395</b>	<b>109</b>	<b>131</b>	<b>1 635</b>
總值	1 650	143	183	1 976
累計折舊及減值	(255)	(34)	(52)	(341)

於 2019 年 12 月 31 日，16.35 億歐元的使用權由佛吉亞的 8.77 億歐元和集團其他成員的 7.58 億歐元構成(於 2019 年 1 月 1 日，數字分別為 7.26 億歐元和 7.81 億歐元)。

### D. 租賃車輛

年末租賃車輛總金額為 37.63 億歐元，包括集團公司租予零售客戶的車輛以及出售的附有回購承諾的車輛(根據附註 5.1.A.(1)(a)所述方法確認)。

### 8.3. 資產減值

#### A. 會計政策

根據國際會計準則第 36 號「資產減值」，只要有減值跡象，就對物業、廠房和設備以及無形資產的賬面價值進行減值測試。對於主要是商譽和品牌的不能確定使用年限的資產，至少每年進行一次減值測試。減值跡象包括交易量大幅下降、盈利能力下降、對業務產生不利影響的技術或監管發展。

資產的可收回金額為其使用價值和公允價值減去出售成本（以較高者為準）。為了進行減值測試，通常將被測試資產或資產組的賬面價值與其估計使用價值進行比較，如果低於其賬面價值，則將其公允價值減去出售成本。使用價值通常以預計未來現金流量的淨現值計量。品牌的可收回價值是參照市場特許使用費估算的。

現金產生單位被定義為產生現金流入的最小可識別資產組，其在很大程度上獨立於其他資產或資產組的現金流入（「現金產生單位」）。

就減值測試而言，可收回金額是為個別資產確定的，除非該資產不產生與其他資產或資產組的現金流入基本獨立的現金流入，在這種情況下，該資產作為該資產所屬的現金產生單位「現金產生單位」的一部分進行測試。

在評估資產或現金產生單位的使用價值時，使用貼現率將估計的未來現金流量貼現為其現值，該貼現率反映了當前市場對貨幣時間價值的評估以及未反映在估計未來現金流量中的資產或現金產生單位特有的風險。

可收回金額低於被測資產或資產組賬面價值的，確認減值虧損。為了計量被測資產或資產組的賬面價值，計入了根據國際財務報告準則第 16 號計量的被測資產或資產組相關的使用權（扣除租賃負債）。減值虧損首先分配予被分配至現金產生單位的任何商譽（如適用），然後根據現金產生單位中每項資產的賬面價值按比例分配予現金產生單位的其他資產。

就進行減值測試而言，Groupe PSA 的現金產生單位如下：

- 在汽車分部，現金產生單位基於標緻雪鐵龍 DS 的地理位置，而歐寶沃克斯豪爾被視為獨立的現金產生單位；
- 在汽車設備分部，四個業務現金產生單位分別進行了測試。佛吉亞的現金產生單位整體被認為是為了 PSA 層面佛吉亞商譽測試的。
- 與桑坦德消費金融和與法國巴黎銀行的 Banque PSA Finance 合作關係均為現金產生單位；及
- 與其他業務相對應的數個現金產生單位，主要是 Celor/Aramis 和 Free2move 的商譽和品牌。

此外，在較低的層面上，每年對品牌（如歐寶和沃克斯豪爾）進行測試，如果存在減值跡象，則根據與此資產或資產組相關的現金流，通過汽車分部對技術（如柴油和電動）和車輛（包括與車輛相關的技術和模具）進行測試。

#### B. 汽車分部現金產生單位及個別資產減值測試

##### 商譽、無形資產和財產（不確定使用年限）

歐寶沃克斯豪爾商譽，以及歐寶和沃克斯豪爾品牌，均須年度減值測試。它們被分配到歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位所有物業、廠房和設備的淨賬面價值，扣除國際財務報告準則第 16 號計量的租賃債務和回購資產，以及該現金產生單位中包括的無形資產為 54 億歐元，其中 36 億歐元的不可折舊資產未經減值。2020-2022 年中期計劃（PMT）產生的淨現金按 9% 的稅後貼現率貼現，終端價值按 10% 貼現（考慮到 1% 至無限大的增長率）。每年對貼現率和無限大增長率進行審查，與先前期間 2017 年和 2018 年相比沒有變化。作為 2018 年底測試參考的中期計劃涵蓋 2019-2022 年，2023 年是估計年份。

在標緻雪鐵龍 DS 業務分部現金產生單位中，歐洲現金產生單位每年均要進行減值測試。所有物業、廠房和設備的淨賬面價值，扣除國際財務報告準則第 16 號計量的租賃債務和回購資產，以及本現金產生單位中包括的無形資產為 120 億歐元的資產（包括 1 億歐元的不可折舊資產），這些資產透過本測試不受減值影響。2020-2022 年中期計劃（PMT）產生的淨現金按 9% 的稅後貼現率貼現，終端價值按 10% 貼現（考慮到 1% 至無限大的增長率）。貼現率和無限大增長率每年均會進行審查，與先前期間 2017 年和 2018 年相比，沒有修改。2018 年底測試中提到的中期計劃涵蓋 2019-2022 年，2023 年是估計年份。作為 2017 年底測試參考的中期計劃涵蓋了 2018-2022 年。

現金產生單位 Celor/Aramis 須進行減值測試，涵蓋有形和無形資產以及 9,700 萬歐元商譽。測試證明無任何價值損失。

就 2018 年和 2017 年而言，資產的可收回價值仍然高於其賬面價值，即使就終值將三個假設的變化結合：現金流量貼現率為 +0.5%，無限大增長率為 -0.5%，經調整經營收入（虧損）為 -0.5%。

鑒於已確定的減值跡象，在 2020-2022 年中期計劃的基礎上，對拉丁美洲現金產生單位和俄羅斯現金產生單位進行了具體的減值測試。拉丁美洲工廠採用的貼現率為 13.4%（2018 年和 2017 年為 16.5%），俄羅斯工廠採用的貼現率為 13%（2018 年和 2017 年相同）。這些測試發現，與年內俄羅斯資本支出相關的額外年度減值費用為 200 萬歐元（2018 年為 3,000 萬歐元，2017 年為 1,700 萬歐元）。在拉丁美洲，由於對交易量和盈利能力的預測，考慮了額外的減值，巴西為 3,900 萬歐元，阿根廷為 2,900 萬歐元。這些減值在「現金產生單位減值」項下確認。

截至 2019 年 12 月 31 日，拉丁美洲和俄羅斯工廠的減值總額分別為 2.36 億歐元和 1.13 億歐元。

此外，標緻雪鐵龍 DS 業務分部整合公司持有的、專門用於拉丁美洲的個別研發資產在 2019 年減值 1,200 萬歐元。

### 其他資產

此外，標緻雪鐵龍 DS 業務分部的完全合併公司持有的、專門用於中國活動的研發個別資產在 2019 年已減值 1.73 億歐元，而 2018 年和 2017 年分別減值 7,800 萬歐元和 8,000 萬歐元。

截至 2019 年 12 月 31 日，對銷量和盈利能力預測的分析未顯示車輛專屬特定資產的任何減值跡象。

## C. 佛吉亞集團現金產生單位及其他資產減值測試

### 佛吉亞集團現金產生單位

將各現金產生單位的賬面價值與其公允價值和使用價值中較高者進行比較。使用價值是指根據中期計劃（2020-2022 年計劃，於 2019 年年中修訂）的最新預測，每個現金產生單位預計產生的估計未來現金流量的現值。

影響使用價值的主要假設是經營收入水平，特別是終端價值的計算。計算方法是使用 1.4% 的增長率（2018 年和 2017 年為 1.4%）外推至中期計劃最後一年（2022 年）的無限預測現金流。

每年對用於貼現未來現金流的加權平均資本成本進行審查。

用於貼現未來現金流的資本加權成本每年由獨立專家進行審查，除 Clarion 外，所有現金產生單位的 2019 年資本加權成本均設定為 9%（2017 年和 2018 年相同）。它們均承擔著與汽車供應商行業相關的相同特定風險，現金產生單位跨國業務沒有理由使用地理上不同的折扣率（除了 Clarion Electronics），因為 8% 的貼現率被認為考慮到了稍有不同的國家風險。

在 2019 年底進行的測試證實，分配予現金產生單位的商譽在財務狀況表中得到了公平陳述。

財務狀況表價值如下表所示：

(百萬歐元)	2019年 12月31日	2018年 12月31日	2017年 12月31日
> 座椅	850	843	794
> 清潔移動性	465	377	355
> 內飾系統	295	272	67
> Clarion Electronics <sup>(1)</sup>	536	-	-
<b>合計</b>	<b>2 146</b>	<b>1 492</b>	<b>1 216</b>

(1) 繼 2019 年 3 月收購 Clarion 之後，佛吉亞集團目前擁有第四個運營單位，該單位將電子智能駕駛艙和軟件集成活動結合。

資產的可收回金額大於其賬面價值，以及對假設變化的綜合敏感性（貼現率增加 0.5 個百分點，永續增長率下降 0.5 個百分點，永續經營收入下降 0.5 個百分點）均未引發商譽減值。

在美國於 2018 年 5 月 8 日宣佈退出《聯合全面行動計劃》<sup>(1)</sup> 後，集團遵守了新的適用法規，暫停了受制裁影響的在伊朗的業務。在這種情況下，佛吉亞在 2018 年將用於伊朗業務的各種資產減值，總額為 1,700 萬歐元。

<sup>(1)</sup> 於維也納簽署的《聯合全面行動計劃》

#### PSA 集團賬目中的佛吉亞現金產生單位

根據 48.03 歐元的股價（代表了在少數權益股東之間在不會導致獲得控制權的交易中支付的價格）計算，Peugeot S.A. 在 2019 年 12 月 31 日持有的佛吉亞股份的股票市值為 30.72 億歐元（2018 年為 21.15 億歐元，2017 年為 41.66 億歐元）。集團在綜合財務狀況表中所佔的佛吉亞淨資產份額為 20.43 億歐元（包括 Peugeot S.A. 記錄的 1.72 億歐元商譽）。

根據這些價值，截至 2019 年 12 月 31 日，佛吉亞商譽未確認減值虧損。採用同樣的方法，截至 2018 年 12 月 31 日和 2017 年 12 月 31 日，佛吉亞商譽未確認減值虧損。

#### 8.4. 與經營活動有關的資產負債表外承擔及或有負債

(百萬歐元)	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
收購非流動資產的資本承擔	1 405	1 350	1 284
研發工作訂單	11	10	22
最低購買承擔	-	-	173
不可註銷租賃承擔 <sup>(1)</sup>	301	1 809	1 867
<b>合計</b>	<b>1 717</b>	<b>3 169</b>	<b>3 346</b>

(1) 國際財務報告準則第 16 號的影響（見附註 2.3）

#### A. 最低購買承擔

為了加快增長和降低成本，集團與其他汽車製造商簽訂了合作協議，共同開發及/或製造機械組件或車輛。這些聯合安排使合作夥伴能夠分擔項目成本，實現轉化為競爭優勢的規模經濟。

根據這些協議的條款，本集團致力於為研發和特定模具的投資提供資金，並接收按聯合安排生產的最低數量的產品。如果它未能履行這一最低採購承擔，按規定它將須支付罰金，以支付合作夥伴承擔的相關生產成本。

這些承擔的任何不利後果一經認為可能發生，即以資產減值或（如有必要）或有事項撥備的形式反映在綜合財務報表中。

對於由本集團合作夥伴生產產品的合同，產能預留費作為資產負債表外承擔入賬（扣除任何撥備）。



## B.關於收購非流動資產的資本承擔

本項目主要對應購買物業、廠房和設備的承擔。這還包括本集團關於兩隻「Fonds d'Avenir Automobile」基金（FAA 1級和 2 級）的承擔，這些基金的設立是為支持汽車設備製造商。集團對 FAA 的承擔總額為 2.04 億歐元。截至 2019 年 12 月 31 日，集團已向這兩隻基金支付了 1.50 億歐元。

## 附註 9 – 其他非流動資產及其他非流動負債

### 9.1. 其他非流動資產

(百萬歐元)	附註	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
就養老金義務對外部基金額外付款	7.1.E	851	640	630
於 FAA 基金的單位		39	48	69
衍生工具		11	8	6
股本投資		196	409	393
保證金及其他		636	564	607
合計		1 733	1 669	1 705

集團投資了兩隻基金「Fonds d'Avenir Automobile」（FAA 1 級和 2 級）。集團已對這兩隻基金承諾 2.04 億歐元，其中 1.5 億歐元迄今已支付。根據國際財務報告準則第 9 號（見附註 12.7.C.(2)）的規定，這些單位被歸類為「按公允價值計量且其變動計入損益」。由於適用於集團投資的鎖定，這些資產被列為非流動資產。

### 9.2. 其他非流動負債

(百萬歐元)	附註	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
與出售附有回購承諾的車輛有關的負債	5.1.A.(1).(a)	4 932	4 667	4 180
其他		241	259	100
合計		5 173	4 926	4 280

## 附註 10 – 流動及非流動撥備

### 會計政策

根據國際會計準則第 37 號 - 撥備、或有負債及或有資產，當本集團在財務狀況表日對第三方負有現時義務且很可能有內含經濟利益的資源需要流出以結算債務且預期不會有同等數額的資源流入時，確認一項準備。重組費用撥備僅在宣佈重組且本集團已制定或已開始執行詳細的正式計劃時才予以確認。

在應用國際財務報告詮釋委員會詮釋第 21 號由公共機構徵收的徵稅中，公共機構徵收的稅款自其發生稅收之日起確認。撥備僅在影響重大時才貼現。在這種情況下，貼現率基於無風險利率。

### 保修

根據國際財務報告準則第 15 號，與以往一樣，當提供予客戶的保修旨在彌補所售車輛的缺陷時，會記錄撥備，以支付向獨立經銷商網絡或最終客戶出售時的車輛和備件保修的估計成本。

(百萬歐元)	2018年12月31日	添置 (利用)		撥回 (未用撥備)	期內於權益確認	綜合及其他範圍的變動	2019年12月31日
養老金 (附註 7.1.E)	1 183	212	(144)	(87)	53	(50)	1 167
其他僱員福利義務及其他	209	34	(31)	(8)	-	(26)	178
<b>非流動撥備總額</b>	<b>1 392</b>	<b>246</b>	<b>(175)</b>	<b>(95)</b>	<b>53</b>	<b>(76)</b>	<b>1 345</b>
保修	1 563	705	(743)	(130)	-	24	1 419
商業及稅項申索及訴訟	773	148	(224)	(176)	-	421	942
重組計劃 <sup>(1)</sup>	1 373	1 076	(663)	(53)	-	29	1 762
長期及經營合同虧損	504	324	(392)	(22)	-	(141)	273
其他	852	118	(81)	(118)	-	(226)	545
<b>流動撥備總額</b>	<b>5 065</b>	<b>2 371</b>	<b>(2 103)</b>	<b>(499)</b>	<b>-</b>	<b>107</b>	<b>4 941</b>

<sup>(1)</sup> 附註 5.4 中討論了 2019 年重組計劃的主要新增內容

保修撥備主要涉及新車的銷售，合同義務一般為兩年。

它對應於與車輛和更換備件有關的保修申索的預期成本。預期從供應商處收回的金額在「其他雜項應收款」項下確認為資產（附註 6.3.A）。

稅收申索的撥備主要涉及法國以外的若干營業稅申索，特別是在巴西。

## 附註 11 – 權益法核算的投資

分佔權益法核算的投資的盈利指本集團分佔這些公司的盈利，加上權益法核算的投資的任何減值。  
處置權益法核算的投資的收益計入經營收入。

權益法核算的投資包括：

- 與位於中國的東風汽車集團（見附註 11.4.A）和長安成立汽車業務的合資企業；
- 與以下公司合作的財務公司：
  - 桑坦德消費金融，涵蓋標緻、雪鐵龍和 DS 品牌在以下國家業務的融資：法國、英國、馬耳他、西班牙、瑞士、意大利、荷蘭、比利時、德國、奧地利、巴西和波蘭（見附註 11.4.B）；
  - 法國巴黎銀行，涵蓋歐寶和沃克斯豪爾品牌在以下國家業務的融資：德國、法國、荷蘭、英國、瑞典和瑞士（見附註 11.4.C）；
  - 以及與中國東風汽車集團的合資公司；
- 本集團對其有重大影響力的公司，主要是捷富凱。

### 11.1. 權益法核算的投資的賬面值變動

(百萬歐元)	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
於期初	3 444	3 472	3 014
股息及利潤轉移	(251)	(145)	(369)
分佔淨盈利	(24)	(44)	217
新合併公司 (1)	182	13	555
資本增加 (減少) (2)	334	210	57
綜合及其他範圍的變動	(378)	(37)	108
換算調整	16	(25)	(110)
<b>於期末</b>	<b>3 323</b>	<b>3 444</b>	<b>3 472</b>
其中，神龍汽車商譽	77	76	75
其中，東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司商譽	2	3	2
其中，Saipa Citroën Company 商譽	-	-	90
其中，捷富凱商譽	93	57	57
其中，Auto Avaliar 及 UAP 商譽	11	-	-

### 11.2. 分佔權益法核算的投資的淨資產

(百萬歐元)	最新權益%	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
神龍汽車 <sup>(1)</sup>				
東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司及東風標緻雪鐵龍國際有限公司	50%	269	645	897
長安標緻雪鐵龍汽車有限公司	50%	(123)	(65)	(190)
Saipa Citroën Company	50%	-	-	140
其他		49	10	11
標緻雪鐵龍 DS 汽車		195	590	858
汽車設備		240	144	136
捷富凱 <sup>(1)</sup>	25%	161	166	156
Peugeot Scooters <sup>(2)</sup>	49%	-	(11)	-
其他活動		161	155	156
<b>製造及銷售活動</b>		<b>596</b>	<b>889</b>	<b>1 150</b>
與桑坦德消費金融合作的財務公司	50%	1 899	1 685	1 535
與法國巴黎銀行合作的財務公司	50%	590	588	493
東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司(1)	25%	115	99	88
<b>財務活動</b>		<b>2 604</b>	<b>2 372</b>	<b>2 116</b>
<b>合計</b>		<b>3 200</b>	<b>3 261</b>	<b>3 266</b>

<sup>(1)</sup> 包括商譽 (見附註 11.1)

<sup>(2)</sup> Peugeot Scooters 於 2019 年 10 月出售予印度集團 Minhindra Two Wheelers Europe。

對於正淨權益的公司，分佔權益法核算的投資的淨資產細分為 33.23 億歐元 (2018 年 12 月 31 日為 34.44 億歐元，2017 年 12 月 31 日為 34.72 億歐元)，在「權益法核算的公司」下列報，減去 1.23 億歐元 (負淨權益的公司) (截至 12 月 31 日為 1.83 億歐元，截至 2017 年 12 月 31 日為 2.06 億歐元)。

2019 年 11 月，PSA 和重慶長安汽車與一家中國公司簽署了協議以出售股份。該協議定義了合資企業的融資條款。在 2019 年 12 月，考慮了該集團的所有承諾，但不以交割為條件。

### 11.3. 分佔權益法核算的投資的淨盈利

(百萬歐元)	最新權益%	2019年	2018年	2017年
<b>與東風汽車公司的合作:</b>				
> 神龍汽車 (1)	50%	(225)	(110)	(14)
> 東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司	50%	(158)	(124)	(16)
長安標緻雪鐵龍汽車有限公司:				
Iran Khodro Automobiles Peugeot				(2)
> Saipa Citroën Company	50%	-	(148)	-
> 其他實體		(24)	2	1
<b>其他</b>				
汽車		(457)	(448)	(55)
汽車設備		38	31	35
捷富凱 <sup>(1)</sup>	25%	29	24	17
Peugeot Scooters	49%	(6)	(11)	(6)
<b>其他活動</b>				
		23	13	11
<b>製造及銷售公司</b>				
與桑坦德消費金融合作的財務公司	50%	280	241	201
與法國巴黎銀行合作的財務公司	50%	76	106	8
東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司(1)	25%	16	13	17
<b>財務活動</b>				
		372	360	226
<b>合計</b>		<b>(24)</b>	<b>(44)</b>	<b>217</b>

(1) 包括商譽 (見附註 11.1)

### 11.4. 權益法核算的投資的主要財務數據

關於權益法核算的投資的詳細數據如下：

#### A. 東風汽車集團汽車業務合作協議

PSA 集團與東風汽車集團有兩家合資企業：

- 神龍汽車 (DPCA)，總部位於武漢，受共同控制，並作為合資企業符合條件作會計之目的。它在中國生產東風標緻、東風雪鐵龍品牌和風神品牌的汽車；
- 東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司 (DPCS)，總部位於武漢，本集團對其有重大影響力。它在中國銷售神龍汽車生產的車輛。

以下金額代表神龍汽車和 DPCS 的合併財務報表。

#### 按 100%入賬的盈利項目

	百萬歐元			百萬元		
	2019年	2018年	2017年	2019年	2018年	2017年
收入	1 781	3 652	5 404	13 769	28 339	41 355
經調整經營收入 (虧損)	(315)	(244)	59	(2 441)	(1 918)	498
經營收入 (虧損) <sup>(1)</sup>	(463)	(490)	(138)	(3 600)	(3 858)	(1 060)
其中·折舊及減值	(406)	(550)	(548)	(3 131)	(4 314)	(4 172)
淨財務收益 (虧損) <sup>(1)</sup>	(30)	10	51	(240)	75	384
所得稅 (包括減值)	(272)	12	26	(2 120)	96	211
<b>期內利潤 (虧損)</b>	<b>(765)</b>	<b>(468)</b>	<b>(61)</b>	<b>(5 960)</b>	<b>(3 687)</b>	<b>(465)</b>
集團分佔期內利潤 (虧損)						
	(383)	(234)	(30)	-	-	-
於權益確認的收入及開支，淨額	-	-	-	-	-	-
<b>其他資料</b>						
PSA 所收合資企業股息淨額	-	-	200	-	-	-

<sup>(1)</sup> 應用國際財務報告準則第 16 號方面概無重大影響

## 按 100%入賬的財務狀況表項目

	百萬歐元			百萬元		
	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
<b>資產</b>						
非流動資產	1 848	2 347	2 728	14 453	18 490	21 295
流動資產	824	1 040	2 666	6 433	8 185	20 806
其中，現金及現金等價物	186	213	1 691	1 453	1 675	13 196
<b>負債</b>						
非流動負債（不包括權益）	157	35	43	1 229	277	338
其中，非流動金融負債	157	35	43	1 229	277	338
流動負債	2 127	2 213	3 731	16 637	17 429	29 106
其中，流動金融負債	766	476	511	5 987	3 749	3 685
權益	388	1 139	1 620	3 019	8 969	12 657
<b>轉換表</b>						
權益	388	1 139	1 620			-
佔權益百分比%	50%	50%	50%			
集團分佔權益	191	569	810			-
商譽	77	76	75			-
投資於按權益法核算的公司	268	645	885			-

## B. 融資活動中的桑坦德協議

下表匯總了與桑坦德的所有合夥企業的合併財務報表。

與桑坦德的合作關係範圍包括於 2019 年 12 月 31 日的 11 個歐洲國家以及巴西。

## 按 100%入賬的盈利項目

百萬歐元	2019 年	2018 年	2017 年
利息收入	2 178	1 975	1 794
利息開支	(951)	(854)	(753)
<b>淨銀行收入</b>	<b>1 227</b>	<b>1 121</b>	<b>1 041</b>
一般經營開支及其他	(397)	(384)	(380)
<b>總經營收入</b>	<b>830</b>	<b>737</b>	<b>661</b>
風險成本	(64)	(23)	(58)
<b>持續性業務稅前經營收入<sup>(1)</sup></b>	<b>766</b>	<b>714</b>	<b>603</b>
非經營項目	(6)	(11)	(12)
<b>持續性業務稅前收入</b>	<b>760</b>	<b>703</b>	<b>591</b>
所得稅	(199)	(219)	(190)
<b>期內利潤（虧損）</b>	<b>561</b>	<b>484</b>	<b>401</b>
集團分佔期內利潤（虧損）（分佔按權益法核算公司的淨盈利）	281	242	201
於權益確認的收入及開支，淨額	(256)	(15)	(3)
<b>其他資料</b>			
PSA 集團所收合資企業的股息淨額	136	105	136

<sup>(1)</sup> 其中，因應用國際財務報告準則第 16 號而產生 300 萬歐元。

## 按 100%入賬的財務狀況表

百萬歐元	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
客戶貸款及應收款	31 688	27 940	24 605
其他資產 <sup>(1)</sup>	3 688	2 916	2 639
<b>總資產</b>	<b>35 376</b>	<b>30 856</b>	<b>27 244</b>
融資負債 <sup>(1)</sup>	24 765	22 038	18 978
其他負債	6 855	5 455	5 199
權益	3 756	3 363	3 067
<b>總負債</b>	<b>35 376</b>	<b>30 856</b>	<b>27 244</b>

<sup>(1)</sup> 其中，於 2019 年 1 月 1 日因首次應用國際財務報告準則第 16 號而產生 2,500 萬歐元。

### C. 融資活動中的法國巴黎銀行協議

下表匯總了與法國巴黎銀行的所有合夥企業的合併財務報表。

與法國巴黎銀行的合作關係範圍包括於 2019 年 12 月 31 日的六個歐洲國家。

#### 按 100%入賬的盈利項目

百萬歐元	2019 年	2018 年	2017 年
利息收入	743	680	79
利息開支	(277)	(165)	(13)
<b>淨銀行收入</b>	<b>466</b>	<b>515</b>	<b>66</b>
一般經營開支及其他	(225)	(249)	(43)
<b>總經營收入</b>	<b>241</b>	<b>266</b>	<b>23</b>
風險成本	(19)	(15)	(1)
<b>持續性業務稅前經營收入<sup>(1)</sup></b>	<b>222</b>	<b>251</b>	<b>22</b>
非經營項目	(13)	28	-
<b>持續性業務稅前收入</b>	<b>209</b>	<b>279</b>	<b>22</b>
所得稅	(57)	(68)	(6)
<b>期內利潤（虧損）</b>	<b>152</b>	<b>211</b>	<b>16</b>
集團分佔期內利潤（虧損）（分佔按權益法核算公司的淨盈利）	76	106	8
於權益確認的收入及開支，淨額	-	(2)	-
<b>其他資料</b>			
PSA 集團所收合資企業的股息淨額	74	-	-

<sup>(1)</sup> 應用國際財務報告準則第 16 號方面概無重大影響

#### 按 100%入賬的財務狀況表項目

百萬歐元	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
客戶貸款及應收款	11 064	9 817	9 157
其他資產 <sup>(1)</sup>	1 593	551	1 020
<b>總資產</b>	<b>12 657</b>	<b>10 368</b>	<b>10 177</b>
融資負債 <sup>(1)</sup>	9 444	7 549	7 133
其他負債	2 033	1 641	2 057
權益	1 180	1 178	987
<b>總負債</b>	<b>12 657</b>	<b>10 368</b>	<b>10 177</b>

<sup>(1)</sup> 其中，於 2019 年 1 月 1 日因首次應用國際財務報告準則第 16 號而產生 800 萬歐元。

### D. 與投資對象有關的概要資料

#### 按 100%入賬的盈利項目

	百萬歐元		
	2019 年	2018 年	2017 年
銷售	12 469	16 283	16 862
經調整經營收入（虧損）	819	982	950
持續性業務收入	(299)	(119)	286
<b>淨收入</b>	<b>(299)</b>	<b>(119)</b>	<b>286</b>

## 按 100%入賬的財務狀況表項目

	百萬歐元		
	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
<b>資產</b>			
非流動資產	4 107	3 876	4 451
流動資產	52 771	46 529	44 690
<b>總資產</b>	<b>56 877</b>	<b>50 405</b>	<b>49 141</b>
<b>負債</b>			
非流動負債	1 664	1 038	1 094
流動負債	48 747	42 894	41 783
權益	6 467	6 473	6 264
其中，非控股權益	-	-	-
<b>總權益及負債</b>	<b>56 877</b>	<b>50 405</b>	<b>49 141</b>

### 11.5. 對按權益法核算的汽車業務方面投資的減值

按權益法核算的汽車業務的公司包括與東風汽車集團合作的公司和與中國的長安集團合作的公司。

這些公司的非流動資產根據與適用於 Groupe PSA 汽車業務相同的原則進行減值測試（見附註 8.3.B）。當存在減值跡象時，將分別測試車型特定的資產，並在每個合夥企業層面對所有資產（包括非車型特定的資產）進行匯總測試。

#### 東風

於 2019 年 12 月 31 日，在與東風汽車集團合作的公司進行的減值測試後，確認減值虧損人民幣 13.64 億元（PSA 份額為人民幣 6.82 億元，即 8,700 萬歐元）。

於 2018 年 12 月 31 日，在與東風汽車集團合作的公司進行減值測試後，確認減值虧損人民幣 21.00 億元（PSA 份額為人民幣 10.50 億元，即 1.33 億歐元）。

於 2017 年 12 月 31 日，在與東風汽車集團合作的公司進行減值測試後，確認減值虧損人民幣 15.15 億元（本集團分佔人民幣 7.58 億元，即 9,700 萬歐元）。

此外，Groupe PSA 在存在減值跡象（例如，銷量大幅下降或盈利能力下降）時，對其其他權益法核算的投資進行額外的減值測試。通過基於現金流量預測查看使用價值來確定可收回金額。這些預測得自合作夥伴批准的最新 2020-2024 年中長期計劃。終值是參考該計劃最後數年的數據並考慮 2.6% 的永續增長率（2018 年和 2017 年為 3.0%）確定的。未來現金流量就 2020-2024 年使用 12.5% 稅後貼現率和就終值使用 13.5% 稅後貼現率進行貼現（2018 年和 2017 年相同）。

#### 長安

於 2019 年 12 月 31 日，對長安標緻雪鐵龍汽車有限公司非流動資產的減值測試後，權益法核算的投資的總減值保持不變，並就集團承擔記錄了 7,800 萬歐元的撥備（包括 2019 年 5,000 萬歐元）。

於 2018 年 12 月 31 日，對長安標緻雪鐵龍汽車有限公司非流動資產的減值測試後，權益法核算的投資的總減值保持不變，並記錄了 2,800 萬歐元的撥備（考慮到 2018 財年虧損 4,000 萬歐元）。

於 2017 年 12 月 31 日，長安標緻雪鐵龍汽車有限公司與長安集團合作進行的減值測試未發現任何其他減值虧損。

於 2019 年 12 月 31 日、2018 年 12 月 31 日及 2017 年 12 月 31 日，除了就這些公司資產確認的減值虧損，按權益法核算的汽車業務方面投資的減值測試未發現任何減值虧損。

### 11.6. 關聯方交易 – 權益法核算的投資

與權益法核算投資的交易按公平原則計費。

合併的製造和銷售公司與權益法核算投資進行的買賣交易如下：

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
售予製造及銷售公司 <sup>(1)</sup>	320	364	675
售予與桑坦德合作的公司及對其轉讓	5 701	5 404	5 171
購買 <sup>(2)</sup>	(2 947)	(2 630)	(2 257)

<sup>(1)</sup> 其中對與東風汽車集團合作的公司銷售為 1.89 億歐元 (2018 年為 2.94 億歐元，2017 年為 5.46 億歐元)。

<sup>(2)</sup> 其中從捷富凱購買了 22.64 億歐元 (2018 年為 19.42 億歐元，2017 年為 18.56 億歐元)。

與權益法核算投資的應收款和應付款如下：

(百萬歐元)	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
長期貸款	-	-	48
貸款—一年內到期	78	16	116
應收賬款	270	147	318
應付賬款	(249)	(176)	(364)

在桑坦德對合資企業投資之後，PSA 集團與財務公司之間的交易基本保持不變。

## 附註 12 – 融資及金融工具 – 製造及銷售公司

### 12.1. 會計政策

附註 12.7 中描述了國際會計準則第 32 號和國際財務報告準則第 9 號所指的金融資產和負債的計量原則。

### 12.2. 財務收益 (開支) 淨額

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
利息收入	81	19	42
財務費用	(290)	(288)	(208)
其他財務收益	104	159	121
其他財務開支	(242)	(346)	(196)
製造及銷售公司合計	(347)	(456)	(241)
財務公司	3	10	3
綜合損益表內財務收益 (開支) 淨額	(344)	(446)	(238)

財務費用包括回購對東風集團債務的當前金融負債的重估 (見附註 12.3)。



## A. 製造及銷售公司的財務費用

財務費用是實際支出減去開發中資產的資本化部分。

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
借貸及銀行透支的利息	(248)	(293)	(326)
融資租賃負債的利息	(62)	(8)	(11)
金融交易及其他的外匯收益(虧損)	(43)	(72)	2
<b>所產生財務費用</b>	<b>(353)</b>	<b>(373)</b>	<b>(335)</b>
其中，汽車分部及其他業務	(162)	(249)	(216)
資本化借貸費用	63	85	127
<b>合計</b>	<b>(290)</b>	<b>(288)</b>	<b>(208)</b>

### ✦ 資本化借貸費用

直接歸屬於購置、建造或生產物業、廠房和設備或無形資產的借貸費用，至少需要十二個月才能準備好作其預定用途，資本化為該資產（「合資格資產」）成本的一部分。集團庫存不符合國際會計準則第23號 - 借貸費用中合資格資產的定義，因此其賬面價值不包括任何借貸費用。

當專門為取得合資格資產而借入資金時，符合資本化條件的借貸費用金額等於該期間發生的實際借貸費用減去未使用的借入資金的臨時投資的任何投資收益。

當為了一般公司目的借入的資金用於獲取合資格資產時，符合資本化條件的借款費用金額是通過採用等於獲得該合資格資產的經營分部期間加權平均借款費用的資本化率確定的。

### 所產生財務費用，扣除製造及銷售公司的利息收入

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
所產生的財務費用	(353)	(373)	(335)
其中，汽車分部及其他業務	(162)	(249)	(216)
利息收入	81	19	42
其中，汽車分部及其他業務	-	9	31
<b>合計</b>	<b>(272)</b>	<b>(354)</b>	<b>(293)</b>
其中，汽車分部及其他業務	(162)	(240)	(185)

## B. 製造及銷售公司的其他財務收益及開支

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
養老基金預期回報	22	18	21
其他財務收益	86	141	100
<b>其他財務收益</b>	<b>108</b>	<b>159</b>	<b>121</b>
僱員福利義務的利息費用	(32)	(23)	(20)
金融工具公允價值變動的無效部分	(65)	(97)	(28)
其他財務開支	(149)	(226)	(148)
<b>其他財務開支</b>	<b>(246)</b>	<b>(346)</b>	<b>(196)</b>

### 12.3. 流動及非流動金融資產及負債（不包括關於經營的衍生金融工具）

#### A. 流動及非流動金融資產

(百萬歐元)	2018年12月31日	現金及現金等價物增加淨額	綜合範圍變動	重新計量權益	匯率波動	其他變動	2019年12月31日
其他非流動金融資產	684	(106)	58	(4)	8	12	652
流動金融資產	842	473	(80)	-	12	22	1 269
金融投資	50	-	-	-	-	-	50
現金及現金等價物	14 961	2 418	-	-	-	-	17 379
<b>流動及非流動金融資產</b>	<b>16 537</b>	<b>2 785</b>	<b>(22)</b>	<b>(4)</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>19 350</b>

#### B. 流動及非流動金融負債

(百萬歐元)	2018年12月31日	現金及現金等價物增加淨額	綜合範圍變動	重新計量權益	匯率波動	其他變動	2019年12月31日
非流動金融負債	5 257	2 737	86	5	14	816	8 915
流動金融負債	2 182	(609)	103	-	(26)	870	2 520
<b>流動及非流動金融負債</b>	<b>7 439</b>	<b>2 128</b>	<b>189</b>	<b>5</b>	<b>(12)</b>	<b>1 686</b>	<b>11 435</b>

考慮到與 FCA 的擬議合併，東風集團 (DFG) 已同意在交割前出售而 Groupe PSA 已就此同意購買 3,070 萬股股份（這些股票將被注銷）。見附註 1。

截至承諾之日，於權益中初始確認 6.85 億歐元的流動金融負債。隨後，截至 2019 年 12 月 31 日，根據 1,700 萬歐元的財務收益（開支）淨額，已按 6.68 億歐元重新計量。

### 12.4. 金融資產明細

#### A. 其他非流動及流動金融資產和金融投資

(百萬歐元)	2019年12月31日		2018年12月31日		2017年12月31日	
	非流動	流動	非流動	流動	非流動	流動
「按攤銷成本」分類的金融資產	241	1 269	259	841	255	1 261
「按公允價值計量且其變動計入損益」分類的金融資產	411	-	425	1	232	8
「按攤銷成本」分類的金融投資 <sup>(1)</sup>	-	50	-	50	-	165
<b>其他非流動金融資產—製造及銷售公司</b>	<b>652</b>	<b>1 319</b>	<b>684</b>	<b>892</b>	<b>487</b>	<b>1 434</b>
其他非流動金融資產—財務公司	11	2	28	-	23	-
<b>財務狀況表中其他金融資產總額</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>-</b>	<b>23</b>	<b>-</b>

<sup>(1)</sup> 短期投資是盈餘現金流量投資，其餘下到期日及投資期限少於 12 個月。

#### B. 現金及現金等價物

現金主要指銀行往來賬戶中的現金，不包括銀行透支。現金等價物主要包括現金投資和可轉換為已知金額現金的可轉讓債務證券，其價值變動的風險不大，持有目的是根據國際會計準則第 7 號滿足三個月或以下原到期日的短期現金承諾。

現金及現金等價物包括如下項目：

(百萬歐元)	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
共同基金單位及貨幣市場證券	12 942	11 537	8 719
現金及經常賬戶餘額	4 437	3 424	2 863
<b>合計—製造及銷售公司</b>	<b>17 379</b>	<b>14 961</b>	<b>11 582</b>
其中，於財務公司的存款	-	(1)	(8)
財務公司	454	465	312
<b>財務狀況表中現金及現金等價物</b>	<b>17 833</b>	<b>15 426</b>	<b>11 894</b>

現金包括為滿足未來融資需要而安排的借款所得。

於 2019 年 12 月 31 日，現金等價物主要包括貨幣共同基金 96.49 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 86.76 億歐元，於 2017 年 12 月 31 日為 46.10 億歐元）、銀行存款和隔夜貨幣市場票據 26.98 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 18.99 億歐元，於 2017 年 12 月 31 日為 14.89 億歐元）和商業票據 8,000 萬歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 8,000 萬歐元，於 2017 年 12 月 31 日為 1.04 億歐元）。

所有這些工具均符合「歐洲證券監管委員會」（CESR）對短期貨幣市場基金的定義。

## 12.5. 金融負債明細

	於 2019 年 12 月 31 日的賬面值		於 2018 年 12 月 31 日的賬面值		於 2017 年 12 月 31 日的賬面值	
	攤銷成本或公允價值		攤銷成本或公允價值		攤銷成本或公允價值	
(百萬歐元)	非流動	流動	非流動	流動	非流動	流動
其他債券	5 863	47	4 021	499	3 835	651
其他長期借款	1 644	927	1 144	408	795	452
其他短期融資及透支貸款	1	1 222	-	1 239	-	1 399
關於融資及其他方面的衍生金融工具	15	2	2	11	1	2
<b>租賃負債前金融負債總額</b>	<b>7 523</b>	<b>2 198</b>	<b>5 167</b>	<b>2 157</b>	<b>4 631</b>	<b>2 504</b>
融資租賃負債	1 392	322	90	25	147	27
<b>金融負債總額</b>	<b>8 915</b>	<b>2 520</b>	<b>5 257</b>	<b>2 182</b>	<b>4 778</b>	<b>2 531</b>

### A. 年內主要融資交易

金融風險管理政策載於附註 12.6.A。

本年度的主要交易如下：

- ✦ 2019 年 1 月，於到期時，Peugeot S.A.償還了 2013 年債券 4.304 億歐元；
- ✦ 2019 年 3 月 13 日，佛吉亞發行了 5 億歐元的債券，到期日為 2026 年 6 月，票面年利率為 3.125%。  
這筆貸款旨在為 2018 年的 5 億歐元過橋貸款（作為佛吉亞收購 Clarion 的融資的一部分）再融資。2019 年 10 月 31 日，佛吉亞利用了 2026 年 6 月到期的債券的 2.50 億歐元；
- ✦ 2019 年 4 月 11 日，Peugeot S.A.根據德國法律利用私人投資（本票貸款）籌集了 5.22 億歐元。該交易分幾批以歐元計價，期限分別為 4.5 年、7 年和 8 年；
- ✦ 2019 年 9 月 18 日，Peugeot S.A.發行了 6 億歐元的債券，於 2029 年 9 月到期，票面年利率為 1.125%。
- ✦ 2019 年 11 月 27 日，佛吉亞發行了 7 億歐元的債券，於 2027 年 6 月到期，年息率為 2.375%；同時，佛吉亞提出回購 2023 年到期的債券（7 億歐元），成功率為 76%；剩餘 2023 年票據已提前償還。

## B. 債券及其他借貸的特點

(百萬元)	於 2019 年 12 月 31 日的賬面價值		發行貨幣	到期
	非流動	流動		
<b>製造及銷售公司（不包括佛吉亞）- 歐元計價貸款</b>				
2003 年債券發行 - €6 億歐元	797	10	歐元	2033 年第 3 季
2016 年債券發行 - €5 億歐元	497	9	歐元	2023 年第 2 季
2017 年債券發行 - €6 億歐元	597	9	歐元	2024 年第 1 季
2017 年債券發行 - €1 億歐元	100	2	歐元	2024 年第 1 季
2018 年債券發行 - €6.5 億歐元	645	10	歐元	2025 年第 1 季
2019 年債券發行 - €6 億歐元	590	1	歐元	2029 年第 3 季
2019 年期票 - €5.22 億歐元	522	3	歐元	2023 年至 2027 年
<b>佛吉亞</b>				
2018 年債券發行 - €7 億歐元	680	1	歐元	2025 年第 2 季
2019 年債券發行 - €7 億歐元	680	2	歐元	2027 年第 2 季
2019 年債券發行 - €7.5 億歐元	755	1	歐元	2025 年第 2 季
<b>債券發行合計</b>	<b>5 863</b>	<b>48</b>		
<b>Peugeot SA</b>				
買斷承諾 (東風)	-	667	歐元	
<b>製造及銷售公司（不包括佛吉亞）- 歐元計價貸款</b>				
EIB 貸款 <sup>(1)</sup> - €2.50 億歐元	244	-	歐元	2024 年第 1 季
FDES 貸款 (1) - 零票息	-	24	歐元	2020 年第 1 季
借款 - 摩洛哥	138	-	歐元	2021 年至 2025 年第 4 季
借款 - 中國	-	1	歐元	2019 年
借款 - 西班牙	79	20	歐元	2018 年至 2026 年
借款 - 法國其他	72	-	歐元	2021 年
借款 - 其他 <sup>(2)</sup>	62	68	歐元	不適用
<b>製造及銷售公司（不包括佛吉亞）- 外幣計價貸款</b>				
借款 - 巴西	37	15	巴西雷亞爾	2019 年至 2024 年
其他借款	41	12	不適用	不適用
<b>佛吉亞</b>				
其他借款	971	120	歐元/美元	2018 年至 2024 年
<b>其他長期借款合計</b>	<b>1 644</b>	<b>927</b>		

<sup>(1)</sup> EIB: 歐洲投資銀行; FDES: 法國社會經濟發展基金。

<sup>(2)</sup> 尤其涉及歐寶沃克斯豪爾汽車分部

## C. 其他短期融資及透支貸款的特點

(百萬元)	發行貨幣	於 2019 年 12 月 31 日賬面價值	於 2018 年 12 月 31 日賬面價值	於 2017 年 12 月 31 日賬面價值
商業票據	歐元	391	411	80
短期貸款	不適用	512	509	464
銀行透支	不適用	250	212	332
已發付款 <sup>(1)</sup>	不適用	26	23	93
關於未終止確認的資產的保理負債	不適用	43	84	430
<b>合計</b>		<b>1 222</b>	<b>1 239</b>	<b>1 399</b>

<sup>(1)</sup> 此項目對應已發但未從銀行賬戶記入借方的付款，因為到期日並非銀行營業日。

## D. 融資租賃負債

融資租賃負債可按到期日作如下分析：

(百萬歐元)	31/12/2019
2020 年	322
2021 年	266
2022 年	215
2023 年	183
2024 年	144
2025 年	141
後續年份	443
<b>融資租賃負債總額</b>	<b>1 714</b>

## E. 透過應收款轉讓進行融資

汽車分部和佛吉亞通過將應收款出售予金融機構來滿足其部分融資需求。標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部的經銷商網絡中，透過與桑坦德和法國巴黎銀行合作的財務公司對應收款融資總額為 83.83 億歐元（2018 年 12 月 31 日為 77.48 億歐元，2017 年 12 月 31 日為 69.82 億歐元）。

符合附註 6.2 規定的條件時已售應收款項終止確認。

透過出售應收款的其他融資如下：

(百萬歐元)	2019 年 12 月 31 日		2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日	
	已售予非本集團 金融機構的應收 款總額	已售但未終止 確認的部分	已售予非本 集團金融機 構的應收款 總額	已售但未終止 確認的部分	已售予非本集 團金融機構的 應收款總額	已售但未終止 確認的部分
第三方金融機構提供融資的部分 <sup>(1)</sup>	3 284	213	3 174	239	3 094	456
其中，佛吉亞集團	792	89	825	69	833	68

<sup>(1)</sup> 應收款融資部分對應引起現金流入的部分。

佛吉亞售出並終止確認了其在法國的研究稅收抵免（*credit d'impôt recherche – CIR*），金額為 7,200 萬歐元。

應收款的出售構成通常的短期融資。

## F. 未提取的銀團信貸額度

集團的製造和銷售公司在截至 2024 年的不同日期到期的循環信貸額度下有以下額外借款能力：

(百萬歐元)	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
Peugeot S.A. 及 GIE PSA Trésorerie	3 000	3 000	3 000
佛吉亞	1 200	1 950	1 200
<b>未提取已確認信貸額度</b>	<b>4 200</b>	<b>4 950</b>	<b>4 200</b>

在行使了 Peugeot S.A. 和 GIE PSA Trésorerie 銀團信貸額度的第一次展期選擇權（該銀團信貸額度共計 30 億歐元）之後，於 2023 年 5 月到期金額為 1.9 億歐元，2024 年 5 月到期金額為 28.1 億歐元。本集團有第二次一年展期選擇權（2024 年 5 月至 2025 年 5 月），須經銀行批准。

該信貸安排在期末未提取。

佛吉亞的額外借貸能力獨立於 Peugeot S.A.，是 2014 年 12 月 15 日安排的銀團信貸額度的結果。其只含有一筆 12 億歐元的貸款，於 2019 年 12 月到期。在 2018 年 6 月 15 日簽署修正案後，該額度的到期日延長至 2023 年 6 月，並有兩次可選的一年展期。在 2019 年 6 月行使第一次展期選擇權後，此信貸到期日已延長至 2024 年 6 月。

該信貸安排在期末未提取。

## 12.6. 金融風險管理

### A. 金融風險管理政策

在其業務過程中，PSA 集團面臨流動性風險，以及利率、交易對方、貨幣和其他市場風險，特別是商品價格和股票價格的變化。集團的金融風險管理政策自 2018 年起全面適用於歐寶沃克斯豪爾實體的運營。

#### (1) 流動性風險

在當前的經濟環境下，本集團繼續推行多元化、積極主動的融資策略和保守的流動性政策，以滿足其一般融資需求，特別是業務融資和發展項目融資。融資策略由董事會確定，並在公司首席財務官及公司財務部的支配下實施，並提交予監事會的財務與審計委員會。由首席財務官主持的財政和外匯委員會月度會議審查集團的現金預測、融資需求、利息收入和支出以及財務安全水平。融資計劃由公司財務部執行。

根據本政策，本集團：

- 通過根據 EMTN 計劃發行債券或實施債務管理交易，對其債務結構實施積極管理；
- 對法國和國外的銀行借款具有追索權；
- 出售應收款；
- 為其財務安全安排經確認的信貸額度；
- 必要的時候發行可轉換債券或其他債務工具。

集團還可以通過增資籌集資金。

這一融資政策使它能够抓住市場機遇，為自己預先融資，從而優化其財務安全。

金融負債償還計劃見下表。2010 年 6 月，Peugeot S.A. 實施了 50 億歐元的 EMTN 計劃，其中 24.5 億歐元已於 2019 年 12 月底提取。

#### 金融負債和衍生工具的合同還款計劃—製造和銷售公司

下表顯示了金融負債和衍生工具產生的未貼現現金流。它們包括本金償還以及未來的合同利息支付。外幣現金流和可變或指數現金流是根據年底的市場數據確定的。

2019 年 12 月 31 日

(百萬歐元)	資產 負債		未貼現合約現金流					
			2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	> 5 年
<b>金融負債</b>								
<b>債券—本金還款</b>								
製造及銷售公司-	-	(3 748)	(176)	-	-	(700)	(700)	(2 172)
佛吉亞	-	(2 115)	35	-	-	-	-	(2 150)
<b>其他長期債務—本金還款</b>								
製造及銷售公司-	-	(814)	(251)	(66)	(66)	(67)	(307)	(57)
佛吉亞	-	(1 091)	(121)	(66)	(388)	(211)	(213)	(92)
<b>債券及其他借款總額</b>								
製造及銷售公司-	-	(4 562)	(427)	(66)	(66)	(767)	(1 007)	(2 229)
佛吉亞	-	(3 206)	(86)	(66)	(388)	(211)	(213)	(2 242)
<b>債券及其他借款利息總額</b>								
製造及銷售公司-	-	(44)	(44)	-	-	-	-	-
佛吉亞	-	(4)	(4)	-	-	-	-	-
<b>買斷承諾(東風)<sup>(1)</sup></b>								
<b>融資租賃負債</b>								
製造及銷售公司-	-	(808)	(149)	(130)	(104)	(88)	(68)	(269)
佛吉亞	-	(906)	(173)	(136)	(111)	(95)	(76)	(315)
<b>衍生工具</b>								
	108	(142)	(142)	-	-	-	-	-
<b>合計</b>	<b>108</b>	<b>(10 339)</b>	<b>(1 692)</b>	<b>(398)</b>	<b>(669)</b>	<b>(1 161)</b>	<b>(1 364)</b>	<b>(5 055)</b>

(1) 見附註 1.

## 契約

製造和銷售公司（不包括佛吉亞）的借款均不受基於最低信用評級的特定加速條款的約束。在若干情況下，製造和銷售公司的借款須遵守以下條款：借款人向貸款人提供汽車行業通常需要的若干擔保。它們包括：

- 負抵押條款，借款人承諾不向任何第三方提供任何抵押品。不過，這些條款也有若干例外；
- 「重大不利變動」條款，適用於經濟狀況發生重大不利變動的情況；
- 「同等權益條款」，確保貸款人至少享有與其他債權人相同的待遇；
- 「交叉違約」條款，即如果一筆貸款違約，其他貸款應立即償還；
- 借款人承諾向貸款人提供常規信息的條款；
- 借款人承諾遵守適用法律的條款；
- 控制權變更條款。

此外，歐洲投資銀行（EIB）的貸款也依賴於集團實施融資的項目。

所有這些條款在 2019 年均得到遵守。

如果 Peugeot S.A. 失去其「投資級」評級，則 2014 年 4 月設立並於 2018 年 5 月修訂的 30 億歐元銀團信貸額度的提取將須符合以下規定：

- 製造和銷售公司的淨債務水平低於 60 億歐元；
- 製造和銷售公司的淨債務與綜合權益的比率小於 1。

佛吉亞於 2014 年 12 月 15 日安排並於 2018 年 6 月修訂的 12 億歐元銀團信貸額度，僅包含一筆在 2024 年 6 月到期的 12 億歐元貸款，僅包含一項設定債務限制的契約。

Dette Nette* / EBITDA**	最大	2,79 <sup>(1)</sup>
-------------------------	----	---------------------

\*綜合債務淨額

\*\*EBITDA 佛吉亞過去 12 個月除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利

<sup>(1)</sup> 2019 年，考慮到國際財務報告準則第 16 號（租賃）的應用，對比率進行了調整。2018 年它是 2,50。

符合這一比率是獲得這項信貸安排的一個條件。截至 2019 年 12 月 31 日，佛吉亞符合這一比率。

## (2) 利率風險

貿易應收款和應付款在一年內到期，其價值不受利率水平的影響。

製造和銷售公司（不包括汽車設備公司）的現金儲備和短期融資需求主要集中在 GIE PSA Trésorerie 層面，後者將淨現金儲備投資於金融市場。這些短期工具按可變利率或固定利率編製指數。

製造和銷售公司（不包括汽車設備公司）的中長期總借款主要包括固定利率長期貸款。根據借款本金計算，製造和銷售公司（不包括汽車設備公司）的浮動利率借款比例現在不到 1%。

PSA 集團的利率風險管理政策旨在抵銷利率波動對經調整經營收入的影響。這是 PSA 集團整體風險管理政策的一部分。董事會設定治理規則。由首席財務官每月主持的財政和外匯委員會做出決定。PSA International (PSAI) 實施並跟進對沖。

所採用的方法包括，一旦確定利率風險，在適當情況下使用適當的金融工具確保利率結構與資產和負債相匹配，就對其進行全面和系統的對沖。根據會計準則，所有這些交易均符合對沖資格。2019 年，集團對沖了期票借款。

佛吉亞在集中的基礎上獨立管理利率風險對沖。這種管理是通過佛吉亞的財務部實施的，財務部向其行政管理層報告。對沖決策由每月召開會議的市場風險委員會做出。借款總額的很大一部分（提款部分的銀團信貸融資、短期貸款和商業票據（如適用））是浮動利率的。佛吉亞集團的利率對沖政策旨在減少短期利率變化對收益的影響。對沖安排主要包括以歐元計價的利率互換。

自 2008 年以來，佛吉亞的一些衍生工具符合國際財務報告準則第 9 號規定的對沖會計條件。佛吉亞購買的其他衍生工具代表借款利率風險的經濟對沖，但不符合國際財務報告準則第 9 號（IFRS 9）中適用對沖會計的標準。

佛吉亞是唯一持有利率風險現金流對沖的實體。

製造和銷售公司的淨利率狀況如下：

		2019 年 12 月 31 日			
(百萬歐元)		日內至 1 年	2 至 5 年	5 年以上	合計
總資產	固定利率	1 429	110	242	1 781
	浮動利率	17 268	1	-	17 269
總負債	固定利率	(818)	(1 915)	(4 392)	(7 125)
	浮動利率	(1 379)	(935)	(92)	(2 406)
對沖前淨頭寸	固定利率	611	(1 805)	(4 150)	(5 344)
	浮動利率	15 889	(934)	(92)	14 863
對沖後淨頭寸	固定利率	-	(763)	-	(763)
	浮動利率	-	763	-	763
對沖後淨頭寸	固定利率	611	(2 568)	(4 150)	(6 107)
	浮動利率	15 889	(171)	(92)	15 626

		2018 年 12 月 31 日			
(百萬歐元)		日內 至 1 年	2 至 5 年	5 年以上	合計
總資產+B36	固定利率	939	135	235	1 309
	浮動利率	14 908	-	47	14 955
總負債	固定利率	(786)	(1 501)	(3 243)	(5 530)
	浮動利率	(1 346)	(575)	(10)	(1 931)
對沖前淨頭寸	固定利率	153	(1 366)	(3 008)	(4 221)
	浮動利率	13 562	(575)	37	13 024
對沖後淨頭寸	固定利率	(4)	(157)	(25)	(186)
	浮動利率	4	157	25	186
對沖後淨頭寸	固定利率	149	(1 523)	(3 033)	(4 407)
	浮動利率	13 566	(418)	62	13 210

		31/12/2017			
(百萬歐元)		日內至 1 年	2 至 5 年	5 年以上	合計
總資產	固定利率	1 484	90	241	1 815
	浮動利率	11 565	-	-	11 565
總負債	固定利率	(2 405)	(1 403)	(3 015)	(6 823)
	浮動利率	-	(213)	-	(213)
對沖前淨頭寸	固定利率	(921)	(1 313)	(2 774)	(5 008)
	浮動利率	11 565	(213)	-	11 352
對沖後淨頭寸	固定利率	(415)	383	-	(32)
	浮動利率	415	(383)	-	32
對沖後淨頭寸	固定利率	(1 336)	(930)	(2 774)	(5 040)
	浮動利率	11 980	(596)	-	11 384



### (3) 交易對方及信用風險

汽車分部非常重視保障向客戶交付的商品和服務的付款安全。與標緻雪鐵龍 (Peugeot Citroën)、DS、歐寶 (Opel) 和沃克斯豪爾 (Vauxhall) 經銷商的關係在下文所述的 **Banque PSA Finance** 銷售融資系統框架內進行管理。其他客戶的付款通過與主要交易對方的安排擔保，該安排經集團財務委員會驗證。

在佛吉亞，主要的交易對方是領先的汽車製造商，它們的信譽度是逐個客戶跟蹤的。

其他交易對方風險涉及可用現金投資和涉及貨幣、利率和商品衍生品的交易。這兩類交易僅與集團財務委員會批准的主要金融合作夥伴進行。相關交易對方風險通過按金額和承諾期限劃分的風險敞口限額系統進行管理。限額是根據一系列標準確定的，包括交易對方的具體財務分析結果、交易對方的信用評級及其股本金額。

可用現金投資於認可交易對方發行的貨幣市場證券，或投資於共同基金或存款賬戶。投資組合中大部分貨幣市場證券由主要銀行發行，其餘由非金融業發行人發行。共同基金是根據規定最低基金信用評級和標的資產最長到期日的指導原則選擇的。此外，每隻基金的投資額以基金管理資產總額為上限。

衍生品交易受標準 ISDA 或 **Fédération Bancaire Française (FBF)** 協議規範，與最常用的交易對方簽訂的合同規定每週追加保證金。

### (4) 貨幣風險

製造和銷售公司管理其外幣交易的外匯頭寸，目的是對沖匯率波動的風險。汽車分部貨幣風險由 **PSA International S.A. (PSAI)** 大體上在行政管理層的監督下集中管理。PSAI 使用的所有產品都是國際掉期與衍生工具協會 (ISDA) 主協議涵蓋的標準產品。

目標是通過在外匯發票登記後立即對沖，將汽車分部的匯兌差額降至最低。這一對沖政策系統地應用於標緻雪鐵龍 DS 業務分部，並正在歐寶沃克斯豪爾業務分部實施。

貨幣風險是通過要求製造公司以銷售公司的當地貨幣向銷售公司開具賬單來管理的（除非在極少數情況下或當地法規不允許這樣做）。這些集團內賬單上的貨幣風險也通過遠期外匯合約進行對沖。在大多數情況下，汽車分部的外幣集團內貸款也被對沖。

外匯政策包括對汽車分部未來流量的對沖。它包括對沖集團貨幣的主要淨敞口（包括歐寶沃克斯豪爾）。現金流對沖政策的管理規則由集團董事會規定。執行工作由首席財務官每月主持的財政和外匯委員會負責。根據國際財務報告準則第 9 號，它們被歸類為現金流對沖。這些對沖的最大期限是兩年。這一比率在 1 年時最高為 70%，在 2 年時最高為 40%。

截至 2019 年 12 月 31 日，對沖比率在 20% 至 40% 之間，具體取決於貨幣。汽車分部對以下貨幣進行了現金流對沖：英鎊、日元、波蘭茲羅提。

集團不對沖其在海外業務上的淨投資。

PSAI 還進行涉及貨幣工具的自營交易。這些交易受到非常嚴格的風險敞口限制，並受到嚴密監控。它們是 PSA 集團內公司進行的唯一非對沖交易，對綜合利潤的影響非常有限。

歷史風險價值 (VaR) 方法用於識別和管理市場風險。歷史風險價值使用 2011 年初以來各種貨幣的波動率和匯率。風險價值指基於置信水平的投資組合的最大可能損失。計量的置信水平分別為 95% 和 99%。對於這兩個置信水平，對截至 2019 年 12 月 31 日的投資組合應用歷史風險價值一事不會對集團收益產生實質性影響。該方法假設未來風險價值將遵循與歷史風險價值相同的趨勢。它並非代表在極端壓力情景下可能發生的損失。

佛吉亞附屬公司商業交易相關的貨幣風險由佛吉亞使用遠期購銷合同和期權以及外幣融資進行獨立和集中管理。佛吉亞通過集團財務部管理貨幣風險對沖，財務部向行政管理層報告。預測交易的貨幣風險根據編製預算時確定的估計現金流量進行對沖，並由行政管理層驗證。當存在滿足國際財務報告準則第 9 號標準的對沖關係時，相關衍生工具被歸類為現金流對沖。位於歐元區以外的附屬公司獲批其功能貨幣的集團內貸款。這些貸款以歐元進行再融資，相關的貨幣風險通過互換進行對沖。

## 期貨運作和現金流對沖

截至 2019 年 12 月 31 日，以外幣對歐元對沖的淨頭寸為 29.55 億歐元（2018 年為 28.11 億歐元，2017 年為 33.40 億歐元）。

## 製造和銷售公司的主要貨幣淨頭寸（截至 12 月 31 日的未平倉頭寸）

製造和銷售公司的主要外幣對歐元的淨頭寸（公允價值對沖後）如下：

(百萬歐元)	2019 年 12 月 31 日								
	盧布	英鎊	日圓	美元	茲羅提	瑞士法郎	捷克克朗	其他	合計
總資產	35	950	136	338	75	209	172	157	2 072
總負債	(36)	(821)	(162)	(234)	(17)	(3)	(173)	(288)	(1 734)
對沖前淨頭寸	(1)	129	(26)	104	58	206	(1)	(131)	338
衍生金融工具	1	(470)	13	(57)	(25)	(206)	-	(19)	(763)
對沖後淨頭寸	-	(341)	(13)	47	33	-	(1)	(150)	(425)

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日								
	盧布	英鎊	日圓	美元	茲羅提	瑞士法郎	捷克克朗	其他	合計
總資產	59	732	101	454	132	248	200	678	2 604
總負債	(7)	(725)	(210)	(315)	(174)	(136)	(260)	(364)	(2 191)
對沖前淨頭寸	52	7	(109)	139	(42)	112	(60)	314	413
衍生金融工具	(48)	(127)	101	(350)	70	(220)	83	(40)	(531)
對沖後淨頭寸	4	(120)	(8)	(211)	28	(108)	23	274	(118)

(百萬歐元)	2017 年 12 月 31 日								
	盧布	英鎊	日圓	美元	茲羅提	瑞士法郎	捷克克朗	其他	合計
總資產	93	225	81	917	43	243	140	580	2 322
總負債	(23)	(90)	(42)	(37)	(7)	(3)	(215)	(42)	(459)
對沖前淨頭寸	70	135	39	880	36	240	(75)	538	1 863
衍生金融工具	(88)	(127)	(41)	(832)	50	(240)	67	(420)	(1 631)
對沖後淨頭寸	(18)	8	(2)	48	86	-	(8)	118	232

截至 2019 年 12 月 31 日，製造和銷售公司持有未平倉資產負債表頭寸的主要貨幣的年末匯率如上升 5%（見下表），會對稅前收入和權益產生以下直接影響：

(百萬歐元)	日圓/歐元	美元/歐元	茲羅提/歐元	MEX/歐元	捷克克朗/歐元	英鎊/歐元	新里拉/歐元	盧布/歐元	其他
假設兌歐元的波動	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
對稅前收入影響	0,57	(1,94)	(1,51)	5,40	0,04	16,44	(0,14)	0,09	1,73
對權益影響	(16,43)	5,02	(15,78)	(0,16)	(2,71)	(111,81)	-	-	(1,67)

下表顯示了製造和銷售公司主要外幣對其他貨幣的淨頭寸：

(百萬歐元)	2019年12月31日				
	赫夫納/美元	美元/雷亞爾	美元/阿根廷比索	美元/英鎊	人民幣/美元
總資產	-	5	11	-	-
總負債	(25)	(38)	(13)	-	-
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>(25)</b>	<b>(33)</b>	<b>(2)</b>	-	-
衍生金融工具	-	37	4	-	-
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>(25)</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	-	-

(百萬歐元)	2018年12月31日				
	赫夫納/美元	美元/雷亞爾	美元/阿根廷比索	美元/英鎊	人民幣/美元
總資產	-	78	37	-	3
總負債	(9)	(282)	(293)	(7)	-
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>(9)</b>	<b>(204)</b>	<b>(256)</b>	<b>(7)</b>	<b>3</b>
衍生金融工具	-	221	239	-	-
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>(9)</b>	<b>17</b>	<b>(17)</b>	<b>(7)</b>	<b>3</b>

(百萬歐元)	2017年12月31日				
	赫夫納/美元	美元/雷亞爾	美元/阿根廷比索	美元/英鎊	人民幣/美元
總資產	-	72	18	-	5
總負債	(11)	(58)	(197)	-	-
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>(11)</b>	<b>14</b>	<b>(179)</b>	-	<b>5</b>
衍生金融工具	-	(19)	180	-	-
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>(11)</b>	<b>(5)</b>	<b>1</b>	-	<b>5</b>

### (5) 商品風險

汽車分部的商品風險敞口由採購部和 PSA International S.A. (PSAI) 聯合跟蹤，後者負責對沖集團的貨幣、利率和商品風險，而佛吉亞的風險則獨立管理。

由於直接採購或通過這些變動對供應商成本的影響而間接產生，若干原材料價格變動的風險使汽車分部和佛吉亞的生產成本承受風險。這些原材料或是鋼鐵和塑料等工業產品，其價格和相關調整由買方和賣方協商，或是在有組織的市場上直接交易的商品，如鋁、銅、鉛或貴金屬，直接參照商品市場報價確定商品或者組成品種交易價格。汽車分部對大宗商品價格波動的部分風險敞口是通過在監管市場上交易的衍生工具進行對沖的。這些對沖的目的是儘量減少商品價格變化對集團生產需要的實際交付的影響。

集團董事會規定治理規則（範圍、責任、期限、比率等）。金屬委員會由集團首席財務官主持，每季度審查一次汽車分部的商品風險。該委員會負責監控對沖比率、對沖損益，審查可能對集團經營收入產生重大影響的每種報價商品，並在三年內（金屬）和兩年內（能源）設定數量和價格方面的對沖目標。最大比率為：1年80%，2年60%，3年40%。對沖比率取決於到期日。根據國際財務報告準則第9號，現金流量對沖必須符合對沖會計的要求。2019年，歐寶沃克斯豪爾被全面納入對沖交易範圍。商品對沖涉及鋁、銅、鉛、鈾和鈮的購買。2019年還建立了電力和天然氣採購對沖機制。集團對貴金屬的對沖很好。

對於汽車分部，如果基本金屬（鋁、銅和鉛）價格上漲（下跌）19%，貴金屬（鉑和鈀）價格上漲（下跌）21%，能源價格（電力、天然氣）上漲（下跌）29%，則於2019年12月31日持有的商品對沖的影響將使得於2018年12月31日的綜合權益下降／增加180歐元（而2018年為7,100萬歐元，2017年為5,900萬歐元）。由於根據國際財務報告準則第9號（IFRS 9），所有商品對沖均符合現金流對沖條件，因此，由於對沖商品價格的變化而導致的這些工具公允價值的變化不會對2019年利潤產生任何影響。

商品價格趨勢假設是根據報告年度在相關商品市場上觀察到的平均歷史波動率和隱含波動率確定的。

佛吉亞與客戶的銷售合同不包括任何基於商品價格的系統指數化條款。通過與客戶進行常規價格談判和嚴格庫存管理的政策，降低了商品價格不利變化的風險。佛吉亞不使用衍生工具對沖其大宗商品和能源購買。

## B. 對沖工具

在國際財務報告準則第9號，如國際會計準則第39號一樣，衍生工具在財務狀況表上按其公允價值確認。在下列情況下，可將其歸類為對沖工具：

- 在對沖開始時，有對沖關係的正式名稱和文件；
- 對沖關係的有效性在一開始就得到了證明。如果對沖關係不再滿足與對沖比率有關的對沖有效性要求，但該指定對沖關係的風險管理目標保持不變，則必須重新平衡該比率。再平衡包括調整對沖項目的指定數量或已存在對沖關係的對沖工具。

集團使用兩種對沖關係：

- **公允價值對沖：**  
按公允價值重新計量產生的盈虧計入損益，並由對沖工具按公允價值重新計量產生的盈虧的有效部分抵銷；
- **現金流對沖：**  
對沖工具公允價值變動的有效部分直接在「其他全面收益金額」中確認。無效部分價值的變動在「其他財務收益或開支」中確認，不包括期權的時間價值（現在在「其他全面收益金額」中確認）。於權益中確認的累計盈虧在影響損益時，按照與對沖項目確認相同的方式重新分類為損益。鑒於其非實質性，原材料採購對沖公允價值變動的有效部分不計入原材料在存貨中確認的價值內。

國際財務報告準則第9號現在允許確認原材料部分的對沖，這有助於會計更好地符合經濟現實。自2018年1月1日起，集團可根據其管理規則延長對沖期限（見2017年綜合財務報表附註12.7.A.(5)）。

此外，本集團實施貨幣對沖，以防止以外幣計價的應付款和應收款的價值發生變化。這些衍生工具公允價值的變動計入損益，在對沖有效性的範圍內抵銷以外幣計價的應付款和應收款的變動。無效部分在財務收益（開支）淨額中確認。

## (1) 對沖工具價值和對沖名義金額的詳細信息

## 製造及銷售公司

(百萬歐元)	2019年12月31日					
	賬面值		名義金額	到期日		
	資產	負債		<1年	2至5年	>5年
<b>貨幣風險</b>						
公允價值對沖	30	(104)	3 612	3 423	189	-
現金流對沖	9	(1)	3 550	2 647	903	-
<b>總貨幣風險</b>	<b>39</b>	<b>(105)</b>	<b>7 162</b>	<b>6 070</b>	<b>1 092</b>	<b>-</b>
<b>利率風險</b>						
公允價值對沖	-	-	62	-	62	-
現金流對沖	-	(12)	745	31	714	-
<b>總利率風險</b>	<b>-</b>	<b>(12)</b>	<b>807</b>	<b>31</b>	<b>776</b>	<b>-</b>
<b>商品風險</b>						
現金流對沖	68	(35)	910	429	481	-
<b>總商品風險</b>	<b>68</b>	<b>(35)</b>	<b>910</b>	<b>429</b>	<b>481</b>	<b>-</b>
<b>合計</b>	<b>107</b>	<b>(152)</b>	<b>8 879</b>	<b>6 530</b>	<b>2 349</b>	<b>-</b>
其中:	-	-	-	-	-	-
<b>總公允價值對沖</b>	<b>30</b>	<b>(104)</b>	<b>3 674</b>	<b>3 423</b>	<b>251</b>	<b>-</b>
<b>總現金流對沖</b>	<b>77</b>	<b>(48)</b>	<b>5 205</b>	<b>3 107</b>	<b>2 098</b>	<b>-</b>

在任何一方違約的情況下，不受賠償條款約束的對沖工具對於汽車分部來說不代表一筆可觀的金額。

(百萬歐元)	2018年12月31日					
	賬面值		名義金額	到期日		
	資產	負債		<1年	2至5年	>5年
<b>貨幣風險</b>						
公允價值對沖:	69	(30)	4 517	4 410	107	-
現金流對沖:	30	(18)	4 788	4 278	510	-
<b>總貨幣風險</b>	<b>99</b>	<b>(48)</b>	<b>9 305</b>	<b>8 688</b>	<b>617</b>	<b>-</b>
<b>利率風險</b>						
公允價值對沖:	-	(3)	53	-	53	-
現金流對沖:	-	-	-	-	-	-
<b>總利率風險</b>	<b>-</b>	<b>(3)</b>	<b>53</b>	<b>-</b>	<b>53</b>	<b>-</b>
<b>商品風險</b>						
現金流對沖:	23	(30)	389	212	177	-
<b>總商品風險</b>	<b>23</b>	<b>(30)</b>	<b>389</b>	<b>212</b>	<b>177</b>	<b>-</b>
<b>合計</b>	<b>122</b>	<b>(81)</b>	<b>9 747</b>	<b>8 900</b>	<b>847</b>	<b>-</b>
其中:	-	-	-	-	-	-
<b>總公允價值對沖</b>	<b>69</b>	<b>(33)</b>	<b>4 570</b>	<b>4 410</b>	<b>160</b>	<b>-</b>
<b>總現金流對沖</b>	<b>53</b>	<b>(48)</b>	<b>5 177</b>	<b>4 490</b>	<b>687</b>	<b>-</b>

2017年12月31日

(百萬歐元)	賬面值		名義 金額	到期日		
	資產	負債		<1年	2至5年	>5年
<b>貨幣風險</b>						
公允價值對沖:	62	(26)	2 542	2 495	47	-
現金流對沖:	194	(176)	3 179	2 516	663	-
<b>總貨幣風險</b>	<b>256</b>	<b>(202)</b>	<b>5 721</b>	<b>5 011</b>	<b>710</b>	<b>-</b>
<b>利率風險</b>						
公允價值對沖:	-	-	-	-	-	-
現金流對沖:	-	-	2	-	2	-
<b>總利率風險</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>
<b>商品風險</b>						
現金流對沖:	41	(8)	254	173	81	-
<b>總商品風險</b>	<b>41</b>	<b>(8)</b>	<b>254</b>	<b>173</b>	<b>81</b>	<b>-</b>
<b>合計</b>	<b>297</b>	<b>(210)</b>	<b>5 977</b>	<b>5 184</b>	<b>793</b>	<b>-</b>
其中:						
總公允價值對沖	62	(26)	2 542	2 495	47	-
總現金流對沖	235	(184)	3 435	2 689	746	-

**(2) 對沖工具對收益及權益的影響**

**(a) 現金流對沖的影響**

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
於權益確認的有效部分變動	(59)	26	39
於損益確認的無效部分變動	3	15	(5)
重新分類至損益表「所售商品及服務成本」項下的有效部分	-	(5)	(13)
重新分類至損益表「財務費用」項下的有效部分	-	(5)	(9)

**(b) 公允價值對沖的影響**

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
於損益確認的無效部分變動	(65)	112	(23)
<b>對收益的淨影響</b>	<b>(65)</b>	<b>112</b>	<b>(23)</b>

附註 12.2.A 中的「借款對沖淨盈(虧)」還包括不符合國際財務報告準則第 9 號規定的對沖會計條件的經濟對沖盈虧。

## 12.7. 金融工具

### A. 金融資產及負債一定義

國際財務報告準則第 9 號所指的金融資產和負債包括附註 12.7.E 內表格所列項目。生成財務狀況表事件確認是交易（即承諾）日期，而不是結算日期。

### B. 換算外幣交易

根據國際會計準則第 21 號，外幣交易按交易日的匯率換算為附屬公司的功能貨幣。在每個財務狀況表日，貨幣項目按收盤匯率換算，由此產生的匯率差異於損益確認，如下所示：

- 經營收入中，商業交易由所有集團公司進行和融資交易由 Banque PSA Finance 集團執行；
- 製造和銷售公司進行的金融交易的利息收入或財務費用。

### C. 確認及計量金融資產

本集團採用國際財務報告準則第 9 號規定的兩種會計類別。金融資產的分類取決於其合同現金流的特徵和公司規定的管理方法。

#### (1) 「按攤銷成本」的金融資產

如果金融資產的合同現金流僅代表本金和利息的支付，並且是為收取這些合同現金流而持有的，則歸類為「按攤銷成本」。它們按實際利率法計算的攤銷成本確認。當其到期日很短時，其公允價值與其賬面價值（包括任何減值）相對應。實際上，它們是構成營運資金要求的應收款。

根據國際會計準則第 39 號分類為貸款和應收款的資產繼續分類為「按攤銷成本」，從現在起，分類為現金等價物的貨幣市場證券或打算持有至到期的金融投資也被分類為「按攤銷成本」。

#### 貿易應收款的計量

在採用國際財務報告準則第 9 號之後，現在根據對到期時預期信貸損失的評估，在初始確認時對貿易應收款計提減值準備。然後根據不可恢復的較大風險（如適用）對減值進行審查。減值跡象包括存在未解決的索賠或訴訟、應收款的賬齡和借款人的重大財務困難。

與國際會計準則第 39 號相比，國際財務報告準則第 9 號在應收款終止確認方面沒有變化。

#### (2) 「按公允價值計量且其變動計入損益」的金融資產

不符合第一類定義和管理目標的資產分類為「按公允價值計量且其變動計入損益」。它們在財務狀況表中以公允價值確認。其公允價值變動計入當期損益。

根據國際會計準則第 39 號被歸類為「可供出售資產」的「股本投資」現在被歸類為「按公允價值計量且其變動計入損益」，對本集團沒有重大影響。其初始公允價值與其收購成本相對應。

「其他非流動資產」對應於 Fonds d'Avenir Automobile (FAA) 的單位。FAA 是根據 2009 年 2 月 9 日簽署的法國汽車工業協定，在法國政府的倡議下成立的一個支持汽車設備製造商的基金。根據國際會計準則第 39 號，FAA 單位被歸類為「可供出售資產」，現在被歸類為「按公允價值計量且其變動計入損益」，這導致在過渡日期將被歸類為「其他全面收益（虧損）金額」的儲備重新分類。這些單位按公允價值計量。這與它們在財務狀況表日的資產淨值相對應。

### D. 確認及計量金融負債

國際財務報告準則第 9 號並未對金融負債的評估和確認作出變動。

借款和其他金融負債通常按實際利率法計量的攤銷成本列示。

當本集團以低於市場利率的利率獲得政府貸款時，貸款的攤銷成本通過基於市場利率的實際利率計算。根據國際會計準則第 20 號的規定，補貼與資產或收入相關，視資金用途而定。

## E. 財務狀況表內報告的金融工具

(百萬歐元)	2019年12月31日		按工具類別的分析		
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
股本投資	193	193	193	-	-
其他非流動金融資產	652	652	411	-	241
其他非流動資產 <sup>(1)</sup>	490	490	490	-	-
貿易應收款	2 526	2 526	-	-	2 526
其他應收款	2 827	2 827	39	-	2 788
關於經營資產的衍生金融工具	95	95	95	-	-
流動金融資產	1 269	1 269	2	-	1 267
財務投資	50	50	-	-	50
現金及現金等價物	17 379	17 379	14 534	-	2 845
<b>資產</b>	<b>25 481</b>	<b>25 481</b>	<b>15 764</b>	-	<b>9 717</b>
非流動金融負債	8 915	9 284	13	-	8 902
其他非流動負債 <sup>(2)</sup>	241	241	15	-	226
貿易應付款	14 505	14 505	-	-	14 505
其他應付款	8 840	8 840	-	-	8 840
關於經營負債的衍生金融工具	124	124	124	-	-
流動金融負債	2 520	2 520	2	-	2 518
<b>負債</b>	<b>35 145</b>	<b>35 514</b>	<b>154</b>	-	<b>34 991</b>

(1) 其他非流動資產不包括養老金計劃盈餘(見附註9.1)，後者不是國際財務報告準則第9號定義的金融資產。

(2) 不包括與出售附有回購承諾的車輛有關的負債。

(百萬歐元)	2018年12月31日		按工具類別的分析		
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
股本投資	397	397	397	-	-
其他非流動金融資產	684	684	425	-	259
其他非流動資產 <sup>(1)</sup>	503	503	503	-	-
貿易應收款	1 929	1 929	-	-	1 929
其他應收款	2 390	2 390	-	-	2 390
關於經營資產的衍生金融工具	110	110	110	-	-
流動金融資產	842	842	1	-	841
財務投資	50	50	-	-	50
現金及現金等價物	14 961	14 961	12 718	-	2 243
<b>資產</b>	<b>21 866</b>	<b>21 866</b>	<b>14 154</b>	-	<b>7 712</b>
非流動金融負債	5 257	5 097	1	-	5 256
其他非流動負債 <sup>(2)</sup>	259	259	10	-	249
貿易應付款	13 551	13 551	-	-	13 551
其他應付款	8 265	8 265	-	-	8 265
關於經營負債的衍生金融工具	59	59	59	-	-
流動金融負債	2 182	2 157	11	-	2 171
<b>負債</b>	<b>29 573</b>	<b>29 388</b>	<b>81</b>	-	<b>29 492</b>

(1) 其他非流動資產不包括養老金計劃盈餘(見附註8.1)，後者不是國際財務報告準則第9號定義的金融資產。

(2) 不包括與出售附有回購承諾的車輛有關的負債。



(百萬歐元)	2017年12月31日		按工具類別的分析		
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
股本投資	391	391	391	-	-
其他非流動金融資產	487	487	232	-	255
其他非流動資產 <sup>(1)</sup>	581	581	75	-	506
貿易應收款	2 454	2 454	-	-	2 454
其他應收款	2 413	2 413	-	-	2 413
關於經營資產的衍生金融工具	274	274	274	-	-
流動金融資產	1 269	1 269	8	-	1 261
財務投資	165	165	165	-	-
現金及現金等價物	11 582	11 582	11 582	-	-
<b>資產</b>	<b>19 616</b>	<b>19 616</b>	<b>12 727</b>	<b>-</b>	<b>6 889</b>
非流動金融負債	4 778	4 906	-	-	4 778
其他非流動負債 <sup>(2)</sup>	100	100	5	-	95
貿易應付款	13 362	13 362	-	-	13 362
其他應付款	8 094	8 094	-	-	8 094
關於經營負債的衍生金融工具	203	203	203	-	-
流動金融負債	2 531	2 505	2	-	2 529
<b>負債</b>	<b>29 068</b>	<b>29 170</b>	<b>210</b>	<b>-</b>	<b>28 858</b>

(1) 其他非流動資產不包括養老金計劃盈餘(見附註 8.1)，後者不是國際財務報告準則第9號定義的金融資產。

(2) 不包括與出售附有回購承諾的車輛有關的負債。

本集團持有的金融工具的公允價值，在考慮到其不打算出售的情況下，只要能夠根據資產的市場數據可靠估計，則予以計算。活躍市場上交易的金融工具的公允價值以財務狀況表日的市場價格為基礎。本集團所持金融資產的市場價格為計量日市場上的買入價。

#### F. 關於按公允價值計量的金融資產及負債的資料

(百萬歐元)	2019年12月31日		2018年12月31日		2017年12月31日	
	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益
<b>第一層公允價值輸入值： 活躍市場上的報價</b>						
其他非流動金融資產	411	-	422	-	223	-
財務投資	-	-	-	-	165	-
現金及現金等價物	14 534	-	12 718	-	11 582	-
<b>第二層公允價值輸入值： 基於可觀察的市場數據</b>						
其他非流動金融資產	-	-	3	-	9	-
其他非流動資產	11	-	8	-	6	-
關於經營資產的衍生金融工具	134	-	110	-	274	-
流動金融資產	2	-	1	-	8	-
<b>第三層公允價值輸入值： 不基於可觀察的市場數據</b>						
投資非合併公司	193	-	397	-	391	-
其他非流動資產	479	-	495	-	69	-
<b>按公允價值計量的金融資產總額</b>	<b>15 763</b>	<b>-</b>	<b>14 154</b>	<b>-</b>	<b>12 727</b>	<b>-</b>

第三層公允價值變動不含任何重大項目。

(百萬歐元)	2019年12月31日		2018年12月31日		2017年12月31日	
	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益
第一層公允價值輸入值：活躍市場上的報價						
第二層公允價值輸入值：基於可觀察的市場數據						
非流動金融負債	(13)	-	(1)	-	-	-
其他非流動負債	(15)	-	(10)	-	(5)	-
關於經營負債的衍生金融工具	(124)	-	(59)	-	(203)	-
流動金融負債	(2)	-	(11)	-	(2)	-
第三層公允價值輸入值：不基於可觀察的市場數據						
按公允價值計量的金融負債總額	(154)	-	(81)	-	(210)	-

#### G. 關於不按公允價值計量的金融負債的資料

(百萬歐元)	2019年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第一層	第二層	第三層
負債					
非流動金融負債	8 902	9 270	6 210	3 060	-
流動金融負債	2 518	2 518	47	2 471	-

(百萬歐元)	2018年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第一層	第二層	第三層
負債					
非流動金融負債	5 256	5 096	3 853	1 243	-
流動金融負債	2 171	2 146	474	1 672	-

(百萬歐元)	2017年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第一層	第二層	第三層
負債					
非流動金融負債	4 778	4 906	3 881	1 025	-
流動金融負債	2 529	2 503	625	1 878	-

#### H. 金融工具對損益的影響

(百萬歐元)	2019年報表影響	按工具類別的分析		
		按公允價值計量	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
製造及銷售公司				
利息收入總額	22	-	-	- 22
利息開支總額	(247)	-	-	- (247)
重新計量	(36)	(33)	-	- (3)
出售收益及股息	23	23	-	-
減值淨額	11	(30)	-	- 41
合計—製造及銷售公司	(227)	(40)	-	- (187)

(百萬歐元)	2018年 報表影響	按工具類別的分析		
		按公允價值計量	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
<b>製造及銷售公司</b>				
利息收入總額	15	-	-	15
利息開支總額	(215)	-	-	(215)
重新計量	(193)	(132)	-	(61)
出售收益及股息	13	13	-	-
減值淨額	(68)	(32)	-	(36)
<b>合計—製造及銷售公司</b>	<b>(448)</b>	<b>(151)</b>	<b>-</b>	<b>(297)</b>

(百萬歐元)	2017年 報表影響	按工具類別的分析		
		按公允價值計量	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
<b>製造及銷售公司</b>				
利息收入總額	10	-	-	10
利息開支總額	(210)	-	-	(210)
重新計量	(3)	(7)	-	4
出售收益及股息	14	15	-	(1)
減值淨額	(123)	(6)	-	(117)
<b>合計—製造及銷售公司</b>	<b>(312)</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>(314)</b>

## 12.8. 資產負債表外承擔及或有負債

(百萬歐元)	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
已作擔保	724	610	406
已抵押或按揭資產	177	228	478
	<b>901</b>	<b>838</b>	<b>884</b>

### + 已抵押或按揭資產

該項目主要包括法國政府債券作為歐洲投資銀行（EIB）發放貸款的抵押品。

下表按承擔期間分析了抵押和按揭資產：

(百萬歐元)	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
2018年	-	-	391
2019年	-	153	6
2020年	131	-	38
2021年	-	32	-
2022年	-	-	-
2023年	-	-	-
已抵押或按揭資產總額	46	43	43
<b>總資產</b>	<b>177</b>	<b>228</b>	<b>478</b>
佔總資產百分比	69 766	61 952	57 915
百分比	0,3%	0,4%	0,8%

## 附註 13 - 融資及金融工具- 財務公司

### 13.1. 會計政策

#### A. 金融資產及負債 - 定義

財務公司的資產及負債主要包括貸款及應收款、有價證券及債務。

#### B. 金融資產的確認及計量

##### (1) 「按攤銷成本」的金融資產

國際會計準則第 39 號中分類為貸款和應收款的金融工具，「以攤銷成本」（融資和租賃應收款）確認，繼續滿足國際財務報告準則第 9 號中按攤銷成本確認的條件。

財務狀況報表中報告的貸款及應收款相當於 Banque PSA Finance 對客戶的淨財務承擔。

利息收入採用實際利率法進行分配，實際利率是在貸款的預期期限內準確貼現估計的未來現金收入的利率。通常，未償還本金用於對沖利率風險。對沖會計的應用導致對未結算部分的公允價值進行重新計量。按公允價值重新計量產生的盈虧在損益中確認，並被對沖工具按公允價值重新計量產生的盈虧的有效部分抵銷（請參閱附註 12.6.B）。

根據國際財務報告準則第 9 號計算的預期損失，Banque PSA Finance 使用不同風險參數（所使用數據，投資組合細分，個別或集體評估，模型選擇—包括到期時的違約概率，到期時當前合同違約敞口等）的計算方法，以及對預期數據的整合：宏觀經濟情景的定義及預期信用損失的確認方法。

自 2018 年 1 月 1 日起，按照國際會計準則第 39 號以對沖會計法記錄的交易繼續按照國際財務報告準則第 9 號項下相同方式以對沖會計法記錄。

##### (2) 「按公允價值計量且其變動計入損益」的金融資產

在國際財務報告準則第 9 號中，如果對有價證券進行利率風險對沖，則有價證券繼續以公允價值計量且其變動計入損益。對沖證券的公允價值變動於損益確認，連同經濟對沖的公允價值變動抵銷。

由於業務規模不大，根據國際會計準則第 39 號於按成本確認的非合併公司的股權投資，根據國際財務報告準則第 9 號重新分類為按公允價值計量且其變動計入損益，而不影響 Banque PSA Finance 於 2019 年 12 月 31 日的賬目。

#### C. 金融負債的確認及計量

見附註 12.7.D.

### 13.2. 流動金融資產

#### A. 貸款及應收款—財務公司

##### (1) 分析

(百萬歐元)	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
「零售、企業及等同者」總淨額	10	115	270
「企業經銷商」總淨額	75	64	61
合計	85	179	331

零售、企業及等同者財務應收款是指財務公司向標緻、雪鐵龍及 DS 客戶提供的用於購買或租賃車輛的貸款。

批發金融（企業經銷商）應收款是指其經銷商網絡和若干歐洲進口商應向標緻、雪鐵龍及 DS 支付的款項（已轉移至集團財務公司），以及財務公司向經銷商網絡提供的營運資金貸款。

## (2) 貸款及應收款期限

(百萬歐元)	2019年12月31日		
	「零售、企業及等同者」淨額	「企業經銷商」淨額	合計
未分配	-	-	-
不到一年	4	75	79
2到5年	6	-	6
5年以上	-	-	-
<b>未償還貸款及應收款總額</b>	<b>10</b>	<b>75</b>	<b>85</b>
租賃保證金	-	-	-
折舊	-	-	-
<b>未償還貸款及應收款總淨額</b>	<b>10</b>	<b>75</b>	<b>85</b>

## 信貸損失撥備

(百萬歐元)	31/12/2019		31/12/2018		31/12/2017	
	零售、企業及等同者	企業經銷商	零售、企業及等同者	企業經銷商	零售、企業及等同者	企業經銷商
無逾期餘額的優良貸款	9	74	126	62	288	64
有逾期餘額的優良貸款以及不良貸款	1	3	5	4	17	2
<b>未償還貸款及應收款總額</b>	<b>10</b>	<b>77</b>	<b>131</b>	<b>66</b>	<b>305</b>	<b>66</b>
計入攤銷成本計算的項目及保證金	-	-	(14)	-	(28)	-
折舊	-	(2)	(2)	(2)	(7)	(5)
<b>未償還貸款及應收款總淨額</b>	<b>10</b>	<b>75</b>	<b>115</b>	<b>64</b>	<b>270</b>	<b>61</b>

## B. 短期投資 - 財務公司

短期投資主要包括證券化基金持有的存款證書。於2019年12月31日，概無存款證書。

## C. 現金及現金等價物

於2019年12月31日，現金和現金等價物為4.54億歐元（於2018年12月31日為4.66億歐元，於2017年12月31日為3.2億歐元），包括定期貸款、央行存款、法國國債及共同基金投資。

## 13.3. 金融負債 - 財務公司

(百萬歐元)	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
其他債務證券和債券債務	231	253	257
銀行借款	40	72	150
	<b>271</b>	<b>325</b>	<b>407</b>
客戶存款	1	3	8
	<b>272</b>	<b>328</b>	<b>415</b>
公司	-	(1)	(8)
<b>合計</b>	<b>272</b>	<b>327</b>	<b>407</b>

## A. 按期限分析

(百萬歐元)	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
• 不到1年	40	95	150
• 2到5年	226	230	257
• 5年以上	-	-	-
<b>合計</b>	<b>266</b>	<b>325</b>	<b>407</b>

## B.按還款貨幣分析

所有債券主要須以歐元償還。其他金融負債按還款貨幣分析如下：

(百萬歐元)	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
歐元	-	-	2
美元	223	218	209
阿根廷比索	-	66	142
其他貨幣	43	41	54
合計	266	325	407

## C.信貸額度

	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2017
尚未確認的信貸額度	150	235	301

於 2019 年 12 月 31 日，信貸額度總計 1.5 億歐元，詳情如下：

- 1.5 億歐元的未提取循環信貸雙邊額度。

## 13.4. 金融風險管理

### A.金融風險管理政策

PSA 集團品牌網絡及客戶的大部分融資活動現在由與桑坦德及與法國巴黎銀行的合資企業管理，其提供融資並對它們應用風險管理政策。

下文討論的風險管理與 Banque PSA Finance 本身的活動有關。

#### (1)流動性風險

Banque PSA Finance 的融資策略是在 Banque PSA Finance 管理機構的指導下制定的。

Banque PSA Finance 的資本結構及股權比率符合最新的監管要求，反映了銀行資產的質量。

通過盡可能廣泛的流動資金來源，資產及負債到期日的匹配來確保其融資。該政策的實施由 Banque PSA Finance 資產與負債管理（ALM）委員會和風險管理委員會進行監控，尤其是監控和預測監管流動性比率以及監控相關區域製定的融資計劃。

自與桑坦德建立本地合作夥伴關係以來，Banque PSA Finance 不再負責為這些實體提供融資。

#### 於 2019 年實施的融資策略

於 2019 年 12 月 31 日，Banque PSA Finance 的唯一融資來自債券發行。

該銀行還擁有 4.54 億歐元的流動資金儲備。

#### 銀行融資續期

銀行融資的詳細情況在附註 13.3.C 提供。

#### 契約

Banque PSA Finance 簽署的循環信貸雙邊額度（未償總額為 1.5 億歐元）具有此類安排的慣常加速條款。

除了這些代表市場慣例的契約外，這些信貸融資繼續要求保持銀行業地位，並遵守至少 11% 的「普通股權一級」資本比率。

## (2) 利率風險

Banque PSA Finance 的政策旨在緊縮情景下計量資金安全，並在必要時使用適當的金融工具來降低利率變化的影響，以使貸款利率和相關再融資相匹配。

該政策的實施由 Banque PSA Finance 資產與負債管理委員會和風險管理委員會進行監控。

## (3) 交易對方和信用風險

Banque PSA Finance 面臨的信用風險相當於因借款人違約或借款人未能履行合同義務而造成的損失風險。有關的交易對方是標緻、雪鐵龍及 DS 經銷商以及經銷商的零售客戶。萬一發生違約，Banque PSA Finance 通常有權收回車輛並在二手車市場上出售。在確定相關減值金額時，應考慮到二手車市場上的汽車售價將低於未償債務的風險（見附註 13.1.B）。

對車隊客戶和經銷商的批發貸款決策是根據嚴格的貸款限制規則，基於詳細的風險評估，由當地的 Banque PSA Finance 信貸委員會或集團信貸委員會做出的。信貸額度取決於融資的項目，客戶的風險等級，最後取決於批准的信貸委員會承擔的一般風險。對於與合作夥伴共同運營的公司，Banque PSA Finance 具有合同機制，可確保其適當參與決策和風險監控流程。

零售貸款接受流程基於本地信用評分系統。為了提高其有效性，計分系統根據每個本地市場的特定特徵進行了調整。對於合夥附屬公司，客戶選擇是合夥人的責任，合夥人使用其開發的決策工具。在這兩種情況下，Banque PSA Finance 總部的團隊均會持續密切監控請求和接受的風險水平，以及過期付款的文件特徵。

沒有減值的違約只涉及公司貸款。

如果延遲是由於付款事件或索賠引起的，則一期或多期逾期 90 天以上的公司貸款以及一期或多期逾期 270 天以上的對地方管理機構的貸款不會被歸類為不良貸款，並且不反映違約風險。

關於信用風險的集中度，Banque PSA Finance 持續監控其最大敞口，以確保它們保持在合理水平，並且不超過銀行法規中設定的限額。

Banque PSA Finance 對融資對方的敞口僅限於 (i) 與流動性儲備相對應的資金和任何超額現金的投資，以及 (ii) 使用衍生工具（掉期和期權）對沖貨幣和利率風險。

可用現金投資於主要銀行發行的貨幣市場證券，主要銀行的存款賬戶或貨幣共同基金。

## (4) 貨幣風險

集團策略包括不訂立任何運營貨幣頭寸。負債與採用相同貨幣的資產（逐個實體）匹配，必要時使用適當的金融工具進行匹配。透過交叉貨幣掉期，貨幣掉期和遠期外匯合約實現對沖。

本集團不對沖其在國外業務的淨投資。

鑒於本集團對營運貨幣頭寸的對沖政策，財務公司層面的匯率變動不會對綜合利潤或權益產生任何重大影響。

## **B. 對沖工具：財務公司**

不同類型的對沖及其會計處理方法詳見附註 12.6.B。

### **✦ 對沖工具對收益和權益的影響**

#### **公允價值對沖的影響**

<i>(百萬歐元)</i>	2019 年	2018 年	2017 年
關於重新計量在損益中確認的金融負債的盈虧	(1)	4	6
關於重新計量在損益中確認的金融負債對沖的盈虧	(1)	7	(12)
<b>對收益的淨影響</b>	<b>(2)</b>	<b>11</b>	<b>(6)</b>

該對沖對權益（全面收益的其他組成部分）沒有影響。

## 13.5. 金融工具

### A. 財務狀況表中報告的金融工具

(百萬歐元)	2019年12月31日		按工具類別的分析		
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
對未合併公司的投資	3	3	3	-	-
其他非流動金融資產	11	11	11	-	-
其他非流動資產	196	196	196	-	-
貸款及應收款—財務公司	85	85	-	-	85
短期投資—財務公司	78	78	78	-	-
其他應收款	96	96	1	-	95
現金及現金等價物	454	454	454	-	-
<b>資產</b>	<b>923</b>	<b>923</b>	<b>743</b>	<b>-</b>	<b>180</b>
非流動金融負債	2	2	-	-	2
金融負債—財務公司	272	276	-	-	272
其他應付款	53	53	1	-	52
<b>負債</b>	<b>327</b>	<b>331</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>326</b>

### B. 有關以公允價值計量的金融資產和負債的資料

財務公司持有的有價證券的公允價值為第2層，但以公佈的清算價值（第1層）重估的共同基金投資除外。

### C. 未按公允價值計量的金融資產和負債的資料

(百萬歐元)	2019年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第1層	第2層	第3層
<b>資產</b>					
貸款及應收款—財務公司	85	85	-	-	85
<b>負債</b>					
金融負債—財務公司	271	275	235	-	40

### D. 金融工具對損益的影響

(百萬歐元)	2019年		按工具類別的分析	
	損益表影響		按公允價值計量且其變動計入損益的工具	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益
<b>財務公司</b>				
利息收入總額	26	-	26	-
利息支出總額	(14)	-	-	(14)
重新計量 <sup>(1)</sup>	10	12	(2)	-
<b>合計—財務公司</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>(14)</b>

<sup>(1)</sup> 對於歸類為「按公允價值計量且其變動計入損益」的工具，重新計量包括收到的利息和股息。

關於財務公司，根據國際財務報告準則第9號對資產和負債損益表的影響在「經營收入」中確認。

## 13.6. 資產負債表外承擔及或有負債

(百萬歐元)	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
對客戶的融資承擔	-	-	12



## 附註 14 - 所得稅

根據國際會計準則第 12 號—所得稅，遞延稅項是對資產和負債的稅基與其賬面價值之間的所有暫時性差異而計算的。遞延所得稅負債是系統性確認的，而遞延稅項資產只有在有合理預期可收回時才予以確認。

就與於附屬公司投資相關的所有應納稅暫時性差異確認遞延稅項負債，及就權益法核算投資的稅款和賬面價值之間的差額確認遞延稅項負債，但同時滿足以下兩個條件的除外：

- 本集團能夠控制暫時性差異轉回的時間；
- 該暫時性差異在可預見的未來可能不會轉會。

實踐中：

- 對於完全合併的附屬公司，遞延稅項負債僅就附屬公司根據本集團的決定在下一年支付的股息分配稅確認；
- 對於權益法核算投資，股息分配的遞延稅項負債就股份稅基與其賬面價值之間的所有差額進行確認；
- 集團內撥備和銷售產生的即期稅收優惠不會通過確認遞延稅項負債而取消，除非差異被認為是暫時的，例如，當本集團計劃從附屬公司撤資時。

### 14.1. 合併公司所得稅

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
<b>即期稅項</b>			
企業所得稅	(816)	(1 008)	(565)
<b>遞延稅項</b>			
年內產生的遞延稅項	100	393	(134)
<b>合計</b>	<b>(716)</b>	<b>(615)</b>	<b>(699)</b>

#### A. 即期稅項

即期稅款是指根據各國現行稅收法規和稅率計算的本年度已付或應付稅務機關的金額。

在法國，Peugeot S.A. 及其擁有至少 95% 股份的法國附屬公司根據《法國稅法》第 223A 條的規定，繼續選擇在綜合基礎上確定法國所得稅。

此外，本集團還採用可選的國內整合或稅收綜合計劃。

收款人使用管理費預扣稅繳納稅款時，收益在即期稅項中適當確認。

#### B. 法國稅率

法國的法定所得稅稅率為 34.43%（包括附加稅）。

於 2019 年，本年度應納稅利潤抵銷稅項虧損結轉的上限保持在 50%。

2018 年和 2020 年的《金融法》更改了法國的所得稅稅率：從 2022 年 1 月 1 日起，正常稅率將為 25.83%（包括附加稅）。

#### C. 遞延稅項

遞延稅項按上述規定確定。遞延稅項根據與本集團中期計劃主要假設相一致的稅務估計進行減值損失測試，並在本集團認為其可能收回的期間內入賬。

可用於抵銷遞延稅項負債淨額（上限為 50%）的與法國稅組有關的稅損結轉在財務狀況表中確認。

## 14.2. 法國理論所得稅與綜合損益表所得稅的對賬

無論合併公司在損益表中的分類如何，該對賬均涵蓋合併公司的全部結果。

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
除完全合併公司的稅項前收入（虧損）	4 324	3 954	2 836
本期法國法定所得稅稅率	34,4%	34,4%	34,4%
基於法國法定所得稅率的本期理論稅項開支	(1 489)	(1 361)	(976)
下列項目的稅收影響：			
• 永久差額	97	(202)	116
• 按調減稅率應納所得稅	4	77	80
• 稅收抵免	16	21	27
• 外國稅率及其他方面差異的影響	251	202	133
法國稅組減值損失前的所得稅	(1 121)	(1 263)	(620)
適用於本集團的實際稅率	25,9%	31,9%	21,9%
• Peugeot S.A.的法國稅組			
- 在本財政年度利用先前未確認虧損	90	171	52
- 先前未確認稅損結轉的遞延稅項資本化	254	390	82
• 關於 Peugeot S.A.法國稅組以外的稅虧結轉的遞延稅項	61	87	(213)
<b>所得稅費用</b>	<b>(716)</b>	<b>(615)</b>	<b>(699)</b>
確認遞延稅項虧損後適用於本集團的實際稅率	16,6%	15,6%	24,6%

稅收抵免包括不符合政府補助定義的研究稅收抵免。

### 14.3. 財務狀況表中稅務項目的變動

#### A. 按性質的分析

(百萬歐元)	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
<b>即期稅項</b>			
資產	221	376	353
負債	(469)	(525)	(234)
<b>即期稅項淨額</b>	<b>(248)</b>	<b>(149)</b>	<b>119</b>
<b>遞延稅項</b>			
稅收抵免	12	12	13
總額—不包括佛吉亞	3 896	4 136	4 274
最初確認的資產減值—不包括佛吉亞	(3 062)	(3 256)	(3 719)
總額—佛吉亞	734	703	733
最初確認的資產減值—佛吉亞	(569)	(564)	(671)
<b>淨虧絀的遞延稅項資產總額</b>	<b>999</b>	<b>1 019</b>	<b>617</b>
研發費用	(1 204)	(1 092)	(979)
攤銷 (不包括調節折舊)	(7)	81	(11)
調節儲備和特殊攤銷	(759)	(739)	(677)
養老金撥備	130	159	21
存貨	95	91	72
風險撥備及費用淨額	692	794	782
其他	142	(256)	(80)
<b>其他遞延稅項資產和負債 (不包括佛吉亞)</b>	<b>(911)</b>	<b>(962)</b>	<b>(872)</b>
研發費用	(464)	(367)	(292)
攤銷 (不包括調節折舊)	338	234	120
養老金撥備	90	66	75
存貨	129	98	80
其他	175	155	171
<b>其他遞延稅項資產和負債 (佛吉亞)</b>	<b>268</b>	<b>186</b>	<b>154</b>
<b>其他遞延稅項資產和負債</b>	<b>(643)</b>	<b>(776)</b>	<b>(718)</b>
<b>遞延稅項資產總額 (扣除負債)</b>	<b>368</b>	<b>255</b>	<b>(88)</b>
遞延稅項資產	1 198	1 036	809
遞延稅項負債	(830)	(781)	(897)
<b>財務狀況表中的遞延稅項資產和負債淨額合計</b>	<b>368</b>	<b>255</b>	<b>(88)</b>

#### B. 按性質劃分的遞延稅項的變化

(百萬歐元)	2019年1月1日	於綜合損益表中確認	於其他全面收益中確認	轉移至持作待售資產/ (負債)	換算差額及其他變動	2019年12月31日
<b>遞延稅項</b>						
稅收抵免	12	(1)	-	-	1	12
稅虧結轉的遞延稅項資產總額—不包括佛吉亞	880	(42)	-	-	(4)	834
稅虧結轉的遞延稅項資產總額—佛吉亞	139	25	-	-	1	165
<b>稅虧結轉的遞延稅項資產總額</b>	<b>1 019</b>	<b>(17)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(3)</b>	<b>999</b>
研發費用	(1 092)	(124)	-	-	12	(1 204)
攤銷	(739)	(26)	-	-	6	(759)
養老金撥備	159	69	-	-	(98)	130
存貨	91	3	-	-	1	95
風險撥備及費用淨額	794	(130)	-	-	28	692
其他	(175)	272	(4)	-	42	135
<b>其他遞延稅項資產和負債 (不包括佛吉亞)</b>	<b>(962)</b>	<b>64</b>	<b>(4)</b>	<b>-</b>	<b>(9)</b>	<b>(911)</b>
研發費用	(367)	(97)	-	-	-	(464)
攤銷	234	103	-	-	1	338
養老金撥備	66	8	16	-	-	90
存貨	98	32	-	-	(1)	129
其他	155	8	8	-	4	175
<b>其他遞延稅項資產和負債 (佛吉亞)</b>	<b>186</b>	<b>54</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>268</b>
<b>其他遞延稅項資產和負債總額</b>	<b>(776)</b>	<b>118</b>	<b>20</b>	<b>-</b>	<b>(5)</b>	<b>(643)</b>
<b>遞延稅項資產淨額</b>	<b>255</b>	<b>100</b>	<b>20</b>	<b>-</b>	<b>(7)</b>	<b>368</b>

(百萬歐元)						
遞延稅項	2018年1月1日	於綜合損益表中確認	於其他全面收益中確認	轉移至持作待售資產/(負債)	換算差額及其他變動	2018年12月31日
稅收抵免	13	-	-	-	(1)	12
稅虧結轉的遞延稅項資產總額—不包括佛吉亞	555	325	-	-	-	880
稅虧結轉的遞延稅項資產總額—佛吉亞	62	77	-	-	-	139
<b>稅虧結轉的遞延稅項資產總額</b>	<b>617</b>	<b>402</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 019</b>
研發費用	(979)	(86)	-	-	(27)	(1 092)
攤銷	(677)	(48)	-	-	(14)	(739)
養老金撥備	21	151	(38)	-	25	159
存貨	72	15	-	-	4	91
風險撥備及費用淨額	782	28	-	-	(16)	794
其他	(91)	(103)	(27)	-	46	(175)
<b>其他遞延稅項資產及負債 (不包括佛吉亞)</b>	<b>(872)</b>	<b>(43)</b>	<b>(65)</b>	<b>-</b>	<b>18</b>	<b>(962)</b>
研發費用	(292)	(75)	-	-	-	(367)
攤銷	120	114	-	-	-	234
養老金撥備	75	(7)	(2)	-	-	66
存貨	80	17	-	-	1	98
其他	171	(15)	(8)	-	7	155
<b>其他遞延稅項資產及負債 (佛吉亞)</b>	<b>154</b>	<b>34</b>	<b>(10)</b>	<b>-</b>	<b>8</b>	<b>186</b>
<b>其他遞延稅項資產及負債總額</b>	<b>(718)</b>	<b>(9)</b>	<b>(75)</b>	<b>-</b>	<b>26</b>	<b>(776)</b>
<b>遞延稅項資產淨額</b>	<b>(88)</b>	<b>393</b>	<b>(75)</b>	<b>-</b>	<b>25</b>	<b>255</b>

## C. 稅項結轉虧損

於 2019 年 12 月 31 日的稅項結轉虧損

(百萬歐元，按當前實際稅率計算)	法國稅收整合	德國稅收整合	Opel Spain	其他	合計
稅項虧損結轉	2 677	287	454	478	3 896
稅項虧損結轉確認	(821)	-	-	(13)	(834)
<b>於 2019 年 12 月 31 日尚未確認的稅項結轉虧損</b>	<b>1 856</b>	<b>287</b>	<b>454</b>	<b>465</b>	<b>3 062</b>
於 2018 年 12 月 31 日尚未確認的稅項結轉虧損	2066	271	484	435	3256
於 2017 年 12 月 31 日尚未確認的稅項結轉虧損	2511	316	491	401	3719

## 附註 15 - 權益及每股收益

### 15.1. 權益

#### A. 資本管理政策

資本管理政策與國際財務報告準則定義的權益相關，其旨在確保擁有穩固長期資本資源並優化本集團的資本成本。資本管理實質上涉及確定當前或將來要持有的資本水平以及製定股息政策。

權益分為少數股東權益部分和母公司權益持有人權益部分。

歸屬於母公司權益持有人的權益等於 Peugeot S.A. 的股本減去任何庫存股份，再加上本集團各個業務分部的儲備和留存盈利。

少數股東權益主要指佛吉亞的非集團股東。歸屬於少數股東權益的權益隨著佛吉亞集團綜合權益的變化而變化（特別是淨收益和換算儲備的變化），並且，例外情況是，在 Peugeot S.A. 進行關於佛吉亞的出售、購買或任何其他股權交易情況下。

概無基於綜合權益的財務契約。Peugeot S.A. 和 GIE PSA Trésorerie 的已確認信貸額度的提取須遵守基於權益的財務比率（見附註 12.4）。

Banque PSA Finance 遵守銀行監管規定的資本充足率及其他資本要求。

Peugeot S.A. 股份持作庫存的如下：

- 在行使購股權或分配績效計劃的股份時，將股份獎勵予子公司或與之聯屬的公司或集團的員工，董事和高級人員；
- 減少公司股本。

## B.本年度股本及變動分析

### 供股

#### ✦ Peugeot S.A. 授予績效股

附註 7.2.B 詳述了 2015 年，2016 年，2017 年，2018 年及 2019 年制定的績效股計劃。

### 股本分析

(歐元)	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
期初股本	904 828 213	904 828 213	859 924 895
股本權證轉換為股份			44 903 318
期末股本	904 828 213	904 828 213	904 828 213

#### 於 2019 年 12 月 31 日的情况

於 2019 年 12 月 31 日，股本總額為 904,828,213 歐元，分為每股面值 1 歐元的股份，已全額繳付。股東可以酌情以記名或無記名形式持有股票。Lions Participation (BPI France)，東風汽車集團和標緻家族 (FFP 和 Etablissements Peugeot Frères) 的股份各為 12.23% (於 2018 年 12 月 31 日為 12.23%)，即分別為 110,622,220 股。對於東風汽車集團而言，該股權佔包括庫存股份在內的表決權的 17.73%，佔不包括庫存股票的表決權的 17.59%。對於標緻家族而言，該股權佔包括庫存股票在內的投票權的 17.73%，佔不包括庫存股票的投票權的 17.59%。對於 Lion Participation，此股權佔投票權的 17.73% (包括庫存股票)，佔投票權的 17.59% (不包括庫存股票)。

2019 年 12 月 31 日的股價為 21.30 歐元。

## C.庫存股票

本集團持有的所有 Peugeot S.A. 股票均作權益扣減按成本入賬。出售庫存股票的所得計入權益，因此任何處置盈虧均不會影響該期間的利潤 (虧損)。

本集團可使用股東大會上給予的回購授權來回購 Peugeot S.A. 股份。

下表列出了庫存股票的變動：

### (1) 持股數量

(股數)	2019 年 交易	2018 年 交易	2017 年 交易
期初	11 315 735	11 315 735	9 113 263
購買 (出售) 庫存股	(65 328)	-	5 729 987
根據 2015 年免費股份計劃交付的股份	(325 792)	-	(2 019 000)
根據 2016 年免費股份計劃交付的股份	(980 880)	-	-
作為員工持股計劃一部分交付的股份	-	-	(1 508 515)
期末	9 943 735	11 315 735	11 315 735
分配			
• 就行使未來績效股或股票期權計劃而持作分配的股份	871 735	3 333 735	6 033 735
• 2015 年績效股計劃的總數	-	389 000	389 000
• 2016 年績效股計劃的總數	7.2.B 1 014 000	2 200 000	2 200 000
• 2017 年績效股計劃的總數	7.2.B 2 452 000	2 693 000	2 693 000
• 2018 年績效股計劃的總數	7.2.B 2 524 500	2 700 000	-
• 2019 年績效股計劃的總數	7.2.B 3 081 500	-	-
	9 943 735	11 315 735	11 315 735

於 2017 年、2018 年及 2019 年沒有任何股票註銷。於 2019 年沒有任何回購。

## (2) 價值變動

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
期初	(270)	(270)	(238)
期內購買（出售）	2	-	(116)
根據 2015 年免費股份計劃交付的股份	10	-	53
根據 2016 年免費股份計劃交付的股份	13	-	-
作為員工持股計劃一部分交付的股份	-	-	31
其他	5	-	-
期末	(240)	(270)	(270)
每股平均價格（歐元）	24,14	23,86	23,86

庫存股的購買價格從權益中扣除。

2019 年 12 月 31 日的股價為 21.30 歐元。

### D. 儲備及留存盈利，不包括少數股東權益

儲備及留存盈利（包括本年度利潤）可以分析如下：

(百萬歐元)	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
Peugeot S.A. 法定儲備	90	90	86
Peugeot S.A. 的其他法定儲備及留存盈利	14 522	13 631	13 631
附屬公司的儲備及留存盈利，不包括少數股東權益	3 797	2 729	212
合計	18 409	16 450	13 929

Peugeot S.A. 的其他法定儲備及留存盈利包括：

(百萬歐元)	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
<b>可分派的儲備：</b>			
無需支付任何附加公司稅項	13 453	12 562	12 562
扣除附加稅後 <sup>(1)</sup>	1 069	1 069	1 069
合計	14 522	13 631	13 631
分派盈利的稅項	149	149	149

<sup>(1)</sup> 對應於長期資本收益儲備中仍需繳納附加稅項的部分。

### E. 少數股東權益

少數股東權益主要對應於佛吉亞其他股東的權益。

## 15.2. 每股基本收益

每股基本收益及每股攤薄收益在損益表的底部顯示，計算如下：

### A. 每股基本收益—歸屬於母公司權益持有人

每股基本收益是根據期內在外流通股的加權平均數計算的。

流通股份的平均數是根據期內已發行及註銷的股票數量以及庫存股票數的變化來計算的。

	2019 年	2018 年	2017 年
持續性業務的綜合基本收益—歸屬於母公司所有者（百萬歐元）	3 201	2 827	1 931
綜合基本收益—歸屬於母公司所有者（百萬歐元）	3 201	2 827	1 924
流通股每股面值 1 歐元股份的平均數	894 402 311	893 512 478	886 113 459
持續性業務每股面值 1 歐元股份的基本收益—歸屬於母公司所有者（歐元）	3,58	3,16	2,18
每股面值 1 歐元股份的基本收益（歐元）—歸屬於母公司所有者	3,58	3,16	2,17

## B.每股攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人

每股攤薄收益是通過庫存股票法計算，包括行使股票期權，授予僱員的績效股及認股權證。績效股授予（見附註 7.2.B）及認股權證（見附註 15.1.B）於 2019 年 12 月 31 日具有潛在的攤薄影響。

下表顯示了計算的影響：

### (1) 對平均股數的影響

	附註	2019 年	2018 年	2017 年
流通股每股面值 1 歐元股份的平均數		894 402 311	893 512 478	886 113 459
通過庫存股票法計算得出的攤薄影響：				-
• 認股權證（2014 年增資）		-		10 763 952
• 交付予通用汽車集團的認股權證		39 727 324	39 727 324	39 727 324
• 績效股授予	7.2.A	7 602 712	6 252 094	4 350 427
<b>平均攤薄股數</b>		<b>941 732 347</b>	<b>939 491 896</b>	<b>940 955 162</b>

### (2) 佛吉亞攤薄對持續性業務綜合收益的影響—歸屬於母公司權益持有人

(百萬歐元)	2019 年	2018 年	2017 年
持續性業務產生的綜合利潤（虧損）—歸屬於母公司所有者	3 201	2 827	1 931
佛吉亞攤薄影響（績效股授予）	(1)	-	-
<b>持續性業務產生的綜合利潤（虧損）（佛吉亞攤薄影響後）</b>	<b>3 200</b>	<b>2 827</b>	<b>1 931</b>
持續性業務攤薄收益—歸屬於母公司所有者			
每股面值 1 歐元股份（歐元）	3,40	3,01	2,05

### (3) 佛吉亞攤薄對綜合收益的影響—歸屬於母公司權益持有人

持續性業務產生的綜合利潤（虧損）—歸屬於母公司所有者	3 201	2 827	1 924
佛吉亞攤薄影響（績效股授予）	(1)	-	-
<b>持續性業務產生的綜合利潤（虧損）（佛吉亞攤薄影響後）</b>	<b>3 200</b>	<b>2 827</b>	<b>1 924</b>
持續性業務攤薄收益—歸屬於母公司所有者			
每股面值 1 歐元股份（歐元）	3,40	3,01	2,04

佛吉亞的績效股授予可能對佛吉亞流通股總數產生潛在影響，而不影響 PSA 集團持有的股份數量。因此，它們對 PSA 集團應佔的綜合利潤有潛在攤薄影響。

根據其條款，佛吉亞績效股份計劃於 2017 年，2018 年及 2019 年沒有任何實質性的攤薄影響。

## 附註 16 - 綜合現金流量表附註

現金流量表根據交易的性質分為經營活動現金流量、投資活動現金流量及融資活動現金流量。

本集團在呈列方面的主要選擇如下：

- 利息流量計入經營活動現金流量；
- 與授予相關的已收付款根據授予的性質按功能分配予投資活動現金流量或經營活動現金流量；
- 可轉換債券的轉換選擇權（包括選擇性及強制性轉換）根據融資活動現金流量於增資一行列示；
- 支付予養老基金的自願供款在經營活動現金流量下確認；
- 固定資產購買的遞延部分付款在期內投資活動現金流量下列示（「固定資產應付金額變化」）；
- 稅款按經營活動現金流量分類；
- 債券贖回按融資活動現金流量分類。

## 16.1. 現金流量表中淨現金及現金等價物的分析

(百萬歐元)	附註	2019年12月31日	2018年12月31日	2017年12月31日
現金及現金等價物	11.4.C	17 379	14 961	11 582
已發付款	11.5.C	(26)	(23)	(93)
其他		1	3	2
<b>淨現金及現金等價物—製造及銷售公司</b>		<b>17 354</b>	<b>14 941</b>	<b>11 491</b>
現金及現金等價物	12.2.C	454	466	320
其他		(3)	(4)	(6)
<b>淨現金及現金等價物—財務公司</b>		<b>451</b>	<b>462</b>	<b>314</b>
對銷集團內部交易		-	(1)	(8)
<b>合計</b>		<b>17 805</b>	<b>15 402</b>	<b>11 797</b>

## 16.2. 現金流量表中的折舊、攤銷及減值費用淨額

(百萬歐元)	附註	2019年	2018年	2017年
折舊及攤銷費用	5.2	(3 388)	(2 815)	(2 710)
<b>減值：</b>				
• 資本化開發費用	8.1.B	(160)	(102)	(80)
• 物業、廠房及設備	8.2.B	(135)	(38)	43
股權投資折舊		2	(33)	(7)
其他		(36)	(7)	-
<b>合計</b>		<b>(3 717)</b>	<b>(2 995)</b>	<b>(2 754)</b>

## 16.3. 製造及銷售公司已收及已付利息

製造及銷售公司已收及已付利息包括在來自營運的資金中，如下所示：

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
已收利息	53	15	32
已付利息	(278)	(292)	(287)
<b>已收（已付）淨利息</b>	<b>(225)</b>	<b>(277)</b>	<b>(255)</b>

## 16.4. 製造及銷售公司的其他金融資產及負債的變動

(百萬歐元)	2019年	2018年	2017年
借款增加	2 512	1 647	1 046
償還借款和債券轉換	(1 079)	(1 258)	(731)
非流動金融資產（增加）減少	17	(232)	169
流動金融資產（增加）減少	(475)	557	(548)
流動金融負債增加（減少）	(52)	(83)	107
	<b>923</b>	<b>631</b>	<b>43</b>
與集團財務公司的淨現金流量	-	-	(1)
<b>合計</b>	<b>923</b>	<b>631</b>	<b>42</b>

借款增加了 25.12 億歐元，主要包括：

- Peugeot S.A. 根據德國法律經運用私人投資即本票貸款（Schuldscheindarlehen）籌集的 5.22 億歐元；
- 5 億歐元及 2.5 億歐元來自佛吉亞債券發行，均於 2026 年 6 月到期；
- 6 億歐元來自 Peugeot S.A. 債券發行，於 2029 年 9 月到期；

債務償還金額為 10.79 億歐元，主要包括 Peugeot S.A. 於 2019 年 1 月到期時償還 4.3 億歐元 2013 年債券。



## 附註 17 - 資產負債表外承擔及或有負債

截至 2019 年 12 月 31 日，正常業務過程中的資產負債表外承擔如下：

(百萬歐元)	附註	2019 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
• 融資承擔	12.8	901	838	884
• 經營承擔	8.4	1 717	3 169	3 346
製造及銷售公司		2 618	4 007	4 230
財務公司	13.6	16	-	12

於 2019 年，經營承擔的減少是由於採用國際財務報告準則第 16 號租賃的影響（見附註 2.2 及 2.3）。

### 17.1. 或有負債

#### + 汽車設備

歐盟委員會和美國司法部於 2014 年 3 月 25 日、南非競爭委員會於 2014 年 11 月 27 日、巴西競爭管理局（CADE）於 2017 年 5 月 19 日在懷疑該市場存在反競爭行為的基礎上，發起了一項涉及若干排放控制系統供應商的調查。佛吉亞是這些調查所涉及的公司之一。

關於這些調查的狀態：

- 歐盟委員會已於 2017 年 4 月 28 日決定終止 2014 年 3 月 25 日發起的調查；
- 已與 CADE 達成協議，並於 2018 年 9 月 5 日公佈，結束對佛吉亞的調查；
- 於 2018 年 12 月，美國司法部通知佛吉亞，佛吉亞不再受調查；
- 南非競爭委員會的調查仍在進行中。

佛吉亞已與原告就非實質性金額達成協議，以解決美國密歇根州東區地方法院對包括集團聯屬公司在內的多家排放控制系統供應商提起的所有三項集體訴訟，聲稱在排氣系統方面存在反競爭行為。這些協議已得到法院的確認。

加拿大也對類似指控提出了兩項集體訴訟，但目前處於初步的階段。

仍然在進行的法律程序及上述內容是無法預測的。截至 2019 年 12 月 31 日未入賬任何應計費用。

於 2014 年，Alliance of Artists and Recording Companies, Inc.（AARC）向美國哥倫比亞特區地方法院提起了兩個合併案，要求損害賠償，並尋求對包括 Clarion Corporation of America 在內的一批汽車製造商和供應商發出禁制令。AARC 稱，被告分銷車載導航系統違反了 1992 年的《家庭錄音法案》，部分原因是未根據該法案支付特許權使用費。案件的重點是該系統是否是可根據法規定義進行「數字音頻複製錄音」的「數字音頻錄音設備」。於 2018 年 3 月 23 日，地方法院對 Clarion 作出簡要判決，並裁定 Clarion 的導航系統不是「數字音頻記錄設備」，因為它們無法根據法規的定義產生「數字音頻複製記錄」。地方法院作出了對 Clarion 和其他被告有利的終審判決，並且對 Clarion 的任何其他索賠均未在地方法院進行審理。AARC 就地區法院的簡要判決意見向美國哥倫比亞特區巡迴司法區（「哥倫比亞特區巡迴司法區」）上訴法院提出上訴，理由與在地方法院提出的類似。

於 2020 年 1 月 28 日，哥倫比亞特區巡迴司法區的一名法官組成的小組一致確認了地方法院對 Clarion 有利的簡要審判，根據 1992 年《家庭錄音法案》、《美國法典》第 17 章第 1001 條等裁定汽車製造商和由硬盤驅動、電腦程序及資料庫組成的若干車載車輛系統（包括 Clarion 系統）的製造商不承擔賠償或特許權使用費，原告可向該特區法院申請重新審理或向美國最高法院提出上訴。

沒有其他正在處理或未決的索賠或訴訟可能對本集團的綜合財務狀況造成重大影響。

#### + 汽車業務

巴西和阿根廷之間有關汽車工業的海關協定規定，如果相對於巴西的進出口平均比率在 2015-2029 年間超過某個閾值，則阿根廷汽車工業應支付罰款。如果整個汽車行業且本集團未達到規定的比率，本集團可能應付罰款。由於從現在到 2029 年阿根廷和巴西汽車市場發展的不確定性以及集團可能採取的措施，因此未提供任何準備金。

#### 17.2. 與捷富凱集團有關的承擔

作為其於 2012 年 12 月從 PSA 收購捷富凱集團的一部分，對 JSC Russian Railways (RZD) 進行了聲明及保證。截至 2019 年 12 月 31 日，本集團尚未發現與這些聲明及保證相關的任何重大風險。

根據 PSA 和捷富凱集團簽訂的物流及運輸服務協議，本集團對物流合同的滿意履行及五年排他性條款提供了保證。於 2016 年 11 月簽署的修正案補充了這些物流和運輸服務協議。該修正案於 2017 年 1 月 1 日生效，將排他性條款延長至 2021 年底，並確認了 PSA 集團對物流合同的滿意履行所作的保證。截至 2019 年 12 月 31 日，本集團尚未發現與這些保證相關的任何重大風險。

### 附註 18 - 關聯方交易

---

集團公司於 2017 年、2018 年及 2019 年期間根據歐洲法規第 1606/2002 號（歐盟委員會）採用的標準中所述的與關聯方的交易詳情，在綜合財務報表附註 11.6 中披露。這些交易涉及權益法核算的公司。除這些交易外，與其他關聯方沒有重大交易。

### 附註 19 - 期後事項

---

於截止日期 2019 年 12 月 31 日至監事會審查賬目日期 2020 年 2 月 25 日期間，發生**冠狀病毒健康危機**。

在當前的流行病背景下，中國的局勢仍然不確定。在這一階段，很難衡量對活動的影響。本集團為僱員採取適當措施並滿足客戶需求。

## 附註 20 - 付予核數師的費用

(百萬歐元)	瑪澤			安永			羅兵咸永道		
	2019年	2018年	2017年	2019年	2018年	2017年	2019年	2018年	2017年
<b>審計</b>									
法定及合約審計服務									
• Peugeot S.A.	0,5	0,6	0,7	0,6	0,6	0,7	-	-	-
• 完全合併的附屬公司	7,6	3,7	2,1	10,6	9,7	7,6	0,1	4,1	4,4
其中, 法國	2,1	1,4	1,9	3,5	5,3	2,5	-	4,1	1,1
其中, 國際	5,5	2,3	0,2	7,1	4,4	5,1	0,1	-	3,3
<b>小計</b>	<b>8,1</b>	<b>4,3</b>	<b>2,8</b>	<b>11,2</b>	<b>10,3</b>	<b>8,3</b>	<b>0,1</b>	<b>4,1</b>	<b>4,4</b>
其中, 佛吉亞	3,9	-	-	4,8	3,9	4,1	-	4,1	4,4
不包括佛吉亞	4,2	4,3	2,8	6,4	6,4	4,2	0,1	-	-
	93%	98%	97%	93%	89%	89%	50%	80%	83%
<b>向附屬公司提供的其他服務</b>									
• Peugeot S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
• 完全合併的附屬公司	0,6	0,1	0,1	0,8	1,3	1,0	0,1	1,0	0,9
其中, 法國	0,2	0,1	0,1	0,5	0,9	0,8	0,1	0,8	0,9
其中, 國際	0,4	-	-	0,3	0,4	0,2	-	0,2	-
<b>小計</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,8</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>
其中, 佛吉亞	0,1	-	-	0,4	0,8	0,5	-	0,8	0,9
不包括佛吉亞	0,5	0,1	0,1	0,4	0,5	0,5	0,1	0,2	-
	7%	2%	3%	7%	11%	11%	50%	20%	17%
<b>合計</b>	<b>8,7</b>	<b>4,4</b>	<b>2,9</b>	<b>12,0</b>	<b>11,6</b>	<b>9,3</b>	<b>0,2</b>	<b>5,1</b>	<b>5,3</b>
其中, 佛吉亞	4,0	-	-	5,2	4,7	4,6	-	4,9	5,3
不包括佛吉亞	4,7	4,4	2,9	6,8	6,9	4,7	0,2	0,2	-

自 2019 年以來，佛吉亞的法定核數師是安永（EY）和瑪澤（Mazars）。

## 附註 21 - 於 2019 年 12 月 31 日的合併公司

下列公司已完全合併，但標有星號\*的公司通過權益法核算除外；標有兩個星號\*\*的公司合併為合資經營，並按集團控制的資產、負債、收益及費用的份額比例確認。

公司	國家	股份%	公司	國家	股份%
<b>控股及其他活動</b>			Peugeot Media Production	法國	100
			SNC PC PR	法國	100
Peugeot S.A.	法國	100	SCDPRS (Société Commerciale de Distribution Pièces de Rechange et Services)	法國	100
Financière Pergolèse	法國	100	SPSAO (Société de Pièces et Services Automobile de l'Ouest)	法國	100
GIE PSA Trésorerie	法國	100	D.J. - 56	法國	100
Grande Armée Participations	法國	100	Société Lilloise de Services et de Distribution Automobile de	法國	100
PSA Ventures	法國	100	Pièces de Rechange	法國	100
Sté Anonyme de Réassurance Luxembourgeoise - SARAL	盧森堡	100	Pièces et Entretien Automobile Bordelais	法國	100
PSA International S.A.	瑞士	100	PSA ID	法國	100
Groupe Gefco	法國	25 *	PCA Motors Private Ltd	印度	100
			PCA Automobiles India Private Limited	印度	87
			PSA AVTEC Powertrain Private Ltd	印度	57
			Peugeot Citroën Retail Italia S.p.A.	意大利	100
			Peugeot Automobili Italia	意大利	100
			Citroën Italia Spa	意大利	100
			PSA Services SRL - DFCL	意大利	100
PSA Automobiles SA	法國	100	Peugeot Citroën Japan K.K.	日本	100
Peugeot Citroën South-Africa	南非	100	Peugeot Tokyo	日本	100
Peugeot Algérie S.p.A.	阿爾及利亞	100	NAZA Automotive Manufacturing Sdn Bhd	馬來西亞	61
Peugeot Citroën Production Algérie Spa	阿爾及利亞	49	Peugeot Citroën Automobiles Maroc	摩洛哥	95
Peugeot Deutschland GmbH	德國	100	Peugeot Citroën DS Maroc	摩洛哥	100
Citroën Deutschland AG	德國	100	Peugeot Mexico	墨西哥	100
PSA Services Deutschland GmbH - DFCA	德國	100	Servicios Automotores Franco-Mexicana	墨西哥	100
PSA Retail GmbH	德國	100	Citroën Nederland B.V.	荷蘭	100
Circulo de Inversiones S.A. - CISA	阿根廷	100	Peugeot Nederland N.V.	荷蘭	100
Peugeot-Citroën Argentina S.A.	阿根廷	100	PCMA Holding	荷蘭	70
PCA Asesores de seguros S.A.	阿根廷	98	PSA Retail Nederland BV	荷蘭	100
Citroën Osterreich GmbH	奧地利	100	Citroën Polska Sp. z o.o.	波蘭	100
Peugeot Austria GmbH	奧地利	100	Peugeot Polska Sp.Zo.O.	波蘭	100
PSA Retail Austria GmbH	奧地利	100	PSA Retail Rent Poland SP Z.O.O	波蘭	100
Peugeot Belgique Luxembourg	比利時	100	PSA Manufacturing Poland Sp. z o.o.	波蘭	100
S.A. Peugeot Distribution Service	比利時	100	Peugeot Portugal Automoveis S.A.	葡萄牙	100
Citroën Belux	比利時	100	Peugeot-Citroën Automoveis Portugal	葡萄牙	99
Datosco	比利時	67	Automoveis Citroën S.A.	葡萄牙	100
DATOS	比利時	67	PSAR Portugal S.A.	葡萄牙	100
PCI do Brasil Limitada	巴西	100	Citroën UK Ltd	英國	100
Peugeot Citroën do Brasil Automoveis	巴西	100	Peugeot Motor Company PLC	英國	100
PSA Ventures Serviços de Mobilidade Urbana Ltda	巴西	100	Peugeot Citroën Retail UK Ltd	英國	100
PSA Chile S.A.	智利	100	Peugeot-Citroën Automobiles UK	英國	100
Automotores Franco Chilena S.A.	智利	100	Robins and Day Ltd	英國	100
標緻雪鐵龍（上海）管理有限公司	中國	100	Merlin Motors (Bishopbriggs) Ltd	英國	100
標緻雪鐵龍（中國）汽車貿易有限公司	中國	100	WarWick Wright Motors Chiswick Ltd	英國	100
標緻雪鐵龍（武漢）管理有限公司	中國	100	Rootes Ltd	英國	100
Shanghai Jianxin Enterprise Management Co. Ltd	中國	67	Go Motor Retailing Ltd	英國	100
PSAG Automoviles Comercial España, S.A.	西班牙	100	Peugeot Citroën Rus	俄羅斯	100
Peugeot Citroën Automóviles España	西班牙	100	PSA Automobile International Pte. Ltd	新加坡	100
Placas de Piezas y Componentes de Recambios (PPCR)	西班牙	100	PSA Services Centre Europe S r o	斯洛伐克	100
Plataforma Comercial de Retail, S.A.U.	西班牙	97	Peugeot Citroën Gestion Internationale	瑞士	100
Clicars Spain SL	西班牙	64	PCA Logistika Cz s.r.o.	捷克共和國	100
Conception d'Equipelement Peugeot Citroën - CEPC	法國	100	Groupe PSA Automotiv Pazarlama AS	土耳其	100
Automobiles Peugeot	法國	100	Peugeot Citroën Ukraine	烏克蘭	100
Française de Mécanique	法國	100	Auto Aviatir	巴西	41 *
Mister AUTO	法國	100	Shandong UAP Auto Union E-Commerce Co. Ltd	中國	15 *
Automobiles Citroën	法國	100	神龍汽車有限公司—神龍汽車	中國	50 *
SNC - Société Mécanique Automobile de l'Est - SMAE	法國	100	Wuhan Shenlong Hongtai Automotiv	中國	10 *
PSA VO France	法國	100	東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司	中國	50 *
SNC Peugeot Poissy	法國	100	長安標緻雪鐵龍汽車有限公司	中國	50 *
PSA Retail France SAS	法國	100	Nidec PSA emotors	法國	50 *
SEVELNORD	法國	100	Iran Khodro Automobiles Peugeot	伊朗	50 *
GEIE Sevelind	法國	100	Saipa Citroën Automobiles Company	伊朗	50 *
Citroën Dunkerque	法國	100	STAFIM	突尼斯	34 *
Société Lyonnaise de Pièces et Services Automobile	法國	100	STAFIM-GROS	突尼斯	34 *
Est PR	法國	100	Societa Europea Veicoli Leggeri S.p.A. - SEVEL	意大利	50 **
Mhiri Innovation	法國	100	PCMA Automotiv RUS	俄羅斯	70 **
Autobiz	法國	71	Toyota Peugeot-Citroën Automobile Czech	捷克共和國	50 **
CELOR	法國	71			
ARAMIS SAS	法國	71			
Peugeot Citroën Sochoux	法國	100			
Peugeot Citroën Mulhouse	法國	100			
Peugeot Citroën Rennes	法國	100			
Mecaniques et Bruts du Nord-Ouest	法國	100			
Mecaniques et Bruts du Grand est	法國	100			
			<b>歐寶沃克斯豪爾汽車</b>		
			Opel Automobile GmbH	德國	100
			Opel Wien GmbH	奧地利	100

公司	國家	股份%	公司	國家	股份%
Opel South Africa PTY Ltd	南非	100	Shanghai Faurecia Automotive Seating Co Ltd	中國	25,48
Opel Group Warehousing GmbH	德國	100	Changsha Faurecia Emissions Control Technologies Co Ltd	中國	46,34
Opel Austria GmbH	奧地利	100	Faurecia (Tianjin) Automotive Systems Co., Ltd.	中國	23,63
Opel Belgium NV	比利時	100	Faurecia Exhaust Systems Qingpu Co., Ltd.	中國	46,34
Opel Automotive Services Belgium NV	比利時	100	Faurecia (Jimo) Emissions Control Technologies Co., Ltd.	中國	46,34
Opel España , SLU	西班牙	100	Faurecia Ynlun Emissions Control Technology (Weifang) Co. Ltd	中國	24,09
Opel Europe Holdings, SLU	西班牙	100	Faurecia (Tianjin) Emission Control Technology Co Ltd	中國	23,63
Opel France S.A.S.	法國	100	Tianjin Faurecia Xuyang Automotive Seat Co Ltd	中國	27,80
Opel Hellas S.A.	希臘	100	佛吉亞（常熟）汽車部件系統有限公司	中國	25,48
Opel Szentgotthard Automotive Manufacturing Ltd	匈牙利	100	佛吉亞（柳州）汽車座椅有限公司	中國	23,17
Opel Southeast Europe Ltd	匈牙利	100	Dongfeng Faurecia Emissions Control Technologies Co., Ltd	中國	23,17
Opel Italia S.r.l.	意大利	100	江西佛吉亞好幫手電子科技有限公司	中國	46,34
Opel Nederland B.V.	荷蘭	100	Faurecia (Hangzhou) Automotive Systems Co., Ltd	中國	46,34
Opel Manufacturing Poland Sp.z o.o.	波蘭	100	佛吉亞（柳州）汽車內飾系統有限公司	中國	23,17
Opel Poland Sp.z o.o.	波蘭	100	Shenzhen Faurecia Automotive Parts Co., Ltd	中國	32,44
Opel Portugal, Lda	葡萄牙	100	廣東好幫手環球科技有限公司	中國	46,34
Opel Sibiu SRL	羅馬尼亞	100	Faurecia Emissions Control Technologies (Chongqing) Co Ltd	中國	33,59
IBC Vehicles LTD	英國	100	佛吉亞排氣控制技術（煙台）有限公司	中國	46,34
Vauxhall Motors Limited	英國	100	Faurecia Chongqing Zhuotong Automotive Interior System Co., Ltd	中國	23,17
Opel Türkiye Otomotiv Ltd. Sirketi	土耳其	100	佛吉亞（上海）座椅部件有限公司	中國	25,48
<b>汽車設備</b>			Parrot Automotive Shenzhen	中國	46,34
Faurecia (société)	法國	46,34	HUG Engineering Shanghai Co., Ltd	中國	46,34
Faurecia Interior Systems South Africa(Pty) Ltd	南非	46,34	東莞歐樂東方電子有限公司	中國	46,34
Faurecia Interior Systems Pretoria (Pty) Ltd	南非	46,34	Xiamen Clarion Electrical Enterprise Co., Ltd.	中國	46,34
Faurecia Emission Control Technologies South Africa (Cape Town) (Pty) Ltd	南非	46,34	Chengdu Faurecia Xuyang Automotive Seat Co. Ltd	中國	27,80
Faurecia Autositze GmbH	德國	46,34	Faurecia Emissions Control Systems Korea Ltd	韓國	46,34
Faurecia Automotive GmbH	德國	46,34	FCM Yeongcheon	韓國	46,34
Faurecia Innenraum Systeme GmbH	德國	46,34	FAS Yeongcheon	韓國	46,34
Faurecia Abgastechnik GmbH	德國	46,34	Amminex Emissions Technology AS	丹麥	42,40
Hug Engineering GmbH	德國	46,34	Faurecia Sistemas de Escape España SA	西班牙	46,34
Faurecia Emissions Control Technologies, Germany GmbH	德國	46,34	Faurecia Asientos para Automovil España SA	西班牙	46,34
Clarion Europa GmbH	德國	46,34	Asientos del Norte SA	西班牙	46,34
Faurecia Sistemas de Escape Argentina	阿根廷	46,34	Asientos de Castilla Leon SA	西班牙	46,34
Faurecia Argentina SA	阿根廷	46,34	Tecnocofort	西班牙	23,17
Faurecia Angell Demmel Ges.m.b.H.	奧地利	46,34	Asientos de Galicia SL	西班牙	46,34
Faurecia Automotive Belgium	比利時	46,34	Faurecia Automotive España SL	西班牙	46,34
Faurecia Industrie NV	比利時	46,34	Faurecia Interior Systems España SA	西班牙	46,34
Faurecia Automotive do Brasil	巴西	46,34	Faurecia Interior Systems SALC España SL	西班牙	46,34
FMM Pernambuco Componentes Automotivos, Ltda	巴西	23,63	Valencia Modulos de Puertas SL	西班牙	46,34
Clarion do Brasil Ltda.	巴西	46,34	Faurecia Holding España S.L.	西班牙	46,34
Faurecia Emissions Control Technologies Canada Ltd	加拿大	46,34	Faurecia Acoustic Spain, S.A.	西班牙	46,34
Clarion Canada Inc.	加拿大	46,34	Faurecia Emissions Control Technologies Pamplona SL	西班牙	46,34
武漢佛吉亞通達排氣系統有限公司	中國	23,17	Incalplas S. L.	西班牙	46,34
長春佛吉亞排氣系統有限公司	中國	23,63	Faurecia Automotive Seating LLC	美國	46,34
上海佛吉亞紅湖排氣系統有限公司	中國	30,58	Faurecia Madison Automotive Seating INC	美國	46,34
Faurecia PowerGreen Emissions Control Technologies Co. Ltd	中國	46,34	Faurecia USA Holdings Inc	美國	46,34
佛吉亞排氣控制系統（寧波杭州灣新區）有限公司	中國	30,58	Faurecia Emissions Control Systems Inc	美國	46,34
佛吉亞（無錫）座椅部件有限公司	中國	46,34	Faurecia Mexico Holdings LLC	美國	46,34
Changchun Faurecia Xuyang Automotive Seatings (CFXAS)	中國	27,80	Faurecia Interior Systems Inc	美國	46,34
佛吉亞（武漢）汽車座椅有限公司	中國	23,63	Faurecia Interiors Louisville LLC	美國	46,34
Faurecia (Changchun) Automotive Systems Co	中國	46,34	Faurecia Interior Systems Saline LLC	美國	46,34
Faurecia Emissions Control Technologies Development (Shanghai) Co Ltd	中國	46,34	FKN North America Inc	美國	46,34
Faurecia (Quigdao) Exhaust Systems Co Ltd	中國	46,34	FAURECIA North America Holdings LLC	美國	46,34
Faurecia (Shanghai) Automotive Systems Co Ltd	中國	46,34	Hug Engineering Inc.	美國	46,34
佛吉亞（中國）投資有限公司	中國	46,34	Faurecia DMS	美國	46,34
DONGFENG FAURECIA AUTOMOTIVE INTERIOR SYSTEMS CO. LTD	中國	23,17	Faurecia Emissions Control Technologies, USA, LLC	美國	46,34
佛吉亞（廣州）汽車部件系統有限公司	中國	46,34	Clarion Corporation of America	美國	46,34
Faurecia Emissions Control Technologies (Chengdu) Co Ltd	中國	23,63	ECSA - Etudes et Construction de Sièges pour l'Automobile	法國	46,34
佛吉亞（南京）汽車部件系統有限公司	中國	46,34	Faurecia Industries	法國	46,34
佛吉亞（武漢）汽車部件系統有限公司	中國	46,34	Faurecia Systèmes d'Echappements	法國	46,34
長春佛吉亞旭陽汽車內飾系統有限公司	中國	27,80	TRECIA	法國	46,34
佛吉亞（沈陽）汽車部件系統有限公司	中國	46,34	Faurecia Ventures	法國	46,34
Zhesiang Faurecia Limin Interior & Exterior Systems Co Ltd	中國	46,34	Faurecia Investments	法國	46,34
成都佛吉亞利民汽車部件系統有限公司	中國	41,79	Faurecia Sièges d'Automobile	法國	46,34
佛吉亞（鹽城）汽車部件系統有限公司	中國	46,34	Faurecia Seating Fiers	法國	46,34
Faurecia Emissions Control Technologies (Beijing) Co Ltd	中國	46,34	SIEMAR	法國	46,34
Faurecia Emissions Control Technologies (Nanchang) Co Ltd	中國	23,63	SIEDOUBS	法國	46,34
Faurecia Emissions Control Technologies (Ningbo) Co Ltd	中國	46,34	SIELEST	法國	46,34
Faurecia NHK (Xinyang) Automotive Seating Co Ltd	中國	23,63	Faurecia Services Groupe	法國	46,34
佛山佛吉亞旭陽內飾系統有限公司	中國	27,80	Faurecia Automotive Holdings	法國	46,34
南方佛吉亞汽車部件有限公司	中國	23,17	Faurecia Automotive Industrie SNC	法國	46,34
Faurecia Emissions Control Technologies (Foshan) Co Ltd	中國	23,63	Faurecia Intérieur Industrie SNC	法國	46,34
			Faurecia Intérieurs Mornac - France	法國	46,34
			Faurecia Intérieurs Saint Quentin	法國	46,34
			Faurecia Exhaust International	法國	46,34

公司	國家	股份%	公司	國家	股份%
Faurecia Exhaust International	法國	32,44	Faurecia Interior Systems Bohemia S.R.O	捷克共和國	46,34
Faurecia Automotives Composites	法國	46,34	Faurecia Automotive Czech Republic S.R.O	捷克共和國	46,34
Hanbach Automotive Exteriors	法國	46,34	Faurecia Emissions Control Technologies Mlada Boleslav S.R.O	捷克共和國	46,34
Hennape six	法國	46,34	Faurecia Interior Systems (Thailand) Co Ltd	泰國	46,34
Parrot Faurecia Automotive	法國	46,34	Faurecia & Summit Interior Systems (Thailand) Co Ltd	泰國	23,17
Faurecia Smart Surfaces	法國	46,34	Faurecia Emission Control Technologies, Thailand Co Ltd	泰國	46,34
Clarion Europe S.A.S.	法國	46,34	Clarion Asia (Thailand) Co., Ltd.	泰國	46,34
好幫手環球有限公司	香港	46,34	Société Tunisienne d'Equipements d'Automobile	突尼斯	46,34
Parrot Automotive Asia Pacific LTD	香港	46,34	Faurecia Informatique Tunisie	突尼斯	46,34
歌樂(香港)實業有限公司	香港	46,34	Faurecia Polifleks Otomotiv Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi	土耳其	46,34
常明有限公司	香港	38,00	Faurecia Automotive de Uruguay	烏拉圭	46,34
Faurecia Emissions Control Technologies Hungary KFT	匈牙利	46,34	Faurecia Vietnam HAIPHONG	越南	46,34
Clarion Hungary Electronics Kft.	匈牙利	46,34	SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG	德國	23,17 *
Faurecia Automotive Seating India Private	印度	46,34	DONGFENG FAURECIA AUTOMOTIVE PARTS SALES COMPANY LIMITED	中國	23,17 *
Faurecia Interior Systems India Private Ltd	印度	46,34	重慶光能佛吉亞汽車內飾系統有限公司	中國	23,17 *
Faurecia Emission Control Technologies India Private Ltd	印度	34,29	Jinan Jidao Automotive Parts Co Ltd	中國	23,17 *
Clarion India Pvt, Ltd.	印度	46,34	Changchun Xuyang Acoustics & Soft Trim Co Ltd	中國	18,55 *
Faurecia Security Technologies	以色列	46,34	長春佛吉亞旭陽汽車零部件技術研發有限公司	中國	20,87 *
Hug Engineering Italia S.r.l.	意大利	46,34	Beijing WKW-FAD Automotive Parts Co., Ltd	中國	23,17 *
Faurecia Emissions Control Technologies, Italy Srl	意大利	46,34	Faurecia Liuzhou Automotive Seating Sales Co., Ltd	中國	23,17 *
Faurecia Japan K.K.	日本	46,34	東風佛吉亞(襄陽)排氣系統有限公司	中國	23,17 *
Faurecia Howa Interiors Co Ltd	日本	23,17	鴻泰佛吉亞複合材料(武漢)有限公司	中國	23,17 *
Clarion Co., Ltd.	日本	46,34	Wuhan Clarion Kotei Software Technology Co., Ltd.	中國	11,58 *
Clarion Sales and Marketing Co., Ltd.	日本	46,34	佛吉亞(柳州)排放控制技術有限公司	中國	23,17 *
Clarion Manufacturing and Service Co., Ltd.	日本	46,34	Copo Iberica SA	西班牙	23,17 *
Faurecia AST Luxembourg SA	盧森堡	46,34	Componentes de Vehiculos de Galicia SA	西班牙	23,17 *
Faurecia Acoustic Luxembourg SARL	盧森堡	46,34	INDUSTRIAS COUSIN FRERES, S.L.	西班牙	23,17 *
Faurecia Holdings AST Sarl	盧森堡	46,34	Detroit Manufacturing Systems, LLC	美國	22,70 *
Crystal Precision (M) Sdn. Bhd.	馬來西亞	46,34	DMS LEVERAGE LENDER (LLC)	美國	22,70 *
Faurecia Equipements Automobiles Maroc	摩洛哥	46,34	DMS Toledo, LLC	美國	22,70 *
Faurecia Automotive Systems Technologies	摩洛哥	46,34	Total Network Manufacturing, LLC	美國	22,70 *
Faurecia Automotive Industries Morocco	摩洛哥	46,34	AUTOMOTIVE PERFORMANCE MATERIALS (APM)	法國	23,17 *
Faurecia Sistemas Automotrices de Mexico SA de CV	墨西哥	46,34	Symbio	法國	23,17 *
Servicios Corporativos de Personal Especializado SA de CV	墨西哥	46,34	NHK F. Krishna India Automotive Seating Private Limited	印度	8,81 *
Exhaust Services Mexicana SA de CV	墨西哥	46,34	Basis Mold India Private Limited	印度	17,61 *
Faurecia Howa Interiors de Mexico SA de CV	墨西哥	23,63	LIGNEOS Srl	意大利	23,17 *
ET Mexico Holdings II, S de RL de CV	墨西哥	46,34	Faurecia NHK Co Ltd	日本	23,19 *
Electronica Clarion, S.A. de C.V.	墨西哥	46,34	Clarion (Malaysia) Sdn. Bhd.	馬來西亞	20,85 *
Ultra Industrial, S.A. de C.V.	墨西哥	46,34	Steva Mexico SLP, S.A. de C.V.	墨西哥	22,70 *
Hug Engineering B.V.	荷蘭	46,34	Hitachi Automotive Systems San Juan Del Rio, S.A. de C.V.	墨西哥	9,27 *
ET Dutch Holdings BV	荷蘭	46,34	Vanpro Assentos Ltda	葡萄牙	23,17 *
Faurecia Emissions Control Technologies Netherlands BV	荷蘭	46,34	Teknik Malzeme Ticaret ve Sanayi A.S.	土耳其	23,17 *
Faurecia Legnica SA	波蘭	46,34			
Faurecia Grojec R&D Center SA	波蘭	46,34	<b>標緻雪鐵龍 DS 融資</b>		
Faurecia Walbrzych SA	波蘭	46,34	Banque PSA Finance	法國	100
Faurecia Automotive Polska SA	波蘭	46,34	BPF Algérie	阿爾及利亞	100
Faurecia Gorzow SA	波蘭	46,34	PCA Compañia de Seguros S.A	阿根廷	70
Faurecia Assentos de Automoveis Ltda	葡萄牙	46,34	PSA Recupero S.R.L. in liquidazione	意大利	100
SASAL	葡萄牙	46,34	PSA Insurance Solutions Ltd.	馬耳他	100
EDA - Estofagem de Assentos Ltda	葡萄牙	46,34	PSA Services ltd	馬耳他	100
Faurecia Sistemas de Escape Portugal Ltda	葡萄牙	46,34	PSA Life Insurance Ltd	馬耳他	100
Faurecia Sistemas de Interior de Portugal, Componentes Para Automoveis SA	葡萄牙	46,34	PSA Insurance Ltd	馬耳他	100
Euro Auto Plastic Systems SRL	羅馬尼亞	23,17	PSA Insurance Manager Ltd	馬耳他	100
Faurecia Romania Srl	羅馬尼亞	46,34	Banque PSA Finance Mexico SA de CV SOFOM ENR	墨西哥	100
Faurecia Midlands Ltd	英國	46,34	PSA Finance Nederland B.V.	荷蘭	100
Faurecia Automotiv Seating UK Ltd	英國	46,34	PSA Financial Holding B.V.	荷蘭	100
SAI Automotive Fradley	英國	46,34	Economy Drive Cars Ltd	英國	100
SAI Automotive Washington Ltd	英國	46,34	Vernon Wholesale Investments Company Ltd	英國	100
EMCON Technologies UK Ltd	英國	46,34	Bank PSA Finance Rus	俄羅斯	100
OOO Faurecia Interior Luga	俄羅斯	46,34	Peugeot Citroen Leasing Russie	俄羅斯	100
OOO Faurecia Automotive Development	俄羅斯	46,34	BPF Pazarlama A.H.A.S.	土耳其	100
OOO Faurecia Metalprodukcja Exhaust Systems	俄羅斯	32,44	PSA Bank Deutschland GmbH	德國	50 *
OOO Faurecia Automotive Exterior Bumpers	俄羅斯	46,34	Auto ABS German Lease Master 2019	德國	50 *
Clarion RUS LLC	俄羅斯	46,34	PSA Finance Argentina	阿根廷	50 *
Faurecia Automotive Slovakia Sro	斯洛伐克	46,34	PSA Finance Belux	比利時	50 *
Faurecia Interior Systems Sweden AB	瑞典	46,34	Auto ABS Belgium Loans 2019 SA	比利時	50 *
Faurecia CREO	瑞典	33,36	Banco PSA Finance Brasil SA	巴西	50 *
Hug Engineering AG	瑞士	46,34	PSA Corretora de Seguros e Serviços Ltda. (PFBR)	巴西	50 *
Faurecia Switzerland Sàrl	瑞士	46,34	東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司	中國	25 *
Clarion (Taiwan) Manufacturing Co., Ltd.	台灣	46,34	Dongfeng Peugeot Citroen Financial Leasing Co.	中國	25 *
Covatech Inc.	台灣	38,00	PSA Financial Services Spain E.F.C S.A.	西班牙	50 *
Faurecia Exhaust Systems S.r.o.	捷克共和國	46,34	FCT Auto ABS Spanish Loans 2016	西班牙	50 *
Faurecia Components Pisek Sro	捷克共和國	46,34	FCT Auto ABS Spanish Loans 2018	西班牙	50 *
Faurecia Interiors Pardubice S.R.O	捷克共和國	46,34			
Faurecia Plzen	捷克共和國	46,34			

公司	國家	股份%
CREDIPAR	法國	50 *
Compagnie pour la Location de Véhicules - CLV	法國	50 *
PSA Banque France	法國	50 *
Auto ABS DFP Master Compartment France 2013	法國	50 *
FCT Auto ABS French Loans Master	法國	50 *
FCT Auto ABS French Leases Master	法國	50 *
FCT Auto ABS LT Leases Master	法國	50 *
FCT Auto ABS German Loans 2018	法國	50 *
FCT Auto ABS French Leases 2018 - Fonds E	法國	50 *
PSA Renting Italia	意大利	50 *
Banca Italia S.P.A	意大利	50 *
FCT Auto ABS Italian Loans 2018	意大利	50 *
Auto ABS Italian Loans 2019	意大利	50 *
PSA Insurance Europe Ltd	馬耳他	50 *
PSA Life Insurance Europe Ltd	馬耳他	50 *
PSA Financial Services Nederland BV	荷蘭	50 *
PSA Finance Polska	波蘭	50 *
PSA Consumer Finance Polska Sp. Z o.o.	波蘭	50 *
PSA Finance UK Ltd.	英國	50 *
Auto ABS UK Loans PLC - Compartment 2012-5	英國	50 *
FCT Auto ABS UK Loans 2017	英國	50 *
Auto ABS UK Loans 2019 – Fonds 4	英國	50 *
PSA Finance Suisse S.A.	瑞士	50 *
<b>歐寶沃克斯豪爾融資</b>		
Opel Bank S.A	法國	50 *
Opel Leasing GmbH	德國	50 *
Opel Finance BVBA	比利時	50 *
ECARAT 10 Germany	法國	50 *
Opel Finance International B.V.	荷蘭	50 *
Opel Finance N.V.	荷蘭	50 *
Vauxhall Finance plc	英國	50 *
Ecarat 10 PLC	英國	50 *
Opel Finance SA	瑞士	50 *

## IV – 法定核數師關於 2019 年綜合財務報表的報告

這是以法語發佈的公司綜合財務報表法定核數師報告的英文譯本，僅供講英語的用戶使用。

本法定核數師報告載有歐洲法規及法國法律規定的資料，例如法定核數師的任命資料或管理報告中本集團相關資料的核實。

本報告應與法國法律及法國適用之專業核數準則一併閱讀，並按其詮釋。

致 Peugeot S.A. 股東週年大會，

### 意見

吾等已根據閣下股東週年大會上所委派之任務，審計隨附 Peugeot S.A. 截至 2019 年 12 月 31 日止年度之綜合財務報表。

吾等認為，該等綜合財務報表已根據歐盟採納之國際財務報告準則真實而中肯地反映了貴集團於 2019 年 12 月 31 日的資產及負債以及財務狀況及其截至該日止年度的經營業績。

上述表達的審計意見與吾等向財務及審計委員會所提交報告一致。

### 意見基礎

#### 審計架構

吾等乃根據法國適用專業準則而進行審計。吾等相信所得之審計憑證乃充分及恰當作為吾等審計意見之基礎。

吾等根據該等準則的責任詳載於本報告中 *法定核數師對綜合財務報表審計之責任* 一節。

#### 獨立性

吾等根據適用於吾等的獨立性規則進行審計工作，期限為 2019 年 1 月 1 日至本報告日期，特別是吾等並未提供第 537/2014 號法規（歐盟）第 5(1) 條或法國法定核數師操守守則 (*Code de déontologie*) 所提述的任何禁制非核數服務。

#### 強調事項

吾等提請注意綜合財務報表附註 2.2 及 2.3，其描述首次應用國際財務報告準則第 16 號「租賃」的影響。吾等意見不就此事項作出更改。

#### 評估的理據 – 主要審計事項

吾等根據法國商業守則 (*Code de commerce*) 第 L.823-9 及 R.823-7 條有關評估理據的規定，向閣下通知涉及重大錯誤陳述風險的關鍵審計事項，有關事項（按吾等的專業判斷）是吾等對本期綜合財務報表的審計最為主要的事項，以及吾等如何處理有關風險。

該等事項是在吾等審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。吾等不會就綜合財務報表特定項目發表獨立意見。



## 商譽及品牌的可收回金額

風險認定	吾等的應對
<p>截至 2019 年 12 月 31 日，商譽及品牌的賬面淨額分別為 43.12 億歐元及 20.34 億歐元。這些資產分配予現金產生單位。</p> <p>如綜合財務報表附註 8.3 所述，根據國際會計準則第 36 號—資產減值，商譽及品牌不會攤銷，而是在每個年度結束時進行減值測試，或者在有減值跡象時更頻繁地進行減值測試。當這些資產的可收回金額小於其賬面淨值時，確認減值。可收回金額為使用價值與市場價值兩者中的較高者。使用價值是參考未來現金流量貼現確定的，需要管理層作出高度的判斷，尤其是確定預測、貼現率及永續增長率。</p> <p>鑒於這些資產在集團綜合財務報表中的重要性以及所使用的估計及假設方面所固有的管理層判斷的程度，吾等認為對集團商譽及品牌的可收回金額的計量是關鍵審計事項。</p>	<p>吾等與估值專家評估了管理層用來確定集團商譽及品牌可收回金額的方法。對於獲分配這些資產的每個現金產生單位，吾等獲得了管理層擬備的管理層最新中期計劃及減值測試結果。</p> <p>基於這些資料，吾等工作包括：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 以會計記錄核對所測試資產的賬面淨值；</li><li>▶ 分析未來現金流量預測，特別是測試所用的保證金率及數量與外部來源或管理層向集團管理機構所提供最新估計的一致性；</li><li>▶ 通過將這些預測與用於早期減值測試的數據及集團的歷史表現進行比較來評估預測；</li><li>▶ 分析所用貼現率的一致性，特別是將其與現有市場數據進行比較；</li><li>▶ 通過抽樣驗證管理層使用的估值模式的算術準確性；</li><li>▶ 分析現金產生單位可收回金額對所用主要假設（長期增長率、用於最終價值的營業利潤率、貼現率）變化的敏感性；</li><li>▶ 評估綜合財務報表附註中披露的信息的適當性。</li></ul>

## 開發費用的資本化及評估

風險認定	吾等的應對
<p>根據綜合財務報表附註 5.3 所述條件和國際會計準則第 38 號—無形資產，開發費用於資產負債表的無形資產中確認。2019 年的資本化金額為 21.79 億歐元。資本化的開發成本根據批量生產協議，按照分配予標緻—雪鐵龍—DS 汽車分部和歐寶—沃克斯豪爾汽車分部的資產以及車輛的使用年限 7 年和組件及模塊的使用年限 10 年按直線法攤銷。對於汽車設備業務，關於收到客戶的具體訂單所發生的開發費用，按照零部件交付週期按直線法攤銷，每年累計最低數額相當於 5 年直線攤銷。</p> <p>資本化的開發費用在存在減值跡象時進行減值測試。當資產的可收回金額低於其賬面淨值時，集團確認減值損失。可收回金額為使用價值與市場價值兩者中的較高者。使用價值是通過參考貼現的未來現金流來確定的，需要管理層高度判斷，特別是確定預測、貼現率及永續增長率。</p> <p>由於這些無形資產在集團綜合資產負債表中的重要性，以及管理層對這些無形資產的初始資本化及減值測試（如有）的判斷，因此吾等將開發費用的資本化和評估確定為關鍵審計事項。</p>	<p>在審計綜合財務報表的框架內，吾等工作包括：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 根據現行會計準則分析與開發費用初始確認有關的集團規則，並評估是否符合這些規則；</li><li>▶ 根據管理層進行的減值測試，調整專用資產的淨賬面價值；</li><li>▶ 通過抽樣檢驗截至 2019 年 12 月 31 日資本化金額是否符合相關檔案證據；</li><li>▶ 與管理層討論確定任何減值跡象；</li><li>▶ 分析未來現金流量預測，特別是測試所用的保證金率及數量與外部來源或管理層向集團管理機構所提供最新估計的一致性；</li><li>▶ 通過將這些預測與用於早期減值測試的數據及集團的歷史表現進行比較來評估預測；</li><li>▶ 評估綜合財務報表附註中披露的信息的適當性。</li></ul>

## 法國稅組遞延稅項資產的可收回性

風險認定	吾等的應對
<p>如綜合財務報表附註 14 所述，截至 2019 年 12 月 31 日，集團關於虧損結轉的遞延稅項資產達 9.99 億歐元，其中包括 Peugeot S. A. 法國稅組內關於虧損的遞延稅項資產 8.21 億歐元。</p> <p>在法國稅組關於虧損結轉的稅項資產，可以抵銷遞延稅項負債淨額（最高 50%），在資產負債表中確認。此外，如果根據應納稅收益預測，有合理機會變現遞延稅項資產，則將其確認。遞延稅項根據與集團中期計劃的假設相符的稅項預測進行減值測試，並在集團估計其可收回性期間確定。</p> <p>鑒於這些資產的數量巨大以及所使用的估計及假設方面所固有的管理層判斷的程度，吾等把就法國稅組的稅項虧損結轉而確認的遞延稅項資產的可收回性視為關鍵審計事項。</p>	<p>在審計綜合財務報表的框架內，吾等的工作包括：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 對於因存在遞延稅項負債而具有可收回性的遞延稅項資產，評估是否就遞延稅項負債淨額的 50% 正確採用了遞延稅項資產確認原則；</li><li>▶ 對於因應納稅收益預測而具有可收回性的關於虧損結轉的遞延稅項資產，根據管理機構批准的集團中期計劃的假設，評估稅收預測的一致性；</li><li>▶ 評估綜合財務報表附註 14 中披露的適當性。</li></ul>

## 與權益法核算的汽車業務方面投資有關的估值

風險認定	吾等的應對
<p>如綜合財務報表附註 11.2 所述，截至 2019 年 12 月 31 日，與集團汽車業務相關的權益法核算投資在資產負債表上確認為 1.95 億歐元。這些投資主要包括集團分佔在中國與東風汽車集團合資企業業務。</p> <p>權益法核算公司的業績包括根據與測試 PSA 集團汽車業務固定資產相同的原則進行的減值測試產生的資產折舊。如綜合財務報表附註 8.3.B 所述，當存在減值跡象時，將對專用於特定車型的資產進行測試，總資產（包括未分配予特定車型的資產）也將在各合資企業層面進行測試。此外，當存在減值跡象時，PSA 集團在其層面上進行額外的減值測試。</p> <p>鑒於這些以權益法核算的投資在集團賬目中的重要性，中國市場的波動以及管理層需要對這些公司的資產估值所依據的假設做出的判斷程度，吾等把與權益法核算的汽車業務方面投資有關的估值視為關鍵審計事項。</p>	<p>在審計綜合財務報表的框架內，吾等的工作包括：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 分析這些權益法核算的公司中是否存在減值跡象，例如數量顯著減少和盈利能力惡化；</li><li>▶ 評估與東風汽車集團的合資企業的資產進行減值測試的主要假設的一致性和相關性，特別是參考這些合資企業的管理機構批准的中期計劃；</li><li>▶ 評估綜合財務報表附註 10 中所披露信息的適當性。</li></ul>

## 具體核實

吾等亦已根據法國適用的專業準則進行法律和法規要求的關於董事會的管理報告所載有關集團資料的具體核實。

吾等並無就其公平呈列以及與綜合財務報表一致的情況須報告的事項。

吾等證明管理報告所載集團資料包括法國商業守則 (French Commercial Code) 第 L.225-102-1 條要求的綜合非財務資料報表，當中列明，根據該守則第 L.823-10 條，吾等概無核實其所載資料公允列報及與綜合財務報表的一致性。此資料乃獨立第三方報告的主題。

## 其他法律及監管規定報告

### 委任法定核數師

吾等獲委任為 Peugeot S.A. 的法定核數師，瑪澤於 貴公司於 2005 年 5 月 25 日舉行的股東週年大會上獲委任、ERNST & YOUNG et Autres 於 貴公司於 2011 年 5 月 31 日舉行的股東週年大會上獲委任。

截至 2019 年 12 月 31 日，瑪澤及 ERNST & YOUNG et Autres 已分別連續十五年及九年受聘任。

### 管理層及須對綜合財務報表管治負責之人士之責任

管理層須負責根據歐盟採納的國際財務報告準則編製及公允列報綜合財務報表，以及實施管理層認為必需之內部監控，以編製不存在由於欺詐或錯誤而導致之重大錯誤陳述之綜合財務報表。

在編製綜合財務報表方面，管理層須負責評估公司持續經營之能力，並披露（如適當）與持續經營相關之事宜及應用持續經營會計法，除非預期將公司清盤或終止經營。

財務及審計委員會須負責監控財務報告之程序，以及內部監控及風險管理制度的有效性、以及（如適用）有關會計及財務報告程序的內部審計。

綜合財務報表已由董事會批准。

### 法定核數師對綜合財務報表審計之責任

#### 目標及審計方法

吾等的職責是就綜合財務報表出具報告。吾等的目的是合理鑑證綜合財務報表整體是否不存在重大錯誤陳述。合理鑑證是一種高水平的鑑證，但不能保證按照專業標準進行的審計在存在重大錯誤陳述時總能發現。錯誤陳述可由欺詐或錯誤引起，如果合理預期錯誤陳述個別或合計可能影響使用者根據綜合財務報表作出的經濟決策，則錯誤陳述被視為重大錯誤陳述。

如法國商業守則 (Code de commerce) 第 L.823-10-1 條所列明，吾等的法定審計並未包括公司可行性或公司管理事務的質素的保證。

作為根據法國適用的專業準則作出之審計一部分，法定核數師於整個審計過程中行使專業判斷，此外：

- ▶ 識別及評估因欺詐或錯誤導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述之風險，及針對該等風險進行審計程序，並獲取為其意見提供基礎所需之充份及適當審計證據。未能發現因欺詐導致之重大錯誤陳述之風險較因錯誤導致之風險為高，原因為欺詐可涉及串謀、偽造、故意遺漏、失實陳述或凌駕於內部監控之上。
- ▶ 瞭解有關審計之內部監控程序，以設計有關情況下合適之審計程序，惟並非對內部監控之有效性發表意見。
- ▶ 評價管理層所採用會計政策之合適性及所作出會計估計及綜合財務報表相關披露之合理性。

- ▶ 評估管理層所用持續經營會計法之合適性，並按所獲取審計證據，評估是否存在與對公司持續經營能力產生重大疑問之事件或情況有關之重大不明確因素。此項評估乃按截至核數師報告日期為止所獲取之審計證據為基準。然而，未來事件或情況可能導致公司終止持續經營。倘法定核數師結論是存在重大不明確因素，須於核數師報告中指出綜合財務報表中之相關披露事項，或倘該等披露未有提供或不足，吾等則修改吾等的意見。
- ▶ 評價綜合財務報表之整體列報方式以及該等報表是否按公平呈報方式陳述相關交易及事件。
- ▶ 獲取有關集團內實體或業務活動的財務資料的充足適當核數證據，以於綜合財務報表中發表意見。法定核數師就綜合財務報表審計的指導、監督及執行、以及對該等綜合財務報表發表的意見負責。

## 向財務及審計委員會報告

吾等謹此向財務及審計委員會提交報告，當中特別包括審計的範圍以及所實施的審計計劃的描述以及審計結果。吾等亦會呈報所識別有關會計及財務呈報程序的內部控制的任何重大不足之處（如有）。

吾等向財務及審計委員會提交的報告亦載有吾等在審計本期綜合財務報表時，根據吾等的專業判斷認為最重要的重大錯誤陳述的風險，因而成為吾等於本報告中須描述的關鍵審計事項。

吾等亦向財務及審計委員會提交第 537/2014 號法規（歐盟）第 6 條所規定的聲明，確認吾等符合法國適用規例（例如，尤其是法國商業守則 (Code de commerce) 第 L.822-10 至 L.822-14 條以及法國法定核數師操守守則 (Code de déontologie)) 所界定的獨立性。倘有需要，吾等會與財務及審計委員會討論可能合理被視為影響吾等的獨立性的風險以及相關的保障措施。

Courbevoie and Paris-La Défense, 2020 年 3 月 12 日

法定核數師

法文原文由下列核數師簽署：

瑪澤

ERNST & YOUNG et Autres

Thierry Blanchetier

Charles Desvernois

Laurent Miannay

Ioulia Vermelle

## 重要通知

經閱讀以下通訊，閣下同意受以下限制和資格的約束：

本通訊僅供參考，不擬亦不構成於任何司法權區交換或出售或要約招攬認購或購買、或邀請交換、購買或認購任何證券，任何證券、任何業務部分或本文所述資產、或任何其他利益、或與擬議交易或其他方面有關的投票或批准的招攬，亦不得在任何司法權區出售、發行或轉讓證券而抵觸適用法律。本通訊不應以任何方式詮釋為對本文件閱讀者的建議。

本通訊不是為 2017 年 6 月 14 日歐洲議會及委員會第 2017/1129 號法規（歐盟）而編製的招股說明書、產品披露聲明及其他發售文檔。

根據業務合併交易，在美國進行的證券發售只會（按規定）透過招股說明書進行，招股說明書是向美國證券交易監督委員會（「美國證監會」）提交的有效註冊聲明的一部分。建議屬於美國人士或位於美國的 Peugeot S.A.（「PSA」）和菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）（「FCA」）的股東閱讀該註冊聲明美國證監會何時及是否宣佈其生效，因為該聲明將包含與擬議交易有關的重要信息。閣下可以在美國證監會網站 <http://www.sec.gov> 上獲得向美國證監會提交的有關擬議交易的所有文件，通過引用併入的文件以及 FCA 的美國證監會備案文件。此外，有效註冊聲明將免費提供予美國的股東。

## 前瞻性陳述

本通訊包含前瞻性陳述。這些前瞻性陳述尤其包括 FCA 和 PSA（下稱「各方」）關於任何未來日期或任何未來期間實現若干目標的未來財務業績及期望方面的陳述，均為前瞻性陳述。前瞻性陳述可能使用「可能」、「將會」、「預期」、「或會」、「應」、「擬」、「估計」、「預計」、「相信」、「仍然」、「就緒」、「設計」、「目的」、「目標」、「預測」、「預料」、「展望」、「前景」、「計劃」等詞彙及類似表述。前瞻性陳述並非未來業績的保證，而是以各方現時的認知、對未來事件的未來預期及預料為基礎，因其性質使然，受到內在風險及不確定性的影響。它們與各項事件有關，並取決於將來可能發生或存在的情況，因此，不應過分依賴它們。

由於各種因素的影響，實際結果可能與前瞻性陳述中的結果存在重大差異，包括：PSA 和 FCA 的能力及/或擬議交易產生的合併集團（與各方一併統稱「各公司」）成功推出新產品，並保持車輛出貨量；全球金融市場、總體經濟環境的變化以及受週期性影響的汽車產品需求的變化；當地經濟和政治條件的變化，貿易政策的變化及針對汽車行業徵收的全球和地區關稅，稅收改革的頒佈或其他稅收法律法規的變化；各公司在全球擴張其若干品牌的能力；各公司提供創新、有吸引力的產品的能力；各公司開發、製造和銷售具有先進功能的車輛的能力（包括增強的電氣化，連接性和自動駕駛特性）；各類索賠、訴訟、政府調查和其他意外事件，包括產品責任和保修索賠以及環境索賠，調查和訴訟；與遵守環境、健康和安全法規有關的重大運營支出；由於合併而可能使汽車行業的激烈競爭水平提高；各方定額福利養老金計劃資金短缺的風險；提供或安排經銷商和零售客戶獲得足夠的融資的能力，以及與金融服務公司的設立和運營有關的相關風險；獲得資金以執行各公司的業務計劃和改善其業務、財務狀況及經營業績的能力；嚴重故障、中斷或安全性漏洞，危及公司車輛中的資訊技術系統或電子控制系統；各公司實現合資安排預期收益的能力；政治、社會及經濟不穩定造成的中斷；與員工、經銷商及供應商關係相關的風險；成本增加、供應中斷或原材料短缺；勞動及工業關係的發展及適用勞動法的發展；匯率波動、利率變化、信貸風險及其他市場風險；政治及民事騷亂、地震或其他災害；關於本文中討論的擬議業務合併是否將圓滿完成或其時間的不確定性；宣佈擬議業務合併一事可能使各方更難與其僱員、供應商、其他商業夥伴或政府實體建立或維持關係的風險；在擬議業務合併未定期間，各方的業務將受到不利影響的風險；與合併所需的監管批准有關的風險；PSA 及 FCA 業務無法成功整合的風險、其他風險及不確定性。

本通訊中包含的任何前瞻性陳述僅在本文件發布之日起有效，各方不承擔公開更新或修訂前瞻性陳述的義務。有關各方及其業務的更多信息，包括與業務合併相關的其他風險因素，將在招股說明書（包含在向美國證監會提交的 F-4 表格的註冊聲明中）中進行更充分的討論。

圖片來源：  
GROUPE PSA / 通訊部



**PEUGEOT S.A.**

在法國註冊成立，發行資本 904,828,213 歐元

由董事會及監事會管理

註冊辦事處：7, rue Henri Sainte-Claire Deville

92563 Rueil-Malmaison - France

B 552 100 554 R.C.S. Nanterre – Siret 552 100 554 00021

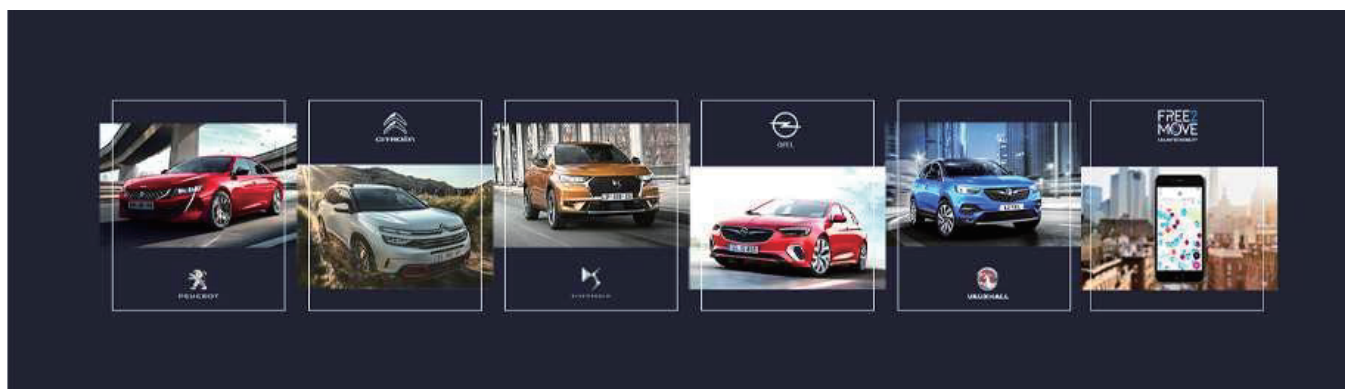
電話：+ 33 (0)1 55 94 81 00

[groupe-psa.com](http://groupe-psa.com)

20



# 年度業績



18





# 2018 年年度業績

## 目錄

I. 於 2018 年 12 月 31 日的管理層及監督機構	2
II. 年度管理報告	
1. 本集團業務 .....	3
2. 綜合年度業績分析.....	4
3. 財務狀況及現金 .....	7
4. 風險因素及不確定性 .....	8
III. 於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表	
綜合損益表.....	10
綜合全面收益表 .....	12
綜合財務狀況表 .....	14
綜合現金流量表 .....	16
綜合權益變動表 .....	18
於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 .....	19
IV. 法定核數師關於 2018 年綜合財務報表的報告	95

## I. 於 2018 年 12 月 31 日的管理層及監督機構

### 監事會

#### 主席

Louis GALLOIS 先生

#### 其他監事會成員

Geoffroy ROUX DE BÉZIEUX 先生（副總裁兼獨立監事）

ETABLISSEMENTS PEUGEOT FRERES, 由 Marie-Hélène PEUGEOT RONCORONI 女士代表(據股東協議任副主席)

東風汽車(香港)國際有限公司, 由李紹燭先生代表（據股東協議任副主席）

Catherine BRADLEY 女士

Pamela KNAPP 女士

Christian LAFAYE 先生（員工代表監事）

Helle KRISTOFFERSEN 女士

BPFrance Participations, 由 Anne GUERIN 女士代表（據股東協議任副主席）

安鐵成先生

Lion Participations, 由 Daniel BERNARD 先生代表

FFP, 由 Robert PEUGEOT 先生代表

Henri Philippe REICHSTUL 先生

Bénédicte JUVAUX 女士（員工股東代表監事）

#### 無投票權顧問

Frédéric BANZET 先生

Alexandre OSSOLA 先生

Lv HAITAO 先生

### 董事會

#### 主席

Carlos TAVARES 先生

#### 董事會成員

Maxime PICAT 先生

Jean-Christophe QUEMARD 先生

## II. 年度管理報告

### 1. 本集團業務

#### 1.1. 銷售活動概覽

2018 年創下 390 萬輛的新紀錄，全球銷量增長 6.8%。

- 在經濟和地緣政治不利因素的背景下，隨著定價能力的提高，銷售連續第五年增長
- 作為觸發因素的核心車型戰略：新產品發佈的成功和在輕型商用車領域的歐洲領導地位

這一盈利增長達約 3,878,000 輛，受到了 Groupe PSA 產品攻勢的推動，在 2 年內推出了 70 多個區域性產品，客戶驅動的核心車型戰略部署和商業網絡承諾。

- 自 2014 年以來，Groupe PSA 產品每年均進入所有著名汽車大賽的短決賽名單，並在今年被授予「2019 年度 IVOTY 最佳廂式貨車」（標緻 Partner、雪鐵龍 Berlingo 廂式貨車、歐寶沃克斯豪爾 Combo）和 AUTOBEST「2019 年度歐洲最佳購買車型」（雪鐵龍 Berlingo 廂式貨車、歐寶沃克斯豪爾 Combo Life 和標緻 Rifter）（繼去年雪鐵龍 C3 Aircross 後）；
- Groupe PSA Core 技術還因其渦輪三缸汽油發動機（110 和 130 匹馬力）連續第四年獲得國際發動機年度大獎；
- Groupe PSA SUV 車型特別成功，主力車型是標緻 2008、3008<sup>1</sup>、5008（歐洲領導者）、雪鐵龍 C3 Aircross<sup>2</sup>、C3-XR、C5 Aircross、DS 7 Crossback、歐寶沃克斯豪爾 Crossland X、Mokka X 和 Grandland X。2019 年，該勢頭將繼續，所有品牌均將推出主款車型；
- 集團宣佈對所有品牌展開電動化攻勢，從 DS 品牌開始，2019 年將為客戶提供第一款 PHEV<sup>3</sup> 和 EV<sup>4</sup> 車型。

Groupe PSA 實現了創紀錄的 LCV 銷量：售出 564,147 輛，增長+18.3%。

- Groupe PSA 在 2016 年更新了緊湊型廂式貨車系列和 2018 年更新了 B 級 LCV，並鞏固了其在歐洲各細分市場的領先地位，贏得近四分之一的 LCV 客戶；
- 隨著標緻 Expert 和雪鐵龍 Jumpy 在歐亞大陸的成功投產以及我們為拉美客戶推出的全面系列 LCV 產品和服務的良好開端，集團的 LCV 攻勢為海外增長奠定了基礎。

歐洲<sup>5</sup>：規模變化，市場份額為 17.1%。

Groupe PSA 充分利用其管理完善的新 WLTP 標準實施階段，在今年最後四個月贏得了競爭優勢。截至 2018 年底，集團的市場份額達到 17.1%，增長了 3.8 個百分點，這得益於標緻和雪鐵龍品牌是 2018 年發展最好的品牌，在歐洲十大品牌中這兩個品牌的銷售幾乎增長了 5%。

標緻因如下車型的成功而脫穎而出：在 B2C 和 B2B 乘用車方面的 SUV 歐洲領導者，西班牙排名第一，法國排名第一。雪鐵龍達到了 7 年來最好的銷售水平。在 DS7 Crossback 上市的支持下，DS Automobiles 以 6.7% 的銷售增長率取得了突破。歐寶沃克斯豪爾在 X 家族的推動下繼續其產品攻勢。

Groupe PSA 超過市場表現，在所有主要市場均有所改善：法國（+2.6 個百分點）、西班牙（+4.2 個百分點）、意大利（+3.9 個百分點）、英國（+4.8 個百分點）、德國（+3.7 個百分點）。

中東-非洲：集團在混亂的地區背景下仍然具有進攻性。

儘管逆風情況強烈（主要由於伊朗<sup>6</sup> 市場逐步收縮和土耳其市場的低迷），但 Groupe PSA 在摩洛哥（+1.7 個百分點）、突尼斯（+1 個百分點）和埃及（+3.1 個百分點）的市場份額有所增加，集團仍然是法國海外部門的市場領軍者。

作為一個重要里程碑，該地區的工業足跡在部署中，於 2019 年投入運營，同時摩洛哥 Kenitra 工廠開始生產。

中國與東南亞：Groupe PSA 努力克服中國局勢，準備在東南亞展開商業攻勢。

<sup>1</sup> 標緻 4008（中國）

<sup>2</sup> C4 Aircross（中國）

<sup>3</sup> PHEV：插電式混合動力電動汽車

<sup>4</sup> EV：電動汽車

<sup>5</sup> 標緻雪鐵龍 DS 歐寶沃克斯豪爾數字

<sup>6</sup> 伊朗：自 2018 年 5 月 1 日以來，伊朗工業化的產量在合併銷售中不再記錄

在不斷下滑的中國乘用車市場（-2%），銷量下降了 34.2%。集團正與其合作夥伴一起制定行動計劃，以解決當前的問題。集團正在以富康品牌實施電動化戰略，然後是 2019 年起推出 PCD<sup>1</sup> 電動化車型。此外，核心車型戰略正在實施中，以提出一個為中國客戶設計的產品方案。

與 2017 年相比，東南亞的銷量翻了一番，達到 10,882 輛。與 Naza Corporation Holdings（馬來西亞）的合資企業將於 2019 年開始交付標緻 3008 和 5008 的首批產品。

**拉美：**銷售的下降主要與阿根廷市場的猛烈下滑有關（下半年為-32%），這與該國的經濟環境有關，匯率影響顯著，巴西市場困難重重，而主要由智利、墨西哥、哥倫比亞、秘魯、烏拉圭和厄瓜多爾組成的泛美地區的銷售仍保持良好勢頭（54,887 輛，+ 13.3 %）。

新 C4 Cactus SUV 在該地區實現工業化，令人鼓舞。LCV 系列的本地製造正在進行中（在巴西推出 Jumpy 小巴版本、Berlingo、Boxer 和 Jumper，在阿根廷推出 Jumpy 和 Expert Crewcab 以及在智利和烏拉圭推出 Partner 電動版）。

**印度—太平洋：**銷售增長主要是由集團在日本成功的業務推動的（+9.6%）。與 CK Birla 集團合作開發的印度製造項目已步入正軌。

**歐亞：**銷售穩定。烏克蘭的銷售顯著增長（+7%）。標緻 3008、C4 轎車以及 4 月以來在卡盧加新生產的 LCV（標緻 Expert 和雪鐵龍 Jumpy）的充沛動力令人鼓舞。

## 1.2. 全球合併銷售

Groupe PSA 網站（www.groupe-psa.com）上提供了按品牌、地理區域和車型分類的全球合併銷售。

## 2. 綜合年度業績分析

於 2018 年 12 月 31 日，本集團的業務圍繞綜合財務報表附註 3 所述的五大業務分部展開。財務報表附註 18 列示了期後事項。

### 2.1. 期內集團利潤（虧損）\*

(百萬歐元)	2017 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	變化
收入	62,256	74,027	11,771
<b>經常性經營收入</b>	<b>3,978</b>	<b>5,689</b>	<b>1,711</b>
佔收入的百分比	6,4%	7,7%	
非經常性經營收入及開支	(904)	(1,289)	(385)
經營收入	3,074	4,400	1,326
財務收益（虧損）淨額	(238)	(446)	(208)
所得稅	(699)	(615)	84
分佔按權益法核算公司的淨盈利	217	(44)	(261)
持待售或將以合夥關係繼續的業務的利潤（虧損）	(7)	-	7
<b>期內綜合利潤（虧損）</b>	<b>2,347</b>	<b>3,295</b>	<b>948</b>
<b>歸屬於母公司所有者的期內利潤（虧損）</b>	<b>1,924</b>	<b>2,827</b>	<b>903</b>

\* 應用國際財務報告準則第 15 號並重列 2017 年數據（基本上不包括 monoliths）

<sup>1</sup>PCD: 標緻雪鐵龍 DS

## 2.2. 集團收入\*

下表列出了按分部劃分的綜合收入：

(百萬歐元)	2017年12月31日	2018年12月31日	變化
標緻雪鐵龍 DS 汽車	40,735	43,027	2,292
歐寶沃克斯豪爾汽車	7,238	18,306	11,068
佛吉亞	16,962	17,525	563
其他業務及對銷**	(2,679)	(4,831)	(2,152)
<b>收入</b>	<b>62,256</b>	<b>74,027</b>	<b>11,771</b>

\*應用國際財務報告準則第15號並重列2017年數據(基本上不包括monoliths)

\*\*包括與桑坦德消費金融簽署的合作協議未涵蓋的Banque PSA Finance的活動

標緻雪鐵龍 DS (PCD) 汽車收入增長了 5.6% (與 2017 年相比)，主要得益於產品組合 (+4.0%)、價格 (+1.3%)、銷量和國家組合 (+1.2%) 以及對合作夥伴的銷售 (+1.7%) 的有利影響，這些因素超額彌補了不利匯率變化 (-2.7%) 的負面影響。

歐寶沃克斯豪爾 (OV) 汽車收入於 2018 年達 183.06 億歐元，而 2017 年最後 5 個月為 72.38 億歐元。

在恒定匯率和範圍 (不包括 OV) 下，與 2015 年相比，集團收入增長了 23.3%，而該年是 Groupe PSA 盈利增長戰略計劃 Push to Pass 的參考年份。

## 2.3. 集團經常性經營收入\*

下表列出了按業務分部劃分的經常性經營收入：

(百萬歐元)	2017年12月31日	2018年12月31日	變化
標緻雪鐵龍 DS 汽車	2,966	3,617	651
歐寶沃克斯豪爾汽車	(179)	859	1,038
佛吉亞	1,156	1,263	107
其他業務及對銷**	35	(50)	(85)
<b>經常性經營收入</b>	<b>3,978</b>	<b>5,689</b>	<b>1,711</b>

\*應用國際財務報告準則第15號並重列2017年數據(基本上不包括monoliths)

\*\*包括與桑坦德消費金融簽署的合作協議未涵蓋的Banque PSA Finance的活動

2018 年，PCD 汽車經常性經營利潤率 (相當於 PCD 汽車經常性經營收入與 PCD 汽車收入的比率) 為 8.4%，而 2017 年為 7.3%。2018 年，OV 汽車經常性經營收入利潤率為 4.7%，而 2017 年最後 5 個月為 -2.5%。

集團經常性經營利潤率為 7.7%，而 2017 年為 6.4%。

PCD 汽車經常性經營收入增長 21.9%，是由於公司業績改善 (+13.81 億歐元)，但經營環境不利 (-7.28 億歐元)：

- PCD 汽車分部經營環境的負面影響源於「外匯及其他」的影響(466)百萬歐元，主要與阿根廷比索的疲軟以及更高的原材料和其他外部成本 (279)百萬歐元有關；
- PCD 汽車業務業績的改善主要是由於正面產品組合影響 (達到+5.36 億歐元)、正定價影響 (達到+3.28 億歐元) 以及較低的生產和固定成本 (達到+5.88 億歐元)，部分被研發(-63)百萬歐元和其他影響(-11)百萬歐元抵銷。

OV 汽車經常性經營收入於 2018 年為 8.59 億歐元，而 2017 年最後 5 個月為 1.79 億歐元。

佛吉亞的經常性經營收入為 12.63 億歐元，增加了 1.07 億歐元。

## 2.4. 對期內集團利潤 (虧損) 有貢獻的其他項目

非經常性經營收入及支出為淨支出 (1,289) 百萬歐元，而 2017 年為 (904) 百萬歐元。它們主要包括 PCD 汽車分部重組費用總計 (432) 百萬歐元—主要在歐洲 (364) 百萬歐元，OV 汽車分部總計 (512) 百萬歐元，及佛吉亞集團 (103) 百萬歐元。

財務收益及開支淨額為(446)百萬歐元，而 2017 年為(238)百萬歐元。請參閱於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 11。

Groupe PSA Annual results 2018 - 5

與 2017 年的 (699) 百萬歐元相比，2018 年**所得稅開支**為(615)百萬歐元。請參閱於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 13。

2018 年**分估按權益法核算公司的淨盈利**為(44)百萬歐元，而 2017 年為 217 百萬歐元。請參閱於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 10.3。

東風合資公司（神龍汽車和 DPCS）的貢獻為(234)百萬歐元，減少了 204 百萬歐元。2018 年長安標緻雪鐵龍汽車有限公司（CAPSA）的負貢獻為(68)百萬歐元，而 2017 年為(24)百萬歐元。

Banque PSA Finance 和桑坦德消費金融之間合作成立的合資企業的貢獻為 2.41 億歐元，增加了 4,000 萬歐元。2018 年，Banque PSA Finance 和法國巴黎銀行之間合作成立的合資企業的貢獻（涵蓋 OV 融資活動）為 1.06 億歐元，而 2017 年為 800 萬歐元<sup>8</sup>。

淨收益（集團份額）為 28.27 億歐元，增長 9.03 億歐元。**每股基本收益**為 3.16 歐元，而 2017 年為 2.18 歐元。**每股攤薄收益**從 2017 年的 2.05 歐元上升至 3.01 歐元。

每股**股息** 0.78 歐元將於下一次股東大會上提交批准，除息日定為 2019 年 5 月 2 日，派息日為 2019 年 5 月 6 日。

## 2.5. Banque PSA Finance\*

財務公司的業績（按 100%）如下：

(百萬歐元)	2017 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	變化
收入	1,476	1,989	513
淨銀行收入	1,145	1,611	466
風險成本**	0.27%	0.13%	-0.14 百分點
<b>經常性經營收入</b>	<b>632</b>	<b>939</b>	<b>307</b>
市場滲透率	30.0%	28.7%	(1.3) 百分點
新合同數目（租賃及融資）	845,768	1,074,838	+27.1%

\* 這些 2017 年 BPF 業績包括自 2017 年 11 月 1 日以來 Opel Vauxhall Finance 2 個月的活動業績。

\*\* 佔平均淨貸款和應收款的百分比

## 2.6. 佛吉亞\*

(百萬歐元)	2017 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	變化
收入	16,962	17,525	563
<b>經常性經營收入</b>	<b>1,156</b>	<b>1,263</b>	<b>107</b>
佔收入的百分比	6.8%	7.2%	
<b>經營收入</b>	<b>1,060</b>	<b>1,115</b>	<b>55</b>
淨財務收益（開支）	(131)	(163)	(32)
<b>期內綜合利潤（虧損）</b>	<b>696</b>	<b>793</b>	<b>97</b>
自由現金流	129	403	274
財務狀況淨額	(646)	(545)	101

\* 應用國際財務報告準則第 15 號並重列 2017 年數據（基本上不包括 monoliths）

有關佛吉亞的更多詳細資料載於其年度報告，可於 [www.Faurecia.com](http://www.Faurecia.com) 下載。

## 2.7. 展望

### 市場展望

2019 年，集團預計歐洲汽車市場穩定，拉美市場下滑 1% 及中國市場下滑 3% 以及俄羅斯增長 5%。

### 新運營展望

在超額完成了 2015-2018 年 Push to Pass 計劃的初步目標後，Groupe PSA 為 2019-2021 年設定了以下新目標（包括歐寶沃克斯豪爾）：

- 2019-2021 年，汽車經常性經營利潤率<sup>9</sup> 平均值超過 4.5%。

Groupe PSA 還宣佈了 2019-2021 年新的股息政策，支付比率從 2019 財年起提高至 28%。

<sup>8</sup> 此貢獻代表自 2017 年 11 月 1 日完成之日起 Opel Vauxhall Finance 2 個月的活動

<sup>9</sup> 汽車分部（PCDOV）與收入相關的經常性營業收入

### 3. 財務狀況及現金

#### 3.1. 製造及銷售公司的淨財務狀況及財務安全

製造及銷售公司的淨財務狀況載於集團於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 11。

於 2018 年 12 月 31 日，製造及銷售公司的淨財務狀況為淨現金 90.98 億歐元，較 2017 年 12 月 31 日增加 29.04 億歐元。在這一積極的淨財務狀況下，佛吉亞於 2017 年 12 月 31 日的淨債務為 5.45 億歐元，而於 2017 年 12 月底的淨債務為 6.46 億歐元。

2018 年，集團繼續積極管理其債務。為了延長債務的平均到期日，Peugeot S.A.發行了 6.50 億歐元的債券，將於 2025 年 3 月到期。

於 2018 年 12 月 31 日，製造及銷售公司的流動性儲備為 213.71 億歐元，而於 2017 年 12 月 31 日為 175.22 億歐元，現金及現金等價物、財務投資、流動及非流動金融資產為 164.21 億歐元，以及未提取信貸額度為 49.50 億歐元（請參閱於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 11.4）。

#### 3.2. 製造及銷售公司的自由現金流詳情

於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 15 描述了製造和銷售公司的自由現金流。

在此期間產生的自由現金流為 35.01 億歐元，其中包括佛吉亞貢獻的 4.03 億歐元。本期自由現金流主要來源於：

- 經常性經營賺取的 76.57 億歐元的現金流，其中 OV 貢獻 11.31 億歐元；
- 與重組計劃相關的現金流(1,042)百萬歐元，包括(499)百萬歐元用於 OV；
- 營運資金需求改善 16.07 億歐元，包括 2.94 億歐元貿易應付款、13.42 億歐元貿易應收款和 3.68 億歐元存貨。新車庫存水平如下所示；OV 貢獻為 16.03 億歐元；
- 於 2018 年 12 月 31 日，資本化資本支出和研發為(4,721)百萬歐元，包括佛吉亞份額(1,313)百萬歐元和 OV 份額(878)百萬歐元，其中於 2018 年年底特殊投資/資產處置方面為(164)百萬歐元。與 2017 年相比，2018 年發生的研發費用總額有所增加，並於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 4 中列示。

PCD 和獨立 PCD 經銷商網絡的新車庫存水平：

(新車, 千輛)	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
集團	110	97	99
獨立經銷商網絡*	374	347	307
合計	485	445	406

\*包括進口商

OV 和獨立 OV 經銷商網絡的新車庫存水平：

(新車, 千輛)	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
集團	53	98	不適用
獨立經銷商網絡	142	129	不適用
合計	195	227	不適用

除去自由現金流，淨財務狀況的變化為(596)百萬歐元。這些主要涉及支付予集團股東的股息(474)百萬歐元以及支付予佛吉亞少數權益股東的股息(143)百萬歐元。

#### 3.3. 財務公司流動性及融資

於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 12.4 和 12.5 討論了財務公司的流動性和融資。



## 4. 風險因素及不確定性

### 集團及其業務特有的主要風險因素

集團的經營環境不僅在技術方面，而且在消費模式和汽車行業的新進入者方面都發生了深刻的變化。因此，它面臨的風險，如果變成現實，可能對其業務、財務狀況、業績或前景產生重大不利影響。PSA 集團密切關注以確保其業務範圍內固有的風險在其各個業務內得到有效管控。集團在法國和國外的各運營單位持續識別和評估風險，並評估相關的內部控制，每年向執行委員會報告。（佛吉亞有自身的過程）。集團可能面臨的主要特定風險因素在 2018 年註冊文件（第 1.5 章）（將於 2019 年 3 月發佈）中有詳細描述，其中特別包括：

- **經營風險**

它們包括與集團的經濟和地緣政治環境有關的風險，特別是在英國，集團面臨自由貿易協定和匯率變動風險（2018 年，集團在英國的銷量約為 400,000 輛汽車）。英鎊兌歐元匯率總波動一個點，對汽車經常性經營收入的影響約為 4,200 萬歐元。英國退出歐盟的長期影響將取決於退出條款及其結果，目前尚不清楚。此外，還存在與新車（例如汽油/柴油混合氣）的開發、上市和銷售有關的風險、與新形式流動性驅動的新商業模式的出現有關的風險、客戶和經銷商風險，原材料風險、供應商風險、行業風險、環境風險、工作場所健康和 safety 風險、與合作協議相關的風險、與東風戰略夥伴關係相關的風險、與 PACE 計劃不執行有關的風險、信息系統風險以及與氣候變化相關的風險。

- **金融市場風險**

本集團面臨流動性風險、利率風險、匯率風險、交易對手風險、信用風險和其他市場風險，特別是與商品價格波動有關的風險。於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 11.7 提供了主要由公司財務部執行的風險管理信息、已識別的風險以及旨在管理這些風險的集團政策。

- **與 Banque PSA Finance 相關的風險**

這些風險包括活動風險、信用風險、流動性風險、交易對手風險以及集中風險和經營風險。（請參閱於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 12.5）。

- **法律和合同風險**

這些風險主要包括：法律和仲裁程序、與反不正當競爭訴訟有關的法律風險、監管風險、財務契約、與養老金和其他退休後福利義務有關的風險、與知識產權和資產負債表外承擔有關的風險。（請參閱於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 16）。

## 於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表

目錄		
綜合損益表	.....	10
綜合全面收益表	.....	12
綜合財務狀況表	.....	14
綜合現金流量表	.....	16
綜合權益變動表	.....	18
於 2018 年 12 月的綜合財務報表附註	.....	19

PSA 集團的綜合財務報表列報截至 2018 年和 2017 年 12 月 31 日止年度。2016 年綜合財務報表包含在註冊文件中，該文件於 2017 年 4 月 3 日向法國證券監管機構 (*Autorité des Marchés Financiers*) 提交，編號為 D. 17-0289。

## 綜合損益表

(百萬歐元)	附註	2018年			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
<b>持續性業務</b>					
收入	4.1	73 972	71	(16)	74 027
所售商品及服務成本		(59 180)	(69)	16	(59 233)
銷售、一般及管理費用		(6 598)	(25)	-	(6 623)
研發費用	4.3	(2 482)	-	-	(2 482)
<b>經常性經營收入 (虧損)</b>		5 712	(23)	-	5 689
非經常性經營收入	4.4 - 7.3	332	-	-	332
非經常性經營開支	4.4 - 7.3	(1 620)	(1)	-	(1 621)
<b>經營收入 (虧損)</b>		4 424	(24)	-	4 400
財務收益		178	10	-	188
財務開支		(634)	-	-	(634)
<b>淨財務收益 (開支)</b>	11.2	(456)	10	-	(446)
<b>除完全合併公司的稅項前收益 (虧損)</b>		3 968	(14)	-	3 954
即期稅項		(1 008)	-	-	(1 008)
遞延稅項		395	(2)	-	393
<b>所得稅</b>	13	(613)	(2)	-	(615)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	10.3	(404)	360	-	(44)
<b>持續性業務的綜合利潤 (虧損)</b>		2 951	344	-	3 295
歸屬於母公司權益持有人		2 481	346	-	2 827
<b>持作待售或將以合伙關係繼續的業務</b>					
持作待售或將以合伙關係繼續的業務的利潤 (虧損)		-	-	-	-
<b>期間綜合利潤 (虧損)</b>		2 951	344	-	3 295
歸屬於母公司權益持有人		2 481	346	-	2 827
歸屬於少數股東權益		470	(2)	-	468
<b>(歐元)</b>					
持續性業務每股1歐元面值股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 14.2)					3.16
每股1歐元面值股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 14.2)					3.16
持續性業務每股1歐元面值股份的攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 14.2)					3.01
每股1歐元面值股份的攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 14.2)					3.01

(百萬歐元)	附註	2017年(重列) <sup>(1)</sup>			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
<b>持續性業務</b>					
<b>收入</b>	4.1	62 140	139	(23)	62 256
所售商品及服務成本		(49 797)	(98)	23	(49 872)
銷售、一般及管理費用		(6 226)	(27)	-	(6 253)
研發費用	4.3	(2 153)	-	-	(2 153)
<b>經常性經營收入(虧損)</b>		3 964	14	-	3 978
非經常性經營收入	4.4 - 7.3	202	3	-	205
非經常性經營開支	4.4 - 7.3	(1 106)	(3)	-	(1 109)
<b>經營收入(虧損)</b>		3 060	14	-	3 074
財務收益		163	4	-	167
財務開支		(404)	(1)	-	(405)
<b>淨財務收益(開支)</b>	11.2	(241)	3	-	(238)
<b>除完全合併公司的稅項前收益(虧損)</b>		2 819	17	-	2 836
即期稅項		(552)	(13)	-	(565)
遞延稅項		(137)	3	-	(134)
<b>所得稅</b>	13	(689)	(10)	-	(699)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	10.3	(9)	226	-	217
<b>持續性業務的綜合利潤(虧損)</b>		2 121	233	-	2 354
歸屬於母公司權益持有人		1 704	227	-	1 931
<b>持作待售或將以合伙關係繼續的業務</b>					
持作待售或將以合伙關係繼續的業務的利潤(虧損)		(7)	-	-	(7)
<b>期間綜合利潤(虧損)</b>		2 114	233	-	2 347
歸屬於母公司權益持有人		1 697	227	-	1 924
歸屬於少數股東權益		417	6	-	423
<b>(歐元)</b>					
持續性業務每股1歐元面值股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人(附註14.2)					2.18
每股1歐元面值股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人(附註14.2)					2.17
持續性業務每股1歐元面值股份的攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人(附註14.2)					2.05
每股1歐元面值股份的攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人(附註14.2)					2.04

(1) 該等財務報表已因應用國際財務報告準則第15號而重列。其對2017年綜合財務報表的影響於附註1.2呈列。

製造及銷售公司的2017年數據涵蓋5個月沃克斯豪爾汽車分部業務。

## 綜合全面收益表

(百萬歐元)	2018 年		
	稅前	所得稅利益 (開支)	稅後
<b>期間綜合利潤(虧損)</b>	3 910	(615)	3 295
現金流對沖之公允價值調整	16	-	16
>其中，重新分類至損益表的	(10)	7	(3)
>其中，期內於權益確認的	26	(7)	19
金融資產重新計量之收益及虧損	-	-	-
>其中，重新分類至損益表的	-	-	-
>其中，期內於權益確認的	-	-	-
換算海外業務的匯兌差額	(187)	-	(187)
<b>潛在被重新分類至損益的金額</b>	(171)	-	(171)
關於定額福利養老金義務的精算收益及虧損	334	(68)	266
<b>不會被重新分類至損益的金額</b>	334	(68)	266
<b>其他全面收益(虧損)金額總額</b>	163	(68)	95
>其中，按權益法核算的公司	(27)	-	(27)
<b>期間綜合全面收益(虧損)總額</b>	4 073	(683)	3 390
>其中，歸屬於母公司權益持有人的			2 933
>其中，歸屬於少數股東權益的			457

於全面收益確認的項目對應與非股東第三方的交易產生的所有權益變動。

(百萬歐元)	2017年 <sup>(1)</sup>		
	稅前	所得稅利益 (開支)	稅後
<b>期間綜合利潤(虧損)</b>	3 046	(699)	2 347
現金流對沖之公允價值調整	35	(8)	27
>其中，重新分類至損益表的	(4)	4	-
>其中，期內於權益確認的	39	(12)	27
金融資產重新計量之收益及虧損	6	(1)	5
>其中，重新分類至損益表的	-	-	-
>其中，期內於權益確認的	6	(1)	5
換算海外業務的匯兌差額	(421)	-	(421)
<b>潛在被重新分類至損益的金額</b>	(380)	(9)	(389)
關於定額福利養老金義務的精算收益及虧損	(104)	26	(78)
<b>不會被重新分類至損益的金額</b>	(104)	26	(78)
<b>其他全面收益(虧損)金額總額</b>	(484)	17	(467)
>其中，按權益法核算的公司	(113)	-	(113)
<b>期間綜合全面收益(虧損)總額</b>	2 562	(682)	1 880
>其中，歸屬於母公司權益持有人的			1 571
>其中，歸屬於少數股東權益的			309

(1) 該等財務報表已因應用國際財務報告準則第15號而重列。其對2017年綜合財務報表的影響於附註1.2呈列。

製造及銷售公司的2017年數據涵蓋5個月沃克斯豪爾汽車分部業務。

## 綜合財務狀況表

### 資產

	附註	2018年12月31日			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
(百萬歐元)					
商譽	7.1	3 608	-	-	3 608
無形資產	7.1	9 145	56	-	9 201
物業、廠房及設備	7.2	14 134	2	-	14 136
對按權益法核算公司投資	10	1 072	2 372	-	3 444
對非合併公司投資		397	12	-	409
其他非流動金融資產	11.5.A	684	28	-	712
其他非流動資產	8.1	1 143	117	-	1 260
遞延稅項資產	13	1 027	9	-	1 036
<b>非流動資產總額</b>		<b>31 210</b>	<b>2 596</b>	<b>-</b>	<b>33 806</b>
<b>經營資產</b>					
貸款及應收款—財務公司	12.2.A	-	179	-	179
短期投資—財務公司		-	79	-	79
存貨	5.1	6 710	-	-	6 710
貿易應收款—製造及銷售公司	5.2	1 929	-	(25)	1 904
即期稅項	13	363	13	-	376
其他應收款	5.3.A	2 500	82	(2)	2 580
		11 502	353	(27)	11 828
<b>流動金融資產</b>	11.5.A	<b>842</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>842</b>
<b>財務投資</b>	11.5.B	<b>50</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>50</b>
現金及現金等價物	11.5.C & 12.2.C	14 961	466	(1)	15 426
<b>總流動資產</b>		<b>27 355</b>	<b>819</b>	<b>(28)</b>	<b>28 146</b>
<b>總資產</b>		<b>58 565</b>	<b>3 415</b>	<b>(28)</b>	<b>61 952</b>

### 權益及負債

	附註	2018年12月31日			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
(百萬歐元)					
<b>權益</b>	14				
股本					905
庫存股份					(270)
留存盈利及其他累計權益 (不包括少數股東權益)					16 450
少數股東權益					2 509
<b>總權益</b>					<b>19 594</b>
非流動金融負債	11.6	5 257	-	-	5 257
其他非流動負債	8.2	4 926	-	-	4 926
非流動撥備	9	1 392	-	-	1 392
遞延稅項負債	13	774	7	-	781
<b>非流動負債總額</b>		<b>12 349</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>12 356</b>
<b>經營負債</b>					
融資負債—財務公司	12.3	-	328	(1)	327
流動撥備	9	4 921	144	-	5 065
貿易應付款		13 551	-	-	13 551
即期稅項	13	522	3	-	525
其他應付款	5.3.B	8 324	55	(27)	8 352
		27 318	530	(28)	27 820
<b>流動金融負債</b>	11.6	<b>2 182</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 182</b>
<b>流動負債總額</b>		<b>29 500</b>	<b>530</b>	<b>(28)</b>	<b>30 002</b>
<b>總權益及負債</b>					<b>61 952</b>

2017年12月31日(重列) <sup>(1)</sup>					
	附註	製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
(百萬歐元)					
商譽	7.1	3 320	1	-	3 321
無形資產	7.1	8 215	54	-	8 269
物業、廠房及設備	7.2	13 215	3	-	13 218
對按權益法核算公司投資	10	1 356	2 116	-	3 472
對非合併公司投資		391	2	-	393
其他非流動金融資產	11.5.A	487	23	-	510
其他非流動資產	8.1	1 211	101	-	1 312
遞延稅項資產	13	796	13	-	809
<b>非流動資產總額</b>		28 991	2 313	-	31 304
<b>經營資產</b>					
貸款及應收款—財務公司	12.2.A	-	331	-	331
短期投資—財務公司		-	114	-	114
存貨	5.1	7 289	-	-	7 289
貿易應收款—製造及銷售公司	5.2	2 460	-	(34)	2 426
即期稅項	13	338	15	-	353
其他應收款	5.3.A	2 687	85	(2)	2 770
		12 774	545	(36)	13 283
<b>流動金融資產</b>	11.5.A	1 269	-	-	1 269
<b>財務投資</b>	11.5.B	165	-	-	165
<b>現金及現金等價物</b>	11.5.C & 12.2.C	11 582	320	(8)	11 894
<b>總流動資產</b>		25 790	865	(44)	26 611
<b>總資產</b>		54 781	3 178	(44)	57 915

2017年12月31日(重列) <sup>(1)</sup>					
	附註	製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
(百萬歐元)					
<b>權益</b>	14				
股本					905
庫存股份					(270)
留存盈利及其他累計權益 (不包括少數股東權益)					13 929
少數股東權益					2 142
<b>總權益</b>					16 706
非流動金融負債	11.6	4 778	-	-	4 778
其他非流動負債	8.2	4 280	-	-	4 280
非流動撥備	9	1 596	-	-	1 596
遞延稅項負債	13	890	7	-	897
<b>非流動負債總額</b>		11 544	7	-	11 551
<b>經營負債</b>					
融資負債—財務公司	12.3	-	415	(8)	407
流動撥備	9	4 663	119	-	4 782
貿易應付款		13 362	-	-	13 362
即期稅項	13	225	9	-	234
其他應付款	5.3.B	8 297	81	(36)	8 342
		26 547	624	(44)	27 127
<b>流動金融負債</b>	11.6	2 531	-	-	2 531
<b>流動負債總額</b>		29 078	624	(44)	29 658
<b>總權益及負債</b>					57 915

(1) 該等財務報表已因應用國際財務報告準則第15號而重列。其對2017年綜合財務報表的影響於附註1.2呈列。



## 綜合現金流量表

	附註	2018年			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
(百萬歐元)					
持續性業務的綜合利潤(虧損)		2 951	344	-	3 295
就非現金項目作出調整：					
•折舊、攤銷及減值	15.2	2 983	12	-	2 995
•撥備		271	33	-	304
•遞延及即期稅項變動		(143)	1	-	(142)
•出售(收益)虧損及其他		(196)	(9)	-	(205)
分佔按權益法核算公司的淨(盈利)虧損，扣除已收股息		445	(256)	-	189
重估調整權益及債務對沖		78	(6)	-	72
租賃汽車賬面值變動		226	-	-	226
來自經營的資金		6 615	119	-	6 734
營運資金變動	5.4.A	1 607	47	7	1 661
持續性業務的經營活動所得(所用)淨現金		8 222	166	7	8 395
出售於合併公司股份及於非合併公司投資的所得款項		31	7	-	38
增資和收購合併公司及股權		(704)	(9)	-	(713)
出售物業、廠房及設備和無形資產的所得款項		509	-	-	509
投資物業、廠房及設備 <sup>(1)</sup>	7.2.B	(2 510)	-	-	(2 510)
投資無形資產 <sup>(2)</sup>	7.1.B	(2 045)	(16)	-	(2 061)
固定資產應付金額變動		(198)	-	-	(198)
其他		196	-	-	196
持續性業務的投資活動所得(所用)淨現金		(4 721)	(18)	-	(4 739)
已派股息：					
•派予 Peugeot S.A. 股東		(474)	-	-	(474)
•派予附屬公司少數權益股東		(143)	-	-	(143)
股份發行所得款項		27	-	-	27
(購買)出售庫存股份		(48)	-	-	(48)
其他金融資產及負債變動	11.3.B	631	-	-	631
其他		-	-	-	-
持續性業務的融資活動所得(所用)淨現金		(7)	-	-	(7)
持作待售或將以合夥關係繼續的業務已轉讓資產及負債所得淨現金		-	-	-	-
阿根廷惡性通貨膨脹的影響		22	-	-	22
匯率波動的影響		(66)	-	-	(66)
來自持續性業務及持作待售或將以合夥關係繼續的業務的現金增加(減少)		3 450	148	7	3 605
期初現金及現金等價物淨額		11 491	314	(8)	11 797
期末現金及現金等價物淨額	15.1	14 941	462	(1)	15 402

(1) 其中，對於製造及銷售活動，673 百萬歐元用於汽車設備分部，1,464 百萬歐元用於標緻雪鐵龍 DS 汽車分部及 373 百萬歐元用於沃克斯豪爾汽車分部。

(2) 其中，對於製造及銷售活動，117 百萬歐元用於標緻雪鐵龍 DS 汽車分部(不包括研發)。

	附註	2017年(重列) <sup>①</sup>			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
(百萬歐元)					
持續性業務的綜合利潤(虧損)		2 121	233	-	2 354
就非現金項目作出調整：					
•折舊、攤銷及減值	15.2	2 741	13	-	2 754
•撥備		225	(5)	-	220
•遞延及即期稅項變動		137	(3)	-	134
•出售(收益)虧損及其他		(134)	(5)	-	(139)
分佔按權益法核算公司的淨(盈利)虧損，扣除已收股息		240	(88)	-	152
重估調整權益及債務對沖		28	-	-	28
租賃汽車賬面值變動		(90)	-	-	(90)
來自經營的資金		5 268	145	-	5 413
營運資金變動	5.4.A	123	(78)	1	46
持續性業務的經營活動所得(所用)淨現金 <sup>②</sup>		5 391	67	1	5 459
出售於合併公司股份及於非合併公司投資的所得款項		81	4	-	85
增資和收購合併公司及股權		(840)	(525)	270	(1 095)
出售物業、廠房及設備和無形資產的所得款項		323	-	-	323
投資物業、廠房及設備 <sup>③</sup>	7.2.B	(2 351)	-	-	(2 351)
投資無形資產 <sup>④</sup>	7.1.B	(1 931)	(16)	-	(1 947)
固定資產應付金額變動		(239)	-	-	(239)
其他		66	2	-	68
持續性業務的投資活動所得(所用)淨現金		(4 891)	(535)	270	(5 156)
已派股息：					
•派予 Peugeot S.A. 股東		(431)	-	-	(431)
•派予附屬公司少數權益股東		(129)	(6)	-	(135)
股份發行所得款項		305	270	(270)	305
(購買)出售庫存股份		(137)	-	-	(137)
其他金融資產及負債變動	11.3.B	43	-	(1)	42
其他		2	-	-	2
持續性業務的融資活動所得(所用)淨現金		(347)	264	(271)	(354)
持作待售或將以合伙關係繼續的業務已轉讓資產及負債所得淨現金		(7)	-	-	(7)
匯率波動的影響		(119)	(2)	-	(121)
來自持續性業務及持作待售或將以合伙關係繼續的業務的現金增加(減少)		27	(206)	-	(179)
期初現金及現金等價物淨額		11 464	520	(8)	11 976
期末現金及現金等價物淨額	15.1	11 491	314	(8)	11 797

(1)2017年財務報表已因應國際財務報告準則第15號而重列。於2017年12月31日，該影響導致改善營運資金變動及來自經營的資金增加(折舊撥備淨額增加)178百萬歐元(參閱附註1.2)。

(2)不包括與將以合伙關係繼續的財務公司非轉讓債務有關的流量。

(3)其中，對於製造及銷售活動，743百萬歐元用於汽車設備分部及1,462百萬歐元用於汽車分部。

(4)其中，對於製造及銷售活動，134百萬歐元用於汽車設備分部(不包括研發)。

製造及銷售公司的2017年數據涵蓋5個月沃克斯豪爾汽車分部業務。

## 綜合權益變動表

(百萬元)	重估—不包括少數股東權益									
	股本	庫存股份	留存盈利 (不包括重估)	現金 流對 沖	金融資 產公允 價值重 新計量	養老金 義務的 精算收 益及虧 損	匯率 波動 的影響	歸屬於 母公司 權益持 有人的 權益	少數 股東 權益	總權益
於 2016 年 12 月 31 日	860	(238)	12 108	6	18	(31)	(66)	12 657	1 961	14 618
首次實施國際財務報告準則第 15 號	-	-	18	-	-	-	-	18	(24)	(6)
於 2016 年 12 月 31 日 (重列) <sup>(1)</sup>	860	(238)	12 126	6	18	(31)	(66)	12 675	1 937	14 612
2017 年國際財務報告準則第 15 號的影響	-	-	(3)	-	-	-	-	(3)	(5)	(8)
期內於權益確認的收益及開支	-	-	1 929	22	5	(80)	(302)	1 574	314	1 888
計量股票期權及所授績效股	-	-	29	-	-	-	-	29	11	40
購回庫存股份	-	(116)	(18)	-	-	-	-	(134)	(22)	(156)
綜合及其他範圍變動的影響	-	-	(6)	-	-	-	-	(6)	27	21
發行股份	45	-	243	-	-	-	-	288	17	305
交付通用汽車的 Peugeot S.A. 認股權證	-	-	541	-	-	-	-	541	-	541
交付僱員的庫存股份	-	84	(53)	-	-	-	-	31	-	31
Peugeot S.A. 派付的股息	-	-	(431)	-	-	-	-	(431)	-	(431)
集團其他公司派付的股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(137)	(137)
於 2017 年 12 月 31 日 (重列) <sup>(1)</sup>	905	(270)	14 357	28	23	(111)	(368)	14 564	2 142	16 706
首次實施國際財務報告準則第 9 號	-	-	31	-	(23)	-	-	8	-	8
阿根廷惡性通貨膨脹的影響	-	-	29	-	-	-	-	29	2	31
於 2018 年 1 月 1 日 (重列) <sup>(2)</sup>	905	(270)	14 417	28	-	(111)	(368)	14 601	2 144	16 745
期內於權益確認的收益及開支	-	-	2 827	9	-	257	(160)	2 933	457	3 390
計量股票期權及所授績效股	-	-	38	-	-	-	-	38	11	49
與授予通用汽車的認股權證掛鈎的股息	-	-	(12)	-	-	-	-	(12)	-	(12)
綜合及其他範圍變動的影響	-	-	21	-	-	-	-	21	46	67
發行股份	-	-	-	-	-	-	-	-	25	25
庫存股份	-	-	(22)	-	-	-	-	(22)	(25)	(47)
Peugeot S.A. 派付的股息	-	-	(474)	-	-	-	-	(474)	-	(474)
集團其他公司派付的股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(149)	(149)
於 2018 年 12 月 31 日	905	(270)	16 795	37	-	146	(528)	17 085	2 509	19 594

(1) 財務報表於首次應用國際財務報告準則第 15 號後重列。

(2) 財務報表於首次應用國際財務報告準則第 9 號及國際財務報告準則第 15 號後重列。

## 於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註

附註 1 – 會計政策及績效指標 .....	20
附註 2 -綜合範圍 .....	24
附註 3 -分部資料 .....	26
附註 4 -經營收入 .....	29
附註 5 – 製造及銷售公司的營運資金需求 .....	34
附註 6 - 僱員福利開支 .....	37
附註 7 -商譽及無形資產–物業、廠房及設備 .....	43
附註 8 -其他非流動資產及其他非流動負債 .....	49
附註 9 -流動及非流動撥備 .....	50
附註 10 –於權益法核算的公司的投資 .....	51
附註 11 -融資及金融工具–製造及銷售公司 .....	57
附註 12 -融資及金融工具–財務公司 .....	75
附註 13 -所得稅 .....	80
附註 14 -權益及每股收益 .....	84
附註 15 -綜合現金流量表附註 .....	87
附註 16 -資產負債表外承擔及或有負債 .....	88
附註 17 -關聯方交易 .....	90
附註 18 -期後事項 .....	90
附註 19 -付予核數師的費用 .....	90
附註 20 -於 2018 年 12 月 31 日的合併公司 .....	91

## 初步附註

2018年綜合財務報表（包括解釋附註）經 Peugeot S.A.董事會於2019年2月18日批准發佈，其附註18計及直至2019年2月25日監事會會議的期間發生的事項。

### 附註1 – 會計政策及績效指標

---

#### 1.1. 所應用的會計準則

PSA集團的綜合財務報表是於2018年12月31日根據歐盟採用的國際財務報告準則（IFRS）編製的，因為歐盟未採用的IFRS準則對集團的綜合財務報表沒有重大影響，因此也符合國際財務報告準則框架。

國際財務報告準則包括國際財務報告準則（IFRS）和國際會計準則（IAS），以及由常設詮釋委員會（SIC）和國際財務報告詮釋委員會（IFRIC）編製的相關解釋。

2018年，適用於本集團的主要新國際財務報告準則標準如下（見附註1.2）：

- 國際財務報告準則第15號 – 與客戶所訂合同的收入；
- 國際財務報告準則第9號 – 金融工具。

此外，國際會計準則第29號適用於阿根廷的業務（見附註1.3）。

除國際財務報告準則第16號（見附註1.6）外，未來數年將採用的新國際財務報告準則對綜合財務報表沒有潛在的重大影響。

#### 1.2. 首次應用國際財務報告準則第15號及國際財務報告準則第9號 – 會計原則及對2017年綜合財務報表的影響

##### A. 會計原則

集團選擇追溯應用國際財務報告準則第15號。對2017年的期初和期末綜合財務狀況表、2017年的綜合損益表以及2017年的綜合現金流量表進行了重述。

對於國際財務報告準則第9號，本集團決定採用以下三個階段：

- 第1階段和第2階段，在預期基礎上，通過調整截至2018年1月1日的期初綜合權益餘額，記錄過渡的累積影響，且不重述比較期（獲準則認可）；
- 第3階段，從2018年1月1日起在預期基礎上。

2018年適用國際財務報告準則第15號和國際財務報告準則第9號的適用會計原則如下：

- 4.1.A – 收入；
- 5.2 – 貿易應收款；
- 9 – 現行和非現行規定；
- 11.7.B – 對沖工具（製造和銷售公司）；
- 11.8 – 金融工具（製造和銷售公司）；
- 12.1 – 融資和金融工具 – 財務公司；

## B.對2017年綜合財務報表的影響

### (1) 綜合損益表

	2017年 於2018年2 月報告	2017年 IFRS 15 的影響	2017年 重列
<i>(百萬歐元)</i>			
持續性業務			
銷售及收入	65 210	(2 954)	62 256
經常性經營收入 (虧損)	3 991	(13)	3 978
經營收入 (虧損)	3 087	(13)	3 074
除完全合併公司的稅項前收益 (虧損)	2 849	(13)	2 836
持續性業務綜合利潤 (虧損)	2 365	(11)	2 354
持作待售或將以合夥關係繼續的業務			
持作待售或將以合夥關係繼續的業務的利潤 (虧損)	(7)	-	(7)
期間綜合利潤 (虧損)	2 358	(11)	2 347
歸屬於母公司權益持有人	1 929	(5)	1 924
歸屬於少數股東權益	429	(6)	423

首次應用國際財務報告準則第 15 號 (IFRS 15) 對 Groupe PSA 2017 年公佈的綜合收入的影響就本集團而言為 29.54 億歐元 (不包括公司間收入), 就汽車設備分部而言為 32.20 億歐元。影響僅來自汽車設備分部, 主要涉及佛吉亞的 Monoliths<sup>1</sup> 銷售, 即佛吉亞被視為代理商的客戶訂購的產品。事實上, 這些組件用於催化劑, 它們的技術規格由最終客戶和 monoliths 生產商直接確定。它們被佛吉亞收購後, 被整合到排放控制系統中, 賣給最終客戶, 沒有直接的附加價值。

### (2) 綜合財務狀況表

#### 資產

	於2017年12月 31日 於2018年2 月報告	2017年 IFRS 15 影響	於2017年 12月31日 重列	IFRS 9 影響	於2018年1月 1日 IFRS 9 & 15 重列
<i>(百萬歐元)</i>					
非流動資產總額	31 006	295	31 304	11	31 315
經營資產	13 171	112	13 283	(3)	13 280
流動金融資產	1 269	-	1 269	-	1 269
財務投資	165	-	165	-	165
現金及現金等價物	11 894	-	11 894	-	11 894
流動資產總額	26 499	112	26 611	(3)	26 608
總資產	57 505	410	57 915	8	57 923

#### 權益及負債

	於2017年12月 31日 於2018年2 月報告	2017年 IFRS 15 影響	於2017年12月 31日 重列	IFRS 9 影響	於2018年1月 1日 IFRS 9 & 15 重列
<i>(百萬歐元)</i>					
權益					
總權益	16 720	(14)	16 706	8	16 714
非流動負債總額	11 551	-	11 551	-	11 551
經營負債	26 703	424	27 127	-	27 127
流動金融負債	2 531	-	2 531	-	2 531
流動負債總額	29 234	424	29 658	-	29 658
總權益及負債	57 505	410	57 915	8	57 923

---

<sup>1</sup> Monoliths 是排放控制系統所用的貴金屬及陶瓷。





截至 2017 年 1 月 1 日，關於採用國際財務報告準則第 15 號的影響如下：

- 資產 4.1 億歐元（非流動資產 2.98 億歐元和經營資產 1.12 億歐元）；
- 經營負債 4.24 億歐元；
- 權益-14 百萬歐元。

### (3) 綜合現金流量表

(百萬歐元)	2017 年 於 2018 年 2 月報告	2017 年 IFRS 15 影響	融資活動重列 (1)	2017 年 重列
來自經營的資金	5 350	<del>63</del>	-	5 413
營運資金變動	(73)	115	4	46
持續性業務的經營活動所得（所用）淨現金	5 277	178	4	5 459
持續性業務的投資活動所得（所用）淨現金	(4 978)	(178)	-	(5 156)
持續性業務的融資活動所得（所用）淨現金	(354)	-	-	(354)
持作待售或將以合夥關係繼續的業務的已轉讓資產及負債所得淨現金	(7)	-	-	(7)
匯率波動的影響	(121)	-	-	(121)
來自持作待售或將以合夥關係繼續的持續性業務的現金增加（減少）	(183)	-	4	(179)
期初現金及現金等價物淨額	14 986	-	(40)	14 976
期末持續性業務現金及現金等價物淨額	11 803	-	(6)	11 797

(1) 根據 2017 年 02 月 ANC 關於銀行業機構綜合財務報表格式的建議，Banque PSA Finance 已經改變了現金流量表的列報方式。

2017 財年財務報表的解釋附註已採用國際財務報告準則第 15 號進行了重述。

#### 1.3. 阿根廷惡性通貨膨脹的影響-應用國際會計準則第 21 號及國際會計準則第 29 號

截至 2018 年 7 月 1 日，阿根廷三年來的累積通脹率超過了 100% 的臨界值，導致截至 2018 年 1 月 1 日追溯應用國際會計準則第 29 號。這包括非貨幣性資產和負債（物業、廠房和設備、無形資產、存貨和權益）的重估，其中考慮了自在綜合資產負債表中確認以來的通貨膨脹。截至 2018 年 1 月 1 日，該重估的抵銷計入權益。2018 財年的重估列在「其他財務收益/開支」項下。本財政年度的損益表各行重新估值，以考慮每筆交易完成後的通貨膨脹。該抵銷列在「其他財務收益/支出」項下。現金流也按照同樣的原則重新估值。該抵銷列在現金流量表「惡性通貨膨脹的影響」一行。

在應用國際會計準則第 21 號—匯率變動的影響時，損益表和現金流量表按收盤匯率折算。

應用惡性通貨膨脹的會計處理的主要影響是：

- 收入-114 百萬歐元；
- 經常性經營收入（虧損）-96 百萬歐元；
- 淨財務收益（開支）+79 百萬歐元；
- 淨利潤或虧損-19 百萬歐元。

#### 1.4. 使用估計及假設

根據國際財務報告準則編製綜合財務報表需要管理層作出估計和假設，以確定若干資產、負債、收入和開支項目的報告金額，以及財務報表附註中披露的與或有資產和負債有關的若干金額。

所使用的估計和假設是管理層認為根據本集團的情況和過去的經驗最為相關和準確的估計和假設。

考慮到任何預測中固有的不確定性，實際結果可能與初步估計不同。

為編製 2018 年綜合年度財務報表，特別注意以下事項：

- 無形資產和物業、廠房和設備的可收回金額（見附註 7.3），以及對按權益法核算公司的投資的可收回金額（見附註 10.3）；
- 作為企業合併一部分的資產和負債的公允價值（見附註 2.3.A）；
- 將開發支出確認為資產（見附註 4.3）；
- 資產的使用壽命。集團審查了其物業、廠房和設備的使用壽命，以符合觀察期（見附註 7.2）。總體而言，這一分析導致折舊期延長，導致標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部的折舊費用在本財年減少 1.33 億歐元；
- 撥備（特別是重組撥備、養老金、新車保修撥備以及索賠和訴訟）（見附註 4.4.B、附註 6.1 和附註 9）；
- 銷售激勵（見附註 4.1.A.(1).(a)）；
- 出售附有回購承諾的汽車的殘值（見附註 7.2.C 和附註 8.2）；
- 遞延所得稅資產（見附註 13）。

## 1.5. 績效指標

在其財務通訊中，本集團公佈的績效指標無法從綜合財務報表摘要中直接識別。綜合財務報表附註確定的主要指標如下：

- 按分部劃分的經常性經營收入（虧損）（見附註 3.1 和附註 4）；
- 自由現金流和經營自由現金流（見附註 15.5）；
- 淨財務狀況（見附註 11.3）；
- 財務安全（見附註 11.4）。

## 1.6. 在 GROUPE PSA 內應用國際財務報告準則第 16 號

Groupe PSA 於 2019 年 1 月 1 日（強制應用日）決定採用國際財務報告準則第 16 號 租賃。本準則取代國際會計準則第 17 號和國際財務報告詮釋委員會詮釋第 4 號、常設詮釋委員會詮釋第 15 號和常設詮釋委員會詮釋第 27 號的詮釋。

對於承租人來說，由於取消了經營租賃和融資租賃之間的區別，現在的會計處理是基於單一模式的。

國際財務報告準則第 16 號規定，在承租人的資產負債表上確認任何租賃，同時確認資產（代表租賃期內租賃資產的使用權）和債務（支付租金的義務）。

對於出租人來說，經營租賃和融資租賃之間的區別仍然存在，確認方式基本上沒有變化。

Groupe PSA 從國際財務報告準則第 16 號提供的過渡和豁免選項中使用的假設如下：

- 過渡措施：
  - 採用簡化的追溯法。不重述比較期間。首次應用國際財務報告準則第 16 號的累積影響，於 2019 年 1 月 1 日確認為期初權益調整；
  - 在 2019 年 1 月 1 日，舊租約免予重新評估；
  - 租賃負債按應付租金的現值評估。本集團利用事後獲得的知識，例如，確定包含續租或終止選擇權的租賃期限；
  - 在過渡日期的使用權等於租賃的責任，並根據預付或將要支付的租金數額進行調整。初始直接成本包含在過渡日使用權的估價中；
- 永久豁免：
  - 豁免於 2019 年 1 月 1 日剩餘期限少於 12 個月的舊租約，隨後豁免新的短期租約（期限少於 12 個月，包括具有經濟激勵的續期）；
  - **租賃期限**是指每次租賃的不可撤銷期限，除非集團合理確定其將行使合同規定的續租或終止選擇權。

- 過渡日採用的貼現率為租賃期對應的增量借款利率。隨後，如果隱含租賃費率未知，也將適用同樣的方法。

正在確定和審計量化的影響。於 2019 年 1 月 1 日，淨財務狀況將減少 14 億至 16 億歐元。在資產負債表上確認租金一事也會導致非流動資產增加。租賃的財產類型主要是房地產資產，其次是一些材料處理設備和信息技術基礎設施。新準則還將影響下列指標：經常性經營收入（改善）、淨財務收益（惡化）、自由現金流量（改善）。

## 附註 2 – 綜合範圍

### 2.1. 會計政策

#### A. 綜合政策

##### (1) 綜合方法

通用名稱 Groupe PSA 是指 Peugeot S.A. 為母公司的集團公司。

Peugeot S.A. 和 Peugeot S.A. 直接或間接行使獨家控制權的公司的財務報表完全綜合。

Peugeot S.A. 直接或間接施加重大影響的公司採用權益法納入綜合財務報表。

根據國際財務報告準則第 11 號，合資經營必須根據集團控制的資產、負債、收入和開支的比例進行確認。合資經營可以根據合同安排進行，也可以通過共同控制的實體進行。合資安排因各方對該安排的淨資產享有權利而符合合資企業條件的，將採用權益法核算。

符合綜合標準且因重大或可行性原因未綜合的公司的證券，對綜合財務報表整體不會產生重大影響。這些證券按照附註 11.8 所述的一般原則確認為權益投資。

所有重要的集團內交易和內部利潤都在綜合中對銷。

本集團根據其各自的所有者權益，於母公司和少數股東權益之間歸屬附屬公司的損益。因此，如果沒有協議要求母公司承擔附屬公司的損失，少數股東權益可能是負的。

##### (2) 綜合範圍變動導致獨家控制

2010 年 1 月 1 日後發生的企業合併，按照 **國際財務報告準則第 3 號（修訂）—企業合併** 的規定，採用收購法進行會計處理。收購的可識別資產、承擔的負債和或有負債，在符合國際財務報告準則第 3 號（修訂）會計標準的前提下，按收購日公允價值計量。剩餘商譽是指除初始綜合時確認的資產和負債外，還有由於協同效應而產生的預期收購後現金流。與收購相關的成本確認為成本發生期間的費用。

如果收購日後 12 個月內發生價格調整，臨時初始評估根據商譽進行調整。任何後續調整均確認為集團損益的債務或信貸。

根據 **國際會計準則第 36 號—資產減值**，商譽不攤銷，但每年進行減值測試，如果事件或情況變化表明商譽可能減值，則測試頻率會更高（見附註 7.3）。

### **(3) 權益法核算的公司的商譽**

歸屬於權益法核算公司的收購的商譽是指包括直接歸屬於收購成本在內的股份成本超出本集團於所收購可識別資產和負債的收購日公允價值中權益的部分。它包括在「權益法核算的公司」中，並在相關權益法核算公司的層面上進行減值測試。

### **(4) 綜合範圍其他變動**

所有權權益的任何變動導致實體喪失控制權的，在非經常性營業收入（虧損）中（如重大）確認為處置整個實體，緊接著對剩餘權益投資。

所有權權益的變動不導致附屬公司喪失控制權的，作為權益交易（以所有者身份與所有者進行的交易）入賬，從而導致權益（包括交易成本）在母公司和少數股東權益之間重新分配。

## **B. 換算方法**

### **(1) 換算海外附屬公司財務報表**

#### **(a) 標準方法**

本集團的功能貨幣為歐元（€），也是綜合財務報表的列報貨幣。大多數海外附屬公司的功能貨幣是其本地貨幣，對應於其大多數交易的計價貨幣。這些附屬公司的財務狀況表按年末匯率折算，其損益表按每月平均匯率折算。海外附屬公司財務報表折算產生的損益，計入「換算儲備」下的權益。收購這些附屬公司產生的商譽按其功能貨幣計量。

#### **(b) 特定方法**

歐元區以外的若干附屬公司以歐元或美元進行大部分交易，相應地，歐元或美元被確認為其功能貨幣。這些附屬公司賬目中的非貨幣項目按歷史匯率折算，貨幣項目按年末匯率折算。由此產生的換算盈虧直接計入損益。

本集團不在國際會計準則第 21 號—匯率變動的影響所指的高通脹國家開展業務，阿根廷除外。

### **(2) 換算外幣交易**

根據國際會計準則第 21 號，外幣交易按交易日的匯率折算為附屬公司的功能貨幣。

在每個財務狀況表日，貨幣項目按收盤匯率折算，由此產生的折算調整在損益中確認如下：

- 經常性經營收入中，所有集團公司進行的商業交易和 Banque PSA Finance 集團進行的融資交易；
- 製造和銷售公司進行的金融交易的利息收入或財務成本。

## **2.2. 集團組成**

集團由在泛歐證券交易所上市的 Peugeot S.A. 控股公司及其根據附註 2.1 合併的聯屬公司組成。

集團的經營活動圍繞五個主要分部進行（見附註 3）：

- 標緻雪鐵龍 DS 汽車分部，涵蓋標緻、雪鐵龍和 DS 品牌的乘用車和輕型商用車的設計、製造和銷售。它主要包括全資附屬公司，以及在歐洲生產車輛或組件和在中國從事工商活動的共同控制附屬公司。這些共同控制的附屬公司按照國際財務報告準則第 11 號進行合併（見附註 2.1）；
- 歐寶沃克斯豪爾汽車分部，涵蓋歐寶沃克斯豪爾品牌的乘用車和輕型商用車的設計、製造和銷售。主要包括全資附屬公司；
- 汽車設備分部，對應於佛吉亞集團，包括內飾系統、座椅和清潔移動業務。佛吉亞在泛歐證券交易所上市。Peugeot S.A. 持有佛吉亞 46.34% 的資本和 63.11% 的投票權，這賦予集團獨家控制權。行使佛吉亞發行的所有攤薄工具一事不會對集團的獨家控制權產生影響；

- 財務分部，對應於 Banque PSA Finance 集團，為標緻、雪鐵龍、DS、歐寶和沃克斯豪爾品牌的客戶提供零售融資，並為品牌的經銷商網絡提供批發融資。Banque PSA Finance 被歸類為金融機構。這主要源於 Banque PSA Finance 與桑坦德消費金融之間在標緻、雪鐵龍和 DS 品牌方面的合作關係，以及與法國巴黎銀行在歐寶和沃克斯豪爾品牌方面的合作關係。

本集團的其他活動歸入「其他業務」項下，主要包括 Peugeot S.A. 控股公司和於捷富凱集團及 Peugeot Scooters (Peugeot Motocycles) (均按權益法合併) 的少數股權。

	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
<b>完全合併公司</b>		
製造及銷售公司 <sup>(1)</sup>	325	317
財務公司	18	18
	<b>343</b>	<b>335</b>
<b>合資經營</b>		
製造及銷售公司	3	3
<b>按權益法核算的公司</b>		
製造及銷售公司	38	55
財務公司 <sup>(2)</sup>	43	43
	<b>81</b>	<b>98</b>
<b>合併的公司</b>	<b>427</b>	<b>436</b>

<sup>(1)</sup> 其中 39 家新公司完全合併，其中 34 家於 2017 年 12 月 31 日是歐寶沃克斯豪爾汽車分部的。

<sup>(2)</sup> 其中 14 家按權益法核算的新公司，其中 12 家於 2017 年 12 月 31 日是歐寶沃克斯豪爾財務分部的。

### 2.3. 最終確定收購歐寶沃克斯豪爾業務

2017 年 3 月 6 日，Groupe PSA 與通用汽車公司（通用汽車）簽署了一份協議，以收購歐寶沃克斯豪爾的大部分附屬公司以及 GM Financial 與法國巴黎銀行合作的部分歐洲業務。

#### A. 汽車業務

2017 年 7 月 31 日，Groupe PSA 完成了向通用汽車收購歐寶的和沃克斯豪爾的汽車附屬公司的交易。收購價格的分配於 2018 年 7 月 31 日確定。它沒有導致對 18.23 億歐元的商譽或已識別資產和負債的公允價值進行重大修訂。

#### B. 融資活動

2017 年 11 月 1 日，Groupe PSA 的全資附屬公司 Banque PSA Finance 和法國巴黎銀行的全資附屬公司 BNP Paribas Personal Finance 完成了聯合收購 GM Financial 所有歐洲業務，包括現有的 Opel Bank、Opel Financial Services 和 Vauxhall Finance 品牌。關於確定和計量資產和負債公允價值的工作已於 2018 年 6 月 30 日完成。Groupe PSA 在對綜合財務報表沒有任何重大影響的情況下，對第一次綜合差異進行了最終分配。

## 附註 3 – 分部資料

根據 **國際財務報告準則第 8 號—經營分部**，分部資料按照管理層內部使用的指標列報，以計量集團不同業務分部的績效。集團關於各分部的**主要績效指標**是經常性經營收入。

經營分部的釋義載於附註 2.2。

### 3.1. 業務分部

下表中顯示的每個分部的列都是獨立的。所有分部間交易均被對銷，為了與集團財務報表進行核對，在「對銷及未分配」標題下與未分配金額一起列示。佛吉亞和 Banque PSA Finance 發佈綜合財務報表，因此這兩項業務的分部資料列報至淨利潤（虧損）層面。對於其他分部，由於現金狀況和稅收在一些國家是共同管理的，因此只有經營收入和分佔權益法核算公司的淨盈利按分部列報。

所有分部間的商業交易都是在公平交易的基礎上按與向第三方供應商品及服務所適用的相同條款及條件進行的。

財務公司項下的 100%一欄是指與桑坦德和法國巴黎銀行合作的公司全面合併的數據。本欄加上「對賬」一欄，可以將財務公司的合併貢獻與分佔對與桑坦德和法國巴黎銀行合作的按權益法入賬公司的淨盈利結合起來。

2018 年 (百萬歐元)	汽車		汽車設備	其他 業務	財務公司		對銷及未分配 <sup>(1)</sup>	合計
	標緻 雪鐵龍 DS	歐寶 沃克斯豪爾			100%	對賬		
<b>收入</b>								
• 第三方	41 638	16 913	15 418	3	1 807	(1 752)	-	74 027
• 集團內、分部間	1 389	1 393	2 107	145	182	-	(5 216)	-
<b>合計<sup>(2)</sup></b>	<b>43 027</b>	<b>18 306</b>	<b>17 525</b>	<b>148</b>	<b>1 989</b>	<b>(1 752)</b>	<b>(5 216)</b>	<b>74 027</b>
<b>經常性經營收入（虧損）</b>	<b>3 617</b>	<b>859</b>	<b>1 263</b>	<b>(19)</b>	<b>939</b>	<b>(962)</b>	<b>(8)</b>	<b>5 689</b>
非經常性經營收入	321	7	4	-	-	-	-	332
重組費用	(432)	(512)	(104)	(4)	(4)	4	-	(1 052)
現金產生單位減值，繁重合約撥備及其他	(277)	-	(21)	-	(1)	-	-	(299)
其他非經常性經營收入及（開支）淨額	(47)	(74)	(27)	-	(7)	7	-	(270)
<b>經營收入（虧損）</b>	<b>3 057</b>	<b>283</b>	<b>1 115</b>	<b>(23)</b>	<b>927</b>	<b>(951)</b>	<b>(8)</b>	<b>4 400</b>
利息收入	-	-	10	-	-	-	9	19
財務費用	-	-	(120)	-	-	-	(168)	(288)
其他財務收益	-	-	7	-	23	(13)	152	169
其他財務開支	-	-	(60)	-	1	(1)	(286)	(346)
<b>淨財務收益（開支）</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(163)</b>	<b>-</b>	<b>24</b>	<b>(14)</b>	<b>(293)</b>	<b>(446)</b>
所得稅開支	-	-	(190)	-	(290)	288	(423)	(615)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	(448)	-	31	13	13	347	-	(44)
<b>持續性業務綜合利潤（虧損）</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>793</b>	<b>-</b>	<b>674</b>	<b>(330)</b>	<b>-</b>	<b>3 295</b>
持待售或將以合夥關係繼續的業務的利潤（虧損）	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>期內綜合利潤（虧損）</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>793</b>	<b>-</b>	<b>674</b>	<b>(330)</b>	<b>-</b>	<b>3 295</b>
<b>資本開支</b>								
(不包括附有回購承諾的出售)	2 746	541	1 269	-	40	(23)	-	4 573
<b>折舊撥備</b>	<b>(1 832)</b>	<b>-90</b>	<b>(879)</b>	<b>-</b>	<b>(33)</b>	<b>19</b>	<b>-</b>	<b>(2 815)</b>

<sup>(1)</sup> 「對銷及未分配」一欄包括財務公司和其他分部之間的分部間銷售的對銷（1.66 億歐元）。

<sup>(2)</sup> 其中，標緻雪鐵龍 DS 汽車分部的製造商活動營業額為 413.37 億歐元，歐寶沃克斯豪爾汽車分部的製造商活動營業額為 182.27 億歐元。

2018 年，在完全合併的基礎上，Banque PSA Finance（財務公司分部）取得了 16.11 億歐元的淨銀行收入。淨撥備開支（風險成本）為 3,800 萬歐元。

2018 年，在採用國際財務報告準則第 5 號後，Banque PSA Finance（財務公司分部）報告的淨銀行收入為 200 萬歐元。

2017年(重列) <sup>(1)</sup>	汽車		汽車設備	其他業務	財務公司		對銷及未分配 <sup>(2)</sup>	合計
	標緻雪鐵龍	歐寶沃克斯豪爾			100%	對賬		
(百萬歐元)								
收入								
• 第三方	40 281	6 864	14 993	2	1 347	(1 231)	-	62 256
• 集團內, 分部間	454	374	1 969	88	129	-	(3 014)	-
合計 <sup>(3)</sup>	40 735	7 238	16 962	90	1 476	(1 231)	(3 014)	62 256
經常性經營收入(虧損)	2 966	(179)	1 156	23	632	(618)	(2)	3 978
非經常性經營收入	176	2	4	20	3	-	-	205
重組費用	(426)	(440)	(86)	1	(1)	1	-	(951)
現金產生單位減值, 繁重合約撥備及其他	(96)	-	-	-	-	-	-	(96)
其他非經常性經營收入及(開支)淨額	(44)	(26)	(14)	4	(14)	11	-	(62)
經營收入(虧損)	2 609	(655)	1 060	48	620	(606)	(2)	3 074
利息收入	-	-	12	-	-	-	30	42
財務費用	-	-	(114)	-	-	-	(94)	(208)
其他財務收益	-	-	-	-	5	(1)	121	125
其他財務開支	-	-	(29)	-	(1)	-	(167)	(197)
淨財務收益(開支)	-	-	(131)	-	4	(1)	(110)	(238)
所得稅開支	-	-	(261)	-	(204)	194	(428)	(699)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	(55)	-	35	11	17	209	-	217
持續性業務綜合利潤(虧損)	-	-	703	-	437	(204)	-	2 354
將以合夥關係繼續的業務的利潤(虧損)	-	-	(7)	-	-	-	-	(7)
期內綜合利潤(虧損)	-	-	696	-	437	(204)	-	2 347
資本開支								
(不包括附有回購承諾的出售)	2 717	169	1 217	-	30	(13)	-	4 120
折舊撥備	(1 877)	(25)	(796)	-	(19)	7	-	(2 710)

<sup>(1)</sup> 首次應用國際財務報告準則第15號後重列財務報表。

<sup>(2)</sup> 「對銷及未分配」一欄包括財務公司和其他分部之間的分部間銷售的對銷(1.06億歐元)。

<sup>(3)</sup> 其中, 標緻雪鐵龍DS汽車分部的製造商活動收入為390.76億歐元, 歐寶沃克斯豪爾的製造商活動收入為71.86億歐元。

歐寶沃克斯豪爾汽車分部2017年的數據包括了最後5個月的業務。

2017年, 在完全合併的基礎上, Banque PSA Finance(財務公司分部)取得了11.45億歐元的淨銀行收入。淨撥備開支(風險成本)為6,400萬歐元。

2017年, 在採用國際財務報告準則第5號後, Banque PSA Finance(財務公司分部)報告的淨銀行收入為4,600萬歐元。淨撥備開支(風險成本)為500萬歐元。

### 3.2. 地理區域分部

按區域提供的指標是按客戶營銷區域劃分的收入和按合併公司地理位置劃分的物業、廠房和設備。

(百萬歐元)	歐洲 <sup>(1)</sup>	歐亞	中國及南亞	印度太平洋	拉美	中東及非洲	北美	合計
2018年								
收入	58 007	557	3 147	1 478	3 842	2 802	4 194	74 027
物業、廠房及設備	12 151	122	541	141	651	166	364	14 136
2017年(重列) <sup>(2)</sup>								
收入	46 269	477	2 920	1 226	4 490	2 975	3 899	62 256
物業、廠房及設備	11 511	143	453	123	578	73	337	13 218
(2) 首次應用國際財務報告準則第15號後重列財務報表								
(1) 其中, 法國								
(百萬歐元)	2018年	2017年						
收入	16 306	14 751						
物業、廠房及設備	5 991	5 779						

## 附註 4 – 經營收入

經營收入相當於財務收益或支出淨額、當期稅和遞延稅之前的利潤（虧損）以及本集團分佔權益法核算的公司的淨盈利。包括收入、所售商品和服務的成本、銷售、一般及管理費用（一般管理費用、間接銷售開支和保修費用）以及研發費用。本集團以經常性經營收入為主要經營業績指標。經常性經營收入對應於除其他非經常性經營收入和開支之前的經營收入，該經營收入和開支被限定為非經常性或非頻繁的、不包括在本集團經常性業績中的重大收入和開支項目。實踐中，其他非經常性經營收入和開支主要包括下列項目，這些項目在財務報表附註中作了說明（適當的時候）（見附註 4.4）：

- 重組和提前終止計劃費用；
- 在 (i) 就其所屬的現金產生單位進行減值測試後的非流動資產及 (ii) 相應的繁重合約確認減值虧損（以及隨後的調整）；
- 房地產處置收益和待售房地產減值。

### 4.1. 收入

#### A. 會計政策

**國際財務報告準則第 15 號—與客戶所訂合同的收入**以向客戶轉讓商品和服務的控制權為基礎確認收入，而**國際會計準則第 18 號—收入**則以轉讓風險和回報為基礎。

##### **(1) 製造及銷售公司**

###### **(a) 標緻雪鐵龍 DS 及歐寶沃克斯豪爾汽車分部**

汽車業務收入的大部分來自新車和二手車的銷售以及零配件的銷售。控制權轉移與風險和回報轉移同時發生。

對於新車，這種轉移通常對應於將車輛提供予獨立經銷商的日期，或者在直接銷售給最終客戶的情況下，對應於交付日期。當前和未來銷售激勵計劃的成本從銷售登記期的收入中扣除。它們是根據前三個月的歷史成本逐國計提撥備的。如果該計劃的成本隨銷售而變化，則從收入中扣除。

集團的激勵計劃包括以市場利率大幅折扣的利率授出的零售融資。相應的成本在銷售時確認為收入扣減。

在集團被視為代理人的業務中發生的費用的重新記賬不包括在收入中，而是從發生的費用中扣除。這同樣適用於向分包商銷售原材料、零件和組件，這些分包商將以成本價回購。

集團以收費或免費方式向客戶提供服務（主要是服務和維護合同以及保修延期）。這些代表國際財務報告準則第 15 號規定的不同履行義務，相關收入在履行服務時隨時間確認。

向最終客戶提供的保修旨在覆蓋所售車輛的缺陷。保險類型保證受制於國際會計準則第 37 號規定（見附註 9）。

附有回購承諾的新車銷售在車輛交付時不計入收入，但在車輛有可能回購時作為租賃入賬。

在回購承諾期間，銷售價格與回購價格之間的差額按直線法確認為租金收入。車輛最初按生產成本確認。它在租賃期內按直線折舊，減去其殘值，即二手車市場上的估計轉售價格。在車輛的最終銷售中獲得的任何額外得益於其在二手車市場上銷售的期間內確認。如果淨差額是虧損，則在簽訂回購合同時將記入備抵。

對運輸服務合同進行了分析，集團確認其作為委託人運營。



工程產品表現收入在許可協議期限內按直線法確認，只要集團需要更新其擁有的底層技術，或當許可使用的收入以一定數量為條件時，按與車輛和組件銷售相同的比率確認。

到目前為止，本集團沒有需要根據國際財務報告準則第 15 號在收入和淨財務收益（開支）之間進行調整的重要財務組成部分。

### **(b) 汽車設備分部**

汽車設備分部執行開發工作，製造或購買特定模具，以生產特定客戶訂單所涵蓋項目的零件或模塊。

客戶訂購的產品 **Monoliths**<sup>1</sup> 的銷售（根據國際財務報告準則第 15 號集團作為代理人）不再於收入確認。

關於工具、控制權轉移通常在生產開始前不久進行，收入現時在該日確認。

開發工作通常被視為一項可資本化的生產前費用，在這種情況下，不會造成收入確認，該收入是與零件收入分開的。開發工作在無形資產項下確認（見附註 4.3.A）。

### **(2) 財務公司**

國際財務報告準則第 15 號規定了與客戶所訂合同有關的收入的會計原則。不包括涉及特定標準的合同：租賃合同、保險合同和金融工具。因此，**Banque PSA Finance** 的大部分收入不在國際財務報告準則第 15 號的範圍內。由於採用國際財務報告準則第 15 號，沒有發生重大變動。

集團的財務公司及與桑坦德合作的財務公司為經銷商網絡提供批發融資，並為標緻雪鐵龍 DS 汽車業務的客戶提供零售融資。自 2017 年 11 月 1 日以來，與法國巴黎銀行合作的財務公司一直為經銷商網絡提供批發融資，並為歐寶-沃克斯豪爾汽車業務的客戶提供零售融資。融資可採取常規貸款、融資租賃、回購合同或長期租賃等形式。銷售融資收入採用到期收益率法記錄，以便確認貸款期限內的固定利率。

大多數財務活動都是與桑坦德和法國巴黎銀行合作管理的。這些業務的收入不包括在集團的綜合收入中，因為這些公司按權益法入賬（見附註 10.4.C 和 10.4.D）。所有融資活動的收入均按 100%呈列，見附註 3.1。

## **B. 主要數字**

(百萬歐元)	2018 年	2017 年
銷售汽車及其他商品	72 417	60 490
服務收入	1 555	1 650
財務服務收入	55	116
<b>合計</b>	<b>74 027</b>	<b>62 256</b>

商品銷售主要包括汽車及汽車零件、組件和部件的銷售。

服務收入主要包括專屬經銷商的汽車修理和服務，以及附註 7.2.C 所述的汽車租賃服務。

財務服務收入大部分與總利息收入、保險費和其他總收入相對應。

<sup>1</sup> Monoliths 是用於排放控制系統的貴金屬和陶瓷。

## 4.2. 按性質分析的經常性經營開支

按類別細分，經營開支包括員工成本和無形資產及物業、廠房和設備的折舊，如下所述。其他經常性經營開支由各部門在其適當的層次進行分析，結果是它們不能在集團層次上一致列報。

### 員工成本

合併公司的集團員工成本（列入經常性經營收入內）如下：

(百萬歐元)	2018年	2017年
標緻雪鐵龍 DS 汽車分部 <sup>(1)</sup>	(4 486)	(4 537)
歐寶沃克斯豪爾汽車分部 <sup>(2)</sup>	(2 309)	(1 101)
汽車設備分部	(3 304)	(3 177)
財務公司	(6)	(7)
其他業務	(137)	(98)
<b>合計</b>	<b>(10 242)</b>	<b>(8 920)</b>

<sup>(1)</sup> 包括 39.90 億歐元的標緻雪鐵龍 DS 汽車分部製造活動的員工成本（2017 年為 40.30 億歐元）。

<sup>(2)</sup> 包括 23.01 億歐元的歐寶沃克斯豪爾汽車分部製造活動的員工成本（2017 年 8 月至 12 月為 10.88 億歐元）。

競爭力 and 就業稅收抵免（CICE）已從人事費用中扣除，金額為 8,300 萬歐元（2017 年為 1.03 億歐元）。

養老金費用的詳細信息在附註 6 中披露。

### 折舊開支

經常性經營收入中包含的折舊開支細分如下：

(百萬歐元)	2018年	2017年
資本化開發支出	(1 065)	(939)
其他無形資產	(123)	(98)
特定模具	(669)	(616)
其他物業、廠房及設備	(958)	(1 057)
<b>合計</b>	<b>(2 815)</b>	<b>(2 710)</b>

## 4.3. 研發費用

### A. 會計政策

研發費用包括科學技術活動的成本、工業產權以及開發、生產或實施和銷售新的或經實質改進的材料、方法、產品、工藝系統或服務所必需的教育和培訓。

根據 **國際會計準則第 38 號 - 無形資產**，如果實體能夠特別證明以下各項，則將開發支出確認為無形資產：

- 它打算完成無形資產以及提供適當的技術、財務和其他用於此目的的資源；
- 開發支出帶來的未來經濟利益很可能將會流向實體；
- 資產成本可以可靠地計量。

資本化開發成本包括相關的借貸費用（見附註 11.2.A）。

年度費用包括研究費用，上述標準下的非資本化研究和開發費用以及資本化開發費用的折舊。

### (1) 標緻雪鐵龍 DS 及歐寶沃克斯豪爾汽車分部

在項目啟動（對應於車輛的樣式決定）與開始小批量生產之間的車輛和機械組件（發動機和變速箱）的開發支出在無形資產中確認。從生產開始之日起，在資產的使用壽命內進行攤銷，車輛最長 7 年，機械組件和模塊最多 10 年。資本化金額主要包括直接分配給該項目的人員的工資成本，原型成本和與該項目相關的外部服務成本。不包括與研發活動相關的間接費用或間接成本，例如租金、建築物折舊和信息系統使用成本。

資本化金額還包括本集團根據合作協議產生但不向合作夥伴開票的合資格開發支出部分。

一般而言，合作夥伴根據合作協議向本集團支付的開發成本在符合資本化標準時也予以資本化。在開發符合新排放標準的機械組件時產生的所有開發支出均在逐個項目的基礎上進行監控並資本化。

### (2) 汽車設備分部

針對特定客戶訂單涵蓋的所有項目進行開發工作。如果開發成本是按交付給客戶的零件的比例支付的，而完全收回的成本取決於客戶所下達的無保證的最低水平的訂單，則在客戶接受商業要約和零件或模塊開始生產日期之間產生的費用於無形資產中確認。無形資產將根據交付給客戶的零件數量進行攤銷，但前提是在每個年末的累計攤銷額不小於將資產在五年內按直線法攤銷時將確認的金額。如果合同包含付款擔保，則開發支出在存貨和在製品中確認。

## B. 研發費用淨額

(百萬歐元)	附註	2018 年	2017 年
總支出 <sup>(1)</sup>		(3 914)	(3 586)
資本化開發支出 <sup>(2) (3)</sup>		2 099	2 021
<b>非資本化支出</b>		<b>(1 815)</b>	<b>(1 565)</b>
資本化開發支出的攤銷	7.1	(667)	(588)
<b>合計</b>		<b>(2 482)</b>	<b>(2 153)</b>

<sup>(1)</sup> 包括標緻雪鐵龍 DS 汽車分部的 20.41 億歐元（2017 年為 20.55 億歐元）和歐寶沃克斯豪爾汽車分部的 8.31 億歐元（2017 年最後 5 個月為 4.08 億歐元）。

<sup>(2)</sup> 除此支出外，借貸費用還按照國際會計準則第 23 號—借貸費用（修訂）資本化（參閱附註 11.2.A）。

<sup>(3)</sup> 開發支出為無形資產資本化，2018 年為 18.97 億歐元（2017 年為 17.98 億歐元）和存貨餘額。

上表所列金額已扣除本集團收到的研究資金。

此外，資本化開發支出的折舊歸為「所售商品和服務成本」，2018 年為 3.99 億歐元（2017 年為 3.48 億歐元）。

#### 4.4. 非經常性經營收入及開支

(百萬歐元)	附註	2018年	2017年
關於出售房地產資產的淨收益		312	164
撥回標緻雪鐵龍 DS 汽車分部現金產生單位、其他資產減值虧損及繁重合約撥備	7.3.B	10	12
撥回歐寶沃克斯豪爾汽車分部現金產生單位、其他資產減值虧損及繁重合約撥備		8	1
其他現金產生單位的其他非經常性經營收入		2	28
<b>非經常性經營收入總額</b>		<b>332</b>	<b>205</b>
標緻雪鐵龍 DS 汽車分部現金產生單位、其他資產減值虧損及繁重合約撥備	7.3.B	(449)	(107)
歐寶沃克斯豪爾汽車分部現金產生單位、其他資產減值虧損及繁重合約撥備		(71)	(38)
其他現金產生單位減值虧損	7.3.C	(22)	-
重組費用	4.4.B	(1 052)	(951)
其他現金產生單位的其他非經常性經營開支		(27)	(13)
<b>非經常性經營開支總額</b>		<b>(1 621)</b>	<b>(1 109)</b>

#### A. 現金產生單位減值測試、繁重合約撥備及其他折舊

減值測試的主要項目、繁重合約及其他減值撥備在附註 7.3.B 中披露。

#### B. 重組費用

重組費用主要包括裁員。

(百萬歐元)	2018年	2017年
標緻雪鐵龍汽車分部	(432)	(426)
歐寶沃克斯豪爾汽車分部	(512)	(440)
汽車設備分部	(104)	(86)
其他業務分部	(4)	1
<b>合計</b>	<b>(1 052)</b>	<b>(951)</b>

#### 標緻雪鐵龍 DS 汽車分部

2018 年，標緻雪鐵龍 DS 汽車分部重組費用達 4.32 億歐元。

它們主要涉及確認有關 3.06 億歐元歐洲工業場地重組計劃，包括 2.17 億歐元的裁員費用（工作和技能匹配系統-DAEC-、工作和技能重新分配計劃-PREC-、就業保障計劃-PSE-和老員工計劃），以及 5,800 萬歐元的歐洲商業經營重組。其他重組費用主要涉及拉丁美洲附屬公司，金額 1,800 萬歐元。

#### 歐寶沃克斯豪爾汽車分部

2018 年，歐寶沃克斯豪爾汽車分部重組費用達 5.12 億歐元。它們主要涉及確認 4.48 億歐元歐洲工業場地的重組計劃和 6,400 萬歐元歐洲商業經營重組。

#### 汽車設備分部（佛吉亞集團）

2018 年，佛吉亞集團重組費用總計 1.04 億歐元，其中 1.01 億歐元為裁員費用撥備，主要在德國、美國、法國和西班牙。

## 附註 5 – 製造及銷售公司的營運資金需求

### 5.1. 存貨

根據國際會計準則第 2 號-存貨，存貨以成本與可變現淨值中的較低者列示。

成本按先進先出 (FIFO) 方法確定。它包括所有直接和間接可變生產費用，加上基於每個生產設施正常產能的固定生產費用。

成本按先進先出 (FIFO) 方法確定。它包括所有直接和間接可變生產費用，加上基於每個生產設施正常產能的固定費用。

打算要出售的存貨的可變現淨值對應售價，而售價是根據市場條件和任何相關外部信息來源估算，減去完成銷售所需的估算成本（例如可變的直接銷售費用，未向客戶收取的二手車及其他商品的翻新費用）。

汽車設備分部執行開發工作，製造或購買特定模具，以生產特定客戶訂單所涵蓋項目的零件或模塊。當合同包括付款擔保時，開發支出和模具成本在庫存和在製品中確認，相應的收入在客戶在每個技術階段簽字後確認。

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日			2017 年 12 月 31 日		
	總額	撥備	淨額	總額	撥備	淨額
原材料及用品	1 280	(154)	1 126	1 272	(153)	1 119
半成品及在製品	1 028	(33)	995	1 017	(30)	987
轉售商品及二手車	1 016	(62)	954	1 204	(83)	1 121
製成品及更換零件	3 873	(238)	3 635	4 289	(227)	4 062
<b>合計</b>	<b>7 197</b>	<b>(487)</b>	<b>6 710</b>	<b>7 782</b>	<b>(493)</b>	<b>7 289</b>

### 5.2. 貿易應收款

在採用國際財務報告準則第 9 號之後，根據對到期時預期信貸損失的評估，製造和銷售公司在初始確認時將減值撥備記在貿易應收款上。然後根據不可收回風險的增加（如適用）對減值進行審查。概略減值的跡象包括存在未解決的索賠或訴訟、應收賬款的賬齡和債務人的重大財務困難。

根據國際財務報告準則第 9 號，且在國際會計準則第 39 號無改動的情況下，本集團終止確認已轉讓收取現金流量的合同權利的應收款項，以及所有權的基本所有風險和回報。在分析風險轉移時，稀釋風險沒有包括在內，因為它已經被定義並正確地與延遲付款風險分開。當集團保留違約風險時，轉移的應收賬款不會終止確認。轉移應收賬款所產生的成本在財務開支中確認。

在分部報告中，這一規則也適用於標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部轉移至集團財務公司和合夥財務公司的債務。

(百萬歐元)	2018 年	2017 年
	12 月 31 日	12 月 31 日
貿易應收款	2 272	2 767
呆賬撥備	(343)	(307)
<b>合計-製造及銷售公司</b>	<b>1 929</b>	<b>2 460</b>
對銷與財務公司的交易	(25)	(34)
<b>合計</b>	<b>1 904</b>	<b>2 426</b>

附註 11.6.E 中披露了對金融機構的貿易應收款轉讓。

### 5.3. 其他應收款及其他應付款

#### A. 其他應收款

	2018年 12月31日	2017年 12月31日
(百萬歐元)		
國家、地區及地方稅項（不包括所得稅） <sup>(1)</sup>	1 171	1 198
人事相關應付款	39	41
應收供應商款項	204	195
衍生工具	110	274
預付開支	567	444
其他雜項應收款	409	535
<b>合計</b>	<b>2 500</b>	<b>2 687</b>

<sup>(1)</sup> 2018年，集團出售了價值9,600萬歐元的法國研究稅收抵免，以及價值7,800萬歐元的法國競爭和就業稅收抵免（見附註11.6.E）。

#### B. 其他應付款

	2018年 12月31日	2017年 12月31日
(百萬歐元)		
應付稅（所得稅除外）	1 162	1 108
人事相關應付款	1 273	1 207
工資稅	334	358
固定資產購買的應付款	1 310	1 625
客戶預付款	3 105	2 004
衍生工具 <sup>(1)</sup>	59	203
遞延收入	678	943
其他雜項應付款	403	849
<b>合計</b>	<b>8 324</b>	<b>8 297</b>

<sup>(1)</sup> 該項目對應於本集團為對沖原材料風險及當前或預測經營應收款和應付款的貨幣風險而購買的工具的公允價值。這些工具在附註11.7.B「金融風險管理」中按到期日進行了分析。

### 5.4. 製造及銷售公司的營運資金需求變動

#### A. 營運資金變動分析

	2018年	2017年
(百萬歐元)		
存貨（增加）減少	368	(50)
貿易應收款（增加）減少	1 342	(476)
貿易應付款增加（減少）	294	1 177
所得稅變動	(67)	(124)
其他變動	(330)	(404)
	<b>1 607</b>	<b>123</b>
與集團財務公司的淨現金流	(1)	17
<b>合計</b>	<b>1 606</b>	<b>140</b>

## B.財務狀況表項目變動的分析

### (1) 按類型的分析

2018年	於	於
(百萬歐元)	1月1日	12月31日
存貨	(7 289)	(6 710)
貿易應收款	(2 460)	(1 929)
貿易應付款	13 362	13 551
所得稅	(113)	159
其他應收款	(2 687)	(2 500)
其他應付款	8 297	8 324
	<b>9 110</b>	<b>10 895</b>
與集團財務公司的淨現金流	(15)	(22)
<b>合計</b>	<b>9 095</b>	<b>10 873</b>

### (2) 年度變動

(百萬歐元)	2018年	2017年
<b>於1月1日</b>	<b>9 110</b>	<b>7 283</b>
經營活動現金流量	2 022	74
投資活動現金流量	(269)	(144)
綜合及其他範圍變動 <sup>(1)</sup>	(120)	1 898
換算調整	164	28
權益重估	(12)	(29)
<b>於12月31日</b>	<b>10 895</b>	<b>9 110</b>

<sup>(1)</sup> 其中，17.85 億歐元涉及 2017 年收購歐寶沃克斯豪爾。

截至 2018 年 12 月 31 日，綜合現金流量表中營運資金的變動（16.07 億歐元正效應）對應於經營活動產生的現金流量（20.22 億歐元正效應）、匯兌差額（3,700 萬歐元負效應）、貨幣期權無效部分的變動（9,700 萬歐元負效應）以及其他變動（2.81 億歐元負效應）。

	2018年	2017年
<b>製造及銷售公司的經營活動的現金流量</b>	<b>2 022</b>	<b>74</b>
匯兌差額	(37)	15
貨幣期權無效部分的變動	(97)	28
其他變動	(281)	6
<b>現金流量表內營運資金變動</b>	<b>1 607</b>	<b>123</b>

## 附註 6 - 僱員福利開支

### 6.1. 養老金及其他退休後福利

除了根據其經營所在國的法律法規支付的養老金福利外，集團公司還負責支付補充養老金和退休獎金。這些福利根據定額供款和定額福利計劃支付。

對於定額供款計劃，本年度所作的供款被支銷。

根據 **國際會計準則第 19 號—僱員福利**，定額福利計劃項下的義務由獨立精算師採用預計單位信用法計量。計量承擔的主要假設是退休日期、工資增長和工作人員流動、貼現率和通貨膨脹率。

主要計劃的預計福利義務每年計量兩次（在年中和年底），其他計劃每三年計量一次，除非需要更頻繁的估值，以考慮精算假設的變化或人口統計的重大變化。

精算假設和經驗調整的變化一對應於先前精算假設和實際發生的差異的影響—會產生精算盈虧。這些精算盈虧記錄在「綜合全面收益」項下，不能在損益表中循環使用。

如果養老金計劃授出的福利發生變化，變化的影響在其發生期間的損益表中全額確認，在「過往服務成本」下的「經營收入」中確認。

對於每個定額福利計劃，本集團記錄的撥備金額等於預料福利義務減去計劃資產的公允價值。

根據國際財務報告詮釋委員會詮釋第 14 號的詮釋，本集團設立的這些養老金盈餘在資產負債表中確認。

因此，期間定額福利養老金計劃的淨成本相當於以下各項的總和：

- 服務成本和過往服務成本（在「經常性收入」中確認）；
- 計劃對沖資產收益淨承諾的增加費用（在其他財務收益和開支中）。這兩個組成部分（增額和資產回報率）是根據承擔的貼現率確定的。

財務狀況表中確認的其他員工福利義務涉及：

- 法國和外國附屬公司應付的長期服務獎；
- 美國若干附屬公司支付的醫療費用。

#### A. 計劃說明

若干國家的集團員工有權享受每年應付退休人員的補充養老金福利，或退休時一次性支付的退休獎金。這些福利根據定額供款支付，或根據定額福利計劃支付。本集團在定額供款計劃下的唯一義務是向有關基金支付固定供款。付款計入當年收入（虧損）。定額福利計劃下的付款主要涉及法國、英國和德國。

在法國，現有的定額福利計劃幾乎只涵蓋標緻雪鐵龍 DS 的員工，涉及：

- 集體談判協議規定的退休獎金；
- 2002 年為工程師和管理人員提供的最高養老金計劃中未轉入外部基金的部分，並保證所有計劃的總更替率高達僱員最終工資的 60%（目前涵蓋 2,400 名退休僱員）；
- 由克萊斯勒集團法國前附屬公司（Talbot）設立的養老金計劃，1981 年對新加入者關閉，2018 年底覆蓋 11,100 名退休員工；
- 關閉的雪鐵龍補充計劃（ACC），在 2018 年底覆蓋 4,100 名退休員工。

在英國，本集團為標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部制定了四項由受託人管理的定額福利計劃。自 2002 年 5 月以來，這些計劃已經對標緻雪鐵龍 DS 的新加入者關閉。截至 2018 年 12 月 31 日，這些計劃涵蓋了 17,200 名受益人，包括 2,900 名在職員工、5,600 名未退休前員工和 8,700 名退休員工。這些計劃保證了標緻雪鐵龍 DS 汽車分部置換率達員工最終工資的 66%。



截至 2018 年 12 月 31 日，在德國，主要的定額福利計劃與 Opel Automobile GmbH 有關，涵蓋這些公司的受益人，形式如下：

- 集體談判協議規定的退休獎金；
- 補充養老金計劃涵蓋 18,200 名僱員、1,200 名尚未退休的前僱員和 200 名退休僱員。

法國所有佛吉亞管理員工的補充養老金計劃包括定額福利計劃，該計劃授予與 C 部分工資相關的租金性收益。一項專門與 Faurecia S.A. 或其任何附屬公司簽訂了僱傭合同的執行委員會成員的特定定額福利養老金計劃已於 2015 年實施。這項新計劃根據佛吉亞集團的營業收入和董事會批准的預算，以參考工資為基礎保證年金。

## B. 假設

	歐元區	英國
<b>貼現率</b>		
2018 年	1.95 %	2.95 %
2017 年	1.60 %	2.60 %
<b>通脹率</b>		
2018 年	1.80 %	3.30 %
2017 年	1.80 %	3.20 %
<b>平均持續時間 (年數)</b>		
2018 年	17	18
2017 年	17	15

在每個期末，貼現率都是根據主要公司債券的最具代表性的回報率確定的，其期限與福利義務的期限近似。

主要公司債券是指由認可評級機構授予前兩大評級之一的債券（例如，穆迪或標準普爾評級為 AA 或 AAA 的債券）。

關於未來工資增長的假設考慮了通貨膨脹，並預測了每個國家的個人工資增長。法國計劃的假設是通貨膨脹加上根據僱員年齡的個人加薪。英國計劃的假設是通貨膨脹率加上 1%。在德國，假設通貨膨脹率加上 2.30%（就小時工而言）和 2.55%（就領薪工而言）。

死亡率、員工更替率和退休年齡的假設是基於每個所在國的具體經濟條件。

**假設的敏感性：**法國、英國和德國的貼現率和通貨膨脹率上升或下降 0.25 個百分點，將導致預料福利義務的如下增加或減少：

	貼現率+0.25 百分點	通脹率 +0.25 百分點
法國	-2.74%	1.91%
英國	-3.96%	3.57%
德國	-4.76%	1.37%

外部基金預期回報率增加或減少 1 個點，將導致 2018 年法國計劃確認的投資收益增加或減少 900 萬歐元，英國計劃方面增加或減少 2,800 萬歐元，以及德國計劃方面增加或減少 2,700 萬歐元。

2012 年，本集團在養老基金內就英國安排了一項利率互換，使其能夠根據貼現率下負債的變化而改變對沖資產。

### C.外部基金資料

預料福利義務部分由專門的外部基金支付。

外部基金細目如下：

	2018年12月31日		2017年12月31日	
	證券	債券	證券	債券
法國	22 %	78 %	19 %	81 %
英國	10 %	90 %	12 %	88 %
德國	0 %	100 %	0 %	100 %

2017年及2018年，股票和債券的公允價值為1級。

2018年，集團在法國、德國以及英國養老信託基金管理的外部基金的實際回報率分別為法國基金-3.8%、英國基金-1.4%和德國基金等於零。在法國，股票型基金包括摩根士丹利資本國際 EMU 歐元（MSCI EMU Euro）指數跟蹤基金和國際指數跟蹤基金，而債券型基金則投資於主要歐洲政府債券（最低投資級別）、評級為 A 或更高的歐洲公司債券和與通脹掛鉤的歐洲政府債券。

在英國，所有股票都投資於全球股票基金。64%的債券組合由以英鎊計價的通脹相關政府債券組成。其餘 36%主要由評級為 A 或更高的公司債券構成。

在德國，債券投資的 78%為企業債券，平均評級為 A-，8%為歐盟政府債券（最低投資級別），14%為短期貨幣市場工具。

在法國，集團可以自由決定其對外部基金的供款數額。於 2018 年 12 月 31 日，尚未就 2019 年的供款數額作出決定。

在英國，集團在 2018 年的年度供款數額（不包括佛吉亞）為 3,000 萬英鎊（3,400 萬歐元）。預計 2019 年將為 2,300 萬英鎊（2,600 萬歐元），但根據 2019 年的計劃談判，這一數額可能會有所變化。

在德國，集團的年度供款（不包括佛吉亞）達 100 萬歐元。2019 年估計為 200 萬歐元。

## D. 年度變動

- 不包括最低資金要求 (國際財務報告詮釋委員會詮釋第 14 號)

(百萬歐元)	2018 年					2017 年				
	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	德國	其他	合計
<b>預料福利義務</b>										
於期初: 現值	(1 498)	(2 274)	(3 024)	(554)	(7 350)	(1 620)	(2 098)	(425)	(270)	(4 413)
服務成本	(42)	(41)	(109)	(14)	(206)	(49)	(62)	(48)	(14)	(173)
利息成本	(22)	(59)	(50)	(9)	(140)	(24)	(56)	(26)	(7)	(113)
年度福利付款	104	178	18	32	332	111	114	11	35	271
未確認精算收益及 (虧損)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 金額	98	55	313	42	508	86	(187)	(151)	3	(249)
- 估期初預料福利義務的百分比 <sup>(1)</sup>	6.5 %	2.4 %	10.4 %	7.6 %	6.9 %	5.3 %	8.9 %	5.4 %	1.1 %	5.6 %
過往服務成本	-	(6)	-	6	-	-	-	-	-	-
匯率變動的影響	-	16	-	3	19	-	75	-	15	90
綜合及其他範圍變動的影響	(1)	(1)	1	(14)	(15)	(3)	(60)	(2 385)	(316)	(2 764)
縮減及結算的影響	4	(4)	4	3	7	1	-	-	-	1
於期末: 現值	(1 357)	(2 136)	(2 847)	(505)	(6 845)	(1 498)	(2 274)	(3 024)	(554)	(7 350)
<b>外部基金</b>										
於期初: 公允價值	859	2 764	2 704	297	6 624	899	2 777	130	140	3 946
外部基金正常回報	12	72	45	5	134	13	75	22	4	114
精算收益及 (虧損)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 金額	(4)	(109)	(51)	(12)	(176)	20	81	46	(3)	144
- 估期初預料福利義務的百分比 <sup>(1)</sup>	0.5 %	3.9 %	1.9 %	4.0 %	2.7 %	2.2 %	2.9 %	1.7 %	2.1 %	3.6 %
換算調整	-	(22)	-	1	(21)	-	(97)	-	(8)	(105)
僱主供款	33	37	4	24	98	45	42	15	7	109
年度福利付款	(114)	(176)	(19)	(31)	(340)	(118)	(114)	(11)	(25)	(268)
匯率變動的影響及其他	3	1	(81)	97	20	-	-	2 502	182	2 684
於期末: 公允價值	789	2 567	2 602	381	6 339	859	2 764	2 704	297	6 624

<sup>(1)</sup> 精算收益及 (虧損) 百分比是根據期初的義務和外部基金計算的, 其中對於德國來說, 包括由於 2017 年收購歐寶沃克斯豪爾而導致的綜合範圍變化的影響。

## E. 財務狀況表項目對賬

(百萬歐元)	2018 年					2017 年				
	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	德國	其他	合計
預料福利義務的現值	(1 357)	(2 136)	(2 847)	(505)	(6 845)	(1 498)	(2 274)	(3 024)	(554)	(7 350)
外部基金的公允價值	789	2 567	2 602	381	6 339	859	2 764	2 704	297	6 624
最低資金要求前資產負債表內確認的淨 (負債) 資產 (IFRIC 14)	(568)	431	(245)	(124)	(506)	(639)	490	(320)	(257)	(726)
最低資金要求負債 (IFRIC 14)	-	(37)	-	-	(37)	-	(37)	-	-	(37)
於資產負債表確認的淨 (負債) 資產	(568)	394	(245)	(124)	(543)	(639)	453	(320)	(257)	(763)
其中, 負債 (附註 10)	(592)	(159)	(273)	(159)	(1 183)	(663)	(134)	(320)	(276)	(1 393)
其中, 資產	24	553	28	35	640	24	587	-	19	630
其中, 未出資計劃	0.0 %	0.0 %	0.0 %	10.0 %	0.7 %	0.3 %	0.0 %	0.0 %	15.4 %	1.2 %

## F. 於損益表確認的開支

這些開支記錄如下:

- 服務成本記在「銷售、一般及管理費用」項下;
- 重組的影響列在「非經常性經營收入」或「非經常性經營開支」項下;
- 利息成本和外部基金的正常回報分別記在「其他財務開支」和「其他財務收益」項下。

養老金開支明細如下：

	2018年					2017年				
	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	德國	其他	合計
(百萬歐元)										
服務成本	(42)	(41)	(109)	(14)	(206)	(49)	(62)	(48)	(14)	(173)
利息成本	(22)	(59)	(50)	(9)	(140)	(24)	(56)	(26)	(7)	(113)
外部基金正常回報	12	72	45	5	134	13	75	22	4	114
過往服務成本	-	(6)	-	6	-	-	-	-	-	-
縮減和結算的影響	4	(4)	4	3	7	1	-	-	-	1
<b>合計（最低資金要求負債前）</b>	<b>(48)</b>	<b>(38)</b>	<b>(110)</b>	<b>(9)</b>	<b>(205)</b>	<b>(59)</b>	<b>(43)</b>	<b>(52)</b>	<b>(17)</b>	<b>(171)</b>
最低資金要求負債變動 (IFRIC14)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>合計</b>	<b>(48)</b>	<b>(38)</b>	<b>(110)</b>	<b>(9)</b>	<b>(205)</b>	<b>(59)</b>	<b>(43)</b>	<b>(52)</b>	<b>(17)</b>	<b>(171)</b>

## 6.2. 以股份為基礎的付款

股票期權和績效股根據以權益結算的以股份為基礎的支付計劃授予集團管理層和若干員工。這些計劃根據**國際財務報告準則第2號—以股份為基礎的付款**進行確認。

### A. 僱員股票期權

2009年至2018年之間概無授出計劃。上個計劃於2016年8月19日到期。

### B. 績效股計劃

#### (1) Peugeot S.A. 績效股計劃

##### (a) 2015年績效股計劃

2015年制定了績效股計劃。截至2018年12月31日，387,063股股票可能歸屬於外國居民；相關歸屬期於2019年3月31日結束。根據國際財務報告準則第2號（IFRS 2）計量，2018年與本計劃相關的人事費用為140萬歐元，不包括工資稅。

##### (b) 2016年績效股計劃

2016年制定了績效股計劃。績效股的分配受歸屬期結束時在集團內任職條件的約束。考慮到業績目標，股份將分成兩等份歸屬，須分別於2019年6月3日和2020年6月3日繼續受僱。截至2018年底，1,977,762股股票可能歸屬於該計劃的受益人。根據國際財務報告準則第2號計量，2018年與本計劃相關的人事費用為700萬歐元，不包括工資稅。

##### (c) 2017年績效股計劃

2017年制定了績效股計劃（見2017年綜合財務報表附註7.2.B.(1).(c)）。績效股的分配受歸屬期結束時在集團內任職條件的約束。考慮到業績目標，股份將分成兩等份歸屬，須分別於2020年4月14日和2021年4月14日繼續受僱。截至2018年底，2,420,961股股票可能歸屬於該計劃的受益人。根據國際財務報告準則第2號計量，2018年與本計劃相關的人事費用為1,100萬歐元，不包括工資稅。

##### (d) 2018年績效股計劃

根據2016年4月27日臨時股東大會和2018年2月28日監事會會議的授權，Peugeot S.A.董事會通過了2018年4月9日生效的績效股計劃，受制於績效條件。這一計劃涵蓋最多2,700,000股股份。績效股的分配受歸屬期結束時在集團內任職條件的約束。

最終獲配取決於一項業績條件，即2018年至2020年期間，包括歐寶沃克斯豪爾在內的汽車分部平均經常性經營利潤率。鑒於這些目標，股份將以兩份相等的份額歸屬，但受制於2021年4月10日和2022年4月10日在公司任職的條件。截至2018年底，2,427,254股股票可能歸屬於該計劃的受益人。根據國際財務報告準則第2號計量，與2018年計劃相關的人員費用為950萬歐元，不包括工資稅。

## (2) 佛吉亞績效股計劃

2010年，佛吉亞為集團公司高管制定了績效股計劃。這些股份受服務和業績條件的約束。

本期收入中確認的金額為開支 2,000 萬歐元（2017 年為開支 2,110 萬歐元）。

下表提供了 2018 年底績效股計劃的詳細信息：

董事會決定日期	(股份數目)	若達如下條件則應得如下績效股最高數目 <sup>(1)</sup> ：	
		- 實現目標	- 超出目標
25/07/2016		632 231	822 485
20/07/2017		569 422	740 210
19/07/2018		420 956	547 250

<sup>(1)</sup> 扣除被註銷已授免費股。

在 2014 年 7 月 28 日董事會授出的計劃中的業績目標實現後，於 2018 年 7 月交付 738,660 股股份。根據 2015 年 7 月 23 日董事會授出的計劃中業績指標的完成情況，於 2019 年 7 月將交付 610,752 股股份。

### 6.3. 管理人員報酬

集團由董事會管理。集團的管理機構對應集團執行委員會，該委員會包括董事會成員和其他行政管理層成員。

上表提供的薪酬詳情不包括工資稅。支付給管理機構成員的薪酬，包括應計可變薪酬，是臨時性的。

(百萬歐元)	附註	2018 年	2017 年
於 12 月 31 日執行委員會成員人數		18	18
固定及浮動薪酬及其他短期福利(不包括養老金)		21.7	22.2
股票期權及績效股費用 <sup>(1)</sup>	6.2	9.0	4.8

<sup>(1)</sup> 按國際財務報告準則第 2 號，這是期內與董事會成員和執行委員會其他成員有關的部分費用。

此外，2018 年確認的定額供款養老金計劃供款的支出總額為 460 萬歐元，用於董事會成員和執行委員會其他成員，並細分為 230 萬歐元支付予養老基金和 230 萬歐元現金支付予受益人（考慮到基於首次存款徵稅的計劃）。

下表列載 2015 年、2016 年、2017 年和 2018 年授予管理機構成員且在期末仍可行使的績效股詳情：

(購股權數目)	2018 年	2017 年
於 12 月 31 日授出的績效股	2 229 000	1 670 000

此外，本集團管理機構的成員無權享有除上述計劃下養老金福利和績效股外的任何長期福利，或任何其他形式的股基支付或任何離職補償。

## 附註 7 - 商譽及無形資產 - 物業、廠房及設備

根據國際會計準則第 36 號（見附註 7.3），物業、廠房和設備以及無形資產按攤銷成本減去減值虧損後的金額列賬。

### 7.1. 商譽及無形資產

#### A. 會計政策

與商譽相關的會計政策見附註 2.1.A. (2) 和與研發費用相關的會計政策見附註 4.3. (A)。

##### ■ 其他內部開發或購買的無形資產，不包括研發支出。

與內部使用軟件相關的開發成本中，與創建軟件或提高軟件性能所需的直接可歸屬內部或外部成本相對應的部分，在下列情況下確認為無形資產：這些成本很可能會產生未來的經濟效益。資本化成本在軟件的估計使用壽命內攤銷，從 4 年到 12 年不等。其他軟件購置和開發成本在發生時支銷。

其他無形資產（主要由專利構成）在估計使用年限內按直線法攤銷，攤銷年限不超過 20 年。

#### B. 賬面值變化

2018 年 12 月 31 日	商譽		品牌、軟件及其他無形資產	無形資產
(百萬歐元)	商譽	開發支出	品牌、軟件及其他無形資產	無形資產
期初	3 321	5 844	2 425	8 269
購買 / 添置 <sup>(1)</sup>	-	1 897	134	2 031
年度折舊	-	(1 065)	(123)	(1 188)
減值虧損	-	(102)	-	(102)
出售	-	(10)	(8)	(18)
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	282	18	193	211
換算調整	5	2	(4)	(2)
期末	3 608	6 584	2 617	9 201

<sup>(1)</sup> 包括根據國際會計準則第 23 號（修訂）—「借貸費用」資本化的 6,300 萬歐元的借貸費用（見附註 11.2.A）。

2017 年 12 月 31 日	商譽		品牌、軟件及其他無形資產	無形資產
(百萬歐元)	商譽	開發支出	品牌、軟件及其他無形資產	無形資產
期初	1 514	5 133	594	5 727
購買 / 添置 <sup>(1)</sup>	-	1 798	150	1 948
年度折舊	-	(939)	(98)	(1 037)
減值虧損	-	(80)	-	(80)
出售	-	(1)	(46)	(47)
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	1 829	8	1 824	1 832
換算調整	(22)	(75)	1	(74)
期末	3 321	5 844	2 425	8 269

<sup>(1)</sup> 包括根據國際會計準則第 23 號（修訂）—「借貸費用」資本化的 8,800 萬歐元的借貸費用（見附註 11.2.A）。

<sup>(2)</sup> 包括 18.10 億歐元的商譽和 17.92 億歐元歐寶收購方面的無形資產。

## C. 期末商譽明細

	2018年 12月31日	2017年 12月31日
(百萬歐元)		
淨額		
歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位	1 823	1 810
佛吉亞各現金產生單位	1 492	1 216
佛吉亞現金產生單位	172	172
標緻雪鐵龍 DS 汽車現金產生單位	121	122
融資活動—標緻雪鐵龍 DS 現金產生單位	-	1
合計	3 608	3 321

在附註 7.3 中討論了分配予汽車設備現金產生單位的商譽的減值測試。

## 7.2. 物業、廠房及設備

### A. 會計政策

#### (1) 總價值

根據國際會計準則第 16 號—物業、廠房及設備，物業、廠房及設備按購置或生產成本列示。它們沒有重新估價。資本化成本包括本集團根據合作協議產生的未向其合作夥伴收取的特定模具費用部分。

物業、廠房和設備項目（至少需要 12 個月才能達到預定用途）的成本包括相關的借款成本（見附註 11.2.A）。政府補助確認為相應資產成本扣減。

維護費用在發生時支銷。

租賃資產包括由集團公司租賃予零售客戶的車輛和出售附有回購承諾的車輛，根據附註 4.1.A.(1)(a)所述方法確認。

按照國際會計準則第 17 號—租賃的定義，根據融資租賃獲得的資產按未來租賃付款的現值或租賃財產的公允價值（以較低者為準）進行確認。金融負債按相同金額確認。資產按下列方法和比率折舊。

#### (2) 折舊

##### (a) 標準方法

折舊按直線法計算，以撇銷資產在估計使用壽命內的購置或生產成本，減去任何殘值。物業、廠房和設備一般沒有剩餘價值，租賃車輛除外。物業、廠房和設備的主要使用壽命如下：

	(年數)
樓宇	40
材料及模具	4–16
電腦設備	3–4
車輛及裝卸設備	4–7
固定裝置及設備	10–30

##### (b) 特定模具

在標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部，特定模具在相應車型的估計使用壽命內折舊，由於車型更換的頻率，通常短於相關模具的使用壽命。

在汽車設備分部，特定模具根據交付予客戶的零件數量進行折舊，前提是每年年底的累計折舊不低於資產在五年內直線折舊時應確認的金額。

定期審查物業、廠房和設備的估計使用壽命，特別是在決定停止生產車輛或機械組件時。

## B.物業、廠房及設備明細

物業、廠房及設備的賬面值可作如下分析：

2018年12月31日 (百萬歐元)	土地及樓宇	廠房及設備	租賃車輛 <sup>(2)</sup>	車輛及裝卸設備	固定裝置、設備及其他	在建資產	合計
淨額							
期初	2 309	5 654	3 299	26	314	1 616	13 218
購買／添置 <sup>(1)</sup>	100	1 040	-	13	86	1 278	2 517
年度折舊	(188)	(1 329)	(14)	(4)	(92)	-	(1 627)
減值虧損	(14)	(27)	-	-	-	3	(38)
出售	(118)	(78)	-	(6)	(13)	-	(215)
轉移及重新分類	22	546	-	-	39	(607)	-
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	104	559	266	-	47	(639)	337
換算調整	(12)	(20)	(4)	(1)	(1)	(18)	(56)
期末	2 203	6 345	3 547	28	380	1 633	14 136
總值	6 570	33 014	3 841	83	1 082	1 657	46 247
累計折舊及減值	(4 367)	(26 669)	(294)	(55)	(702)	(24)	(32 111)

(1) 包括根據 1,400 萬歐元融資租賃獲得的物業、廠房和設備。根據國際會計準則第 23 號(修訂) - 「借貸費用」資本化的借貸費用總計 1,700 萬歐元(見附註 11.2.A)。

(2) 「租賃車輛」內的「綜合及其他範圍變動」包括本年度的淨變動(增加額減去處置額)。

2017年12月31日 (百萬歐元)	土地及樓宇	廠房及設備	租賃車輛 <sup>(2)</sup>	車輛及裝卸設備	固定裝置、設備及其他	在建資產	合計
淨額							
期初	2 116	5 058	2 475	22	305	1 253	11 229
購買／添置 <sup>(1)</sup>	121	1 052	-	8	23	1 202	2 406
年度折舊	(253)	(1 323)	(12)	(4)	(81)	-	(1 673)
減值虧損	28	8	-	-	-	7	43
出售	(107)	(38)	-	(2)	(5)	-	(152)
轉移及重新分類	24	205	-	1	31	(261)	-
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	408	786	850	-	44	(551)	1 537
換算調整	(28)	(94)	(14)	1	(3)	(34)	(172)
期末	2 309	5 654	3 299	26	314	1 616	13 218
總值	6 766	31 853	3 537	82	958	1 647	44 843
累計折舊及減值	(4 457)	(26 199)	(238)	(56)	(644)	(31)	(31 625)

(1) 包括根據 1,400 萬歐元融資租賃獲得的物業、廠房和設備。根據國際會計準則第 23 號(修訂) - 「借貸費用」資本化的借貸費用總計 3,100 萬歐元(見附註 11.2.A)。

(2) 「租賃車輛」內的「綜合及其他範圍變動」包括本年度的淨變動(增加額減去處置額)。

## C.租賃車輛

年末租賃車輛總金額為 35.47 億歐元，包括集團公司租予零售客戶的車輛以及出售的附有回購承諾的車輛(根據附註 4.1.A.(1)(a)所述方法確認)。



## 7.3. 資產減值

### A. 會計政策

根據 **國際會計準則第 36 號「資產減值」**，只要有減值跡象，就對物業、廠房和設備以及無形資產的可收回金額進行測試，對於主要是商譽和品牌的不能確定使用年限的資產，至少每年進行一次減值測試。減值跡象是（尤其）交易量大幅下降、盈利能力下降、對業務產生不利影響的技術或監管發展。資產的可收回金額為其使用價值和公允價值減去出售成本（以較高者為準）。減值測試通常包括估計資產使用價值。使用價值通常以預計未來現金流量的淨現值計量。

就進行減值測試而言，可收回金額是就資產所屬的現金產生單位確定的，但個別資產的可收回金額可以確定的除外。現金產生單位被定義為產生現金流入的最小可識別資產組，其在很大程度上獨立於來自其他資產或資產組的現金流入。

如果現金產生單位的可收回金額低於其賬面金額，減值虧損在損益中確認，並在可能的情況下，作為對分配給現金產生單位的任何商譽賬面金額的調整。

標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾兩個汽車分部由若干汽車現金產生單位組成，每個現金產生單位對應一個車型。車輛現金產生單位中包含的資產包括用於製造車型的模具和其他特定機器及設備，以及資本化車型開發支出（見附註 4.3.A.(1)）。屬於汽車現金產生單位的資產和所有其他資產在較高的現金產生單位層面上進行組合和測試，分別是標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位。歐寶沃克斯豪爾商譽和兩個品牌均分配予歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位。

就個別資產而言，如果有減值跡象，本集團對拉丁美洲和俄羅斯的工廠（包括物業、廠房和設備以及無形資產）進行減值測試。此外，本集團可對特定合同（特別是與合資企業的合作協議）專用資產或單一技術專用資產進行減值測試。

在汽車設備分部，每個現金產生單位對應一個計劃，包括所有客戶合同相關的無形資產和物業、廠房和設備。這些現金產生單位在業務單位（座椅、內飾系統和清潔移動性）中組合，為其分配支持資產和商譽。汽車設備分部現金產生單位包括上述四個業務單位的現金產生單位資產和 PSA 集團綜合財務報表中確認的佛吉亞商譽。

### B. 標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部現金產生單位及個別資產減值測試

#### 商譽、無形資產和財產（不確定使用年限）

歐寶沃克斯豪爾商譽，以及歐寶和沃克斯豪爾品牌，均須年度減值測試。它們被分配到歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位。此現金產生單位包括的所有物業、廠房和設備以及無形資產的淨賬面價值為 56.69 億歐元。2019-2023 年中期計劃（PMT）產生的淨現金按 9% 的稅後貼現率貼現，考慮到 1% 的永續增長率，終值按 10% 貼現。

測試沒有顯示出任何減值。資產的可收回價值仍然高於其賬面價值，即使就終值將三個假設的變化組合：現金流量貼現率 +0.5%、永續增長率 -0.5%、經常性經營收入（虧損）率 -0.5%。

#### 其他資產

鑒於減值虧損的跡象，在 2019-2023 年中期計劃的基礎上更新了對拉丁美洲工廠和俄羅斯工廠進行的具體測試。拉丁美洲工廠採用的貼現率為 16.5%，俄羅斯工廠採用的貼現率為 13%。這些測試表明，俄羅斯年度資本支出相關的額外年度減值費用為 3,000 萬歐元。它在非經常性經營收入項下確認。截至 2018 年 12 月 31 日，拉丁美洲和俄羅斯工廠的減值費用總額為 2.99 億歐元。

此外，標緻雪鐵龍 DS 汽車分部完全合併的公司持有的、專門用於中國業務的研發個別資產減值 7,800 萬歐元，2017 年減值 8,000 萬歐元。

截至 2018 年 12 月 31 日，對銷量和盈利能力預測的分析並未顯示出車輛現金產生單位專用特定資產的任何減值跡象。

在美國於 2018 年 5 月 8 日宣佈退出《聯合全面行動計劃》<sup>1</sup>後，集團遵守了新的適用法規，暫停了在受制裁影響的伊朗的業務。在這種情況下，集團減值了專門用於在伊朗開展業務的各種資產，總額為 1.68 億歐元。此外，伊朗合資企業 Saipa Citroën Automobiles Company 對按權益法核算公司的投資也減值了 1.48 億歐元。

### C. 佛吉亞集團現金產生單位及其他資產減值測試

#### 佛吉亞集團現金產生單位

將各現金產生單位的賬面價值與其公允價值和使用價值中較高者進行比較。使用價值是指根據中期計劃（2019-2021 年計劃，於 2018 年年中修訂）的最新預測，每個現金產生單位預計產生的估計未來現金流量的現值。

影響使用價值的主要假設是經常性經營收入水平，特別是終端價值的計算。計算方法是使用 1.4% 的增長率（2017 年為 1.4%）外推至中期計劃最後一年（2022 年）的永續預測現金流。未來現金流量按 9.0%（2017 年為 9.0%）的不變稅後貼現率貼現，由獨立專家提供。

在 2018 年底進行的測試證實，分配予三個現金產生單位的商譽在財務狀況表中得到了公平陳述。財務狀況表價值如下表所示：

	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
(百萬歐元)		
• 座椅	843	794
• 清潔移動性	377	355
• 內飾系統	272	67
<b>合計</b>	<b>1 492</b>	<b>1 216</b>

測試結果大體上是正面的，以及對假設變化的綜合敏感性（貼現率增加 0.5 個百分點，永續增長率下降 0.5 個百分點，永續經常性經營收入下降 0.5 個百分點）均不會對商譽的賬面值產生質疑。

在美國於 2018 年 5 月 8 日宣佈退出《聯合全面行動計劃》<sup>1</sup>後，集團遵守了新的適用法規，暫停了受制裁影響的在伊朗的業務。在這種情況下，佛吉亞將用於伊朗業務的各種資產減值，總額為 1,700 萬歐元。

#### PSA 集團賬目中的佛吉亞現金產生單位

根據 33.07 歐元的股價（代表了在少數權益股東之間在不會導致獲得控制權的交易中支付的價格）計算，Peugeot S.A. 在 2018 年 12 月 31 日持有的佛吉亞股份的股票市值為 21.15 億歐元。集團在綜合財務狀況表中所佔的佛吉亞淨資產份額為 18.45 億歐元（包括 Peugeot S.A. 於該日確認的 1.72 億歐元商譽）。根據這些價值，截至 2018 年 12 月 31 日，佛吉亞商譽未確認減值虧損。

### D. 對按權益法核算的汽車業務公司的投資的減值

按權益法核算的汽車業務的公司包括與東風汽車集團合作的公司和與長安集團合作的公司，總部位於中國。

這些公司的非流動資產按照適用於 Groupe PSA 汽車業務的相同原則進行減值測試（見附註 7.3）。當存在減值虧損跡象時，汽車現金產生單位將對特定於車型的資產進行測試，所有資產（包括不特定於車型的資產）將在每個合夥企業的層面上進行合計測試。

截至 2018 年 12 月 31 日，在與東風汽車集團合作的公司進行的減值測試確認了 21 億元人民幣的減值虧損（PSA 份額為 10.50 億元人民幣，即 1.33 億歐元）。

<sup>1</sup> 於維也納簽署的《聯合全面行動計劃》

截至 2018 年 12 月 31 日，長安標緻雪鐵龍汽車有限公司非流動資產的減值測試確認減值虧損 7.50 億元人民幣（PSA 份額為 3.75 億元人民幣，折合 4,900 萬歐元）。因此，考慮到 2018 財年 4,000 萬歐元的損失，Groupe PSA 維持對按權益法核算公司的投資的總減值，並錄得 2,800 萬歐元撥備。

此外，當存在減值虧損跡象時，如銷量大幅下降或盈利能力惡化，Groupe PSA 會對按權益法核算公司的投資進行額外的減值測試。可收回金額是根據現金流量預測按使用價值確定的。這些預測來自合作夥伴批准的最近的 2019-2023 年中期計劃。終值參照計劃最後數年的數據，並考慮 3.0% 的永續增長率確定。未來現金流就 2019-2023 年採用 12.5% 的稅後貼現率貼現和就終值採用 13.5% 的稅後貼現率貼現。

截至 2018 年 12 月 31 日，就對按權益法核算的汽車業務公司的投資進行的減值測試未發現除已確認的這些公司資產減值虧損之外的任何減值虧損。

#### 7.4. 與經營活動有關的資產負債表外承擔及或有負債

<i>(百萬歐元)</i>	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
收購非流動資產的資本承擔	1 350	1 284
研發工作訂單	10	22
最低購買承擔	-	173
不可註銷租賃承擔	1 809	1 867
<b>合計</b>	<b>3 169</b>	<b>3 346</b>

##### A. 最低購買承擔

為了加快增長和降低成本，集團與其他汽車製造商簽訂了合作協議，共同開發及/或製造機械組件或車輛。這些聯合安排使合作夥伴能夠分擔項目成本，實現轉化為競爭優勢的規模經濟。

根據這些協議的條款，本集團致力於為研發和特定模具的投資提供資金，並接收按聯合安排生產的最低數量的產品。如果它未能履行這一最低採購承擔，按規定它將須支付罰金，以支付合作夥伴承擔的相關生產成本。

這些承擔的任何不利後果一經認為可能發生，即以資產減值或（如有必要）或有事項撥備的形式反映在綜合財務報表中。

對於由本集團合作夥伴生產產品的合同，產能預留費作為資產負債表外承擔入賬（扣除任何撥備）。

##### B. 關於收購非流動資產的資本承擔

本項目主要對應購買物業、廠房和設備的承擔。這還包括本集團關於兩隻「Fonds d'Avenir Automobile」基金（FAA 1 級和 2 級）的承擔，這些基金的設立是為支持汽車設備製造商。集團對 FAA 的承擔總額為 2.04 億歐元。截至 2017 年 12 月 31 日，集團已向這兩隻基金支付了 1.48 億歐元。

### C. 不可註銷租賃承擔

期間	2018年12月31日	2017年12月31日
(百萬歐元)		
2018年	-	446
2019年	316	272
2020年	253	242
2021年	225	175
2022年	175	129
2023年	157	112
2024年	128	-
後續年份	555	491
<b>不可註銷租賃承擔總額</b>	<b>1 809</b>	<b>1 867</b>

不可註銷租賃是在正常業務過程中訂立的，主要包括商業地產和車輛租賃。租賃條款反映了每個國家的當地慣例。

## 附註 8 - 其他非流動資產及其他非流動負債

### 8.1. 其他非流動資產

(百萬歐元)	附註	2018年12月31日	2017年12月31日
就養老金義務對外部基金額外付款	6.1.E	640	630
於非合併公司的投資及於 FAA 基金的單位		48	69
衍生工具		8	6
保證金及其他		564	607
<b>合計</b>		<b>1 260</b>	<b>1 312</b>

集團投資了兩隻基金「Fonds d'Avenir Automobile」（FAA 1級和2級）。集團已對這兩隻基金承諾 2.04 億歐元，其中 1.48 億歐元迄今已支付。根據國際財務報告準則第 9 號（見附註 11.8.C.(2)）的規定，這些單位被歸類為「按公允價值計量且其變動計入損益」。由於適用於集團投資的鎖定，這些資產被列為非流動資產。

### 8.2. 其他非流動負債

(百萬歐元)	附註	2018年12月31日	2017年12月31日
與出售附有回購承諾的車輛有關的負債	4.1.A.(1).(a)	4 667	4 180
其他		259	100
<b>合計</b>		<b>4 926</b>	<b>4 280</b>

## 附註 9 - 流動及非流動撥備

### 會計政策

根據 *國際會計準則第 37 號 - 撥備、或有負債及或有資產*，當本集團在財務狀況表日對第三方負有現時義務且很可能有內含經濟利益的資源需要流出以結算債務且預期不會有同等數額的資源流入時，確認一項準備。重組費用撥備僅在宣佈重組且本集團已制定或已開始執行詳細的正式計劃時才予以確認。

在應用 *國際財務報告詮釋委員會詮釋第 21 號由公共機構徵收的徵稅* 中，公共機構徵收的稅款自其發生稅收之日起確認。

撥備僅在影響重大時才貼現。在這種情況下，貼現率基於無風險利率。

### 保修

根據國際財務報告準則第 15 號，與以往一樣，當提供予客戶的保修旨在彌補所售車輛的缺陷時，會記錄撥備，以支付向獨立經銷商網絡或最終客戶出售時的車輛和備件保修的估計成本。

	2017 年 12 月 31 日	添置	撥回 (利用)	撥回 (未用撥備)	期內於權益確 認	綜合及其他 範圍的變動	2018 年 12 月 31 日
養老金(附註 6.1.E)	1 393	212	(90)	(7)	(135)	(190)	1 183
其他僱員福利義務及其他	203	37	(45)	(12)	(4)	30	209
<b>非流動撥備總額</b>	<b>1 596</b>	<b>249</b>	<b>(135)</b>	<b>(19)</b>	<b>(139)</b>	<b>(160)</b>	<b>1 392</b>
保修	1 446	913	(674)	(110)	-	(12)	1 563
商業及稅項申索及訴訟	718	185	(94)	(79)	-	43	773
重組計劃 <sup>(1)</sup>	1 321	586	(540)	(14)	-	20	1 373
長期及經營合同虧損	466	408	(298)	(25)	-	(47)	504
其他	831	256	(166)	(45)	-	(24)	852
<b>流動撥備總額</b>	<b>4 782</b>	<b>2 348</b>	<b>(1 772)</b>	<b>(273)</b>	<b>-</b>	<b>(20)</b>	<b>5 065</b>

<sup>(1)</sup> 附註 4.4.B 中討論了 2018 年重組計劃的主要新增內容

保修撥備主要涉及新車的銷售，合同義務一般為兩年。

它對應於與車輛和更換備件有關的保修申索的預期成本。預期從供應商處收回的金額在「其他雜項應收款」項下確認為資產（附註 5.3.A）。

稅收申索的撥備主要涉及法國以外的若干營業稅申索，特別是在巴西。

## 附註 10—於權益法核算的公司的投資

分佔權益法核算的公司的盈利指本集團分佔這些公司的盈利，加上於權益法核算的公司的投資的任何減值。  
處置於權益法核算的公司的投資的收益計入經營收入。

權益法核算的公司包括：

- 與位於中國的東風汽車集團（見附註 10.4.A）和長安成立汽車業務的合資企業（見附註 10.4.B）；
- 與以下公司合作的財務公司：
  - 桑坦德消費金融，涵蓋標緻、雪鐵龍和 DS 品牌在以下國家業務的融資：法國、英國、馬耳他、西班牙、瑞士、意大利、荷蘭、比利時、德國、奧地利、巴西和波蘭（見附註 10.4.C）；
  - 法國巴黎銀行，涵蓋歐寶和沃克斯豪爾品牌在以下國家業務的融資：德國、法國、荷蘭、英國、瑞典和瑞士（見附註 10.4.D）；
  - 以及與中國東風汽車集團的合資公司；
- 本集團對其有重大影響力的公司，主要是捷富凱及 Peugeot Scooters。

2018 年 12 月 20 日，Gefco S.A. 向法國證券監管機構（*Autorité des Marchés Financiers*）提交了一份招股章程（基本文件），以期首次公開募股。Groupe PSA（目前持有捷富凱 24.96%股本）打算將其持股比例減至不到股本的 10%，同時承諾將剩餘投資餘額保留兩年。PSA Groupe 將保留 GEFCO S.A. 監事會的一個席位，從而保持其重要的影響力。

### 10.1. 於權益法核算公司的投資的賬面值變動

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
<b>於期初</b>	<b>3 472</b>	<b>3 014</b>
股息及利潤轉移	(145)	(369)
分佔淨盈利	(44)	217
新合併公司 <sup>(1)</sup>	13	555
資本增加（減少） <sup>(2)</sup>	210	57
綜合及其他範圍的變動	(37)	108
換算調整	(25)	(110)
<b>於期末</b>	<b>3 444</b>	<b>3 472</b>
其中，神龍汽車商譽	76	75
其中，東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司商譽	3	2
其中，Saipa Citroën Company 商譽	-	90
其中，捷富凱商譽	57	57

<sup>(1)</sup> 主要涉及 2017 年與法國巴黎銀行合作的公司。

<sup>(2)</sup> 主要涉及 2018 年與桑坦德合作的公司。

## 10.2. 分估權益法核算的公司的淨資產

(百萬歐元)	最新權益 %	2018年 12月31日	2017年 12月31日
東風汽車公司合作協議：		645	897
• 神龍汽車 <sup>(1)</sup>			
及東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司	50 %	645	885
• 東風標緻雪鐵龍國際有限公司	50 %	-	12
長安合作協議：長安標緻雪鐵龍汽車有限公司	50 %	(65)	(190)
• Saïpa Citroën Company <sup>(1)</sup>	50 %	-	140
• 其他		10	11
其他		10	151
汽車		590	858
汽車設備		144	136
捷富凱 <sup>(1)</sup>	25 %	166	156
Peugeot Scooters	49 %	(11)	-
其他活動		155	156
<b>製造及銷售活動</b>		<b>889</b>	<b>1 150</b>
與桑坦德消費金融合作的財務公司	50 %	1 685	1 535
與法國巴黎銀行合作的財務公司	50 %	588	493
東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司 <sup>(1)</sup>	25 %	99	88
<b>財務活動</b>		<b>2 372</b>	<b>2 116</b>
<b>合計</b>		<b>3 261</b>	<b>3 266</b>

<sup>(1)</sup> 包括商譽（見附註 10.1）

對於正淨權益的公司，分估權益法核算的公司的淨資產細分為 34.44 億歐元（2017 年 12 月 31 日為 34.72 億歐元），在「於按權益法核算的公司的投資」下列報，減去 1.83 億歐元（負淨權益的公司）（截至 2017 年 12 月 31 日為 2.06 億歐元）。

## 10.3. 分估權益法核算的公司的淨盈利

(百萬歐元)	最新權益 %	2018年 12月31日	2017年 12月31日
東風汽車公司合作協議：		(234)	(30)
• 神龍汽車 <sup>(1)</sup>			
• 東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司	50 %	(110)	(14)
長安合作協議：長安標緻雪鐵龍汽車有限公司	50 %	(124)	(16)
• Iran Khodro Automobiles Peugeot	50 %	(68)	(24)
• Saïpa Citroën Company <sup>(1)</sup>	50 %	-	(2)
• 其他		(148)	-
其他		2	1
其他		(146)	(1)
汽車		(448)	(55)
汽車設備		31	35
捷富凱 <sup>(1)</sup>	25 %	24	17
Peugeot Scooters	49 %	(11)	(6)
其他活動		13	11
<b>製造及銷售公司</b>		<b>(404)</b>	<b>(9)</b>
與桑坦德消費金融合作的財務公司	50 %	241	201
與法國巴黎銀行合作的財務公司	50 %	106	8
東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司 <sup>(1)</sup>	25 %	13	17
<b>財務活動</b>		<b>360</b>	<b>226</b>
<b>合計</b>		<b>(44)</b>	<b>217</b>

<sup>(1)</sup> 包括商譽（見附註 10.1）

#### 10.4. 權益法核算的公司的主要財務數據

關於權益法核算的公司的詳細數據如下。

##### A. 東風汽車集團汽車業務合作協議

PSA 集團與東風汽車集團有兩家合資企業：

- 神龍汽車 (DPCA)，總部位於武漢，受共同控制，並作為合資企業符合條件作會計之目的。它在中國生產東風標緻、東風雪鐵龍品牌和風神品牌的汽車；
- 東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司 (DPCS)，總部位於武漢，本集團對其有重大影響力。它在中國銷售神龍汽車生產的車輛。

以下金額代表神龍汽車和 DPCS 的合併財務報表。

##### 按 100% 入賬的盈利項目

	百萬歐元		百萬元	
	2018 年	2017 年	2018 年	2017 年
收入	3 652	5 404	28 339	41 355
經常性經營收入 (虧損)	(244)	59	(1 918)	498
經營收入 (虧損)	(490)	(138)	(3 858)	(1 060)
其中，折舊及減值	(191)	(548)	(1 484)	(4 172)
淨財務收益 (虧損)	10	51	75	384
所得稅	12	26	96	211
期內利潤 (虧損)	(468)	(61)	(3 687)	(465)
集團分佔期內利潤 (虧損) (分佔按權益法核算公司的淨盈利)	(234)	(30)		
於權益確認的收入及開支，淨額	-	-		
<b>其他資料</b>				
PSA 集團所收合資企業股息淨額	-	200		

##### 按 100% 入賬的財務狀況表項目

	百萬歐元		百萬元	
	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
<b>資產</b>				
非流動資產	2 347	2 728	18 490	21 295
流動資產	1 040	2 666	8 185	20 806
其中，現金及現金等價物	213	1 691	1 675	13 196
<b>負債</b>				
非流動負債 (不包括權益)	35	43	277	338
其中，非流動金融負債	35	43	277	338
流動負債	2 213	3 731	17 429	29 106
其中，流動金融負債	476	511	3 749	3 985
權益	1 139	1 620	8 969	12 657

##### 轉換表

權益	1 139	1 620
佔權益百分比%	50%	50%
集團分佔權益	569	810
商譽	76	75
投資於按權益法核算的公司	645	885



## B. 長安合作協議

自 2011 年以來，PSA 集團與長安在深圳成立了一家合資企業，名為長安標緻雪鐵龍（CAPSA），受共同控制，並就會計而言被歸類為合資企業。它在中國生產和銷售 DS 品牌的汽車。

### 按 100%入賬的盈利項目

	百萬歐元		百萬元	
	2018 年	2017 年	2018 年	2017 年
收入	125	133	972	1 014
經常性經營收入（虧損）	(8)	(11)	(65)	(83)
經營收入（虧損）	(105)	(14)	(815)	(104)
其中，折舊及減值	(6)	(8)	(47)	(63)
淨財務收益（虧損）	(31)	(28)	(242)	(213)
所得稅	-	(6)	-	(44)
期間利潤（虧損）	(136)	(48)	(1 057)	(361)
集團分佔期內利潤（虧損）（分佔按權益法核算公司的淨盈利）	(68)	(24)		
於權益確認的收入及開支，淨額	-	-		

### 其他資料

PSA 集團所收合資企業的股息淨額	-	-
-------------------	---	---

### 按 100%入賬的財務狀況表項目

	百萬歐元		百萬元	
	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日	2018 年 12 月 31 日
<b>資產</b>				
非流動資產	324	442	2 539	3 442
流動資產	148	141	1 169	1 100
其中，現金及現金等價物	36	62	280	480
<b>負債</b>				
非流動負債（不包括權益）	204	272	1 603	2 120
其中，非流動金融負債	204	272	1 603	2 120
流動負債	398	691	3 132	5 390
其中，流動金融負債	169	379	1 332	2 954
權益	(130)	(380)	(1 027)	(2 968)

### 轉換表

權益	(130)	(380)
佔權益百分比	50%	50%
集團分佔權益	(65)	(190)
商譽	-	-
各項資產及負債的減值	(65)	(190)

## C. 融資活動中的桑坦德協議

下表匯總了與桑坦德的所有合資企業的合併財務報表。

與桑坦德的合作關係範圍包括於 2018 年 12 月 31 日的 11 個歐洲國家以及巴西。

#### 按 100%入賬的盈利項目

百萬歐元	2018 年	2017 年
淨銀行收入	1 121	1 041
一般經營開支及其他	(384)	(380)
<b>總經營收入</b>	<b>737</b>	<b>661</b>
風險成本	(23)	(58)
<b>經營收入</b>	<b>714</b>	<b>603</b>
非經營項目	(11)	(12)
所得稅	(219)	(190)
<b>期內利潤（虧損）</b>	<b>484</b>	<b>401</b>
集團分佔期內利潤（虧損）（分佔按權益法核算公司的淨盈利）	242	201
於權益確認的收入及開支，淨額	(15)	(3)
<b>其他資料</b>		
PSA 集團所收合資企業的股息淨額	105	136

#### 按 100%入賬的財務狀況表

百萬歐元	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
客戶貸款及應收款	27 940	24 605
其他資產	2 916	2 639
<b>總資產</b>	<b>30 856</b>	<b>27 244</b>
融資負債	22 038	18 978
其他負債	5 455	5 199
權益	3 363	3 067
<b>總負債</b>	<b>30 856</b>	<b>27 244</b>

#### D. 融資活動中的法國巴黎銀行協議

下表匯總了與法國巴黎銀行的所有合資企業的合併財務報表。

與法國巴黎銀行的合作關係範圍包括於 2018 年 12 月 31 日的六個歐洲國家。

#### 按 100%入賬的盈利項目

百萬歐元	2018 年	2017 年
淨銀行收入	515	66
一般經營開支及其他	(249)	(43)
<b>總經營收入</b>	<b>266</b>	<b>23</b>
風險成本	(15)	(1)
<b>經營收入</b>	<b>251</b>	<b>22</b>
非經營項目	28	-
所得稅	(68)	(6)
<b>期內利潤（虧損）</b>	<b>211</b>	<b>16</b>
集團分佔期內利潤（虧損）（分佔按權益法核算公司的淨盈利）	106	8
於權益確認的收入及開支，淨額	(2)	-
<b>其他資料</b>		
PSA 集團所收合資企業的股息淨額	-	-

按 100%入賬的財務狀況表項目

	2018年 12月31日	2017年 12月31日
<i>百萬歐元</i>		
客戶貸款及應收款	9 817	9 157
其他資產	551	1 020
<b>總資產</b>	<b>10 368</b>	<b>10 177</b>
融資負債	7 549	7 133
其他負債	1 641	2 057
權益	1 178	987
<b>總負債</b>	<b>10 368</b>	<b>10 177</b>

10.5. 關聯方交易 – 權益法核算的公司

與權益法核算公司的交易按公平原則計費。

合併的製造和銷售公司與權益法核算公司進行的買賣交易如下：

<i>(百萬歐元)</i>	2018年	2017年
售予製造及銷售公司 <sup>(1)</sup>	364	675
售予與桑坦德合作的公司及對其轉讓 購買 <sup>(2)</sup>	5 404 (2 630)	5 171 (2 257)

<sup>(1)</sup> 其中，在售予與神龍汽車合作的公司方面數額為 2.94 億歐元(2017 年 5.46 億歐元)。

<sup>(2)</sup> 其中，在向捷富凱購買方面數額為 19.42 億歐元(2017 年 18.56 億歐元)。

與權益法核算公司的應收款和應付款如下：

<i>(百萬歐元)</i>	2018年12月 31日	2017年 12月31日
長期貸款	-	48
貸款—一年內到期	16	116
應收賬款	147	318
應付賬款	(176)	(364)

在桑坦德對合資企業投資之後，PSA 集團與財務公司之間的交易基本保持不變。

## 附註 11 - 融資及金融工具 - 製造及銷售公司

### 11.1. 會計政策

附註 11.8 中描述了國際會計準則第 32 號和國際財務報告準則第 9 號所指的金融資產和負債的計量原則。

### 11.2. 淨財務收益（開支）

(百萬歐元)	2018 年	2017 年
利息收入 <sup>(1)</sup>	19	42
財務費用	(288)	(208)
其他財務收益	159	121
其他財務開支	(346)	(196)
<b>淨財務收益（開支）</b>	<b>(456)</b>	<b>(241)</b>

<sup>(1)</sup> 包括汽車分部和其他業務的 900 萬歐元（2017 年為 3,000 萬歐元）。

### A. 財務費用

財務費用是實際支出減去開發中資產的資本化部分。

(百萬歐元)	2018 年	2017 年
財務費用	(301)	(337)
金融交易及其他的外匯收益（虧損）	(72)	2
所產生財務費用	(373)	(335)
其中，汽車分部及其他業務	(249)	(216)
資本化借貸費用	85	127
<b>合計</b>	<b>(288)</b>	<b>(208)</b>

#### ▪ 資本化借貸費用

直接歸屬於購置、建造或生產物業、廠房和設備或無形資產的借貸費用，至少需要十二個月才能準備好作其預定用途，資本化為該資產（「合資格資產」）成本的一部分。集團庫存不符合國際會計準則第 23 號 - 借貸費用中合資格資產的定義，因此其賬面價值不包括任何借貸費用。

當專門為取得合資格資產而借入資金時，符合資本化條件的借貸費用金額等於該期間發生的實際借貸費用減去未使用的借入資金的臨時投資的任何投資收益。

當為了一般公司目的借入的資金用於獲取合資格資產時，符合資本化條件的借款費用金額是通過採用等於獲得該合資格資產的經營分部期間加權平均借款費用的資本化率確定的。

### 所產生財務費用，扣除利息收入

(百萬歐元)	2018 年	2017 年
所產生的財務費用	(373)	(335)
其中，汽車分部及其他業務	(249)	(216)
利息收入	19	42
其中，汽車分部及其他業務	9	31
<b>合計</b>	<b>(354)</b>	<b>(293)</b>
其中，汽車分部及其他業務	(240)	(185)

## B. 其他財務收益及開支

(百萬歐元)	2018年	2017年
養老基金預期回報	18	21
其他財務收益	141	100
<b>財務收益</b>	<b>159</b>	<b>121</b>
僱員福利義務的利息費用	(23)	(20)
金融工具公允價值變動的無效部分	(97)	(28)
其他財務開支	(226)	(148)
<b>財務開支</b>	<b>(346)</b>	<b>(196)</b>

### 11.3. 製造及銷售公司的淨財務狀況（淨債務）

製造和銷售公司的淨財務狀況（淨債務）是國際財務報告準則未定義的財務指標。根據本集團的定義，它等於扣除用作抵押品的金融資產或可用於贖回這些負債的金融負債，以及分配給製造和銷售公司特定費用的金融負債。本定義自本集團首次採用國際財務報告準則之日起保持不變。製造和銷售公司的財務安全不考慮這些不易獲得的金融資產的份額（見附註 11.4）。

截止財務狀況表日期到期日超過一年的金融資產和負債分類為非流動資產和負債。所有其他資產和負債均列為流動資產。

#### A. 淨財務狀況（淨債務）的組成

(百萬歐元)	2017年 12月31 日	現金及現金 等價物減少 淨額	綜合範圍 變動	重新計量權 益	匯率波動	其他變動	2018年12 月31日
非流動金融負債	(4 778)	(1 155)	(17)	-	16	677	(5 257)
流動金融負債	(2 531)	987	(20)	-	76	(694)	(2 182)
其他非流動金融資產	487	230	(15)	(5)	4	(17)	684
流動金融資產	1 269	(443)	3	-	8	5	842
財務投資	165	(115)	-	-	-	-	50
現金及現金等價物	11 582	3 379	-	-	-	-	14 961
<b>(淨債務) 淨財務狀況<sup>(1)</sup></b>	<b>6 194</b>	<b>2 883</b>	<b>(49)</b>	<b>(5)</b>	<b>104</b>	<b>(29)</b>	<b>9 098</b>
其中，外部貸款及借款	6 186						9 097
其中，與財務公司的金融資產及負債	8						1
<b>(1) 其中，標緻雪鐵龍DS、歐寶沃克斯豪爾分部及其他業務</b>	<b>6 840</b>						<b>9 643</b>

#### B. 淨財務狀況（淨債務）變動

2018年，本集團繼續實施附註 11.7.A 所述的積極再融資策略和保守的流動性政策。

製造和銷售公司的淨財務狀況已大幅提高。

本年度經營活動產生的淨現金共計正 82.22 億歐元，為 66.15 億歐元經營所得資金加上 16.07 億歐元營運資金的積極影響。營運資金的變動在附註 5.4.A 中討論。

本期物業、廠房和設備及無形資產投資達 42.44 億歐元。本年度其他淨投資和融資需求為 10.94 億歐元。這一數額特別包括向 Peugeot S.A. 股東支付 4.74 億歐元的股息，以及增資、收購合併公司和股權投資 7.04 億歐元。

這些不同的現金流入和流出導致淨財務狀況強勁增長 29.04 億歐元，明細如下：

- 現金和現金等價物增加 34.94 億歐元；
- 現金和現金等價物前淨債務增加 6.31 億歐元，因如下變數所致：

(百萬歐元)	2018 年	2017 年
借款增加	1 647	1 046
償還借款及轉換債券	(1 258)	(731)
非流動金融資產（增加）減少	(232)	169
流動金融資產（增加）減少	557	(548)
流動金融負債增加（減少）	(83)	107
	<b>631</b>	<b>43</b>
與集團財務公司的淨現金流	-	(1)
<b>合計</b>	<b>631</b>	<b>42</b>

借款增加 16.47 億歐元，主要包括 Peugeot S.A. 於 2018 年 3 月 20 日發行的 6.50 億歐元債券、Peugeot Citroën do Brasil Ltda 約 3.88 億歐元的各種長期借款（見附註 11.6.A）以及佛吉亞為收購 Clarion Co. Ltd. 的銀行借款增加。

債務償還額為 12.58 億歐元，主要包括 Peugeot S.A. 於 2018 年 3 月到期時償還 5.58 億歐元 2013 年債券。

此外，非現金變動指集團淨債務減少 4,100 萬歐元。

#### 11.4. 財務安全

財務安全由可用現金、其他隨時可用的金融資產和未提取的信貸額度組成。

流動金融資產和非流動金融資產分別為 8.42 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 12.41 億歐元）和 5.68 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 3.34 億），計入財務安全計算內，共計 14.10 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 15.75 億歐元）。

(百萬歐元)	附註	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
現金及現金等價物 <sup>(1)</sup>	11.5.C	14 961	11 582
財務投資	11.5.B	50	165
流動及非流動金融資產		1 410	1 575
<b>合計</b>		<b>16 421</b>	<b>13 322</b>
信貸額度（未提取）— 不包括佛吉亞		3 000	3 000
信貸額度（未提取）— 佛吉亞		1 950	1 200
<b>財務安全總額</b>		<b>21 371</b>	<b>17 522</b>
其中，佛吉亞		4 211	2 849

<sup>(1)</sup> 其中，阿根廷 4,200 萬歐元（截至 2017 年 12 月 31 日 4,300 萬歐元）。

<sup>(2)</sup> 包括佛吉亞在收購 Clarion Co. Ltd 期間於 2018 年設立的、截至 2018 年 12 月 31 日未提取的 7.5 億歐元過橋貸款。

#### ■ 未提取的銀團信貸額度

集團的製造和銷售公司在截至 2023 年的不同日期到期的循環信貸額度下有以下額外借款能力：

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
Peugeot S.A. 及 GIE PSA Trésorerie	3 000	3 000
佛吉亞	1 950	1 200
<b>未提取已確認信貸額度</b>	<b>4 950</b>	<b>4 200</b>

Groupe PSA 於 2018 年 5 月 24 日與其銀行合作夥伴簽署了對其 30 億歐元銀團信貸安排的修正本。

該修正本改善了 2014 年 4 月 8 日簽署、2015 年 11 月 10 日修訂的該信貸安排的經濟狀況，並延長了其到期日。因此，Groupe PSA 受益於更好的財務安全條件，其特有的 30 億歐元貸款將於 2023 年 5 月到期，並有兩次可選的一年展期。該信貸安排在期末未提取。

該融資安排的提取應符合以下要求：

- 製造和銷售公司的淨債務水平低於 60 億歐元；
- 製造和銷售公司的淨債務與綜合權益的比率小於 1。

製造和銷售公司的淨債務（淨財務狀況）定義和披露見附註 11.3。本集團的權益列在負債的「總權益」項下。截至 2018 年 12 月 31 日，兩項契約均得到遵守。

佛吉亞獨立於 Peugeot S.A. 的額外借款能力，來自兩個來源，共計 19.5 億歐元：

(i) 一筆 12 億歐元的銀團貸款安排及(ii) 一筆 7.5 億歐元的過橋貸款，期限一年，在收購 Clarion Co. Ltd. 期間設立。

2014 年 12 月 15 日簽署的銀團信貸安排（由單筆 12 億歐元構成）的 2019 年 12 月到期日，推遲至 2023 年 6 月，在 2018 年 6 月 15 日簽署修正本後，有兩次一年展期選擇。

截至 2018 年 12 月 31 日，該信貸安排以及過橋貸款仍未提取。

## 11.5. 金融資產明細

### A. 其他非流動及流動金融資產

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日		2017 年 12 月 31 日	
	非流動	流動	非流動	流動
「按攤銷成本」分類的金融資產	259	841	255	1 261
「按公允價值計量且其變動計入損益」分類的金融資產	425	1	232	8
<b>總金融資產，淨額</b>	<b>684</b>	<b>842</b>	<b>487</b>	<b>1 269</b>

### B. 金融投資

短期投資是指剩餘期限和投資期限小於 12 個月的剩餘現金流的投資。總金額為 5,000 萬歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 1.65 億歐元）。

### C. 現金及現金等價物

現金主要指銀行往來賬戶中的現金，不包括銀行透支。現金等價物主要包括現金投資和可轉換為已知金額現金的可轉讓債務證券，其價值變動的風險不大，持有目的是根據國際會計準則第 7 號滿足三個月或以下原到期日的短期現金承諾。

現金及現金等價物包括如下項目：

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
共同基金單位及貨幣市場證券	11 537	8 719
現金及經常賬戶餘額	3 424	2 863
<b>合計—製造及銷售公司</b>	<b>14 961</b>	<b>11 582</b>
其中：於財務公司的存款	(1)	(8)
<b>合計</b>	<b>14 960</b>	<b>11 574</b>

現金包括為滿足未來融資需要而安排的借款所得。

於 2018 年 12 月 31 日，現金等價物主要包括貨幣共同基金 86.76 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 46.10 億歐元）、銀行存款和隔夜貨幣市場票據 18.99 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 14.89 億歐元）和商業票據 8,000 萬歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 1.04 億歐元）。

所有這些工具均符合「歐洲證券監管委員會」（CESR）對短期貨幣市場基金的定義。

## 11.6. 金融負債明細

(百萬歐元)	於 2018 年 12 月 31 日的賬面值		於 2017 年 12 月 31 日 的賬面值	
	攤銷成本或公允價值		攤銷成本或公允價值	
	非流動	流動	非流動	流動
其他債券	4 021	499	3 835	651
融資租賃負債	90	25	147	27
其他長期借款	1 144	408	795	452
其他短期融資及透支融資	-	1 239	-	1 399
衍生工具及其他	2	11	1	2
<b>金融負債總額</b>	<b>5 257</b>	<b>2 182</b>	<b>4 778</b>	<b>2 531</b>

### A. 年內主要融資交易

金融風險管理政策載於附註 11.7.A。

本年度的主要交易如下：

- 製造及銷售公司發行債券（不包括佛吉亞）

2018 年 3 月 20 日，Peugeot S.A.發行了 6.5 億歐元的債券，於 2025 年 3 月到期，年票面利率為 2%。

2018 年，Peugeot Citroën do Brasil Ltda 認購了金融機構的各種長期借款約 3.88 億歐元。



## B. 債券及其他借貸的特點

(百萬歐元)	於 2018 年 12 月 31 日的賬面價值		發行貨幣	到期日
	非流動	流動		
<b>製造及銷售公司（不包括佛吉亞）</b>				
2003 年債券發行- €6 億歐元	811	10	歐元	2033 年第 3 季
2013 年債券發行- €4.30 億歐元	-	457	歐元	2019 年第 1 季
2016 年債券發行- €5 億歐元	498	9	歐元	2023 年第 2 季
2017 年債券發行- €6 億歐元	597	9	歐元	2024 年第 1 季
2017 年債券發行- €1 億歐元	101	2	歐元	2024 年第 1 季
2018 年債券發行- €6.50 億歐元	644	10	歐元	2025 年第 1 季
<b>佛吉亞</b>				
2016 年債券發行- €7 億歐元	675	1	歐元	2023 年第 2 季
2018 年債券發行- €7 億歐元	695	1	歐元	2025 年第 2 季
<b>債券發行合計</b>	<b>4 021</b>	<b>499</b>		
<b>製造及銷售公司（不包括佛吉亞）- 歐元計價貸款</b>				
EIB 貸款 <sup>(1)</sup> - €2.50 億歐元	243	3	歐元	2024 年第 1 季
FDES 貸款 <sup>(1)</sup> - 零票息	24	-	歐元	2020 年第 1 季
借款- 摩洛哥	58	-	歐元	2025 年第 4 季
借款 - 中國	-	5	歐元	2019 年
借款- 西班牙	99	20	歐元	2018 年至 2026 年
借款 - 俄羅斯	4	3	歐元	2019 年第 2 季
借款- 法國其他	62	-	歐元	2021 年
借款 - 其他 <sup>(2)</sup>	36	34	歐元	不適用
<b>製造及銷售公司（不包括佛吉亞）- 外幣計價貸款</b>				
借款- 巴西	126	269	雷亞爾	2018 年至 2024 年
借款 - 俄羅斯	-	2	盧布	2019 年第 2 季
其他借款	5	30	不適用	不適用
<b>佛吉亞</b>				
其他借款	487	42	歐元/美元	2018 年至 2024 年
<b>其他長期借款合計</b>	<b>1 144</b>	<b>408</b>		

<sup>(1)</sup> EIB: 歐洲投資銀行; FDES: 法國社會經濟發展基金。

<sup>(2)</sup> 尤其涉及歐寶沃克斯蒙爾汽車分部

## C. 其他短期融資及透支融資的特點

(百萬歐元)	發行貨幣	於 2018 年 12 月 31 日的賬面價值	於 2017 年 12 月 31 日的賬面價值
商業票據	歐元	411	80
短期貸款	不適用	509	464
銀行透支	不適用	212	332
已發付款 <sup>(1)</sup>	不適用	23	93
關於未終止確認的資產的保理負債	不適用	84	430
<b>合計</b>		<b>1 239</b>	<b>1 399</b>

<sup>(1)</sup> 此項目對應已發但未從銀行賬戶記入借方的付款，因為到期日並非銀行營業日。

## D. 融資租賃負債

融資租賃項下未來付款的現值可按到期日作如下分析：

	2018年12月31日	2017年12月31日
(百萬歐元)		
少於1年	-	31
1至5年	91	76
後續年份	30	77
	121	184
減利息部分	(6)	(10)
<b>未來租賃付款的現值</b>	<b>115</b>	<b>174</b>
其中，短期	25	27
其中，長期	90	147

## E. 透過應收款轉讓進行融資

汽車分部和佛吉亞通過將應收賬款出售予金融機構來滿足其部分融資需求。標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部的經銷商網絡中，透過與桑坦德和法國巴黎銀行合作的財務公司對應收款融資總額為 73.31 億歐元（2017 年 12 月 31 日為 69.82 億歐元）。

符合附註 5.2 規定的條件時已售應收款項終止確認。

透過出售應收款的其他融資如下：

(百萬歐元)	2018年12月31日		2017年12月31日	
	已售予非本集團金融機構的應收款總額	已售但未終止確認的部分	已售予非本集團金融機構的應收款總額	已售但未終止確認的部分
第三方金融機構提供融資的部分				
融資部分 <sup>(1)</sup>	3 591	239	3 094	456
- 其中，佛吉亞集團	825	69	833	68

<sup>(1)</sup> 應收款融資部分對應引起現金流入的部分。

此外，Peugeot S.A. 在 2018 年以總計 6,500 萬歐元的價格出售並終止確認其關於競爭力和就業稅收抵免（*crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi* - CICE）項下對法國政府的申索金額。截至 2018 年 12 月 31 日的 12 個月內收到的現金所得達 6,400 萬歐元。

此外，佛吉亞還出售並終止確認其法國研究稅收抵免（*crédit d'impôt recherche* - CIR）和法國競爭力和就業稅收抵免（*crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi* - CICE），共計 1.09 億歐元。截至 2018 年 12 月 31 日收到的現金所得為 1.07 億歐元。

應收款的出售構成通常的短期融資。

2018 年 12 月，除應收款出售計劃外，未進行任何交易。

## 11.7. 金融風險管理

### A. 金融風險管理政策

在其業務過程中，PSA 集團面臨流動性風險，以及利率、交易對方、貨幣和其他市場風險，特別是商品價格和股票價格的變化。集團的金融風險管理政策於 2018 年全面適用於歐寶沃克斯豪爾實體的運營。

## (1) 流動性風險

在當前的經濟環境下，本集團繼續推行多元化、積極主動的融資策略和保守的流動性政策，以滿足其一般融資需求，特別是業務融資和發展項目融資。融資策略由董事會確定，並在公司首席財務官及公司財務部的支配下實施，並提交給監事會的財務與審計委員會。由首席財務官主持的財政和外匯委員會月度會議審查集團的現金預測、融資需求、利息收入和支出以及金融安全水平。融資計劃由公司財務部執行。

根據本政策，本集團：

- 根據 EMTN 計劃發行債券；
- 對法國和國外的銀行借款具有追索權；
- 出售應收款；
- 為其財務安全安排經確認的信貸額度；
- 必要的時候發行可轉換債券。

集團還可以通過增資籌集資金。

這一融資政策使它能够抓住市場機遇，為自己預先融資，從而優化其財務安全。

於 2018 年 12 月 31 日，製造和銷售公司的淨財務狀況為 90.98 億歐元，而於 2017 年 12 月 31 日的淨財務狀況為 61.94 億歐元。淨財務狀況的細目見附註 11.3.A，其變動見附註 11.3.B。金融負債的償還時間表載於下表。2010 年 6 月，Peugeot S.A. 實施了 50 億歐元的 EMTN 計劃，其中 23 億歐元已於 2018 年 12 月底提取。

於 2018 年 12 月 31 日，製造和銷售公司的財務安全為 213.71 億歐元（見附註 11.4），而 2017 年 12 月底為 175.22 億歐元。

它涵蓋了製造和銷售公司在未來 12 個月的所有現時預期融資需求。

### 金融負債和衍生工具的合同還款計劃—製造和銷售公司

下表顯示了金融負債和衍生工具產生的未貼現現金流。它們包括本金償還以及未來的合同利息支付。外幣現金流和可變或指數現金流是根據年底的市場數據確定的。

2018 年 12 月 31 日	資產	負債	未貼現合約現金流					
			2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	> 5 年
<b>金融負債</b>								
<b>債券—本金還款</b>								
製造及銷售公司—不包括佛吉亞		(3 081)	(631)	-	-	-	(500)	(1 950)
佛吉亞		(1 370)	30	-	-	-	(700)	(700)
<b>其他長期債務—本金還款</b>								
製造及銷售公司—不包括佛吉亞		(1 020)	(348)	(73)	(124)	(50)	(41)	(384)
佛吉亞		(529)	278	(85)	(8)	(290)	(205)	(219)
<b>債券及其他借款總額</b>								
製造及銷售公司—不包括佛吉亞		(4 101)	(979)	(73)	(124)	(50)	(541)	(2 334)
佛吉亞		(1 899)	308	(85)	(8)	(290)	(905)	(919)
<b>債券及其他借款利息總額</b>								
製造及銷售公司—不包括佛吉亞		(70)	(70)	-	-	-	-	-
佛吉亞		(2)	(2)	-	-	-	-	-
<b>融資租賃負債</b>								
		(91)	(91)	-	-	-	-	-
<b>衍生工具</b>								
衍生工具合計	122	(81)	41	-	-	-	-	-
<b>合計</b>	<b>122</b>	<b>(6 244)</b>	<b>(793)</b>	<b>(158)</b>	<b>(132)</b>	<b>(340)</b>	<b>(1 446)</b>	<b>(3 253)</b>

## 契約

製造和銷售公司（不包括佛吉亞）的借款均不受基於最低信用評級的特定加速條款的約束。在若干情況下，製造和銷售公司的借款須遵守以下條款：借款人向貸款人提供汽車行業通常需要的若干擔保。它們包括：

- 負抵押條款，借款人承諾不向任何第三方提供任何抵押品。不過，這些條款也有若干例外；
- 「重大不利變動」條款，適用於經濟狀況發生重大不利變動的情況；
- 「同等權益條款」，確保貸款人至少享有與其他債權人相同的待遇；
- 「交叉違約」條款，即如果一筆貸款違約，其他貸款應立即償還；
- 借款人承諾向貸款人提供常規信息的條款；
- 借款人承諾遵守適用法律的條款；
- 控制權變更條款。

此外，歐洲投資銀行（EIB）的貸款也依賴於集團實施融資的項目，而且，在若干情況下，要求集團抵押最低金額的金融資產。

所有這些條款在 2018 年均得到遵守。

2014 年 4 月設立並於 2018 年 5 月修訂的 30 億歐元銀團信貸額度（見附註 11.4）的提取將須符合以下規定：

- 製造和銷售公司的淨債務水平低於 60 億歐元；
- 製造和銷售公司的淨債務與綜合權益的比率小於 1。

製造和銷售公司的淨債務在附註 11.3 中定義和披露。本集團的權益列在負債的「總權益」項下。

佛吉亞於 2014 年 12 月 15 日安排並於 2018 年 6 月修訂的 12 億歐元銀團信貸額度，僅包含一筆在 2023 年 6 月到期的 12 億歐元貸款（見附註 11.4），僅包含一項設定債務限制的契約。

經調整淨債務* / EBITDA**	最大	2.50
--------------------	----	------

\* 綜合淨債務

\*\* EBITDA: 佛吉亞過去 12 個月除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利。

符合這一比率是獲得這項信貸安排的一個條件。截至 2018 年 12 月 31 日，佛吉亞符合這一比率。

## (2) 利率風險

貿易應收款和應付款在一年內到期，其價值不受利率水平的影響。

製造和銷售公司（不包括汽車設備公司）的現金儲備和短期融資需求主要集中在 GIE PSA Trésorerie 層面，後者將淨現金儲備投資於金融市場。這些短期工具按可變利率或固定利率編製指數。

製造和銷售公司（不包括汽車設備公司）的總借款主要包括固定利率長期貸款。根據借款本金計算，製造和銷售公司（不包括汽車設備公司）的浮動利率借款比例現在不到 1%。

佛吉亞在集中的基礎上獨立管理利率風險對沖。這種管理是通過佛吉亞的財務部實施的，財務部向其行政管理層報告。對沖決策由每月召開會議的市場風險委員會做出。借款總額的很大一部分（提款部分的銀團信貸融資、短期貸款和商業票據（如適用））是浮動利率的。佛吉亞集團的利率對沖政策旨在減少短期利率變化對收益的影響。對沖安排主要包括以歐元計價的利率互換。為了從歷史低利率中獲益，我們設立了 2 年期和 3 年期的到期對沖。這些對沖包括 2018 年和 2019 年第一季度到期的浮動利率借款的一部分利息，以防利率上升。

自 2008 年以來，佛吉亞的一些衍生工具符合國際財務報告準則第 9 號規定的對沖會計條件。佛吉亞購買的其他衍生工具代表借款利率風險的經濟對沖，但不符合國際財務報告準則第 9 號（IFRS 9）中適用對沖會計的標準。

佛吉亞是唯一持有利率風險現金流對沖的實體。

製造和銷售公司的淨利率狀況如下：

2018年12月31日 (百萬歐元)		日內至1年	2至5年	5年以上	合計
總資產	固定利率	939	135	235	1 309
	浮動利率	14 908	-	47	14 955
總負債	固定利率	(786)	(1 501)	(3 243)	(5 530)
	浮動利率	(1 346)	(575)	(10)	(1 931)
對沖前淨頭寸	固定利率	153	(1 366)	(3 008)	(4 221)
	浮動利率	13 562	(575)	37	13 024
衍生金融工具	固定利率	(4)	(157)	(25)	(186)
	浮動利率	4	157	25	186
對沖後淨頭寸	固定利率	149	(1 523)	(3 033)	(4 407)
	浮動利率	13 566	(418)	62	13 210

2017年12月31日 (百萬歐元)		日內至1年	2至5年	5年以上	合計
總資產	固定利率	1 484	90	241	1 815
	浮動利率	11 565	-	-	11 565
總負債	固定利率	(2 405)	(1 403)	(3 015)	(6 823)
	浮動利率	-	(213)	-	(213)
對沖前淨頭寸	固定利率	(921)	(1 313)	(2 774)	(5 008)
	浮動利率	11 565	(213)	-	11 352
衍生金融工具	固定利率	(415)	383	-	(32)
	浮動利率	415	(383)	-	32
對沖後淨頭寸	固定利率	(1 336)	(930)	(2 774)	(5 040)
	浮動利率	11 980	(596)	-	11 384

### (3) 交易對方及信用風險

汽車分部非常重視保障向客戶交付的商品和服務的付款安全。與標緻雪鐵龍 (Peugeot Citroën) 及 DS 經銷商的關係在下文所述的 Banque PSA Finance 銷售融資系統框架內進行管理。其他客戶的付款通過與主要交易對方的安排擔保，該安排經集團財務委員會驗證。

在佛吉亞，主要的交易對方是領先的汽車製造商，它們的信譽度是逐個客戶跟蹤的。

其他交易對方風險涉及可用現金投資和涉及貨幣、利率和商品衍生品的交易。這兩類交易僅與集團財務委員會批准的主要金融合作夥伴進行。相關交易對方風險通過按金額和承諾期限劃分的風險敞口限額系統進行管理。限額是根據一系列標準確定的，包括交易對方的具體財務分析結果、交易對方的信用評級及其股本金額。

可用現金投資於認可交易對方發行的貨幣市場證券，或投資於共同基金或存款賬戶。投資組合中大部分貨幣市場證券由主要銀行發行，其餘由非金融業發行人發行。共同基金是根據規定最低基金信用評級和標的資產最長到期日的指導原則選擇的。此外，每隻基金的投資額以基金管理資產總額為上限。

衍生品交易受標準 ISDA 或 Fédération Bancaire Française (FBF) 協議規範，與最常用的交易對方簽訂的合同規定每週追加保證金。

### (4) 貨幣風險

製造和銷售公司管理其外幣交易的外匯頭寸，目的是對沖匯率波動的風險。汽車分部貨幣風險由 PSA International S.A. (PSAI) 大體上在行政管理層的監督下集中管理。PSAI 使用的所有產品都是國際掉期與衍生工具協會 (ISDA) 主協議涵蓋的標準產品。

目標是通過在外匯發票登記後立即系統性對沖，將汽車分部的匯兌差額降至最低。

貨幣風險是通過要求製造公司以銷售公司的當地貨幣向銷售公司開具賬單來管理的（除非在極少數情況下或當地法規不允許這樣做）。這些集團內賬單上的貨幣風險也通過遠期外匯合約進行對沖。在大多數情況下，汽車分部公司的外幣集團內貸款也被對沖。

外匯政策包括對汽車分部未來流量的對沖。它包括對沖集團貨幣的主要淨敞口（包括歐寶沃克斯豪爾）。這些對沖的基礎是治理規則和嚴格的決策過程。根據國際財務報告準則第 9 號，它們被歸類為現金流對沖。這些對沖的最大期限是兩年。對沖比率取決於到期日。

於 2018 年 12 月 31 日，汽車分部對以下貨幣進行了現金流對沖：韓圓、英鎊、日圓、美元、茲羅提、瑞士法郎和人民幣。集團不對沖其在海外業務上的淨投資。

PSAI 還進行涉及貨幣工具的自營交易。這些交易受到非常嚴格的風險敞口限制，並受到嚴密監控。它們是 PSA 集團內公司進行的唯一非對沖交易，對綜合利潤的影響非常有限。

歷史風險價值（VaR）方法用於識別和管理市場風險。歷史風險價值使用 2011 年初以來各種貨幣的波動率和匯率。風險價值指基於置信水平的投資組合的最大可能損失。計量的置信水平分別為 95% 和 99%。對於這兩個置信水平，對截至 2018 年 12 月 31 日的投資組合應用歷史風險價值一事不會對集團收益產生實質性影響。該方法假設未來風險價值將遵循與歷史風險價值相同的趨勢。它並非代表在極端壓力情景下可能發生的損失。

佛吉亞附屬公司商業交易相關的貨幣風險由佛吉亞使用遠期購銷合同和期權以及外幣融資進行獨立和集中管理。佛吉亞通過集團財務部管理貨幣風險對沖，財務部向行政管理層報告。對沖決策由每月召開會議的市場風險管理委員會做出。預測交易的貨幣風險根據編製預算時確定的估計現金流量進行對沖，並由行政管理層驗證。當存在滿足國際財務報告準則第 9 號標準的對沖關係時，相關衍生工具被歸類為現金流對沖。位於歐元區以外的附屬公司獲批其功能貨幣的集團內貸款。這些貸款以歐元進行再融資，相關的貨幣風險通過互換進行對沖。

### 製造和銷售公司的主要貨幣淨頭寸（截至 12 月 31 日的未平倉頭寸）

製造和銷售公司的主要外幣對歐元的淨頭寸如下：

2018 年 12 月 31 日									
(百萬歐元)									
	韓圓	英鎊	日圓	美元	茲羅提	瑞士法郎	捷克克朗	其他	合計
總資產	394	733	82	272	127	308	200	182	2 298
總負債	(186)	(718)	(75)	(305)	(174)	(136)	(260)	(184)	(2 038)
期貨交易	(403)	882	(594)	193	(57)	589	(149)	(56)	405
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>(195)</b>	<b>897</b>	<b>(587)</b>	<b>160</b>	<b>(104)</b>	<b>761</b>	<b>(209)</b>	<b>(58)</b>	<b>665</b>
衍生金融工具	403	(1 048)	579	(178)	(28)	(869)	83	98	(960)
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>208</b>	<b>(151)</b>	<b>(8)</b>	<b>(18)</b>	<b>(132)</b>	<b>(108)</b>	<b>(126)</b>	<b>40</b>	<b>(295)</b>

2017 年 12 月 31 日									
(百萬歐元)									
	韓圓	英鎊	日圓	美元	茲羅提	瑞士法郎	捷克克朗	其他	合計
總資產	62	225	81	859	29	260	140	469	2 125
總負債	(23)	(84)	(39)	(38)	(7)	(3)	(215)	(36)	(445)
期貨交易	13	1 775	(241)	30	5	388	(53)	(448)	1 469
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>52</b>	<b>1 916</b>	<b>(199)</b>	<b>851</b>	<b>27</b>	<b>645</b>	<b>(128)</b>	<b>(15)</b>	<b>3 149</b>
衍生金融工具	(35)	(1 882)	197	(773)	(30)	(645)	67	(73)	(3 174)
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>17</b>	<b>34</b>	<b>(2)</b>	<b>78</b>	<b>(3)</b>	<b>-</b>	<b>(61)</b>	<b>(88)</b>	<b>(25)</b>

截至 2018 年 12 月 31 日，製造和銷售公司持有未平倉資產負債表頭寸的主要貨幣的年末匯率如上升或下降 5%（見下表），會對稅前收入和權益產生以下直接影響：

(百萬歐元)									
	日圓/歐元	美元/歐元	茲羅提/歐元	捷克克朗/歐元	英鎊/歐元	瑞士法郎/歐元	韓圓/歐元	其他	
假設兌歐元的波動	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %
對稅前收入影響	-	5	4	3	6	5	(10)	(3)	
對權益影響	(5)	7	(10)	(4)	(43)	(28)	19	(3)	

下表顯示了製造和銷售公司主要外幣對其他貨幣的淨頭寸：

<b>2018年12月31日</b>					
<i>(百萬歐元)</i>	赫夫納/美元	美元/雷亞爾	美元/阿根廷比索	美元/英鎊	人民幣/美元
總資產	-	78	37	-	3
總負債	(9)	(282)	(293)	(7)	-
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>(9)</b>	<b>(204)</b>	<b>(256)</b>	<b>(7)</b>	<b>3</b>
衍生金融工具	-	221	239	-	-
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>(9)</b>	<b>17</b>	<b>(17)</b>	<b>(7)</b>	<b>3</b>

<b>2017年12月31日</b>					
<i>(百萬歐元)</i>	赫夫納/美元	美元/雷亞爾	美元/阿根廷比索	美元/英鎊	人民幣/美元
總資產	-	72	18	-	5
總負債	(11)	(58)	(197)	-	-
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>(11)</b>	<b>14</b>	<b>(179)</b>	<b>-</b>	<b>5</b>
衍生金融工具	-	(19)	180	-	-
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>(11)</b>	<b>(5)</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>5</b>

### **(5) 商品風險**

汽車分部的商品風險敞口由採購部和 PSA International S.A. (PSAI)聯合跟蹤，後者負責對沖集團的貨幣、利率和商品風險，而佛吉亞的風險則獨立管理。汽車分部的商品風險每季度由集團首席財務官主持的金屬委員會進行審查。該委員會監控對沖比率、對沖損益，審查可能對集團經營收入產生重大影響的每種報價商品，並在長達三年的時間內設定交易量和價格方面的對沖目標。對沖比率取決於到期日。根據國際財務報告準則第 9 號，現金流對沖必須符合對沖會計的要求。2018 年，歐寶沃克斯豪爾被納入對沖交易範圍。

由於直接採購或通過這些變動對供應商成本的影响而間接產生，若干原材料價格變動的風險使汽車分部和佛吉亞的生產成本承受風險。這些原材料或是鋼鐵和塑料等工業產品，其價格和相關調整由買方和賣方協商，或是在有組織的市場上直接交易的商品，如鋁、銅、鉛或貴金屬，直接參照商品市場報價確定商品或者組成品種交易價格。

汽車分部對大宗商品價格波動的部分風險敞口是通過在監管市場上交易的衍生工具進行對沖的。這些對沖的目的是盡量減少商品價格變化對集團生產需要的實際交付的影響。

2018 年，大宗商品對沖涉及鋁、銅、鉛、鉑和鈀的購買。2018 年還建立了電力和天然氣購買對沖機制。

對於汽車分部，如果基本金屬（鋁、銅和鉛）價格上漲（下跌）16%，貴金屬（鉑和鈀）價格上漲（下跌）25%，則於 2018 年 12 月 31 日持有的商品對沖的影響將使得於 2018 年 12 月 31 日的綜合權益增加（減少）7,100 萬歐元（而 2017 年 12 月 31 日為 5,900 萬歐元）。由於根據國際財務報告準則第 9 號（IFRS 9），所有商品對沖均符合現金流對沖條件，因此，由於對沖商品價格的變化而導致的這些工具公允價值的變化不會對 2018 年利潤產生任何影響。

商品價格趨勢假設是根據報告年度在相關商品市場上觀察到的平均歷史波動率和隱含波動率確定的。

佛吉亞與客戶的銷售合同不包括任何基於商品價格的系統指數化條款。通過與客戶進行常規價格談判和嚴格庫存管理的政策，降低了商品價格不利變化的風險。佛吉亞不使用衍生工具對沖其大宗商品和能源購買。

## B. 對沖工具

在國際財務報告準則第 9 號，如國際會計準則第 39 號一樣，衍生工具在財務狀況表上按其公允價值確認。在下列情況下，可將其歸類為對沖工具：

- 在對沖開始時，有對沖關係的正式名稱和文件；
- 對沖關係的有效性在一開始就得到了證明。如果對沖關係不再滿足與對沖比率有關的對沖有效性要求，但該指定對沖關係的風險管理目標保持不變，則必須重新平衡該比率。再平衡包括調整對沖項目的指定數量或已存在對沖關係的對沖工具。

集團使用兩種對沖關係：

- **公允價值對沖：**  
按公允價值重新計量產生的盈虧計入損益，並由對沖工具按公允價值重新計量產生的盈虧的有效部分抵銷；
- **現金流對沖：**  
對沖工具公允價值變動的有效部分直接在「其他全面收益金額」中確認。無效部分價值的變動在「其他財務收益或開支」中確認，不包括期權的時間價值（現在在「其他全面收益金額」中確認）。於權益中確認的累計盈虧在影響損益時，按照與對沖項目確認相同的方式重新分類為損益。鑒於其非實質性，原材料採購對沖公允價值變動的有效部分不計入原材料在存貨中確認的價值內。  
國際財務報告準則第 9 號現在允許確認原材料部分的對沖，這有助於會計更好地符合經濟現實。自 2018 年 1 月 1 日起集團可根據其管理規則延長對沖期限（見 2017 年綜合財務報表附註 12.7.A.(5)）。

此外，本集團實施貨幣對沖，以防止以外幣計價的應付款和應收款的價值發生變化。這些衍生工具公允價值的變動計入損益，在對沖有效性的範圍內抵銷以外幣計價的應付款和應收款的變動。無效部分在淨財務收益（開支）中確認。

### (1) 對沖工具價值和對沖名義金額的詳細信息

2018 年 12 月 31 日 (百萬歐元)	賬面值		名義金額	到期日		
	資產	負債		< 1 年	2 至 5 年	> 5 年
<b>貨幣風險</b>						
公允價值對沖：						
• 貨幣互換、貨幣期權及遠期外匯合約	69	(30)	864	759	105	-
現金流對沖：						
• 貨幣期權及遠期外匯合約	30	(18)	2 101	2 019	82	-
• 交叉貨幣互換	-	-	37	-	37	-
交易工具 <sup>(1)</sup>	-	-	5 424	5 215	209	-
<b>總貨幣風險</b>	<b>99</b>	<b>(48)</b>	<b>8 426</b>	<b>7 993</b>	<b>433</b>	<b>-</b>
<b>利率風險</b>						
公允價值對沖：						
• 利率互換及利率期權	-	(3)	-	-	-	-
<b>總利率風險</b>	<b>-</b>	<b>(3)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
商品風險						
現金流對沖：						
• 互換	23	(30)	343	232	111	-
<b>總商品風險</b>	<b>23</b>	<b>(30)</b>	<b>343</b>	<b>232</b>	<b>111</b>	<b>-</b>
<b>合計</b>	<b>122</b>	<b>(81)</b>	<b>8 769</b>	<b>8 225</b>	<b>544</b>	<b>-</b>
其中：						
<b>總公允價值對沖</b>	<b>69</b>	<b>(30)</b>	<b>864</b>	<b>759</b>	<b>105</b>	<b>-</b>
<b>總現金流對沖</b>	<b>53</b>	<b>(51)</b>	<b>2 481</b>	<b>2 251</b>	<b>230</b>	<b>-</b>

<sup>(1)</sup> 貨幣交易工具：不符合國際財務報告準則第 9 號對沖會計資格的衍生工具。由於國際會計準則第 21 號要求以外幣計價的應收款和應收款按收盤匯率系統地重新計量，並將任何損益計入收益，因此本集團已選擇不將這些應收款和應付款指定為已記錄對沖關係的一部分（儘管它們對收益的影響相同）。



在任何一方違約的情況下，不受賠償條款約束的對沖工具對於汽車分部來說不代表一筆可觀的金額。

2017年12月31日 (百萬歐元)	賬面金額		名義金額	到期日		
	資產	負債		< 1年	2至5年	> 5年
<b>貨幣風險</b>						
公允價值對沖:						
• 貨幣互換、貨幣期權及遠期外匯合約	53	(26)	278	278	-	-
• 交叉貨幣互換	9	-	-	-	-	-
現金流對沖:						
• 貨幣期權及遠期外匯合約	194	-	601	495	106	-
• 交叉貨幣互換	-	-	13	-	13	-
交易工具 <sup>(1)</sup>	-	-	6 184	5 530	654	-
<b>總貨幣風險</b>	<b>256</b>	<b>(26)</b>	<b>7 076</b>	<b>6 303</b>	<b>773</b>	<b>-</b>
<b>利率風險</b>						
現金流對沖:						
• 利率互換及利率期權	-	(176)	2	-	2	-
<b>總利率風險</b>	<b>-</b>	<b>(176)</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>
<b>商品風險</b>						
現金流對沖:						
• 互換	41	(8)	254	173	81	-
<b>總商品風險</b>	<b>41</b>	<b>(8)</b>	<b>254</b>	<b>173</b>	<b>81</b>	<b>-</b>
<b>合計</b>	<b>297</b>	<b>(210)</b>	<b>7 332</b>	<b>6 476</b>	<b>856</b>	<b>-</b>
其中:						
<b>總公允價值對沖</b>	<b>62</b>	<b>(26)</b>	<b>278</b>	<b>278</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>總現金流對沖</b>	<b>235</b>	<b>(184)</b>	<b>870</b>	<b>668</b>	<b>202</b>	<b>-</b>

<sup>(1)</sup> 貨幣交易工具：不符合國際財務報告準則第9號對沖會計資格的衍生工具。由於國際會計準則第21號要求以外幣計價的應收款和應收款按收盤匯率系統地重新計量，並將任何損益計入收益，因此本集團已選擇不將這些應收款和應付款指定為已記錄對沖關係的一部分（儘管它們對收益的影響相同）。

## (2) 對沖工具對收益及權益的影響

### (a) 現金流對沖的影響

(百萬歐元)	2018年	2017年
於權益確認的有效部分變動	26	39
於損益確認的無效部分變動	15	(5)
重新分類至損益表「所售商品及服務成本」項下的有效部分	(5)	(13)
重新分類至損益表「財務費用」項下的有效部分	(5)	(9)

### (b) 公允價值對沖的影響

(百萬歐元)	2018年	2017年
於損益確認的無效部分變動	112	(23)
<b>對收益的淨影響</b>	<b>112</b>	<b>(23)</b>

附註 11.2.A 中的「借款對沖淨盈（虧）」還包括不符合國際會計準則第39號規定的對沖會計條件的經濟對沖盈虧。

## 11.8. 金融工具

### A. 金融資產及負債一定義

國際財務報告準則第 9 號所指的金融資產和負債包括附註 11.8.E 內表格所列項目。生成財務狀況表事件確認是交易（即承諾）日期，而不是結算日期。

### B. 換算外幣交易

根據國際會計準則第 21 號，外幣交易按交易日的匯率換算為附屬公司的功能貨幣。在每個財務狀況表日，貨幣項目按收盤匯率換算，由此產生的匯兌差異於損益確認，如下所示：

- 經常性經營收入中，商業交易由所有集團公司進行和融資交易由 Banque PSA Finance 集團執行；
- 製造和銷售公司進行的金融交易的利息收入或財務費用。

### C. 確認及計量金融資產

本集團採用國際財務報告準則第 9 號規定的兩種會計類別。金融資產的分類取決於其合同現金流的特徵和公司規定的管理方法。

#### (1) 「按攤銷成本」的金融資產

如果金融資產的合同現金流僅代表本金和利息的支付，並且是為收取這些合同現金流而持有的，則歸類為「按攤銷成本」。它們按實際利率法計算的攤銷成本確認。當其到期日很短時，其公允價值與其賬面價值（包括任何減值）相對應。實際上，它們是構成營運資金要求的應收款。

根據國際會計準則第 39 號分類為貸款和應收款的資產繼續分類為「按攤銷成本」，從現在起，分類為現金等價物的貨幣市場證券或打算持有至到期的金融投資也被分類為「按攤銷成本」。

#### 貿易應收款的計量

在採用國際財務報告準則第 9 號之後，現在根據對到期時預期信貸損失的評估，在初始確認時對貿易應收款計提減值準備。然後根據不可恢復的較大風險（如適用）對減值進行審查。減值跡象包括存在未解決的索賠或訴訟、應收款的賬齡和借款人的重大財務困難。

與國際會計準則第 39 號相比，國際財務報告準則第 9 號在應收款終止確認方面沒有變化。

#### (2) 「按公允價值計量且其變動計入損益」的金融資產

不符合第一類定義和管理目標的資產分類為「按公允價值計量且其變動計入損益」。它們在財務狀況表中以公允價值確認。其公允價值變動計入當期損益。

根據國際會計準則第 39 號被歸類為「可供出售資產」的「股本投資」現在被歸類為「按公允價值計量且其變動計入損益」，對本集團沒有重大影響。其初始公允價值與其收購成本相對應。

「其他非流動資產」對應於 Fonds d'Avenir Automobile (FAA) 的單位。FAA 是根據 2009 年 2 月 9 日簽署的法國汽車工業協定，在法國政府的倡議下成立的一個支持汽車設備製造商的基金。根據國際會計準則第 39 號，FAA 單位被歸類為「可供出售資產」，現在被歸類為「按公允價值計量且其變動計入損益」，這導致在過渡日期將被歸類為「其他全面收益（虧損）金額」的儲備重新分類。這些單位按公允價值計量。這與它們在財務狀況表日的資產淨值相對應。

### D. 確認及計量金融負債

國際財務報告準則第 9 號並未對金融負債的評估和確認作出變動。

借款和其他金融負債通常按實際利率法計量的攤銷成本列示。

當本集團以低於市場利率的利率獲得政府貸款時，貸款的攤銷成本通過基於市場利率的實際利率計算。根據國際會計準則第 20 號的規定，補貼與資產或收入相關，視資金用途而定。

## E.財務狀況表內報告的金融工具

(百萬歐元)	2018年12月31日		按工具類別的分析		
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
投資非合併公司	397	397	397	-	-
其他非流動金融資產	684	684	425	-	259
其他非流動資產 <sup>(1)</sup>	503	503	503	-	-
貿易應收款	1 929	1 929	-	-	1 929
其他應收款	2 500	2 500	110	-	2 390
流動金融資產	842	842	1	-	841
財務投資	50	50	-	-	50
現金及現金等價物	14 961	14 961	12 718	-	2 243
<b>資產</b>	<b>21 866</b>	<b>21 866</b>	<b>14 154</b>	-	<b>7 712</b>
非流動金融負債	5 257	5 097	1	-	5 256
其他非流動負債 <sup>(2)</sup>	259	259	10	-	249
貿易應付款	13 551	13 551	-	-	13 551
其他應付款	8 324	8 324	59	-	8 265
流動金融負債	2 182	2 157	11	-	2 171
<b>負債</b>	<b>29 573</b>	<b>29 388</b>	<b>81</b>	-	<b>29 492</b>

- (1) 其他非流動資產不包括養老金計劃盈餘(見附註 8.1)，後者不是國際會計準則第 39 號定義的金融資產。  
(2) 不包括與出售附有回購承諾的車輛有關的負債。

(百萬歐元)	2018年1月1日		按工具類別的分析		
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
投資非合併公司	391	391	391	-	-
其他非流動金融資產	487	487	232	-	255
其他非流動資產 <sup>(1)</sup>	581	581	75	-	506
貿易應收款	2 454	2 454	-	-	2 454
其他應收款	2 687	2 687	274	-	2 413
流動金融資產	1 269	1 269	8	-	1 261
財務投資	165	165	165	-	-
現金及現金等價物	11 582	11 582	11 582	-	-
<b>資產</b>	<b>19 616</b>	<b>19 616</b>	<b>12 727</b>	-	<b>6 889</b>
非流動金融負債	4 778	4 906	-	-	4 778
其他非流動負債 <sup>(2)</sup>	100	100	5	-	95
貿易應付款	13 362	13 362	-	-	13 362
其他應付款	8 297	8 297	203	-	8 094
流動金融負債	2 531	2 505	2	-	2 529
<b>負債</b>	<b>29 068</b>	<b>29 170</b>	<b>210</b>	-	<b>28 858</b>

- (1) 其他非流動資產不包括養老金計劃盈餘(見附註 8.1)，後者不是國際會計準則第 39 號定義的金融資產。  
(2) 不包括與出售附有回購承諾的車輛有關的負債。

本集團持有的金融工具的公允價值，在考慮到其不打算出售的情況下，只要能夠根據資產的市場數據可靠估計，則予以計算。活躍市場上交易的金融工具的公允價值以財務狀況表日的市場價格為基礎。本集團所持金融資產的市場價格為計量日市場上的買入價。

#### F.關於按公允價值計量的金融資產及負債的資料

(百萬歐元)	2018年12月31日		2017年12月31日	
	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益
<b>第一層公允價值輸入值：活躍市場上的報價</b>				
其他非流動金融資產	422	-	223	-
財務投資	-	-	165	-
現金及現金等價物	12 718	-	11 582	-
<b>第二層公允價值輸入值：基於可觀察的市場數據</b>				
其他非流動金融資產	3	-	9	-
其他非流動資產	8	-	6	-
其他應收款	110	-	274	-
流動金融資產	1	-	8	-
<b>第三層公允價值輸入值：不基於可觀察的市場數據</b>				
投資非合併公司	397	-	391	-
其他非流動資產	495	-	69	-
<b>按公允價值計量的金融資產總額</b>	<b>14 154</b>	<b>-</b>	<b>12 727</b>	<b>-</b>

第三層公允價值變動不含任何重大項目。

(百萬歐元)	2018年12月31日		2017年12月31日	
	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按公允價值計量且其變動計入損益	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益
<b>第一層公允價值輸入值：活躍市場上的報價</b>				
<b>第二層公允價值輸入值：基於可觀察的市場數據</b>				
非流動金融負債	(1)	-	-	-
其他非流動負債	(10)	-	(5)	-
其他應付款	(59)	-	(203)	-
流動金融負債	(11)	-	(2)	-
<b>第三層公允價值輸入值：不基於可觀察的市場數據</b>				
<b>按公允價值計量的金融負債總額</b>	<b>(81)</b>	<b>-</b>	<b>(210)</b>	<b>-</b>

#### G.關於不按公允價值計量的金融資產及負債的資料

(百萬歐元)	2018年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第一層	第二層	第三層
<b>負債</b>					
非流動金融負債	5 256	5 096	3 853	1 243	-
流動金融負債	2 171	2 146	474	1 672	-

(百萬歐元)	2017年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第一層	第二層	第三層
<b>負債</b>					
非流動金融負債	4 778	4 906	3 881	1 025	-
流動金融負債	2 529	2 503	625	1 878	-

#### H. 金融工具對損益的影響

(百萬歐元)	2018年 損益表影響	按工具類別的分析		
		按公允價值計量 且其變動計入損 益的工具	按公允價值計量且其變動 計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
<b>製造及銷售公司</b>				
利息收入總額	15	-	-	15
利息開支總額	(215)	-	-	(215)
重新計量 <sup>(1)</sup>	(193)	(132)	-	(61)
出售收益及股息	13	13	-	-
減值淨額	(68)	(32)	-	(36)
<b>合計—製造及銷售公司</b>	<b>(448)</b>	<b>(151)</b>	<b>-</b>	<b>(297)</b>

<sup>(1)</sup> 對於分類為「按公允價值計量且其變動計入損益」的工具，重新計量包括收到的利息和股息。

(百萬歐元)	2017年 損益表影響	按工具類別的分析		
		按公允價值計量 且其變動計入損 益的工具	按公允價值計量且其變動 計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
<b>製造及銷售公司</b>				
利息收入總額	10	-	-	10
利息開支總額	(210)	-	-	(210)
重新計量 <sup>(1)</sup>	(3)	(7)	-	4
出售收益及股息	14	15	-	(1)
減值淨額	(123)	(6)	-	(117)
<b>合計—製造及銷售公司</b>	<b>(312)</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>(314)</b>

<sup>(1)</sup> 對於分類為「按公允價值計量且其變動計入損益」的工具，重新計量包括收到的利息和股息。

#### 11.9. 資產負債表外承擔及或有負債

(百萬歐元)	2018年12月31日	2017年12月31日
已作擔保	610	406
已抵押或按揭資產	228	478
	<b>838</b>	<b>884</b>

##### ▪ 已抵押或按揭資產

本項目包括作為歐洲投資銀行（EIB）貸款抵押品的法國政府債券（OAT）。當法國政府債券的到期日與貸款的到期日不符時，承擔將以現金支付。

下表按承擔期間分析了抵押和按揭資產：

於所示年度到期的抵押或按揭	2018年 12月31日	2017年12月31日
(百萬歐元)		
2018年	-	391
2019年	153	6
2020年	-	38
2021年	32	-
2022年	-	-
後續年份	43	43
<b>已抵押或按揭資產總額</b>	<b>228</b>	<b>478</b>
總資產	61 952	57 915
佔總資產百分比	0.4%	0.8%

## 附註 12 - 融資及金融工具 - 財務公司

### 12.1. 會計政策

#### A. 金融資產及負債 - 定義

財務公司的資產及負債主要包括貸款及應收款、有價證券及債務。

#### B. 金融資產的確認及計量

##### (1) 「按攤銷成本」的金融資產

國際會計準則第 39 號中分類為貸款和應收款的金融工具，「以攤銷成本」（融資和租賃應收款）確認繼續滿足國際財務報告準則第 9 號中按攤銷成本確認的條件。

財務狀況報表中報告的貸款及應收款相當於 Banque PSA Finance 對客戶的淨財務承擔。

利息收入採用實際利率法進行分配，實際利率是在貸款的預期年限內準確貼現估計的未來現金收入的利率。

通常，未償還本金用於對沖利率風險。對沖會計的應用導致對未結算部分的公允價值進行重新計量。按公允價值重新計量產生的盈虧在損益中確認，並被對沖工具按公允價值重新計量產生的盈虧的有效部分抵銷。（請參閱附註 11.7.B）。

根據國際財務報告準則第 9 號計算的預期損失，Banque PSA Finance 使用不同風險參數（所使用數據，投資組合細分，個別或集體評估，模型選擇—包括到期時的違約概率，到期時當前合同違約敞口等）的計算方法，以及對預期數據的整合：宏觀經濟情景的定義及預期信用損失的確認方法。

自 2018 年 1 月 1 日起，按照國際會計準則第 39 號以對沖會計法記錄的交易繼續按照國際財務報告準則第 9 號項下相同方式以對沖會計法記錄。

##### (2) 「按公允價值計量且其變動計入損益」的金融資產

在國際財務報告準則第 9 號中，如果對有價證券進行利率風險對沖，則有價證券繼續以公允價值計量且其變動計入損益。對沖證券的公允價值變動於損益確認，連同經濟對沖的公允價值變動抵銷。

由於業務規模不大，根據國際會計準則第 39 號於按成本確認的非合併公司的股權投資，根據國際財務報告準則第 9 號重新分類為按公允價值計量且其變動計入損益，而不影響 Banque PSA Finance 於 2018 年 6 月 30 日的賬目。

#### C. 金融負債的確認及計量

見附註 11.8.D。

## 12.2. 流動金融資產

### A. 貸款及應收款—財務公司

#### (1) 分析

	2018年12月31日	2017年12月31日
(百萬歐元)		
「零售、企業及等同者」總淨額	115	270
「企業經銷商」總淨額	64	61
<b>合計</b>	<b>179</b>	<b>331</b>

零售、企業及等同者財務應收款是指財務公司向標緻、雪鐵龍及 DS 客戶提供的用於購買或租賃車輛的貸款。

批發金融（企業經銷商）應收款是指其經銷商網絡和若干歐洲進口商應向標緻、雪鐵龍及 DS 支付的款項（已轉移至集團財務公司），以及財務公司向經銷商網絡提供的營運資金貸款。

#### (2) 貸款及應收款期限

於 2018 年 12 月 31 日	「零售、企業及等同者」淨額		「企業經銷商」淨額	合計
(百萬歐元)				
未分配	(10)		1	(9)
不到一年	87		64	151
2 到 5 年	41		-	41
5 年以上	-		-	-
<b>未償還貸款及應收款總額</b>	<b>118</b>		<b>65</b>	<b>183</b>
租賃保證金	-		-	-
折舊	(3)		(1)	(4)
<b>未償還貸款及應收款總淨額</b>	<b>115</b>		<b>64</b>	<b>179</b>

#### (3) 信貸損失撥備

	2018年12月31日		2017年12月31日	
	零售、企業及等同者	企業經銷商	零售、企業及等同者	企業經銷商
(百萬歐元)				
無逾期餘額的優良貸款	126	62	288	64
有逾期餘額的優良貸款以及不良貸款	5	4	17	2
<b>未償還貸款及應收款總額</b>	<b>131</b>	<b>66</b>	<b>305</b>	<b>66</b>
計入攤銷成本計算的項目及保證金	(14)	-	(28)	-
折舊	(2)	(2)	(7)	(5)
<b>未償還貸款及應收款總淨額</b>	<b>115</b>	<b>64</b>	<b>270</b>	<b>61</b>

### B. 短期投資—財務公司

短期投資主要包括證券化基金持有的存款證書。

### C. 現金及現金等價物

於 2018 年 12 月 31 日，現金和現金等價物為 4.66 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 3.2 億歐元），包括定期貸款、央行存款、法國國債及共同基金投資。

### 12.3. 金融負債- 財務公司

	2018年12月31日	2017年12月31日
(百萬歐元)		
其他債務證券和債券債務	253	257
銀行借款	72	150
	<b>325</b>	<b>407</b>
客戶存款	3	8
	<b>328</b>	<b>415</b>
應付集團製造及銷售公司的款項	(1)	(8)
合計	<b>327</b>	<b>407</b>

#### A.按期限分析

	2018年12月31日	2017年12月31日
(百萬歐元)		
• 不到1年	95	150
• 2到5年	230	257
• 5年以上	-	-
合計	<b>325</b>	<b>407</b>

#### B.按還款貨幣分析

所有債券主要須以歐元償還。其他金融負債按還款貨幣分析如下：

	2018年12月31日	2017年12月31日
(百萬歐元)		
歐元	-	2
美元	218	209
阿根廷比索	66	142
其他貨幣	41	54
合計	<b>325</b>	<b>407</b>

#### C.信貸額度

	2018年12月31日	2017年12月31日
(百萬歐元)		
未提取確認的信貸額度	235	301

於2018年12月31日，信貸額度總計2.35億歐元，詳情如下：

- 2億歐元的未提取循環信貸雙邊額度；
- 0.35億歐元的未提取各項銀行信貸額度。

### 12.4. 金融風險管理

#### A.金融風險管理政策

PSA集團品牌網絡及客戶的大部分融資活動現在由與桑坦德及與法國巴黎銀行的合資企業管理，其提供融資並對它們應用風險管理政策。

下文討論的風險管理與Banque PSA Finance本身的活動有關。

##### (1) 流動性風險

Banque PSA Finance的融資策略是在Banque PSA Finance管理機構的指導下制定的。



Banque PSA Finance 的資本結構及股權比率符合最新的監管要求，反映了銀行資產的質量。

通過盡可能廣泛的流動資金來源，資產及負債到期日的匹配來確保其融資。該政策的實施由 Banque PSA Finance 資產與負債管理（ALM）委員會和風險管理委員會進行監控，尤其是監控和預測監管流動性比率以及監控相關區域製定的融資計劃。

自與桑坦德建立本地合作夥伴關係以來，Banque PSA Finance 不再負責為這些實體提供融資。

### 於 2018 年實施的融資策略

於 2018 年 12 月 31 日，Banque PSA Finance 的唯一融資來自債券發行。

該銀行還擁有 4.66 億歐元的流動資金儲備。

### 銀行融資續期

銀行融資的詳細情況在附註 12.3.C 提供。

### 契約

Banque PSA Finance 簽署的循環信貸雙邊額度（未償總額為 2 億歐元）具有此類安排的慣常加速條款。

除了這些代表市場慣例的契約外，這些信貸融資繼續要求保持銀行業地位，並遵守至少 13.5% 的「普通股權一級」資本比率。

### (2) 利率風險

Banque PSA Finance 的政策旨在緊縮情景下計量資金安全，並在必要時使用適當的金融工具來降低利率變化的影響，以使貸款利率和相關再融資相匹配。

該政策的實施由 Banque PSA Finance 資產與負債管理委員會和風險管理委員會進行監控。

### (3) 交易對方和信用風險

Banque PSA Finance 面臨的信用風險相當於因借款人違約或借款人未能履行合同義務而造成的損失風險。有關的交易對方是標緻、雪鐵龍及 DS 經銷商以及經銷商的零售客戶。萬一發生違約，Banque PSA Finance 通常有權收回車輛並在二手車市場上出售。在確定相關減值金額時，應考慮到二手車市場上的汽車售價將低於未償債務的風險（見附註 12.1.B）。

對車隊客戶和經銷商的批發貸款決策是根據嚴格的貸款限制規則，基於詳細的風險評估，由當地的 Banque PSA Finance 信貸委員會或集團信貸委員會做出的。信貸額度取決於融資的項目，客戶的風險等級，最後取決於批准的信貸委員會承擔的一般風險。對於與合作夥伴共同運營的公司，Banque PSA Finance 具有合同機制，可確保其適當參與決策和風險監控流程。

零售貸款接受流程基於本地信用評分系統。為了提高其有效性，計分系統根據每個本地市場的特定特徵進行了調整。對於合夥附屬公司，客戶選擇是合夥人的責任，合夥人使用其開發的決策工具。在這兩種情況下，Banque PSA Finance 總部的團隊均會持續密切監控請求和接受的風險水平，以及過期付款的文件特徵。

沒有減值的違約只涉及公司貸款。

如果延遲是由於付款事件或索賠引起的，則一期或多期逾期 90 天以上的公司貸款以及一期或多期逾期 270 天以上的對地方管理機構的貸款不會被歸類為不良貸款，並且不反映違約風險。

關於信用風險的集中度，Banque PSA Finance 持續監控其最大敞口，以確保它們保持在合理水平，並且不超過銀行法規中設定的限額。

Banque PSA Finance 對融資對方的敞口僅限於 (i) 與流動性儲備相對應的資金和任何超額現金的投資，以及 (ii) 使用衍生工具（掉期和期權）對沖貨幣和利率風險。

可用現金投資於主要銀行發行的貨幣市場證券，主要銀行的存款賬戶或貨幣共同基金。

#### (4) 貨幣風險

集團策略包括不訂立任何運營貨幣頭寸。負債與採用相同貨幣的資產（逐個實體）匹配，必要時使用適當的金融工具進行匹配。透過交叉貨幣掉期，貨幣掉期和遠期外匯合約實現對沖。

本集團不對沖其在國外業務的淨投資。

鑒於本集團對營運貨幣頭寸的對沖政策，財務公司層面的匯率變動不會對綜合利潤或權益產生任何重大影響。

#### B.對沖工具：財務公司

不同類型的對沖及其會計處理方法詳見附註 11.7.B。

##### ■ 對沖工具對收益和權益的影響

##### 公允價值對沖的影響

(百萬歐元)	2018年	2017年
關於重新計量在損益中確認的金融負債的盈虧	4	6
關於重新計量在損益中確認的金融負債對沖的盈虧	7	(12)
<b>對收益的淨影響</b>	<b>11</b>	<b>(6)</b>

該對沖對權益（全面收益的其他組成部分）沒有影響。

## 12.5. 金融工具

### A.財務狀況表中報告的金融工具

(百萬歐元)	2018年12月31日		按工具類別的分析		
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	按公允價值計量且其變動計入其他全面收益	按攤銷成本的工具
對未合併公司的投資	12	12	12	-	-
其他非流動金融資產	28	28	28	-	-
其他非流動資產	117	117	117	-	-
貸款及應收款—財務公司	179	156	-	-	179
短期投資—財務公司	79	79	79	-	-
其他應收款	82	82	4	-	78
現金及現金等價物	466	466	466	-	-
<b>資產</b>	<b>963</b>	<b>940</b>	<b>706</b>	<b>-</b>	<b>257</b>
金融負債—財務公司	328	334	-	-	328
其他應付款	55	55	1	-	54
<b>負債</b>	<b>383</b>	<b>389</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>382</b>

### B.有關以公允價值計量的金融資產和負債的資料

財務公司持有的有價證券的公允價值為第 2 層。

### C. 未按公允價值計量的金融資產和負債的資料

(百萬歐元)	2018年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第1層	第2層	第3層
<b>資產</b>					
貸款及應收款—財務公司	179	156	-	-	156
<b>負債</b>					
金融負債—財務公司	325	331	259	-	72

### D. 金融工具對損益的影響

(百萬歐元)	2018年 損益表影響	按工具類別的分析		
		按公允價值計量 且其變動計入損 益的工具	按公允價值計量且 其變動計入其他全 面收益	按攤銷成本的工具
<b>財務公司</b>				
利息收入總額	46	-	-	46
利息支出總額	(28)	-	-	(28)
重新計量 <sup>(1)</sup>	11	7	-	4
<b>合計—財務公司</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>22</b>

<sup>(1)</sup> 對於歸類為「按公允價值計量且其變動計入損益」的工具，重新計量包括收到的利息和股息。

關於財務公司，根據國際財務報告準則第9號對資產和負債損益表的影響在「經常性經營收入」中確認。

### 12.6. 資產負債表外承擔及或有負債

(百萬歐元)	2018年12月31日	2017年12月31日
對客戶的融資承擔	-	12

## 附註 13 - 所得稅

根據國際會計準則第12號—所得稅，遞延稅項是對資產和負債的稅基與其賬面價值之間的所有暫時性差異而計算的。遞延所得稅負債是系統性確認的，而遞延稅項資產只有在有合理預期可收回時才予以確認。

就與於附屬公司投資相關的所有應納稅暫時性差異確認遞延稅項負債，及就權益法核算的公司的稅款和賬面價值之間的差額確認遞延稅項負債，但同時滿足以下兩個條件的除外：

- 本集團能夠控制暫時性差異轉回的時間；
- 該暫時性差異在可預見的未來可能不會轉會。

實踐中：

- 對於完全合併的附屬公司，遞延稅項負債僅就附屬公司根據本集團的決定在下一年支付的股息分配稅確認；
- 對於權益法核算的公司，股息分配的遞延稅項負債就股份稅基與其賬面價值之間的所有差額進行確認；
- 集團內撥備和銷售產生的即期稅收優惠不會通過確認遞延稅項負債而取消，除非差異被認為是暫時的，例如，當本集團計劃從附屬公司撤資時。

### 13.1. 完全合併公司所得稅

(百萬歐元)	2018年	2017年
<b>即期稅項</b>		
企業所得稅	(1 008)	(565)
<b>遞延稅項</b>		
年內產生的遞延稅項	393	(134)
<b>合計</b>	<b>(615)</b>	<b>(699)</b>

#### A. 即期稅項

即期稅款是指根據各國現行稅收法規和稅率計算的本年度已付或應付稅務機關的金額。

在法國，Peugeot S.A. 及其擁有至少 95% 股份的法國附屬公司根據《法國稅法》第 223A 條的規定，繼續選擇在綜合基礎上確定法國所得稅。

此外，本集團還採用可選的國內整合或稅收綜合計劃。

收款人使用管理費預扣稅繳納稅款時，收益在即期稅項中適當確認。

#### B. 法國稅率

法國的法定所得稅稅率為 34.43%（包括附加稅）。

2013 年 12 月 29 日修訂的《金融法》將這一稅率提高到 38%，適用至 2015 年 12 月。於 2018 年，本年度應納稅利潤抵銷稅項虧損結轉的上限保持在 50%。

2017 年《金融法》將法國的所得稅稅率從 2020 年起改為 28.92%，包括附加稅。從 2022 年起，這一比率將降至 25.83%。

遞延稅項資產和負債已重新計量，以反映新的稅率。

#### C. 遞延稅項

遞延稅項按上述規定確定。遞延稅項根據與本集團中期計劃主要假設相一致的稅務估計進行減值損失測試，並在本集團認為其可能收回的期間內入賬。

可用於抵銷遞延稅項負債淨額（上限為 50%）的與法國稅組有關的稅損結轉在財務狀況表中確認。

### 13.2. 法國理論所得稅與綜合損益表所得稅的對賬

無論合併公司在損益表中的分類如何，該對賬均涵蓋合併公司的全部結果。

(百萬歐元)	2018 年	2017 年
除完全合併公司的稅項前收入 (虧損)	3 954	2 836
本期法國法定所得稅稅率	34.4%	34.4%
基於法國法定所得稅率的本期理論稅項開支	(1 361)	(976)
下列項目的稅收影響：		
• 永久差額	(202)	116
• 按調減稅率應納所得稅	77	80
• 稅收抵免	21	27
• 外國稅率及其他方面差異的影響	202	133
<b>法國稅組減值損失前的所得稅</b>	<b>(1 263)</b>	<b>(620)</b>
適用於本集團的實際稅率	31.9%	21.9%
• Peugeot S.A. 的法國稅組		
– 在本財政年度利用先前未確認虧損	171	52
– 先前未確認稅損結轉的遞延稅項資本化	390	82
• 關於 Peugeot S.A. 法國稅組以外的稅虧結轉的遞延稅項	87	(213)
<b>所得稅費用</b>	<b>(615)</b>	<b>(699)</b>
確認遞延稅項虧損後適用於本集團的實際稅率	15.6%	24.6%

稅收抵免包括不符合政府補助定義的研究稅收抵免。

### 13.3. 財務狀況表中稅務項目的變動

#### A. 按性質的分析

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
<b>即期稅項</b>		
資產	376	353
負債	(525)	(234)
	<b>(149)</b>	<b>119</b>
<b>遞延稅項</b>		
關於虧蝕的遞延稅項資產	1 019	617
或有事項撥備及費用	1 224	1 189
其他	912	1 475
抵銷	(2 119)	(2 472)
淨資產	1 036	809
研發費用	(1 454)	(1 301)
未完稅撥備和特別折舊撥備	(987)	(904)
其他	(459)	(1 164)
抵銷	2 119	2 472
淨負債	(781)	(897)
	<b>255</b>	<b>(88)</b>

## B. 年度變動

	2018年12月 31日	2017年12 月31日
(百萬歐元)		
<b>即期稅項</b>		
期初	119	(8)
開支	(1 008)	(565)
付款	816	687
換算調整及其他費用	(76)	5
<b>期末</b>	<b>(149)</b>	<b>119</b>
<b>遞延稅項</b>		
期初	(88)	(300)
開支	393	(134)
權益	(83)	21
換算調整及其他費用	33	325
<b>期末</b>	<b>255</b>	<b>(88)</b>

## 13.4. 遞延稅項資產及負債

	2018年12月 31日	2017年12 月31日
(百萬歐元)		
<b>稅收抵免</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
<b>關於稅虧結轉的遞延稅項資產</b>	<b>4 839</b>	<b>5 007</b>
總額 <sup>(1)</sup>		
先前未確認遞延稅項資產 <sup>(2)</sup>	(3 820)	(4 390)
遞延稅項資產抵銷(法國稅組) <sup>(3)</sup>	(860)	(534)
其他遞延稅項資產抵銷	-	(31)
關於稅虧結轉的遞延稅項資產總額	159	52
	865	744
<b>其他遞延稅項資產</b>		
<b>遞延稅項資產</b>	<b>1 036</b>	<b>809</b>
法國稅組抵銷前的遞延稅項負債 <sup>(4)</sup>	(1 641)	(1 431)
遞延稅項負債抵銷(法國稅組) <sup>(3)</sup>	860	534
<b>遞延稅項負債</b>	<b>(781)</b>	<b>(897)</b>

<sup>(1)</sup> 與稅虧結轉相對應的遞延稅項資產總額指與可結轉的稅項虧損對應的所有遞延稅項資產，無論其是否在2018年12月31日的資產負債表確認。

<sup>(2)</sup> 在減值的未確認遞延稅項資產中，5.64億歐元(截至2017年12月31日為6.71億歐元)與佛吉亞有關，20.66億歐元與法國稅組有關(截至2017年12月31日為25.11億歐元)，4.84億歐元與Opel Espana有關。

<sup>(3)</sup> 抵銷包括在資產負債表列示法國稅組的淨遞延稅項，遞延稅項資產由遞延稅項負債覆蓋，同時考慮到使用稅損結轉的法律限制(見附註13.1)。

<sup>(4)</sup> 產生遞延稅項負債的主要暫時性差異來自研發費用的資本化以及攤銷或折舊方法或期間的差異。

截至2018年12月31日，與法國稅組有關的稅虧結轉總額為113.27億歐元。

## 附註 14 - 權益及每股收益

### 14.1. 權益

#### A. 資本管理政策

資本管理政策與國際財務報告準則定義的權益相關，其旨在確保擁有穩固長期資本資源並優化本集團的資本成本。資本管理實質上涉及確定當前或將來要持有的資本水平以及製定股息政策。

權益分為少數股東權益部分和母公司權益持有人權益部分。

歸屬於母公司權益持有人的權益等於 Peugeot S.A. 的股本減去任何庫存股份，再加上本集團各個業務分部的儲備和留存盈利。

少數股東權益主要指佛吉亞的非集團股東。歸屬於少數股東權益的權益隨著佛吉亞集團綜合權益的變化而變化（特別是淨收益和換算儲備的變化），並且，例外情況是，在 Peugeot S.A. 進行關於佛吉亞的出售、購買或任何其他股權交易情況下。

概無基於綜合權益的財務契約。Peugeot S.A. 和 GIE PSA Trésorerie 的已確認信貸額度的提取須遵守基於權益的財務比率（見附註 11.4）。

Banque PSA Finance 遵守銀行監管規定的資本充足率及其他資本要求。

Peugeot S.A. 股份持作庫存的目的如下：

- 在行使購股權或分配績效計劃的股份時，將股份獎勵予公司或與之聯屬的公司或集團的員工，董事和高級人員；
- 減少公司股本。

#### B. 本年度股本及變動分析

##### 供股

##### ▪ Peugeot S.A. 授予績效股

附註 6.2.B 詳述了 2015 年，2016 年，2017 年，2018 年制定的績效股計劃。

##### 股本分析

(歐元)	2018 年	2017 年
期初股本	904 828 213	859 924 895
股本權證轉換為股份	-	44 903 318
期末股本	904 828 213	904 828 213

##### 於 2018 年 12 月 31 日的情況

於 2018 年 12 月 31 日，股本總額為 904,828,213 歐元，分為每股面值 1 歐元的股份，已全額繳付。股東可以酌情以記名或無記名形式持有股票。Lions Participation (BPI France)，東風汽車集團和標緻家族 (FFP 和 Etablissements Peugeot Frères) 的股份各為 12.23% (於 2017 年 12 月 31 日為 12.23%)，即分別為 110,622,220 股。對於東風汽車集團而言，該股權佔包括庫存股份在內的表決權的 19.49%，佔不包括庫存股票的表決權的 19.30%。對於標緻家族而言，該股權佔包括庫存股票在內的投票權的 19.49%，佔不包括庫存股票的投票權的 19.30%。對於 Lion Participation，此股權佔投票權的 9.74% (包括庫存股票)，佔投票權的 9.65% (不包括庫存股票)。

2018 年 12 月 31 日的股價為 18.65 歐元。

#### C. 庫存股票

本集團持有的所有 Peugeot S.A. 股票均作權益扣減按成本入賬。出售庫存股票的所得計入權益，因此任何處置盈虧均不會影響該期間的利潤（虧損）。

本集團可使用股東大會上給予的回購授權來回購 Peugeot S.A. 股份。

下表列出了庫存股票的變動：

**(1) 持股數量**

(股數)	附註	2018 年 交易	2017 年 交易
<b>期初</b>		<b>11 315 735</b>	<b>9 113 263</b>
購買庫存股		-	5 729 987
根據 2015 年免費股份計劃交付的股份		-	(2 019 000)
作為員工持股計劃一部分交付的股份		-	(1 508 515)
<b>期末</b>		<b>11 315 735</b>	<b>11 315 735</b>
<b>分配</b>			
• 就行使未來績效股或股票期權計劃而持作分配的股份		3 333 735	6 033 735
• 2015 年績效股計劃的總數	6.2.B	389 000	389 000
• 2016 年績效股計劃的總數	6.2.B	2 200 000	2 200 000
• 2017 年績效股計劃的總數	6.2.B	2 693 000	2 693 000
• 2018 年績效股計劃的總數	6.2.B	2 700 000	-
		<b>11 315 735</b>	<b>11 315 735</b>

於 2017 年、2018 年沒有任何股票註銷。於 2018 年沒有任何回購。

**(2) 價值變動**

(百萬歐元)		2018 年	2017 年
<b>期初</b>		(270)	(238)
期內購買		-	(116)
根據 2015 年免費股份計劃交付的股份		-	53
作為員工持股計劃一部分交付的股份		-	31
<b>期末</b>		<b>(270)</b>	<b>(270)</b>
每股平均價格 (歐元)		23.86	

庫存股的購買價格從權益中扣除。

2018 年 12 月 31 日的股價為 18.65 歐元。

**D. 儲備及留存盈利，不包括少數股東權益**

儲備及留存盈利（包括本年度利潤）可以分析如下：

(百萬歐元)	2018 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日
Peugeot S.A. 法定儲備	90	86
Peugeot S.A. 的其他法定儲備及留存盈利	13 631	13 631
附屬公司的儲備及留存盈利，不包括少數股東權益	2 729	212
<b>合計</b>	<b>16 450</b>	<b>13 929</b>



Peugeot S.A. 的其他法定儲備及留存盈利包括：

	2018年12月 31日	2017年12月 31日
(百萬歐元)		
<b>可分派的儲備：</b>		
無需支付任何附加公司稅項	12 562	12 562
扣除附加稅後 <sup>(1)</sup>	1 069	1 069
<b>合計</b>	<b>13 631</b>	<b>13 631</b>
<b>分派盈利的稅項</b>	<b>149</b>	<b>149</b>

<sup>(1)</sup> 對應於長期資本收益儲備中仍需繳納附加稅項的部分。

## E. 少數股東權益

少數股東權益主要對應於佛吉亞其他股東的權益。

## 14.2. 每股基本收益

每股基本收益及每股攤薄收益在損益表的底部顯示，計算如下：

### A. 每股基本收益—歸屬於母公司權益持有人

每股基本收益是根據期內在外流通股的加權平均數計算的。

流通股份的平均數是根據期內已發行及註銷的股票數量以及庫存股票數的變化來計算的。

	2018年	2017年
持續性業務的綜合基本收益—歸屬於母公司權益持有人(百萬歐元)	2 827	1 931
綜合基本收益—歸屬於母公司權益持有人 (百萬歐元)	2 827	1 924
流通股每股面值 1 歐元股份的平均數	893 512 478	886 113 459
持續性業務每股面值 1 歐元股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人 (歐元)	3.16	2.18
<b>每股面值 1 歐元股份的基本收益 (歐元) —歸屬於母公司權益持有人</b>	<b>3.16</b>	<b>2.17</b>

### B. 每股攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人

每股攤薄收益是通過庫存股票法計算，包括行使股票期權，授予僱員的績效股及認股權證。

績效股授予（見附註 6.2.B）及認股權證（見附註 14.1.B）於 2018 年 12 月 31 日具有潛在的攤薄影響。

下表顯示了計算的影響：

#### (1) 對平均股數的影響

	附註	2018年	2017年
流通股每股面值 1 歐元股份的平均數		893 512 478	886 113 459
通過庫存股票法計算得出的攤薄影響：			
• 認股權證（2014 年增資）		-	10 763 952
• 交付予通用汽車集團的認股權證		39 727 324	39 727 324
• 績效股授予	6.2.B	6 252 094	4 350 427
<b>平均攤薄股數</b>		<b>939 491 896</b>	<b>940 955 162</b>

### (2) 佛吉亞攤薄對持續性業務綜合收益的影響—歸屬於母公司權益持有人

(百萬歐元)	2018年	2017年
持續性業務產生的綜合利潤（虧損）—歸屬於母公司權益持有人	2 827	1 931
佛吉亞攤薄影響（績效股授予）	-	-
<b>持續性業務產生的綜合利潤（虧損）（佛吉亞攤薄影響後）</b>	<b>2 827</b>	<b>1 931</b>
持續性業務攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人		
每股面值 1 歐元股份（歐元）	3.01	2.05

### (3) 佛吉亞攤薄對綜合收益的影響—歸屬於母公司權益持有人

(百萬歐元)	2018年	2017年
歸屬於母公司權益持有人的綜合利潤（虧損）	2 827	1 924
佛吉亞攤薄影響（績效股授予）	-	-
<b>佛吉亞攤薄後綜合利潤（虧損）</b>	<b>2 827</b>	<b>1 924</b>
歸屬於母公司權益持有人的每股面值 1 歐元股份攤薄收益（歐元）	3.01	2.04

佛吉亞的績效股授予可能對佛吉亞流通股總數產生潛在影響，而不影響 PSA 集團持有的股份數量。因此，它們對 PSA 集團應佔的綜合利潤有潛在攤薄影響。

根據其條款，佛吉亞績效股份計劃於 2017 年，2018 年沒有任何實質性的攤薄影響。

## 附註 15 - 綜合現金流量表附註

現金流量表根據交易的性質分為經營活動現金流量、投資活動現金流量及融資活動現金流量。

本集團在呈列方面的主要選擇如下：

- 利息流量計入經營活動現金流量；
- 與授予相關的已收付款根據授予的性質按功能分配予投資活動現金流量或經營活動現金流量；
- 可轉換債券的轉換選擇權（包括選擇性及強制性轉換）根據融資活動現金流量於增資一行列示；
- 支付予養老基金的自願供款在經營活動現金流量下確認；
- 固定資產購買的遞延部分付款在期內投資活動現金流量下列示（「固定資產應付金額變化」）；
- 稅款按經營活動現金流量分類；
- 債券贖回按融資活動現金流量分類。

### 15.1. 現金流量表中淨現金及現金等價物的分析

(百萬歐元)	附註	2018年12月31日	2017年12月31日
現金及現金等價物	11.5.C	14 961	11 582
已發付款	11.6.C	(23)	(93)
其他		3	2
<b>淨現金及現金等價物—製造及銷售公司</b>		<b>14 941</b>	<b>11 491</b>
現金及現金等價物	12.2.C	466	320
其他		(4)	(6)
<b>淨現金及現金等價物—財務公司</b>		<b>462</b>	<b>314</b>
對銷集團內部交易		(1)	(8)
<b>合計</b>		<b>15 402</b>	<b>11 797</b>

## 15.2. 現金流量表中的折舊、攤銷及減值費用淨額

(百萬歐元)	附註	2018年	2017年
折舊及攤銷費用	4.2	(2 815)	(2 710)
減值：			
• 資本化開發費用	7.1.B	(102)	(80)
• 物業、廠房及設備	7.2.B	(38)	43
股權投資折舊		(33)	(7)
其他		(7)	-
<b>合計</b>		<b>(2 995)</b>	<b>(2 754)</b>

## 15.3. 製造及銷售公司已收及已付利息

製造及銷售公司已收及已付利息包括在來自營運的資金中，如下所示：

(百萬歐元)	2018年	2017年
已收利息	15	32
已付利息	(292)	(287)
<b>已收（已付）淨利息</b>	<b>(277)</b>	<b>(255)</b>

## 15.4. 製造及銷售業務自由現金流詳情

經營自由現金流量包括經營活動產生的現金流量，扣除投資活動（不包括非經常性項目）。確定如下：

(百萬歐元)	2018年	2017年
持續性業務經營活動所得（所用）淨現金	8 222	5 391
持續性業務投資活動所得（所用）淨現金	(4 721)	(4 891)
<b>自由現金流</b>	<b>3 501</b>	<b>500</b>
減非經常性經營業務所得淨現金	(1 206)	(1 054)
<b>製造及銷售業務的經營自由現金流</b>	<b>4 707</b>	<b>1 554</b>

非經常性經營現金流量主要包括來自重組及股權投資變動的現金流。

## 附註 16 - 資產負債表外承擔及或有負債

截至 2018 年 12 月 31 日，正常業務過程中的資產負債表外承擔如下：

(百萬歐元)	附註	2018年12月31日	2017年12月31日
• 融資承擔	11.9	838	884
• 經營承擔	7.4	3 169	3 346
<b>製造及銷售公司</b>		<b>4 007</b>	<b>4 230</b>
財務公司	12.6	-	12

## 16.1. 或有負債

### ▪ 汽車設備

歐盟委員會和美國司法部於 2014 年 3 月 25 日、南非競爭委員會於 2014 年 11 月 27 日、巴西競爭管理局 (CADE) 於 2017 年 5 月 19 日在懷疑該市場存在反競爭行為的基礎上，發起了一項涉及若干排放控制系統供應商的調查。佛吉亞是這些調查所涉及的公司之一。

關於這些調查的狀態：

- 歐盟委員會已於 2017 年 4 月 28 日決定終止 2014 年 3 月 25 日發起的調查；
- 已與 CADE 達成協議，並於 2018 年 9 月 5 日公佈，結束對佛吉亞的調查；
- 於 2018 年 12 月，美國司法部通知佛吉亞，佛吉亞不再受調查；
- 南非競爭委員會的調查仍在進行中。

佛吉亞已與原告就非實質性金額達成協議，以解決美國密歇根州東區地方法院對包括集團聯屬公司在內的多家排放控制系統供應商提起的所有三項集體訴訟，聲稱在排氣系統方面存在反競爭行為。這些協議已得到法院的確認。

加拿大也對類似指控提出了兩項集體訴訟，但目前處於初步的階段。

仍然在進行的法律程序及上述內容是無法預測的。截至 2018 年 12 月 31 日未入賬任何應計費用。

### ▪ 汽車業務

巴西和阿根廷之間有關汽車工業的海關協定規定，如果相對於巴西的進出口平均比率在 2015-2020 年間超過某個閾值，則阿根廷汽車工業應支付罰款。如果整個汽車行業且本集團未達到規定的比率，本集團可能應付罰款。由於從現在到 2020 年阿根廷和巴西汽車市場發展的不確定性以及集團可能採取的措施，因此未提供任何準備金。

## 16.2. 與捷富凱集團有關的承擔

作為其於 2012 年 12 月從 PSA 收購捷富凱集團的一部分，對 JSC Russian Railways (RZD) 進行了聲明及保證。截至 2018 年 12 月 31 日，本集團尚未發現與這些聲明及保證相關的任何重大風險。

根據 PSA 和捷富凱集團簽訂的物流及運輸服務協議，本集團對物流合同的滿意履行及五年排他性條款提供了保證。於 2016 年 11 月簽署的修正案補充了這些物流和運輸服務協議。該修正案於 2017 年 1 月 1 日生效，將排他性條款延長至 2021 年底，並確認了 PSA 集團對物流合同的滿意履行所作的保證。截至 2018 年 12 月 31 日，本集團尚未發現與這些保證相關的任何重大風險。

## 16.3. 與歐寶研發活動最終轉讓有關的承擔

於 2018 年 11 月 15 日，根據 2018 年 9 月 5 日的公告，Groupe PSA/歐寶和全球工程集團 SEGULA Technologies 在討論後宣佈簽署戰略合作夥伴關係。這種合作關係將導致在德國呂塞爾斯海姆 (Rüsselsheim) 建立一個歐洲工程園區。截至 2018 年 12 月 31 日，先決條件仍然有效，除 1,000 萬歐元的費用外，概無該合夥關係對損益的影響在年度財務報表中確認。

## 附註 17 - 關聯方交易

關聯方是按權益法合併的受重大影響的公司、管理機構成員和持有 Peugeot S.A. 10%以上資本的股東。  
與按權益法核算的公司的交易在附註 10.5 中披露。除這些交易外，與其他關聯方沒有重大交易。

## 附註 18 - 期後事項

在 2018 年 12 月 31 日至 2019 年 2 月 25 日（財務報表獲監事會批准之日）期間，沒有發生可能對基於這些綜合財務報表作出的經濟決策產生重大影響的事件。

## 附註 19 - 付予核數師的費用

(百萬歐元)	瑞澤		安永		羅兵咸永道	
	2018 年	2017 年	2018 年	2017 年	2018 年	2017 年
<b>審計</b>						
法定及合約審計服務						
• Peugeot S.A.	0.6	0.7	0.6	0.7	-	-
• 完全合併的附屬公司	3.7	2.1	9.7	7.6	4.1	4.4
其中，法國	1.4	1.9	5.3	2.5	4.1	1.1
其中，國際	2.3	0.2	4.4	5.1	-	3.3
<b>小計</b>	<b>4.3</b>	<b>2.8</b>	<b>10.3</b>	<b>8.3</b>	<b>4.1</b>	<b>4.4</b>
其中，佛吉亞	-	-	3.9	4.1	4.1	4.4
不包括佛吉亞	4.3	2.8	6.4	4.2	-	-
	98%	97%	89%	89%	80%	83%
<b>向附屬公司提供的其他服務</b>						
• Peugeot S.A.	-	-	-	-	-	-
• 完全合併的附屬公司	0.1	0.1	1.3	1.0	1.0	0.9
其中，法國	0.1	0.1	0.9	0.8	0.8	0.9
其中，國際	-	-	0.4	0.2	0.2	-
<b>小計</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>1.3</b>	<b>1.0</b>	<b>1.0</b>	<b>0.9</b>
其中，佛吉亞	-	-	0.8	0.5	0.8	0.9
不包括佛吉亞	0.1	0.1	0.5	0.5	0.2	-
	2%	3%	11%	11%	20%	17%
<b>合計</b>	<b>4.4</b>	<b>2.9</b>	<b>11.6</b>	<b>9.3</b>	<b>5.1</b>	<b>5.3</b>
其中，佛吉亞	-	-	4.7	4.6	4.9	5.3
不包括佛吉亞	4.4	2.9	6.9	4.7	0.2	-

佛吉亞的法定核數師是羅兵咸永道（PricewaterhouseCoopers）和安永（EY）。

## 附註 20 - 於 2018 年 12 月 31 日的合併公司

下列公司已完全合併，但標有星號(\*)的公司通過權益法核算除外；標有兩個星號(\*\*)的公司合併為合資經營，並按集團控制的資產、負債、收益及費用的份額比例確認。

公司	國家	權益%	公司	國家	權益%
<b>其他業務</b>					
Peugeot S.A.	法國	100	Véhicules d'Occasion Citroën et DS France	法國	100
Financière Pergolèse	法國	100	Citroën Deutschland AG	德國	100
GIE PSA Trésorerie	法國	100	Peugeot Citroën Retail Deutschland GmbH	德國	100
Grande Armée Participations	法國	100	Peugeot Deutschland GmbH	德國	100
PSA Ventures	法國	100	PSA Services Deutschland GmbH - DFCA	德國	100
Sté Anonyme de Réassurance Luxembourgeoise - SARAL	盧森堡	100	Citroën Italia Spa	意大利	100
PSA International S.A.	瑞士	100	Peugeot Automobili Italia	意大利	100
Groupe Gefco	法國	25 *	Peugeot Citroën Retail Italia S.p.A.	意大利	100
Groupe PMTC - Peugeot Motocycles	法國	49 *	PSA Services SRL - DFCL	意大利	100
<b>標緻雪鐵龍 DS 汽車</b>					
PSA Automobiles SA	法國	100	Peugeot Citroën Japan K.K.	日本	100
Peugeot Algérie S.p.A.	阿爾及利亞	100	Peugeot Tokyo	日本	100
Círculo de Inversiones S.A. - CISA	阿根廷	100	Peugeot Mexico	墨西哥	100
PCA Asesores de Seguros S.A.	阿根廷	98	Servicios Automotres Franco-Mexicana	墨西哥	100
Peugeot-Citroën Argentina S.A.	阿根廷	100	Peugeot Citroën Automobiles Maroc	摩洛哥	95
Citroën Österreich GmbH	奧地利	100	Peugeot Citroën DS Maroc	摩洛哥	100
Peugeot Austria GmbH	奧地利	100	Citroën Polska Sp. z o.o.	波蘭	100
Peugeot Autohaus GmbH	奧地利	100	Peugeot Polska Sp. z o.o.	波蘭	100
Citroën Belux	比利時	100	Automeveis Citroën S.A.	葡萄牙	100
Peugeot Belgique Luxembourg	比利時	100	Peugeot Portugal Automoveis S.A.	葡萄牙	100
S.A. Peugeot Distribution Service	比利時	100	Peugeot Citroën Automoveis Portugal	葡萄牙	98
PCI do Brasil Limitada	巴西	100	PSAR Portugal S.A.	葡萄牙	100
Peugeot Citroën do Brasil Automoveis	巴西	100	Peugeot Citroën Rus	俄羅斯	100
PSA Ventures Serviços de Mobilidade Urbana Ltda	巴西	100	PCA Slovakia Sro	斯洛伐克	100
Automotres Franco Chilena S.A.	智利	100	PSA Services Centre Europe S.r.o	斯洛伐克	100
Peugeot Chile	智利	100	Peugeot Citroën Automoveis España	西班牙	100
Dongfeng Peugeot-Citroën Automobile International PTE LTD (DPCI)	中國	100	Placas de Piezas y Componentes de Recambios (PPGR)	西班牙	100
標緻雪鐵龍(中國)汽車貿易有限公司	中國	100	Plataforma Comercial de Retail; S.A.U.	西班牙	97
標緻雪鐵龍(武漢)管理有限公司	中國	100	PSAG Automoveis Comercial España; S.A.	西班牙	100
標緻雪鐵龍(上海)管理有限公司	中國	100	Citroën (Suisse) S.A.	瑞士	100
PCA Logistika Cz S.r.o.	捷克共和國	100	Logep AG	瑞士	50
ARAMIS SAS	法國	70	PGR Retail (Suisse) SA	瑞士	100
Automobiles Citroën	法國	100	Peugeot (Suisse) S.A.	瑞士	100
Automobiles Peugeot	法國	100	Peugeot Citroën Gestion Internationale	瑞士	100
CELOR	法國	70	Citroën Nederland B.V.	荷蘭	100
Citroën Argenteuil	法國	100	PCMA Holding	荷蘭	70
Citroën Dunkerque	法國	100	Peugeot Nederland N.V.	荷蘭	100
Conception d'Équipement Peugeot Citroën - CEPC	法國	100	PSA Retail Nederland BV	荷蘭	100
D.J. - 56	法國	100	Citroën UK Ltd	英國	100
Est PR	法國	100	Go Motor Retailing Ltd	英國	100
Française de Mécanique	法國	100	Melvin Motors (Bishopbriggs) Ltd	英國	100
GEIE Sevelind	法國	100	Peugeot Citroën Retail UK Ltd	英國	100
Mécanique et Environnement	法國	100	Peugeot Motor Company PLC	英國	100
Mécaniques et Bruts du Grand est	法國	100	Peugeot-Citroën Automobiles UK	英國	100
Mécaniques et Bruts du Nord-Ouest	法國	100	Robins and Day Ltd	英國	100
Mister AUTO	法國	100	Rootes Ltd	英國	100
Peugeot Citroën Mulhouse	法國	100	WarWick Wright Motors Chiswick Ltd	英國	100
Peugeot Citroën Rennes	法國	100	Peugeot Otomotiv Pazarlama AS - POPAS	土耳其	100
Peugeot Citroën Sochaux	法國	100	Peugeot Citroën Ukraine	烏克蘭	100
Peugeot Media Production	法國	100	Toyota Peugeot-Citroën Automobile Czech	捷克共和國	50
Pièces et Entretien Automobile Bodelais	法國	100	Società Europea Veicoli Leggeri S.p.A. - SEVEL	意大利	50 **
PSA ID	法國	100	PCMA Automotiv RUS	俄羅斯	70 **
PSA Retail France SAS	法國	100	長安標緻雪鐵龍汽車有限公司	中國	50 *
S.I.A. de Provence	法國	100	東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司	中國	50 *
Sabrie	法國	100	神龍汽車有限公司-神龍汽車	中國	50 *
SCDPRS (Sté Cie de Distribution de Pièces de Rechange)	法國	100	Wuhan Shenlong Hongtai Automotiv	中國	10 *
SEVELNORD	法國	100	Iran Khodro Automobiles Peugeot	伊朗	50 *
SNC - Société Mécanique Automobile de l'Est - SMAE	法國	100	Saipa Citroën Automobiles Company	伊朗	50 *
SNC PC PR	法國	100	Peugeot Citroën South-Africa	南非	49 *
SNC Peugeot Poissy	法國	100	STAFIM	突尼斯	34 *
Société Lilloise de Services et de Distribution Automobile de Pièces de Rechange	法國	100	STAFIM-GROS	突尼斯	34 *
Société Lyonnaise de Pièces et Services Automobile	法國	100	<b>歐寶沃克斯豪爾汽車</b>		
SPSAO (Société de Pièces et Services Automobile de l'Ouest)	法國	100	Opel Automobile GmbH	德國	100
Technoboost	法國	60	Opel Austria GmbH	奧地利	100
			Opel Wien GmbH	奧地利	100

公司	國家	權益%	公司	國家	權益%
Opel Automotive Services Belgium NV	比利時	100	Faurecia NHK (Xinyang) Automotive Seating Co Ltd	中國	46
Opel Belgium NV	比利時	100	派格麗佛吉亞排放控制技術有限公司	中國	46
Opel France S.A.S.	法國	100	武漢佛吉亞通達排氣系統有限公司	中國	46
Opel Group Warehousing GmbH	德國	100	Faurecia-Yinlum Emissions-Control Technology (Weifang).Co., Ltd.	中國	24
Opel Hellas S.A.	希臘	100	佛山佛吉亞旭陽內飾系統有限公司	中國	46
Opel Southeast Europe Ltd	匈牙利	100	廣東好幫手車聯科技有限公司	中國	23
Opel Szentgotthard Automotive Manufacturing Ltd	匈牙利	100	江西佛吉亞幫幫車電子科技有限公	中國	23
Opel Automobile Ireland Limited	愛爾蘭	100	Parrot Automotive Shenzhen	中國	46
Opel Italia S.r.l.	意大利	100	Shanghai Faurecia Automotive Seating Co Ltd	中國	46
Opel Manufacturing Poland Sp.z o.o.	波蘭	100	佛吉亞(上海)座椅部件有限公司	中國	25
Opel Poland Sp.z o.o.	波蘭	100	Shenzhen Faurecia Automotive Parts Co., Ltd	中國	32
Opel Portugal, Lda	葡萄牙	100	Tianjin Faurecia Xuyang Automotive Seat Co Ltd	中國	46
Opel Sibiu SRL	羅馬尼亞	100	Faurecia Automotive Czech Republic S.R.O	捷克共和國	46
Opel South Africa PTY Ltd	南非	100	Faurecia Components Pisek Sro	捷克共和國	46
Opel España, SLU	西班牙	100	Faurecia Emissions Control Technologies Mlada Boleslav S.R.O	捷克共和國	46
Opel Europe Holdings, SLU	西班牙	100	Faurecia Exhaust Systems S.r.o.	捷克共和國	46
Opel Suisse SA	瑞士	100	Faurecia Interior Systems Bohemia S.R.O	捷克共和國	46
Opel Nederland B.V.	荷蘭	100	Faurecia Interiors Pardubice S.R.O	捷克共和國	46
Automotive UK No. 1	英國	100	Faurecia Plzen	捷克共和國	46
Holdings UK No.3 Limited	英國	100	ECSA - Etudes et Construction de Sièges pour l'Automobile	法國	46
IBC Vehicles LTD	英國	100	Faurecia Automotive Holdings	法國	46
Vauxhall Motors Limited	英國	100	Faurecia Automotive Industrie SNC	法國	46
VHC Sub-Holdings (UK)	英國	100	Faurecia Automotives Composifés	法國	46
Opel Türkiye Otomotiv Ltd. Sirketi	土耳其	100	Faurecia Exhaust International	法國	46
			Faurecia Exhaust International	法國	46
			Faurecia Industries	法國	46
			Faurecia Intérieur Industrie SNC	法國	46
			Faurecia Intérieurs Mornac - France	法國	46
			Faurecia Intérieurs Saint-Quentin	法國	46
			Faurecia Investments	法國	46
			Faurecia Seating Flex	法國	46
			Faurecia Services Groupe	法國	46
			Faurecia Sièges d'Automobile	法國	46
			Faurecia Smart Surfaces	法國	46
			Faurecia Systèmes d'Échappements	法國	46
			Faurecia Ventures	法國	46
			Hanbach Automotive Exteriors	法國	46
			Henape six	法國	46
			Parrot Faurecia Automotive	法國	46
			SIEBREIT	法國	46
			SIEDOUBS	法國	46
			SIESTE	法國	46
			SIEMAR	法國	46
			TRECIA	法國	46
			Faurecia Abgastechnik GmbH	德國	46
			Faurecia Angell - Demmel GmbH	德國	46
			Faurecia Automotive GmbH	德國	46
			Faurecia Autositze GmbH	德國	46
			Faurecia Emissions Control Technologies, Germany GmbH	德國	46
			Faurecia Innenaum Systeme GmbH	德國	46
			Hug Engineering GmbH	德國	46
			帮幫手環球有限公司	香港	23
			Parrot Automotive Asia Pacific LTD	香港	46
			Faurecia Emissions Control Technologies Hungary KFT	匈牙利	46
			Faurecia Automotive Seating India Private	印度	46
			Faurecia Emission Control Technology Co Ltd	中國	46
			Faurecia Interior Systems India Private Ltd	印度	46
			Faurecia Security Technologies	以色列	46
			Faurecia Emissions Control Technologies, Italy Srl	意大利	46
			Hug Engineering Italia S.r.l.	意大利	46
			Faurecia Emissions Control Technologies (Beijing) Co Ltd	中國	46
			Faurecia Emissions Control Technologies (Chengdu) Co Ltd	中國	46
			Faurecia Emissions Control Technologies (Chongqing) Co Ltd	中國	46
			Faurecia Emissions Control Technologies (Foshan) Co Ltd	中國	46
			Faurecia Emissions Control Technologies (Nanchang) Co Ltd	中國	46
			佛吉亞(寧波)汽車內飾系統有限公司	中國	46
			Faurecia Emissions Control Technologies (Ningbo) Co Ltd	中國	46
			佛吉亞(煙台)汽車部件系統有限公司	中國	46
			Faurecia Emissions Control Technologies (Shanghai) Co Ltd	中國	46
			長春佛吉亞排氣系統有限公司	中國	46
			Faurecia Exhaust Systems Qingpu Co., Ltd.	中國	46
			佛吉亞(武漢)汽車座椅有限公司	中國	46
			佛吉亞(柳州)汽車座椅有限公司	中國	23
			Faurecia Acoustic Luxembourg SARL	盧森堡	46
			Faurecia AST Luxembourg SA	盧森堡	46
			Faurecia Hicom Emissions Control Technologies (M)	馬來西亞	46
			ET Mexico Holdings II, S de RL de CV	墨西哥	46
			Exhaust Services Mexicana SA de CV	墨西哥	46
			Faurecia Howa Interiors de Mexico SA de CV	墨西哥	46
			Faurecia Sistemas Automotrices de Mexico SA de CV	墨西哥	46
			Servicios Corporativos de Personal Especializado SA de CV	墨西哥	46
			Faurecia Automotive Industries Morocco	摩洛哥	46

公司	國家	權益%	公司	國家	權益%
Faurecia Automotive Systems Technologies	摩洛哥	46	SAS Autosystemtechnik GmbH & Co KG	德國	23 *
Faurecia Equipements Automobiles Maroc	摩洛哥	46	Basis Mold India Private Limited	印度	18
Faurecia Automotive Polska SA	波蘭	46	NHK F. Krishna India Automotive Seating Private Limited	印度	9
Faurecia Gorzow SA	波蘭	46	LIGNEOS Srl	意大利	23
Faurecia Górges R&D Center SA	波蘭	46	Faurecia NHK Co Ltd	日本	23
Faurecia Loznica SA	波蘭	46	Vanpro Assentos Ltda	葡萄牙	23
Faurecia Wałbrzych SA	波蘭	46	Componentes de Vehículos de Galicia SA	西班牙	23
EDV - Estolagem de Assentos Ltda	葡萄牙	46	Copo Iberica SA	西班牙	23
Faurecia Assentos de Automoveis Ltda	葡萄牙	46	INDUSTRIAS COUSIN FRERES, S.L.	西班牙	23
Faurecia Sistemas de Escape Portugal Ltda	葡萄牙	46	Teknik Maizeme Ticaret ve Sanayi A.S.	土耳其	23
Faurecia Sistemas de Interior de Portugal, Componentes Para Automoveis SA	葡萄牙	46	Detroit Manufacturing Systems, LLC	美國	23 *
SASAL	葡萄牙	46	DMS LEVERAGE LENDER (LLC)	美國	23 *
Euro Auto Plastic Systems SRL	羅馬尼亞	46	DMS Toledo, LLC	美國	21 *
Faurecia Romania Srl	羅馬尼亞	46			
OOO Faurecia Automotive Development	俄羅斯	46	<b>標緻雪鐵龍 DS 融資</b>		
OOO Faurecia Automotive Exterior Bumpers	俄羅斯	46	Banque PSA Finance	法國	100
OOO Faurecia Interior Luga	俄羅斯	46	BPF Algérie	阿爾及利亞	100
OOO Faurecia Metalprodukcia Exhaust Systems	俄羅斯	46	PSA Compañia de Seguros S.A	阿根廷	70
Faurecia Automotive Slovakia Sro	斯洛伐克	46	PSA Finance Argentina	阿根廷	50
Faurecia Emission Control Technologies South Africa (Cape Town) (Pty) Ltd	南非	46	PSA factor Italia S.p.A.	意大利	100
Faurecia Exhaust Systems South-Africa (Pty) Ltd	南非	46	PSA Insurance Ltd	馬耳他	100
Faurecia Interior Systems Pretoria (Pty) Ltd	南非	46	PSA Insurance Manager Ltd	馬耳他	100
Faurecia Interiors South Africa(Pty) Ltd	南非	46	PSA Insurance Solutions Ltd.	馬耳他	100
Asientos de Castilla Leon SA	西班牙	46	PSA Life Insurance Ltd	馬耳他	100
Asientos de Galicia SL	西班牙	46	PSA Services ltd	馬耳他	100
Asientos del Norte SA	西班牙	46	BPF Mexico	墨西哥	100
Faurecia Acoustic Spain, S.A.	西班牙	46	Bank PSA Finance Rus	俄羅斯	100
Faurecia Asientos para Automovil España SA	西班牙	46	Peugeot Citroen Leasing	俄羅斯	100
Faurecia Automotive España SL	西班牙	46	PSA Finance Nederland B.V.	荷蘭	100
Faurecia Emissions Control Technologies Pamplona SL	西班牙	46	PSA Financial Holding B.V.	荷蘭	100
Faurecia Holding España S.L.	西班牙	46	Economy Drive Cars Ltd	英國	100
Faurecia Interior Systems España SA	西班牙	46	Vernon Wholesale Investments Company Ltd	英國	100
Faurecia Interior Systems SALC España SL	西班牙	46	BPF Pazarlama A.Ħ.A.S.	土耳其	100
Faurecia Sistemas de Escape España SA	西班牙	46	PSA Finance Belux	比利時	50 *
Incalplas S. L	西班牙	46	Banco PSA Finance Brasil SA	巴西	50 *
Tecnocort	西班牙	46	PSA Corretora de Seguros e Serviços Ltda. (PFBR)	巴西	50 *
Valencia Módulos de Puertas SL	西班牙	46	東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司	中國	25
Faurecia Interior Systems Sweden AB	瑞典	46	Auto ABS DFP Master Compartiment France 2013	法國	50 *
Faurecia Switzerland Sàrl	瑞士	46	Compagnie pour la Location de Véhicules - CLV	法國	50 *
Hug Engineering AG	瑞士	46	CREDIRAP	法國	50 *
Faurecia & Summit Interior Systems (Thailand) Co Ltd	泰國	46	FCT Auto ABS French Leases 2018 - Fonds E	法國	50 *
Faurecia Emission Control Technologies, Thailand Co Ltd	泰國	46	FCT Auto ABS French Leases Master	法國	50 *
Faurecia Interior Systems (Thailand) Co Ltd	泰國	46	FCT Auto ABS French Loans Master	法國	50 *
ET Dutch Holdings BV	荷蘭	46	FCT PFFR LLD Master 2017-E	法國	50 *
Faurecia Emissions Control Technologies Netherlands BV	荷蘭	46	Société Financière de Banque - SOFIB	法國	50 *
Hug Engineering B.V.	荷蘭	46	FCT Auto ABS German Loans 2018	德國	50 *
EMCON Technologies UK Ltd	英國	46	FCT Auto ABS German Loans Master	德國	50 *
Faurecia Automotiv Seating UK Ltd	英國	46	PSA Bank Deutschland GmbH	德國	50 *
Faurecia Midlands Ltd	英國	46	ABS Italian Loans Master S.r.l.	意大利	50 *
SAI Automotive Fradley	英國	46	Banca Italia S.P.A	意大利	50 *
SAI Automotive Washington Ltd	英國	46	FCT Auto ABS Italian Loans 2018	意大利	50 *
Faurecia Informatique Tunisie	突尼斯	46	PSA Renting Italia	意大利	50 *
Société Tunisienne d'Equipements d'Automobile	突尼斯	46	PSA Insurance Europe Ltd	馬耳他	50 *
Faurecia Politeks Otomotiv Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi	土耳其	46	PSA Life Insurance Europe Ltd	馬耳他	50 *
Faurecia Automotive Seating LLC	美國	46	PSA Consumer Finance Polska Sp. Z o.o.	波蘭	50 *
Faurecia DMS	美國	46	PSA Finance Polska	波蘭	50 *
Faurecia Emissions Control Systems Inc	美國	46	FCT Auto ABS Compartiment 2018-5	西班牙	50 *
Faurecia Emissions Control Technologies, USA, LLC	美國	46	FCT Auto ABS Spanish Loans 2018	西班牙	50 *
Faurecia Interior Systems Inc	美國	46	PSA Finance, Succursale en España EFC, SA	西班牙	50 *
Faurecia Interior Systems Saline LLC	美國	46	Auto ABS Swiss Lease 2013 GmbH	瑞士	50 *
Faurecia Interiors Louisville LLC	美國	46	PSA Finance Suisse S.A	瑞士	50 *
Faurecia Madison Automotive Seating INC	美國	46	PSA Finance Nederland BV	荷蘭	50 *
Faurecia Mexico Holdings LLC	美國	46	Auto ABS UK Loans PLC - Compartiment 2012-5	英國	50 *
FAURECIA North America Holdings LLC	美國	46	FCT Auto ABS UK Loans 2017	英國	50 *
Faurecia USA Holdings Inc	美國	46	PSA Wholesale Ltd	英國	50 *
FKN North America Inc	美國	46			
Hug Engineering Inc	美國	46	<b>歐寶沃克斯豪爾融資</b>		
Faurecia Automotive de Uruguay	烏拉圭	46	Opel Bank GmbH	德國	50 *
Beijing Wkw-Fad Automotive Parts Co., Ltd	中國	23	Opel Bank S.A	法國	50 *
長春佛吉亞福陽汽車零部件技術研發有限公司	中國	21 *	Opel Finance Germany Holdings GmbH	德國	50 *
Changchun Xuyang Acoustics & Soft Trim Co Ltd	中國	19	Opel Leasing GmbH	德國	50 *
重慶光能佛吉亞汽車內飾系統有限公司	中國	23	Opel Finance SpA	意大利	50 *
東風佛吉亞(襄陽)排氣系統有限公司	中國	23	Opel Finance AB	瑞典	50 *
DONGFENG Faurecia Automotive Exterior Systems Co. Ltd	中國	23	Opel Finance SA	瑞士	50 *
DONGFENG Faurecia Automotive Parts Sales Company Limited	中國	23	Opel Finance International B.V.	荷蘭	50 *
Faurecia Liuzhou Automotive Seating Sales Co., Ltd	中國	23	Opel Finance N.V.	荷蘭	50 *
海泰佛吉亞複合材料(武漢)有限公司	中國	23	OPVF Europe Holdco Limited	英國	50 *
Jinan Jidao Automotive Parts Co Ltd	中國	23	Vauxhall Finance plc	英國	50 *
Lanzhou Limin Automotive Parts Co Ltd	中國	23			
Xiangtan Faurecia Limin Interior & Exterior Systems Co Ltd	中國	23 *			
Zhesiang Faurecia Limin Interior & Exterior Systems Co Ltd	中國	23			
Automotive Performance Materials (APM)	法國	23 *			

(\*) 其中，12.5%透過神龍汽車





## IV –法定核數師關於 2018 年綜合財務報表的報告

這是以法語發佈的公司綜合財務報表法定核數師報告的英文譯本，僅供講英語的用戶使用。

本法定核數師報告載有歐洲法規及法國法律規定的資料，例如法定核數師的任命資料或管理報告中本集團相關資料的核實。

本報告應與法國法律及法國適用之專業核數準則一併閱讀，並按其詮釋。

致 Peugeot S.A.股東週年大會，

### 意見

吾等已根據閣下股東週年大會上所委派之任務，審計隨附 Peugeot S.A.截至 2018 年 12 月 31 日止年度之綜合財務報表。

吾等認為，該等綜合財務報表已根據歐盟採納之國際財務報告準則真實而中肯地反映了貴集團於 2018 年 12 月 31 日的資產及負債以及財務狀況及其截至該日止年度的經營業績。

上述表達的審計意見與吾等向財務及審計委員會所提交報告一致。

### 意見基礎

#### 審計架構

吾等乃根據法國適用專業準則而進行審計。吾等相信所得之審計憑證乃充分及恰當作為吾等審計意見之基礎。

吾等根據該等準則的責任詳載於本報告中*法定核數師對綜合財務報表審計之責任*一節。

### 獨立性

吾等根據適用於吾等的獨立性規則進行審計工作，期限為 2018 年 1 月 1 日至本報告日期，特別是吾等並未提供第 537/2014 號法規（歐盟）第 5(1) 條或法國法定核數師操守守則 (*Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes*) 所提述的任何禁制非核數服務。

### 強調事項

吾等提請注意綜合財務報表附註 1.2，其描述首次應用國際財務報告準則第 15 號「與客戶所訂合約的收入」及國際財務報告準則第 9 號「金融工具」的影響。吾等意見不就此事項作出更改。

### 評估的理據 – 主要審計事項

吾等根據法國商業守則 (*Code de commerce*) 第 L.823-9 及 R.823-7 條有關評估理據的規定，向閣下通知涉及重大錯誤陳述風險的關鍵審計事項，有關事項（按吾等的專業判斷）是吾等對本期綜合財務報表的審計最為主要的事項，以及吾等如何處理有關風險。

該等事項是在吾等審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。吾等不會就綜合財務報表特定項目發表獨立意見。

## 商譽及品牌的可收回金額

### 風險認定

截至 2018 年 12 月 31 日，商譽及品牌的賬面淨額分別為 36.08 億歐元和 19.94 億歐元。這些資產分配予現金產生單位。

如綜合財務報表附註 7.3 所述，根據國際會計準則第 36 號，商譽及品牌不會攤銷，而是在每個年度結束時進行減值測試，或者在有減值跡象時更頻繁地進行減值測試。當這些資產的可收回金額小於其賬面淨值時，確認減值。可收回金額為使用價值與市場價值兩者中的較高者。使用價值是參考未來現金流量貼現確定的，需要管理層作出高度的判斷，尤其是確定預測、貼現率及永續增長率。

鑒於這些資產在集團綜合財務報表中的重要性以及所使用的估計及假設方面所固有的管理層判斷的程度，吾等認為對集團商譽及品牌的可收回金額的計量是關鍵審計事項。

### 吾等的應對

吾等對管理層用來確定商譽及品牌可收回金額的方法進行了關鍵分析。對於獲分配這些資產的每個現金產生單位，吾等獲得了管理層最新中期計劃及減值測試結果。

基於這些資料，吾等工作包括：

- ▶ 以賬目就減值核對所測試資產的賬面淨值；
- ▶ 分析未來現金流量預測，特別是測試所用的保證金率及數量與外部來源或管理層向集團管理機構所提供最新估計的一致性；
- ▶ 通過將這些預測與用於早期減值測試的數據及集團的歷史表現進行比較來評估預測；
- ▶ 分析所用貼現率的一致性，特別是將其與現有市場數據進行比較；
- ▶ 通過抽樣驗證管理層使用的估值模式的算術準確性；
- ▶ 分析現金產生單位可收回金額對所用主要假設（永續增長率、用於最終價值的營業利潤率、貼現率）變化的敏感性；
- ▶ 評估綜合財務報表附註中披露的信息的適當性。

## 開發費用的資本化及評估

### 風險認定

根據綜合財務報表附註 4.3 所述條件和國際會計準則第 38 號，開發費用於資產負債表的無形資產中確認。2018 年的資本化金額為 18.97 億歐元。資本化的開發成本根據批量生產協議，按照分配予標緻—雪鐵龍—DS 汽車分部和歐寶—沃克斯豪爾汽車分部的資產以及車輛的使用年限 7 年和組件及模塊的使用年限 10 年按直線法攤銷。對於汽車設備業務，關於收到客戶的具體訂單所發生的開發費用，按照零部件交付週期按直線法攤銷，每年累計最低數額相當於 5 年直線攤銷。不符合綜合財務報表附註 4.3 所列條件的研究費用和研究開發費用，在其發生的財政年度確認為費用。

### 吾等的應對

在審計綜合財務報表的框架內，吾等工作主要包括：

- ▶ 根據現行會計準則分析與開發費用初始確認有關的集團規則，並評估是否符合這些規則；
- ▶ 通過抽樣檢驗年內資本化開發費用金額是否符合相關檔案證據；
- ▶ 與管理層討論確定任何減值跡象；
- ▶ 以賬目核對需進行減值測試的現金產生單位的淨賬面金額；
- ▶ 分析未來現金流量預測，特別是測試所用的保證金率及數量與外部來源或管理層向集團管理機構所提供最新估計的一致性；
- ▶ 通過將這些預測與用於早期減值測試的數據及集團的歷史表現進行比較來評估預測；
- ▶ 分析測試的現金產生單位可收回金額對所用主要假設（所用保證金率和貼現率）變化的敏感性

資本化的開發費用分配至現金產生單位，在每年結束時或在存在減值跡象時更加頻繁地進行減值測試。當現金產生單位（獲分配資產）的可收回金額低於其賬面淨值時，集團確認減值損失。可收回金額為使用價值與市場價值兩者中的較高者。使用價值是通過參考貼現的未來現金流來確定的，需要管理層高度判斷，特別是確定預測、貼現率和永續增長率。

由於這些無形資產在集團綜合資產負債表中的重要性，以及管理層對這些無形資產的初始資本化及減值測試（如有）的判斷，因此吾等將開發費用的資本化和評估確定為關鍵審計事項。

## 法國稅組遞延稅項資產的可收回性

風險認定	吾等的應對
<p>如 2018 年綜合財務報表附註 13 所述，截至 2018 年 12 月 31 日，集團關於虧損結轉的遞延稅項資產達 10.19 億歐元，其中包括 Peugeot S. A. 法國稅組內關於虧損的遞延稅項資產 8.6 億歐元。</p> <p>在法國稅組的稅項資產，可以抵銷遞延稅項負債淨額（最高 50%），在資產負債表中確認。此外，如果根據應納稅收益預測，有合理機會變現遞延稅項資產，則將其確認。遞延稅項根據與集團中期計劃的主要假設相符的稅項預測進行減值測試，並在集團估計其可收回性期間確定。</p> <p>鑒於這些資產的數量巨大以及所使用的估計及假設方面所固有的管理層判斷的程度，吾等把就法國稅組的稅項虧損結轉而確認的遞延稅項資產的確認及可收回性視為關鍵審計事項。</p>	<p>在審計綜合財務報表的框架內，吾等的工作包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 對於因存在遞延稅項負債而具有可收回性的遞延稅項資產，評估是否就遞延稅項負債淨額的 50% 正確採用了遞延稅項資產確認原則；</li> <li>▶ 對於因應納稅收益預測而具有可收回性的關於虧損結轉的遞延稅項資產，根據管理機構批准的集團中期計劃的假設，評估稅收預測的一致性；</li> <li>▶ 評估綜合財務報表附註 13 中披露的適當性。</li> </ul>

## 與權益法核算的汽車業務方面投資有關的估值

風險認定	吾等的應對
<p>如 2018 年綜合財務報表附註 10.2 所述，截至 2018 年 12 月 31 日，與 PSA 集團汽車業務相關的權益法核算投資在資產負債表上確認為 5.9 億歐元。這些投資主要包括集團分佔在中國與東風汽車集團及與長安集團的合資企業業務。</p>	<p>在審計綜合財務報表的框架內，吾等的工作包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 分析是否存在減值跡象，例如數量顯著減少或盈利能力惡化；</li> <li>▶ 評估與東風汽車集團及與長安集團的合資企業的資產進行減值測試的主要假設的一致性和相關性，特別是參考這些合資企業的管理機構批准的中期計劃；</li> <li>▶ 評估綜合財務報表附註中所披露信息的適當性。</li> </ul>

權益法核算公司的業績包括根據與測試 PSA 集團汽車業務固定資產相同的原則進行的減值測試產生的資產折舊。如綜合財務報表附註 7.3.D 所述，當存在減值跡象時，將對分配至特定車型的資產進行各項相關汽車現金產生單位測試。總資產（包括未分配予特定車型的資產）也將在各合資企業層面進行測試。當存在減值跡象時，PSA 集團在其層面上進行額外的減值測試。

鑒於這些資產在集團賬目中的重要性，中國市場的波動以及管理層需要對這些公司的資產估值所依據的假設做出的判斷程度，吾等把與權益法核算的汽車業務方面投資有關的估值視為關鍵審計事項。

## 具體核實

吾等亦已根據法國適用的專業準則，進行法國法律和法規文本要求的關於董事會的管理報告所載有關集團資料的具體核實。

吾等並無就其公平呈列以及與綜合財務報表一致的情況須報告的事項。

吾等證明管理報告包括法國商業守則 (French Commercial Code) 第 L.225-102-1 條規定的綜合非財務資料報表，當中列明，根據所述守則第 L.823-10 條條文，吾等概無核實該陳述所載資料公允列報及與年度賬目的一致性。此乃獨立第三方報告的主題。

## 其他法律及監管規定報告

### 委任法定核數師

吾等獲委任為 Peugeot S.A. 的法定核數師，瑪澤於 貴公司於 2005 年 5 月 25 日舉行的股東週年大會上獲委任，ERNST & YOUNG et Autres 於 貴公司於 2011 年 5 月 31 日舉行的股東週年大會上獲委任。

截至 2018 年 12 月 31 日，瑪澤及 ERNST & YOUNG et Autres 已分別連續十四年及八年受聘任。

### 管理層及須對綜合財務報表管治負責之人士之責任

管理層須負責根據歐盟採納的國際財務報告準則編製及公允列報綜合財務報表，以及實施管理層認為必需之內部監控，以編製不存在由於欺詐或錯誤而導致之重大錯誤陳述之綜合財務報表。

在編製綜合財務報表方面，管理層須負責評估公司持續經營之能力，並披露（如適當）與持續經營相關之事宜及應用持續經營會計法，除非預期將公司清盤或終止經營。

財務及審計委員會須負責監控財務報告之程序，以及內部監控及風險管理制度的有效性，以及（如適用）有關會計及財務報告程序的內部審計。

綜合財務報表已由董事會批准。

### 法定核數師對綜合財務報表審計之責任

#### 目標及審計方法

吾等的職責是就綜合財務報表出具報告。吾等的目的是合理鑑證綜合財務報表整體是否存在重大錯誤陳述。合理鑑證是一種高水平的鑑證，但不能保證按照專業標準進行的審計在存在重大錯誤陳述時總能發現。錯誤陳述可由欺詐或錯誤引起，如果合理預期錯誤陳述個別或合計可能影響使用者根據綜合財務報表作出的經濟決策，則錯誤陳述被視為重大錯誤陳述。

如法國商業守則 (*Code de commerce*) 第 L.823-10-1 條所列明，吾等的法定審計並未包括公司可行性或公司管理事務的質素的保證。

作為根據法國適用的專業準則作出之審計一部分，法定核數師於整個審計過程中行使專業判斷，此外：

- ▶ 識別及評估因欺詐或錯誤導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述之風險，及針對該等風險進行審計程序，並獲取為其意見提供基礎所需之充份及適當審計證據。未能發現因欺詐導致之重大錯誤陳述之風險較因錯誤導致之風險為高，原因為欺詐可涉及串謀、偽造、故意遺漏、失實陳述或凌駕於內部監控之上。
- ▶ 瞭解有關審計之內部監控程序，以設計有關情況下合適之審計程序，惟並非對內部監控之有效性發表意見。
- ▶ 評價管理層所採用會計政策之合適性及所作出會計估計及綜合財務報表相關披露之合理性。
- ▶ 評估管理層所用持續經營會計法之合適性，並按所獲取審計證據，評估是否存在與對公司持續經營能力產生重大疑問之事件或情況有關之重大不明確因素。此項評估乃按截至核數師報告日期為止所獲取之審計證據為基準。然而，未來事件或情況可能導致公司終止持續經營。倘法定核數師結論是存在重大不明確因素，須於核數師報告中指出綜合財務報表中之相關披露事項，或倘該等披露未有提供或不足，吾等則修改吾等的意見。
- ▶ 評價綜合財務報表之整體列報方式以及該等報表是否按公平呈報方式陳述相關交易及事件。
- ▶ 獲取有關集團內實體或業務活動的財務資料的充足適當核數證據，以於綜合財務報表中發表意見。法定核數師就綜合財務報表審計的指導、監督及執行、以及對該等綜合財務報表發表的意見負責。

### 向財務及審計委員會報告

吾等謹此向財務及審計委員會提交報告，當中特別包括審計的範圍以及所實施的審計計劃的描述以及審計結果。吾等亦會呈報所識別有關會計及財務呈報程序的內部控制的任何重大不足之處（如有）。

吾等向財務及審計委員會提交的報告亦載有吾等在審計本期綜合財務報表時，根據吾等的專業判斷認為最重要的重大錯誤陳述的風險，因而成為吾等於本報告中須描述的關鍵審計事項。

吾等亦向財務及審計委員會提交第 537/2014 號法規（歐盟）第 6 條所規定的聲明，確認吾等符合法國適用規例（例如，尤其是法國商業守則 (*Code de commerce*) 第 L.822-10 至 L.822-14 條以及法國法定核數師操守守則 (*Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes*)）所界定的獨立性。倘有需要，吾等會與財務及審計委員會討論可能合理被視為影響吾等的獨立性的風險以及相關的保障措施。

Courbevoie and Paris-La Défense, 2019 年 2 月 26 日

法定核數師

法文原文由下列核數師簽署：

瑪澤

ERNST & YOUNG et Autres

Thierry Blanchetier

Jérôme de Pastors

Laurent Miannay

Ioulia Vermelle



圖片來源：  
GROUPE PSA /通訊部





**PEUGEOT S.A.**

在法國註冊成立，發行資本 904,828,213 歐元

由董事會及監事會管理

註冊辦事處：7, rue Henri Sainte-Claire Deville

92563 Rueil-Malmaison - France

B 552 100 554 R.C.S. Nanterre – Siret 552 100 554 00021

電話：+ 33 (0)1 55 94 81 00

[groupe-psa.com](http://groupe-psa.com)

2020

# 年度業績



1717



# 2017 年年度業績

## 目錄

I. 於 2017 年 12 月 31 日的管理層及監督機構 .....	2
II. 年度管理報告 .....	3
1. 本集團業務 .....	3
2. 綜合年度業績分析 .....	5
3. 財務狀況及現金 .....	8
4. 風險因素及不確定性 .....	9
III. 於 2017 年 12 月 31 日的綜合財務報表 .....	11
綜合損益表 .....	12
綜合權益內確認收益開支表 .....	14
綜合資產負債表 .....	16
綜合現金流量表 .....	18
綜合權益變動表 .....	20
於 2017 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 .....	21
IV. 法定核數師關於 2017 年綜合財務報表的報告 .....	97

## I. 於 2017 年 12 月 31 日的管理層及監督機構

### 監事會

#### 主席

LOUIS GALLOIS 先生

#### 其他監事會成員

Geoffroy ROUX DE BÉZIEUX 先生 (副總裁兼獨立監事)

ETABLISSEMENTS PEUGEOT FRERES, 由 Marie-Hélène PEUGEOT RONCORONI 女士代表 (據股東協議任副主席)

東風汽車(香港)國際有限公司, 由 劉衛東先生代表 (據股東協議任副主席)

Catherine BRADLEY 女士

Pamela KNAPP 女士

Jean-François KONDRATIUK 先生 (員工代表監事)

Helle KRISTOFFERSEN 女士

BPFrance Participations, 由 Anne GUERIN 女士代表 (據股東協議任副主席) (由監事會於 2017 年 7 月 25 日增選)

安鐵成先生(由監事會於 2017 年 7 月 25 日增選)

Lion Participations, 由 Daniel BERNARD 先生代表 (由監事會於 2017 年 7 月 25 日增選)

FFP, 由 Robert PEUGEOT 先生代表

Henri Philippe REICHSTUL 先生

Bénédicte JUVAUX 女士 (員工股東代表監事)

#### 無投票權顧問

Frédéric BANZET 先生

Alexandre OSSOLA 先生 (由監事會於 2017 年 7 月 25 日任命)

Lv HAITAO 先生 (由監事會於 2017 年 7 月 25 日任命)

### 董事會

#### 主席

Carlos TAVARES 先生

#### 董事會成員

Jean-Baptiste CHASSELOUP de CHATILLON 先生

Maxime PICAT 先生

Jean-Christophe QUEMARD 先生

## II. 年度管理報告

### 1. 本集團業務

#### 1.1. 銷售活動概覽

**2017 年強勁加速：Groupe PSA 全球銷售增長 15.4%**

- Groupe PSA 在全球售出 3,632,300 輛<sup>1</sup> 汽車
- Groupe PSA 銷售連續第四年改善
- 成功的 SUV 產品攻勢支持集團的盈利增長  
加強標緻及雪鐵龍輕型商用車 (LCV) 在歐洲的領導地位，市場份額達 20.2%

Push to Pass 計劃的 SUV 攻勢加速，過去 18 個月推出的 5 款 SUV 車型日益成功。總的來說，截至年底，SUV 銷售佔到了合併銷售的 23%。

2017 年，標緻品牌在全球銷售了近 600,000 輛 SUV，以近 60% 的速度強勁擴張，在歐洲 SUV 市場排名第二。

2017 年標緻 3008 SUV 全球銷量為 259,300 輛，標緻品牌受到市場對該車型需求的持續增長，該車型在歐洲被評為「2017 年度汽車」，並獲得全球其他 38 個獎項的認可。標緻還得益於 2017 年 3 月推出的新標緻 5008 的成功，銷量為 85,900 輛，標緻 4008 在中國表現樂觀，售出 51,500 輛。

2017 年秋季，雪鐵龍於 9 月在中國推出的 C5 Aircross 和 10 月在歐洲推出的 C3 Aircross 拉開了 SUV 攻勢的序幕。每款車型的銷量分別為 22,700 輛和 35,400 輛左右，並將於 2018 年在全球推廣。

2017 年 2 月底，DS Automobiles 推出了首款 SUV，即 DS 7 CROSSBACK，並開通了 La Première 限量版車型的在線預訂。今年 10 月，該品牌推出了獨家網絡，同時接受所有系列版本的訂單。首批交貨定於 2018 年 2 月。

2017 年，歐寶和沃克斯豪爾的渠道組合合理化，與 PACE! 扭虧為盈的計劃相一致，並在 2017 年引領了破紀錄的產品攻勢，5 月和 9 月推出了兩款新 SUV，分別為 Crossland X 和 Grandland X，銷量分別為 33,900 輛和 18,700 輛。

**2017 年，Groupe PSA 公佈了有史以來最好的 LCV 銷量，售出 476,500 輛，比 2016 年增長 15%。**而集團乘用車衍生品（例如標緻 Traveler 和雪鐵龍 SpaceTourer）在 2017 年的銷量為 658,000 輛。

標緻和雪鐵龍品牌鞏固了集團在歐洲的領導地位，在 LCV 市場佔有 20.2% 的市場份額（1.3 點的市場份額增長），得益於新款標緻 Expert 和雪鐵龍 Jumpy，集團佔據歐洲 LCV 市場增長的 50% 以上。

在歐洲以外，集團的 LCV 攻勢也卓有成效。在歐亞地區，新款標緻 Expert 和雪鐵龍 Jumpy 計劃於 2018 年上半年在當地投產之前，銷售增長了 55%。在拉丁美洲，銷售增長 13%，2018 年將提供全系列更新產品和全系列服務。

在歐洲，合併銷量為 2,378,600 輛，同比增長近 450,000 輛（增長 23.2%），其中歐寶和沃克斯豪爾自 2017 年 8 月 1 日以後的銷量為 376,400 輛。

Groupe PSA 在集團所有主要所在國（不包括英國）的市場份額都有所增加。自 2010 年起，集團首次僅從標緻、雪鐵龍和 DS 銷售中提高了 0.3 個點的市場份額（11.1%）。

除 SUV 和 LCV 銷售增加外，集團還得益於標緻 308（售出 166,000 輛）、雪鐵龍 C3（售出 217,000 輛）和歐寶 Insigni 的成功推出，後者三款車型分別為 Sports Tourer、Grand Sport 和 Country Tourer（2017 年 8 月至 12 月共售出 40,600 輛）。

此外，標緻 2008 和歐寶 Mokka 在各自的細分市場分別以第二和第三名的成績拿下這一年。

DS Automobiles 繼續發展其網絡，目前有 150 個地點專門首次銷售第二代 DS 車型，即 DS 7 CROSSBACK。

**在中東和非洲地區**，綜合銷量同比增長 61.4%，達到 618,800 輛，其中歐寶品牌的銷量為 26,800 輛。

集團在伊朗的發展（2017 年售出 444,600 台）以及在土耳其、以色列和法國海外部門的更高銷量推動了這一業績。

<sup>1</sup> 自 2017 年 8 月 1 日起，集團的綜合範圍包括歐寶和沃克斯豪爾的銷量，在 8 月至 12 月期間共售出 403,900 輛。

Groupe PSA 繼續在該地區的產品攻勢，成功推出了新款雪鐵龍 C3、新款標緻 3008 SUV 和新款標緻 Pick Up，標誌著該品牌歷史性地回歸其在細分市場的合理地位。

歐寶在該地區正在展開產品攻勢，最近推出了新款 Insignia 和 Crossland X，並計劃在 2018 年初推出新款 Grandland X。

對於 DS 品牌而言，2017 年標誌著在未來數月 DS 7 CROSSBACK 上市之前該地區經銷商網絡的發展。

這一年，標緻 2008 SUV 在伊朗的生產啟動和市場投放，以及雪鐵龍和 SAIPA 在 Kashan 工廠成立了一家伊朗合資企業。集團繼續擴大製造基地，在摩洛哥 Kenitra 工廠破土動工，在肯尼亞和埃塞俄比亞開始當地生產，並簽署了關於在阿爾及利亞奧倫建立新工廠的諒解備忘錄。

**在中國和東南亞**，在艱難的經濟環境下，集團銷售了 387,000 輛汽車。自 7 月以來，集團出現第一個銷售復蘇跡象，銷售有所上升，與上半年相比，2017 年下半年市場份額增長 0.3 點。事實證明，隨著標緻 4008 和 5008 以及雪鐵龍 C5 Aircross 在 2017 年的成功上市，SUV 的陣容取得了勝利。值得注意的是，新款標緻 308 和雪鐵龍 C5 和 C6 的銷量與 2016 年相比穩定，而這一細分市場的需求較弱。

在東南亞，Groupe PSA 一直在加速發展，特別是在越南成功推出標緻 3008 和 5008 SUV。就在新的組裝協議簽署 9 個月後，這些車輛目前在 Chu Lai 的 THACO 工廠進行本地化生產。

2017 年 6 月，Groupe PSA 簽署協議，加強與長安汽車的合作，為 DS 品牌的快速擴張奠定堅實的基礎。在上海車展上亮相的 DS 7 CROSSBACK 將在北京車展開始時推向市場。

**拉丁美洲市場**進一步反彈，銷量攀升 12.2% 至 206,300 輛。

在拉丁美洲，標緻的銷售增長了 11.1%，這是由於該地區大部分市場的強勁勢頭。標緻 3008 和 5008 SUV 在各個國家均非常成功地推出，銷量已經超過了目標。標緻 Expert 最近在巴西和阿根廷推出，並在烏拉圭生產，也有望取得成功。

雪鐵龍在該地區大部分市場的銷量增長了 13.8%。例如，得益於新款雪鐵龍 C3 的巨大成功和 LCV 細分市場的穩健表現，在智利的銷量增長了 47%，而 Berlingo 領跑增長。在烏拉圭生產並在巴西和阿根廷銷售的雪鐵龍 Jumpy 受到好評，表明 2018 年對該車的需求將會強勁。

DS Automobiles 的銷售增長率為 21.6%，其中阿根廷的表現領先，該品牌在該國的高檔汽車市場中排名第四，這要歸功於 DS 3 連續第四年在同級別汽車中處於領先地位。

**印度太平洋**報告售出 26,100 輛汽車，增長 31%。

在日本，集團增長了 20%，創下了 20 多年來最佳業績。在澳大利亞和新西蘭的銷售正在復甦，兩家新的進口商已被委任，從而銷售比 2016 年幾乎增長三倍。法國太平洋海外領地的銷售繼續大幅增長（增長 40%），韓國的表現與 2016 年持平。

標緻對這一增長做出了重大貢獻，標緻 3008 和 5008 的成功上市推動了銷量增長 37%。

由於對新 C3 的強勁需求，雪鐵龍的銷量也大幅增長（增長 36%）。

**在歐亞大陸**，銷量增長了 45%，超過了汽車市場增長步伐。集團在該地區主要市場取得進展，包括俄羅斯（增長 38%）和烏克蘭（增長 62%），共售出 15,200 輛。

新款標緻 3008 SUV 的銷售業績明顯領先於上一代，佔該品牌銷量的 21%，助力推動其銷量增長 50.7%。雪鐵龍 Grand C4 畢加索的銷售勢頭（增長 126%），特別是在 B2B 細分市場，也推高了該品牌在歐亞市場的銷售，強勁增長了 33.4%。

Groupe PSA 的 LCV 分部銷售增長了 55%。標緻 Expert、雪鐵龍 Jumpy、標緻 Traveller 和雪鐵龍 SpaceTower 於 2018 年起在俄羅斯卡盧加的本地生產預計使集團在歐亞大陸實現更快的銷售增長。

## 1.2. 全球合併銷售

Groupe PSA 網站 ([www.groupe-psa.com](http://www.groupe-psa.com)) 上提供了按品牌、地理區域和車型分類的全球合併銷售。

## 2. 綜合年度業績分析

於 2017 年 12 月 31 日，本集團的業務圍繞綜合財務報表附註 4 所述的五大業務分部展開。財務報表附註 19 列示了期後事項。

### 2.1. 期內集團利潤（虧損）

(百萬歐元)	2016 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	變化
收入	54,030	65,210	11,180
<b>經常性經營收入</b>	<b>3,235</b>	<b>3,991</b>	<b>756</b>
佔收入的百分比%	6.0%	6.1%	
非經常性經營收入及開支	(624)	(904)	(280)
經營收入	2,611	3,087	476
財務收益（虧損）淨額	(268)	(238)	30
所得稅	(517)	(701)	(184)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	128	217	89
持作待售或將以合夥關係繼續的業務的利潤（虧損）*	195	(7)	(202)
<b>期內綜合利潤（虧損）</b>	<b>2,149</b>	<b>2,358</b>	<b>209</b>
<b>歸屬於母公司所有者的期內利潤（虧損）</b>	<b>1,730</b>	<b>1,929</b>	<b>199</b>

\* 包括「與將以合夥關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支」

### 2.2. 集團收入

下表列出了按分部劃分的綜合收入：

(百萬歐元)	2016 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	變化
標緻雪鐵龍 DS 汽車	37,066	40,735	3,669
歐寶沃克斯豪爾汽車	-	7,238	7,238
佛吉亞	18,710	20,182	1,472
其他業務及對銷*	(1,746)	(2,945)	(1,199)
<b>收入</b>	<b>54,030</b>	<b>65,210</b>	<b>11,180</b>

\* 包括與桑坦德消費金融簽署的合作協議未涵蓋的 Banque PSA Finance 的活動

標緻雪鐵龍 DS (PCD) 汽車收入增長了 9.9%（與 2016 年相比），主要得益於產品組合（+4.5%）、銷量和國家組合（+4.9%）以及對合作夥伴的銷售（+1.5%）的有利影響，這些因素超額彌補了不利匯率變化（-1.6%）的負面影響。

歐寶沃克斯豪爾 (OV) 汽車收入於 2017 年最後 5 個月達 72.38 億歐元。

在恒定匯率和範圍（不包括 OV）下，與 2015 年相比，集團收入增長了 12.9%，而該年是 Groupe PSA 盈利增長戰略計劃 Push to Pass 的參考年份。

### 2.3. 集團經常性經營收入

下表列出了按業務分部劃分的經常性經營收入：

(百萬歐元)	2016 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	變化
標緻雪鐵龍 DS 汽車	2,225	2,965	740
歐寶沃克斯豪爾汽車	-	(179)	(179)
佛吉亞	970	1,170	200
其他業務及對銷*	40	35	(5)
<b>經常性經營收入</b>	<b>3,235</b>	<b>3,991</b>	<b>756</b>

\* 包括與桑坦德消費金融簽署的合作協議未涵蓋的 Banque PSA Finance 的活動



2017年，PCD汽車經常性經營利潤率（相當於PCD汽車經常性經營收入與PCD汽車收入的比率）為7.3%，而2016年為6%。OV汽車經常性經營收入利潤率於2017年最後5個月為-2.5%。

集團經常性經營利潤率（不包括OV）為7.1%，集團經常性經營利潤率（包括OV）為6.1%，而2016年為6%。

PCD汽車經常性經營收入增長33.3%，是由於公司業績改善（+12.70億歐元），但經營環境不利（-5.30億歐元）：

- PCD汽車分部經營環境的負面影響源於「外匯及其他」的影響(492)百萬歐元，主要與英鎊及阿根廷比索的疲軟以及更高的原材料和其他外部成本(358)百萬歐元有關。這些影響部分被總計+3.20億歐元的強勁市場表現所抵銷；
- PCD汽車業務業績的改善，主要是由於產品組合效應非常積極，達到了+9.04億歐元，以及生產和固定成本降低，為+4.98億歐元，市場份額和國家組合改善+3,800萬歐元。這些影響部分被不利價格和產品濃縮效應（(44)百萬歐元）以及其他影響（(-134)百萬歐元）所抵銷。

OV汽車經常性經營收入於2017年最後5個月為(179)百萬歐元。

佛吉亞的經常性經營收入為11.70億歐元，增加了2億歐元。

## 2.4. 對期內集團利潤（虧損）有貢獻的其他項目

非經常性經營收入及支出為淨支出（904）百萬歐元，而2016年為(624)百萬歐元。它們主要包括PCD汽車分部重組費用總計（426）百萬歐元—主要在歐洲（375）百萬歐元，OV汽車分部總計（440）百萬歐元，及佛吉亞集團（86）百萬歐元。

財務收益及開支淨額為(238)百萬歐元，較2016年改善3,000萬歐元。請參閱於2017年12月31日的綜合財務報表附註12。

與2016年的(517)百萬歐元相比，2017年所得稅開支為(701)百萬歐元。請參閱於2017年12月31日的綜合財務報表附註14。

2017年分佔按權益法核算公司的淨盈利合計2.17億歐元，而2016年為1.28億歐元。

東風合資公司（神龍汽車和DPCS）的貢獻為(30)百萬歐元，減少了272百萬歐元。2017年長安標緻雪鐵龍汽車有限公司（CAPSA）的負貢獻為(24)百萬歐元，而2016年為(292)百萬歐元。請參閱於2017年12月31日的綜合財務報表附註11.3。

Banque PSA Finance和桑坦德消費金融之間合作成立的合資企業的貢獻為2.01億歐元，增加了2,000萬歐元。請參閱於2017年12月31日的綜合財務報表附註11.3。

2017年，Banque PSA Finance和法國巴黎銀行之間合作成立的合資企業的貢獻（涵蓋OV融資活動）為800萬歐元<sup>2</sup>。請參閱於2017年12月31日的綜合財務報表附註11.3。

持待售或將以合夥關係繼續的業務的利潤，包括「與將以合夥關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支」，總計(7)百萬歐元，而2016年為1.95億歐元。

淨收益（集團份額）為19.29億歐元，增長1.99億歐元。每股基本收益為2.18歐元，而2016年為2.16歐元。每股攤薄收益從2016年的1.93歐元至2.05歐元。

每股股息0.53歐元將於下一次股東大會上提交批准，除息日定為2018年5月2日，派息日為2018年5月4日。

<sup>2</sup> 此貢獻代表自2017年11月1日完成之日起Opel Vauxhall Finance 2個月的活動

## 2.5. Banque PSA Finance

財務公司的業績（按 100%）如下：<sup>\*</sup>

(百萬歐元)	2016 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	變化
收入	1,405	1,476	71
淨銀行收入	1,026	1,145	119
風險成本 <sup>**</sup>	0.24%	0.27%	+0.03 百分點
<b>經常性經營收入</b>	<b>571</b>	<b>632</b>	<b>61</b>
市場滲透率	30.8%	30.0%	(0.8) 百分點
新合同數目（租賃及融資）	767,848	845,755	77,907

<sup>\*</sup> 這些 2017 年 BPF 業績包括自 2017 年 11 月 1 日以來 Opel Vauxhall Finance 2 個月的活動業績。

<sup>\*\*</sup> 佔平均淨貸款和應收款的百分比

## 2.6. 佛吉亞

(百萬歐元)	2016 年 12 月 31 日	2017 年 12 月 31 日	變化
收入	18,710	20,182	1,472
<b>經常性經營收入</b>	<b>970</b>	<b>1,170</b>	<b>200</b>
估收入的百分比	5.2%	5.8%	
<b>經營收入</b>	<b>864</b>	<b>1,075</b>	<b>211</b>
財務收益（開支）淨額	(163)	(133)	30
<b>期內綜合利潤（虧損）</b>	<b>706</b>	<b>708</b>	<b>2</b>
自由現金流	1,011	129	(882)
財務狀況淨額	(475)	(646)	(171)

有關佛吉亞的更多詳細資料載於其年度報告，可於 [www.Faurecia.com](http://www.Faurecia.com) 下載

## 2.7. 展望

### 市場展望

2018 年，集團預計歐洲汽車市場將保持穩定，拉丁美洲增長 4%，俄羅斯增長 10%，中國增長 2%。

### 經營前景改善

Groupe PSA（不包括歐寶沃克斯豪爾）Push to Pass 計劃的目標是：

- 2016-2018 年，汽車經常性經營利潤率<sup>3</sup>平均超過 4.5%，2021 年目標超過 6%；
- 與 2015 年相比，2018 年<sup>4</sup>實現 10% 的集團收入增長，2021 年<sup>4</sup>實現再增 15% 的目標。

歐寶沃克斯豪爾的目標是：

- 到 2020 年，為 0V 實現 2% 的汽車經常性經營利潤率<sup>3</sup>，到 2026 年達到 6% 的目標；
- 到 2020 年<sup>5</sup>實現正的經營自由現金流。

<sup>3</sup> 與收入有關的經常性經營收入

<sup>4</sup> 按恆定(2015 年)匯率及參數

<sup>5</sup> 定義為 ROI + D&A - 重組 - 資本支出 - 資本化研發 - WRC 變化

### 3. 財務狀況及現金

#### 3.1. 製造及銷售公司的淨財務狀況及財務安全

製造及銷售公司的淨財務狀況載於集團於2017年12月31日的綜合財務報表附註12。

於2017年12月31日，製造及銷售公司的淨財務狀況為淨現金61.94億歐元，較2016年12月31日減少6.19億歐元。在這一積極的淨財務狀況下，佛吉亞於2017年12月31日的淨債務為6.46億歐元，而於2016年12月底的淨債務為4.75億歐元。

2017年，集團繼續積極管理其債務。為了延長債務的平均到期日，Peugeot S.A.發行了6.00億歐元的債券，將於2024年3月到期，及於5月發行了1億歐元、期限相同的債券。此外，歐洲國際銀行（EIB）向PSA Automobiles SA提供了一筆2.5億歐元的7年期貸款，以就未來排放要求的研發投資提供資金。

於2017年12月31日，製造及銷售公司的流動性儲備為175.22億歐元，而於2016年12月31日為169.74億歐元，現金及現金等價物、財務投資、流動及非流動金融資產為133.22億歐元，以及未提取信貸額度為42億歐元（請參閱於2017年12月31日的綜合財務報表附註12.4）。

#### 3.2. 製造及銷售公司的自由現金流詳情

於2017年12月31日的綜合財務報表附註16描述了製造和銷售公司的自由現金流。

在此期間產生的自由現金流為5億歐元，其中包括佛吉亞貢獻的1.29億歐元。本期自由現金流主要來源於：

- 經常性經營賺取的58.23億歐元的現金流，其中OV貢獻(336)百萬歐元；
- 與重組計劃相關的現金流(618)百萬歐元，包括(12)百萬歐元用於OV；
- 營運資金需求改善800萬歐元，包括11.79億歐元貿易應付款、(476)百萬歐元貿易應收款和(167)百萬歐元存貨。新車庫存水平如下所示；OV貢獻為(610)百萬歐元；
- 於2017年12月31日，資本化資本支出和研發為(4,277)百萬歐元，包括佛吉亞份額(1,214)百萬歐元和OV份額(509)百萬歐元，其中於2017年年底特殊投資/資產處置方面為(436)百萬歐元（包括佛吉亞份額(218)百萬歐元）。與2016年相比，2017年發生的研發費用總額有所增加，並於2017年12月31日的綜合財務報表附註5中列示。

PCD和獨立PCD經銷商網絡的新車庫存水平：

(新車, 千輛)	2017年12月31日	2016年12月31日	2015年12月31日
集團	97	99	107
獨立經銷商網絡	319	307	243
合計	416	406	350

OV和獨立OV經銷商網絡的新車庫存水平：

(新車, 千輛)	2017年12月31日	2016年12月31日	2015年12月31日
集團	135	不適用	不適用
獨立經銷商網絡	129	不適用	不適用
合計	264	不適用	不適用

除去自由現金流，淨財務狀況的變化為(1,119)百萬歐元。這些主要涉及支付予集團股東的股息(431)百萬歐元以及支付予佛吉亞少數權益股東的股息(129)百萬歐元、及認股權證行使2.88億歐元和OV債務整合(662)百萬歐元。

#### 3.3. 財務公司流動性及融資

於2017年12月31日的綜合財務報表附註13.3和13.4討論了財務公司的流動性和融資。

## 4. 風險因素及不確定性

### 集團及其業務特有的主要風險因素

集團的經營環境不僅在技術方面，而且在消費模式和汽車行業的新進入者方面都發生了深刻的變化。因此，它面臨的風險，如果變成現實，可能對其業務、財務狀況、業績或前景產生重大不利影響。PSA 集團密切關注以確保其業務範圍內固有的風險在其各個業務內得到有效管控。集團在法國和國外的各運營單位持續識別和評估風險，並評估相關的內部控制，每年向執行委員會報告。（佛吉亞有自身的過程）。集團可能面臨的主要特定風險因素在 2017 年註冊文件（第 1.5 章）（將於 2018 年 3 月發佈）中有詳細描述，其中特別包括：

- **經營風險**

它們包括與集團的經濟和地緣政治環境有關的風險，特別是在英國，集團面臨自由貿易協定和匯率變動風險（2017 年，集團在英國的銷量為 279,000 輛汽車）。英鎊兌歐元匯率總波動一個點，對汽車經常性經營收入的影響約為 4,500 萬歐元。英國退出歐盟的長期影響將取決於退出條款及其結果，目前尚不清楚。此外，還存在與新車（例如汽油/柴油混合氣）的開發、上市和銷售有關的風險、與新形式流動性驅動的新商業模式的出現有關的風險、客戶和經銷商風險，原材料風險、供應商風險、行業風險、環境風險、工作場所健康和 safety 風險、與合作協議相關的風險、與東風戰略夥伴關係相關的風險、與 PACE 計劃不執行有關的風險、信息系統風險以及與氣候變化相關的風險。

- **金融市場風險**

本集團面臨流動性風險、利率風險、匯率風險、交易對手風險、信用風險和其他市場風險，特別是與商品價格波動有關的風險。於 2017 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 12.7 提供了主要由公司財務部執行的風險管理信息、已識別的風險以及旨在管理這些風險的集團政策。

- **與 Banque PSA Finance 相關的風險**

這些風險包括活動風險、信用風險、流動性風險、交易對手風險以及集中風險和經營風險。（請參閱於 2017 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 13.4）。

- **法律和合同風險**

這些風險主要包括：法律和仲裁程序、與反不正當競爭訴訟有關的法律風險、監管風險、財務契約、與養老金和其他退休後福利義務有關的風險、與知識產權和資產負債表外承擔有關的風險。（請參閱於 2017 年 12 月 31 日的綜合財務報表附註 17）。



### III. 於 2017 年 12 月 31 日的綜合財務報表

#### 目錄

---

綜合損益表.....	12
綜合全面收益表.....	14
綜合資產負債表.....	16
綜合現金流量表.....	18
綜合權益變動表.....	20
於 2017 年 12 月的綜合財務報表附註.....	21

PSA 集團的綜合財務報表列報截至 2017 年和 2016 年 12 月 31 日止年度。2015 年綜合財務報表包含在註冊文件中，該文件於 2016 年 3 月 24 日向法國證券監管機構 (*Autorité des Marchés Financiers*) 提交，編號為 D.16-0204。

## 綜合損益表

(百萬歐元)	附註	2017年			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
<b>持續性業務</b>					
<b>收入</b>	5.1	65,094	139	(23)	65,210
所售商品及服務成本		(53,017)	(98)	23	(53,092)
銷售、一般及管理費用		(5,862)	(27)	-	(5,889)
研發費用	5.3	(2,238)	-	-	(2,238)
<b>經常性經營收入 (虧損)</b>		3,977	14	-	3,991
非經常性經營收入	5.4 - 8.3	202	3	-	205
非經常性經營開支	5.4 - 8.3	(1,106)	(3)	-	(1,109)
<b>經營收入 (虧損)</b>		3,073	14	-	3,087
財務收益		163	4	-	167
財務開支		(404)	(1)	-	(405)
<b>淨財務收益 (開支)</b>	12.2	(241)	3	-	(238)
<b>除完全合併公司的稅項前收益 (虧損)</b>		2,832	17	-	2,849
即期稅項		(552)	(13)	-	(565)
遞延稅項		(139)	3	-	(136)
<b>所得稅</b>	14	(691)	(10)	-	(701)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	11.3	(9)	226	-	217
與將以合伙關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支		-	-	-	-
<b>持續性業務的綜合利潤 (虧損)</b>		2,132	233	-	2,365
歸屬於母公司權益持有人		1,709	227	-	1,936
<b>持作待售或將以合伙關係繼續的業務</b>					
持作待售或將以合伙關係繼續的業務的利潤 (虧損)		(7)	-	-	(7)
<b>期間綜合利潤 (虧損)</b>		2,125	233	-	2,358
歸屬於母公司權益持有人		1,702	227	-	1,929
歸屬於少數股東權益		423	6	-	429
<b>(歐元)</b>					
持續性業務每股1歐元面值股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 15.2)					2.18
每股1歐元面值股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 15.2)					2.18
持續性業務每股1歐元面值股份的攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 15.2)					2.06
每股1歐元面值股份的攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 15.2)					2.05

(百萬歐元)	附註	2016年			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
<b>持續性業務</b>					
收入	5.1	53,884	161	(15)	54,030
所售商品及服務成本		(43,599)	(125)	15	(43,709)
銷售、一般及管理費用		(5,136)	(35)	-	(5,171)
研發費用	5.3	(1,915)	-	-	(1,915)
<b>經常性經營收入 (虧損)</b>		3,234	1	-	3,235
非經常性經營收入	5.4 - 8.3	117	-	-	117
非經常性經營開支	5.4 - 8.3	(741)	-	-	(741)
<b>經營收入 (虧損)</b>		2,610	1	-	2,611
財務收益		298	4	-	302
財務開支		(570)	-	-	(570)
<b>淨財務收益 (開支)</b>	12.2	(272)	4	-	(268)
<b>除完全合併公司的稅項前收益 (虧損)</b>		2,338	5	-	2,343
即期稅項		(588)	(8)	-	(596)
遞延稅項		90	(11)	-	79
<b>所得稅</b>	14	(498)	(19)	-	(517)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	11.3	(67)	195	-	128
與將以合伙關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支		-	(10)	-	(10)
<b>持續性業務的綜合利潤 (虧損)</b>		1,773	171	-	1,944
歸屬於母公司權益持有人		1,358	167	-	1,525
<b>持作待售或將以合伙關係繼續的業務</b>					
持作待售或將以合伙關係繼續的業務的利潤 (虧損)		174	31	-	205
<b>期間綜合利潤 (虧損)</b>		1,947	202	-	2,149
歸屬於母公司權益持有人		1,532	198	-	1,730
歸屬於少數股東權益		415	4	-	419
<b>(歐元)</b>					
持續性業務每股1歐元面值股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 15.2)					1.90
每股1歐元面值股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 15.2)					2.16
持續性業務每股1歐元面值股份的攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 15.2)					1.70
每股1歐元面值股份的攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人 (附註 15.2)					1.93



## 綜合全面收益表

(百萬歐元)	2017年		
	稅前	所得稅利益(開支)	稅後
<b>期間綜合利潤(虧損)</b>	3,059	(701)	2,358
<b>可透過損益循環的項目</b>			
現金流對沖之公允價值調整	35	(8)	27
-其中,重新分類至損益表的	(4)	4	-
-其中,期內於權益確認的	39	(12)	27
待售金融資產公允價值重新計量之收益及虧損	6	(1)	5
-其中,重新分類至損益表的	-	-	-
-其中,期內於權益確認的	6	(1)	5
換算海外業務的匯兌差額	(424)	-	(424)
<b>可透過損益循環的全面收益其他項目總額</b>	(383)	(9)	(392)
<b>不可透過損益循環的項目</b>			
關於養老金義務的精算收益及虧損	(104)	26	(78)
<b>全面收益其他項目總額</b>	(487)	17	(470)
-其中,按權益法核算的公司	114	-	114
<b>綜合全面收益</b>	2,572	(684)	1,888
-其中,歸屬於母公司權益持有人的			1,574
-其中,歸屬於少數股東權益的			314

於全面收益確認的項目對應與非股東第三方的交易產生的所有權益變動。

(百萬歐元)	2016年		
	稅前	所得稅利益(開支)	稅後
<b>期間綜合利潤(虧損)</b>	2,666	(517)	2,149
<b>可透過損益循環的項目</b>			
現金流對沖之公允價值調整	53	(19)	34
-其中,重新分類至損益表的	63	(10)	53
-其中,期內於權益確認的	(10)	(9)	(19)
待售金融資產公允價值重新計量之收益及虧損	11	(2)	9
-其中,重新分類至損益表的	-	-	-
-其中,期內於權益確認的	11	(2)	9
換算海外業務的匯兌差額	(52)	-	(52)
<b>可透過損益循環的全面收益其他項目總額</b>	12	(21)	(9)
<b>不可透過損益循環的項目</b>			
關於養老金義務的精算收益及虧損	37	(1)	36
<b>全面收益其他項目總額</b>	49	(22)	27
-其中,按權益法核算的公司	(78)	-	(78)
<b>綜合全面收益</b>	2,715	(539)	2,176
-其中,歸屬於母公司權益持有人的			1,762
-其中,歸屬於少數股東權益的			414

## 綜合資產負債表

### 資產

	附註	2017年12月31日			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
(百萬歐元)					
<b>持續性業務</b>					
商譽	8.1	3,320	1	-	3,321
無形資產	8.1	7,862	54	-	7,916
物業、廠房及設備	8.2	13,275	3	-	13,278
對按權益法核算公司投資	11	1,356	2,116	-	3,472
其他非流動金融資產	12.5.A	487	23	-	510
其他非流動資產	9.1	1,602	103	-	1,705
遞延稅項資產	14	791	13	-	804
<b>非流動資產總額</b>		<b>28,693</b>	<b>2,313</b>	<b>-</b>	<b>31,006</b>
<b>經營資產</b>					
貸款及應收款—財務公司	13.2.A	-	331	-	331
短期投資—財務公司		-	114	-	114
存貨	6.1	7,321	-	-	7,321
貿易應收款—製造及銷售公司	6.2	2,367	-	(34)	2,333
即期稅項	14	338	15	-	353
其他應收款	6.3.A	2,636	85	(2)	2,719
		12,662	545	(36)	13,171
<b>流動金融資產</b>	12.5.A	1,269	-	-	1,269
<b>財務投資</b>	12.5.B	165	-	-	165
<b>現金及現金等價物</b>	12.5.C	11,582	320	(8)	11,894
<b>總流動資產</b>		<b>25,678</b>	<b>865</b>	<b>(44)</b>	<b>26,499</b>
<b>總資產</b>		<b>54,371</b>	<b>3,178</b>	<b>(44)</b>	<b>57,505</b>

### 權益及負債

	附註	2017年12月31日			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
(百萬歐元)					
<b>權益</b>	See Eng				
股本					905
庫存股份					(270)
留存盈利及其他累計權益（不包括少數股東權益）					13,914
少數股東權益					2,171
<b>總權益</b>					<b>16,720</b>
<b>持續性業務</b>					
非流動金融負債	12.6	4,778	-	-	4,778
其他非流動負債	9.2	4,280	-	-	4,280
非流動撥備	10	1,596	-	-	1,596
遞延稅項負債	14	890	7	-	897
<b>非流動負債總額</b>		<b>11,544</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>11,551</b>
<b>經營負債</b>					
融資負債—財務公司	13.3	-	415	(8)	407
流動撥備	10	4,658	119	-	4,777
貿易應付款		13,362	-	-	13,362
即期稅項	14	225	9	-	234
其他應付款	6.3.B	7,878	81	(36)	7,923
		26,123	624	(44)	26,703
<b>流動金融負債</b>	12.6	2,531	-	-	2,531
<b>流動負債總額</b>		<b>28,654</b>	<b>624</b>	<b>(44)</b>	<b>29,234</b>
<b>持續性業務總負債<sup>(1)</sup></b>		<b>40,198</b>	<b>631</b>	<b>(44)</b>	<b>40,785</b>
持作待售或將以合伙關係繼續的業務轉讓負債總額		-	-	-	-
<b>總權益及負債</b>					<b>57,505</b>

(1) 不包括權益

(百萬歐元)	附註	2016年12月31日			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
<b>持續性業務</b>					
商譽	8.1	1,513	1	-	1,514
無形資產	8.1	5,393	61	-	5,454
物業、廠房及設備	8.2	11,291	2	-	11,293
對按權益法核算公司投資	11	1,487	1,527	-	3,014
其他非流動金融資產	12.5.A	685	37	-	722
其他非流動資產	9.1	1,368	7	-	1,375
遞延稅項資產	14	574	19	-	593
<b>非流動資產總額</b>		<b>22,311</b>	<b>1,654</b>	<b>-</b>	<b>23,965</b>
<b>經營資產</b>					
貸款及應收款—財務公司	13.2.A	-	346	-	346
短期投資—財務公司		-	103	-	103
存貨	6.1	4,347	-	-	4,347
貿易應收款—製造及銷售公司	6.2	1,560	-	(19)	1,541
即期稅項	14	148	16	-	164
其他應收款	6.3.A	1,763	92	(4)	1,851
		7,818	557	(23)	8,352
<b>流動金融資產</b>	12.5.A	<b>629</b>	<b>-</b>	<b>(1)</b>	<b>628</b>
<b>財務投資</b>	12.5.B	<b>110</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>110</b>
<b>現金及現金等價物</b>	12.5.C	<b>11,576</b>	<b>530</b>	<b>(8)</b>	<b>12,098</b>
<b>總流動資產</b>		<b>20,133</b>	<b>1,087</b>	<b>(32)</b>	<b>21,188</b>
<b>總資產</b>		<b>42,444</b>	<b>2,741</b>	<b>(32)</b>	<b>45,153</b>

(百萬歐元)	附註	2016年12月31日			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
<b>權益</b>	15				
股本					860
庫存股份					(238)
留存盈利及其他累計權益（不包括少數股東權益）					12,035
少數股東權益					1,961
<b>總權益</b>					<b>14,618</b>
<b>持續性業務</b>					
非流動金融負債	12.6	4,526	-	-	4,526
其他非流動負債	9.2	3,288	-	-	3,288
非流動撥備	10	1,429	-	-	1,429
遞延稅項負債	14	880	15	-	895
<b>非流動負債總額</b>		<b>10,123</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>10,138</b>
<b>經營負債</b>					
融資負債—財務公司	13.3	-	430	(9)	421
流動撥備	10	3,249	125	-	3,374
貿易應付款		9,352	-	-	9,352
即期稅項	14	169	3	-	172
其他應付款	6.3.B	5,366	74	(23)	5,417
		18,136	632	(32)	18,736
<b>流動金融負債</b>	12.6	<b>1,661</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,661</b>
<b>流動負債總額</b>		<b>19,797</b>	<b>632</b>	<b>(32)</b>	<b>20,397</b>
<b>持續性業務總負債<sup>(1)</sup></b>		<b>29,920</b>	<b>647</b>	<b>(32)</b>	<b>30,535</b>
持作待售或將以合伙關係繼續的業務轉讓負債總額		-	-	-	-
<b>總權益及負債</b>					<b>45,153</b>

(1) 不包括權益

## 綜合現金流量表

(百萬歐元)	附註	2017年			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
<b>持續性業務的綜合利潤(虧損)</b>		2,132	233	-	2,365
與將以合夥關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支		-	-	-	-
就非現金項目作出調整:					
•折舊、攤銷及減值	16.2	2,667	13	-	2,680
•撥備		225	(5)	-	220
•遞延稅項變動		137	(3)	-	134
•出售(收益)虧損及其他		(134)	(5)	-	(139)
分佔按權益法核算公司的淨(盈利)虧損, 扣除已收股息		240	(88)	-	152
重估調整權益及債務對沖		28	-	-	28
租賃汽車賬面值變動		(90)	-	-	(90)
<b>來自經營的資金</b>		5,205	145	-	5,350
營運資金變動	6.4.A	8	(82)	1	(73)
<b>持續性業務的經營活動所得(所用)淨現金<sup>(1)</sup></b>		5,213	63	1	5,277
出售於合併公司股份及於非合併公司投資的所得款項		81	4	-	85
增資和收購合併公司及股權	16.3	(840)	(525)	270	(1,095)
出售物業、廠房及設備和無形資產的所得款項		323	-	-	323
投資物業、廠房及設備 <sup>(2)</sup>	8.2.B	(2,351)	-	-	(2,351)
投資無形資產 <sup>(3)</sup>	8.1.B	(1,753)	(16)	-	(1,769)
固定資產應付金額變動		(239)	-	-	(239)
其他		66	2	-	68
<b>持續性業務的投資活動所得(所用)淨現金</b>		(4,713)	(535)	270	(4,978)
已派股息:					
•派予 Peugeot S.A. 股東		(431)	-	-	(431)
•派予集團內公司		-	-	-	-
•自將以合夥關係繼續的業務收取(對其支付)的淨額		-	-	-	-
•派予附屬公司少數權益股東		(129)	(6)	-	(135)
股份發行所得款項		305	270	(270)	305
(購買)出售庫存股份		(137)	-	-	(137)
其他金融資產及負債變動	12.3.B	43	-	(1)	42
其他		2	-	-	2
<b>持續性業務的融資活動所得(所用)淨現金</b>		(347)	264	(271)	(354)
與將以合夥關係繼續的財務公司非轉讓負債有關的淨現金 <sup>(4)</sup>		-	-	-	-
持作待售或將以合夥關係繼續的業務已轉讓資產及負債所得淨現金 <sup>(4)</sup>		(7)	-	-	(7)
匯率波動的影響		(119)	(2)	-	(121)
來自持續性業務及持作待售或將以合夥關係繼續的業務的現金增加(減少)		27	(210)	-	(183)
期初現金及現金等價物淨額		11,464	530	(8)	11,986
期末現金及現金等價物淨額	16.1	11,491	320	(8)	11,803

(1) 不包括與將以合夥關係繼續的財務公司非轉讓負債有關的流量。

(2) 其中, 對於製造及銷售活動, 743 百萬歐元用於汽車設備分部及 1,462 百萬歐元用於標緻雪鐵龍 DS 汽車分部。

(3) 其中, 對於製造及銷售活動, 134 百萬歐元用於標緻雪鐵龍 DS 汽車分部(不包括研發)。

(4) 將以合夥關係繼續的業務的現金流量詳情於附註 16.5 披露。

	附註	2016年			
		製造及銷售公司	財務公司	對銷	合計
<i>(百萬歐元)</i>					
<b>持續性業務的綜合利潤(虧損)</b>		1,773	171	-	1,944
與將以合夥關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支		-	11	-	11
就非現金項目作出調整:					
•折舊、攤銷及減值	16.2	2,477	20	-	2,497
•撥備		(31)	(28)	-	(59)
•遞延稅項變動		(93)	5	-	(88)
•出售(收益)虧損及其他		(139)	(7)	-	(146)
分佔按權益法核算公司的淨(盈利)虧損, 扣除已收股息		355	(102)	-	253
重估調整權益及債務對沖		76	(1)	-	75
租賃汽車賬面值變動		48	-	-	48
<b>來自經營的資金</b>		4,466	69	-	4,535
營運資金變動	6.4.A	471	1,287	177	1,935
<b>持續性業務的經營活動所得(所用)淨現金<sup>(1)</sup></b>		4,937	1,356	177	6,470
出售於合併公司股份及於非合併公司投資的所得款項		608	202	-	810
增資和收購合併公司及股權		(349)	(71)	-	(420)
出售物業、廠房及設備和無形資產的所得款項		242	1	-	243
投資物業、廠房及設備 <sup>(2)</sup>	8.2.B	(2,106)	(1)	-	(2,107)
投資無形資產 <sup>(3)</sup>	8.1.B	(1,449)	(18)	-	(1,467)
固定資產應付金額變動		237	-	-	237
其他		144	-	10	154
<b>持續性業務的投資活動所得(所用)淨現金</b>		(2,673)	113	10	(2,550)
已派股息:					
•派予 Peugeot S.A. 股東		-	-	-	-
•派予集團內公司		434	(434)	-	-
•自將以合夥關係繼續的業務收取(對其支付)的淨額		-	120	-	120
•派予附屬公司少數權益股東		(123)	(11)	-	(134)
股份發行所得款項		332	(5)	-	327
(購買)出售庫存股份		-	-	-	-
其他金融資產及負債變動	12.3.B	(1,548)	-	(443)	(1,991)
其他		-	-	(4)	(4)
<b>持續性業務的融資活動所得(所用)淨現金</b>		(905)	(330)	(447)	(1,682)
與將以合夥關係繼續的財務公司非轉讓負債有關的淨現金 <sup>(4)</sup>		-	(2,615)	305	(2,310)
持作待售或將以合夥關係繼續的業務已轉讓資產及負債所得淨現金 <sup>(4)</sup>		(255)	1,097	1	843
匯率波動的影響		(93)	16	-	(77)
<b>來自持續性業務及持作待售或將以合夥關係繼續的業務的現金增加(減少)</b>		1,011	(363)	46	694
期初現金及現金等價物淨額		10,453	893	(54)	11,292
期末現金及現金等價物淨額	16.1	11,464	530	(8)	11,986

(1) 不包括與將以合夥關係繼續的財務公司非轉讓負債有關的流量。

(2) 其中, 對於製造及銷售活動, 666 百萬歐元用於汽車設備分部及1,440 百萬歐元用於汽車分部。

(3) 其中, 對於製造及銷售活動, 78 百萬歐元用於汽車設備分部(不包括研發)。

(4) 將以合夥關係繼續的業務的現金流量詳情於附註 16.5 披露。

## 綜合權益變動表

(百萬元)	重估—不包括少數股東權益									
	股本	庫存股份	留存盈利 (不包括 重估)	現金流對 沖	待售金融 資產	養老金義 務的精算 收益及虧 損	匯率 波動 的影 響	歸屬於母 公司權益 持有人的 權益	少數股東 權益	總權益
於 2015 年 12 月 31 日	808	(238)	10,090	(28)	9	(82)	(4)	10,555	1,664	12,219
期內於權益確認的收益及開支	-	-	1,730	34	9	51	(62)	1,762	414	2,176
計量股票期權及所授續效股	-	-	8	-	-	-	-	8	10	18
贖回可換股債券	-	-	(4)	-	-	-	-	(4)	(5)	(9)
綜合及其他範圍變動的影響	-	-	(4)	-	-	-	-	(4)	9	5
發行股份	52	-	278	-	-	-	-	330	15	345
庫存股份	-	-	10	-	-	-	-	10	(13)	(3)
集團其他公司派付的股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(133)	(133)
於 2016 年 12 月 31 日	860	(238)	12,108	6	18	(31)	(66)	12,657	1,961	14,618
期內於權益確認的收益及開支	-	-	1,929	22	5	(80)	(302)	1,574	314	1,888
計量股票期權及所授續效股	-	-	29	-	-	-	-	29	11	40
購回庫存股份	-	(116)	(18)	-	-	-	-	(134)	(22)	(156)
綜合及其他範圍變動的影響	-	-	(6)	-	-	-	-	(6)	27	21
發行股份	45	-	243	-	-	-	-	288	17	305
認股權證	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
交付通用汽車的 Peugeot S.A. 認股權證	-	-	541	-	-	-	-	541	-	541
交付僱員的庫存股份	-	84	(53)	-	-	-	-	31	-	31
Peugeot S.A. 派付的股息	-	-	(431)	-	-	-	-	(431)	-	(431)
集團其他公司派付的股息	-	-	-	-	-	-	-	-	(137)	(137)
於 2017 年 12 月 31 日	905	(270)	14,342	28	23	(111)	(368)	14,549	2,171	16,720

## 於 2017 年 12 月的綜合財務報表附註

附註 1 -會計政策及績效指標 .....	22
附註 2 -收購歐寶沃克斯豪爾業務 .....	24
附註 3 -綜合範圍 .....	26
附註 4 -分部資料 .....	29
附註 5 -經營收入 .....	31
附註 6 -製造及銷售公司的營運資金需求 .....	35
附註 7 -僱員福利開支 .....	38
附註 8 -商譽及無形資產-物業、廠房及設備 .....	44
附註 9 -其他非流動資產及其他非流動負債 .....	50
附註 10 -流動及非流動撥備 .....	51
附註 11 -於權益法核算的公司的投資 .....	52
附註 12 -融資及金融工具-製造及銷售公司 .....	58
附註 13 -融資及金融工具-財務公司 .....	76
附註 14 -所得稅 .....	82
附註 15 -權益及每股收益 .....	85
附註 16 -綜合現金流量表附註 .....	88
附註 17 -資產負債表外承擔及或有負債 .....	90
附註 18 -關聯方交易 .....	91
附註 19 -期後事項 .....	92
附註 20 -付予核數師的費用 .....	92
附註 21 -於 2017 年 12 月 31 日的合併公司 .....	93



## 初步附註

2017年綜合財務報表（包括解釋附註）經 Peugeot S.A. 董事會於 2018 年 2 月 19 日批准發佈，其附註 19 計及直至 2018 年 2 月 28 日監事會會議的期間發生的事項。

## 附註 1 - 會計政策及績效指標

### 1.1. 所應用的會計準則

PSA 集團的綜合財務報表是於 2017 年 12 月 31 日根據歐盟採用的國際財務報告準則 (IFRS)<sup>6</sup> 編製的，因為歐盟未採用的 IFRS 準則對集團的綜合財務報表沒有重大影響，因此也符合國際財務報告準則框架。

國際財務報告準則包括國際財務報告準則 (IFRS) 和國際會計準則 (IAS)，以及由常設詮釋委員會 (SIC) 和國際財務報告詮釋委員會 (IFRIC) 編製的相關解釋。

2017 年首次適用於本集團的主要修訂如下：

- 國際會計準則第 12 號「遞延所得稅資產確認」的修訂。該修訂在合併歐寶時適用；
- 國際會計準則第 7 號「披露計劃」的修訂。該修訂要求在現金流量表中列示融資活動的現金流量與資產負債表中短期債務變動之間的聯繫。該資料由集團披露（見附註 12.3.B）。

未來數年將適用的新國際財務報告準則，一些須由歐盟採用的準則如下所示：

新準則及詮釋		歐盟於以下時間或之後 開始的年度期間首次應 用	影響
國際財務報告詮釋 委員會詮釋第 22 號	外匯交易及預付對價	01.01.2018 <sup>7</sup>	無重大影響
國際財務報告準則 第 9 號	金融工具	01/01/2018	見下文
國際財務報告準則 第 15 號	來自與客戶所訂合同的收入	01/01/2018	見下文
國際財務報告準則 第 16 號	租賃	01/01/2019	見下文
國際財務報告詮釋 委員會詮釋第 23 號	所得稅待遇不確定性	01/01/2019 <sup>2</sup>	無重大影響
國際財務報告準則 第 17 號	保險合同	01/01/2021 <sup>2</sup>	無重大影響

關於國際財務報告準則第 15 號，本集團審查了其合同。主要影響領域預計在汽車設備分部。實際上，從 2018 年起，佛吉亞將被歸為 monolith 銷售<sup>8</sup> 的代理商，從而減少已確認的收入。對佛吉亞的影響將為 32.19 億歐元，在 Groupe PSA 層面為 29.47 億歐元。

國際財務報告準則第 15 號以控制權轉移為收入確認基礎，而國際會計準則第 18 號「收入」以風險和回報轉移為收入確認基礎。

汽車業務收入的大部分來自新車和二手車的銷售以及零配件的銷售。對於這些活動，控制權的轉移與風險和回報的轉移同時發生。集團還以收費或無償方式為其客戶提供服務。它們已經在國際會計準則第 18 號規定的服務期內確認，並將繼續按照國際財務報告準則第 15 號（根據不同的履行義務）進行確認，但目前並不重要的若干服務除外。

<sup>6</sup> 歐盟採用的國際財務報告準則可從歐盟委員會網站下載([http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/ias/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_en.htm))

<sup>7</sup> 尚未獲歐盟採用

<sup>8</sup> 排放控制系統所用的貴金屬及陶瓷

若干車輛出售時附有回購承諾。根據國際會計準則第 18 號，這些交易已作為租賃入帳。從新車銷售到二手車回購的期間，收入是交錯的。根據國際財務報告準則第 15 號，這同樣適用。

集團還確認，其汽車業務是作為委託人而非代理人經營的。

向最終客戶提供的保修旨在彌補所售車輛的缺陷。根據現行準則和國際財務報告準則第 15 號為其計提撥備。

本集團沒有需要在收入和財務收益（開支）淨額之間進行調整的重要財務組成部分。

正在評估對歐寶沃克斯豪爾運營的可能影響。

關於國際財務報告準則第 9 號，對製造和銷售公司應收款計量的影響並不大。此外，新準則的第 3 階段將對沖會計擴大到原材料部分，使賬目與經濟現實更加緊密地結合。

對財務公司應收款撥備資金影響並不大。

關於國際財務報告準則第 16 號，本集團打算在預期的基礎上應用該準則。集團對租賃進行了清查，其影響仍在計算之中。對 IT 系統的搜索也在進行中。

## 1.2. 使用估計及假設

根據國際財務報告準則編製財務報表需要管理層作出估計和假設，以確定若干資產、負債、收入和開支項目的報告金額，以及財務報表附註中披露的與或有資產和負債有關的若干金額。

所使用的估計和假設是管理層認為根據本集團的情況和過去的經驗最為相關和準確的估計和假設。定期審查估計及假設。然而，考慮到任何預測中固有的不確定性，實際結果可能與初步估計不同。

為編製 2017 年年度財務報表，特別注意以下事項：

- 企業合併過程中獲得的資產和承擔的負債的公允價值（參閱關於收購歐寶沃克斯豪爾業務的附註 2）；
- 標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部的無形資產和物業、廠房及設備的可收回金額（見附註 8.3），以及於按權益法核算公司的投資的可收回金額（見附註 11.3）；
- 撥備（特別是重組撥備、養老金、新車保修撥備以及索賠和訴訟）（見附註 5.4.B、附註 7.1 和附註 10）；
- 銷售激勵（見附註 5.1.A）；
- 出售附有回購承諾的汽車的殘值（見附註 8.2.C 和附註 9.2）；
- 遞延所得稅資產（見附註 14）。

## 1.3. 績效指標

在其財務通訊中，本集團公佈的績效指標無法從綜合財務報表摘要中直接識別。財務報表附註確定的主要指標如下：

- 按分部劃分的經常性經營收入（虧損）（見附註 4.1 和附註 5）；
- 自由現金流和經營自由現金流（見附註 16.5）；
- 淨財務狀況（見附註 12.3）；
- 財務安全（見附註 12.4）。

## 附註 2 – 收購歐寶沃克斯豪爾業務

2017 年 3 月 6 日，通用汽車公司（通用汽車）和 Groupe PSA 簽署協議，收購通用汽車旗下歐寶沃克斯豪爾（Opel Vauxhall）附屬公司的多數股權，以及 GM Financial 與法國巴黎銀行合作的歐洲業務。這些交易於 2017 年下半年完成，如下所示。

### 2.1. 收購歐寶沃克斯豪爾汽車業務

2017 年 7 月 31 日，Groupe PSA 完成了向通用汽車收購歐寶的和沃克斯豪爾的汽車附屬公司的交易。

#### A. 交易說明

該交易包括歐寶/沃克斯豪爾的大部分汽車業務，由歐寶和沃克斯豪爾品牌、六個組裝設施和五個部件製造設施、一個工程中心（德國的呂塞爾斯海姆）組成。歐寶/沃克斯豪爾也將繼續從通用汽車的知識產權許可中受益，直到其汽車在未來數年逐步轉換為 Groupe PSA 平台。

Groupe PSA 為歐寶和沃克斯豪爾的汽車業務支付的收購價格為 10.18 億歐元（詳見 2.1.F）。

#### B. 期初資產負債表

(百萬歐元)	2017 年 7 月 31 日
<b>收購價格</b>	<b>1,018</b>
所收購無形資產	1,792
所收購物業、廠房及設備	1,577
所收購其他非流動資產	517
所收購流動資產	4,120
所收購現金	301
所承擔撥備	(1,390)
所承擔金融負債	(785)
所承擔貿易應付款	(3,171)
所承擔其他負債	(3,753)
<b>所收購資產及所承擔負債</b>	<b>(792)</b>
<b>商譽</b>	<b>1,810</b>

#### C. 收購價格分配

所收購資產和所承擔負債的公允價值計量由獨立專家進行。

##### (1) 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備的公允價值為 15.77 億歐元。其中包括 9.08 億歐元的租賃車輛（附有回購承諾的出售）、2.01 億歐元的土地、4.68 億歐元的建築物、廠房和設備。

這一物業、廠房及設備的計量採用三種方法的組合：

- 市場法：類似情況下可比資產的價格；
- 收益法：未來現金流量的現值；
- 成本法：重置成本。

##### (2) 無形資產：品牌

歐寶和沃克斯豪爾品牌的公允價值為 17.92 億歐元。它們是用特許權使用費法來計量的。這些品牌是不確定使用年限的。

##### (3) 存貨

存貨的公允價值為 29.7 億歐元。存貨按售價減去銷售成本計量。

#### **(4) 撥備**

撥備的公允價值為 13.9 億歐元，包括：

- 5.81 億歐元的或有事項撥備；
- 4.94 億歐元的保修撥備。

#### **(5) 遞延稅項**

遞延稅項資產和負債首先根據國際財務報告準則計量的購買價格分配後的賬面價值與所購資產和所擔負債的稅基之間的暫時差額計算。根據國際會計準則第 12 號，確認的遞延稅項資產僅限於 2018-2021 年中期計劃期間預期的遞延稅項負債和應稅利潤。共確認 3.36 億歐元的淨遞延稅款。

根據國際財務報告準則第 3 號，該價格及其臨時分配可在收購日後 12 個月內進行調整。

#### **D. 商譽**

商譽總額為 18.1 億歐元。這與 Groupe PSA 在採購、製造和研發方面預期的協同效應有關。

#### **E. 歐寶沃克斯豪爾對 2017 年收入和利潤（虧損）的貢獻**

自 2017 年 8 月 1 日起對收入和利潤（虧損）的貢獻如下：

- 收入：68.64 億歐元；
- 利潤（虧損）：-6.74 億歐元。

由於以下原因，本集團認為無法編製相關 12 個月的且可根據國際財務報告準則第 3 號進行審計的備考資料：

- PSA 收購了從通用汽車歐洲業務分割出來的業務，不包括對該範圍有重大影響的通用汽車歷史業務；
- 通用汽車歐洲業務的業績是採用另一種會計基礎（美國公認會計準則和通用汽車的具體政策）編製的，特別是研發方面的內部成本分攤規則和不再採用的轉讓定價政策；
- 鑒於汽車行業的季節性，歐寶 5 個月的業績根本無法外推至 12 個月。

在這樣的背景下，我們不可能用合理的方法對歷史數據進行有意義的調整以為市場提供有用的信息。

此外，歐寶沃克斯豪爾在 5 個月內的貢獻明細在我們按經營分部列出的業績中有詳細說明（見附註 4.1）。

#### **F. 收購價格**

歐寶沃克斯豪爾汽車業務 10.18 億歐元的收購價細分如下：

- 現金支付 4.77 億歐元（見 2.1.G）；
- Peugeot S.A. 認股權證的公允價值。  
通用汽車公司或其聯屬公司認購的認股權證的公允價值估計為 5.41 億歐元（見附註 15.1）。考慮到認股權證相當於到期日為 5 年的歐式期權，並假設觀察到的 PSA 股票兩年內的歷史波動水平，該價值採用布萊克-斯科爾斯模型進行估計。該公允價值還包括通用汽車將在認股權證行權日收到的五年股息的淨現值。

#### **G. 收購價款的現金流量分析**

就收購支付的 2,600 萬歐元現金流淨額包括支付予通用汽車公司的 4.77 億歐元現金（見 2.1.F），減去預付予通用汽車的 1.5 億歐元現金和被收購公司期初資產負債表上的 3.01 億歐元現金。

## H. 收購價格調整

收購協議包括截至 2017 年 7 月 31 日基於歐寶/沃克斯豪爾根據美國公認會計準則編製的財務報表確定最終購買價格的機制。此過程正在進行中，購買價格不是最終價格。

## 2.2. 收購與法國巴黎銀行合作的歐寶沃克斯豪爾汽車金融業務

### A. 交易說明

2017 年 11 月 1 日，PSA 集團的全資附屬公司 Banque PSA Finance 與法國巴黎銀行的全資附屬公司 BNP Paribas Personal Finance 於 2017 年 3 月 6 日宣佈，最終完成了聯合收購 GM Financial 所有歐洲業務，包括現有的 Opel Bank、Opel Financial Services 和 Vauxhall Finance 品牌。

Opel Bank S.A.（即被收購集團的母公司）由 BNP Paribas Personal Finance 及 Banque PSA Finance 以 50:50 的比例擁有。PSA 集團具有重大的影響力，因為它僅有 50% 的投票權而不享有獨家控制權（根據附註 13.4 的詳細資料，Opel Bank S.A. 由 PSA 集團按權益法入賬）。

### B. 收購價格分配

截至完成日期，為了收購其 50% 的權益，BPF 支付了 4.89 億歐元。此價格代表根據合同條款對交易的暫定估價。此價格低於在購買價格分配之前獲得的淨資產份額。截至 2017 年 12 月 31 日，關於確定和計量資產和負債公允價值的工作仍在進行。因此，截至 2017 年 12 月 31 日，本集團將該估計初始綜合差額臨時分配至按權益法核算的實體集團的各資產和負債項目。

根據國際財務報告準則第 3 號（修訂），本集團有 12 個月的時間最終確定公允價值計量和該初始綜合差額的分配。因此，該臨時分配可修訂至 2018 年 10 月底。

截至 2017 年 12 月 31 日，附註 11.4.D-融資活動中法國巴黎銀行協議所列收購範圍的資產負債表包括根據國際財務報告準則第 3 號（修訂）以公允價值計量的已識別資產和負債的臨時分配。附註 11.4.D 列示的 2017 年 1,600 萬歐元利潤代表交易完成日期與資產負債表日期之間的兩個月交易。

## 附註 3 - 綜合範圍

### 3.1. 會計政策

#### A. 綜合政策

##### (1) 綜合方法

通用名稱 Groupe PSA 是指 Peugeot S.A. 為母公司的集團公司。  
Peugeot S.A. 和 Peugeot S.A. 直接或間接行使獨家控制權的公司的財務報表完全綜合。  
Peugeot S.A. 直接或間接施加重大影響的公司採用權益法納入綜合財務報表。  
根據國際財務報告準則第 11 號，合資經營必須根據集團控制的資產、負債、收入和開支的比例進行確認。合資經營可以根據合同安排進行，也可以通過共同控制的實體進行。合資安排因各方對該安排的淨資產享有權利而符合合資企業條件的，將採用權益法核算。  
符合綜合標準且因重大或可行性原因未綜合的公司的證券，對綜合財務報表整體不會產生重大影響。這些證券按照附註 12.8 所述的一般原則確認為權益投資。  
所有重要的集團內交易和內部利潤都在綜合中對銷。  
本集團根據其各自的所有者權益，於母公司和少數股東權益之間歸屬附屬公司的損益。因此，如果沒有協議要求母公司承擔附屬公司的損失，少數股東權益可能是負的。

## (2) 綜合範圍變動導致獨家控制

2010年1月1日後發生的企業合併，按照國際財務報告準則第3號（修訂）—企業合併的規定，採用收購法進行會計處理。

收購的可識別資產、承擔的負債和或有負債，在符合國際財務報告準則第3號（修訂）會計標準的前提下，按收購日公允價值計量。剩餘商譽是指除初始綜合時確認的資產和負債外，還有由於協同效應而產生的預期收購後現金流。與收購相關的成本確認為成本發生期間的費用。

如果收購日後12個月內發生價格調整，臨時初始評估根據商譽進行調整。任何後續調整均確認為集團損益的債務或信貸。

根據國際會計準則第36號—資產減值，商譽不攤銷，但每年進行減值測試，如果事件或情況變化表明商譽可能減值，則測試頻率會更高（見附註8.3）。

## (3) 權益法核算的公司的商譽

歸屬於權益法核算公司的收購的商譽是指包括直接歸屬於收購成本在內的股份成本超出本集團於所收購可識別資產和負債的收購日公允價值中權益的部分。它包括在「權益法核算的公司」中，並在相關權益法核算公司的層面上進行減值測試。

## (4) 綜合範圍其他變動

所有權權益的任何變動導致實體喪失控制權的，在非經常性經營收入（虧損）中（如重大）確認為處置整個實體，緊接著對剩餘權益投資。

所有權權益的變動不導致附屬公司喪失控制權的，作為權益交易（以所有者身份與所有者進行的交易）入賬，從而導致權益（包括交易成本）在母公司和少數股東權益之間重新分配。

## B. 換算方法

### (1) 換算海外附屬公司財務報表

#### (a) 標準方法

本集團的功能貨幣為歐元（€），也是綜合財務報表的列報貨幣。大多數海外附屬公司的功能貨幣是其本地貨幣，對應於其大多數交易的計價貨幣。這些附屬公司的資產負債表按年末匯率折算，其損益表按每月平均匯率折算。海外附屬公司財務報表折算產生的損益，計入「換算儲備」下的權益。收購這些附屬公司產生的商譽按其功能貨幣計量。

#### (b) 特定方法

歐元區以外的若干附屬公司以歐元或美元進行大部分交易，相應地，歐元或美元被確認為其功能貨幣。這些附屬公司賬目中的非貨幣項目按歷史匯率折算，貨幣項目按年末匯率折算。由此產生的換算盈虧直接計入損益。

本集團不在國際會計準則第21號—匯率變動的影響所指的高通脹國家開展業務。

## (2) 換算外幣交易

根據國際會計準則第 21 號，外幣交易按交易日的匯率折算為附屬公司的功能貨幣。

在每個資產負債表日，貨幣項目按收盤匯率折算，由此產生的折算調整在損益中確認如下：

- 經常性經營收入中，所有集團公司進行的商業交易和 Banque PSA Finance 集團進行的融資交易；
- 製造和銷售公司進行的金融交易的利息收入或財務成本。

## 3.1. 集團組成

集團由在泛歐證券交易所上市的 Peugeot S.A. 控股公司及其根據附註 3.1 合併的聯屬公司組成。

集團的經營活動圍繞五個主要分部進行（見附註 4）：

- 標緻雪鐵龍 DS 汽車分部，涵蓋標緻、雪鐵龍和 DS 品牌的乘用車和輕型商用車的設計、製造和銷售。它主要包括全資附屬公司，以及在歐洲生產車輛或組件和在中國從事工商活動的共同控制附屬公司。這些共同控制的附屬公司按照國際財務報告準則第 11 號進行合併（見附註 3.1）；
- 歐寶沃克斯豪爾汽車分部，涵蓋歐寶沃克斯豪爾品牌的乘用車和輕型商用車的設計、製造和銷售。主要包括全資附屬公司；
- 汽車設備分部，對應於佛吉亞集團，包括內飾系統、汽車座椅和清潔移動業務。佛吉亞在泛歐證券交易所上市。Peugeot S.A. 持有佛吉亞 46.3% 的資本和 63.09% 的投票權，這賦予集團獨家控制權。行使佛吉亞發行的所有攤薄工具一事不會對集團的獨家控制權產生影響；
- 財務分部，對應於 Banque PSA Finance 集團，為標緻、雪鐵龍、DS 品牌的客戶提供零售融資，並為品牌的經銷商網絡提供批發融資。Banque PSA Finance 被歸類為金融機構。這主要源於 Banque PSA Finance 與桑坦德消費金融之間在標緻、雪鐵龍和 DS 品牌方面的合作關係，以及與法國巴黎銀行在歐寶和沃克斯豪爾品牌方面的合作關係。

本集團的其他活動歸入「其他業務」項下，主要包括 Peugeot S.A. 控股公司和於捷富凱集團及 Peugeot Scooters (Peugeot Motocycles)（均按權益法合併）的少數股權。

	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
<b>完全合併公司</b>		
製造及銷售公司 <sup>(1)</sup>	317	278
財務公司	18	18
	<b>335</b>	<b>296</b>
<b>合資經營</b>		
製造及銷售公司	3	3
<b>按權益法核算的公司</b>		
製造及銷售公司	55	50
財務公司 <sup>(2)</sup>	43	29
	<b>98</b>	<b>79</b>
<b>合併的公司</b>	<b>436</b>	<b>378</b>

<sup>(1)</sup> 39 家新公司完全合併，其中 34 家是歐寶沃克斯豪爾汽車分部的。

<sup>(2)</sup> 14 家按權益法核算的新公司，其中 12 家是歐寶沃克斯豪爾財務分部的。

## 附註 4 - 分部資料

根據《國際財務報告準則第 8 號—經營分部》，分部資料按照管理層內部使用的指標列報，以計量集團不同業務分部的績效。集團關於各分部的的主要績效指標是經常性經營收入。

經營分部的釋義載於附註 3.2。

對於內部報告，財務分部的全部數據按 100% 給出。它指在國際財務報告準則第 5 號影響之前，按全球整合或按權益對財務分部所有實體進行合併。「對賬」欄提供了與綜合損益表中列報內容的聯繫。

### 4.1. 業務分部

下表中顯示的每個分部的列都是獨立的。所有分部間資產負債表項目及交易均被對銷，為了與集團財務報表進行核對，在「對銷及對賬」標題下與未分配金額一起列示。佛吉亞和 Banque PSA Finance 發佈綜合財務報表，因此這兩項業務的分部資料列報至淨利潤層面。對於其他分部，由於現金狀況和稅收在一些國家是共同管理的，因此只有經營收入和分佔權益法核算公司的淨盈利按分部列報。

所有分部間的商業交易都是在公平交易的基礎上按與向第三方供應商品及服務所適用的相同條款及條件進行的。

財務公司項下的 100% 一欄是指與桑坦德和法國巴黎銀行合作的公司全面合併的數據。這些欄加上「對賬」一欄，可以將財務公司的合併貢獻與分佔對與桑坦德和法國巴黎銀行合作的按權益法入賬公司的淨盈利結合起來。

2017 年 (百萬歐元)	汽車		汽車設備	其他 業務	財務公司		對 銷及未分配 <sup>(1)</sup>	合計
	標緻 雪鐵龍 DS	歐寶 沃克斯豪爾			100%	對賬		
<b>收入</b>								
• 第三方	40,281	6,864	17,947	2	1,347	(1,231)	-	65,210
• 集團內，分部間	454	374	2,235	88	129	-	(3,280)	-
<b>合計<sup>(2)</sup></b>	<b>40,735</b>	<b>7,238</b>	<b>20,182</b>	<b>90</b>	<b>1,476</b>	<b>(1,231)</b>	<b>(3,280)</b>	<b>65,210</b>
<b>經常性經營收入（虧損）</b>	<b>2,965</b>	<b>(179)</b>	<b>1,170</b>	<b>23</b>	<b>632</b>	<b>(618)</b>	<b>(2)</b>	<b>3,991</b>
非經常性經營收入	176	2	4	20	3	-	-	205
重組費用	(426)	(440)	(86)	1	(1)	1	-	(951)
現金產生單位減值、繁重合約撥備及其他	(96)	-	-	-	-	-	-	(96)
其他非經常性經營收入及（開支）淨額	(11)	(38)	(13)	3	(14)	11	-	(62)
<b>經營收入（虧損）</b>	<b>2,608</b>	<b>(655)</b>	<b>1,075</b>	<b>47</b>	<b>620</b>	<b>(606)</b>	<b>(2)</b>	<b>3,087</b>
利息收入			12		-	-	30	42
財務費用			(114)		-	-	(94)	(208)
其他財務收益			-		5	(1)	121	125
其他財務開支			(31)		(1)	-	(165)	(197)
<b>財務收益（開支）淨額</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(133)</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>(1)</b>	<b>(108)</b>	<b>(238)</b>
所得稅開支			(262)		(204)	194	(429)	(701)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	(55)	-	35	11	17	209	-	217
與將以合夥關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支			-		-	-	-	-
<b>持續性業務綜合利潤（虧損）</b>			<b>715</b>		<b>437</b>	<b>(204)</b>		<b>2,365</b>
持作待售或將以合夥關係繼續的業務的利潤（虧損）			(7)		-	-	-	(7)
<b>期內綜合利潤（虧損）</b>			<b>708</b>		<b>437</b>	<b>(204)</b>		<b>2,358</b>
<b>資本開支<sup>(3)</sup>（不包括附有回購承諾的出售）</b>	<b>2,717</b>	<b>169</b>	<b>1,217</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>(13)</b>		<b>4,120</b>
<b>折舊撥備</b>	<b>(1,877)</b>	<b>-25</b>	<b>(722)</b>	<b>-</b>	<b>(19)</b>	<b>7</b>		<b>(2,636)</b>

<sup>(1)</sup> 「對銷及未分配」一欄包括財務公司和其他分部之間的分部間銷售的對銷（1.06 億歐元）。

<sup>(2)</sup> 其中，標緻雪鐵龍 DS 汽車分部的製造商活動營業額為 390.76 億歐元。

<sup>(3)</sup> 標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾分部的資本支出與生產標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾車輛的資本支出有關。



2017年，在完全合併的基礎上，Banque PSA Finance（財務公司分部）取得了11.45億歐元的淨銀行收入。淨撥備開支（風險成本）為6,400萬歐元。

2017年，在採用國際財務報告準則第5號後，Banque PSA Finance（財務公司分部）報告的淨銀行收入為4,600萬歐元。撥備開支淨額（風險成本）為500萬歐元。

2016年 (百萬歐元)	汽車	汽車設備	其他 業務	財務公司		對 銷及未分配 <sup>(1)</sup>	合計
				100%	對賬		
<b>收入</b>							
• 第三方	37,065	16,819	-	1,263	(1,117)	-	54,030
• 集團內，分部間	1	1,891	112	142	-	(2,146)	-
<b>合計<sup>(2)</sup></b>	<b>37,066</b>	<b>18,710</b>	<b>112</b>	<b>1,405</b>	<b>(1,117)</b>	<b>(2,146)</b>	<b>54,030</b>
<b>經常性經營收入（虧損）</b>	<b>2,225</b>	<b>970</b>	<b>39</b>	<b>571</b>	<b>(570)</b>	-	<b>3,235</b>
非經常性經營收入	109	7	1	-	-	-	117
重組費用	(456)	(90)	(1)	-	-	-	(547)
現金產生單位減值，繁重合約撥備及其他	(143)	-	-	-	-	-	(143)
其他非經常性經營收入及（開支）淨額	-	(23)	(28)	(2)	2	-	(51)
<b>經營收入（虧損）</b>	<b>1,735</b>	<b>864</b>	<b>11</b>	<b>569</b>	<b>(568)</b>	-	<b>2,611</b>
利息收入	-	10	-	-	-	85	95
財務費用	-	(147)	-	-	-	(188)	(335)
其他財務收益	-	12	-	(9)	13	191	207
其他財務開支	-	(38)	-	(1)	1	(197)	(235)
<b>財務收益（開支）淨額</b>	<b>-</b>	<b>(163)</b>	<b>-</b>	<b>(10)</b>	<b>14</b>	<b>(109)</b>	<b>(268)</b>
所得稅開支	-	(189)	-	(206)	187	(309)	(517)
分佔按權益法核算公司的淨盈利	(93)	20	6	15	180	-	128
與將以合夥關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支	-	-	-	-	(10)	-	(10)
<b>持續性業務綜合利潤（虧損）</b>	<b>-</b>	<b>532</b>	<b>-</b>	<b>368</b>	<b>(197)</b>	<b>-</b>	<b>1,944</b>
將以合夥關係繼續的業務的利潤（虧損）	-	174	-	-	31	-	205
<b>期內綜合利潤（虧損）</b>	<b>-</b>	<b>706</b>	<b>-</b>	<b>368</b>	<b>(166)</b>	<b>-</b>	<b>2,149</b>
<b>資本開支（不包括附有回購承諾的出售）</b>	<b>2,481</b>	<b>1,074</b>	<b>-</b>	<b>39</b>	<b>(20)</b>	<b>-</b>	<b>3,574</b>
<b>折舊撥備</b>	<b>(1,895)</b>	<b>(661)</b>	<b>-</b>	<b>(24)</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>(2,576)</b>

<sup>(1)</sup> 「對銷及未分配」一欄包括財務公司和其他分部之間的分部間銷售的對銷（1.27億歐元）。

<sup>(2)</sup> 其中，汽車分部的製造商活動營業額為359.48億歐元。

2016年，在完全合併的基礎上，Banque PSA Finance（財務公司分部）取得了10.26億歐元的淨銀行收入。淨撥備費用（風險成本）為5,200萬歐元。

2016年，在採用國際財務報告準則第5號後，Banque PSA Finance（財務公司分部）報告的淨銀行收入為1.61億歐元。淨撥備開支（風險成本）為500萬歐元。

## 4.2. 地理區域分部

按區域提供的指標是按客戶營銷區域劃分的收入和按合併公司地理位置劃分的物業、廠房和設備。

(百萬歐元)	歐洲 <sup>(1)</sup>	歐亞	中國及南亞	印度太平洋	拉美	中東及非洲	北美	合計
<b>2017年</b>								
收入	47,762	481	3,439	1,287	4,719	2,985	4,537	65,210
物業、廠房及設備	11,538	143	478	123	582	73	341	13,278
<b>2016年</b>								
收入	38,959	339	3,191	916	3,781	2,323	4,521	54,030
物業、廠房及設備	9,686	160	407	118	472	62	388	11,293
<b>(1)其中，法國：</b>								
(百萬歐元)	<b>2017年</b>	<b>2016年</b>						
收入	14,954	12,992						
物業、廠房及設備	5,780	5,614						

## 附註 5 - 經營收入

經營收入相當於財務收益或支出淨額、當期稅和遞延稅之前的利潤（虧損）<sup>9</sup>以及本集團分佔權益法核算的公司的淨盈利。

本集團以經常性經營收入為主要經營業績指標。經常性經營收入對應於除其他非經常性經營收入和開支之前的經營收入，該經營收入和開支被限定為非經常性或非頻繁的、不包括在本集團經常性業績中的重大收入和開支項目。

實踐中，其他非經常性經營收入和開支主要包括下列項目，這些項目在財務報表附註中作了說明（適當的時候）（見附註 5.4）：

- 重組和提前終止計劃費用；
- 在 (i) 就其所屬的現金產生單位進行減值測試後的非流動資產及 (ii) 相應的繁重合約確認減值虧損（以及隨後的調整）；
- 房地產處置收益和待售房地產減值。

### ▪ 銷售、一般及管理費用

銷售、一般和管理費用對應一般管理費用、間接銷售費用和保修費用。

## 5.1. 收入

### A. 會計政策

#### (1) 製造及銷售公司

##### (a) 標緻雪鐵龍 DS 及歐寶沃克斯豪爾汽車分部

收入包括主要來自銷售及租賃車輛和銷售其他商品及服務的收入。

根據 **國際會計準則第 18 號—收入**，新車銷售於所有權的風險及回報轉移日期確認。這一般對應於車輛提供予非集團經銷商的日期或交付日期（如屬直銷）。

按代表其他方購買的項目成本的銷售和向分包商銷售原材料、零件及機械組件（不打算按成本回購）不列入收入內。

銷售附有回購承諾的新車不於交付時確認，但當車輛將來可能回購時按經營租賃入賬。此原則適用於：

- 回購承諾期間；
- 對於直銷及透過 Banque PSA Finance 及其附屬公司融資的銷售。

在回購承諾期間，銷售價格與回購價格之間的差額按直線法確認為租金收入。車輛最初按物業、廠房及設備的生產成本確認。折舊開支在租賃期內按直線計算，按車輛成本減去其估計殘值，即二手車市場上的估計轉售價格。在車輛的最終銷售中獲得的任何額外得益於其在二手車市場上銷售的期間內確認。如果淨差額是虧損，則在簽訂回購合同時將記入備抵。

### 銷售激勵

當前和未來銷售激勵計劃的成本是根據前三個月的歷史成本計算的，逐個國家確定，並在確認相應銷售的期間從利潤中扣除。如果計劃的費用因銷售而變化，則從收入中扣除。

本集團的激勵計劃包括按市場利率重大折扣授出的零售融資。相應成本於銷售時間確認。

<sup>9</sup> 持續性業務綜合利潤（虧損），不包括「與將以合夥關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支」

## (b) 汽車設備分部

汽車設備分部執行開發工作，製造或購買特定模具，以生產特定客戶訂單所涵蓋項目的零件或模塊。

國際會計準則第 18 號所規定的收入確認標準在開發和模具成本按交付予客戶的零件的比例支付時不符合，其全數收回受制於客戶訂單的未擔保最低水平。在此情況下，開發工作及模具不能被視為已售。開發成本於無形資產確認（見附註 5.3.A）及模具於物業、廠房及設備確認（見附註 8.2.A）。

如果合同包括付款擔保，開發及模具成本於存貨及在製品確認。相應收入於各技術階段客戶簽收時確認。

## (2) 財務公司

集團的財務公司及與桑坦德合作的財務公司為經銷商網絡提供批發融資，並為標緻雪鐵龍 DS 汽車業務的客戶提供零售融資。自 2017 年 11 月 1 日以來，與法國巴黎銀行合作的財務公司一直為經銷商網絡提供批發融資，並為歐寶-沃克斯豪爾汽車業務的客戶提供零售融資。融資可採取常規貸款、融資租賃、回購合同或長期租賃等形式。銷售融資收入採用到期收益率法記錄，以便確認貸款期限內的固定利率。

大多數財務活動都是與桑坦德和法國巴黎銀行合作管理的。這些業務的收入不包括在集團的綜合收入中，因為這些公司按權益法入賬（見附註 11.4）。所有融資活動的收入均按 100% 呈列，見附註 4.1。

## B. 主要數字

(百萬歐元)	2017 年	2016 年
銷售汽車及其他商品	63,444	52,526
服務收入	1,650	1,358
財務服務收入	116	146
<b>合計</b>	<b>65,210</b>	<b>54,030</b>

商品銷售主要包括汽車及汽車零件、組件和部件的銷售。

服務收入主要包括專屬經銷商的汽車修理和服務，以及附註 8.2.C 所述的汽車租賃服務。

財務服務收入大部分與總利息收入、保險費和其他總收入相對應。

## 5.2. 按性質分析的經常性經營開支

按類別細分，經營開支包括員工成本和無形資產及物業、廠房和設備的折舊或攤銷，如下所述。其他經常性經營開支由各部門在其適當的層次進行分析，結果是它們不能在集團層次上一致列報。

### 員工成本

列入經常性經營收入內的集團員工成本如下：

(百萬歐元)	2017 年	2016 年
標緻雪鐵龍 DS 汽車分部 <sup>(1)</sup>	(4,537)	(4,641)
歐寶沃克斯豪爾汽車分部	(1,101)	-
汽車設備分部 <sup>(2)</sup>	(3,177)	(3,059)
財務公司 <sup>(3)</sup>	(7)	(9)
其他業務	(98)	(70)
<b>合計</b>	<b>(8,920)</b>	<b>(7,779)</b>

(1) 包括 40.30 億歐元的標緻雪鐵龍 DS 汽車分部製造活動的員工成本 (2016 年為 41.09 億歐元)。

(2) 2016 年, 2.25 億歐元的員工成本重新分類為待售或將以合夥關係繼續的活動。

(3) 2016 年, 1,700 萬歐元的員工成本重新分類為待售或將以合夥關係繼續的活動。

競爭力 and 就業稅收抵免 (CICE) 已從人事費用中扣除, 金額為 1.03 億歐元 (2016 年為 9,600 萬歐元)。

養老金費用的詳細信息在附註 7 中披露。

## 折舊及攤銷開支

經常性經營收入中包含的折舊及攤銷開支細分如下:

(百萬歐元)	2017 年	2016 年
資本化開發支出	(845)	(825)
其他無形資產	(98)	(100)
特定模具	(636)	(650)
其他物業、廠房及設備	(1,057)	(1,001)
<b>合計</b>	<b>(2,636)</b>	<b>(2,576)</b>
	其中, 歐寶沃克斯豪爾汽車分部	(24) -

## 5.3. 研發費用

### A. 會計政策

研發費用包括科學技術活動的成本、工業產權以及開發、生產或實施和銷售新的或經實質改進的材料、方法、產品、工藝、系統或服務所必需的教育和培訓。

根據國際會計準則第 38 號 - 無形資產, 如果實體能夠特別證明以下各項, 則將開發支出確認為無形資產:

- 它打算完成無形資產並使用或出售它以及提供適當的技術、財務和其他用於此目的的資源;
- 開發支出帶來的未來經濟利益很可能將會流向實體;
- 資產成本可以可靠地計量。

資本化開發成本包括相關的借貸費用 (見附註 12.2.A)。

年度費用包括研究費用, 上述標準下的非資本化研究和開發費用以及資本化開發費用的折舊。

#### (1) 標緻雪鐵龍 DS 及歐寶沃克斯豪爾汽車分部

在項目啟動 (對應於車輛的樣式決定) 與開始小批量生產之間的車輛和機械組件 (發動機和變速箱) 的開發支出在無形資產中確認。從生產開始之日起, 在資產的使用壽命內進行攤銷, 車輛最長 7 年, 機械組件和模塊最多 10 年。資本化金額主要包括直接分配給該項目的人員的工資成本, 原型成本和與該項目相關的外部服務成本。不包括與研發活動相關的間接費用或間接成本, 例如租金、建築物折舊和信息系統使用成本。資本化金額還包括本集團根據合作協議產生但不向合作夥伴開票的合資格開發支出部分。一般而言, 合作夥伴根據合作協議向本集團支付的開發成本在符合資本化標準時也予以資本化。在開發符合新排放標準的機械組件時產生的所有開發支出均在逐個項目的基礎上進行監控並資本化。

## (2) 汽車設備分部

針對特定客戶訂單涵蓋的所有項目進行開發工作。如果開發成本是按交付給客戶的零件的比例支付的，而完全收回的成本取決於客戶所下達的無保證的最低水平的訂單，則在客戶接受商業要約和零件或模塊開始生產日期之間產生的費用於無形資產中確認。無形資產將根據交付給客戶的零件數量進行攤銷，但前提是在每個年末的累計攤銷額不小於將資產在五年內按直線法攤銷時將確認的金額。如果合同包含付款擔保，則開發支出在存貨和在製品中確認。

### B. 研發費用淨額

(百萬歐元)	附註	2017年	2016年
總支出 <sup>(1)</sup>		(2,932)	(2,361)
資本化開發支出 <sup>(2)</sup>		1,536	1,267
<b>非資本化支出</b>		<b>(1,396)</b>	<b>(1,094)</b>
資本化開發支出的攤銷	8.1	(842)	(821)
<b>合計</b>		<b>(2,238)</b>	<b>(1,915)</b>

<sup>(1)</sup> 包括標緻雪鐵龍 DS 汽車分部的 20.55 億歐元 (2016 年為 19.24 億歐元)、歐寶沃克斯豪爾汽車分部的 4.08 億歐元及佛吉亞 4.69 億歐元 (2016 年 4.37 億歐元)。

<sup>(2)</sup> 除此支出外，借款成本還按照國際會計準則第 23 號—借款成本 (修訂) 資本化 (參閱附註 12.2.A)。

上表所列金額已扣除本集團收到的研究資金。

### 5.4. 非經常性經營收入及開支

(百萬歐元)	附註	2017年	2016年
關於出售房地產資產的淨收益		164	101
撥回標緻雪鐵龍 DS 汽車分部現金產生單位、其他資產減值虧損及繁重合約撥備	8.3.B	12	10
撥回歐寶沃克斯豪爾汽車分部現金產生單位、其他資產減值虧損及繁重合約撥備		1	-
其他現金產生單位的其他非經常性經營收入		28	6
<b>非經常性經營收入總額</b>		<b>205</b>	<b>117</b>
標緻雪鐵龍 DS 汽車分部現金產生單位、其他資產減值虧損及繁重合約撥備	8.3.B	(107)	(143)
歐寶沃克斯豪爾汽車分部現金產生單位、其他資產減值虧損及繁重合約撥備		(38)	-
關於佛吉亞現金產生單位及其他佛吉亞資產減值虧損	8.3.C	-	-
重組費用	5.4.B	(951)	(547)
其他現金產生單位的其他非經常性經營開支		(13)	(51)
<b>非經常性經營開支總額</b>		<b>(1,109)</b>	<b>(741)</b>

#### A. 現金產生單位減值測試、繁重合約撥備及其他折舊

減值測試、繁重合約及其他減值撥備的詳情在附註 8.3 中披露。

#### B. 重組費用

重組費用主要包括裁員。

(百萬歐元)	2017年	2016年
標緻雪鐵龍汽車分部	(426)	(456)
歐寶沃克斯豪爾汽車分部	(440)	-
汽車設備分部	(86)	(90)
其他業務分部	1	(1)
<b>合計</b>	<b>(951)</b>	<b>(547)</b>

#### 標緻雪鐵龍 DS 汽車分部

2017年，標緻雪鐵龍 DS 汽車分部重組費用達 4.26 億歐元。

它們主要涉及確認有關 3.75 億歐元本集團歐洲工業場地重組計劃（工作和技能匹配系統-DAEC-、工作和技能重新分配計劃-PREC-、就業保障計劃-PSE-和老員工計劃），以及 3,200 萬歐元的歐洲商業經營重組。其他重組費用主要涉及本集團於拉丁美洲的附屬公司，金額 1,600 萬歐元。

#### 歐寶沃克斯豪爾汽車分部

2017年，歐寶沃克斯豪爾汽車分部重組費用達 4.4 億歐元。

#### 汽車設備分部（佛吉亞集團）

2017年，佛吉亞集團重組費用總計 8,600 萬歐元，其中 7,800 萬歐元為裁員費用撥備，主要在德國、法國、美國和荷蘭。

## 附註 6 - 製造及銷售公司的營運資金需求

### 6.1. 存貨

根據國際會計準則第 2 號-存貨，存貨以成本與可變現淨值中的較低者列示。

成本按先進先出（FIFO）方法確定。它包括所有直接和間接可變生產費用，加上基於每個生產設施正常產能的固定生產費用。

打算要出售的存貨的可變現淨值對應售價，而售價是根據市場條件和任何相關外部信息來源估算，減去完成銷售所需的估算成本（例如可變的直接銷售費用，未向客戶收取的二手車及其他商品的翻新費用）。

汽車設備分部執行開發工作，製造或購買特定模具，以生產特定客戶訂單所涵蓋項目的零件或模塊。當合同包括付款擔保時，開發費用在庫存和在製品中確認，相應的收入在客戶在每個技術階段簽字後確認。

(百萬歐元)	2017年12月31日			2016年12月31日		
	總額	撥備	淨額	總額	撥備	淨額
原材料及用品	1,272	(153)	1,119	807	(140)	667
半成品及在製品	1,049	(30)	1,019	949	(31)	918
轉售商品及二手車	1,204	(83)	1,121	911	(110)	801
製成品及更換零件	4,289	(227)	4,062	2,107	(146)	1,961
<b>合計</b>	<b>7,814</b>	<b>(493)</b>	<b>7,321</b>	<b>4,774</b>	<b>(427)</b>	<b>4,347</b>

其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部

2,862

## 6.2. 貿易應收款

如果集團認為應收款存在將不會收回的風險，減值撥備於製造及銷售公司的貿易應收款入賬。概略減值的跡象包括存在未解決的索賠或訴訟、應收賬款的賬齡和債務人的重大財務困難。

根據國際會計準則第 39 號，且在國際會計準則第 39 號無改動的情況下，本集團終止確認已轉讓收取現金流量的合同權利的應收款項，以及所有權的基本所有風險和回報。在分析風險轉移時，稀釋風險沒有包括在內，因為它已經被定義並正確地與延遲付款風險分開。當集團保留違約風險時，轉移的應收賬款不會終止確認。轉移應收賬款所產生的成本在財務開支中確認。

在分部報告中，這一規則也適用於標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部轉移至集團財務公司和合夥財務公司的債務。

(百萬歐元)	2017年12月 31日	2016年12月 31日
貿易應收款	2,674	1,726
呆賬撥備	(307)	(166)
<b>合計-製造及銷售公司</b>	<b>2,367</b>	<b>1,560</b>
對銷與財務公司的交易	(34)	(19)
<b>合計</b>	<b>2,333</b>	<b>1,541</b>
	724	-
	<i>其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部</i>	

貿易應收款轉讓予金融機構的情況見附註 12.6.E。

## 6.3. 其他應收款及其他應付款

### A. 其他應收款

(百萬歐元)	2017年12月 31日	2016年12月 31日
國家、地區及地方稅項（不包括所得稅） <sup>(1)</sup>	1,198	908
人事相關應付款	41	38
應收供應商款項	195	196
衍生工具	274	41
預付開支	444	361
其他雜項應收款	484	219
<b>合計</b>	<b>2,636</b>	<b>1,763</b>
	434	-
	<i>其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部</i>	

<sup>(1)</sup> 2017年，集團出售了價值 4,300 萬歐元的法國研究稅收抵免，以及價值 9,400 萬歐元的法國競爭和就業稅收抵免（見附註 12.6.E）。

## B. 其他應付款

(百萬歐元)	2017年 12月31日	2016年 12月31日
應付稅（所得稅除外）	1,108	660
人事相關應付款	1,207	1,019
工資稅	358	354
固定資產購買的應付款	1,625	597
客戶預付款	2,004	1,569
衍生工具 <sup>(1)</sup>	203	17
遞延收入	943	800
其他雜項應付款	430	350
<b>合計</b>	<b>7,878</b>	<b>5,366</b>
其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部	2,058	-

<sup>(1)</sup> 該項目對應於本集團為對沖當前或預測經營應收款和應付款的貨幣風險而購買的工具的公允價值。這些工具在附註 12.7.A 「金融風險管理」中按到期日進行了分析。

## 6.4. 製造及銷售公司的營運資金需求變動

### A. 營運資金變動分析

(百萬歐元)	2017年	2016年
存貨（增加）減少	(167)	(365)
貿易應收款（增加）減少	(476)	291
貿易應付款增加（減少）	1,179	389
所得稅變動	(124)	4
其他變動	(404)	152
	<b>8</b>	<b>471</b>
與集團財務公司的淨現金流	17	(38)
<b>合計</b>	<b>25</b>	<b>433</b>

## B. 資產負債表項目變動的分析

### (1) 按類型的分析

2017年 (百萬歐元)	於 1月1日	於 12月31日
存貨 <sup>(1)</sup>	(4,347)	(7,321)
貿易應收款	(1,560)	(2,367)
貿易應付款 <sup>(2)</sup>	9,352	13,362
所得稅	21	(113)
其他應收款	(1,763)	(2,636)
其他應付款 <sup>(3)</sup>	5,366	7,878
	<b>7,069</b>	<b>8,803</b>
與集團財務公司的淨現金流	(15)	1
<b>合計</b>	<b>7,054</b>	<b>8,804</b>

其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部（於2017年12月31日）

<sup>(1)</sup> €(2 863) 百萬歐  
元

<sup>(2)</sup> €2 906 百萬歐  
元

<sup>(3)</sup> €2 099 百萬歐  
元



## (2) 年度變動

(百萬歐元)	2017年	2016年
於1月1日	7,069	6,379
經營活動現金流量	(41)	484
投資活動現金流量	(144)	400
綜合及其他範圍變動 <sup>(1)</sup>	1,920	1
換算調整	28	(164)
權益重估	(29)	(31)
於12月31日	8,803	7,069

<sup>(1)</sup> 其中，17.85 億歐元涉及 2017 年收購歐資沃克斯豪爾。

截至 2017 年 12 月 31 日，綜合現金流量表中營運資金的變動（800 萬歐元正效應）對應於經營活動產生的現金流量（4,100 萬歐元負效應）、匯兌差額（1,500 萬歐元正效應）、貨幣期權無效部分的變動（2,800 萬歐元正效應）以及其他變動（600 萬歐元正效應）。

	2017年	2016年
製造及銷售公司的經營活動的現金流量	(41)	484
匯兌差額	15	51
貨幣期權無效部分的變動	28	(45)
其他變動	6	(19)
現金流量表內營運資金變動	8	471

## 附註 7 - 僱員福利開支

### 7.1. 養老金及其他退休後福利

除了根據其經營所在國的法律法規支付的養老金福利外，集團公司還負責支付補充養老金和退休獎金。這些福利根據定額供款和定額福利計劃支付。

對於定額供款計劃，本年度所作的供款被支銷。

根據國際會計準則第 19 號—僱員福利，定額福利計劃項下的義務由獨立精算師採用預計單位信用法計量。計量承擔的主要假設是退休日期、工資增長和工作人員流動、貼現率和通貨膨脹率。

主要計劃的預計福利義務每年計量兩次（年中和年底），其他計劃每三年計量一次，除非需要更頻繁的估值，以考慮精算假設的變化或人口統計的重大變化。

精算假設和經驗調整的變化一對應於先前精算假設和實際發生的差異的影響—會產生精算盈虧。這些精算盈虧記錄在「綜合全面收益」項下，不能在損益表中循環使用。

如果養老金計劃授出的福利發生變化，變化的影響在其發生期間的損益表中全額確認，在「過往服務成本」下的「經營收入」中確認。

因此，對於每個定額福利計劃，本集團記錄的撥備金額等於預料福利義務減去計劃資產的公允價值。

根據國際財務報告詮釋委員會詮釋第 14 號的詮釋，本集團設立的這些養老金盈餘在資產負債表中確認。

因此，期間定額福利養老金計劃的淨成本相當於以下各項的總和：

- 服務成本和過往服務成本（在「經常性收入」中確認）；
- 計劃對沖資產收益淨承諾的增加費用（在其他財務收益和開支中）。這兩個組成部分（增額和資產回報率）是根據承擔的貼現率確定的。

資產負債表中確認的其他員工福利義務涉及：

- 法國和外國附屬公司應付的長期服務獎；
- 美國若干附屬公司支付的醫療費用。

#### A. 計劃說明

若干國家的集團員工有權享受每年應付退休人員的補充養老金福利，或退休時一次性支付的退休獎金。這些福利根據定額供款支付，或根據定額福利計劃支付。本集團在定額供款計劃下的唯一義務是向有關基金支付固定供款。付款計入當年收入（虧損）。定額福利計劃下的付款主要涉及法國、英國和德國。

在法國，現有的定額福利計劃涉及：

- 集體談判協議規定的退休獎金；
- 2002 年為工程師和管理人員提供的最高養老金計劃中未轉入外部基金的部分，並保證所有計劃的總更替率高達僱員最終工資的 60%（目前涵蓋 2,500 名退休僱員）；
- 由克萊斯勒集團法國前附屬公司（Talbot）設立的養老金計劃，1981 年對新加入者關閉，2017 年底覆蓋 12,000 名退休員工；
- 關閉的雪鐵龍補充計劃（ACC），在 2017 年底覆蓋 4,100 名退休員工。

在英國，本集團制定了四項由受託人管理的定額福利計劃。自 2002 年 5 月以來，這些計劃已經對新加入者關閉。截至 2017 年 12 月 31 日，這些計劃涵蓋了 18,200 名受益人，包括 500 名在職員工、6,700 名未退休前員工和 11,000 名退休員工。這些計劃保證了置換率達員工最終工資的 66%。

截至 2017 年 8 月 1 日，在德國，主要的定額福利計劃與 Opel Automobile GmbH 有關，涵蓋這些公司的受益人，形式如下：

- 集體談判協議規定的退休獎金；
- 補充養老金計劃涵蓋 20,000 名僱員。該計劃於 2017 年 8 月 1 日已悉數繳款。

法國所有佛吉亞管理員工的補充養老金計劃包括定額福利計劃，該計劃授予與 C 部分工資相關的租金性收益。一項專門與 Faurecia S.A. 或其任何附屬公司簽訂了僱傭合同的執行委員會成員的特定養老金計劃已於 2015 年實施。這項新計劃、為法國成員的定額福利計劃及外海外成員的定額供款計劃以參考工資、佛吉亞集團的營業收入和董事會批准的預算為基礎保證年金。

#### B. 假設

	歐元區	英國
<b>貼現率</b>		
2017 年	1.60 %	2.60
2016 年	1.50 %	2.80 %
<b>通脹率</b>		
2017 年	1.80 %	3.20
2016 年	1.80 %	3.25 %
<b>平均持續時間（年數）</b>		
2017 年	17	15
2016 年	12	14

在每個期末，貼現率都是根據主要公司債券的最具代表性的回報率確定的，其期限與福利義務的期限近似。

主要公司債券是指由認可評級機構授予前兩大評級之一的債券（例如，穆迪或標準普爾評級為 AA 或 AAA 的債券）。

關於未來工資增長的假設考慮了通貨膨脹，並預測了每個國家的個人工資增長。法國計劃的假設是通貨膨脹加上根據僱員年齡的個人加薪。英國計劃的假設是通貨膨脹率加上 1%。在德國，假設通貨膨脹率加上 0.5%（就小時工而言）和 0.75%（就領薪工而言）。

死亡率及員工更替率的假設是基於每個所在國的具體經濟條件。

**假設的敏感性：**法國或英國的貼現率和通貨膨脹率上升或下降 0.25 個百分點，將導致預料福利義務的如下增加或減少：

	貼現率+0.25 百分點	通脹率+0.25 百分點
法國	-2.75%	1.91%
英國	-4.17%	3.70%
德國	-4.94%	1.13%

外部基金預期回報率增加或減少 1 個點，將導致 2017 年法國計劃確認的投資收益增加或減少 900 萬歐元，英國計劃方面增加或減少 2,800 萬歐元，以及德國計劃方面增加或減少 1,200 萬歐元。

2012 年，本集團在養老基金內就英國安排了一項利率互換，使其能夠根據貼現率下負債的變化而改變對沖資產。

### C. 外部基金資料

預料福利義務部分由專門的外部基金支付。

外部基金細目如下：

	2017 年 12 月 31 日		2016 年 12 月 31 日	
	證券	債券	證券	債券
法國	19 %	81 %	17 %	83 %
英國	12 %	88 %	19 %	81 %
德國	0 %	100 %	-	-

2016 年及 2017 年，股票和債券的公允價值為 1 級。

2017 年，集團在法國、德國以及英國養老信託基金管理的外部基金的實際回報率分別為法國基金+4%、德國基金+2.8%和英國基金+5.6%。在法國，股票型基金包括摩根士丹利資本國際 EMU 歐元（MSCI EMU Euro）指數跟蹤基金和國際指數跟蹤基金，而債券型基金則投資於主要歐洲政府債券、評級為 A 或更高的歐洲公司債券和與通脹掛鉤的歐洲政府債券。

在英國，所有股票都投資於全球股票基金。69%的債券組合由以英鎊計價的通脹相關政府債券組成。其餘 31%主要由評級為 A 或更高的公司債券構成。

在德國，債券投資的 80%為企業債券，平均評級為 A-，12%為歐盟政府債券（最低投資級別），8%為短期貨幣市場工具。

在法國，集團可以自由決定其對外部基金的供款數額。於 2017 年 12 月 31 日，尚未就 2018 年的供款數額作出決定。

在英國，集團在 2017 年的年度供款數額（不包括佛吉亞）為 3,400 萬英鎊（3,900 萬歐元）。預計 2018 年將為 3,300 萬英鎊（3,700 萬歐元），但根據 2018 年的計劃談判，這一數額可能會有所變化。

在德國，集團的年度供款（不包括佛吉亞）達 1,200 萬歐元。2018 年估計為 400 萬歐元。

#### D. 年度變動

- 不包括最低資金要求 (國際財務報告詮釋委員會詮釋第 14 號)

(百萬歐元)	2017 年					2016 年			
	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	其他	合計
<b>預料福利義務</b>									
於期初: 現值	(1,620)	(2,098)	(425)	(270)	(4,413)	(1,564)	(2,096)	(670)	(4,330)
服務成本	(49)	(62)	(48)	(14)	(173)	(43)	(10)	(16)	(69)
利息成本	(24)	(56)	(26)	(7)	(113)	(36)	(71)	(17)	(124)
年度福利付款	111	114	11	35	271	89	82	46	217
未確認精算收益及 (虧損)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 金額	86	(187)	(151)	3	(249)	(95)	(316)	(43)	(454)
- 估期初預料福利義務的百分比 <sup>(1)</sup>	5.3 %	8.9 %	5.4 %	1.1 %	5.6 %	6.1%	15.1%	6.4%	10.5%
匯率變動的影響	-	75	-	15	90	-	313	1	314
綜合及其他範圍變動的影響	(3)	(60)	(2,385)	(316)	(2,764)	-	-	-	-
縮減及結算的影響	1	-	-	-	1	29	-	4	33
於期末: 現值	(1,498)	(2,274)	(3,024)	(554)	(7,350)	(1,620)	(2,098)	(695)	(4,413)
<b>外部基金</b>									
於期初: 公允價值	899	2,777	130	140	3,946	932	2,657	285	3,874
外部基金正常回報	13	75	22	4	114	23	94	7	124
精算收益及 (虧損)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- 金額	20	81	46	(3)	144	18	475	7	500
- 估期初預料福利義務的百分比 <sup>(1)</sup>	2.2 %	2.9 %	1.7 %	2.1 %	3.6 %	1.9%	17.9%	2.5%	12.9%
換算調整	-	(97)	-	(8)	(105)	-	(403)	-	(403)
僱主供款	45	42	15	7	109	20	36	12	68
年度福利付款	(118)	(114)	(11)	(25)	(268)	(94)	(82)	(41)	(217)
匯率變動的影響及其他	-	-	2,502	182	2,684	-	-	-	-
於期末: 公允價值	859	2,764	2,704	297	6,624	899	2,777	270	3,946

(1) 精算收益及 (虧損) 百分比是根據期初的義務和外部基金計算的，其中對於德國來說，包括由於 2017 年收購歐寶沃克斯豪爾而導致的綜合範圍變化的影響。

#### E. 資產負債表項目對賬

(百萬歐元)	2017 年					2016 年			
	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	其他	合計
<b>預料福利義務的現值</b>	<b>(1,498)</b>	<b>(2,274)</b>	<b>(3,024)</b>	<b>(554)</b>	<b>(7,350)</b>	<b>(1,620)</b>	<b>(2,098)</b>	<b>(695)</b>	<b>(4,413)</b>
外部基金的公允價值	859	2,764	2,704	297	6,624	899	2,777	270	3,946
<b>最低資金要求前資產負債表內確認的淨 (負債) 資產 (IFRIC 14)</b>	<b>(639)</b>	<b>490</b>	<b>(320)</b>	<b>(257)</b>	<b>(726)</b>	<b>(721)</b>	<b>679</b>	<b>(425)</b>	<b>(467)</b>
最低資金要求負債 (IFRIC 14)	-	(37)	-	-	(37)	-	(39)	-	(39)
<b>於資產負債表確認的淨 (負債) 資產</b>	<b>(639)</b>	<b>453</b>	<b>(320)</b>	<b>(257)</b>	<b>(763)</b>	<b>(721)</b>	<b>640</b>	<b>(425)</b>	<b>(506)</b>
其中，負債 (附註 10)	(663)	(134)	(320)	(276)	(1,393)	(747)	(63)	(425)	(1,235)
其中，資產	24	587	-	19	630	26	703	-	729
其中，未出資計劃	0.3 %	0.0 %	0.0 %	15.4 %	1.2 %	0.0 %	0.0 %	9.6 %	1.5 %

#### F. 於損益表確認的開支

這些開支記錄如下：

- 服務成本記在「銷售、一般及管理費用」項下；
- 重組的影響列在「非經常性經營收入」或「非經常性經營開支」項下；
- 利息成本和外部基金的正常回報分別記在「其他財務開支」和「其他財務收益」項下。

養老金開支明細如下：

(百萬歐元)	2017年					2016年			
	法國	英國	德國	其他	合計	法國	英國	其他	合計
服務成本	(49)	(62)	(48)	(14)	(173)	(43)	(10)	(16)	(69)
利息成本	(24)	(56)	(26)	(7)	(113)	(36)	(71)	(17)	(124)
外部基金正常回報	13	75	22	4	114	23	94	7	124
縮減和結算的影響	1	-	-	-	1	29	-	4	33
<b>合計 (最低資金要求負債前)</b>	<b>(59)</b>	<b>(43)</b>	<b>(52)</b>	<b>(17)</b>	<b>(171)</b>	<b>(27)</b>	<b>13</b>	<b>(22)</b>	<b>(36)</b>
最低資金要求負債變動 (IFRIC14)	-	-	-	-	-	-	4	-	4
<b>合計</b>	<b>(59)</b>	<b>(43)</b>	<b>(52)</b>	<b>(17)</b>	<b>(171)</b>	<b>(27)</b>	<b>17</b>	<b>(22)</b>	<b>(32)</b>

## 7.2. 以股份為基礎的付款

股票期權和績效股根據以權益結算的以股份為基礎的支付計劃授予集團管理層和若干員工。這些計劃根據 **國際財務報告準則第2號—以股份為基礎的付款** 進行確認。

### A. 僱員股票期權

2009年至2017年之間概無授出計劃。上個計劃於2016年8月19日到期。

### B. 績效股計劃

#### (1) Peugeot S.A. 績效股計劃

##### (a) 2015年績效股計劃

2015年制定了績效股計劃。截至2017年3月31日歸屬期結束時，向法國稅務居民受益人交付了2,019,000股庫存股。截至2017年12月31日，379,124股股票可能歸屬於外國居民；相關歸屬期於2019年3月31日結束。根據國際財務報告準則第2號（IFRS 2）計量，2017年與本計劃相關的人事費用為440萬歐元，不包括工資稅。

##### (b) 2016年績效股計劃

2016年制定了績效股計劃（見2016年綜合財務報表附註6.2.B.(1).(b)）。績效股的分配受歸屬期結束時在集團內任職條件的約束。考慮到業績目標，股份將分成兩等份歸屬，須分別於2019年6月3日和2020年6月3日繼續受僱。截至2017年底，1,907,491股股票可能歸屬於該計劃的受益人。根據國際財務報告準則第2號計量，2017年與本計劃相關的人事費用為710萬歐元，不包括工資稅。

##### (c) 2017年績效股計劃

###### ■ 計劃的特點

根據2016年4月27日臨時股東大會和2016年4月27日監事會會議的授權，Peugeot S.A.董事會通過了2017年4月10日生效的績效股計劃。這一計劃涵蓋最多2,693,000股股份。績效股的分配受歸屬期結束時在集團內任職條件的約束。

歸屬取決於標緻雪鐵龍DS汽車分部在2017-2019年期間的平均經常性經營收入（ROI）百分比和集團在2016-2019年期間的收入增長（以恒定匯率計算）這兩個績效條件。

根據目標，股份將以2份同等份額歸屬，受制於在2020年4月14日和2021年4月14日在公司內任職。

▪ 續效股計劃特點引起的人事成本

截至 2017 年年底，該計劃涵蓋最多共計 2,334,942 股股份，從而交付庫存股。

為計算人事費，所通知的股份的加權平均公允價值為 15.38 歐元。

根據國際財務報告準則第 2 號 (IFRS 2) 計量，2017 年與本計劃相關的人事費用為 750 萬歐元，不包括工資稅。

**(2) 佛吉亞續效股計劃**

2010 年，佛吉亞為集團公司高管制定了續效股計劃。這些股份受服務和業績條件的約束。

本期收入中確認的金額為開支 2,110 萬歐元 (2016 年為開支 1,780 萬歐元)。

下表提供了 2017 年底續效股計劃的詳細信息：

董事會決定日期:	(股份數目)	若達如下條件則應得如下續效股最高數目 (1) :	
		-實現目標	-超出目標
23/07/2015		570,122	741,081
25/07/2016		687,711	894,665
20/07/2017		617,595	802,830

ables radiées

(1) 扣除被註銷已授免費股

在 2013 年 7 月 24 日董事會授出的計劃中的業績目標實現後，於 2017 年 7 月交付 947,050 股股份。根據 2014 年 7 月 28 日董事會授出的計劃中業績指標的完成情況，於 2018 年 7 月將交付 761,865 股股份。

**7.3. 管理人員報酬**

集團由董事會管理。集團的管理機構對應集團執行委員會，該委員會包括董事會成員和其他行政管理層成員。

上表提供的薪酬詳情不包括工資稅。支付給管理機構成員的薪酬，包括應計可變薪酬，是臨時性的。

2017 年，董事會成員的固定薪酬不變。

(百萬歐元)	附註	2017 年	2016 年
於 12 月 31 日執行委員會成員人數		18	18
固定及浮動薪酬及其他短期福利(不包括養老金)		22.2	17.2
股票期權及續效股費用(1)	7.2	4.8	6.9

(1) 按國際財務報告準則第 2 號，這是期內與董事會成員和執行委員會其他成員有關的部分費用。

此外，2017 年確認的新定額供款養老金計劃供款的支出總額為 480 萬歐元，用於董事會成員和執行委員會其他成員，並細分為 240 萬歐元支付予養老基金和 240 萬歐元現金支付予受益人 (考慮到基於首次存款徵稅的計劃)。

下表列載 2015 年、2016 年及 2017 年授予管理機構成員且在期末仍可行使的續效股詳情：

(購股權數目)	2017 年	2016 年
於 12 月 31 日持有的續效股	1,670,000	1,585,000

此外，本集團管理機構的成員無權享有除上述計劃下養老金福利和績效股外的任何長期福利，或任何其他形式的股基支付或任何離職補償。

## 附註 8 - 商譽及無形資產 - 物業、廠房及設備

根據國際會計準則第 36 號（見附註 8.3），物業、廠房和設備以及無形資產按攤銷成本減去減值虧損後的金額列賬。

### 8.1. 商譽及無形資產

#### A. 會計政策

與商譽相關的會計政策見附註 3.1.A.(3) 和與研發費用相關的會計政策見附註 5.3.(A)。

##### ▪ 其他內部開發或購買的無形資產，不包括研發支出。

與內部使用軟件相關的開發成本中，與創建軟件或提高軟件性能所需的直接可歸屬內部或外部成本相對應的部分，在下列情況下確認為無形資產：這些成本很可能會產生未來的經濟效益。資本化成本在軟件的估計使用壽命內攤銷，從 4 年到 12 年不等。其他軟件購置和開發成本在發生時支銷。

其他無形資產（主要由專利及商標構成）在估計受益期內按直線法攤銷，攤銷年限不超過 20 年。

#### B. 賬面值變化

2017 年 12 月 31 日			品牌、 軟件及其 他無形資產	無形資產
(百萬歐元)	商譽	開發支出		
期初	1,514	4,860	594	5,454
購買 / 添置 <sup>(1)</sup>	-	1,619	150	1,769
年度攤銷	-	(845)	(98)	(943)
減值虧損	-	(80)	-	(80)
出售	-	(1)	(46)	(47)
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	1,829	8	1,824	1,832
換算調整	(22)	(70)	1	(69)
<b>期末</b>	<b>3,321</b>	<b>5,491</b>	<b>2,425</b>	<b>7,916</b>

<sup>(1)</sup> 包括根據國際會計準則第 23 號（修訂）—「借貸費用」資本化的 8,800 萬歐元的借貸費用（見附註 12.2.A）。

<sup>(2)</sup> 包括歐寶收購方面商譽 18.10 億歐元。

其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部

40 1,795 1,835

2016 年 12 月 31 日			品 牌、軟件及 其他無形資產	無形資產
(百萬歐元)	商譽	開發支出		
期初	1,382	4,352	417	4,769
購買 / 添置 <sup>(1)</sup>	-	1,365	102	1,467
年度攤銷	-	(825)	(100)	(925)
減值虧損	-	(47)	2	(45)
出售	-	(19)	(2)	(21)
綜合及其他範圍變動	127	13	176	189
換算調整	5	21	(1)	20
<b>期末</b>	<b>1,514</b>	<b>4,860</b>	<b>594</b>	<b>5,454</b>

<sup>(1)</sup> 包括根據國際會計準則第 23 號（修訂）—「借貸費用」資本化的 9,200 萬歐元的借貸費用（見附註 12.2.A）。

### C. 期末商譽明細

(百萬歐元)	2017年	2016年
<b>淨額</b>		
歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位	1,810	-
佛吉亞各現金產生單位	1,216	1,218
佛吉亞現金產生單位	172	172
標緻雪鐵龍 DS 汽車現金產生單位	122	124
融資活動—標緻雪鐵龍 DS 現金產生單位	1	-
<b>合計</b>	<b>3,321</b>	<b>1,514</b>

在附註 8.3 中討論了分配予汽車設備現金產生單位的商譽的減值測試。

## 8.2. 物業、廠房及設備

### A. 會計政策

#### (1) 成本

根據國際會計準則第 16 號—物業、廠房及設備，物業、廠房及設備按購置或生產成本列示。它們沒有重新估價。

資本化成本包括本集團根據合作協議產生的未向其合作夥伴收取的特定模具費用部分。

物業、廠房和設備項目（至少需要 12 個月才能達到預定用途）的成本包括相關的借款成本（見附註 12.2.A）。

政府補助確認為相應資產成本扣減。

維護費用在發生時支銷。

租賃資產包括由集團公司租賃予零售客戶的車輛和出售附有回購承諾的車輛，根據附註

5.1.A.(1)(a)所述方法確認。

按照國際會計準則第 17 號—租賃的定義，根據融資租賃獲得的資產按未來租賃付款的現值或租賃財產的公允價值（以較低者為準）進行確認。金融負債按相同金額確認。資產按下列方法和比率折舊。

#### (2) 折舊

##### (a) 標準方法

折舊按直線法計算，以撇銷資產在估計使用壽命內的購置或生產成本，減去任何殘值。物業、廠房和設備一般沒有剩餘價值，租賃車輛除外。物業、廠房和設備的主要使用壽命如下：

	(年數)
樓宇	20 - 30
材料及模具	4 - 16
電腦設備	3 - 4
車輛及裝卸設備	4 - 7
固定裝置及設備	10 - 20

##### (b) 特定模具

在標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部，特定模具在相應車型的估計使用壽命內折舊，由於車型更換的頻率，通常短於相關模具的使用壽命。



在汽車設備分部，特定模具根據交付予客戶的零件數量進行折舊，前提是每年年底的累計折舊不低於資產在五年內直線折舊時應確認的金額。

定期審查物業、廠房和設備的估計使用壽命，特別是在決定停止生產車輛或機械組件時。

## B. 物業、廠房及設備明細

物業、廠房及設備的賬面值可作如下分析：

2017年12月31日 (百萬歐元)	土地及樓宇	廠房及設備	租賃車輛 <sup>(2)</sup>	車輛及裝卸設備	固定裝置、設備及其他	在建資產	合計
<b>淨額</b>							
期初	2,116	5,122	2,475	22	305	1,253	11,293
購買/添置 <sup>(1)</sup>	121	1,052	-	8	23	1,202	2,406
年度折舊	(253)	(1,343)	(12)	(4)	(81)	-	(1,693)
減值虧損	28	8	-	-	-	7	43
出售	(107)	(38)	-	(2)	(5)	-	(152)
轉移及重新分類	24	205	-	1	31	(261)	-
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	408	805	850	-	44	(551)	1,556
換算調整	(28)	(97)	(14)	1	(3)	(34)	(175)
期末	2,309	5,714	3,299	26	314	1,616	13,278
總值	6,766	31,978	3,537	82	958	1,647	44,968
累計折舊及減值	(4,457)	(26,264)	(238)	(56)	(644)	(31)	(31,690)
其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部 (賬面值)	345	317	629	-	14	143	1,448

<sup>(1)</sup> 包括根據 1,400 萬歐元融資租賃獲得的物業、廠房和設備。根據國際會計準則第 23 號(修訂) - 「借貸費用」 資本化的借貸費用總計 3,100 萬歐元(見附註 12.2.A)。

<sup>(2)</sup> 「租賃車輛」內的「綜合及其他範圍變動」包括本年度的淨變動(增加額減去處置額)。

2016年12月31日 (百萬歐元)	土地及樓宇	廠房及設備	租賃車輛 <sup>(2)</sup>	車輛及裝卸設備	固定裝置、設備及其他	在建資產	合計
<b>淨額</b>							
期初	2,174	4,712	2,570	21	269	1,148	10,894
購買/添置 <sup>(1)</sup>	127	787	-	8	22	1,190	2,134
年度折舊	(218)	(1,352)	(6)	(4)	(71)	-	(1,651)
減值虧損	(4)	120	-	-	-	4	120
出售	(55)	(44)	-	(3)	(9)	-	(111)
轉移及重新分類	18	521	-	-	56	(595)	-
綜合及其他範圍變動 <sup>(2)</sup>	70	357	(8)	-	38	(497)	(40)
換算調整	4	21	(81)	-	-	3	(53)
期末	2,116	5,122	2,475	22	305	1,253	11,293
總值	6,897	31,285	2,799	81	905	1,296	43,263
累計折舊及減值	(4,781)	(26,163)	(324)	(59)	(600)	(43)	(31,970)

<sup>(1)</sup> 包括根據 2,100 萬歐元融資租賃獲得的物業、廠房和設備。根據國際會計準則第 23 號(修訂) - 「借貸費用」 資本化的借貸費用總計 3,500 萬歐元(見附註 12.2.A)。

<sup>(2)</sup> 「租賃車輛」內的「綜合及其他範圍變動」包括本年度的淨變動(增加額減去處置額)。

## C. 租賃車輛

年末租賃車輛總金額為 32.99 億歐元，包括集團公司租予零售客戶的短期租賃車輛以及出售的附有回購承諾的車輛(根據附註 5.1.A.(1)(a)所述方法確認)。

### 8.3. 資產減值

#### A. 會計政策

根據國際會計準則第36號「資產減值」，只要有減值跡象，就對物業、廠房和設備以及無形資產的可收回金額進行測試，對於主要是商譽和品牌的不能確定使用年限的資產，至少每年進行一次減值測試。減值跡象是（尤其）交易量大幅下降、盈利能力下降、對業務產生不利影響的技術或監管發展。資產的可收回金額為其使用價值和公允價值減去出售成本（以較高者為準）。減值測試通常包括估計資產使用價值。使用價值通常以預計未來現金流量的淨現值計量。

就進行減值測試而言，可收回金額是就資產所屬的現金產生單位確定的，但個別資產的可收回金額可以確定的除外。現金產生單位被定義為產生現金流入的最小可識別資產組，其在很大程度上獨立於來自其他資產或資產組的現金流入。如果現金產生單位的可收回金額低於其賬面金額，減值虧損在損益中確認，並在可能的情況下，作為對分配給現金產生單位的任何商譽賬面金額的調整。

標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾兩個汽車分部由若干汽車現金產生單位組成，每個現金產生單位對應一個車型。車輛現金產生單位中包含的資產包括用於製造車型的模具和其他特定機器及設備，以及資本化車型開發支出（見附註 5.3.A.(1)）。屬於汽車現金產生單位的資產和所有其他資產在較高的現金產生單位層面上進行組合和測試，分別是標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位。歐寶沃克斯豪爾商譽和兩個品牌均分配予歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位。

就個別資產而言，如果有減值跡象，本集團對拉丁美洲和俄羅斯的工廠（包括物業、廠房和設備以及無形資產）進行減值測試。此外，本集團可對特定合同（特別是與合資企業的合作協議）專用資產或單一技術專用資產進行減值測試。

在汽車設備分部，每個現金產生單位對應一個計劃，包括所有客戶合同相關的無形資產和物業、廠房和設備。這些現金產生單位在業務單位（汽車座椅、內飾系統和清潔移動性）中組合，為其分配支持資產和商譽。汽車設備分部現金產生單位包括上述四個業務單位的現金產生單位資產和 PSA 集團綜合財務報表中確認的佛吉亞商譽。

#### B. 標緻雪鐵龍 DS 和歐寶沃克斯豪爾汽車分部現金產生單位及個別資產減值測試

用於確定未來現金流量以對標緻雪鐵龍 DS 汽車分部的現金產生單位和個別資產進行減值測試的預測已於 2017 年 12 月更新。這些預測來自提交予監事會的上一份中期計劃（涵蓋 2018-2022 年（中期計劃）），並考慮了與該計劃相關的主要風險。使用的汽車市場預測是集團最新的估計，這是基於外部預測。

##### 汽車現金產生單位

汽車現金產生單位測試取自顯示減值跡象的各車型的現金流預測。這些流量是就車型和相應備件的估計壽命週期預測出來的。使用 9.5% 的稅後貼現率貼現流量。

截至 2017 年 12 月 31 日，標緻雪鐵龍 DS 汽車和歐寶沃克斯豪爾汽車分部中專用於汽車現金產生單位的資產測試未發現任何減值。

##### 個別資產

在 2018 年-2022 年中期計劃的基礎上，對拉丁美洲工廠和俄羅斯工廠具體測試進行了更新。拉丁美洲工廠採用的貼現率為 16.5%，俄羅斯工廠採用的貼現率為 13%。這些測試發現與年內俄羅斯資本支出有關的 1,700 萬歐元額外年度減值費用。它在非經常性經營收入項下確認。截至 2017 年 12 月 31 日，考慮到先前確認的減值，拉丁美洲及俄羅斯工廠的總減值費用總計 3.78 億歐元。

標緻雪鐵龍 DS 汽車分部完全合併的公司持有的、專門用於中國活動的研發個別資產已減值 7,800 萬歐元。

#### 標緻雪鐵龍 DS 及歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位

為確定終端價值而假設的盈利能力與標緻雪鐵龍 DS 汽車業務的歷史業績一致。

就 2018-2022 年採用的稅後貼現率為 9.5%，根據 1% 的永續增長率，就終端價值採用 10.5% 稅後貼現率。與截至 2016 年 12 月 31 日止期間所用者相比，這些比率保持不變，以測試標緻雪鐵龍 DS 現金產生單位的資產。

截至 2017 年 12 月 31 日，考慮到之前確認的減值，標緻雪鐵龍 DS 汽車現金產生單位淨減值費用共計 6.04 億歐元。

繼標緻雪鐵龍 DS 汽車現金產生單位減值及此現金產生單位內包括的個別資產減值後，此現金產生單位內包括的所有物業、廠房及設備以及無形資產的淨賬面值為 115.16 億歐元。

對假設主要變化的敏感度如下：資產的公允價值比基準測試結果低 2.75 億歐元（貼現率高 0.5%），永續增長率上限為 0.5% 情況下低 2.31 億歐元，參考年份經營利潤率下降 0.5% 情況下低 11.06 億歐元（就終值而言），而如果將這三個因素結合，則低 14.61 億歐元。

在沒有減值跡象的情況下，考慮到臨時的購買價格分配，歐寶沃克斯豪爾汽車現金產生單位未進行減值測試。

#### C. 佛吉亞集團現金產生單位及其他資產減值測試

##### 佛吉亞集團現金產生單位

將各組資產的賬面價值與其公允價值和使用價值中較高者進行比較。使用價值是指根據中期計劃（2018-2020 年計劃，於 2017 年年中修訂）的最新預測，每個現金產生單位預計產生的估計未來現金流量的現值。

影響使用價值的主要假設是經常性經營收入水平，特別是終端價值的計算。計算方法是使用 1.4% 的增長率（2016 年為 1.4%）外推至中期計劃最後一年（2020 年）的永續預測現金流。未來現金流量按 9.0%（2016 年為 9.0%）的不變稅後貼現率貼現，由獨立專家提供。

在 2017 年底進行的測試證實，分配予三個現金產生單位的商譽在資產負債表中得到了公平陳述。資產負債表價值如下表所示：

	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
(百萬歐元)		
• 汽車座椅	794	794
• 清潔移動性	355	376
• 內飾系統	67	48
合計	1,216	1,218

測試結果大體上是正面的，以及對假設變化的綜合敏感性（貼現率增加 0.5 個百分點，永續增長率下降 0.5 個百分點，永續經常性經營收入下降 0.5 個百分點）均不會對商譽的賬面值產生質疑。

##### PSA 集團賬目中的佛吉亞現金產生單位

根據 65.13 歐元的股價（代表了在少數權益股東之間不會導致獲得控制權的交易中支付的價格）計算，Peugeot S.A. 在 2017 年 12 月 31 日持有的佛吉亞股份的股票市值為 41.66 億歐元。集團在綜合資產負債表中所佔的佛吉亞淨資產份額為 16.24 億歐元（包括 Peugeot S.A. 於該日確認的 1.72 億歐元商譽）。根據這些價值，截至 2017 年 12 月 31 日，佛吉亞商譽未確認減值損失。

#### D. 對按權益法核算的汽車業務公司的投資的減值

按權益法核算的汽車業務的公司包括與東風汽車集團合作的公司和與長安集團合作的公司，總部位於中國。

這些公司的非流動資產按照適用於 Groupe PSA 汽車業務的相同原則進行減值測試（見附註 8.3）。當存在減值損失跡象時，汽車現金產生單位將對特定於車型的資產進行測試，所有資產（包括不特定於車型的資產）將在每個合夥企業的層面上進行合計測試。

截至 2017 年 12 月 31 日，在與東風汽車集團合夥的公司進行的減值測試確認了 15.15 億元人民幣的減值損失（集團的份額為 7.58 億元人民幣，即 9,700 萬歐元）。

截至 2017 年 12 月 31 日，長安標緻雪鐵龍汽車有限公司與長安集團合作進行的減值測試未發現任何額外的減值損失。截至 2016 年 12 月 31 日，本集團在該公司確認的減值損失中所佔份額為 2.63 億歐元。因此，Groupe PSA 在 2017 年計入 2,400 萬歐元的損失後，保留了 5,100 萬歐元的對按權益法核算公司的投資的減值損失和 1.90 億歐元的或有事項撥備。這兩個合夥企業同意在 2018 年上半年各增資約 2.30 億歐元。

此外，當存在減值損失跡象時，如銷量大幅下降或盈利能力惡化，Groupe PSA 會對按權益法核算公司的投資進行額外的減值測試。可收回金額是根據現金流量預測按使用價值確定的。這些預測來自該兩家合資企業各自合夥人批准的最近的 2018-2022 年中期計劃。終值參照計劃最後數年的數據，並考慮 3.0% 的永續增長率確定。未來現金流就 2018-2022 年採用 12.5% 的稅後貼現率貼現和就終值採用 13.5% 的稅後貼現率貼現。

截至 2017 年 12 月 31 日，就對按權益法核算的汽車業務公司的投資進行的減值測試未發現除已確認的這些公司資產減值損失之外的任何減值損失。

#### 8.4. 與經營活動有關的資產負債表外承擔及或有負債

(百萬歐元)	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
收購非流動資產的資本承擔	1,284	854
研發工作訂單	22	33
最低購買承擔	173	53
不可註銷租賃承擔	1,867	1,473
<b>合計</b>	<b>3,346</b>	<b>2,413</b>
其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部	475	-

##### A. 最低購買承擔

為了加快增長和降低成本，集團與其他汽車製造商簽訂了合作協議，共同開發及/或製造機械組件或車輛。這些聯合安排使合夥人能夠分擔項目成本，實現轉化為競爭優勢的規模經濟。

根據這些協議的條款，本集團致力於為研發和特定模具的投資提供資金，並接收按聯合安排生產的最低數量的產品。如果它未能履行這一最低採購承擔，按規定它將須支付罰金，以支付合夥人承擔的相關生產成本。

這些承擔的任何不利後果一經認為可能發生，即以資產減值或（如有必要）或有事項撥備的形式反映在綜合財務報表中。

對於由本集團合夥人生產產品的合同，產能預留費作為資產負債表外承擔入賬（扣除任何撥備）。

## B. 關於收購非流動資產的資本承擔

本項目主要對應購買物業、廠房和設備的承擔。這還包括本集團關於兩隻「Fonds d'Avenir Automobile」基金（FAA 1 級和 2 級）的承擔，這些基金的設立是為支持汽車設備製造商。集團對 FAA 的承擔總額為 2.04 億歐元。截至 2017 年 12 月 31 日，集團已向這兩隻基金支付了 1.45 億歐元。

## C. 不可註銷租賃承擔

期間	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
(百萬歐元)		
2017 年	-	263
2018 年	446	209
2019 年	272	172
2020 年	242	148
2021 年	175	130
2022 年	129	107
2023 年	112	-
後續年份	491	444
<b>不可註銷租賃承擔總額</b>	<b>1,867</b>	<b>1,473</b>

不可註銷租賃是在正常業務過程中訂立的，主要包括商業地產和車輛租賃。租賃條款反映了每個國家的當地慣例。

## 附註 9 - 其他非流動資產及其他非流動負債

### 9.1. 其他非流動資產

(百萬歐元)	附註	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
就養老金義務對外部基金額外付款	7.1.E	630	729
於非合併公司的投資及於 FAA 基金的單位		462	254
衍生工具 <sup>(1)</sup>		6	28
保證金及其他		607	364
<b>合計</b>		<b>1,705</b>	<b>1,375</b>

其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部

118

-

<sup>(1)</sup> 對應於對沖商品風險的衍生工具的非流動部分。

集團投資了兩隻基金「Fonds d'Avenir Automobile」（FAA 1 級和 2 級）。集團已對這兩隻基金承諾 2.04 億歐元，其中 1.45 億歐元迄今已支付。根據國際會計準則第 39 號的規定，這些單位被歸類為「可供出售」，因此按公允價值計量（見附註 12.8.C.(3)）。由於適用於集團投資的鎖定，這些資產被列為非流動資產。

### 9.2. 其他非流動負債

(百萬歐元)	附註	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
與出售附有回購承諾的車輛有關的負債	5.1.A.(1).(a)	4,180	3,126
其他		100	162
<b>合計</b>		<b>4,280</b>	<b>3,288</b>

其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部

863

-

## 附註 10 - 流動及非流動撥備

### 會計政策

根據 *國際會計準則第 37 號 - 撥備、或有負債及或有資產*，當本集團在資產負債表日對第三方負有現時義務且很可能有內含經濟利益的資源需要流出以結算債務且預期不會有同等數額的資源流入時，確認一項準備。重組費用撥備僅在宣佈重組且本集團已制定或已開始執行詳細的正式計劃時才予以確認。

在應用 *國際財務報告詮釋委員會詮釋第 21 號由公共機構徵收的徵稅* 中，公共機構徵收的稅款自其發生稅收之日起確認。撥備僅在影響重大時才貼現。在這種情況下，貼現率基於無風險利率。

### 保修

記錄撥備以支付向獨立經銷商網絡或最終客戶出售時的車輛和備件保修的估計成本。延長保修或維護合同銷售的收入在提供服務期間確認。

	2016 年 12 月 31 日	添置	撥回 (利用)	撥回 (未用撥備)	期內於權益確 認	綜合及其他 範圍的變動	2017 年 12 月 31 日
養老金(附註 7.1.E)	-	-	-	-	-	-	-
其他僱員福利義務及其他	187	-	-	-	-	-	187
<b>非流動撥備總額</b>	<b>187</b>	-	-	-	-	-	<b>187</b>
保修	42,735						42,735
商業及稅項申索及訴訟	1,235	172	(112)	(1)	104	(5)	1,393
重組計劃 <sup>(1)</sup>	194	36	(30)	-	-	3	203
長期及經營合同虧損	1,429	208	(142)	(1)	104	(2)	1,596
其他	924	679	(548)	(82)	-	473	1,446
<b>流動撥備總額</b>	<b>46,517</b>	<b>1,095</b>	<b>(832)</b>	<b>(84)</b>	<b>208</b>	<b>469</b>	<b>47,373</b>
其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部						1,384	1,857

<sup>(1)</sup> 附註 5.4.B 中討論了 2017 年重組計劃的主要新增內容。

保修撥備主要涉及新車的銷售，合同義務一般為兩年。

它對應於與車輛和更換備件有關的保修申索的預期成本。預期從供應商處收回的金額在「其他雜項應收款」項下確認為資產（附註 6.3.A）。

稅收申索的撥備主要涉及法國以外的若干申索，特別是在巴西。

## 附註 11 - 於權益法核算的公司的投資

分佔權益法核算的公司的盈利指本集團分佔這些公司的盈利，加上於權益法核算的公司的投資的任何減值。  
處置於權益法核算的公司的投資的收益計入經營收入。

按權益法核算的公司包括：

- 與位於中國的東風汽車集團（見附註 11.4.A）和長安成立合資企業（見附註 11.4.B）；
- 與以下公司合作的財務公司：
  - 桑坦德消費金融，涵蓋標緻、雪鐵龍和 DS 品牌在以下國家業務的融資：法國、英國、馬耳他、西班牙、瑞士、意大利、荷蘭、比利時、德國、奧地利、巴西和波蘭（見附註 11.4.C）；
  - 法國巴黎銀行，涵蓋歐寶和沃克斯豪爾品牌在以下國家業務的融資：德國、法國、荷蘭、英國、瑞典和瑞士（見附註 11.4.D）；
  - 以及與中國東風汽車集團的合資公司；
- 本集團對其有重大影響力的公司，主要是捷富凱及（自 2015 年起）Peugeot Scooters。

### 11.1. 於權益法核算公司的投資的賬面值變動

(百萬歐元)	2017 年	2016 年
<b>於期初</b>	<b>3,014</b>	<b>2,637</b>
股息及利潤轉移 <sup>(1)</sup>	(369)	(381)
分佔淨盈利	217	128
新合併公司 <sup>(2)</sup>	555	484
資本增加（減少） <sup>(3)</sup>	57	42
綜合及其他範圍的變動	108	188
換算調整	(110)	(84)
<b>於期末</b>	<b>3,472</b>	<b>3,014</b>
其中，神龍汽車商譽	75	82
其中，東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司商譽	2	3
其中，Saipa Citroën Company 商譽	90	-
其中，捷富凱商譽	57	57

<sup>(1)</sup> 2017 年的股息和利潤轉移包括與神龍汽車合作的公司向集團支付的 2 億歐元淨股息，其中 1,000 萬歐元被預扣。

<sup>(2)</sup> 主要涉及與法國巴黎銀行合作的公司

<sup>(3)</sup> 主要涉及與桑坦德合作的公司

## 11.2. 分佔權益法核算的公司的淨資產

(百萬歐元)	最新權益 %	2017年12月 31日	2016年12月 31日
東風汽車公司合作協議：		897	1,192
• 神龍汽車 <sup>(1)</sup>	50 %	868	1,043
• 東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司	50 %	17	143
• 東風標緻雪鐵龍國際有限公司	50 %	12	6
長安合作協議：長安標緻雪鐵龍汽車有限公司	50 %	(190)	(177)
其他		151	10
汽車		858	1,025
汽車設備		136	115
捷富凱 <sup>(1)</sup>	25 %	156	153
Peugeot Scooters	49 %	-	1
其他活動		156	154
<b>製造及銷售活動</b>		<b>1,150</b>	<b>1,294</b>
與桑坦德消費金融合作的財務公司	50 %	1,535	1,450
與法國巴黎銀行合作的財務公司	50 %	493	-
東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司 <sup>(1)</sup>	25 %	88	77
<b>財務活動</b>		<b>2,116</b>	<b>1,527</b>
<b>合計</b>		<b>3,266</b>	<b>2,821</b>

<sup>(1)</sup> 包括商譽（見附註 11.1）

對於正淨權益的公司，分佔權益法核算的公司的淨資產細分為 34.72 億歐元（2016 年 12 月 31 日為 30.14 億歐元），在「於按權益法核算的公司的投資」下列報，減去 2.06 億歐元（負淨權益的公司）（截至 2016 年 12 月 31 日為 1.93 億歐元）。

## 11.3. 分佔權益法核算的公司的淨盈利

(百萬歐元)	最新權益 %	2017年12月 31日	2016年12月 31日
東風汽車公司合作協議：		(30)	242
• 神龍汽車 <sup>(1)</sup>	50 %	(14)	129
• 東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司	50 %	(16)	113
• 東風標緻雪鐵龍國際有限公司	50 %	-	-
長安合作協議：長安標緻雪鐵龍汽車有限公司	50 %	(24)	(292)
其他		(1)	(43)
汽車		(55)	(93)
汽車設備		35	20
捷富凱 <sup>(1)</sup>	25 %	17	14
Peugeot Scooters	49 %	(6)	(8)
其他活動		11	6
<b>製造及銷售公司</b>		<b>(9)</b>	<b>(67)</b>
與桑坦德消費金融合作的財務公司	50 %	201	181
與法國巴黎銀行合作的財務公司	50 %	8	-
東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司 <sup>(1)</sup>	25 %	17	14
<b>財務活動</b>		<b>226</b>	<b>195</b>
<b>合計</b>		<b>217</b>	<b>128</b>

<sup>(1)</sup> 包括商譽（見附註 11.1）



#### 11.4. 權益法核算的公司的主要財務數據

關於權益法核算的公司的詳細數據如下。

##### A. 東風汽車集團汽車業務合作協議

PSA 集團與東風汽車集團有三家合資企業：

- 神龍汽車 (DPCA)，總部位於武漢，受共同控制，並作為合資企業符合條件作會計之目的。它在中國生產東風標緻、東風雪鐵龍品牌和風神的汽車；
- 東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司 (DPCS)，總部位於武漢，本集團對其有重大影響力。它在中國銷售神龍汽車生產的車輛。
- 東風標緻雪鐵龍汽車國際有限公司 (DPCI)，總部位於新加坡，本集團對其具有重大影響力。它在中國以外的東盟地區銷售神龍汽車生產的汽車。

另一家共同控制的公司正在成立，負責研發。

以下金額代表神龍汽車和 DPCS 的合併財務報表。

##### 按 100%入賬的盈利項目

	百萬歐元		百萬元	
	2017 年	2016 年	2017 年	2016 年
收入	5,404	7,455	41,355	54,795
經常性經營收入 (虧損)	59	524	498	3,858
經營收入 (虧損)	(138)	568	(1,060)	4,181
其中，折舊及減值	(548)	(299)	(4,172)	(2,202)
淨財務收益 (虧損)	51	55	384	402
所得稅	26	(138)	211	(1,015)
持續性業務利潤 (虧損)	(61)	485	(465)	3,568
已終止業務利潤 (虧損)	-	-	-	-
期內利潤 (虧損)	(61)	485	(465)	3,568
集團分佔期內利潤 (虧損) (分佔按權益法核算公司的淨盈利)	(30)	242		
於權益確認的收入及開支，淨額	-	-		
<b>其他資料</b>				
PSA 集團所收合資企業股息淨額	200	260		

2017 年計錄的折舊及減值金額為 41.72 億元，主要包括這兩個合作夥伴確定的資產總折舊 15.15 億元。

按 100%入賬的資產負債表項目

	百萬歐元		百萬元	
	2017年12月31日	2016年12月31日	2017年12月31日	2016年12月31日
<b>資產</b>				
非流動資產	2,954	3,380	23,057	24,746
流動資產	2,668	2,826	20,806	20,700
其中，現金及現金等價物	1,691	1,224	13,196	8,957
<b>負債</b>				
非流動負債（不包括權益）	269	287	2,100	2,103
其中，非流動金融負債	269	287	2,100	2,103
流動負債	3,731	3,711	29,106	27,166
其中，流動金融負債	511	22	3,985	164
權益	1,622	2,208	12,657	16,177

轉換表

權益	1,622	2,208
佔權益百分比%	50%	50%
集團分佔權益	811	1,104
商譽	75	82
投資於按權益法核算的公司	886	1,186

B. 長安合作協議

自 2011 年以來，PSA 集團與長安在深圳成立了一家合資企業，名為長安標緻雪鐵龍汽車（CAPSA），受共同控制，並就會計而言被歸類為合資企業。它在中國生產和銷售 DS 品牌的汽車。新建工廠於 2013 年開始生產。

按 100%入賬的盈利項目

	百萬歐元		百萬元	
	2017年	2016年	2017年	2016年
收入	133	368	1,014	2,702
經常性經營收入（虧損）	(11)	(22)	(83)	(161)
經營收入（虧損）	(14)	(488)	(104)	(3,561)
其中，折舊及減值	(8)	(464)	(63)	(3,383)
淨財務收益（虧損）	(28)	(24)	(213)	(177)
所得稅	(6)	(72)	(44)	(529)
持續性業務利潤（虧損）	(48)	(584)	(361)	(4,267)
已終止業務利潤（虧損）	-	-	-	-
期間利潤（虧損）	(48)	(584)	(361)	(4,267)
集團分佔期內利潤（虧損）（分佔按權益法核算公司的淨盈利）	(24)	(292)		

於權益確認的收入及開支，淨額	-	-
----------------	---	---

其他資料

PSA 集團所收合資企業的股息淨額	-	-
-------------------	---	---

### 按 100%入賬的資產負債表項目

	百萬歐元		百萬元	
	2017年12月 31日	2016年12 月31日	2017年12月 31日	2016年12 月31日
<b>資產</b>				
非流動資產	442	388	3,442	2,847
流動資產	141	192	1,100	1,408
其中，現金及現金等價物	62	91	480	665
<b>負債</b>				
非流動負債（不包括權益）	272	408	2,120	2,990
其中，非流動金融負債	272	408	2,120	2,990
流動負債	691	525	5,390	3,845
其中，流動金融負債	379	250	2,954	1,832
權益	(380)	(353)	(2,968)	(2,580)

#### 轉換表

權益	(380)	(353)
佔權益百分比%	50%	50%
集團分佔權益	(190)	(177)

### C. 融資活動中的桑坦德協議

下表匯總了與桑坦德的所有合資企業的合併財務報表。

與桑坦德的合作關係範圍包括於 2017 年 12 月 31 日的 11 個歐洲國家以及巴西。

#### 按 100%入賬的盈利項目

百萬歐元	2017年	2016年
淨銀行收入	1,041	895
一般經營開支及其他	(380)	(330)
總經營收入	661	565
風險成本	(58)	(28)
經營收入	603	537
非經營項目	(12)	-
所得稅	(190)	(176)
期內利潤（虧損）	401	361
集團分佔期內利潤（虧損）（分佔按權益法核算公司的淨盈利）	201	181
於權益確認的收入及開支，淨額	(3)	(3)
<b>其他資料</b>		
PSA 集團所收合資企業的股息淨額	136	(92)

按 100%入賬的資產負債表項目

百萬歐元	2017年12月31日	2016年12月31日
客戶貸款及應收款	24,605	22,450
其他資產	2,639	2,481
<b>總資產</b>	<b>27,244</b>	<b>24,931</b>
融資負債	18,978	17,635
其他負債	5,199	4,396
權益	3,067	2,900
<b>總負債</b>	<b>27,244</b>	<b>24,931</b>

D. 融資活動中的法國巴黎銀行協議

下表匯總了與法國巴黎銀行的所有合資企業的合併財務報表。

與法國巴黎銀行的合作關係範圍包括於 2017 年 12 月 31 日的六個歐洲國家。

按 100%入賬的盈利項目

百萬歐元	2017年
淨銀行收入	66
一般經營開支及其他	(43)
<b>總經營收入</b>	<b>23</b>
風險成本	(1)
<b>經營收入</b>	<b>22</b>
非經營項目	-
所得稅	(6)
<b>期內利潤（虧損）</b>	<b>16</b>
集團分佔期內利潤（虧損）（分佔按權益法核算公司的淨盈利）	8
於權益確認的收入及開支，淨額	-
<b>其他資料</b>	
PSA 集團所收合資企業的股息淨額	-

按 100%入賬的資產負債表項目

百萬歐元	2017年12月31日
客戶貸款及應收款	9,157
其他資產	1,020
<b>總資產</b>	<b>10,177</b>
融資負債	7,133
其他負債	2,057
權益	987
<b>總負債</b>	<b>10,177</b>

### 11.5. 關聯方交易 – 權益法核算的公司

與權益法核算公司的交易按公平原則計費。

合併的製造和銷售公司與權益法核算公司進行的買賣交易如下：

(百萬歐元)	2017年	2016年
售予製造及銷售公司 <sup>(1)</sup>	675	857
售予與桑坦德合作的公司及對其轉讓	5,171	5,172
購買 <sup>(2)</sup>	(2,257)	(2,043)

<sup>(1)</sup> 其中，在售予與神龍汽車合作的公司方面數額為 5.46 億歐元(2016 年 7.35 億歐元).及在售予長安標緻雪鐵龍方面數額為 2,300 萬歐元 (2016 年 3,300 萬歐元)。

<sup>(2)</sup> 其中，在向捷富凱購買方面數額為 18.56 億歐元(2016 年 16.84 億歐元)..

與權益法核算公司的應收款和應付款如下：

(百萬歐元)	2017年12月 31日	2016年12月 31日
長期貸款	48	51
貸款—一年內到期	116	27
應收賬款	318	315
應付賬款	(364)	(325)

在桑坦德對合資企業投資之後，PSA 集團與財務公司之間的交易基本保持不變。

## 附註 12 - 融資及金融工具 – 製造及銷售公司

### 12.1. 會計政策

附註 12.8 中描述了國際會計準則第 32 號和國際會計準則第 39 號所指的金融資產和負債的計量原則。

### 12.2. 淨財務收益（開支）

(百萬歐元)	2017年	2016年
利息收入 <sup>(1)</sup>	42	95
財務費用	(208)	(335)
其他財務收益	121	203
其他財務開支	(196)	(235)
<b>淨財務收益（開支）</b>	<b>(241)</b>	<b>(272)</b>

<sup>(1)</sup> 包括汽車分部和其他業務的 3,000 萬歐元 (2016 年為 8,500 萬歐元)。

財務費用包括 2016 年 Peugeot S.A. 提前贖回債券的 6,500 萬歐元的額外費用。

#### A. 財務費用

財務費用是實際支出減去開發中資產的資本化部分。

(百萬歐元)	2017年	2016年
財務費用	(337)	(447)
金融交易及其他的外匯收益 (虧損)	2	(15)
所產生財務費用	(335)	(462)
其中，汽車分部及其他業務	(216)	(311)
資本化借貸費用	127	127
合計	(208)	(335)

#### 資本化借貸費用

直接歸屬於購置、建造或生產物業、廠房和設備或無形資產的借貸費用，至少需要十二個月才能準備好作其預定用途，資本化為該資產（「合資格資產」）成本的一部分。集團庫存不符合國際會計準則第23號 - 借貸費用中合資格資產的定義，因此其賬面價值不包括任何借貸費用。當專門為取得合資格資產而借入資金時，符合資本化條件的借貸費用金額等於該期間發生的實際借貸費用減去未使用的借入資金的臨時投資的任何投資收益。

當為了一般公司目的借入的資金用於獲取合資格資產時，符合資本化條件的借款費用金額是通過採用等於獲得該合資格資產的經營分部期間加權平均借款費用的資本化率確定的。

#### 所產生財務費用，扣除利息收入

(百萬歐元)	2017年	2016年
所產生的財務費用	(335)	(462)
其中，汽車分部及其他業務	(216)	(311)
利息收入	42	95
其中，汽車分部及其他業務	31	85
合計	(293)	(367)
其中，汽車分部及其他業務	(186)	(226)

#### B. 其他財務收益及開支

(百萬歐元)	2017年	2016年
養老基金預期回報	21	26
其他財務收益	100	177
財務收益	121	203
僱員福利義務的利息費用	(20)	(27)
金融工具公允價值變動的無效部分	(28)	(45)
其他財務開支	(148)	(163)
財務開支	(196)	(235)

#### 12.3. 製造及銷售公司的淨財務狀況（淨額）

製造和銷售公司的淨財務狀況（淨債務）是國際財務報告準則未定義的財務指標。根據本集團的定義，它等於扣除用作抵押品的金融資產或可用於贖回這些負債的金融負債，以及分配給製造和銷售公司特定費用的金融負債。本定義自本集團首次採用國際財務報告準則之日起保持不變。製造和銷售公司的財務安全不考慮這些不易獲得的金融資產的份額（見附註12.4）。

截止資產負債表日期到期日超過一年的金融資產和負債分類為非流動資產和負債。所有其他資產和負債均列為流動資產。

## A. 淨財務狀況（淨債務）的組成

(百萬歐元)	2016年12月31日	現金及現金等價物減少淨額	綜合範圍變動	重新計量權益	匯率波動	其他變動	2017年12月31日
非流動金融負債	(4,526)	(960)	(82)	-	23	767	(4,778)
流動金融負債	(1,661)	604	(812)	(1)	91	(752)	(2,531)
其他非流動金融資產	685	(19)	(157)	(10)	(11)	(1)	487
流動金融資產	629	344	301	1	(17)	11	1,269
財務投資	110	55	-	-	-	-	165
現金及現金等價物	11,576	6	-	-	-	-	11,582
<b>(淨債務) 淨財務狀況</b>	<b>6,813</b>	<b>30</b>	<b>(750)</b>	<b>(10)</b>	<b>86</b>	<b>25</b>	<b>6,194</b>
其中，外部貸款及借款	6,804						6,186
其中，與財務公司的金融資產及負債	9						8
<b>(1) 其中，標緻雪鐵龍DS、歐寶沃克斯豪爾分部及其他業務</b>	<b>7,288</b>						<b>6,840</b>

## B. 淨財務狀況（淨債務）變動

2017年，本集團繼續實施附註12.7.A所述的積極再融資策略和保守的流動性政策。

2017年，製造和銷售公司的淨財務狀況略有降低。

本年度經營活動產生的淨現金共計正52.13億歐元，為52.05億歐元經營所得資金加上營運資金略增800萬歐元的積極影響。營運資金的變動在附註6.4.A中討論。

本期物業、廠房和設備及無形資產投資達40.20億歐元。本年度其他淨投資和融資需求為12.53億歐元。這一數額特別包括向Peugeot S.A.股東支付4.31億歐元的股息，向Groupe PSA附屬公司非控股股東支付1.29億歐元的股息，以及增資、收購合併公司和股權投資7.74億歐元。

本期其他現金流入包括資本增加（特別是轉換認股權證後的資本增加），金額為2.88億歐元。

這些不同的現金流入和流出導致淨財務狀況在可控情況下降低6.19億歐元，明細如下：

- 現金儲備增加1.53億歐元；
- 現金和現金等價物前淨債務增加4,300萬歐元，因如下變數所致：

(百萬歐元)	2017年	2016年
借款增加	1,046	1,262
償還借款及轉換債券	(731)	(2,921)
非流動金融資產（增加）減少	169	(70)
流動金融資產（增加）減少	(548)	160
流動金融負債增加（減少）	107	21
	<b>43</b>	<b>(1,548)</b>
與集團財務公司的淨現金流	(1)	(443)
<b>合計</b>	<b>42</b>	<b>(1,991)</b>

借款增加10.46億歐元，主要由於Peugeot S.A.於2017年3月23日發行兩批債券6億歐元及1億歐元和PSA Automobiles S.A.於2017年2月2日向歐洲投資銀行安排借入2.5億歐元貸款（見附註12.6.A）。

債務償還額為7.31億歐元，主要包括Peugeot S.A.於2017年7月到期時償還3.04億歐元2012年債券（見附註12.6.A）。

此外，非現金變動指集團淨債務增加7.29億歐元。

## 12.4. 財務安全

財務安全由可用現金、其他隨時可用的金融資產和未提取的信貸額度組成。

流動金融資產和非流動金融資產分別為 12.41 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日為 5.85 億歐元）和 3.34 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日為 5.03 億），計入財務安全計算內，共計 15.75 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日為 10.88 億歐元）。

(百萬歐元)	附註	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
現金及現金等價物 <sup>(1)</sup>	12.5.C	11,582	11,576
財務投資	12.5.B	165	110
流動及非流動金融資產		1,575	1,088
<b>合計</b>		<b>13,322</b>	<b>12,774</b>
信貸額度（未提取）— 不包括佛吉亞		3,000	3,000
信貸額度（未提取）— 佛吉亞		1,200	1,200
<b>財務安全總額</b>		<b>17,522</b>	<b>16,974</b>
其中，佛吉亞		2,849	2,840

<sup>(1)</sup> 其中，阿根廷 4,300 萬歐元（截至 2016 年 12 月 31 日 1,200 萬歐元）。

### ■ 未提取的銀團信貸額度

集團的製造和銷售公司在截至 2021 年的不同日期到期的循環信貸額度下有以下額外借款能力：

(百萬歐元)	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
Peugeot S.A. 及 GIE PSA Trésorerie	3,000	3,000
佛吉亞	1,200	1,200
<b>未提取已確認信貸額度</b>	<b>4,200</b>	<b>4,200</b>

Peugeot S.A. 和 GIE PSA Trésorerie 信貸額度分別由 20 億歐元和 10 億歐元兩部分組成，均於 2020 年 11 月到期。

該信貸安排在期末未提取。

該融資安排應符合以下要求：

- 製造和銷售公司的淨債務水平低於 60 億歐元；
- 製造和銷售公司的淨債務與綜合權益的比率小於 1。

製造和銷售公司的淨債務定義和披露見附註 12.3。本集團的權益列在負債的「總權益」項下。

所有這些條款均於 2017 年 12 月 31 日得到遵守。

佛吉亞的額外借款能力（不是透過 Peugeot S.A.），是由於 2014 年 12 月 15 日安排的新銀團信貸額度而來。其中只有一筆 12 億歐元的貸款將於 2019 年 12 月到期。這一信貸額度於 2016 年 6 月 24 日重新談判，將到期日延長至自該日起計五年，即 2021 年 6 月 24 日。

該信貸安排在期末未提取。

## 12.5. 金融資產明細

### A. 其他非流動及流動金融資產

(百萬歐元)	2017 年 12 月 31 日		2016 年 12 月 31 日	
	非流動	流動	非流動	流動
貸款及應收款	255	1,261	285	627
「按公允價值計量且其變動計入損益」分類的金融資產	223	-	380	-
衍生工具	9	8	20	2
<b>總金融資產，淨額</b>	<b>487</b>	<b>1,269</b>	<b>685</b>	<b>629</b>



## B. 金融投資

短期投資是指剩餘期限和投資期限小於 12 個月的剩餘現金流的投資。總金額為 1.65 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日為 1.10 億歐元）。

## C. 現金及現金等價物

現金主要指銀行往來賬戶中的現金，不包括銀行透支。現金等價物主要包括現金投資和可轉換為已知金額現金的可轉讓債務證券，其價值變動的風險不大，持有目的是根據國際會計準則第 7 號滿足三個月或以下原到期日的短期現金承諾。

現金及現金等價物包括如下項目：

	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
(百萬歐元)		
共同基金單位及貨幣市場證券	8,719	8,389
現金及經常賬戶餘額	2,863	3,187
<b>合計—製造及銷售公司</b>	<b>11,582</b>	<b>11,576</b>
其中，於財務公司的存款	(8)	(8)
<b>合計</b>	<b>11,574</b>	<b>11,568</b>

現金包括為滿足未來融資需要而安排的借款所得（見附註 12.3.A）。

於 2017 年 12 月 31 日，現金等價物主要包括 46.10 億歐元的貨幣市場基金、14.89 億歐元的銀行存款和隔夜貨幣市場票據以及 1.04 億歐元的商業票據。

所有這些工具均符合「歐洲證券監管委員會」（CESR）對短期貨幣市場基金的定義。

## 12.6. 金融負債明細

(百萬歐元)	於 2017 年 12 月 31 日的賬面值		於 2016 年 12 月 31 日的賬面值	
	攤銷成本或公允價值		攤銷成本或公允價值	
	非流動	流動	非流動	流動
其他債券	3,835	651	3,706	393
融資租賃負債	147	27	143	23
其他長期借款	795	452	674	251
其他短期融資及透支融資	-	1,399	-	981
衍生工具及其他	1	2	3	13
<b>金融負債總額</b>	<b>4,778</b>	<b>2,531</b>	<b>4,526</b>	<b>1,661</b>

## A. 年內主要融資交易

金融風險管理政策載於附註 12.7.A。

本年度的主要交易如下：

### ▪ 製造及銷售公司發行債券（不包括佛吉亞）

2017 年 3 月 23 日，Peugeot S.A. 發行兩批 6 億歐元和 1 億歐元的債券，將於 2024 年 3 月到期，年票面利率為 2%。

2017 年 2 月 2 日，PSA Automobiles S.A. 從歐洲投資銀行安排了一筆 2.5 億歐元的貸款，將於 2024 年 3 月償還，年利率為 1.5%。

2017 年 7 月，Peugeot S.A. 在到期日償還了 3.04 億歐元的債券。

## B. 債券及其他借貸的特點

(百萬歐元)	於 2017 年 12 月 31 日的賬面值		發行貨幣	
	非流動	流動	到期日	
<b>製造及銷售公司（不包括佛吉亞）</b>				
2003 年債券發行- €6 億歐元	825	10	歐元	2033 年第 3 季
2013 年債券發行- €5.59 億歐元	-	592	歐元	2018 年第 1 季
2013 年債券發行- €4.30 億歐元	429	27	歐元	2019 年第 1 季
2016 年債券發行- €5 億歐元	497	9	歐元	2023 年第 2 季
2017 年債券發行- €5.96 億歐元	596	9	歐元	2024 年第 1 季
2017 年債券發行- €1 億歐元	101	2	歐元	2024 年第 1 季
<b>佛吉亞</b>				
2015 年債券發行- €7 億歐元	694	1	歐元	2022 年第 2 季
2016 年債券發行- €7 億歐元	693	1	歐元	2023 年第 2 季
<b>債券發行合計</b>	<b>3,835</b>	<b>651</b>		
<b>製造及銷售公司（不包括佛吉亞）- 歐元計價貸款</b>				
EIB 貸款 <sup>(1)</sup> - €6,500 萬歐元 (€1.25 億歐元)	-	-	歐元	2017 年第 4 季
EIB 貸款 - €2.50 億歐元	241	-	歐元	2024 年第 1 季
EIB 貸款 - €3 億歐元	-	59	歐元	2014 年至 2018 年
FDES 貸款 <sup>(1)</sup> - 零票息	24	-	歐元	2020 年第 1 季
借款 - 摩洛哥	13	-	歐元	2021 年
借款 - 伊朗	-	5	歐元	2017 年第 1 季
借款 - 西班牙	119	19	歐元	2017 年至 2026 年
借款 - 俄羅斯	13	12	歐元	2017 年至 2019 年
借款 - 法國其他	56	-	歐元	
借款 - 其他 <sup>(2)</sup>	22	193	歐元	
<b>製造及銷售公司（不包括佛吉亞）- 外幣計價貸款</b>				
借款 - 巴西	103	48	雷亞爾	2018 年至 2024 年
借款 - 俄羅斯	2	5	盧布	2019 年第 2 季
其他借款	6	62	不適用	不適用
<b>佛吉亞</b>				
其他借款	196	49	歐元	2017 年至 2023 年
<b>其他長期借款合計</b>	<b>795</b>	<b>452</b>		

<sup>(1)</sup> EIB: 歐洲投資銀行; FDES: 法國社會經濟發展基金。

<sup>(2)</sup> 涉及歐寶沃克斯蒙爾汽車分部

## C. 其他短期融資及透支融資的特點

(百萬歐元)	發行貨幣	於 2017 年 12 月 31 日的賬面值	於 2016 年 12 月 31 日的賬面值
商業票據	歐元	80	-
短期貸款	不適用	464	363
銀行透支	不適用	332	356
已發付款 <sup>(1)</sup>	不適用	93	112
關於未終止確認的資產的保理負債	不適用	430	150
<b>合計</b>		<b>1,399</b>	<b>981</b>

<sup>(1)</sup> 此項目對應已發但未從銀行賬戶記入借方的付款，因為到期日並非銀行營業日。

## D. 融資租賃負債

融資租賃項下未來付款的現值可按到期日作如下分析：

	2017年12月 31日	2016年12月 31日
(百萬歐元)		
少於1年	31	45
1至5年	76	49
後續年份	77	79
	<b>184</b>	<b>173</b>
減利息部分	(10)	(7)
<b>未來租賃付款的現值</b>	<b>174</b>	<b>166</b>
其中，短期	27	23
其中，長期	147	143

## E. 透過應收款轉讓進行融資

汽車分部和佛吉亞通過將應收賬款出售予金融機構來滿足其部分融資需求。汽車分部的經銷商網絡中，透過與桑坦德和法國巴黎銀行合作的財務公司對應收款融資總額為 69.82 億歐元（2016 年為 46.19 億歐元）。

符合附註 6.2 規定的條件時已售應收款項終止確認。

透過出售應收款的其他融資如下：

(百萬歐元)	2017年12月31日		2016年12月31日	
	已售予非本集團金融機構的應收款總額	已售但未終止確認的部分	已售予非本集團金融機構的應收款總額	已售但未終止確認的部分
第三方金融機構提供融資的部分				
融資部分 <sup>(1)</sup>	<b>3,094</b>	<b>456</b>	<b>2,266</b>	<b>83</b>
-其中，佛吉亞集團	833	68	864	27

<sup>(1)</sup> 應收款融資部分對應引起現金流入的部分。

此外，Peugeot S.A. 在 2017 年以總計 8,000 萬歐元的價格出售並終止確認其關於競爭力和就業稅收抵免（*crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi - CICE*）項下對法國政府的申索金額。截至 2017 年 12 月 31 日的 12 個月內收到的現金所得達 8,000 萬歐元。

此外，佛吉亞還出售並終止確認其法國研究稅收抵免（*credit d'impôt recherche - CIR*）和競爭力和就業稅收抵免，共計 5,700 萬歐元。截至 2017 年 12 月 31 日收到的現金所得為 5,700 萬歐元。

應收款的出售構成通常的短期融資。

2017 年 12 月，除應收款出售計劃外，未進行任何交易。

## 12.7. 金融風險管理

### A. 金融風險管理政策

在其業務過程中，PSA 集團面臨流動性風險，以及利率、交易對方、貨幣和其他市場風險，特別是商品價格和股票價格的變化。集團的金融風險管理政策將於 2018 年全面適用於歐寶沃克斯豪爾實體的運營。

## (1) 流動性風險

在當前的經濟環境下，本集團繼續推行多元化、積極主動的融資策略和保守的流動性政策，以滿足其一般融資需求，特別是業務融資和發展項目融資。融資策略由董事會確定，並在公司首席財務官及公司財務部的支配下實施，並提交給監事會的財務與審計委員會。由首席財務官主持的財政和外匯委員會月度會議審查集團的現金預測、融資需求、利息收入和支出以及金融安全水平。融資計劃由公司財務部執行。

根據本政策，本集團：

- 根據 EMTN 計劃發行債券；
- 對法國和國外的銀行借款具有追索權；
- 出售應收款；
- 為其財務安全安排經確認的信貸額度；
- 必要的時候發行可轉換債券。

集團還可以通過增資籌集資金。

這一融資政策使它能够抓住市場機遇，為自己預先融資，從而優化其財務安全。

於 2017 年 12 月 31 日，製造和銷售公司的淨財務狀況為 61.94 億歐元，而於 2016 年 12 月 31 日的淨財務狀況為 68.13 億歐元。淨財務狀況的細目見附註 12.3.A，其變動見附註 12.3.B。金融負債的償還時間表載於下表。2010 年 6 月，Peugeot S.A. 實施了 50 億歐元的 EMTN 計劃，其中 22 億歐元已於 2017 年 12 月底提取。

於 2017 年 12 月 31 日，製造和銷售公司的財務安全為 175.22 億歐元（見附註 12.4），而 2016 年 12 月底為 169.74 億歐元。

它涵蓋了製造和銷售公司在未來 12 個月的所有現時預期融資需求。

### 金融負債和衍生工具的合同還款計劃：製造和銷售公司

下表顯示了金融負債和衍生工具產生的未貼現現金流。它們包括本金償還以及未來的合同利息支付。外幣現金流和可變或指數現金流是根據年底的市場數據確定的。

2017 年 12 月 31 日 (百萬歐元)	資產	負債	未貼現合約現金流					
			2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	> 5 年
<b>金融負債</b>								
<b>債券—本金還款</b>								
製造及銷售公司—不包括佛吉亞		(3,006)	(776)	(430)	-	-	-	(1,800)
佛吉亞		(1,436)	(36)	-	-	-	(700)	(700)
<b>其他長期債務—本金還款</b>								
製造及銷售公司—不包括佛吉亞		(1,002)	(384)	(72)	(75)	(110)	(42)	(319)
佛吉亞		(196)	(40)	(7)	(132)	(7)	(5)	(5)
<b>債券及其他借款總額</b>								
製造及銷售公司—不包括佛吉亞		(4,008)	(1,160)	(502)	(75)	(110)	(42)	(2,119)
佛吉亞		(1,632)	(76)	(7)	(132)	(7)	(705)	(705)
<b>債券及其他借款利息總額</b>								
製造及銷售公司—不包括佛吉亞		(91)	(91)	-	-	-	-	-
佛吉亞		(2)	(2)	-	-	-	-	-
<b>融資租賃負債</b>								
製造及銷售公司		(147)	(147)	-	-	-	-	-
<b>僱員分成基金</b>								
製造及銷售公司		(1)	(1)	-	-	-	-	-
<b>衍生工具</b>								
衍生工具合計	297	(210)	87	-	-	-	-	-
<b>合計</b>	<b>297</b>	<b>(6,091)</b>	<b>(1,390)</b>	<b>(509)</b>	<b>(207)</b>	<b>(117)</b>	<b>(747)</b>	<b>(2,824)</b>

## 契約

製造和銷售公司（不包括佛吉亞）的借款均不受基於最低信用評級的特定加速條款的約束。在若干情況下，製造和銷售公司的借款須遵守以下條款：借款人向貸款人提供汽車行業通常需要的若干擔保。

它們包括：

- 負抵押條款，借款人承諾不向任何第三方提供任何抵押品。不過，這些條款也有若干例外；
- 「重大不利變動」條款，適用於經濟狀況發生重大不利變動的情況；
- 「同等權益條款」，確保貸款人至少享有與其他債權人相同的待遇；
- 「交叉違約」條款，即如果一筆貸款違約，其他貸款應立即償還；
- 借款人承諾向貸款人提供常規信息的條款；
- 借款人承諾遵守適用法律的條款；
- 控制權變更條款。

此外，歐洲投資銀行的貸款也依賴於集團實施融資的項目，而且，在若干情況下，要求集團抵押最低金額的金融資產。所有這些條款在 2017 年均得到遵守。

2014 年 4 月設立並於 2015 年 11 月修訂的 30 億歐元銀團信貸額度（見附註 12.4）的提取將須符合以下規定：

- 製造和銷售公司的淨債務水平低於 60 億歐元；
- 製造和銷售公司的淨債務與綜合權益的比率小於 1。

製造和銷售公司的淨債務在附註 12.3 中定義和披露。本集團的權益列在負債的「總權益」項下。

佛吉亞於 2014 年 12 月 15 日安排的 12 億歐元銀團信貸額度，僅包含一筆在 2021 年 6 月到期的 12 億歐元貸款（見附註 12.4），僅包含一項設定債務限制的契約。

經調整淨債務* / EBITDA**	最大	2.50
--------------------	----	------

\*綜合淨債務

\*\* EBITDA: 佛吉亞過去 12 個月除利息、稅項、折舊及攤銷前的盈利。

符合這一比率是獲得這項信貸安排的一個條件。截至 2016 年 12 月 31 日，佛吉亞符合這一比率。

## (2) 利率風險

貿易應收款和應付款在一年內到期，其價值不受利率水平的影響。

製造和銷售公司（不包括汽車設備公司）的現金儲備和短期融資需求主要集中在 GIE PSA Trésorerie 層面，後者將淨現金儲備投資於金融市場。這些短期工具按可變利率或固定利率編製指數。

製造和銷售公司（不包括汽車設備公司）的總借款主要包括固定利率長期貸款。根據借款本金計算，製造和銷售公司（不包括汽車設備公司）的浮動利率借款比例現在為 2.1%。

佛吉亞在集中的基礎上獨立管理利率風險對沖。這種管理是通過佛吉亞的財務部實施的，財務部向其行政管理層報告。對沖決策由每月召開會議的市場風險委員會做出。借款總額的很大一部分（銀團信貸融資、出售應收款、短期貸款、商業票據（如適用））是浮動或可更新利率的。集團的利率對沖政策旨在減少短期利率變化對收益的影響。對沖安排主要包括以歐元計價的利率互換。為了從歷史低利率中獲益，我們設立了 2 年期和 3 年期的到期對沖。這些對沖包括 2018 年和 2019 年第一季度到期的浮動利率借款的一部分利息，以防利率上升。

自 2008 年以來，佛吉亞的一些衍生工具符合國際會計準則第 39 號規定的對沖會計條件。佛吉亞購買的其他衍生工具代表借款利率風險的經濟對沖，但不符合國際會計準則第 39 號中適用對沖會計的標準。

佛吉亞是唯一持有利率風險現金流對沖的實體。

製造和銷售公司的淨利率狀況如下：

2017年12月31日 (百萬歐元)		日內至1年	2至5年	5年以上	合計
總資產	固定利率	1,484	90	241	1,815
	浮動利率	11,565	-	-	11,565
總負債	固定利率	(2,405)	(1,403)	(3,015)	(6,823)
	浮動利率	-	(213)	-	(213)
對沖前淨頭寸	固定利率	(921)	(1,313)	(2,774)	(5,008)
	浮動利率	11,565	(213)	-	11,352
衍生金融工具	固定利率	(415)	383	-	(32)
	浮動利率	415	(383)	-	32
對沖後淨頭寸	固定利率	(1,336)	(930)	(2,774)	(5,040)
	浮動利率	11,980	(596)	-	11,384

2016年12月31日 (百萬歐元)		日內至1年	2至5年	5年以上	合計
總資產	固定利率	824	109	386	1,319
	浮動利率	11,490	-	50	11,540
總負債	固定利率	(736)	(1,351)	(2,806)	(4,893)
	浮動利率	(1,077)	(36)	-	(1,113)
對沖前淨頭寸	固定利率	88	(1,242)	(2,420)	(3,574)
	浮動利率	10,413	(36)	50	10,427
衍生金融工具	固定利率	(79)	(436)	-	(515)
	浮動利率	79	436	-	515
對沖後淨頭寸	固定利率	9	(1,678)	(2,420)	(4,089)
	浮動利率	10,492	400	50	10,942

### (3) 交易對方及信用風險

汽車分部非常重視保障向客戶交付的商品和服務的付款安全。與標緻及雪鐵龍經銷商的關係在下文所述的 Banque PSA Finance 銷售融資系統框架內進行管理。其他客戶的付款通過與主要交易對方的安排擔保，該安排經集團財務委員會驗證。

在佛吉亞，主要的交易對方是領先的汽車製造商，它們的信譽度是逐個客戶跟蹤的。

其他交易對方風險涉及可用現金投資和涉及貨幣、利率和商品衍生品的交易。這兩類交易僅與集團財務委員會批准的主要金融合作夥伴進行。相關交易對方風險通過按金額和承諾期限劃分的風險敞口限額系統進行管理。限額是根據一系列標準確定的，包括交易對方的具體財務分析結果、交易對方的信用評級及其股本金額。

可用現金投資於認可交易對方發行的貨幣市場證券，或投資於共同基金或存款賬戶。投資組合中大部分貨幣市場證券由主要銀行發行，其餘由非金融業發行人發行。共同基金是根據規定最低基金信用評級和標的資產最長到期日的指導原則選擇的。此外，每隻基金的投資額以基金管理資產總額為上限。

衍生品交易受標準 ISDA 或 Fédération Bancaire Française (FBF) 協議規範，與最常用的交易對方簽訂的合同規定每週追加保證金。

### (4) 貨幣風險

製造和銷售公司管理其外幣交易的外匯頭寸，目的是對沖匯率波動的風險。汽車分部貨幣風險由 PSA International S.A. (PSAI) 大體上在行政管理層的監督下集中管理。PSAI 使用的所有產品都是國際掉期與衍生工具協會 (ISDA) 主協議涵蓋的標準產品。

目標是通過在外匯發票登記後立即系統性對沖，將汽車分部的匯兌差額降至最低。

在集團層面，貨幣風險是通過要求製造公司以銷售公司的當地貨幣向銷售公司開具賬單來管理的（除非在極少數情況下或當地法規不允許這樣做）。這些集團內賬單上的貨幣風險也通過遠期外匯合約進行對沖。在大多數情況下，汽車分部公司的外幣集團內貸款也被對沖。

外匯政策包括對汽車分部未來流量的對沖。它包括對沖十國集團（G10）貨幣的主要淨敞口。這些對沖的基礎是治理規則和嚴格的決策過程。根據國際會計準則第 39 號，它們被歸類為現金流對沖。這些對沖的最大期限是兩年。對沖比率取決於到期日。

於 2017 年 12 月 31 日，汽車分部對以下貨幣進行了現金流對沖：英鎊、瑞士法郎、茲羅提、人民幣、韓圓及日圓。

集團不對沖其在海外業務上的淨投資。

PSAI 還進行涉及貨幣工具的自營交易。這些交易受到非常嚴格的風險敞口限制，並受到持續嚴密監控。它們是 PSA 集團內公司進行的唯一非對沖交易，對綜合利潤的影響非常有限。

歷史風險價值（VaR）方法用於識別和管理市場風險。歷史風險價值使用 2011 年初以來各種貨幣的波動率和匯率。風險價值指基於置信水平的投資組合的最大可能損失。計量的置信水平分別為 95% 和 99%。對於這兩個置信水平，對截至 2017 年 12 月 31 日的投資組合應用歷史風險價值一事不會對集團收益產生實質性影響。該方法假設未來風險價值將遵循與歷史風險價值相同的趨勢。它並非代表在極端壓力情景下可能發生的損失。

佛吉亞附屬公司商業交易相關的貨幣風險由佛吉亞使用遠期購銷合同和期權以及外幣融資進行獨立和集中管理。佛吉亞通過集團財務部在中樞上管理貨幣風險對沖，財務部向行政管理層報告。對沖決策由每月召開會議的市場風險管理委員會做出。預測交易的貨幣風險根據編製預算時確定的估計現金流量進行對沖，並由行政管理層驗證。當存在滿足國際會計準則第 39 號標準的對沖關係時，相關衍生工具被歸類為現金流對沖。位於歐元區以外的附屬公司獲得其功能貨幣的集團內貸款。這些貸款以歐元進行再融資，相關的貨幣風險通過互換進行對沖。

### 製造和銷售公司的主要貨幣淨頭寸（截至 12 月 31 日的未平倉頭寸）

製造和銷售公司的主要外幣對歐元的淨頭寸如下：

2017 年 12 月 31 日									
(百萬歐元)	英鎊	日圓	美元	茲羅提	瑞士法郎	盧布	捷克克朗	其他	合計
總資產	225	81	859	29	260	62	140	469	2,125
總負債	(84)	(39)	(38)	(7)	(3)	(23)	(215)	(36)	(445)
期貨交易	1,775	(241)	30	5	388	13	(53)	(448)	1,469
固定費用保障承擔 風險敞口	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>1,916</b>	<b>(199)</b>	<b>851</b>	<b>27</b>	<b>645</b>	<b>52</b>	<b>(128)</b>	<b>(15)</b>	<b>3,149</b>
衍生金融工具	(1,882)	197	(773)	(30)	(645)	(35)	67	(73)	(3,174)
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>34</b>	<b>(2)</b>	<b>78</b>	<b>(3)</b>	<b>-</b>	<b>17</b>	<b>(61)</b>	<b>(88)</b>	<b>(25)</b>

2016 年 12 月 31 日									
(百萬歐元)	英鎊	日圓	美元	茲羅提	瑞士法郎	盧布	捷克克朗	其他	合計
總資產	233	50	534	19	284	50	117	218	1,505
總負債	(70)	(12)	(7)	(19)	(1)	(53)	(193)	(15)	(370)
期貨交易	(34)	(105)	89	(60)	289	13	(50)	(104)	38
固定費用保障承擔 風險敞口	-	(55)	-	-	-	-	-	-	(55)
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>129</b>	<b>(122)</b>	<b>616</b>	<b>(60)</b>	<b>572</b>	<b>10</b>	<b>(126)</b>	<b>99</b>	<b>1,118</b>
衍生金融工具	(148)	67	(588)	55	(572)	6	43	(112)	(1,249)
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>(19)</b>	<b>(55)</b>	<b>28</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>	<b>16</b>	<b>(83)</b>	<b>(13)</b>	<b>(131)</b>

截至 2017 年 12 月 31 日，製造和銷售公司持有未平倉資產負債表頭寸的主要貨幣的年末匯率如上升或下降 5%（見下表），會對稅前收入和權益產生以下直接影響：

(百萬歐元)	日圓/歐元	茲羅提/歐元	人民幣/歐元	美元/加元	捷克克朗/歐元	美元/第納爾	人民幣/美元	其他
假設兌歐元的波動	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %	5.0 %
對稅前收入影響	-	1	-	-	3	3	-	1
對權益影響	5	3	-	-	3	-	-	-

下表顯示了製造和銷售公司主要外幣對其他貨幣的淨頭寸：

2017年12月31日 (百萬歐元)	赫夫納/美元	美元/加元	美元/雷亞爾	美元/ 阿根廷 比索	美元/第納爾	人民幣/美元
總資產	-	-	72	18	-	5
總負債	(11)	-	(58)	(197)	-	-
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>(11)</b>	<b>-</b>	<b>14</b>	<b>(179)</b>	<b>-</b>	<b>5</b>
衍生金融工具	-	-	(19)	180	-	-
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>(11)</b>	<b>-</b>	<b>(5)</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>5</b>

2016年12月31日 (百萬歐元)	赫夫納/美元	美元/加元	美元/雷亞爾	美元/ 阿根廷 比索	美元/第納爾	人民幣/美元
總資產	-	-	91	23	-	25
總負債	(4)	-	(36)	(174)	(83)	-
<b>對沖前淨頭寸</b>	<b>(4)</b>	<b>-</b>	<b>55</b>	<b>(151)</b>	<b>(83)</b>	<b>25</b>
衍生金融工具	-	-	(54)	153	-	-
<b>對沖後淨頭寸</b>	<b>(4)</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>(83)</b>	<b>25</b>

### (5) 商品風險

汽車分部的商品風險敞口由採購部和 PSA International S.A. (PSAI)聯合跟蹤，後者負責對沖集團的貨幣和商品風險，而佛吉亞的風險則獨立管理。汽車分部的商品風險每季度由集團首席財務官主持的金屬委員會進行審查。該委員會監控對沖損益，審查可能對集團經營收入產生重大影響的每種報價商品，並在長達三年的時間內設定交易量和價格方面的對沖目標。對沖比率取決於到期日。根據國際會計準則第 39 號，現金流對沖僅在它們符合對沖會計時才使用，在若干情況下由董事會簽字並提交監事會。

由於直接採購或通過這些變動對供應商成本的影響而間接產生，若干原材料價格變動的風險使汽車分部和佛吉亞的生產成本承受風險。這些原材料或是鋼鐵和塑料等工業產品，其價格和相關調整由買方和賣方協商，或是在有組織的市場上交易的商品，如鋁、銅、鉛或貴金屬，直接參照商品市場報價確定交易價格。

汽車分部對大宗商品價格波動的部分風險敞口是通過在監管市場上交易的衍生工具進行對沖的。這些對沖的目的是盡量減少商品價格變化對集團生產需要的實際交付的影響。

2017 年，大宗商品對沖涉及鋁、銅、鉛、鉑和鈮的購買。

對於汽車分部，如果基本金屬（鋁、銅和鉛）價格上漲（下跌）23%，貴金屬（鉑和鈮）價格上漲（下跌）24%，則於 2017 年 12 月 31 日持有的商品對沖的影響將使得於 2017 年 12 月 31 日的綜合權益增加（減少）5,900 萬歐元（而 2016 年 12 月 31 日為 7,500 萬歐元）。由於根據國際會計準則第 39 號，所有商品對沖均符合現金流對沖條件，因此，由於對沖商品價格的變化而導致的這些工具公允價值的變化不會對 2017 年利潤產生任何影響。

商品價格趨勢假設是根據報告年度在相關商品市場上觀察到的平均歷史波動率和隱含波動率確定的。

佛吉亞與客戶的銷售合同不包括任何基於商品價格的指數化條款。通過與客戶進行常規價格談判和嚴格庫存管理的政策，降低了商品價格不利變化的風險。佛吉亞不使用衍生工具對沖其大宗商品和能源購買。



## B. 對沖工具

衍生工具按其公允價值列報。在下列情況下，可將其歸類為對沖工具：

- 在對沖開始時，有對沖關係的正式名稱和文件；
- 對沖的有效性在開始時及在指定對沖的各個財務報告期予以論證。

集團使用兩種對沖關係：

### • 公允價值對沖

資產或負債的對沖部分於資產負債表確認及按公允價值計量。按公允價值重新計量產生的盈虧於損益確認，並被對沖工具按公允價值重新計量產生的盈虧的有效部分抵銷；

### • 現金流對沖

對沖工具按公允價值重新計量產生的盈虧的有效部分直接於損益確認，原因是相關期貨交易對沖部分按公允價值重新計量產生的盈虧並無於資產負債表確認。無效部分於損益確認。於權益確認的累計盈虧在對沖項目影響損益時被重新分類至損益。原材料採購對沖按公允價值重新計量產生的盈虧的有效部分並不影響原材料於存貨確認的價值。

此外，集團實施貨幣對沖以保障免受外幣計價應收款及應付款價值的變化的影響。該等衍生工具的公允價值變化於損益表入賬，抵銷外幣計價應收款及應付款變化（於損益確認）。在集團記錄對沖關係的情況下，無效部分於財務收益確認。

衍生工具利率及貨幣對沖工具使用銀行間基準利率（例如歐元銀行間拆放款利率）估值技術及歐洲中央銀行設定的每日外匯匯率計量。衍生商品對沖工具由外部專家估值。

### (1) 對沖工具價值和對沖名義金額的詳細信息

2017年12月31日 (百萬歐元)	賬面值		名義金額	到期日		
	資產	負債		< 1年	2至5年	> 5年
<b>貨幣風險</b>						
公允價值對沖:						
• 貨幣互換、貨幣期權及遠期外匯合約	53	(26)	278	278	-	-
• 交叉貨幣互換	9	-	-	-	-	-
現金流對沖:						
• 貨幣期權及遠期外匯合約	194	-	601	495	106	-
• 交叉貨幣互換	-	-	13	-	13	-
交易工具 <sup>(1)</sup>	-	-	6,184	5,530	654	-
<b>總貨幣風險</b>	<b>256</b>	<b>(26)</b>	<b>7,076</b>	<b>6,303</b>	<b>773</b>	<b>-</b>
<b>利率風險</b>						
現金流對沖:						
• 利率互換及利率期權	-	(176)	2	-	2	-
<b>總利率風險</b>	<b>-</b>	<b>(176)</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>
<b>商品風險</b>						
現金流對沖:						
• 互換	41	(8)	254	173	81	-
<b>總商品風險</b>	<b>41</b>	<b>(8)</b>	<b>254</b>	<b>173</b>	<b>81</b>	<b>-</b>
<b>合計</b>	<b>297</b>	<b>(210)</b>	<b>7,332</b>	<b>6,476</b>	<b>856</b>	<b>-</b>
其中:						
總公允價值對沖	62	(26)	278	278	-	-
總現金流對沖	235	(184)	870	668	202	-

<sup>(1)</sup> 貨幣交易工具：不符合國際會計準則第 39 號對沖會計資格的衍生工具。由於國際會計準則第 21 號要求以外幣計價的應收款和應收款按收盤匯率系統地重新計量，並將任何損益計入收益，因此本集團已選擇不將這些應收款和應付款指定為已記錄對沖關係的一部分（儘管它們對收益的影響相同）。

在任何一方違約的情況下，不受賠償條款約束的對沖工具對於汽車分部來說不代表一筆可觀的金額。

2016年12月31日 (百萬歐元)	賬面金額		名義金 額	到期日		
	資產	負債		< 1年	2至5年	> 5年
<b>貨幣風險</b>						
公允價值對沖:						
• 貨幣互換、貨幣期權及遠期外匯合約	65	(41)	820	820	-	-
現金流對沖:						
• 貨幣期權及遠期外匯合約	3	(7)	561	445	116	-
• 交叉貨幣互換	-	-	22	-	22	-
交易工具 <sup>(1)</sup>	-	-	2,048	2,040	8	-
<b>總貨幣風險</b>	<b>68</b>	<b>(48)</b>	<b>3,451</b>	<b>3,305</b>	<b>146</b>	<b>-</b>
<b>利率風險</b>						
現金流對沖:						
• 利率互換及利率期權	1	(2)	7	-	7	-
<b>總利率風險</b>	<b>1</b>	<b>(2)</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>-</b>
<b>商品風險</b>						
現金流對沖:						
• 互換	22	(3)	324	210	114	-
<b>總商品風險</b>	<b>22</b>	<b>(3)</b>	<b>324</b>	<b>210</b>	<b>114</b>	<b>-</b>
<b>合計</b>	<b>91</b>	<b>(53)</b>	<b>3,782</b>	<b>3,515</b>	<b>267</b>	<b>-</b>
其中:						
總公允價值對沖	65	(41)	820	820	-	-
總現金流對沖	26	(12)	914	655	259	-

<sup>(1)</sup> 貨幣交易工具：不符合國際會計準則第39號對沖會計資格的衍生工具。由於國際會計準則第21號要求以外幣計價的應收款和應收款按收盤匯率系統地重新計量，並將任何損益計入收益，因此本集團已選擇不將這些應收款和應付款指定為已記錄對沖關係的一部分（儘管它們對收益的影響相同）。

## (2) 對沖工具對收益及權益的影響

### (a) 現金流對沖的影響

(百萬歐元)	2017年	2016年
於權益確認的有效部分變動	39	(10)
於損益確認的無效部分變動	(5)	(8)
重新分類至損益表「所售商品及服務成本」項下的有效部分	(13)	(27)
重新分類至損益表「財務費用」項下的有效部分	(9)	(36)

### (b) 公允價值對沖的影響

(百萬歐元)	2017年	2016年
於損益確認的無效部分變動	(23)	(37)
對收益的淨影響	(23)	(37)

附註 12.2.A 中的「借款對沖淨盈（虧）」還包括不符合國際會計準則第 39 號規定的對沖會計條件的經濟對沖盈虧。

## 12.8. 金融工具

### A. 金融資產及負債—定義

國際會計準則第 39 號所指的金融資產和負債包括附註 12.8.E 內表格所列項目。  
生成資產負債表事件確認是交易（即承諾）日期，而不是結算日期。

### B. 換算外幣交易

根據國際會計準則第 21 號，外幣交易按交易日的匯率換算為附屬公司的功能貨幣。在每個資產負債表日，貨幣項目按收盤匯率換算，由此產生的匯兌差異於損益確認，如下所示：

- 經常性經營收入中，商業交易由所有集團公司進行和融資交易由 Banque PSA Finance 集團執行；
- 製造和銷售公司進行的金融交易的利息收入或財務費用。

### C. 確認及計量金融資產

國際會計準則第 39 號規定多種計量方法，視乎金融資產性質而定。

#### (1) 按公允價值計量且其變動計入損益的金融資產

該等資產於資產負債表按公允價值確認。期內其公允價值的任何變動於損益確認。

#### (2) 貸款及應收款

「貸款及應收款」使用實際利率法按攤銷成本入賬。當其到期日很短時，其公允價值對應其賬面值（包括任何減值）。

#### (3) 可供出售金融資產

「可供出售金融資產」是可能長期持有或短期出售的證券。它們於資產負債表按公允價值確認。按公允價值重新計量產生的盈虧直接於全面收益確認。僅是影響公允價值較長時間或大幅下降的減值虧損於期內損益表確認。減值虧損於損益系統地確認，當中價值較收購成本或最少三年的時間內下降逾 50%。此外，在價值較收購成本或最少 1 年內下降 30% 的情況下進行特別逐行分析。

「投資非合併公司」於資產負債表按收購成本入賬，集團認為它代表公允價值（減值情況除外）。分類為「可供出售」的「其他非貨幣資產」對應於 Fonds d'Avenir Automobile (FAA) 的單位。FAA 是支持汽車設備製造商的基金，在法國政府倡議下根據 2009 年 2 月 9 日簽署的《法國汽車工業協定》設立。該等基金單位按公允價值計量。這對應它們於資產負債表日的資產淨值。

### D. 確認及計量金融負債

借款和其他金融負債通常按實際利率法計量的攤銷成本列示。

當本集團以低於市場利率的利率獲得政府貸款時，貸款的攤銷成本通過基於市場利率的實際利率計算。根據國際會計準則第 20 號的規定，補貼與資產或收入相關，視資金用途而定。

## E. 資產負債表內報告的金融工具

(百萬歐元)	2017年12月31日		按工具類別的分析				衍生工具
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益	可供出售金融資產	貸款、應收款及其他負債	按攤銷成本計量的借貸	
其他非流動金融資產	487	487	223	-	255	-	9
其他非流動資產 <sup>(1)</sup>	972	972	-	460	506	-	6
貿易應收款	2,367	2,367	-	-	2,367	-	-
其他應收款	2,636	2,636	-	-	2,362	-	274
流動金融資產	1,269	1,269	-	-	1,261	-	8
財務投資	165	165	165	-	-	-	-
現金及現金等價物	11,582	11,582	11,582	-	-	-	-
<b>資產</b>	<b>19,478</b>	<b>19,478</b>	<b>11,970</b>	<b>460</b>	<b>6,751</b>	<b>-</b>	<b>297</b>
非流動金融負債	4,778	4,906	-	-	-	4,778	-
其他非流動負債 <sup>(2)</sup>	100	100	-	-	95	-	5
貿易應付款	13,362	13,362	-	-	13,362	-	-
其他應付款	7,878	7,878	-	-	7,675	-	203
流動金融負債	2,531	2,505	-	-	-	2,529	2
<b>負債</b>	<b>28,649</b>	<b>28,751</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>21,132</b>	<b>7,307</b>	<b>210</b>

<sup>(1)</sup> 其他非流動資產不包括養老金計劃盈餘（見附註 9.1），後者不是國際會計準則第 39 號定義的金融資產。

<sup>(2)</sup> 不包括與出售附有回購承諾的車輛有關的負債。

(百萬歐元)	2016年12月31日		按工具類別的分析				衍生工具
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	可供出售金融資產	貸款、應收款及其他負債	按攤銷成本計量的借貸	
其他非流動金融資產	685	685	380	-	285	-	20
其他非流動資產 <sup>(1)</sup>	639	639	-	249	362	-	28
貿易應收款	1,560	1,560	-	-	1,560	-	-
其他應收款	1,763	1,763	-	-	1,722	-	41
流動金融資產	629	629	-	-	627	-	2
財務投資	110	110	110	-	-	-	-
現金及現金等價物	11,576	11,576	11,576	-	-	-	-
<b>資產</b>	<b>16,962</b>	<b>16,962</b>	<b>12,066</b>	<b>249</b>	<b>4,556</b>	<b>-</b>	<b>91</b>
非流動金融負債	4,526	4,528	-	-	-	4,524	2
其他非流動負債 <sup>(2)</sup>	162	162	-	-	140	-	22
貿易應付款	9,352	9,352	-	-	9,352	-	-
其他應付款	5,366	5,366	-	-	5,349	-	17
流動金融負債	1,661	1,667	-	-	-	1,649	12
<b>負債</b>	<b>21,067</b>	<b>21,075</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14,841</b>	<b>6,173</b>	<b>53</b>

<sup>(1)</sup> 其他非流動資產不包括養老金計劃盈餘（見附註 9.1），後者不是國際會計準則第 39 號定義的金融資產。

<sup>(2)</sup> 不包括與出售附有回購承諾的車輛有關的負債。

本集團持有的金融工具的公允價值，在考慮到其不打算出售的情況下，只要能夠根據資產的市場數據可靠估計，則予以計算。活躍市場上交易的金融工具的公允價值以資產負債表日的市場價格為基礎。本集團所持金融資產的市場價格為計量日市場上的買入價。

F. 關於按公允價值計量的金融資產及負債的資料

(百萬歐元)	2017年12月31日			2016年12月31日		
	衍生工具	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	可供出售金融資產	衍生工具	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	可供出售金融資產
<b>第一層公允價值輸入值：活躍市場上的報價</b>						
其他非流動金融資產	-	223	-	-	380	-
財務投資	-	165	-	-	110	-
現金及現金等價物	-	11,582	-	-	11,576	-
<b>第二層公允價值輸入值：基於可觀察的市場數據</b>						
其他非流動金融資產	9	-	-	20	-	-
其他非流動資產	6	-	-	28	-	-
其他應收款	274	-	-	41	-	-
流動金融資產	8	-	-	2	-	-
<b>第三層公允價值輸入值：不基於可觀察的市場數據</b>						
其他非流動金融資產	-	-	391	-	-	185
其他非流動資產	-	-	69	-	-	64
<b>按公允價值計量的金融資產總額</b>	<b>297</b>	<b>11,970</b>	<b>460</b>	<b>91</b>	<b>12,066</b>	<b>249</b>

第三層公允價值變動不含任何重大項目。

(百萬歐元)	2017年12月31日			2016年12月31日		
	衍生工具	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	其他負債	衍生工具	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	其他負債
<b>第一層公允價值輸入值：活躍市場上的報價</b>						
<b>第二層公允價值輸入值：基於可觀察的市場數據</b>						
其他非流動金融負債	-	-	-	(2)	-	-
其他非流動負債	(5)	-	-	(22)	-	-
其他應付款	(203)	-	-	(17)	-	-
流動金融負債	(2)	-	-	(12)	-	-
<b>第三層公允價值輸入值：不基於可觀察的市場數據</b>						
<b>按公允價值計量的金融負債總額</b>	<b>(210)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(53)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

G. 關於不按公允價值計量的金融資產及負債的資料

(百萬歐元)	2017年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第一層	第二層	第三層
<b>負債</b>					
非流動金融負債	4,778	4,906	3,881	1,025	-
流動金融負債	2,529	2,503	625	1,878	-

(百萬歐元)	2016年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第一層	第二層	第三層
<b>負債</b>					
非流動金融負債	4,524	4,526	3,702	824	-
流動金融負債	1,649	1,655	395	1,260	-

## H. 金融工具對損益的影響

(百萬歐元)	2017年	按工具類別的分析				衍生工具
	損益表影響	按公允價值計量且其變動計入損益	可供出售金融資產	貸款、應收款及其他負債	按攤銷成本計量的借貸	
<b>製造及銷售公司</b>						
利息收入總額	10	-	-	10	-	-
利息開支總額	(210)	-	-	-	(210)	-
重新計量 <sup>(1)</sup>	(3)	32	-	(14)	18	(39)
出售收益及股息	14	-	15	(1)	-	-
減值淨額	(123)	-	(6)	(117)	-	-
<b>合計—製造及銷售公司</b>	<b>(312)</b>	<b>32</b>	<b>9</b>	<b>(122)</b>	<b>(192)</b>	<b>(39)</b>

<sup>(1)</sup> 對於分類為「按公允價值計量且其變動計入損益」的工具，重新計量包括收到的利息和股息。

(百萬歐元)	2016年	按工具類別的分析				衍生工具
	損益表影響	按公允價值計量且其變動計入損益	可供出售金融資產	貸款、應收款及其他負債	按攤銷成本計量的借貸	
<b>製造及銷售公司</b>						
利息收入總額	11	-	-	11	-	-
利息開支總額	(320)	-	-	-	(320)	-
重新計量 <sup>(1)</sup>	81	84	-	1	1	(5)
出售收益及股息	(138)	-	35	(173)	-	-
減值淨額	-	-	(4)	4	-	-
<b>合計—製造及銷售公司</b>	<b>(366)</b>	<b>84</b>	<b>31</b>	<b>(157)</b>	<b>(319)</b>	<b>(5)</b>

<sup>(1)</sup> 對於分類為「按公允價值計量且其變動計入損益」的工具，重新計量包括收到的利息和股息。

## 12.9. 資產負債表外承擔及或有負債

(百萬歐元)	2017年12月31日	2016年12月31日
已作擔保	406	325
已抵押或按揭資產	478	538
	<b>884</b>	<b>863</b>

其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部

128

▪ **已抵押或按揭資產**

本項目包括作為歐洲投資銀行（EIB）貸款抵押品的法國政府債券（OAT）。當法國政府債券的到期日與貸款的到期日不符時，承擔將以現金支付。

下表按承擔期間分析了抵押和按揭資產：

於所示年度到期的抵押或按揭	2017年12月 31日	2016年12月 31日
(百萬歐元)		
2017年	-	435
2018年	391	16
2019年	6	44
2020年	38	-
2021年	-	-
後續年份	43	43
<b>已抵押或按揭資產總額</b>	<b>478</b>	<b>538</b>
總資產	57,505	45,153
佔總資產百分比	0.8%	1.2%

## 附註 13 - 融資及金融工具- 財務公司

### 13.1. 會計政策

#### A. 金融資產及負債 - 定義

財務公司的資產及負債主要包括貸款及應收款、有價證券及債務。

#### B. 金融資產的確認及計量

##### (1) 按公允價值計量且其變動計入損益的金融資產

有價證券按公允價值計量且其變動計入損益（如從利率對沖中獲益）。對沖證券公允價值變動直接於損益確認，連同經濟對沖的公允價值變動抵銷。

##### (2) 貸款及應收款

於資產負債表報告的貸款及應收款對應 Banque PSA Finance 有關貸款及應收款的淨財務承擔。它們的賬面值包括對沖會計影響前的如下項目：

- 未償還本金；
- 應計利息；
- 付予推介代理的未攤銷佣金以及與第三方就設立貸款及應收款所產生的直接應佔管理費用，其加入未償還本金；
- 所收品牌的未攤銷注資，其從未償還本金中扣除；
- 未攤銷貸款設立費用，其從未償還本金中扣除；
- 於設立融資租賃時所收保證金，其從融資金額中扣除。

利息收入按實際利率法分配，實際利率即為準確貼現貸款預期年限內估計未來現金收入的利率。

貸款及應收款一般對沖利率風險，貸款的對沖部分根據對沖會計政策按公允價值重新計量。按公允價值重新計量產生的盈虧於損益確認及以對沖工具按公允價值重新計量產生的盈虧的有效部分抵銷。（見附註 12.7.B）。

貸款及應收款於虧損事件發生時進行減值測試，實際中對應單一分期付款。減值是透過將貸款或應收款的賬面值與估計未來現金流的現值（按實際利率貼現）比較的方式計量。

對於零售貸款及應收款：

- 減值虧損於借款人拖欠單一分期付款時就穩健貸款確認。減值乃根據未償還貸款被分類為不良貸款的概率及貼現平均虧損比率進行評估。
  - 不良貸款減值虧損乃根據按貸款實際利率貼現的平均虧損比率確定，其被用於計算不良貸款及違約貸款的信貸虧損撥備。
- 對於其他貸款及應收款（主要包括批發貸款），於第一期分期付款時或最遲於貸款被分類為不良貸款時，已知信貸風險的撥備逐個情況確定。當至少一筆分期付款逾期 91 天以上時或在最多 451 天內（如果其被證實無對手方風險）則重新分類。如果風險加重，貸款可能在 91 天期間結束前被重新分類為不良貸款。

### C. 金融負債的確認及計量

見附註 12.8.D。

## 13.2. 流動金融資產

### A. 貸款及應收款—財務公司

#### (1) 分析

	2017年12月 31日	2016年12月 31日
(百萬歐元)		
「零售、企業及等同者」總淨額	270	286
「企業經銷商」總淨額	61	60
<b>合計</b>	<b>331</b>	<b>346</b>

零售、企業及等同者財務應收款是指財務公司向標緻、雪鐵龍及 DS 客戶提供的用於購買或租賃車輛的貸款。

批發金融應收款是指其經銷商網絡和若干歐洲進口商應向標緻、雪鐵龍及 DS 支付的款項（已轉移至集團財務公司），以及財務公司向經銷商網絡提供的營運資金貸款。

#### (2) 貸款及應收款期限

2017年12月31日 (百萬歐元)	「零售、企業及等同者」		合計
	淨額	「企業經銷商」淨額	
未分配	9	(25)	(16)
不到一年	181	62	243
2到5年	117	-	117
5年以上	-	-	-
<b>未償還貸款及應收款總額</b>	<b>307</b>	<b>37</b>	<b>344</b>
租賃保證金	(1)	-	(1)
折舊	(7)	(5)	(12)
<b>未償還貸款及應收款總淨額</b>	<b>299</b>	<b>32</b>	<b>331</b>



### (3) 信貸損失撥備

	2017年12月31日		2016年12月31日	
	零售、企業及等同者	企業經銷商	零售、企業及等同者	企業經銷商
(百萬歐元)				
無逾期餘額的優良貸款	288	64	290	63
有逾期餘額的優良貸款以及不良貸款	17	2	23	8
<b>未償還貸款及應收款總額</b>	<b>305</b>	<b>66</b>	<b>313</b>	<b>71</b>
計入攤銷成本計算的項目及保證金				
折舊	(28)	-	(20)	-
	(7)	(5)	(7)	(11)
<b>未償還貸款及應收款總淨額</b>	<b>270</b>	<b>61</b>	<b>286</b>	<b>60</b>

### B. 短期投資 – 財務公司

短期投資主要包括證券化基金持有的存款證書。

### C. 現金及現金等價物

於 2017 年 12 月 31 日，現金和現金等價物為 3.2 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 5.3 億歐元），包括定期貸款、央行存款、法國國債及共同基金投資。

### 13.3. 金融負債 – 財務公司

	2017年12月31日	2016年12月31日
(百萬歐元)		
其他債務證券和債券債務	257	301
銀行借款	150	125
	<b>407</b>	<b>426</b>
客戶存款	8	4
	<b>415</b>	<b>430</b>
應付集團製造及銷售公司的款項	(8)	(9)
<b>合計</b>	<b>407</b>	<b>421</b>

### A. 按期限分析

	2017年12月31日	2016年12月31日
(百萬歐元)		
• 不到 1 年	150	165
• 2 到 5 年	257	261
• 5 年以上	-	-
<b>合計</b>	<b>407</b>	<b>426</b>

### B. 按還款貨幣分析

所有債券主要須以歐元償還。其他金融負債按還款貨幣分析如下：

	2017年12月31日	2016年12月31日
(百萬歐元)		
歐元	2	21
美元	209	237
阿根廷比索	142	108
其他貨幣	54	60
<b>合計</b>	<b>407</b>	<b>426</b>

## C. 信貸額度

(百萬歐元)	2017年12月 31日	2016年12月 31日
未提取確認的信貸額度	301	365

於 2017 年 12 月 31 日, 信貸額度總計 3.01 億歐元, 詳情如下:

- 2.80 億歐元的未提取循環信貸雙邊額度;
- 0.21 億歐元的未提取各項銀行信貸額度。

### 13.4. 金融風險管理

#### A. 金融風險管理政策

PSA 集團品牌網絡及客戶的大部分融資活動現在由與桑坦德及與法國巴黎銀行的合資企業管理, 其提供融資並對它們應用風險管理政策。

下文討論的風險管理與 Banque PSA Finance 本身的活動有關。

#### (1) 流動性風險

Banque PSA Finance 的融資策略是在 Banque PSA Finance 管理機構的指導下制定的。

Banque PSA Finance 的資本結構及股權比率符合最新的監管要求, 反映了銀行資產的質量。

通過盡可能廣泛的流動資金來源, 資產及負債到期日的匹配來確保其融資。該政策的實施由 Banque PSA Finance 資產與負債管理 (ALM) 委員會和風險管理委員會進行監控, 尤其是監控和預測監管流動性比率以及監控相關區域製定的融資計劃。

自與桑坦德建立本地合作夥伴關係以來, Banque PSA Finance 不再負責為這些實體提供融資。

#### 於 2016 年實施的融資策略

於 2017 年 12 月 31 日, Banque PSA Finance 的唯一融資來自債券發行。

該銀行還擁有 5.72 億歐元的現金儲備。

#### 銀行融資續期

銀行融資的詳細情況在附註 13.3.C 提供。

#### 契約

Banque PSA Finance 於 2016 年上半年簽署的循環信貸雙邊額度 (未償總額為 3.01 億歐元) 具有此類安排的慣常加速條款。

除了這些代表市場慣例的契約外, 銀團信貸融資繼續要求保持銀行業地位, 並遵守至少 11% 的「普通股權一級」資本比率。

#### (2) 利率風險

Banque PSA Finance 的政策旨在緊縮情景下計量資金安全, 並在必要時使用適當的金融工具來降低利率變化的影響, 以使貸款利率和相關再融資相匹配。

該政策的實施由 Banque PSA Finance 資產與負債管理委員會和風險管理委員會進行監控。

#### (3) 交易對方和信用風險

Banque PSA Finance 面臨的信用風險相當於因借款人違約或借款人未能履行合同義務而造成的損失風險。

有關的交易對方是標緻、雪鐵龍及 DS 經銷商以及經銷商的零售客戶。萬一發生違約, Banque PSA Finance 通常有權收回車輛並在二手車市場上出售。在確定相關減值金額時, 應考慮到二手車市場上的汽車售價將低於未償債務的風險 (見附註 13.1.B)。

對車隊客戶和經銷商的批發貸款決策是根據嚴格的貸款限制規則，基於詳細的風險評估，由當地的 Banque PSA Finance 信貸委員會或集團信貸委員會做出的。信貸額度取決於融資的項目，客戶的風險等級，最後取決於批准的信貸委員會承擔的一般風險。對於與合作夥伴共同運營的公司，Banque PSA Finance 具有合同機制，可確保其適當參與決策和風險監控流程。

零售貸款接受流程基於本地信用評分系統。為了提高其有效性，計分系統根據每個本地市場的特定特徵進行了調整。對於合夥附屬公司，客戶選擇是合夥人的責任，合夥人使用其開發的決策工具。在這兩種情況下，Banque PSA Finance 總部的團隊均會持續密切監控請求和接受的風險水平，以及過期付款的文件特徵。

沒有減值的違約只涉及公司貸款。

如果延遲是由於付款事件或索賠引起的，則一期或多期逾期 90 天以上的公司貸款以及一期或多期逾期 270 天以上的對地方管理機構的貸款不會被歸類為不良貸款，並且不反映違約風險。

關於信用風險的集中度，Banque PSA Finance 持續監控其最大敞口，以確保它們保持在合理水平，並且不超過銀行法規中設定的限額。

Banque PSA Finance 對融資對方的敞口僅限於 (i) 與流動性儲備相對應的資金和任何超額現金的投資，以及 (ii) 使用衍生工具（掉期和期權）對沖貨幣和利率風險。

可用現金投資於主要銀行發行的貨幣市場證券，主要銀行的存款賬戶或貨幣共同基金。

#### (4) 貨幣風險

集團策略包括不訂立任何運營貨幣頭寸。負債與採用相同貨幣的資產（逐個實體）匹配，必要時使用適當的金融工具進行匹配。透過交叉貨幣掉期，貨幣掉期和遠期外匯合約實現對沖。

本集團不對沖其在國外業務的淨投資。

鑒於本集團對營運貨幣頭寸的對沖政策，財務公司層面的匯率變動不會對綜合利潤或權益產生任何重大影響。

#### B. 對沖工具：財務公司

不同類型的對沖及其會計處理方法詳見附註 12.7.B。

##### ■ 對沖工具對收益和權益的影響

##### 公允價值對沖的影響

(百萬歐元)	2017 年	2016 年
關於重新計量在損益中確認的已對沖客戶貸款的盈虧	-	1
關於重新計量在損益中確認的客戶貸款對沖的盈虧	-	(2)
<b>對收益的淨影響</b>	<b>-</b>	<b>(1)</b>
關於重新計量在損益中確認的金融負債的盈虧	6	10
關於重新計量在損益中確認的金融負債對沖的盈虧	(12)	(10)
<b>對收益的淨影響</b>	<b>(6)</b>	<b>-</b>

該對沖對權益（全面收益的其他組成部分）沒有影響。

### 13.5. 金融工具

#### A. 資產負債表中報告的金融工具

	2017年12月31日		按工具類別的分析				
	賬面值	公允價值	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	可供出售金融資產	貸款、應收款及其他負債	按攤銷成本的借款	衍生工具
(百萬歐元)							
其他非流動金融資產	23	23	23	-	-	-	-
其他非流動資產	103	103	101	2	-	-	-
貸款及應收款—財務公司	331	331	-	-	331	-	-
短期投資—財務公司	114	114	114	-	-	-	-
其他應收款	85	85	-	-	83	-	2
現金及現金等價物	320	320	320	-	-	-	-
<b>資產</b>	<b>976</b>	<b>976</b>	<b>558</b>	<b>2</b>	<b>414</b>	<b>-</b>	<b>2</b>
金融負債—財務公司	415	415	-	-	-	415	-
其他應付款	81	81	-	-	80	-	1
<b>負債</b>	<b>496</b>	<b>496</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>80</b>	<b>415</b>	<b>1</b>

#### B. 有關以公允價值計量的金融資產和負債的資料

財務公司持有的有價證券的公允價值為第2層。

#### C. 未按公允價值計量的金融資產和負債的資料

	2017年12月31日		公允價值層級		
	賬面值	公允價值	第1層	第2層	第3層
(百萬歐元)					
<b>資產</b>					
貸款及應收款—財務公司	331	331	-	-	331
<b>負債</b>					
金融負債—財務公司	406	406	256	-	150

#### D. 金融工具對損益的影響

	2017年	按工具類別的分析				
	損益表影響	按公允價值計量且其變動計入損益的工具	可供出售金融資產	貸款、應收款及其他負債	按攤銷成本的借款	衍生工具
(百萬歐元)						
<b>財務公司</b>						
利息收入總額	72	-	-	72	-	-
利息支出總額	(47)	-	-	-	(47)	-
重新計量 <sup>(1)</sup>	3	9	-	6	-	(12)
減值淨額	(5)	-	-	(5)	-	-
<b>合計—財務公司</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>73</b>	<b>(47)</b>	<b>(12)</b>

<sup>(1)</sup> 對於歸類為「按公允價值計量且其變動計入損益」的工具，重新計量包括收到的利息和股息。

關於財務公司，根據國際會計準則第39號對資產和負債損益表的影響在「經常性經營收入」中確認。

### 13.6. 資產負債表外承擔及或有負債

	2017年12月 31日	2016年12月 31日
(百萬歐元)		
對客戶的融資承擔	12	10

### 附註 14 - 所得稅

根據國際會計準則第 12 號—所得稅，遞延稅項是對資產和負債的稅基與其賬面價值之間的所有暫時性差異而計算的。遞延所得稅負債是系統性確認的，而遞延稅項資產只有在有合理預期可收回時才予以確認。

就與於附屬公司投資及權益法核算的公司相關的所有應納稅暫時性差異確認遞延稅項負債，但同時滿足以下兩個條件的除外：

- 本集團能夠控制暫時性差異轉回的時間；
- 該暫時性差異在可預見的未來可能不會轉會。

實踐中：

- 對於完全合併的附屬公司，遞延稅項負債僅就附屬公司根據本集團的決定在下一年支付的股息分配稅確認；
- 對於權益法核算的公司，股息分配的遞延稅項負債就股份稅基與其賬面價值之間的所有差額進行確認；
- 集團內撥備和銷售產生的即期稅收優惠不會通過確認遞延稅項負債而取消，除非差異被認為是暫時的，例如，當本集團計劃從附屬公司撤資時。

#### 14.1. 完全合併公司所得稅

(百萬歐元)	2017年	2016年
<b>即期稅項</b>		
企業所得稅	(565)	(596)
<b>遞延稅項</b>		
年內產生的遞延稅項	(136)	79
<b>合計</b>	<b>(701)</b>	<b>(517)</b>

#### A. 即期稅項

即期稅款是指根據各國現行稅收法規和稅率計算的本年度已付或應付稅務機關的金額。

在法國，Peugeot S.A.及其擁有至少 95%股份的法國附屬公司根據《法國稅法》第 223A 條的規定，繼續選擇在綜合基礎上確定法國所得稅。

此外，本集團還選擇在有集團救濟計劃的其他國家提交綜合稅項申報表。

收款人使用管理費預扣稅繳納稅款時，收益在即期稅項中適當確認。

#### B. 法國稅率

法國的法定所得稅稅率為 34.43%（包括補充稅）。

2013 年 12 月 29 日修訂的《金融法》將這一稅率提高到 38%，適用於 2015 年 12 月。於 2017 年，本年度應納稅利潤抵銷稅項虧損結轉的上限保持在 50%。

2017 年《金融法》將法國的所得稅稅率從 2020 年起改為 28.92%，包括附加稅。從 2022 年起，這一比率將降至 25.83%。遞延稅項資產和負債已重新計量，以反映新的稅率。

### C. 遞延稅項減值虧損

遞延稅項按上述規定確定。遞延稅項是根據四年的稅務估計進行減值測試，與汽車分部現金產生單位的減值測試一致。可用於抵銷遞延稅項負債淨額（上限為 50%）的與法國稅組有關的稅損結轉在資產負債表中確認。

#### 14.2. 法國理論所得稅與綜合損益表所得稅的對賬

無論合併公司在損益表中的分類如何，該對賬均涵蓋合併公司的全部結果。

(百萬歐元)	2017 年	2016 年
持續性業務的稅前利潤（虧損）	2,849	2,343
與將以合夥關係繼續的業務有關的費用的稅前利潤（虧損）	-	(16)
將以合夥關係繼續的業務的稅前利潤（虧損）	-	248
<b>除完全合併公司的稅項前收益（虧損）</b>	<b>2,849</b>	<b>2,575</b>
期內法國法定所得稅稅率	34.4%	34.4%
<b>基於法國法定所得稅率的本期理論稅項開支</b>	<b>(981)</b>	<b>(887)</b>
下列項目的稅收影響：		
• 永久差額 <sup>(1)</sup>	(102)	114
• 按調減稅率應納所得稅	80	70
• 稅收抵免	27	27
• 外國稅率及其他方面差異的影響	133	83
<b>法國稅組減值損失前的所得稅</b>	<b>(843)</b>	<b>(593)</b>
• Peugeot S.A. 於年內產生及未確認或減值的法國稅項綜合虧蝕的資產	134	76
• 其他減值虧損	8	(37)
<b>所得稅費用</b>	<b>(701)</b>	<b>(554)</b>
• 其中，持續性業務的稅項開支	(701)	(517)
• 其中，與將以合夥關係繼續的業務有關的費用的稅項開支	-	6
• 其中，將以合夥關係繼續的業務的稅項開支	-	(43)

<sup>(1)</sup> 其中，2017 年(219)百萬歐元有關歐寶沃克斯豪爾的稅虧結轉。

稅收抵免包括不符合政府補助定義的研究稅收抵免。

國際會計準則第 12 號測試導致歐寶及其附屬公司關於稅損結轉的遞延稅項資產減值 10.31 億歐元，暫時性差異的遞延稅項資產減值 10.62 億歐元，稅收抵免方面 4,800 萬歐元。

#### 14.3. 資產負債表中稅務項目的變動

##### A. 按性質的分析

(百萬歐元)	2017 年 12 月 31 日	2016 年 12 月 31 日
<b>即期稅項</b>		
資產	353	164
負債	(234)	(172)
	<b>119</b>	<b>(8)</b>
<b>遞延稅項</b>		
法國稅組虧損抵銷前資產	1,421	1,170
法國稅組虧損抵銷	(617)	(577)
淨資產	804	593
負債	(897)	(895)
	<b>(93)</b>	<b>(302)</b>

## B. 年度變動

	2017年12月 31日	2016年12月 31日
(百萬歐元)		
<b>即期稅項</b>		
期初	(8)	(45)
開支	(565)	(596)
付款	687	599
換算調整及其他費用	5	34
<b>期末</b>	<b>119</b>	<b>(8)</b>
<b>遞延稅項</b>		
期初	(302)	(388)
開支	(136)	79
權益	21	(20)
換算調整及其他費用	324	27
<b>期末</b>	<b>(93)</b>	<b>(302)</b>

### 14.4. 遞延稅項資產及負債

	2017年12月 31日	2016年12月 31日
(百萬歐元)		
<b>稅收抵免</b>	<b>13</b>	<b>-</b>
<b>關於稅虧結轉的遞延稅項資產</b>	<b>總額<sup>(1)</sup></b>	<b>5,007</b>
	估值撥備	(2,649)
	先前未確認遞延稅項資產 <sup>(2)</sup>	(1,741)
	遞延稅項資產抵銷(法國稅組) <sup>(3)</sup>	(534)
	其他遞延稅項資產抵銷	(31)
	<b>52</b>	<b>115</b>
	<b>關於稅虧結轉的遞延稅項資產總額</b>	<b>739</b>
	<b>478</b>	<b>478</b>
<b>其他遞延稅項資產</b>		
<b>遞延稅項資產</b>	<b>804</b>	<b>593</b>
法國稅組抵銷前的遞延稅項負債 <sup>(4)</sup>	(1,431)	(1,348)
遞延稅項負債抵銷(法國稅組) <sup>(3)</sup>	534	453
<b>遞延稅項負債</b>	<b>(897)</b>	<b>(895)</b>

<sup>(1)</sup> 與稅虧結轉相對應的遞延稅項資產總額指與可結轉的稅項虧損對應的所有遞延稅項資產，無論其是否在2017年12月31日的資產負債表確認。

<sup>(2)</sup> 在減值的未確認遞延稅項資產中，6.71億歐元（截至2016年12月31日為7.22億歐元）與佛吉亞有關，7.81億歐元與法國稅組有關（截至2016年12月31日為18.83億歐元）。

<sup>(3)</sup> 抵銷包括在資產負債表列示法國稅組的淨遞延稅項，遞延稅項資產由遞延稅項負債覆蓋，同時考慮到使用稅損結轉的法律限制（見附註14.1）。

<sup>(4)</sup> 產生遞延稅項負債的主要暫時性差異來自研發費用的資本化以及攤銷或折舊方法或期間的差異。

截至2017年12月31日，與法國稅組有關的稅虧結轉總額為117.88億歐元。

國際會計準則第12號測試導致歐寶及其附屬公司關於虧損的遞延稅項資產減值10.31億歐元，暫時性差異的遞延稅項資產減值10.62億歐元，以及稅收抵免方面4,800萬歐元。

## 附註 15 - 權益及每股收益

### 15.1. 權益

#### A. 資本管理政策

資本管理政策與國際財務報告準則定義的權益相關，其旨在優化本集團的資本成本及確保擁有穩固長期資本資源。資本管理實質上涉及確定當前或將來要持有的資本水平以及製定股息政策。

權益分為少數股東權益部分和母公司權益持有人權益部分。

歸屬於母公司權益持有人的權益等於 Peugeot S.A. 的股本減去任何庫存股份，再加上本集團各個業務分部的儲備和留存盈利。

少數股東權益主要指佛吉亞的非集團股東。歸屬於少數股東權益的權益隨著佛吉亞集團綜合權益的變化而變化（特別是淨收益和換算儲備的變化），並且，例外情況是，在 Peugeot S.A. 進行關於佛吉亞的出售、購買或任何其他股權交易情況下。

概無基於綜合權益的財務契約。Peugeot S.A. 和 GIE PSA Trésorerie 的已確認信貸額度的提取須遵守基於權益的財務比率（見附註 12.4）。

Banque PSA Finance 遵守銀行監管規定的資本充足率及其他資本要求。

Peugeot S.A. 股份持作庫存的目的如下：

- 在行使購股權或分配績效計劃的股份時，將股份獎勵予公司或與之聯屬的公司或集團的員工，董事和高級人員；
- 減少公司股本。

#### B. 本年度股本及變動分析

##### 供股

##### ▪ 連續行使認股權證的增資

作為 2014 年上半年進行的增資的一部分，向前股東發行了認股權證，可從第二年開始行使。在 2017 年，共發行 342,060,365 份認股權證，其中 128,295,194 份已行使。它們的行使導致交付 44,903,318 股新股和 2.88 億歐元的現金流入。認股權證（BSA）可於 2017 年 4 月 29 日前行使。

##### ▪ 僱員持股計劃

2017 年第四季度，本集團為員工保留資本增加額。超過 11,000 名員工接受了這項「加速」提議。這使得最終交付了 1,508,515 股庫存股。

##### ▪ Peugeot S.A. 授予績效股

附註 7.2.B 詳述了 2015 年，2016 年，2017 年制定的績效股計劃。

##### 股本分析

(歐元)	2017 年	2016 年
期初股本	859,924,895	808,597,336
股本權證轉換為股份	44,903,318	51,327,559
期末股本	904,828,213	859,924,895

##### 認股權證發行

作為收購歐寶沃克斯豪爾汽車業務多數股權的一部分，向通用汽車集團的附屬公司 Adam Opel GmbH 發行 39,727,324 份認股權證，總公允價值為 5.41 億歐元。

認股權證使持有人有權認購 Peugeot S.A. 最多 39,727,324 股股份，每股面值 1 歐元，每份認股權證認一股。

每份認股權證的行權價格為 1 歐元，且只能在發行日後第 5 年至第 9 年期間行權。這些認股權證的發行不會立即影響綜合權益。本次發行可能產生的增資最高金額為 39,727,324 歐元（39,727,324 股新股）。此外，通用汽車及其聯屬公司對這些認股權證沒有任何治理權或投票權，有義務在認股權證行使其之日起 35 天內出售 PSA 股份。



### 於 2017 年 12 月 31 日的情況

於 2017 年 12 月 31 日，股本總額為 904,828,213 歐元，分為每股面值 1 歐元的股份，已全額繳付。股東可以酌情以記名或無記名形式持有股票。繼 2017 年上半年進行增資後，Lions Participation (BPI France) (於 2017 年 6 月 19 日登記該資本)，東風汽車集團和標緻家族 (FFP 和 Etablissements Peugeot Frères) 的股份各為 12.23% (於 2016 年 12 月 31 日為 12.86%)，即分別為 110,622,220 股。對於東風汽車集團而言，該股權佔包括庫存股份在內的表決權的 19.94%，佔不包括庫存股票的表決權的 19.74%。對於標緻家族而言，該股權佔包括庫存股票在內的投票權的 17.63%，佔不包括庫存股票的投票權的 17.45%。對於 Lion Participation，此股權佔投票權的 9.97% (包括庫存股票)，佔投票權的 9.87% (不包括庫存股票)。

2017 年 12 月 31 日的股價為 16.96 歐元。

### C. 庫存股票

本集團持有的所有 Peugeot S.A. 股票均作權益扣減按成本入賬。出售庫存股票的所得計入權益，因此任何處置盈虧均不會影響該期間的利潤 (虧損)。

本集團可使用股東大會上給予的回購授權來回購 Peugeot S.A. 股份。

下表列出了庫存股票的變動：

#### (1) 持股數量

(股數)	附註	2017 年 交易	2016 年 交易
期初		9,113,263	9,113,263
購買庫存股		5,729,987	-
根據 2015 年免費股份計劃交付的股份		(2,019,000)	-
作為員工持股計劃一部分交付的股份		(1,508,515)	-
期末		11,315,735	9,113,263
分配			
• 就行使未來績效股計劃或股票期權而持作分配的股份		6,033,735	4,448,263
• 2015 年績效股計劃的總數	7.2.B	389,000	2,465,000
• 2016 年績效股計劃的總數	7.2.B	2,200,000	2,200,000
• 2017 年績效股計劃的總數	7.2.B	2,693,000	-
		11,315,735	9,113,263

於 2016 年、2017 年沒有任何股票註銷。於 2016 年沒有任何回購。

#### (2) 價值變動

(百萬歐元)	2017 年	2016 年
期初	(238)	(238)
期內購買	(116)	-
根據 2015 年免費股份計劃交付的股份	53	-
作為員工持股計劃一部分交付的股份	31	-
期末	(270)	(238)
每股平均價格 (歐元)	19.58	

庫存股的購買價格從權益中扣除。

2017 年 12 月 31 日的股價為 16.96 歐元。

#### D. 儲備及留存盈利，不包括少數股東權益

儲備及留存盈利（包括本年度利潤）可以分析如下：

	2017年12月 31日	2016年12月 31日
(百萬歐元)		
Peugeot S.A. 法定儲備	86	80
Peugeot S.A. 的其他法定儲備及留存盈利	13,631	13,650
附屬公司的儲備及留存盈利，不包括少數股東權益	197	(1,695)
<b>合計</b>	<b>13,914</b>	<b>12,035</b>

Peugeot S.A. 的其他法定儲備及留存盈利包括：

	2017年12月 31日	2016年12月 31日
(百萬歐元)		
<b>可分派的儲備：</b>		
無需支付任何附加公司稅項	12,562	12,582
扣除附加稅後 <sup>(1)</sup>	1,069	1,068
<b>合計</b>	<b>13,631</b>	<b>13,650</b>
<b>分派盈利的稅項</b>	<b>149</b>	<b>198</b>

<sup>(1)</sup> 對應於長期資本收益儲備中仍需繳納附加稅項的部分。

#### E. 少數股東權益

少數股東權益主要對應於佛吉亞其他股東的權益。

### 15.2. 每股基本收益

每股基本收益及每股攤薄收益在損益表的底部顯示，計算如下：

#### A. 每股基本收益—歸屬於母公司權益持有人

每股基本收益是根據期內在外流通股的加權平均數計算的。

流通股份的平均數是根據期內已發行及註銷的股票數量以及庫存股票數的變化來計算的。

	2017年	2016年
持續性業務的綜合基本收益—歸屬於母公司權益持有人(百萬歐元)	1,936	1,525
綜合基本收益—歸屬於母公司權益持有人(百萬歐元)	1,929	1,730
流通股每股面值1歐元股份的平均數	886,113,459	802,566,768
持續性業務每股面值1歐元股份的基本收益—歸屬於母公司權益持有人（歐元）	2.18	1.90
每股面值1歐元股份的基本收益（歐元）—歸屬於母公司權益持有人	2.18	2.16

#### B. 每股攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人

每股攤薄收益是通過庫存股票法計算，包括行使股票期權，授予僱員的績效股及認股權證。

績效股授予（見附註 7.2.B）及認股權證（見附註 15.1.B）於 2017 年 12 月 31 日具有潛在的攤薄影響。

下表顯示了計算的影響：

**(1) 對平均股數的影響**

	附註	2017 年	2016 年
流通股每股面值 1 歐元股份的平均數		886,113,459	802,566,768
通過庫存股票法計算得出的攤薄影響：			
• 認股權證（2014 年增資）	15.1.B	10,763,952	91,404,878
• 交付予通用汽車集團的認股權證	15.1.B	39,727,324	-
• 績效股計劃	7.2.B	4,350,427	4,115,300
<b>平均攤薄股數</b>		<b>940,955,162</b>	<b>898,086,946</b>

**(2) 佛吉亞攤薄對持續性業務綜合收益的影響—歸屬於母公司權益持有人**

(百萬歐元)	2017 年	2016 年
持續性業務產生的綜合利潤（虧損）—歸屬於母公司權益持有人	1,936	1,525
佛吉亞攤薄影響（績效股授予及認股權證行使）	-	-
<b>持續性業務產生的綜合利潤（虧損）（佛吉亞攤薄影響後）</b>	<b>1,936</b>	<b>1,525</b>
持續性業務攤薄收益—歸屬於母公司權益持有人		
每股面值 1 歐元股份（歐元）	2.06	1.70

**(3) 佛吉亞攤薄對綜合收益的影響—歸屬於母公司權益持有人**

(百萬歐元)	2017 年	2016 年
歸屬於母公司權益持有人的綜合利潤（虧損）	1,929	1,730
佛吉亞攤薄影響（績效股授予及認股權證行使）	-	-
<b>佛吉亞攤薄後綜合利潤（虧損）</b>	<b>1,929</b>	<b>1,730</b>
歸屬於母公司權益持有人的每股面值 1 歐元股份攤薄收益（歐元）	2.05	1.93

佛吉亞的績效股授予可能對佛吉亞流通股總數產生潛在影響，而不影響 PSA 集團持有的股份數量。因此，它們對 PSA 集團應佔的綜合利潤有潛在攤薄影響。

根據其條款，佛吉亞購股權計劃於 2016 年，2017 年沒有任何實質性的攤薄影響。

## 附註 16 - 綜合現金流量表附註

現金流量表根據交易的性質分為經營活動現金流量、投資活動現金流量及融資活動現金流量。

本集團在呈列方面的主要選擇如下：

- 利息流量計入經營活動現金流量；
- 與授予相關的已收付款根據授予的性質按功能分配予投資活動現金流量或經營活動現金流量；
- 可轉換債券的轉換選擇權（包括選擇性及強制性轉換）根據融資活動現金流量於增資一行列示；
- 支付予養老基金的自願供款在經營活動現金流量下確認；
- 固定資產購買的遞延部分付款在期內投資活動現金流量下列示（「固定資產應付金額變化」）；
- 稅款按經營活動現金流量分類；
- 債券贖回按融資活動現金流量分類。

### 16.1. 現金流量表中淨現金及現金等價物的分析

(百萬歐元)	附註	2017年12月31日	2016年12月31日
現金及現金等價物	12.5.C	11,582	11,576
已發付款	12.6.C	(93)	(112)
其他		2	-
<b>淨現金及現金等價物—製造及銷售公司</b>		<b>11,491</b>	<b>11,464</b>
淨現金及現金等價物—財務公司	13.2.C	320	530
對銷集團內部交易		(8)	(8)
<b>合計</b>		<b>11,803</b>	<b>11,986</b>

### 16.2. 現金流量表中的折舊、攤銷及減值費用淨額

(百萬歐元)	附註	2017年	2016年
折舊及攤銷費用	5.2	(2,636)	(2,576)
<b>減值：</b>			
• 資本化開發費用	8.1.B	(80)	(47)
• 無形資產	8.1.B	-	2
• 物業、廠房及設備	8.2.B	43	120
其他		(7)	4
<b>合計</b>		<b>(2,680)</b>	<b>(2,497)</b>

### 16.3. 增資及收購合併公司及股權

本年度以 10.95 億歐元的價格增資和收購合併公司及權益，主要涉及以下交易：

- 收購 Opel Automobile GmbH，淨現金影響為 2,600 萬歐元（見附註 2.1）；
- 由與法國巴黎銀行合夥的財務公司 Banque PSA Finance 以 4.89 億歐元收購 Opel Bank SA 的 50% 股份（見附註 2.2）；
- 佛吉亞以 1.92 億歐元收購好幫手（Coagent）；
- Automobiles Citroën 和 PSA Automobiles 向 Saipa Citroën Automobiles Company 增資 1.48 億歐元。

### 16.4. 製造及銷售公司已收及已付利息

製造及銷售公司已收及已付利息包括在營運所提供的營運資金中，如下所示：

(百萬歐元)	2017年	2016年
已收利息	32	86
已付利息	(287)	(377)
<b>已收（已付）淨利息</b>	<b>(255)</b>	<b>(291)</b>

### 16.5. 將以合夥關係繼續的業務的現金流詳情

(百萬歐元)	2017年	2016年
與將以合夥關係繼續的業務非轉讓融資有關的其他開支	-	(11)
與將以合夥關係繼續的業務融資有關的負債變動	-	(2,299)
<b>與將以合夥關係繼續的財務公司非轉讓債務有關的淨現金</b>	<b>-</b>	<b>(2,310)</b>
將以合夥關係繼續的業務的利潤（虧損）	(7)	204
將以合夥關係繼續的業務的資產及負債變動	-	759
已收將以合夥關係繼續的業務的股息淨額	-	(120)
<b>來自將以合夥關係繼續的業務的轉讓資產及負債的淨現金</b>	<b>(7)</b>	<b>843</b>

### 16.6. 製造及銷售業務自由現金流詳情

經營自由現金流量包括經營活動產生的現金流量，扣除投資活動（不包括非經常性項目）。確定如下：

(百萬歐元)	2017年	2016年
持續性業務經營活動所得（所用）淨現金	5,213	4,937
持續性業務投資活動所得（所用）淨現金	(4,713)	(2,673)
已收 Banque PSA Finance 的股息	-	434
<b>自由現金流</b>	<b>500</b>	<b>2,698</b>
減非經常性經營業務所得淨現金	(1,054)	164
<b>製造及銷售業務的經營自由現金流</b>	<b>1,554</b>	<b>2,534</b>

非經常性經營現金流量主要包括來自重組及股權投資變動的現金流。

## 附註 17 - 資產負債表外承擔及或有負債

截至 2017 年 12 月 31 日，正常業務過程中的資產負債表外承擔如下：

(百萬歐元)		2017年12月31日	2016年12月31日
<b>製造及銷售公司</b>			
□ 融資承擔	12.9	884	863
□ 經營承擔	8.4	3,346	2,413
	(1)	<b>4,230</b>	<b>3,276</b>
<b>財務公司</b>	13.6	<b>12</b>	<b>10</b>

(1) 其中，歐寶沃克斯豪爾汽車分部

475

## 17.1. 或有負債

### ▪ 汽車設備

歐盟委員會和美國司法部於 2014 年 3 月 25 日、南非競爭委員會於 2014 年 11 月 27 日在懷疑該細分市場存在反競爭行為的基礎上，發起了一項涉及若干排放控制系統供應商的調查。佛吉亞是這些調查所涉及的公司之一。2017 年 4 月 28 日，歐盟委員會決定終止 2014 年 3 月 25 日開始的對若干排放控制系統供應商的調查。其他的調查還在進行中。

2017 年 5 月 19 日，巴西競爭管理局（CADE）對 Faurecia Emissions Control Technologies do Brasil 及其部分前僱員發起了一項調查，聲稱巴西排放控制市場存在反競爭行為。

佛吉亞同意與索賠人就三項正在進行的集體訴訟達成和解，這些訴訟已向美國密歇根州東區地方法院提交，針對包括佛吉亞集團各公司在內的多家排放控制系統供應商，聲稱涉及排氣系統的反競爭做法。這些就非實質性金額和辯護律師費的和解，結束了這些集體訴訟。

加拿大也提出了涉及類似索賠的兩項集體訴訟，但處於非常初步的階段。

如果反競爭行為得到證實，可能的制裁包括罰款、刑事指控或民事損害賠償。佛吉亞目前無法預測此類調查和集體訴訟的後果，包括罰款或可能實施的制裁的程度；因此，截至 2017 年 12 月 31 日，沒有應計項目。

### ▪ 汽車業務

巴西和阿根廷之間有關汽車工業的海關協定規定，如果相對於巴西的進出口平均比率在 2015-2020 年間超過某個閾值，則阿根廷汽車工業應支付罰款。如果整個汽車行業且本集團未達到規定的比率，本集團可能應付罰款。由於從現在到 2020 年阿根廷和巴西汽車市場發展的不確定性以及集團可能採取的措施，因此未提供任何準備金。

## 17.2. 與捷富凱集團有關的承擔

作為其於 2012 年 12 月從 PSA 收購捷富凱集團的一部分，對 JSC Russian Railways（RZD）進行了聲明及保證。截至 2017 年 12 月 31 日，本集團尚未發現與這些聲明及保證相關的任何重大風險。

根據 PSA 和捷富凱集團簽訂的物流及運輸服務協議，本集團對物流合同的滿意履行及五年排他性條款提供了保證。於 2016 年 11 月簽署的修正案補充了這些物流和運輸服務協議。該修正案於 2017 年 1 月 1 日生效，將排他性條款延長至 2021 年底，並確認了 PSA 集團對物流合同的滿意履行所作的保證。截至 2017 年 12 月 31 日，本集團尚未發現與這些保證相關的任何重大風險。

## 附註 18 - 關聯方交易

---

關聯方是按權益法合併的受重大影響的公司、管理機構成員和持有 Peugeot S.A. 10%以上資本的股東。

與按權益法核算的公司的交易在附註 11.5 中披露。除這些交易外，與其他關聯方沒有重大交易。

## 附註 19 - 期後事項

在 2017 年 12 月 31 日至 2018 年 2 月 28 日（財務報表獲監事會批准之日）期間，沒有發生可能對基於這些綜合財務報表作出的經濟決策產生重大影響的事件。

## 附註 20 - 付予核數師的費用

(百萬歐元)	瑪澤		安永		羅兵咸永道	
	2017 年	2016 年	2017 年	2016 年	2017 年	2016 年
<b>審計</b>						
法定及合約審計服務						
• Peugeot S.A.	0.7	0.2	0.7	0.3	-	-
• 完全合併的附屬公司	2.1	2.3	7.6	7.7	4.4	4.5
其中，法國	1.3	1.4	2.5	2.8	1.1	1.2
其中，國際	0.8	0.9	5.1	4.9	3.3	3.3
<b>小計</b>	<b>2.8</b>	<b>2.5</b>	<b>8.3</b>	<b>8.0</b>	<b>4.4</b>	<b>4.5</b>
其中，佛吉亞	-	-	4.1	4.1	4.4	4.5
不包括佛吉亞	2.8	2.5	4.2	3.9	-	-
	97%	100%	89%	94%	83%	82%
<b>向附屬公司提供的其他服務</b>						
• Peugeot S.A.	-	-	-	-	-	-
• 完全合併的附屬公司	0.1	-	1.0	0.5	0.9	1.0
其中，法國	0.1	-	0.8	0.5	0.9	1.0
其中，國際	-	-	0.2	-	-	-
<b>小計</b>	<b>0.1</b>	<b>-</b>	<b>1.0</b>	<b>0.5</b>	<b>0.9</b>	<b>1.0</b>
其中，佛吉亞	-	-	0.5	0.5	0.9	0.8
不包括佛吉亞	0.1	-	0.5	-	-	0.2
	3%	-	11%	6%	17%	18%
<b>合計</b>	<b>2.9</b>	<b>2.5</b>	<b>9.3</b>	<b>8.5</b>	<b>5.3</b>	<b>5.5</b>
其中，佛吉亞	-	-	4.6	4.6	5.3	5.3
不包括佛吉亞	2.9	2.5	4.7	3.9	-	0.2

佛吉亞的法定核數師是羅兵咸永道（PricewaterhouseCoopers）和安永（EY）。

## 附註 21 -於 2017 年 12 月 31 日的合併公司

下列公司已完全合併，但標有星號(\*)的公司通過權益法核算除外；標有兩個星號(\*\*)的公司合併為合資經營，並按集團控制的資產、負債、收益及費用的份額比例確認。

公司	國家	權益%	公司	國家	權益%
<b>其他業務</b>			<b>標緻雪鐵龍 DS 汽車</b>		
Peugeot S.A.	法國	100	Pièces et Entretien Automobile Bordelais	法國	100
GIE PSA Trésorerie	法國	100	Citroën Deutschland GmbH	德國	100
Grande Armée Participations	法國	100	PSA Retail GmbH	德國	100
Financière Pergolèse	法國	100	Peugeot Deutschland GmbH	德國	100
PSA Ventures	法國	100	Peugeot Citroën Deutschland GmbH	德國	100
SARAL	盧森堡	100	Peugeot Citroën Retail Italia S.p.A.	意大利	100
PSA International S.A.	瑞士	100	Peugeot Automobili Italia S.p.A.	意大利	100
Groupe GEFCO	法國	25 *	Citroën Italia S.p.A.	意大利	100
Groupe PMTC - Peugeot Motorcycles	法國	49 *	PSA Services SRL	意大利	100
			Peugeot Citroën Japon Co. Ltd.	日本	100
			Peugeot Citroën Tokyo, Co Ltd	日本	100
			Peugeot Mexico S.A. de C.V.	墨西哥	100
			Servicios Automotores Franco-Mexicana S de RL de CV	墨西哥	100
			Peugeot Citroën Automobiles Maroc	摩洛哥	95
			Peugeot Citroën DS Maroc	摩洛哥	100
			Peugeot Polska Sp. Zo. O.	波蘭	100
			Citroën Polska Sp.ZO.O.	波蘭	100
			Peugeot Citroën Automoveis Portugal S.A.	葡萄牙	99
			Automoveis Citroën S.A.	葡萄牙	100
			Peugeot Portugal Automoveis Distribuição	葡萄牙	100
			Peugeot Portugal Automoveis S.A.	葡萄牙	100
			Peugeot Citroën Russie	俄羅斯	100
			PCA Slovakia s.r.o.	斯洛伐克	100
			Psa Services Centre-Europe s.r.o.	斯洛伐克	100
			Plataforma Comercial de Retail, S.A.U.	西班牙	97
			PSAG Automóviles-comercial España-S.A.	西班牙	100
			Peugeot Citroën Automóviles España, S.A.	西班牙	100
			Placas de Piezas y Componentes de Recambios, S.A.	西班牙	100
			Peugeot Suisse S.A.	瑞士	100
			Citroën Suisse S.A.	瑞士	100
			PCR Retail Suisse SA	瑞士	100
			Peugeot Citroën Gestion International SA	瑞士	100
			PCMA Holding B.V.	荷蘭	70
			Peugeot Nederland N.V.	荷蘭	100
			Citroën Nederland B.V.	荷蘭	100
			PSA Retail Nederland BV	荷蘭	100
			Peugeot Otomotiv Pazarlama A.S.	土耳其	100
			Peugeot Citroën Ukraine LLC	烏克蘭	100
			Melvin Motors Ltd	英國	100
			Peugeot Citroën Retail UK Ltd	英國	100
			Robins and Day Ltd	英國	100
			Warwick Wright Motors Chiswick Ltd	英國	100
			Peugeot Citroën Automobile UK Ltd	英國	100
			Peugeot Motor Company PLC	英國	100
			Rootes Ltd	英國	100
			Citroën UK Ltd	英國	100
			Wuhan Shenlong Hongtai Automotive Co. Ltd	中國	10 *
			長安標緻雪鐵龍汽車有限公司	中國	50 *
			神龍汽車有限公司	中國	50 *
			Dongfeng Peugeot Citroën Automobiles International		
			PTE	中國	50 *
			東風標緻雪鐵龍汽車銷售有限責任公司		
			Iran Khodro Automobiles Peugeot	伊朗	50 *
			Saipa Citroën Company	伊朗	50 *
			Peugeot Citroën South Africa Ltd	南非	49 *
			STAFIM-GROS	土耳其	34 *
			Société Tunisienne Automobile Financière Immobilière et Maritime - STAFIM	土耳其	34 *
			Toyota Peugeot Citroën Automobiles Czech s.r.o.	捷克共和國	50 **
			Societa Europea Veicoli Leggeri S.p.a.	意大利	50 **
			PCMA Automotiv Rus	俄羅斯	70 **
			<b>歐寶-沃克斯豪爾汽車</b>		
			Opel Automobile GmbH	德國	100
			Opel Austria GmbH	奧地利	100
			Opel Wien GmbH	奧地利	100
			Opel Automotive Services Belgium N.V.	比利時	100
			Opel Belgium N.V.	比利時	100
			Opel Danmark A/S	丹麥	100



公司	國家	權益%	公司	國家	權益%
<b>歐寶-沃克斯豪爾汽車</b>			<b>汽車設備</b>		
Opel Finland Oy	芬蘭	100	Faurecia NHK (Xiangyang) Automotive seating Co Ltd	中國	46
Opel France S.A.S.	法國	100	武漢佛吉亞通達排氣系統有限公司	中國	46
Opel Group Warehousing GmbH	德國	100	Faurecia-GSK Automotive seating co Ltd	中國	46
Opel Hellas S.A.	希臘	100	佛山佛吉亞旭陽內飾系統有限公司	中國	46
GBS Hungary Kft	匈牙利	100	南昌	中國	46
Opel Southeast Europe LLC	匈牙利	100	寧波	中國	46
Opel Szentgotthard Automotive Manufacturing Ltd	匈牙利	100	PowerGreen Emissions Control Technologies Co. Ltd	中國	46
Opel Automobile Ireland Limited	愛爾蘭	100	Shanghai Faurecia Automotive Seating Co Ltd	中國	46
Opel Italia S.r.l.	意大利	100	Tianjin Faurecia Xuyang Automotive Seat Co. Ltd	中國	46
Opel Norge AS	挪威	100	Emcon Tech. Czech Republic	捷克共和國	46
Opel Manufacturing Poland Sp.z o.o.	波蘭	100	Faurecia Automotiv Czech Republic	捷克共和國	46
Opel Poland Sp.z o.o.	波蘭	100	Faurecia Components Pisek s.r.o	捷克共和國	46
Opel Portugal, Lda	葡萄牙	100	Faurecia Exhaust Systems Moravia S.r.o	捷克共和國	46
Opel Sibiu SRL	羅馬尼亞	100	Faurecia Exhaust Systems S.R.O.	捷克共和國	46
Opel CIS LLC	俄羅斯	100	Faurecia Interior Systems Bohemia S.r.o.	捷克共和國	46
Opel España, SLU	西班牙	100	Faurecia Interiors Pardubice S.r.o	捷克共和國	46
Opel Europe Holdings, SLU	西班牙	100	Etud. et Constr. sièges pr l'Automobile	法國	46
Opel Sverige AB	瑞典	100	Faurecia ADP Holding	法國	46
Opel Suisse S.A.	瑞士	100	Faurecia automotive Holdings Inc	法國	46
Opel Nederland B.V.	荷蘭	100	Faurecia Automotive Industrie	法國	46
Opel Türkiye Otomotiv Ltd. Sirketi	土耳其	100	Faurecia Automotives Composites	法國	46
Baylis (Gloucester) Ltd	英國	93	Faurecia Exhaust International	法國	46
Go Motor Retailing Ltd	英國	95	Faurecia Exteriors International	法國	46
Automotive UK No. 1	英國	100	Faurecia Industrie	法國	46
Holdings UK No.3 Limited	英國	100	Faurecia Intérieur Industrie	法國	46
IBC Vehicles LTD	英國	100	Faurecia Intérieurs Mornac	法國	46
Vauxhall Motors Limited	英國	100	Faurecia Intérieurs Saint Quentin	法國	46
VHC Sub-Holdings (UK)	英國	100	Faurecia investissement	法國	46
<b>汽車設備</b>			Faurecia Metalloproduckia Holding	法國	46
Faurecia	法國	46	Faurecia Seating Flers	法國	46
Faurecia Argentina SA	阿根廷	46	Faurecia Services Groupe	法國	46
Faurecia Sistemas de Escape Argentina	阿根廷	46	Faurecia Sièges d'Automobiles SAS	法國	46
Faurecia Automotive Belgium	比利時	46	Faurecia Systèmes d'Echappements	法國	46
Faurecia Industrie N.V.	比利時	46	Faurecia Ventures	法國	46
FMM Pernambuco Componentes Automotivos Ltda	巴西	24	Hambach Automotive Exteriors SAS	法國	46
Faurecia Automotive do Brasil	巴西	46	Hennape Six	法國	46
Faurecia Emissions Control Technologies do Brasil	巴西	46	SIEBRET	法國	46
Faurecia Emissions Ctrl Techn. Canada Ltd	加拿大	46	SIEDOUBS	法國	46
南方佛吉亞汽車部件有限公司	中國	23	SIELEST	法國	46
Dongfeng Faurecia Emissions Control Technologies Co.,	中國	23	SIEMAR	法國	46
佛吉亞(柳州)汽車座椅有限公司	中國	23	TRECIA SAS	法國	46
Faurecia (Tianjin) Automotive Systems Co. Ltd	中國	24	Faurecia Abgastechnik GmbH	德國	46
Faurecia Yinlun Emissions Control Technology (Weifang)	中國	24	Faurecia Angell - Demmel GmbH	德國	46
長春佛吉亞旭陽汽車座椅有限公司	中國	46	Faurecia Automotive GmbH	德國	46
Changsha Faurecia Emissions Control Technologies Co.	中國	46	Faurecia Autositze GmbH	德國	46
成都佛吉亞利民汽車部件系統有限公司	中國	46	Faurecia Emissions Control Technologies Germany GmbH	德國	46
Chongqing Faurecia Changpeng Automotive Parts Co. Ltd	中國	46	Faurecia Innenraum Systeme GmbH	德國	46
Cummings Beijing	中國	46	Emcon Technologies KFT	匈牙利	46
Dongfeng Faurecia Automotive Interior Systems Co. Ltd	中國	46	Emcon Technologies India PVT Limited	印度	46
Emcon Emmi Tech. Chongqing Co Limited	中國	46	Faurecia Automotiv Seating India Private	印度	46
Emcon Env Tech. Yantai Co Limited	中國	46	Faurecia Emissions Control Tec	印度	46
Emissions Control Technologies (Shanghai) Co Limited	中國	46	Faurecia Technology Center India Pty Ltd	印度	46
Emissions Control Technologies Foshan Company	中國	46	PFPA Acoustic and Soft Trims India Private Limited	印度	46
排氣控制系統(寧波杭州灣新區)有限公司	中國	46	Faurecia Azin Pars Company	伊朗	46
Faurecia (changchun) Automotive Systems	中國	46	Faurecia Emissions Control Technologies Italy SRL	意大利	46
佛吉亞(常熟)汽車部件系統有限公司	中國	46	Faurecia Japan K.K.	日本	46
佛吉亞(中國)投資有限公司	中國	46	Howa Interior's - Japon	日本	46
佛吉亞(廣州)汽車部件系統有限公司	中國	46	Faurecia AST Luxembourg SA	盧森堡	46
Faurecia (Jimo) Emissions Control Technologies Co. Ltd	中國	46	Faurecia Automotive Luxembourg	盧森堡	46
佛吉亞(南京)汽車部件系統有限公司	中國	46	Faurecia Hicom Emissions Control Technologies (M) Sdn	馬來亞	46
Faurecia (Quingdao) Exhaust Systems Co Ltd	中國	46	Bhd	馬來亞	46
Faurecia (Shanghai) Automotive Systems	中國	46	Emcon Tech. Hldgs 2 S. de RL	墨西哥	46
佛吉亞(沈陽)汽車部件系統有限公司	中國	46	Exhaust Services Mexicana sa	墨西哥	46
Faurecia (Tianjin) Clean Mobility Co. Ltd	中國	46	Faurecia Howa Interiors de Mexico SA de CV	墨西哥	46
佛吉亞(武漢)汽車部件系統有限公司	中國	46	Faurecia Sistemas Automotrices de Mexico	墨西哥	46
佛吉亞(無錫)座椅部件有限公司	中國	46	Servicios Corporativos de Personal Especializado	墨西哥	46
佛吉亞(鹽城)汽車部件系統有限公司	中國	46	Faurecia Automotive Industries Morocco	摩洛哥	46
長春佛吉亞旭陽內飾系統有限公司	中國	46	Faurecia Automotive Systems Technologies	摩洛哥	46
Faurecia Emiss. Ctrl Tech. Develop. (Shanghai) Cy Ltd	中國	46	Faurecia Equipements Automobiles Maroc	摩洛哥	46
Faurecia Emissions Ctrl Technologies (Chengdu) Co	中國	46	Faurecia Automotive Polska Spolka Akcyjna	波蘭	46
Faurecia Exhaust Systems Changchun Company Ltd	中國	46	Faurecia Gorzow Sp Zoo	波蘭	46
Faurecia Exhaust Systems Qingpu Co. Ltd	中國	46	Faurecia Grojec R&D Center Sp Z.o.o.	波蘭	46
上海佛吉亞紅湖排氣系統有限公司	中國	46	Faurecia Legnica Sp Z.O.O.	波蘭	46
			Faurecia WALBRZYCH Spz.o.o.	波蘭	46
			EDA Estofagem de Assentos	葡萄牙	46
			Faurecia Assentos de Automovel	葡萄牙	46

公司	國家	權益%	公司	國家	權益%
<b>汽車設備</b>			<b>汽車設備</b>		
Faurecia Sistemas de Escape	葡萄牙	46	SAS Automotiv France	法國	23 *
Faurecia Sistemas de Interior de Portugal	葡萄牙	46	SAS Autosystemtechnik GmbH and Co KG	德國	23 *
SASAL	葡萄牙	46	SAS Autosystemtechnik Verwaltung GmbH	德國	23 *
Euro Automotive Plastic Systems	羅馬尼亞	46	NHK F. Krishna India Automotive Seating Private Limited	印度	9 *
Faurecia Seating Talmaciu S.R.L.	羅馬尼亞	46	Basis Mold India Private Limited	印度	18 *
Faurecia Autocomponent Exterior Systems	俄羅斯	46	Azin Faurecia Interior Systems Company	伊朗	23 *
Faurecia Automotive Development	俄羅斯	46	Faurecia LIGNEOS Italy Srl	意大利	23 *
Faurecia Metallo Produkcia Exhaust Systems	俄羅斯	46	Faurecia NHK Co Limited	日本	23 *
OOD Faurecia Automotiv	俄羅斯	46	Faurecia SAS Automotive Systems & Services SA de CV	墨西哥	23 *
Faurecia Automotive Slovakia Sro	斯洛伐克	46	Faurecia SAS Automotive Systems SA de CV	墨西哥	23 *
E.C.T. South Africa (Cape Town) (Pty) Ltd	南非	46	SAS Autosystem de Portugal Unipessoal Ltda	葡萄牙	23 *
Faurecia Exhaust Systems South Africa Ltd	南非	46	Vanpro Assentos Limitada	葡萄牙	23 *
Faurecia Interior Syst. Pretoria (Proprietary) Ltd	南非	46	Faurecia Automotive Sro	斯洛伐克	23 *
Faurecia Interior Systems South Africa (PTY) Ltd	南非	46	SAS Automotive RSA (Proprietary), Ltd	南非	23 *
Faurecia Emissions Control Systems Korea	韓國	46	Componentes de Vehiculos de Galicia	西班牙	23 *
Asientos de Castilla Lebn	西班牙	46	COPO Iberica	西班牙	23 *
Asientos de Galicia S.L.	西班牙	46	Industrias Cousin Frères S.L.	西班牙	23 *
Asientos del Norte	西班牙	46	SAS Autosystemtechnik SA	西班牙	23 *
Emcon Technologies Spain SL	西班牙	46	SAS Otosistem Tecknit Ticaret ve Limited	土耳其	23 *
Faurecia Asientos para Automotiv Espana	西班牙	46	Teknik Malzeme Ticaret ve Sanayi A.S.	土耳其	23 *
Faurecia Automotive Espana	西班牙	46	FAURECIA DMS Leverage Lender LLC	美國	21 *
Faurecia Holding Espana S.L.	西班牙	46	Faurecia JV in Detroit	美國	21 *
Faurecia Interior Systems Espana	西班牙	46	SAS Automotive USA Inc	美國	23 *
Faurecia Interior Systems Saic Espana S.L.	西班牙	46			
Faurecia Sistemas de Escape Espana	西班牙	46	<b>標緻雪鐵龍 DS 融資</b>		
Incalplas S.L.	西班牙	46	Banque PSA Finance	法國	100
Tecnoconfort	西班牙	46	BPF Algérie	阿爾及利亞	100
Valencia Modulos de Puerta SL	西班牙	46	PSA Finance Argentina Compania Financiera S.A.	阿根廷	50
Faurecia Interior Systems Sweden AB	瑞典	46	PCA Compania de Seguros S.A	阿根廷	70
E.C.T. Co Limited	泰國	46	PSA Factor Italia S.p.A.	意大利	100
Faurecia & Summit Interior Systems	泰國	46	PSA Renting Italia S.p.a	意大利	100
Faurecia Interior Systems Thailand	泰國	46	PSA Insurance Ltd	馬耳他	100
Emcon Technologies Dutch Hldgs BV	荷蘭	46	PSA Insurance Manager Ltd	馬耳他	100
Faurecia Automotive Seating B.V.	荷蘭	46	PSA Insurance Solutions Ltd	馬耳他	100
Faurecia Emissions Control Technologies Netherlands B.V.	荷蘭	46	PSA Life Insurance Ltd	馬耳他	100
Faurecia Informatique Tunisie	突尼斯	46	PSA Services Ltd	馬耳他	100
Sté Tunisienne d'Equipements Automobiles	突尼斯	46			
Faurecia Poliflex Otomotiv Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi	土耳其	46	Banque PSA Finance Mexico SA de CV SOFOM	墨西哥	100
Emcon Technologies UK Limited	英國	46	Bank PSA Finance Rus	俄羅斯	100
Faurecia Automotiv Seating UK Ltd	英國	46	Peugeot Citroen Leasing Russie	俄羅斯	100
Faurecia Midtands Ltd	英國	46	PSA Finance Nederland B.V.	荷蘭	100
SAI Automotive Fradley	英國	46	PSA Finacial Holding B.V.	荷蘭	100
SAI Automotive Washington Limited	英國	46	BPF Pazarlama A.H.A.S.	土耳其	100
Faurecia Automotiv Seating Inc	美國	46	Economy Drive Cars Limited	英國	100
Faurecia E.C.T. USA LLC	美國	46	PSA Finance Belux	比利時	50 *
Faurecia Exhaust Systems INC	美國	46	Banco PSA Finance Brasil S.A.	巴西	50 *
Faurecia Interior Louisville LLC	美國	46	PSA Corretora de Seguros e Serviços Ltda	巴西	50 *
Faurecia Interior Systems Holdings LLC	美國	46	東風標緻雪鐵龍汽車金融有限公司	中國	25 *
Faurecia Interior Systems INC	美國	46	Auto ABS DFP Master Compartment France 2013	法國	50 *
Faurecia Interior Systems Saline LLC	美國	46	Auto ABS FCT2 2013-A	法國	50 *
Faurecia Madison Automotive Seating Inc	美國	46	Cie pour la Location de Véhicules - CLV	法國	50 *
FAURECIA North America Holdings LLC	美國	46	CREDIPAR	法國	50 *
FAURECIA USA Holdings, Inc	美國	46	FCT Auto ABS - Compartment 2013-2	法國	50 *
Fnk North America	美國	46	FCT Auto ABS French Leases Master	法國	50 *
Faurecia Automotiv del Uruguay	烏拉圭	46	FCT Auto ABS French Loans Master	法國	50 *
SAS Automotriz Argentina SA	阿根廷	23 *	FCT Auto ABS LT Leases Master	法國	50 *
SAS Automotive Belgium	比利時	23 *	FCT Auto ABS3 - Compartment 2014-01	法國	50 *
SAS Automotive do Brasil	巴西	23 *	PSA Banque France	法國	50 *
長春旭陽佛吉亞絲業有限公司	中國	19 *	PSA Bank Deutschland GmbH	德國	50 *
長春佛吉亞旭陽汽車零件技術研發有限公司	中國	21 *	Auto ABS German Loans Master	德國	50 *
Beijing WKW FAD Automotive Parts Co. Ltd	中國	23 *	ABS Italian Loans Master S.r.l.	意大利	50 *
重慶光能佛吉亞汽車內飾系統有限公司	中國	23 *	Banca Italia S.P.A.	意大利	50 *
Dongfeng Faurecia (Xiangyang) Emissions Systems Co., Ltd	中國	23 *	PSA Insurance Europe Ltd	馬耳他	50 *
Dongfeng Faurecia Automotive Exterior Systems Co. Limited	中國	23 *	PSA Life Insurance Europe Ltd	馬耳他	50 *
Dongfeng Faurecia Automotive Parts Sales Co. Ltd	中國	23 *	PSA Consumer Finance Polska Sp. z o.o	波蘭	50 *
Faurecia Liuzhou Automotive Seating Sales Co., Ltd	中國	23 *	PSA Finance Polska Sp.z.o.o.	波蘭	50 *
Jinan Faurecia Limin Interior & Exterior Systems Company Limited	中國	23 *	Auto ABS Spanish Loans 2016, PT	西班牙	50 *
Lanzhou Faurecia Limin Interior & Exterior Systems Company	中國	23 *	FTA Auto ABS - Compartment 2012-3	西班牙	50 *
SAS (Wuhu) Automotive Systems Co Ltd	中國	23 *	PSA Financial Services Spain E.F.C. S.A.	西班牙	50 *
Xiangtan Faurecia Limin Interior & Exterior Systems Cny Ltd	中國	23 *	Auto ABS Swiss Lease 2013 GmbH	瑞士	50 *
Zhejiang Faurecia Limin Interior & Exterior Systems Cny Ltd	中國	23 *	PSA Finance Suisse S.A.	瑞士	50 *
SAS Autosystemtechnik SRO	捷克共和國	23 *	PSA Financial Services Nederland B.V.	荷蘭	50 *
Parrot Faurecia Automotive	法國	9	Auto ABS UK Loans PLC - Compartment 2012-5	英國	50 *
Automotive Performance Materials (APM)	法國	23	FCT Auto ABS UK Loans	英國	50 *
Cockpit Automotive Systems DOUAI	法國	23	PSA Finance UK Ltd	英國	50 *

公司	國家	權益%	公司	國家	權益%
----	----	-----	----	----	-----

**歐寶-沃克斯豪爾融資**

Opel Bank S.A	法國	50	*
Opel Finance Germany Holdings GmbH	德國	50	*
Opel Bank GmbH	德國	50	*
Opel Leasing GmbH	德國	50	*
Opel Finance SpA	意大利	50	*
Opel Finance AB	瑞典	50	*
Opel Finance SA	瑞士	50	*
Opel Finance International B.V.	荷蘭	50	*
Opel Finance N.V.	荷蘭	50	*
OPVF Holdings U.K. Limited	英國	50	*
Vauxhall Finance plc	英國	50	*
OPVF Europe Holdco Limited	英國	50	*

## IV 一法定核數師關於 2017 年綜合財務報表的報告

這是以法語發佈的綜合財務報表法定核數師報告的英文意譯譯本，僅供講英語的用戶使用。本法定核數師報告載有歐洲法規及法國法律規定的資料，例如法定核數師的任命資料或管理報告中本集團相關資料的核實。本報告應與法國法律及法國適用之專業核數準則一併閱讀，並按其詮釋。

致 Peugeot S.A.股東週年大會，

### 意見

吾等已根據閣下股東週年大會上所委派之任務，審計隨附 Peugeot S.A.截至 2017 年 12 月 31 日止年度之綜合財務報表。

吾等認為，該等綜合財務報表已根據歐盟採納之國際財務報告準則真實而中肯地反映了貴集團於 2017 年 12 月 31 日的資產及負債以及財務狀況及其截至該日止年度的經營業績。

上述表達的審計意見與吾等向財務及審計委員會所提交報告一致。

### 意見基礎

#### 審計架構

吾等乃根據法國適用專業準則而進行審計。吾等相信所得之審計憑證乃充分及恰當作為吾等審計意見之基礎。

吾等根據該等準則的責任詳載於本報告中*法定核數師對綜合財務報表審計之責任*一節。

#### 獨立性

吾等根據適用於吾等的獨立性規則進行審計工作，期限為 2017 年 1 月 1 日至本報告日期，特別是吾等並未提供第 537/2014 號法規（歐盟）第 5(1) 條或法國法定核數師操守守則 (*Code de déontologie*) 所描述的任何禁制非核數服務。

#### 評估的理據—主要審計事項

吾等根據法國商業守則 (*Code de commerce*) 第 L.823-9 及 R.823-7 條有關評估理據的規定，向閣下通知涉及重大錯誤陳述風險的關鍵審計事項，有關事項（按吾等的專業判斷）是吾等對本期綜合財務報表的審計最為主要的事項，以及吾等如何處理有關風險。

該等事項是在吾等審計整體綜合財務報表及出具意見時進行處理的。吾等不會就綜合財務報表特定項目發表獨立意見。

### 歐寶沃克斯豪爾收購價格分配

(綜合財務報表附註 2)

## 風險認定

2017 年 7 月 31 日，PSA 集團收購了通用汽車在歐洲的大部分附屬公司，包括歐寶和沃克斯豪爾品牌（以下簡稱「歐寶沃克斯豪爾」）。

此次收購導致在分配收購價格後確認商譽 18.1 億歐元。該分配將在收購日後 12 個月內完成。該分配是基於對所購資產和負債的公允價值估計。PSA 集團聘請了一名獨立專家協助其確定和評估歐寶沃克斯豪爾的主要有形和無形資產。

吾等認為，鑒於交易的重要性和管理層在對確認收購資產和負債、評估其公允價值以及在綜合財務報表附註中正確描述該信息方面的判斷水平，收購價格分配是一項關鍵審計事項。

## 吾等的應對

作為我們對綜合財務報表審計的一部分，吾等的工作包括：

- 瞭解 PSA 集團及其獨立專家開展的工作範圍，以確定和估計所收購資產和負債的公允價值；
- 在吾等的估值專家的支持下，分析用於對收購的最重要資產和負債進行估值的方法，並評估用於確定其公允價值的主要假設和參數，尤其是：
  - 估價中使用的未來現金流與市場參與者的商業計劃的一致性（按國際財務報告準則第 3 號確定）；
  - 有形資產公允價值估計與市場數據或類似交易估值的一致性；
  - 支持有償合同估價的要素；
  - 對於品牌估值，應用於收入預測的稅率與行業基準的一致性。
- 分析綜合財務報表附註中提供的與收購價格分配有關的信息的適當性。

## 固定資產可收回性評估

**(綜合財務報表附註 8.3 A、8.3 B 及 8.3 C)**

## 風險認定

截至 2017 年 12 月 31 日，集團固定資產的賬面淨值分別為商譽 33.21 億歐元、無形資產 79.16 億歐元和有形資產 132.78 億歐元。這些資產被分配至現金產生單位（「現金產生單位」）。

固定資產的可收回性在每次確定減值跡象時進行測試，對於不確定使用年限的資產（主要是商譽和品牌），每年至少測試一次。

當這些資產的賬面淨值超過其可收回淨值時，記錄減值。可收回淨值是使用價值與市場價值之間的較高者。使用價值是通過貼現現金流確定的，涉及管理層的高度判斷，尤其是在確定現金流預測、貼現率和長期增長率方面。

鑒於固定資產在集團綜合財務報表中的重要性、管理層的判斷水平以及與所用假設相關的不確定性，吾等認為，固定資產可收回性的評估是一項關鍵審計事項。

#### 吾等的應對

吾等對管理層用於確定集團固定資產可收回價值的方法進行了關鍵性分析。吾等獲得了中期計劃（「中期計劃」）以及每個現金產生單位和顯示減值跡象的資產的減值測試。

根據這些資料，吾等的工作包括：

- 以賬目核對現金產生單位的賬面淨值和需進行減值測試的個別資產；
- 分析現金流預測，以及用於這些測試的保證金率和數量與外部基準和提交予集團管理機構的最新管理層估計的一致性；
- 將未來預測與前幾年用於減值測試的估計以及集團的歷史業績進行比較；
- 將使用的貼現率與可用的市場數據比較；
- 抽樣驗證管理層使用的估值模型的準確性；
- 對現金產生單位的可收回價值對主要減值測試假設（長期增長率、用於終值的保證金率、貼現率）變化進行敏感性分析。

### 權益法核算的汽車業務聯屬公司的估值

*(綜合財務報表附註 8.3 D 及 11)*

#### 風險認定

截至 2017 年 12 月 31 日，權益法核算汽車業務聯屬公司的賬面淨值為 8.58 億歐元。這些權益法核算的公司主要包括集團分佔與東風汽車集團和長安在中國的合資企業。

權益法核算的公司的結果包括採用與測試 PSA 集團汽車業務固定資產相同的原則進行的減值測試所產生的固定資產減值。當確定減值跡象時，分配予特定車型的資產會針對每個相關車輛現金產生單位進行測試。總資產（包括未分配予特定車型的資產）也在各合資企業層面進行測試。此外，當確定減值跡象時，PSA 集團對權益法核算的聯屬公司進行測試。

截至 2017 年 12 月 31 日，在與東風汽車的合資企業層面進行的減值測試導致賬面減值 15.15 億元人民幣（PSA 份額為 7.58 億元人民幣，折合 9,700 萬歐元）。

截至 2017 年 12 月 31 日，在與長安的合資企業長安標緻雪鐵龍汽車有限公司層面進行的減值測試未導致賬面額外減值。截至 2016 年 12 月 31 日，就該合資企業入賬 PSA 分佔減值 2.63 億歐元。因此，在 2017 財年確認 2,400 萬歐元的虧損後，PSA 集團將權益法核算的投資的全額減值維持在 5,100 萬歐元，風險撥備維持在 1.90 億歐元。

吾等認為，鑒於合資企業在中國的銷售和盈利能力顯著下降，以及管理層在確定這些合資企業資產估值相關假設時的估計，對權益法核算的汽車業務聯屬公司的估值是一項關鍵審計事項。

## 吾等的應對

作為吾等對綜合財務報表審計的一部分，吾等的工作包括：

- 分析是否存在減值跡象，如銷量和盈利能力顯著下降；
- 審議了與東風汽車集團在華合資企業的核數師的審計工作，以及它們對合資企業資產減值測試的執行情況和管理層所用假設的合理性的結論；
- 評估就在中國與長安的合資企業進行資產減值測試所使用的主要假設的一致性和適當性，包括與提交予合資企業管理機構的業務計劃有關者。

## 核實管理報告中與集團有關的資料

根據法律的要求，吾等還按照法國適用的專業準則，核實了董事會管理報告中與集團有關的資料。

吾等並無就其公平呈列以及與綜合財務報表一致的情況須報告的事項。

## 其他法律及監管規定報告

### 委任法定核數師

吾等獲委任為 Peugeot S.A. 的法定核數師，瑪澤於 貴公司於 2005 年 5 月 25 日舉行的股東週年大會上獲委任、ERNST & YOUNG et Autres 於 貴公司於 2011 年 5 月 31 日舉行的股東週年大會上獲委任。

截至 2017 年 12 月 31 日，瑪澤及 ERNST & YOUNG et Autres 已分別連續十三年及七年受聘任。

### 管理層及須對綜合財務報表管治負責之人士之責任

管理層須負責根據歐盟採納的國際財務報告準則編製及公允列報綜合財務報表、以及實施管理層認為必需之內部監控，以編製不存在由於欺詐或錯誤而導致之重大錯誤陳述之綜合財務報表。

在編製綜合財務報表方面，管理層須負責評估公司持續經營之能力，並披露（如適當）與持續經營相關之事宜及應用持續經營會計法，除非預期將公司清盤或終止經營。

財務及審計委員會須負責監控財務報告之程序，以及內部監控及風險管理制度的有效性、以及（如適用）有關會計及財務報告程序的內部審計。

綜合財務報表已由董事會批准。

## 法定核數師對綜合財務報表審計之責任

### 目標及審計方法

吾等的職責是就綜合財務報表出具報告。吾等的目的是合理鑑證綜合財務報表整體是否不存在重大錯誤陳述。合理鑑證是一種高水平的鑑證，但不能保證按照專業標準進行的審計在存在重大錯誤陳述時總能發現。錯誤陳述可由欺詐或錯誤引起，如果合理預期錯誤陳述個別或合計可能影響使用者根據綜合財務報表作出的經濟決策，則錯誤陳述被視為重大錯誤陳述。

如法國商業守則 (*Code de commerce*) 第 L.823-10-1 條所列明，吾等的法定審計並未包括公司可行性或公司管理事務的質素的保證。

作為根據法國適用的專業準則作出之審計一部分，法定核數師於整個審計過程中行使專業判斷，此外：

- 識別及評估因欺詐或錯誤導致綜合財務報表存在重大錯誤陳述之風險，及針對該等風險進行審計程序，並獲取為其意見提供基礎所需之充份及適當審計證據。未能發現因欺詐導致之重大錯誤陳述之風險較因錯誤導致之風險為高，原因為欺詐可涉及串謀、偽造、故意遺漏、失實陳述或凌駕於內部監控之上。
- 瞭解有關審計之內部監控程序，以設計有關情況下合適之審計程序，惟並非對內部監控之有效性發表意見。
- 評價管理層所採用會計政策之合適性及所作出會計估計及綜合財務報表相關披露之合理性。
- 評估管理層所用持續經營會計法之合適性，並按所獲取審計證據，評估是否存在與對公司持續經營能力產生重大疑問之事件或情況有關之重大不明確因素。此項評估乃按截至核數師報告日期為止所獲取之審計證據為基準。然而，未來事件或情況可能導致公司終止持續經營。倘法定核數師結論是存在重大不明確因素，須於核數師報告中指出綜合財務報表中之相關披露事項，或倘該等披露未有提供或不足，吾等則修改吾等的意見。
- 評價綜合財務報表之整體列報方式以及該等報表是否按公平呈報方式陳述相關交易及事件。
- 獲取有關集團內實體或業務活動的財務資料的充足適當核數證據，以於綜合財務報表中發表意見。法定核數師就綜合財務報表審計的指導、監督及執行，以及對該等綜合財務報表發表的意見負責。



## 向財務及審計委員會報告

吾等謹此向財務及審計委員會提交報告，當中特別包括審計的範圍以及所實施的審計計劃的描述以及審計結果。吾等亦會呈報所識別有關會計及財務呈報程序的內部控制的任何重大不足之處（如有）。

吾等向財務及審計委員會提交的報告亦載有吾等在審計本期綜合財務報表時，根據吾等的專業判斷認為最重要的重大錯誤陳述的風險，因而成為吾等於本報告中須描述的關鍵審計事項。

吾等亦向財務及審計委員會提交第 537/2014 號法規（歐盟）第 6 條所規定的聲明，確認吾等符合法國適用規例（例如，尤其是法國商業守則 (*Code de commerce*) 第 L.822-10 至 L.822-14 條以及法國法定核數師操守守則 (*Code de déontologie*)）所界定的獨立性。倘有需要，吾等會與財務及審計委員會討論可能合理被視為影響吾等的獨立性的風險以及相關的保障措施。

Courbevoie and Paris-La Défense, 2018 年 3 月 1 日

法定核數師

法文原文由下列核數師簽署：

瑪澤

ERNST & YOUNG et Autres

Thierry Blanchetier

Jérôme de Pastors

Laurent Miannay

Ioulia Vermelle

圖片來源：  
PEUGEOT COMMUNICATION  
CITROËN COMMUNICATION / William CROZES / Continental Productions  
MARQUE DS  
GROUPE PSA / 通訊部

Designed & published by  LABRADOR +33 (0)1 53 06 30 80



**PEUGEOT S.A.**

在法國註冊成立，發行資本 904,828,213 歐元  
由董事會及監事會管理  
註冊辦事處：7, rue Henri Sainte-Claire Deville  
92563 Rueil-Malmaison - France  
B 552 100 554 R.C.S. Nanterre – Siret 552 100 554 00021  
電話：+ 33 (0)1 55 94 81 00  
groupe-psa.com

2. 截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止三個財政年度各年PSA的年報



FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

菲亞特克萊斯勒汽車公司

**Fiat Chrysler Automobiles N.V.**

年報及 20-F 表格

截至 2019 年 12 月 31 日止年度

## 目錄

	頁次
董事會及核數師	3
主席及行政總裁的致辭	4
董事會報告	7
序言	7
管理報告	11
節選財務數據	11
集團概覽	14
業務計劃	21
業務概覽	22
銷售概覽	31
環境及其他監管事宜	39
財務概覽	47
經營業績	54
流動性及資本資源	69
風險管理	73
風險因素	77
企業管治	96
薪酬報告	131
非財務資料	146
控制及程序	165
<u>2020年指引</u>	167
於2019年12月31日的綜合財務報表	168
綜合損益表	169
綜合全面收益／（虧損）報表	170
綜合財務狀況表	171
綜合現金流量表	172
綜合權益變動表	173
綜合財務報表附註	174
於2019年12月31日的公司財務報表	<u>280</u>
損益表	281
財務狀況表	282
公司財務報表附註	283
其他資料	296
關於荷蘭企業管治的更多資料	296
關於美國上市的更多資料	300
關於美國上市的更多資料	315
獨立核數師報告	325
20-F 表格 交叉引用	

## 董事會

### 主席

John Elkann<sup>(1)</sup>

### 行政總裁

Michael Manley

### 首席財務官

Richard Palmer

### 董事

John Abbott

Andrea Agnelli

Tiberto Brandolini d'Adda

Glenn Earle<sup>(2)</sup>

Valerie A. Mars<sup>(1),(2),(3)</sup>

Ronald L. Thompson<sup>(2)</sup>

Michelangelo A. Volpi<sup>(3)</sup>

Patience Wheatcroft<sup>(1),(2)</sup>

Ermenegildo Zegna<sup>(3)</sup>

### 獨立核數師

Ernst & Young Accountants LLP (荷蘭金管局年報備案)<sup>(4)</sup>

EY S.p.A (美國證監會 20-F 表格備案)<sup>(4)</sup>

---

(1) 管治與可持續發展委員會成員

(2) 審計委員會成員

(3) 薪酬委員會成員

(4) 關於與這些監管備案有關的更多資料，請參閱「關於本報告」。

## 主席及行政總裁的致辭

2019 年是本公司的關鍵之年。

我們不僅取得了可觀的財務業績，而且還採取了果斷的措施，為未來的增長和盈利夯實了基礎，並確保本公司的經營規模、專業知識和資源可以有效地應對行業正在經歷的巨大變革。

我們想感謝 FCA 組織中的每一個人在如此重要的一年中所做出的持續性貢獻。彼等的不懈努力和專業精神對於我們持續成功是至關重要的。

全球總出貨量為 440 萬輛，淨收入達 1,082 億歐元。

我們全年的經調整息稅前利潤為 67 億歐元，利潤率為 6.2%。

在我們按地區劃分的核心經營業務中，北美地區連續第 5 年實現創紀錄的業績，經調整息稅前利潤為 67 億歐元，利潤率達到 9.1% 的新高。在美國，Ram 品牌創造了新的銷售紀錄，並首次在大型皮卡車細分市場中排名第二。

我們在拉美市場也取得了又一年的驕人業績，經調整息稅前利潤增長了 40%，達到 5.01 億歐元，利潤率增長了 150 個基點，達到 5.9%。在巴西，我們重新獲得了整個市場的領導地位，並在 SUV、皮卡和輕型商用車等關鍵細分市場取得了領先地位。

儘管市場不斷面臨挑戰，但亞太地區的業績仍顯著改善。與上一年相比，改善汽車組合和淨價格的措施以及成本節省和重組措施等大大減少了我們的損失。

在歐洲、中東和非洲地區，業績受到若干因素的不利影響，包括持續的商業挑戰和我們在該地區產品組合的年數。較低的銷量和較高的激勵措施，以及合規性和產品成本的提高，導致經調整息稅前利潤下降至近乎收支平衡。然而，在 2019 年，我們採取了行動，投資歐洲、中東和非洲並改善運營績效，精簡了僱員，進一步降低了該地區的成本基礎。我們還繼續致力於擺脫低利潤的銷售渠道。最後，我們宣佈了對關鍵新產品的重大投資，這將對於更新我們的產品組合和提高競爭力等大有幫助。

瑪莎拉蒂的業績（經調整息稅前利潤虧損為 1.99 億歐元）反映了我們為重新定位業務而採取的重要行動的影響。在這一年中，組建了一個全新的管理團隊，從內部和外部招聘了關鍵人才。我們大幅度減少了經銷商的庫存，並承諾進行關鍵投資來更新和擴展瑪莎拉蒂的產品，並定期發佈新產品，包括到 2024 年實現高水平電動化動力總成。這些舉措使我們對瑪莎拉蒂品牌的未來發展充滿信心。

上述經營業績使公司全年經調整淨利潤達 43 億歐元，持續性業務淨利潤為 27 億歐元。這些業績還帶動了 21 億歐元的工業自由現金流。

按這樣優良的業績，董事會建議派發普通股息 11 億歐元予我們的股東（如前所述）。

如此出色的業績對於支持我們在未來產品、技術和設施上的大量投資實屬重要。

在 2019 年，我們致力於進行對我們未來確屬重大的關鍵項目，並將在未來數年進一步加強我們的業務。

- 在美國，我們正在投資 45 億美元擴大我們在密歇根州的設施產能，並在底特律建立一家新的最先進的工廠，該工廠將於今年晚些時候開業。此項投入將在密歇根州東南部增加 6,500 個工作崗位。



- 在意大利，我們正在執行一項雄心勃勃的 50 億歐元計劃，圍繞電氣化為中心進行，並在都靈歷史悠久的 Mirafiori 綜合大樓內安裝新的關鍵產品和新的電池樞紐（Battery Hub），這將可為不斷增長的電動車型裝配電池。
- 在巴西，我們已經開始了一個重要的新投資週期，投資金額 160 億雷亞爾（約合 34 億歐元），這將為菲亞特和 Jeep 品牌更新產品陣容，並增加一家新的最先進的彈性燃料發動機工廠，它將成為拉丁美洲最大的動力總成樞紐。
- 對於瑪莎拉蒂，我們正在執行一項重要的以產品為導向的轉型計劃，包括推出新的空白產品以及若干純電池電動和混合動力車型。

毫無疑問，2019 年是本公司發展史上又一個具有歷史意義的一年，因為我們與 PSA 達成了 50/50 合併的協議，這將產生全球第三大汽車製造商（按收入計算）和一家新的全球性 OEM 製造商，為應對未來的移動性挑戰未雨綢繆。我們希望在今年年底或 2021 年年初完成與 PSA 的交易。與此同時，我們將繼續致力於準確無誤地履行承諾。

在本年度的其他亮點中：

- 我們完成了對 Magneti Marelli 的出售，這不僅大大增強了我們的資產負債表，而且還使本集團能夠向股東分派 20 億歐元的特別股息。
- 我們與歐洲的 Enel X 和 Engie Group 簽訂了關於家用充電站和公共充電網絡的協議，從而加強了我們的合作關係網絡，以開發電動汽車電動出行解決方案。
- 著眼於提高效率 and 入市速度，我們將汽車和動力總成工程整合到一個單一的全球性組織，從而簡化了全球產品開發團隊。
- 我們達成協議出售透過 Teksid 經營的鑄鐵部件業務；這是實施供應商業務計劃的又一重要之舉，並將讓鑄鐵行業的領先企業進一步發展業務。

我們亦通過數個重要產品發佈來加強我們的產品組合，包括：

- 全新 Ram Heavy Duty 在 Ram Light Duty 贏得上一屆大獎的背景被《Motor Trend》雜誌評為 2020 年年度卡車。
- 全新 Jeep 角鬥士被評為 2020 年度北美年度卡車，標誌著該品牌重返皮卡市場。
- 全新 Jeep 指揮官 PHEV，是全球 Jeep 車家族中的第一輛電動汽車，也代表我們進入了中國快速增長的新能源汽車市場。

我們仍然致力於繼續履行我們的社會和環境責任。

在 2019 年，我們在全球各地的工廠進一步降低了按所產每輛汽車計量的環境足跡：與 2010 年相比，我們的取水量減少了近 40%，碳足跡減少了 27%，產生的廢物減少了 64%。

我們通過創造就業機會、透過僱員志願服務回饋社會及透過慈善舉措提供財務支持，努力充實我們生活和工作所在社區的活力。在 2019 年期間，集團在全球各地的僱員自願提供數千小時的志願服務，以此支持各種社會項目。

我們還致力於為僱員提供一個包容性工作環境，讓每個人均感到受尊重和重視。我們引以為豪的是，我們的努力得到路孚特多樣性和包容性指數（Refinitiv Diversity & Inclusion Index）等組織的認可，在該組織中，FCA 在工作場所方面位列「全球二十大最具多樣性和包容性的公司」。

對於各項對社會產生重大積極影響的舉措來說，也是重要的一年。

2019 年是我們在巴西的 *Árvore da Vida* 項目 15 週年，該項目為 Jardim Teresópolis 的年輕人提供教育支持，而該地是本集團在貝蒂姆 (Betim) 的工廠周邊大都市區中最貧困的地區之一。該計劃旨在通過教育增強家庭能力，迄今為止，已經幫助了當地 20,000 人以上。

作為我們可持續性發展重點的一部分，我們還通過 FCA 基金會提供對一項由 CERN 在日內瓦以 *Science Gateway* 推出的與支持科學教育和外展服務有關的宏大創新項目的重大支持，預計每年接待 300,000 多人。在這種情況下，*Aula Magna* 將奉獻給我們已故的行政總裁 Sergio Marchionne。從小學到高中的學生以及其家庭，將能夠通過互動和實驗來體驗物理學和科學的世界。

總而言之，2019 年，本集團繼續在其豐富遺產基礎上勦力發展，同時為進一步轉型和開創另一頁重要篇章奠定基礎。

我們致力於確保我們保持領先的全球汽車公司的地位，並為所有利益相關者的利益建立可持續性業務。

通過將增長與尊重、經濟成功與社會責任、工業發展與環境意識聯繫起來，我們將繼續以與描繪本集團的相同價值觀為指導。

我們謹此認可並感謝我們所有的股東和利益相關者的信任、支持和參與。

2020 年 2 月 25 日

/s/

*John Elkann*

主席

/s/

*Mike Manley*

行政總裁

# 董事會報告

## 序言

### 關於本報告

本文檔（下稱「年報和 20-F 表格」），對於菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）截至 2019 年 12 月 31 日止年度而言，既構成根據荷蘭法律規定的法定年報，又構成根據 1934 年《美國證券交易法》第 13 條或第 15(d)條適用於外國私人發行人的關於 20-F 表格方面的年報，但如下所述除外。在本報告其他章節的 20-F 表格交叉引用章節中，列出了將本報告的內容與 20-F 表格要求交叉引用的表格。

年報和 20-F 表格向荷蘭金融市場管理局（*Autoriteit Financiële Markten*，簡稱「荷蘭金管局」）提交備案，除非另有說明，否則本文檔中對「年報」的所有提述均指荷蘭金管局備案文檔。以下章節已於我們向荷蘭金管局備案的年報中刪除：

- 20-F 表格封面；
- 獨立註冊會計師事務所報告（*EY S.p.A.* 作美國證監會備案之用的財務報告內部控制）；
- 獨立註冊會計師事務所報告（*EY S.p.A.* 作美國證監會備案之用的財務報表 PCAOB 審計）；及
- 署名。

年報和 20-F 表格及相關附件已提交予美國證券交易監督委員會（「美國證監會」），除非另有說明，否則本文檔中對「20-F 表格」的所有提述均指美國證監會備案文檔。以下章節已於我們向美國證監會備案的 20-F 表格中刪除：

- 主席及行政總裁的致辭；
- 企業管治 - 關於年報的責任；
- 非財務資料；
- 控制及程序 - 董事會聲明；
- 2020 年指引；
- 菲亞特克萊斯勒汽車公司的公司財務報表；及
- 獨立核數師報告（*Ernst & Young Accountants LLP*，關於荷蘭金管局備案方面）。

### 展示的文件

美國證監會在 <http://www.sec.gov> 上運維一個互聯網站點，其中包含報告、資料報表及以電子方式向美國證監會提交的與發行人有關的其他資料。美國證監會網站的地址僅供參考，不能作為有效鏈接。有關我們業務的報告和其他資料也可以在紐約證券交易所辦公室（地址 11 Wall Street, New York, New York 10005）查看。

在將這些報告和其他資料以電子方式向美國證監會提交或提供予美國證監會後，我們還會在合理可行的情況下儘快在我們的網站 [www.fcagroup.com](http://www.fcagroup.com) 上免費提供我們的定期報告以及向美國證監會提交或提供予美國證監會的其他資料。本網站上的信息未在本報告內加以引用而列載。

## 若干詞語定義

在本報告中，除非另有說明，否則「我們」、「本集團」、「本公司」和「FCA」是指菲亞特-克萊斯勒汽車公司，連同其附屬公司以及其前身（在Fiat S.p.A.與Fiat Investments N.V.於2014年10月12日完成合併及併入後者（「2014年合併」，當時Fiat Investments N.V.更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）或「FCA NV」）前），或它們任何一家或以上公司（視情況而定）。「菲亞特」僅指菲亞特品牌及「Fiat S.p.A.」指Fiat S.p.A.，即2014年合併之前FCA NV的前身。「FCA US」是指FCA US LLC（前稱克萊斯勒集團）以及其直接和間接附屬公司。

## 呈列財務及其他數據

本報告包括根據國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）發佈的國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）以及歐盟採用的國際財務報告準則編製的本集團截至2019年及2018年12月31日和截至2019年、2018年及2017年12月31日止年度的綜合財務報表。國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則與歐盟採用的國際財務報告準則之間的差異不會對此等綜合財務報表產生影響。我們將綜合財務報表和綜合財務報表附註統稱為「綜合財務報表」。

本報告中對「歐元」和「€」的所有提述均指歐洲中央銀行發行的貨幣。本集團的財務資料以歐元呈列。對「美元」和「\$」的所有提述均指美利堅合眾國（「美國」）的貨幣。

本報告的語言是英語。若干立法參考文獻和專業術語已按其原始語言引用，以便根據適用法律賦予其正確的學術含義。

由於四捨五入，本報告中表格內若干總數可能無法作加法。

除本報告中另有披露外，自本報告其他章節所載經審計綜合財務報表的日期以來未發生重大變化。

## 市場及行業資料

在本報告中，包含並參考了行業和市場數據，包括市場份額、排名和其他數據，這些數據源自或基於各種官方、非官方和內部來源（例如內部調查和管理層估計、市場研究、公開信息和行業出版物）。本報告中包含的市場份額、排名和其他數據也可能基於我們的真誠估計、我們自己的知識和經驗以及其他可用的來源。由於原始數據的可用性和可靠性有限、數據收集過程的自願性質、不同來源關於用來收集、彙編、分析或計算市場數據的不同方法（包括不同的汽車細分市場定義和描述、以及任何對市場份額或規模的統計調查所固有的其他限制和不確定性），因此市場份額數據可能發生變化，並且始終不能驗證其完全確定性。行業出版物、調查和預測通常指出，當中包含的資料是從據信可靠的來源獲得的，但不能保證所載資料的準確性或完整性。儘管我們認為此資料是可靠的，但我們尚未獨立驗證第三方來源的數據。此外，我們通常會根據註冊數據估算我們在汽車和商用車方面的市場份額。

在沒有獲得註冊數據的市場方面，我們根據與對最終客戶銷售有關的估計來計算市場份額。此類數據可能與我們對經銷商和分銷商的出貨量有關的數據不同。雖然我們認為我們對行業的內部估計是可靠的，但我們的內部公司調查和管理層估計尚未得到獨立專業人士的驗證，我們不能保證第三方（使用不同的方法彙編、分析或計算市場數據）會獲得或生成相同的結果。本報告中呈列的市場份額數據指截至本報告發佈之日從所述來源獲得的最佳估計，尤其是它們與市場份額和我們的未來預期有關，涉及風險和不確定性，並可能因各種因素而變化（包括本報告中*風險因素*一節討論的內容）。

## 前瞻性陳述

本報告中的陳述，特別是關於可能或假設的 FCA 未來表現、競爭實力、成本、股息、儲備和增長，行業增長、其他趨勢和預測以及公司收益估算的陳述，是涉及風險和不確定性的「前瞻性陳述」。在若干情況下，「可能」、「將會」、「預期」、「或會」、「應該」、「打算」、「估計」、「預計」、「相信」、「仍然」、「按計劃進行」、「設計」、「目標」、「目的」、「目標」、「預測」、「預料」、「展望」、「前景」、「計劃」等詞語或類似詞語是被用於確定前瞻性陳述。這些前瞻性陳述反映了本集團對未來事件的當前看法，涉及重大風險和不確定性，或會導致與實際結果產生重大差異。

這些因素包括但不限於：

- 我們在成功推出產品並保持車輛出貨量方面的能力；
- 全球金融市場、總體經濟環境的變化以及對汽車產品需求的變化，而這些變化是週期性的；
- 當地經濟和政治狀況的變化、貿易政策的變化以及全球和各地徵收的關稅或汽車行業關稅、稅收改革的實施或稅收法律法規的其他變化；
- 我們在全球擴展若干品牌方面的能力；
- 我們在提供創新、有吸引力的產品方面的能力；
- 我們在開發、製造和銷售具有先進功能（包括增強的電氣化、連接性和自動駕駛特性）的車輛方面的能力；
- 各種類型的索賠、訴訟、政府調查和其他可能影響我們的突發事件，包括產品責任和保修索賠以及環境索賠、調查和訴訟；
- 與遵守環境、健康和安全法規有關的重大運營支出；
- 汽車行業的激烈競爭水平，可能由於兼併而加劇；
- 在我們完成與 Peugeot S.A.的擬議合併後，我們在完成並實現預期協同效應方面的能力，包括預期的累計實施成本；
- 我們面臨定額養老金計劃資金短缺的風險；
- 我們在為經銷商和零售消費者提供或安排充足融資方面的能力，以及與金融服務公司的建立和運營有關的關聯風險，包括需要用於金融服務的資金；
- 我們在獲得資金以執行業務計劃並改善業務、財務狀況和經營業績方面的能力；
- 嚴重的故障、破裂或安全漏洞，破壞我們安裝在車輛內的信息技術系統或電子控制系統；
- 我們在從若干新興市場的合資安排中實現預期收益方面的能力；
- 我們在順利實施和執行戰略計劃和交易方面的能力，包括我們計劃分離若干業務；
- 政治、社會和經濟不穩定造成的破壞；

- 與我們與僱員、經銷商和供應商的關係有關聯的風險；
- 成本增加、供應中斷或原材料短缺；
- 勞資關係的發展，包括停工以及適用勞動法的發展；
- 匯率波動、利率變化、信用風險和其他市場風險；
- 政治和社會動亂；
- 地震或其他災難；及
- 本報告其他章節討論的其他因素。

此外，鑒於在預測未來結果方面的固有難度，因此無法確定本報告中提供的特定期間的任何估計或預測。我們明確聲明，對於本報告中任何前瞻性陳述的不準確性或對於任何第三方對此等前瞻性陳述的任何使用，均不承擔任何責任。實際結果或會與此等前瞻性陳述中的預期存在重大差異。我們不承擔關於公開更新或修訂任何前瞻性陳述的義務。

關於或會導致實際結果和發展與前瞻性陳述所表達或隱含的結果有所差異的其他因素，已列載於本報告內風險因素一節。

## 管理報告

### 節選財務數據

如下表格列出了 FCA 的節選歷史綜合財務數據和其他數據，且部分來源於：

- FCA 截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日和截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表，載於本報告其他章節；及
- FCA 截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日和截至 2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表，但下文所提將 Magneti Marelli 歸類為已終止業務（不列載於本報告中）除外。

此數據應與呈列財務及其他數據、風險因素、財務概覽章節和本報告其他章節所載綜合財務報表及相關附註一併閱讀。

綜合損益表數據

	截至 12 月 31 日止年度				
	2019 年 <sup>(1)</sup>	2018 年 <sup>(1)</sup>	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>	2015 年 <sup>(1,2)</sup>
	(百萬歐元，每股數額除外)				
淨收入	€ 108,187	€ 110,412	€ 105,730	€ 105,798	€ 105,859
稅前利潤	€ 4,021	€ 4,108	€ 5,879	€ 2,950	€ 99
持續性業務淨利潤／（虧損）	€ 2,700	€ 3,330	€ 3,291	€ 1,713	€ (15)
已終止業務利潤（除稅淨額）	€ 3,930	€ 302	€ 219	€ 101	€ 392
純利	€ 6,630	€ 3,632	€ 3,510	€ 1,814	€ 377
歸屬於以下各方的純利：					
母公司所有者	€ 6,622	€ 3,608	€ 3,491	€ 1,803	€ 334
非控股權益	€ 8	€ 24	€ 19	€ 11	€ 43
持續性業務每股收益／（虧損）					
每股基本收益／（虧損）	€ 1.72	€ 2.15	€ 2.14	€ 1.13	€ (0.01)
每股攤薄收益／（虧損）	€ 1.71	€ 2.12	€ 2.11	€ 1.12	€ (0.01)
已終止業務每股收益					
每股基本收益	€ 2.51	€ 0.18	€ 0.14	€ 0.06	€ 0.23
每股攤薄收益	€ 2.50	€ 0.18	€ 0.13	€ 0.06	€ 0.23
持續性及已終止業務的每股收益					
每股基本收益	€ 4.23	€ 2.33	€ 2.27	€ 1.19	€ 0.22
每股攤薄收益	€ 4.22	€ 2.30	€ 2.24	€ 1.18	€ 0.22
其他統計資料（未經審計）：					
總出貨量（千輛） <sup>(3)</sup>	4,418	4,842	4,740	4,720	4,738
合併出貨量（千輛） <sup>(4)</sup>	4,272	4,655	4,423	4,482	4,602

(1) FCA 截至 2019 年、2018 年、2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度的經營業績不包括 Magneti Marelli，因為截至 2018 年 12 月 31 日止年度 Magneti Marelli 被歸類為已終止業務，直至其於 2019 年 5 月 2 日出售交易完成時解除合併入賬；Magneti Marelli 的經營業績不包括在本集團的持續性業務中，並在上述截至 2019 年、2018 年、2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表數據中作為單行項目列示，直至 2019 年 5 月 2 日出售交易完成時解除合併入賬。

(2) FCA 截至 2015 年 12 月 31 日止年度的經營業績不包括法拉利，原因是法拉利被分類為截至 2015 年 12 月 31 日止年度的已終止業務；法拉利的經營業績不包括在本集團的持續性業務中，並在截至 2015 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中作為單行項目列示。

(3) 總出貨量包括本集團經合併附屬公司和非合併合資企業的出貨量。

(4) 合併出貨量僅包括本集團經合併附屬公司的出貨量。



綜合財務狀況表數據

於 12 月 31 日

	2019年 <sup>(1),(2)</sup>	2018年 <sup>(1)</sup>	2017年 <sup>(1)</sup>	2016年 <sup>(1)</sup>	2015年 <sup>(1,3)</sup>
	(百萬歐元，已發行股份數據除外)				
現金及現金等價物	€ 15,014	€ 12,450	€ 12,638	€ 17,318	€ 20,662
總資產 <sup>(4)</sup>	€ 98,044	€ 96,873	€ 96,299	€ 104,343	€ 105,753
債務 <sup>(4)</sup>	€ 12,901	€ 14,528	€ 17,971	€ 24,048	€ 27,786
總權益	€ 28,675	€ 24,903	€ 20,987	€ 19,353	€ 16,968
歸屬於母公司所有者的權益	€ 28,537	€ 24,702	€ 20,819	€ 19,168	€ 16,805
非控股權益	€ 138	€ 201	€ 168	€ 185	€ 163
股本	€ 20	€ 19	€ 19	€ 19	€ 17
已發行股份 (千股)					
普通股 <sup>(5)</sup>	1,567,519	1,550,618	1,540,090	1,527,966	1,288,956
特殊表決權 <sup>(5)</sup>	408,942	408,942	408,942	408,942	408,942
已派每股股息 <sup>(6)</sup>					
已派每股普通股息	€ 0.65	€ —	€ —	€ —	€ —
已派每股特別股息	€ 1.30	€ —	€ —	€ —	€ —

(1) 於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中，Magneti Marelli 的資產和負債分類為持作待售資產和持作待售負債，而於 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日的比較性綜合財務狀況表中，Magneti Marelli 的資產和負債並未如此分類。

(2) 於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中，Teksid 的鑄鐵汽車部件業務的資產和負債分類為持作待售資產和持作待售負債，而於 2018 年、2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日的比較性綜合財務狀況表中，Teksid 鑄鐵汽車部件業務的資產和負債並未如此分類。請參閱本報告其他章節所載我們的綜合財務報表內附註 3 綜合範圍。

(3) 於 2015 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中，法拉利的資產和負債分類為持作待分配資產和持作待分配負債。

(4) 關於採用國際財務報告準則第 16 號租賃的詳細信息，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 2 編製基準。

(5) 請參閱本報告其他章節所載我們綜合財務報表內附註 26 權益。

董事會擬於股東週年大會上建議向 FCA 普通股股東派發年度普通股息每股普通股 0.70 歐元（約合 0.79 美元，基於 2019 年 12 月 31 日的收盤即期匯率）。本公司 2019 年利潤中的股利分派將須獲得計劃於 2020 年 4 月 16 日舉行的股東週年大會的批准。更多詳情請參閱本報告其他章節所載我們綜合財務報表內的附註 26 權益。

## 集團概覽

我們是一家全球性汽車集團，通過一百多家製造工廠和四十多個研發中心，在全球範圍內從事車輛、部件和生產系統的設計、設計生產、製造、分銷和銷售。我們在 40 多個國家開展業務，並直接或通過遍佈 130 多個國家的分銷商和經銷商銷售我們的車輛。我們為大眾市場設計、設計生產、製造、分銷和銷售阿巴斯、阿爾法羅密歐、克萊斯勒、道奇、菲亞特、Fiat Professional、Jeep、藍旗亞和 Ram 品牌的汽車以及 SRT 性能車指定。對於我們的大眾市場汽車品牌，我們擁有集中式設計、設計生產、開發和製造業務，這使我們能夠在全球範圍內高效運營。我們在全球範圍內以 Mopar 品牌就大眾市場汽車銷售相關服務零件和配件以及服務合同來支持我們的車輛出貨量。此外，我們設計、設計生產、製造、分銷和銷售瑪莎拉蒂品牌豪華汽車。我們通過我們的附屬公司、合資企業和與第三方金融機構的商業安排提供零售和經銷商融資、出租和租賃服務。此外，我們在部件和生產系統板塊以 Teksid 和 Comau 品牌運營。有關宣佈出售 Teksid 的鑄鐵汽車部件業務的詳細信息，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 3 綜合範圍。正如於 2019 年 12 月公佈的那樣，FCA 將繼續致力於分離其在 Comau 的股權，該股權將在緊隨與 Groupe PSA 的擬議合併完成後分離。

2019 年，我們出貨了 440 萬輛汽車（包括集團的未合併合資企業），淨收入為 1,082 億歐元，淨利潤為 66 億歐元（其中 27 億歐元歸屬於持續性業務），產生 21 億歐元工業自由現金流（請參閱非公認會計準則的財務計量）。於 2019 年 12 月 31 日，我們的可用流動資金為 231 億歐元（包括未提取的承諾信貸額度下的 76 億歐元）。

## FCA 歷史

菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）是於 2014 年 4 月 1 日根據荷蘭法律註冊成立的公眾股份有限公司（*naamloze vennootschap*），並於 2014 年 10 月 12 日成為本集團的母公司。其主要辦事處位於 25 St. James's Street, London SW1A 1HA, United Kingdom（電話號碼：+44 (0) 20 7766 0311）。其美國聯邦證券法律事務代理人是 Christopher J. Pardi，轉交 FCA US LLC（地址 1000 Chrysler Drive, Auburn Hills, Michigan 48326）。

Fiat S.p.A. 是 FCA 的前身，是於 1899 年 7 月 11 日於意大利都靈以 *Fabbrica Italiana Automobili Torino* 名稱創立的汽車製造商。1902 年，Fiat S.p.A. 的創辦人 Giovanni Agnelli 成為該公司的董事總經理。

FCA US LLC（當時稱為 Chrysler Group LLC，簡稱「FCA US」），於 2009 年收購了前 Chrysler LLC 的主要經營資產，這是政府資助的北美汽車行業重組的一部分。在 2009 年至 2014 年期間，Fiat S.p.A. 將其最初的 20% 所有權權益擴大至 FCA US 的 100% 所有權，並於 2014 年 10 月 12 日完成了公司重組，成立了 FCA NV 作為本集團的母公司，其主要行政辦公室位於英國。FCA 普通股於 2014 年 10 月 13 日開始在米蘭電子股市場（Milan Mercato Telematico Azionario）（「MTA」）和紐約證券交易所（「紐交所」）交易。因此，作為 Fiat S.p.A. 的承繼者，FCA NV 是本集團的母公司。

2011 年 1 月，Fiat S.p.A. 的非汽車資本產品業務的分離完成，並成立了 Fiat Industrial（現稱 CNH Industrial N.V.）。

Ferrari N.V. 從本集團的分拆於 2016 年 1 月完成。法拉利分部的資產和負債已分配予 FCA 股份和強制性可轉換證券的持有人。

## Magneti Marelli 出售

於 2018 年 10 月 22 日，我們宣佈了一份最終協議，將我們的 Magneti Marelli 業務出售予 CK Holdings Co., Ltd，並於 2019 年 5 月 2 日完成出售。詳情請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 3 *綜合範圍*。

## FCA-PSA 合併

於 2019 年 12 月 17 日，FCA 與 PSA 訂立合併協議（「合併協議」），規定它們的業務合併（「合併」）。此外，FCA 和 PSA 的若干股東已作出支持合併的承諾，其他包括在其各自的臨時股東大會上投票贊成合併。以下是交易摘要、合併協議的主要條文以及股東承諾。

*以下摘要在所有方面均須參照合併協議的全文和股東承諾方屬完整，在此附上附件。閣下應仔細閱讀合併協議和股東承諾，因為它們是規範合併條款的法律文件。*

### 交易架構及合併對價

如果通過 FCA 股東和 PSA 股東的必要投票批准了合併，並且滿足合併的其他先決條件，或者在合併協議和適用法律允許的範圍內豁免所述條件，則 PSA 將與 FCA 合併和併入後者。合併公司（「荷蘭公司」）將通過 FCA 和 PSA 的相互協議命名，自緊隨合併完成後翌日起生效。

合併的交割應在滿足或（在合併協議和適用法律允許的範圍內）豁免交割條件後的第二個星期五進行，合併應在合併契據簽署後的午夜（歐洲中部時間）（「生效時間」）生效，彼時 PSA 的獨立公司存續將終止，而荷蘭公司應繼續作為唯一的存續法人，並且按法律運用，荷蘭公司作為承繼者將根據荷蘭法律和法國法律承繼和承擔 PSA 的所有權利及義務和資產及負債。

在生效時間，通過合併，且在 PSA 普通股或 FCA 普通股的任何持有人無需採取任何行動的情況下，PSA 股東將有權就其所持有的每股 PSA 普通股獲得 1.742 股荷蘭公司普通股，以及 FCA 的每股已發行流通的普通股應仍然是荷蘭公司的一（1）股普通股。根據現有的 FCA 忠誠投票架構，Exor 目前於 FCA 中擁有的現有雙重投票權將不會保留。為此，合併協議規定，在生效時間，Exor 所持 FCA 的所有特殊表決權股份將被荷蘭公司不計價回購。

### 荷蘭公司管治

合併協議規定了與荷蘭公司管治有關的若干安排，包括促使荷蘭公司在生效日期之後立即採用新的章程細則、董事會規章和以協議形式的忠誠投票計劃。此類管治安排的主要條款概述如下。

#### 荷蘭公司董事會人員組成

合併協議規定，在合併交割後，荷蘭公司的董事會（「荷蘭公司董事會」）應是一個初始由 11 名成員組成的單層董事會，包括以下初始董事：

- 荷蘭公司的行政總裁；
- 由 FCA 提名的兩（2）名獨立董事；
- 由 PSA 提名的兩（2）名獨立董事；
- 由 Exor 提名的兩（2）名董事；

- 由 Bpifrance 提名的一（1）名董事（Bpifrance 應一併包括 Bpifrance Participation S.A.及其全資附屬公司 Lion Participation SAS（或 EPF / FFP，詳情如下所述）；
- 由 EPF / FFP 提名的一（1）名董事；及
- 兩（2）名員工代表。

就此而言，「獨立董事」是指符合《荷蘭企業管治守則》的獨立性要求的董事，並且對於審計委員會成員而言，還須符合《交易法》第 10A-3 條的獨立性要求和紐交所的上市要求。

### 提名權

關於 Exor、EPF / FFP 和 Bpifrance 提名上述董事人數的權利也適用於荷蘭公司董事會的未來任期；前提是：

- 如果 Bpifrance 及／或其任何聯屬公司、或 EPF / FFP 及／或其任何聯屬公司所持有荷蘭公司普通股的數目低於已發行流通的荷蘭公司普通股的 5%，則該股東不再有權提名董事（在這種情況下，由 Bpifrance 或 EPF / FFP 提名的任何董事（視情況而定）均須立即辭職）；及
- 如果在生效時間在合併完成後六（6）年內任何時間或在合併完成後第六（6）週年日，（i）由 EPF / FFP 及／或其聯屬公司持有的荷蘭公司普通股數量增加至荷蘭公司已發行流通普通股的 8%或以上，且（ii）由 Bpifrance 及／或其聯屬公司持有的荷蘭公司普通股數量低於荷蘭公司已發行流通普通股的 5%，則 EPF / FFP 應有權向荷蘭公司董事會提名第二位董事代替 Bpifrance 被提名人（「EPF / FFP 額外董事」），

與上述者例外的是，如果在生效時間或生效時間後六（6）年內：

- Bpifrance 及其聯屬公司（一方）或 EPF / FFP 及其聯屬公司（另一方）持有的荷蘭公司普通股數量佔荷蘭公司已發行流通普通股的 4%至 5%（「閾值股權」）；
- Bpifrance 或 EPF / FFP 均未失去根據前段提名董事的權利；及
- Bpifrance、EPF / FFP 及其各自的聯屬公司持有的荷蘭公司普通股的數目合計佔荷蘭公司已發行流通普通股的 8%或以上，

持有「閾值股權」的股東將保留其提名荷蘭公司董事會董事的權利，直到合併完成後第六（6）週年日為止（據瞭解，儘管 Bpifrance 有權根據此附帶條款提名一位董事，但 EPF / FFP 無權提名 EPF / FFP 額外董事）。

此外，如果 Exor 及／或其聯屬公司按如下減少其在荷蘭公司的所有權權益，Exor 提名董事的權利將縮減：

- 如果 Exor 及／或其聯屬公司持有的股份數量低於相當於荷蘭公司已發行流通普通股 8%的股份數量，則 Exor 將有權提名一（1）名董事，而不是兩（2）名董事；及
- 如果 Exor 及／或其聯屬公司持有的股份數量低於相當於荷蘭公司已發行流通普通股 5%的股份數量，則 Exor 將不再有權提名董事；

在這種情況下，在 Exor 及／或其聯屬公司持有的荷蘭公司普通股數量低於適用的閾值後，被 Exor 指定從 Exor 提名董事中辭職的董事須在合理可行的情況下儘快辭職。

為了確定適當的股東是否達到相關閾值，應不考慮除 PSA 股份或荷蘭公司股份的轉讓（包括普遍形式的轉讓）以外的任何事件或系列事件（包括發行新股）。

#### *荷蘭公司初始管理層*

合併協議規定，自緊隨合併完成後翌日起，下列職位應由以下人員填補：

- 主席: John Elkann ；
- 行政總裁: Carlos Tavares ；
- 副主席: EPF/FFP 提名的董事；及
- 高級獨立董事：PSA 提名的獨立董事。

主席、行政總裁、高級獨立董事和副主席各自的初始任期為五（5）年，在每種情況下均始於合併完成後翌日。其他董事的初始任期為四（4）年。Elkann 先生和 Tavares 先生將是唯一的執行董事。

董事會規章規定，除了董事會規章中規定的主席的其他權力外，如果主席是執行董事，彼還將在影響荷蘭公司的重要戰略事務上與行政總裁商量並與之一起合作（如董事會規章所載）。

除《荷蘭公司章程細則》和董事會規章中規定的職權外，行政總裁還將根據《荷蘭民法典》負責荷蘭公司的管理事務，並將被賦予全權以個人代表荷蘭公司。

高級獨立董事（根據荷蘭法律擔任*主席*）將主持荷蘭公司董事會會議，並有權召集荷蘭公司董事會和股東大會。

#### *表決限制*

合併協議規定，根據《荷蘭公司章程細則》，任何股東（單獨或一致行動）連同該股東的聯屬公司行使的投票權或根據賦予投票權的受委代表或其他安排，在荷蘭公司任何股東大會上投票均不得佔所投票數的 30%（「投票閾值」）或以上，包括在可通過荷蘭公司特殊表決權股份行使的任何表決權生效之後。超出投票閾值的任何投票權將被暫停。此外，《荷蘭公司章程細則》將會規定，在每次股東大會之前，擁有超出投票閾值的投票權的任何股東應通知荷蘭公司關於其在荷蘭公司的持股和總投票權，並應荷蘭公司的要求提供任何對於確定該人及與其一致行動的任何其他人的股權的組成、性質和規模所必需的信息。該限制（i）可以透過荷蘭公司三分之二已發行流通普通股的持有人的贊成票予以消除（為免生疑，在可通過荷蘭公司特殊表決權股份行使的任何表決權並無生效的情況下，並受制於上述 30% 投票上限），及（ii）在任何人因要約收購荷蘭公司普通股而持有荷蘭公司超過 50% 的已發行流通普通股（荷蘭公司特殊表決權股份除外）後失效。

#### *股東事宜*

Exor、Bpifrance、EPF / FFP 和東風（「優先股股東」）各自以 PSA 或 FCA 的股東身份（如適用）與 PSA 或 FCA（如適用）簽訂了合同書（「合同書」），訂明（其中包括）與荷蘭公司的合併和未來治理有關的以下承諾：

- **支持合併**—每位優先股股東已承諾將其所擁有或控制的或就此有權表決的所有股份投票或促使投票贊成任何決定，以促成批准被提交予股東的合併協議的擬定交易；
- **凍結**—在截至生效時間後七年止期間，每位優先股股東均被限制購買股份以增加其於 PSA、FCA（合併前）或荷蘭公司中的權益，例外情況是 EPF / FFP 可通過從 Bpifrance 及／或東風及／或在市場上收購股票的方式增加其股權上限至荷蘭公司的 2.5%（或 PSA 的 5%），但前提是市場收購數額不得超過荷蘭公司普通股的 1% 或 PSA 普通股的 2% 加上（如適用）Bpifrance 向 EPF / FFP 或其任何聯屬公司以外的買方出售的荷蘭公司普通股（或 PSA 普通股）的百分比；
- **禁售**—從合併協議日期起直至合併完成後的 3 年為止，Exor、Bpifrance 和 EPF / FFP 在合併完成前於相關公司的股權和之後於荷蘭公司的股權將被禁售，除了 Bpifrance 將獲准將其於 PSA 的股權減少 5% 或於荷蘭公司的股權減少 2.5%；及
- **東風回購**—在合併完成前，東風已同意出售而 PSA 已同意購買 3,070 萬股 PSA 普通股（PSA 購回的普通股將被注銷）。儘管如此，東風可以在合併完成前出售全部或部分有關股份予第三方，在這種情況下，上句所述的 PSA 購買一事將適用於東風並無另行出售的該 3,070 萬股 PSA 普通股的餘額。東風在生效時間之前被禁售其於 PSA 參股的餘額，導致在緊隨生效時間後擁有荷蘭公司 4.5% 的所有權。

### **若干契約**

除了作出對等的習慣性聲明和保證，並同意自合併協議日期起直至生效時間之前對它們各自業務的慣常性限制，FCA 和 PSA 均已同意在合併協議日期至生效時間之間採取若干行動，例如尋求競爭法律和其他監管批准，進行證券交易所和證券備案，以及在合併完成日期前申請就合併而發行的荷蘭公司普通股在紐交所、巴黎泛歐交易所和 MTA 上市。

### **合併前的分派**

在生效時間之前 (i) FCA 可向其股東派付 55 億歐元的特別現金分派；(ii) FCA 和 PSA 可分別派付截至 2019 年 12 月 31 日止財年的普通股股息 11 億歐元；及 (iii) 如果在 PSA 和 FCA 的 2021 年股東週年大會之前合併尚未完成，則 PSA 和 FCA 根據它們各自可分派金額同意的關於截至 2020 年 12 月 31 日止財年的普通股股息應由 PSA 和 FCA 分別派付，於第(ii)及(iii)項情況下均受制於可使用的充足分派金額。

### **佛吉亞分派**

PSA 獲准在生效時間之前以特別或中期股息向其股東分派 PSA 在佛吉亞持有的所有股份，除了日常過程中的修訂外，PSA 和佛吉亞之間的任何現有商業安排均無任何重大變化。

### **Comau 股權分離**

緊隨生效時間之後，荷蘭公司獲准透過分拆或類似交易將其於 Comau 持有的全部股份分配予其股東，或實施其他增值替代結構，包括出售荷蘭公司於 Comau 持有的所有股份（各項有關交易，稱為「Comau 股權分離」）。在合併完成之前，FCA 應勤勉為 Comau 股權分離做好準備，以使 Comau 股權分離能在合併完成後即時完成，包括與 PSA 協商確立 Comau 的參數、資本結構和管治，並（如適用）擬備所有必要的文件以使 Comau 股份在適當的證券交易所上市。

### **其他條文**

合併協議包含慣常排他性條文，內容關於要求當事各方不要招攬第三方的任何收購建議以及關於要求 FCA 和 PSA 各自董事會建議其各自股東批准交易的契諾，但有有限例外情況，以確保遵守與優先提議有關的董事受信義務。

各方關於實施合併的義務受慣常性交割條件的約束，包括不對另一方產生重大不利影響、監管許可以及 PSA 和 FCA 的股東的批准。

## 主要股東

Exor N.V.是 FCA 的最大股東，持有我們已發行普通股的 28.66%股權（截至 2020 年 2 月 25 日）。通過忠誠投票機制，Exor N.V.的投票權為 41.74%。

因此，Exor N.V.或會對提交予我們股東表決的所有事項有重大影響力，包括批准年度股息、選舉和罷免董事以及批准非常規業務合併。

Exor N.V.被 Giovanni Agnelli B.V.（「GA」）控制，後者持有其 52.99%的股本。根據荷蘭法律，GA 是一家私人有限責任公司，其資本分為若干股份，目前由 Fiat S.p.A.的創始人 Giovanni Agnelli 的後代 Agnelli 和 Nasi 家族成員持有。其目前的主要業務是收購、管理和處置於公眾和私人公司中的股權，尤其是確保其控股權益的管理的凝聚力和連續性。GA 的董事是 John Elkann、Tiberto Brandolini d'Adda、Alessandro Nasi、Andrea Agnelli、Eduardo Teodorani-Fabrizi、Luca Ferrero de' Gubernatis Ventimiglia、Jeroen Preller 及 Florence Hinnen。

根據 FCA 股東名冊的信息、向荷蘭金管局和美國證監會提交的監管文件以及 FCA 可獲得的其他來源，以下人士截至 2020 年 2 月 25 日直接或間接擁有 FCA 資本及/或投票權益的 3%以上：

FCA 股東	已發行普通股 數目	所持百分比
Exor N.V. <sup>(1)</sup>	449,410,092	28.66
BlackRock, Inc. <sup>(2)</sup>	62,912,116	4.01

(1) 此外，Exor N.V.持有 375,803,870 股特殊表決權股份；Exor N.V.於 FCA 中的實益所有權為 41.74%，此乃按 (i) Exor N.V.擁有的普通和特殊表決權股份的總數與 (ii) 流通普通股和已發行特殊表決權股份的總數之比率計算。

(2) BlackRock, Inc.實益擁有 62,912,116 股普通股（佔已發行股份總數的 3.18%，即流通普通股和已發行特殊表決權股份的總數）和 77,228,433 份表決權（佔流通普通股的 4.92%及已發行股份總數的 3.91%）。

根據 FCA 股東名冊的信息以及我們可獲得的其他來源，截至 2020 年 1 月 31 日，在美國持有約 4.50 億股 FCA 普通股，約佔 FCA 普通股的 29%。截至同一日期，約 840 位記錄持有人在美國擁有註冊地址。



## 業務計劃

於 2018 年 6 月 1 日，我們的前行政總裁（「行政總裁」）Sergio Marchionne 與本集團執行管理層成員共同提出了本集團的 2018-2022 年業務計劃。於 2019 年期間，現任行政總裁 Mike Manley 著重指出了關於以下方面改善經營業績的其他措施：亞太地區，特別重點是中國；瑪莎拉蒂；歐洲、中東和非洲地區，包括合理化產品組合計劃（主要關於 A 級車和阿爾法羅密歐），同時利用從 A 級車到 B 級車的市場轉變。

上述業務計劃和其他措施建立在先前計劃中採取的戰略行動的基礎上，以通過以下方式實現銷量增長和利潤增長：

- 繼續強調通過利用關鍵產品的更新和產品組合的擴展來建立強大的品牌；
- 新的空白產品，特別重點是 Jeep、瑪莎拉蒂和阿爾法羅密歐品牌；
- 提升瑪莎拉蒂作為豪華品牌的定位、通過特殊車型彌合產品差距、提高新車型推出的節奏（包括純電氣化陣容、新的領導團隊、新的首席運營官和其他重要任命）；
- 將中國市場的營銷重心聚焦在最近推出的產品上、提供更高效率的動力總成組合、持續性產品質量改進以及領導團隊的變動；
- 繼續專注於工業合理化，通過提高製造和採購效率來節省成本，並採取措施提高產能利用率（包括在歐洲、中東和非洲地區生產若干 Jeep 車產品）；
- 在整個產品組合中實施各種電動動力總成應用程序，並輔以關於購買合規積分的第三方協議，這是我們監管合規戰略的一部分；
- 繼續開拓機會發展合作夥伴關係，共享技術和平臺，增強與自動駕駛技術相關的技能組，保留完全的選擇性，並確保入市速度；及
- 保持規範的資本配置方法，並重新確立貫徹一致的股東薪酬行動。

我們會繼續評估關於運行和實施業務計劃中列載的戰略目標的潛在影響，包括重新分配資源。我們的若干資產或現金產生單位的可收回性可能在未來期間受到影響。例如，我們的產品開發策略可能會受到監管方面的變化以及關於實施電氣化的預期成本（包括電池成本）變化的影響，或者與任何未來作為合夥關係和合作關係一部分而制定的業務計劃或策略有關。隨著相關情況的變化，我們預期會調整產品計劃，這可能導致本集團若干車輛平臺的預期用途的變化。這些不確定性或會導致這些平臺減損或降低其預期使用壽命，或兩者兼而有之。

有關擬議向 FCA 普通股持有人分配年度普通股息的更多詳情，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 26 權益。

## 業務概覽

我們的活動通過以下五個報告分部進行：

- (i) **北美**：此業務主要以 Jeep、Ram、道奇、克萊斯勒、菲亞特、阿爾法羅密歐和阿巴斯品牌支持在美國、加拿大、墨西哥和加勒比海群島的大眾市場汽車的分銷和銷售。
- (ii) **拉美**：此業務主要以菲亞特、Jeep、道奇和 Ram 品牌支持在南美和中美洲的大眾市場汽車的分銷和銷售，最是看重巴西和阿根廷的業務。
- (iii) **亞太**：此業務主要以 Jeep、菲亞特、阿爾法羅密歐、阿巴斯、Fiat Professional、Ram 和克萊斯勒品牌支持在亞太地區（主要在中國、日本、印度、澳大利亞和韓國）透過附屬公司及合資企業進行大眾市場汽車的分銷和銷售。
- (iv) **歐洲、中東和非洲**：此業務主要以菲亞特、Fiat Professional、Jeep、阿爾法羅密歐、藍旗亞、阿巴斯、Ram 和道奇品牌支持在歐洲（包括歐盟 27 個成員國、英國和歐洲自由貿易聯盟成員國）、中東和非洲的大眾市場汽車的分銷和銷售。
- (v) **瑪莎拉蒂**：瑪莎拉蒂品牌豪華汽車的設計、設計生產、開發、製造、全球分銷和銷售。

於 2019 年期間，為應對預期批准的《美國—墨西哥—加拿大協定》（「美墨加協定」），我們先前報告的「北美自貿區」分部更名為「北美」。除更名外，並無對該分部作出其他更改。

我們還對在其他活動和業務中運營的公司擁有或持有權益。這些活動分為「其他活動」，主要包括我們以 Comau 品牌進行的工業自動化系統設計和生產業務、我們的鑄鐵和鋁材業務（以 Teksid 品牌生產用於發動機、變速箱、變速器和懸架的鑄鐵部件和鋁制氣缸蓋及發動機缸體）、提供服務的公司（包括本集團的會計、薪資、稅務、保險、採購、信息技術、設施管理和安全）以及管理中央金庫活動。有關宣佈出售 Teksid 鑄鐵汽車部件業務的詳細信息，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 3 **綜合範圍**。

## 釋義及縮寫

乘用車包括轎車、旅行車以及三門和五門掀背車，其大小範圍從長度小於 3.7 米的「微型」或「A 級」汽車到長度大於 5.1 米的「大型」或「F 級」汽車。

多功能車（「UV」）包括運動型多功能車（「SUV」）和跨界型多功能車（「CUV」），SUV 四輪驅動系統可提供真正的越野能力，而 CUV 並非為重型越野使用而設計。UV 可以分為六個主要組別，從「微型」或「A 級」（定義為長度小於 3.9 米的 UV）到「大型」或「F 級」（定義為長度超過 5.2 米的 UV）不等。

輕型卡車可以分為廂式貨車（亦稱輕型商用車，或「LCV」）和皮卡，廂式貨車一般用於運輸貨品或一群人，而皮卡是具有後部開敞貨區的輕型汽車。小型廂式貨車，亦稱多用途車（「MPV」），通常容納多達 8 位乘客。

如果車輛的平臺與上一款車型年份所使用的平臺明顯不同及／或進行了全面的外部更新，則該車是「全新」。

如果車輛延續其先前的車輛平臺，但與上一車型年份相比進行了較大的改動或升級，則該車是「重大更新」。

## 設計與製造

我們在 SUV、乘用車、卡車和 LCV 市場上銷售大眾市場汽車。我們的 SUV 和 CUV 產品組合包括全新 Jeep 角鬥士、全新 Jeep 指揮官 PHEV、Jeep 大切諾基、Jeep 切諾基、Jeep 牧馬人、Jeep 自由俠、Jeep 指南者、瑪莎拉蒂 Levante、道奇 Durango、道奇酷威和阿爾法羅密歐 Stelvio。我們的乘用車產品組合包括菲亞特 500、阿爾法羅密歐 Giulia、瑪莎拉蒂 Quattroporte、道奇 Challenger 和 Charger、克萊斯勒 300 和藍旗亞 Ypsilon 等汽車以及小型廂式貨車（例如克萊斯勒 Pacifica）。我們銷售輕型和重型皮卡（例如 Ram 1500、全新 Ram 2500/3500、菲亞特 Toro 和菲亞特 Fullback）以及底盤車（例如全新 Ram 3500/4500/5500）。我們的 LCV 包括 Fiat Professional Doblò、Fiat Professional Ducato 和 Ram ProMaster 等廂式貨車。

我們在整個製造過程中均採用了世界級製造（「世界級製造」）準則。世界級製造準則由世界級製造協會制定，世界級製造協會是致力於制定卓越製造標準的非營利組織。我們是世界級製造協會的唯一原始設備製造商（「OEM」）。世界級製造倡導一種旨在提高安全性、質量和效率以及消除所有類型廢物的製造文化。與其他一些先進製造計劃不同的是，世界級製造旨在優先考慮問題、關注那些可能帶來最顯著的節省和改進的計劃，並把資源分配予這些計劃。我們還為供應商提供各類世界級製造計劃，供它們學習和把世界級製造準則納入自身的運營中。

## 研發

我們從事旨在改善產品和服務的設計、性能、安全性、燃油效率、可靠性、消費者認知和可持續性的研發活動。截至 2019 年 12 月 31 日，我們在全球範圍內運營著 46 個研發中心，總數約 1.8 萬名員工支持我們的研發工作。

我們把大部分效率研究工作集中在兩個領域：減少車輛能源需求和降低燃料消耗及排放。降低燃料消耗和排放的活動主要集中在動力總成技術上，包括發動機、變速器和動力傳動系統、混合動力和電力推進以及替代燃料。近年來，我們加大了對自動駕駛和連接技術的研發力度。

## 車輛能源需求

我們的研發重點是減輕重量、減少空氣阻力、輪胎滾動阻力、制動阻力、動力傳動系統寄生損失、加熱和空調以及電氣負載。我們亦將繼續開發常規和混合動力汽車技術，旨在改善動能回收和熱能再利用，減少總能耗和二氧化碳排放量。

我們引入了主動式空氣動力學裝置，在若干運行條件下自動激活。這些主動式空氣動力學裝置包括主動式中網格柵、主動式前氣壩和可調高度的懸架。此外，我們還推出了智能執行器單元（例如變速燃油泵、可變排量空調壓縮機以及用於冷卻風扇的高效無刷電機），以減少燃油消耗。此智能執行器單元僅需要各種特定工作條件所需的能量，從而避免了電能浪費。在 2019 年，高強度鋼被廣泛用於全新 Ram Heavy Duty 皮卡和全新 Jeep 角鬥士的車架以減輕重量。全新 Ram Heavy Duty 皮卡還利用主動式中網格柵和優良調校的氣壩來減少阻力。

## 動力總成

### 發動機

我們已經開發了全球小型和中型排量汽油發動機系列，以此改善燃油經濟性和排放。這些發動機系列包括三缸和四缸渦輪增壓版本（全球小型發動機系列也有三缸和四缸自然吸氣變體版）。每個發動機系列均採用共享氣缸設計的模塊化方法（允許各式發動機配置、排量、效率和功率輸出）。每種發動機均基於特定的氣缸配置，可為發動機開發（通用燃燒開發和通用設計佈局）和製造（通用加工、組裝功能和部件及子系統）提供重要的協同作用。這些發動機系列已全面部署，涵蓋了廣泛的車輛應用，並包含各色功能和技術（例如直接燃油噴射、小型化、集成排氣歧管、MultiAir 可變氣門升程、渦輪增壓和冷卻的廢氣再循環）。所有這些功能使這些發動機系列在燃油消耗、性能、重量和噪聲、振動和聲震粗糙度方面在中小排量發動機中具有競爭力。

2019 年，在中國在全新 Jeep 指揮官上推出了本地生產的具有雙頂置凸輪軸的全球中等排量渦輪增壓發動機的插電式混合動力版本。此外，2019 年，Jeep 自由俠新搭配了具有發動機啟停技術的 1.3L 直噴渦輪增壓發動機，帶九速自動變速器，以提高燃油效率並減少排放。預計兩個發動機系列的未來進化包括先進技術和電氣化，進一步減少二氧化碳排放。

### 變速器及動力傳動系統

我們的自動變速器產品包括 8 速和 9 速單元，旨在為我們的客戶提供更高的效率、性能和駕駛舒適性。長行程減震器和擺式減震器技術用於使發動機以較低的速度和較高的扭矩運行—發動機在將燃料能轉換為機械能方面效率更高。

其他改進措施用於減少變速器的功率消耗。第二代 TorqueFlite 8 速通過改進的管路壓力控制和減少的離合器阻力來提高傳動效率。添加變速器油加熱器，使變速器可以快速加熱到工作溫度並提高變速器效率。我們正在研究眾多其他關於提高變速器系統效率的技術，例如可選的單向離合器和降低的油粘度。

為了支持全球燃料消耗和二氧化碳排放需求，我們開發了首款專用混合動力變速器（eFlite），用於克萊斯勒 Pacifica 插電式混合動力汽車和廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司（我們與廣州汽車集團股份有限公司在中國的合資企業）生產的 Jeep 指揮官插電式混合動力汽車。新 eFlite 混合動力變速器架構是具有分流式輸入配置的電動可變前驅驅動橋，並集成了兩個電動機，兩者均能夠以純電動模式驅動。潤滑和冷卻系統使用兩個泵，一個是電動的，另一個是機械驅動的。

在 Jeep 牧馬人和全新 Jeep 角鬥士上推出的作為後驅應用的 6 速手動變速器，提供了優化的傳動比範圍，使發動機更高效運轉。我們的中小型前驅手動變速器的增強型和更新版本於 2019 年開始工業化，而在中型前驅手動變速器的更新版本中集成了高效軸承。

我們的車軸和動力傳動系統產品更新提高了 Ram 1500、Jeep 牧馬人和全新 Jeep 角鬥士的性能，並減少能耗。Ram 1500 還提供車軸加熱系統和潤滑優化功能，以提高效率。

### 電動及混合動力技術

我們已確認關於對北美和意大利的汽車電氣化發展和製造設施作出重大投資的計劃，以應對對電動汽車日益增長的需求。我們預計，到 2022 年提供超過 30 個帶電動動力總成的銘牌。

我們開發了一套電氣化技術，包括 12 伏發動機啟停、48 伏輕度混合動力、高壓插電式混合動力和純電池電動汽車。我們主要在奧本山（美國密歇根州）、摩德納及都靈（意大利）的技術中心進行這些開發。然而，我們還與全球各地的供應商和大學開展了大量合作。

當車輛停止時，12 伏啟停系統自動關閉發動機和燃料流，並在駕駛員鬆開制動器時重啟發動機。這項技術的逐步採用始於 2013 年車型，並在 2019 年用於我們全球約 49% 的產量。

2018 年，我們推出了三款使用皮帶啟動發電機（BSG）技術的輕度混合動力車應用。BSG 技術可提高燃油經濟性，減少二氧化碳排放。這款新的 48 伏輕度混合動力技術在 2020 款 Jeep 牧馬人（配備 2.0L 渦輪發動機或 3.6L 發動機）以及 2019 款 Ram 1500 5.7L 和 3.6L 應用中被稱為「eTorque」。該系統提供更快、更平穩的啟停功能、實時動力總成效率優化管理器（平衡電機和發動機扭矩）、在若干機動過程中增強和延長燃油切斷時間，以及再生制動以為 48 伏電池充電。該系統在燃油經濟性方面也有顯著提高。2020 年，歐洲方面，全新 BSG 12V 1.0L 自然吸氣發動機有望在菲亞特 Panda、菲亞特 500 和藍旗亞 Ypsilon 上推出。

根據美國環境保護署的測試標準，克萊斯勒 Pacifica 插電式混合動力汽車的能效等級為 82 英里／加侖當量（「MPGe」），與非混合動力汽車克萊斯勒 Pacifica 相比，其二氧化碳排放量減少約 72%。車輪的動力由 16 千瓦時蓄電池透過混合動力驅動系統提供，而該系統由一個新版特改 Pentastar 3.6L 發動機（獲獎）和新 eFlite 混合動力變速器組成。

在 2019 年日內瓦國際車展上，我們展示了 Jeep 自由俠和 Jeep 指南者的插電式混合動力車型。電動單元集成在新 1.3L 渦輪汽油發動機內，以提高效率和整體功率。對於 Jeep 自由俠和 Jeep 指南者，內燃機和電動機的同時作用可提供高達 240 匹馬力。純電動菲亞特 Centoventi，一款為可持續和經濟性的城市交通構想的概念車，也在 2019 年日內瓦國際車展上展出。

此外，菲亞特 500 的純電動車型於 2019 年發佈，將於 2020 年開始在意大利都靈的 Mirafiori 工廠為歐洲市場生產。Ducato Electric 也於 2019 年亮相，預計 2020 年在歐洲推出。

2019 年，我們還宣佈從 2020 年開始在意大利都靈的 Mirafiori 工廠開發一個電池樞紐。預期電池樞紐將專門用於電池組裝，並主辦原型製作和實驗活動、以及培訓課程。

我們的內部研發活動輔之以與學術合作夥伴的合作。其中一例是與加拿大麥克馬斯特大學（McMaster University）合作的項目，該項目專門開發適合於一系列車輛應用的下一代節能、高性能、有成本效益的電氣化動力總成部件和控制系統。

### 壓縮天然氣

我們是歐盟市場壓縮天然氣（「CNG」）推進領域的領導者之一。1997 年至 2019 年，本公司在歐洲的 CNG 動力汽車產量超過 770,000 輛。

### 自動駕駛技術

我們正與 Waymo（前身為谷歌自動駕駛汽車項目）合作，將其自動駕駛技術集成到克萊斯勒 Pacifica 混合動力車中，包括生產克萊斯勒 Pacifica 混合動力小型廂式貨車，專門用於實現完全自動駕駛操作。

2019 年，我們宣佈了與 Aurora 的諒解備忘錄，為合作開發和部署自動駕駛商用車奠定了基礎。

我們已經在數款瑪莎拉蒂車型上推出了高速路輔助「部分自動化」汽車技術。該系統包括 Mobileye 視覺技術，可在指定的高速路上實現 SAE 2 級自動駕駛。

2018 年，我們開始與 Aptiv 合作，就計劃於 2021 年推出的下一代汽車開發 SAE 2+ 級（雙手離開方向盤）自動駕駛系統。

我們亦在繼續開發一個 SAE 3 級自動駕駛平臺。為此，一支 FCA 工程師團隊與德國慕尼黑的寶馬組成了一支自動駕駛汽車開發團隊。

### *連接性*

我們繼續與供應商合作，開發雲端全球連接解決方案，將汽車連接到互聯網，讓駕駛員和乘客可與汽車和外部世界互動。該解決方案具有可擴展性，提高安全和防護，並提供服務和信息的實時可用性。該連接系統已在歐洲、中東和非洲以及中國首次發佈，我們計劃在 2020 年底前將其推廣到所有地區，同時亦將增加新的用戶功能。

### **地區合規舉措**

我們四個主要地區的監管環境展望顯示，從 2019 年到 2024 年，二氧化碳排放量持續減少 25-30%。這種預期的嚴格監管與客戶偏好相平衡，指導未來產品的研發，並在下文按地區和關鍵產品作出了著重介紹。

#### *北美*

美國政策很複雜，存在三本獨立的二氧化碳排放法規，但它也包含眾多靈活的新技術激勵措施，鼓勵工業朝向電氣化的未來發展。例如，美國法規包括向購買者提供高達 7,500 美元的稅收抵免，以此刺激需求，並有助於抵銷相對較低的燃油價格和提升消費者對 SUV 和皮卡的需求。這一激勵措施適用於各 OEM 製造商銷售的首批 200,000 輛合資格電動汽車，然後開始逐步結束。

美國消費者往往通勤時間長，隨時可在家裡使用充電功能。我們計劃到 2022 年，我們全部車型（包括商用車）的 5% 將採用高壓電氣化動力總成版本，重點是插電式系統，全部車型的 17% 將配備輕度混合動力系統，其餘 78% 將保留傳統內燃機。

加拿大二氧化碳政策在很大程度上反映了美國的要求，而沒有單獨的公司平均燃油經濟性（「CAFÉ」）規則。我們在加拿大的技術計劃和混合率與美國計劃一致。在加拿大，魁北克省有一項單獨的零排放汽車（「零排放汽車」）授權，我們預期可滿足零排放汽車銷售和購買信貸的組合。

#### *拉美*

巴西可大量種植甘蔗，因此能夠用各種方法解決二氧化碳減排問題。現在，巴西約 30% 的汽車燃料是由甘蔗制乙醇構成。甘蔗乙醇是從「井」（或田地）到車輪中的 80% 可再生能源，在相當於 30/70 燃料混合 E100/E22 的基礎上實現約 12.5% 的二氧化碳減排。巴西政府最近啟動了一項改善乙醇質量和生產能力的計劃（RenovaBio），目標是將乙醇 E100 在燃料矩陣中的份額從目前的 30% 提高到 2022 年的 40% 和 2030 年的 55%。此外，巴西政府和我們正在非常密切地在研發機會方面合作，通過改進乙醇燃料發動機的方式進一步減少二氧化碳排放。

巴西消費者已經廣泛使用乙醇燃料，在目前的燃料零售市場上容易購買。我們相信，隨著我們的乙醇發動機的使用和效率提高，且無任何高壓電氣化，巴西二氧化碳車型減排目標將在 2025 年實現。

## 亞太地區

中國正在引領此地區的快速變化。中國政府已表示它意欲在未來十年成為汽車電氣化、連接性和自動駕駛領域的全球領導者。監管政策包括對公司燃油經濟性和新能源汽車信貸的要求，以及對新能源汽車（定義為電池電動汽車、插電式混合動力汽車或燃料電池汽車）的激勵措施。

一些大城市為消費者提供新能源汽車牌照獎勵。鑒於這些獎勵措施可能高達每輛車 11,000 歐元，我們相信它們將成功推動市場走向電氣化。

從消費者的角度來看，中國是世界上首次購車人數最多的國家。由於大部分的汽車消費人口居住在城市地區，因此公共充電有望成為實現中國電氣化目標的關鍵因素。

我們的計劃是到 2022 年使全部車型（包括商用車）的 18% 使用高壓電氣化，且在任何地區純電池電力的普及率最高，全部車型的 6% 配備輕度混合動力系統及全部車型的 76% 保留傳統內燃機。

與中國相反，印度仍是一個對成本敏感的市場，基礎設施欠完善。因此，預計在工業界繼續研究電氣化方案的同時，通過採用共享的傳統技術，滿足日益提高的監管要求。

## 歐洲、中東及非洲

歐洲是最具挑戰性的嚴格監管和消費者價格敏感的地區。歐盟正在推動 2020 年顯著減少二氧化碳排放，大都市地區正在實施低排放區，試圖改善城市中心的空氣質量。傳統內燃機應用可能會受到限制，特別是老化車輛。二氧化碳經濟懲罰結構非常重要。

鑒於高油價和可支配收入方面的壓力，歐洲許多消費者需要降低汽車擁有成本。隨著對柴油車需求持續下降，我們打算使用輕度混合動力車作為替代品。該地區將需要解決充電基礎設施的發展問題，使消費者更方便使用零排放汽車。

我們的計劃是到 2022 年全部車型（包括商用車）的 16% 使用高壓電氣化，全部車型的 37% 配備輕度混合動力系統及 47% 保留傳統內燃機。正如之前所宣佈的，我們預計在 2020 年在幾款車型上引入電氣化技術，包括插電式混合動力版的 Jeep 自由俠、Jeep 指南者和 Jeep 牧馬人、全新的純電池電動菲亞特 500、以及在其他一系列車型上引入輕度混合動力技術。Leasys 是我們與 Crédit Agricole Consumer Finance S.A. 的合資企業的租賃服務附屬公司，通過利用其移動服務套件，預計將在向市場提供這些技術方面發揮重要作用。

## 知識產權

我們擁有許多專利、商業機密、許可證、商標和服務標志，尤其包括與我們的產品和服務相關的車輛、部件和生產系統品牌的標志。由於我們繼續追求技術創新，我們預計這一數字會增長。我們在歐洲、美國和世界各地申請專利，以此保護對業務實屬重要的技術和改進。沒有單一專利對我們的整體業務是重要的。

## 物業、廠房及設備

截至 2019 年 12 月 31 日，我們運營 111 家製造工廠（包括車輛和輕型商用車組裝、動力總成和部件工廠，不包括合資企業），其中 28 家位於意大利，13 家位於歐洲其他地區，28 家位於美國，11 家位於墨西哥，9 家位於加拿大，13 家位於巴西，2 家位於阿根廷，3 家位於中國和其餘工廠位於其他各國。我們還擁有其他重要的物業，包括零件配送中心、研究實驗室、測試跑道、倉庫和辦公樓。截至 2019 年 12 月 31 日，我們的物業、廠房及設備的賬面總值為 286 億歐元。

我們的若干製造設施和設備（包括土地和工業建築、廠房和機械以及其他資產）均受按揭和其他抵押權益的約束，以擔保對若干金融機構的債務。截至 2019 年 12 月 31 日，我們的物業、廠房及設備作為貸款抵押的金額約為 16 億歐元，不包括使用權資產（見附註 11 *物業、廠房及設備*）。

我們認為，計劃的生產能力足以應付預期的零售需求，且我們的運營足夠靈活應對為滿足全球市況和新品計劃所需的計劃產品設計更改（例如通過利用各地區的現有生產能力應付出口需求）。

我們並無注意到任何會嚴重影響我們固定資產使用的環境問題。請參閱 *工業環境控制*。

## 原材料及零部件供應

我們向眾多供應商採購各種部件（包括機械、鋼鐵、電氣和電子、塑料部件以及鑄件和輪胎）、原材料、用品、公用事業、物流和其他服務。從歷史上看，原材料、零部件的採購佔總收入成本的 70%-80%。在這些採購中，10%-15% 與原材料成本有關，包括鋼材、橡膠、鋁材、樹脂、銅、鉛和貴金屬（包括鉑、鈀和銻）。

我們專注於質量改進、成本降低、產品創新和生產靈活性，這就要求我們依靠注重質量和有能力降低成本的供應商。我們重視與供應商的關係，近年來，我們通過選擇在相關市場中處於領先地位的供應商，努力與數量上顯著減少的供應商建立更緊密的關係。此外，我們還在內部從 Teksid 採購了一些汽車零部件。在宣佈出售 Teksid 的鑄鐵業務後，我們預計將與收購方 Tupy S.A. 簽訂長期供應協議。我們亦與 Magneti Marelli 就出售該業務達成多年供應協議。儘管近年來材料或零件短缺，我們沒有出現任何重大的生產損失，這是因為我們與大多數競爭對手一樣，經常向單一供應商或有限數量的供應商採購一些系統、部件、零件、設備和模具，如果任何供應商未能按時交付貨物和服務，我們將面臨生產延誤和生產損失的風險。

原材料、零部件的供應也可能因自然災害而受破壞或中斷。在這種情況下，我們主動與供應商合作，以確定材料和零件短缺，並採取措施，通過部署額外人員、訪問替代供應源和管理我們的生產計劃來減輕其影響。鑒於產量增加可以滿足我們的產量目標，我們還將繼續改進流程，以確定供應商層面的產能限制。此外，我們根據關鍵指標（如零件質量、交付、績效、財務償付能力和可持續性），持續注意供應商表現。



## 僱員

於 2019 年 12 月 31 日，我們共有 191,752 名僱員（不包括合資安排、聯營公司及未合併附屬公司的僱員），較 2018 年 12 月 31 日下降 3.4% 及較 2017 年 12 月 31 日下降 2.4%。下表按合同類型和地區列出了截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日這些僱員的明細。

	小時工			領薪員工			合計		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017	2019	2018	2017
歐洲	37,609	40,446	40,910	23,027	24,170	24,920	60,636	64,616	65,830
北美 <sup>(1)</sup>	72,667	74,703	71,414	22,954	22,326	22,778	95,621	97,029	94,192
拉美	24,525	26,004	25,634	7,088	7,062	6,917	31,613	33,066	32,551
亞洲	230	253	271	3,413	3,313	3,486	3,643	3,566	3,757
世界其他地區	46	46	4	193	222	177	239	268	181
合計	<b>135,077</b>	<b>141,452</b>	<b>138,233</b>	<b>56,675</b>	<b>57,093</b>	<b>58,278</b>	<b>191,752</b>	<b>198,545</b>	<b>196,511</b>

(1) 指地理區域，而非我們的北美報告分部。

我們與工會和員工代表保持對話，以就應對各地區不同市況達成共識性解決方案。在過去的三年，我們沒有發生任何重大的勞工騷亂事件，亦沒有發生任何重大的地方性勞工行動。

在歐洲，我們於 1997 年成立了歐洲勞資委員會（簡稱「EWC」），以確保工人按照適用於共同體範圍企業的歐盟條例的要求享有信息和諮詢的權利。EWC 是在最初於 1996 年簽署的協議的基礎上建立的，該協議隨後在 2016 年 7 月進行了修訂和修正，簽立了更多修正案。修正案將席位總數從 20 個增加到 24 個，以便在 EWC 的範圍內增加來自新國家的僱員。

### 工會與集體談判

我們的員工可以自由加入任何工會，前提是他們按照當地法律和相關工會的規則加入。本集團承認並尊重其僱員由工會或其他代表根據當地適用法律和慣例所代表的權利。

我們在意大利、美國、加拿大和墨西哥的大部分工人均有工會代表。除了授予所有意大利工會和工人的結社自由權利外，在意大利集體勞動協議中，FCA 還同意通過代表僱員支付工會會費的方式提供額外服務。

在一些國家，各級集體談判導致與工會就工資和就業條件達成了重大協議。根據包括意大利 Sevel 工廠在內的平均數字，我們在全球的 87.3% 員工均受集體談判協議保護。

在意大利，我們的絕大多數員工均受到集體談判協議的保護。2019 年 3 月 11 日，與工會 FIM-CISL、UILM-UIL、FISMIC、UGLM 和 AQCFR 續簽了涵蓋約 53,000 名員工的公司特定的集體勞動協議（CCSL）。該協議自 2019 年 1 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日具有追溯效力，並包括：

- 每年增加 2% 的基本合同工資；
- 根據實現的生產效率和工廠的世界級製造審計狀況計算的年度獎金增加（+1.5%）；
- 公司向補充養老基金繳納的供款增長（+0.5%）；
- 若干其他舉措，目的是增加工作時間的靈活性，以及與工作的技術和組織演化有關的新工作方式；

- 新的工人分類，能夠詮釋專業技能的不斷發展。

2019年12月，以全美汽車工人聯合會（UAW）所代表的勞工批准了一項新的四年期集體談判協議，該協議是基於公司承諾通過提供90億美元總投資來擴大美國製造業業務和創造7,900個新的或有保障的工作崗位。該協議的條文在達到若干質量和財務業績指標的基礎上，繼續為成功發展型薪酬提供若干機會。該協議涵蓋約49,200名僱員，其中包括「傳統」和「薪級」僱員的批准獎金9,000美元、臨時員工的批准獎金3,500美元，以及一次性總付款，這兩項都是為了代替進一步的工資增長，合計4.99億美元（4.46億歐元），於2019年12月27日支付給了全美汽車工人聯合會成員。代替未來工資增長的一次性總付款將按合同期攤銷。

2012年9月與加拿大Unifor簽訂的四年期集體談判協議於2016年9月到期。FCA與加拿大Unifor簽訂了一份四年期勞動協議，並於2016年10月16日獲得批准。此協議的條款規定，2012年9月24日之前僱傭的僱員在協議的第一年和第四年的工資增長2%，並將通過修訂十年期累進工資表計劃，繼續縮小2012年9月24日或之後僱傭的僱員的工資差距。該協議包括一次性總付款，代替2016年11月4日支付予Unifor成員的每人6,000加元（合計約5,500萬加元，約合3,800萬歐元）的進一步工資增長。該協議涵蓋約10,000名員工，將於2020年9月到期。Unifor的一次性總付款在四年期勞動協議期內按比例攤銷。

## 銷售概覽

新車銷售指主要由經銷商和分銷商，或在若干情況下由我們直接向零售客戶和車隊客戶銷售 FCA 汽車。銷售我們工廠生產的大眾市場和豪華車，以及由我們的合資企業和第三方合同製造商生產並以我們的品牌分銷的汽車。銷售數字不包括我們為其他 OEM 製造商代工車輛的銷售。雖然汽車銷售說明了我們的競爭地位和對我們汽車的需求，但銷售與我們在任何特指時期的淨收入、收入成本或其他財務業績衡量指標並不直接相關，因為這些業績主要是因我們向經銷商和分銷商的汽車發貨而來。有關我們出貨量的討論，請參閱*財務概覽—出貨資料*。下表顯示了所列期間按地理市場劃分的新車銷售情況。

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬輛)		
北美	2.5	2.5	2.4
拉美	0.6	0.6	0.5
亞太	0.2	0.2	0.3
歐洲、中東及非洲	1.3	1.4	1.5
<b>大眾市場汽車品牌合計</b>	<b>4.6</b>	<b>4.7</b>	<b>4.7</b>
瑪莎拉蒂	0.03	0.04	0.05
<b>全球合計</b>	<b>4.6</b>	<b>4.8</b>	<b>4.8</b>

## 北美

### 北美銷售及競爭

下表列出了所示期間北美分部的大眾汽車銷售和估計市場份額：

北美	截至 12 月 31 日止年度					
	2019 年 <sup>(1),(2)</sup>		2018 年 <sup>(1),(2)</sup>		2017 年 <sup>(1),(2)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
	千輛（百分比除外）					
美國	2,204	12.6%	2,235	12.6%	2,059	11.7%
加拿大	223	11.6%	225	11.3%	267	13.0%
墨西哥及其他地區	63	4.7%	74	5.1%	86	5.5%
<b>合計</b>	<b>2,490</b>	<b>12.0%</b>	<b>2,534</b>	<b>12.0%</b>	<b>2,412</b>	<b>11.4%</b>

(1) 作為經營租賃入賬的若干車隊銷售包含在汽車銷售中。

(2) 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit 和 Ward's Automotive。

下表列出了 FCA 和我們在美國（我們在北美分部的最大市場）的主要競爭對手的新車市場份額估計信息：

美國 汽車製造商	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	佔行業百分比		
通用	16.5%	16.7%	17.1%
福特	13.8%	14.1%	14.7%
豐田	13.6%	13.7%	13.9%
<b>FCA</b>	<b>12.6%</b>	<b>12.6%</b>	<b>11.7%</b>
本田	9.2%	9.1%	9.3%
日產	7.7%	8.4%	9.1%
現代/起亞	7.6%	7.2%	7.3%
其他	19.0%	18.2%	16.9%
<b>合計</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

美國汽車行業銷量（包括中重型車）從 2009 年的 1,060 萬輛增加到 2019 年的 1,750 萬輛。2009 年至 2019 年，汽車行業強勁復蘇，得益於穩健的宏觀經濟和汽車行業特有因素，如人均可支配收入增長、消費者信心增強、汽車使用年限增加、改善消費者獲得可負擔融資的渠道、二手車價格上漲。

我們在北美分部的汽車系列主要憑藉 Jeep、Ram、道奇和克萊斯勒品牌的品牌認知度，提供這些品牌的多功能車、皮卡、轎車和小型廂式貨車。我們在北美分部的汽車銷售和盈利能力通常是以大型汽車（如多功能車、卡車和廂式貨車）衡量的，這與北美分部的整體行業銷售趨勢一致，近年來，該地區越來越傾向於多功能車和卡車。

我們 2019 年銷量與 2018 年相當，主要得益於 Ram 品牌的強勁表現，Ram Heavy Duty 的推出支撐了這一增長，Ram Light Duty 銷量的提高也支撐了這一增長，儘管整體出貨量較低，但全新 Jeep 角鬥士的推出也支撐了這一增長。

#### 北美分銷

在北美分部，我們的汽車主要售予經銷商網絡中的經銷商，供其售予零售消費者和車隊客戶。商業渠道的車隊銷售通常比政府和日租渠道的銷售更有利可圖，因為它們更多地涉及更多可選功能和配件的定制車輛；然而，商業渠道的汽車訂單通常比日租渠道的訂單小。政府渠道方面的車隊銷售通常比日租渠道方面的車隊銷售更有利可圖，主要是由於每個渠道中包含的產品組合所致。

#### 北美經銷商及客戶融資

在北美分部，我們沒有專屬財務公司或合資企業，而是依賴獨立的金融服務提供商，包括 Santander Consumer USA Inc.（「SCUSA」）為美國的經銷商和零售客戶提供融資。2013 年 2 月，我們與 SCUSA 簽訂了一份私有品牌融資協議（「SCUSA 協議」），根據該協議，SCUSA 以 Chrysler Capital 品牌的名義，為我們在美國的經銷商和零售客戶提供廣泛的批發和零售金融服務，涵蓋克萊斯勒、Jeep、道奇、Ram、菲亞特和阿爾法羅密歐品牌。

SCUSA 協議的有效期為十年（自 2013 年 2 月起計），但在若干情況下可提前終止，包括一方未能履行其在此協議項下的若干持續性義務。根據 SCUSA 協議，SCUSA 擁有一定的權利，包括有限度排他性參與特定最低比例的若干零售融資利率補助計劃。SCUSA 的排他性權利取決於 SCUSA 根據最低批准利率和市場基準利率（通過 SCUSA 協議中規定的指導委員會程序確定）保持一定的績效標準和價格競爭力。根據 SCUSA 協議，SCUSA 和 FCA US 一直在就績效事宜進行討論。雙方於 2018 年 7 月就 SCUSA 協議簽訂了一份收費協議，根據該協議，（其中包括）雙方同意各方應完全保留和保持其各自於 2018 年 4 月 30 日已存在的權利、索賠和抗辯。

2019 年 6 月 28 日，FCA US 對 SCUSA 協議進行了修正（「修正案」）。修正案修改了協議的若干條款，剩餘期限不變，到 2023 年 2 月止，就協議的執行而言，作為協商解決未決事項的一部分，SCUSA 向 FCA US 一次性支付了 6,000 萬美元（5,300 萬歐元）不可退還及非或然性的現金。請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 25 授出擔保、承諾和或有負債。

截至 2019 年 12 月 31 日，SCUSA 向約 10% 的美國經銷商提供批發信貸額度，而對 Ally Financial Inc.（「Ally」）而言此數字為 33%。截至 2019 年 12 月 31 日止年度，我們估計我們的美國零售客戶購買的約 87% 汽車是融資或租賃的，其中約 55% 是透過 SCUSA（40%）和 Ally（15%）融資或租賃的。阿爾法羅密歐品牌在美國的發展也得到了經銷商和零售客戶在主要金融機構融資的支持。此外，我們還與多家金融機構達成安排，在加拿大提供各項經銷商和零售客戶融資計劃，並與墨西哥 Inbursa 集團簽訂了私有品牌協議。

## 拉美

### 拉美銷售及競爭

下表列出了所列期間拉美分部的大眾市場汽車銷售和市場份額：

拉美	截至 12 月 31 日止年度					
	2019 年 <sup>(1)</sup>		2018 年 <sup>(1)</sup>		2017 年 <sup>(1)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
	千輛（百分比除外）					
巴西	497	18.7%	434	17.5%	380	17.5%
阿根廷	54	12.4%	99	12.8%	105	12.2%
其他拉美地區	29	2.7%	33	2.9%	28	2.5%
<b>合計</b>	<b>580</b>	<b>13.9%</b>	<b>566</b>	<b>12.8%</b>	<b>513</b>	<b>12.4%</b>

(1) 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit、National Organization of Automotive Vehicles Distribution 和 Association of Automotive Producers。

下表列示了我們的大眾市場汽車市場份額信息和我們在巴西（我們在拉美分部的最大市場）的主要競爭對手：

巴西	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年 <sup>(1)</sup>	2018 年 <sup>(1)</sup>	2017 年 <sup>(1)</sup>
汽車製造商	佔行業百分比		
FCA	18.7%	17.5%	17.5%
通用	17.9%	17.6%	18.1%
大眾	15.6%	14.8%	12.5%
福特	8.2%	9.2%	9.5%
其他	39.6%	40.9%	42.4%
合計	100.0%	100.0%	100.0%

(1) 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit、National Organization of Automotive Vehicles Distribution 和 Association of Automotive Producers。

2018 年至 2019 年，拉美分部運營所在國家的汽車行業銷量下降了 5% 至 420 萬輛（轎車和輕型商用車），主要原因是阿根廷汽車銷量下降了 43%，反映出阿根廷經濟衰退的影響，而巴西汽車銷量增長 7.6%，部分抵銷了這一影響，反映出市場狀況持續改善。

本集團在拉美的市場份額從 12.8% 增加到 13.9%，增加了 110 個基點，主要反映了巴西市場份額的增長。在巴西，整體市場份額從 17.5% 上升 120 個基點至 18.7%，而在阿根廷，整體市場份額從 2018 年的 12.8% 下降 40 個基點至 12.4%。

我們在拉美的汽車系列充分利用了菲亞特的品牌認知度，以及巴西等國家相當城區人口，於菲亞特 Mobi、Argo 和 Cronos 等細分市場發售汽車。菲亞特在巴西的皮卡市場也處於領先地位，菲亞特 Strada 市場份額 22.3% 和菲亞特 Toro 市場份額 19.1%。Jeep 憑藉 Jeep 自由俠（11.5% 的市場份額）和 Jeep 指南者（10.1% 的市場份額）領跑巴西中小型 SUV 細分市場。

#### 拉美分銷

在拉美分部，我們通常與個體經銷商簽訂多份經銷商協議。在主要市場巴西和阿根廷之外，我們主要通過總經銷商分銷汽車。

#### 拉美經銷商及客戶融資

在拉美分部，我們透過 100% 控股的專屬財務公司和與金融機構的戰略關係，為經銷商和零售客戶提供融資渠道。

我們在拉美分部有 2 家 100% 控股的專屬財務公司，向經銷商和零售客戶提供融資：巴西的 Banco Fidis S.A.（「Banco Fidis」）和阿根廷的 FCA Compañía Financiera S.A.。此外，在巴西，我們與 Banco Itaú 和布拉德斯科銀行建立了兩項重要商業合作夥伴關係，為購買 FCA 品牌汽車的零售客戶提供融資。Banco Itaú 是巴西領先的汽車零售融資公司，我們的合作關係於 2013 年 8 月續簽，為期十年，至 2023 年結束。根據此協議（僅適用於購買菲亞特品牌汽車的零售客戶），Banco Itaú 對我們的促銷活動享有排他性權利，對非促銷融資享有優先權。我們就每輛汽車融資超過一定的門檻收取佣金。2015 年 7 月，FCA Fiat Chrysler Automoveis Brasil（「FCA Brasil」）和 Banco Fidis 與巴西主要銀行之一的布拉德斯科銀行（透過其聯屬公司 Bradesco Financiamentos）簽署了一份為期十年的合作合同，由此，Bradesco Financiamentos 為 Jeep、克萊斯勒、道奇和 Ram 汽車在巴西的零售提供融資。根據此協議，布拉德斯科銀行在促銷活動上享有排他性權利，FCA Brasil 將布拉德斯科銀行提升為其官方財務合作夥伴。Banco Fidis 負責此合作關係的商業管理，並根據盈利能力和市場滲透率就此合夥協議和作為銀行代理收取佣金。

## 亞太地區

### 亞太地區銷售及競爭

下表列出了亞太分部的汽車銷售情況：

亞太地區	截至 12 月 31 日止年度					
	2019 年 <sup>(1),(4)</sup>		2018 年 <sup>(1),(4)</sup>		2017 年 <sup>(1),(4)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
	千輛（百分比除外）					
中國 <sup>(2)</sup>	92	0.4%	163	0.8%	215	0.9%
日本	24	0.6%	22	0.5%	21	0.5%
印度 <sup>(3)</sup>	12	0.4%	19	0.6%	15	0.5%
澳大利亞	9	0.8%	11	1.0%	13	1.1%
韓國	10	0.7%	8	0.5%	8	0.5%
亞太五大市場	147	0.5%	223	0.7%	272	0.8%
其他亞太地區	5	—	5	—	5	—
<b>合計</b>	<b>152</b>	<b>—</b>	<b>228</b>	<b>—</b>	<b>277</b>	<b>—</b>

(1) 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit 及中國汽車工業協會。自 2019 年 1 月起，行業數據來自中國乘用車市場信息聯席會。

(2) 銷售數據包括我們在中國的合資企業出貨的汽車。

(3) 印度市場份額基於批發數量。

(4) 銷售反映零售交付。亞太地區行業反映了本集團競爭所在的主要市場（中國、澳大利亞、日本、韓國和印度）的總量。市場份額基於零售註冊數據，但如上所述，在印度，市場份額基於批發數量。

亞太分部汽車行業呈現出逐年下滑的態勢，五大主要市場（中國、印度、日本、澳大利亞和韓國）的行業銷量下降 6% 至 3,120 萬輛。總體而言，在我們競爭所在的五個主要市場的十年期間，行業銷量從 2009 年的 1,610 萬輛增長到 2019 年的 3,120 萬輛，複合年增長率約為 7%。2018 年至 2019 年，行業需求下降，中國下降 7%、澳大利亞下降 8%、印度下降 12%、韓國下降 2% 和日本下降 2%。

我們在亞太分部銷售一系列汽車，包括小型車、緊湊型車和多功能車。儘管按汽車銷量計算，我們的大眾市場份額最小，但我們認為亞太分部代表一個巨大的增長機會，並已投資與中國和印度的主要合資夥伴建立關係，以增加我們在該地區的市場佔有。2010 年，我們與廣州汽車集團股份有限公司的合資公司廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司（「廣汽菲克合資公司」）成立。2015 年，我們透過廣汽菲克合資公司擴大了本地生產，生產 Jeep 切諾基，2016 年生產 Jeep 自由俠和 Jeep 指南者。2016 年，隨著進口 Jeep 牧馬人和 Jeep 大切諾基的推出，Jeep 品牌也重返印度。2017 年，我們在中國推出了進口的阿爾法羅密歐 Giulia 和阿爾法羅密歐 Stelvio，而 Jeep 指南者也在印度 Ranjangaon 工廠進行本地生產，並在印度和其他右舵駕駛國家銷售。2018 年，我們在中國推出了大指揮官，這是一款在中國長沙廣汽菲克合資公司工廠生產的高級七座 SUV。2019 年，我們推出了全新 Jeep 指揮官 PHEV，這是一款為中國開發的 5 座插電式混合動力 SUV。在亞太分部的其他地區，我們透過經銷商和分銷商分銷我們在美國、歐洲和印度製造的車輛。

### 亞太地區分銷

在亞太分部的主要市場（中國、澳大利亞、印度、日本和韓國），我們透過 100% 控股的附屬公司或合資企業向當地獨立經銷商出售汽車。在我們沒有實質性市場存在的其他市場，我們與總經銷商訂立協議。

## 亞太地區經銷商及客戶融資

在亞太分部，我們經營一家全資專屬財務公司菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司，該公司透過經銷商和零售客戶融資以非排他性方式支持我們在中國的銷售活動。我們還與第三方金融機構簽訂了合作協議，以在印度、韓國、澳大利亞和日本提供經銷商網絡和零售客戶融資。

## 歐洲、中東及非洲 (EMEA)

### 歐洲、中東及非洲銷售及競爭

下表列示了所示期間歐洲、中東及非洲分部的汽車銷售情況：

歐洲、中東及非洲	截至 12 月 31 日止年度					
	2019 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2018 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2017 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
	千輛（百分比除外）					
意大利	521	24.8%	571	27.3%	633	29.4%
德國	130	3.3%	155	4.0%	151	3.9%
法國	127	4.7%	139	5.3%	126	4.9%
西班牙	87	5.9%	97	6.4%	84	5.8%
英國	53	2.0%	62	2.3%	73	2.5%
歐洲其他地區	244	4.7%	252	4.9%	228	4.6%
歐洲*	1,162	6.4%	1,276	7.1%	1,295	7.2%
其他歐洲、中東及非洲地區**	165	—	152	—	191	—
<b>合計</b>	<b>1,327</b>	<b>—</b>	<b>1,428</b>	<b>—</b>	<b>1,486</b>	<b>—</b>

\* 28 個歐盟成員國（包括所列期間的英國）和歐洲自由貿易聯盟成員國（意大利、德國、英國、法國和西班牙除外）。

\*\* 該市場份額不包括在其他歐洲、中東及非洲地區，因為我們的市場佔有不足 1%。

(1) 按經營租賃入賬的若干車隊銷售包含在汽車銷售中。

(2) 所列估計市場份額數據基於歐洲汽車製造商協會 (ACEA) 註冊數據庫及國家註冊辦公室數據庫。

(3) 銷售數據包括我們在土耳其的合資企業的汽車銷售。

下表總結了新的乘用車市場份額信息和我們在歐洲（我們在歐洲、中東及非洲分部的最大市場）的主要競爭對手：

歐洲乘用車 汽車製造商	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年 <sup>(1)</sup>	2018 年 <sup>(1)</sup>	2017 年 <sup>(1)</sup>
	佔行業百分比		
大眾	24.5%	23.9%	23.8%
PSA	15.6%	16.0%	12.1%
雷諾	10.5%	10.5%	10.4%
現代/起亞	6.7%	6.7%	6.3%
寶馬	6.6%	6.6%	6.7%
戴姆勒	6.4%	6.2%	6.3%
福特	6.1%	6.4%	6.6%
<b>FCA<sup>(2)</sup></b>	<b>6.0%</b>	<b>6.5%</b>	<b>6.7%</b>
豐田	5.0%	4.9%	4.6%
其他	12.6%	12.3%	16.5%
<b>合計</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

(1) 包括所有 28 個歐盟 (EU) 成員國（包括所述期間的英國）和 4 個歐洲自由貿易聯盟 (EFTA) 成員國。

(2) 所列市場份額數據基於歐洲汽車製造商協會 (ACEA) 註冊數據庫，該數據庫還包括本集團所有列示期間的瑪莎拉蒂。



2019年，菲亞特品牌在歐盟28國+歐洲自由貿易聯盟（包括英國）的歐洲A級小型車細分市場繼續保持領先地位，菲亞特500和菲亞特Panda在細分市場的份額為29.1%，菲亞特500仍保持細分市場領先地位，但銷量下降2.2%。Jeep品牌的銷量超過16.7萬輛。阿爾法羅密歐品牌的銷量下降，主要是由於Mito和Giulietta的若干發動機停止使用。

在歐洲，FCA的銷量主要是乘用車，2019年我們在此小型轎車市場中的銷量佔汽車總銷量的37.4%，反映出許多歐洲城市普遍的駕駛條件和嚴格的環境法規影響對小型車的需求。

#### *歐洲、中東及非洲分銷*

在歐洲，我們與各別經銷商實體的關係可以通過若干合同來體現（通常而言，我們為每個待售品牌汽車簽訂一份協議），經銷商可以透過一家或多家銷售點銷售這些車輛。

在歐洲，我們直接向位於大多數歐洲市場的獨立實體和我們自己的經銷商以及車隊客戶（包括政府和租賃客戶）銷售我們的車輛。在歐洲、中東及非洲分部的其他市場，我們沒有實質性的市場存在，與總經銷商訂立協議。

#### *歐洲、中東及非洲經銷商及客戶融資*

在歐洲、中東及非洲分部，經銷商和零售客戶融資主要由FCA Bank管理，而FCA Bank是我們與法國農業信貸銀行消費金融公司（Crédit Agricole Consumer Finance S.A.，「CACF」）成立的合資企業。FCA Bank在歐洲（包括意大利、法國、德國、西班牙和英國五大市場）開展業務，並提供經銷商和零售融資，在選定的國家內還提供租賃服務，以支持我們的大眾市場汽車品牌。FCA Bank為我們的瑪莎拉蒂豪華品牌以及其他一些OEM製造商提供服務，包括法拉利。我們於2007年成立了這家合資企業，並與法國農業信貸銀行（Crédit Agricole）達成協議，將其期限延長至2024年12月31日，除非在期限結束前不遲於三年發出不續約通知，否則可自動續約。

我們還經營一家合資企業Koç Fiat Kredi，它主要為土耳其的零售客戶提供金融服務，並與其他市場的銀行合作夥伴一起運作供應商計劃，以便在這些市場提供經銷商和零售客戶融資渠道。

## **瑪莎拉蒂**

瑪莎拉蒂是一個創立於1914年的豪華汽車品牌，1993年成為本集團的一部分。2013年，瑪莎拉蒂品牌透過引入下一代Quattroporte和引入Ghibli（豪華四門轎車）而重新推出，第一款屬大型旗艦轎車分部，第二款屬全尺寸豪華轎車分部。瑪莎拉蒂目前的車型還包括GranTurismo（第一款現代雙門四座轎車，也有敞篷版）和瑪莎拉蒂Levante（瑪莎拉蒂歷史上的第一款SUV）。

2019年9月，瑪莎拉蒂宣佈計劃在摩德納、卡西諾和都靈生產新的電動汽車系列（Mirafiori和Grugliasco），在卡西諾建設新的瑪莎拉蒂多功能車生產線，計劃於2020年第一季度末展開，第一批預系列汽車預計於2021年下半年，以及都靈生產中心將生產全新GranTurismo和GranCabrio。

下表列示了截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度按地理區域劃分的瑪莎拉蒂銷量佔總銷量的百分比：

	佔 2019 年銷量的百分比	佔 2018 年銷量的百分比	佔 2017 年銷量的百分比
美國	31 %	32 %	28 %
中國	24 %	24 %	30 %
歐洲四大國家 <sup>(1)</sup>	17 %	17 %	16 %
日本	5 %	4 %	4 %
其他國家	23 %	23 %	22 %
<b>合計</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(1) 按銷量計算的歐洲四大國家是意大利、英國、德國和瑞士。

2019 年，共向零售消費者銷售了 2.6 萬輛瑪莎拉蒂汽車，與 2018 年相比下降了 26%，這是由於中國、美國和其他主要市場的銷量減少導致的，部分原因是瑪莎拉蒂相關細分市場的行業銷量下降。

FCA Bank 為瑪莎拉蒂品牌汽車在歐洲的經銷商和零售客戶提供融資，我們 100% 控股的專屬財務公司菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司在中國按非排他性基準為經銷商及零售客戶提供融資。在其他地區，我們依靠與金融服務商簽訂的地方協議，為經銷商和最終客戶提供瑪莎拉蒂品牌汽車的融資。

### 業務週期性

正如汽車行業的典型情況一樣，我們的汽車銷售對整體經濟狀況、經銷商和零售客戶對低利率汽車融資的可貸性以及其他外部因素（包括燃料價格）高度敏感，因此各季節及各年度可能大不相同。當可支配收入和消費者信心較低時，零售消費者往往會推遲購買新車。此外，我們的汽車產量和相關收入可能每月均有所變化，有時是由於工廠停產，這可能是由於多種原因造成的，包括從一個車型年份到下一個車型年份的生產變化、平衡汽車供需波動和適當調整經銷商庫存水平的措施。工廠停產，無論是與車型年份換代有關，還是與其他因素（如臨時供應商中斷）有關，均可能對我們的收入和營運資本產生負面影響，這是由於我們繼續按照既定條款向供應商付款，而我們沒有從車輛銷售中獲得收益。有關更多信息，請參閱[流動性及資本資源—流動性概覽](#)。

## 環境及其他監管事宜

我們在全球範圍內進行產品工程、製造和銷售，並提供服務，但須遵守適用於我們產品的要求（涉及車輛排放、燃油經濟性、排放控制軟件校準及車載診斷）、以及適用於我們製造設施的要求（涉及煙囪排放、廢物、水和有害物質的處理、土壤污染禁令、以及工人的健康和 safety）。我們的汽車和汽車發動機還必須符合廣泛的地區、國家和地方法律法規及行業自律規則（包括關於規範報廢車輛和零件化學成分的法規）。此外，汽車安全法規也越來越嚴格。

我們相信，我們基本上遵守全球各地影響我們設施和產品（作為整體）的相關監管要求，但可能不時未能達到特定監管要求。我們始終注意全球各地影響我們的設施和產品的相關監管要求，並在尋求保持合規的過程中調整我們的運營和流程。遵守這些規定方面涉及重大成本和風險。請參閱「*風險因素—與我們經營所處的法律和監管環境有關的風險—當前和未來更為嚴格或增加的法律、法規和政府政策，包括與提高燃油效率要求和減少溫室氣體和尾氣排放有關者，對我們的經營方式有重大影響，可能會增加我們的合規成本，並對我們的經營和業績產生負面影響。*」及「*風險因素—與我們經營所處的法律和監管環境有關的風險—我們仍然受到一些政府機構的柴油排放調查和一些相關的私人訴訟，以及其他索賠和訴訟的影響，這可能導致進一步的執法行動、處罰或損害賠償，也可能對我們在消費者中的聲譽造成不利影響。*」

### 汽車尾氣排放

許多法律法規限制汽車排放，包括汽車尾氣排放標準、汽車蒸發性排放標準和排放控制軟件校準系統要求。先進的車載診斷系統用於識別和診斷排放控制系統的問題。這些要求每年愈加具有挑戰性，特別是鑒於全球對柴油機排放控制軟件校準的審查日益嚴格，我們預計全球範圍內這些排放和認證要求將更加嚴格。

#### 北美地區

根據《美國清潔空氣法案》和加利福尼亞州法律，美國環境保護署（EPA）和加利福尼亞州空氣資源委員會（CARB）藉由 EPA 的豁免，要求在美國或加利福尼亞州（以及許多其他採用加利福尼亞排放要求的州）銷售車輛之前獲得排放合規認證。該兩個機構均對新機動車和發動機的排氣管和若干非溫室氣體污染物的蒸發性排放作出了限制，在若干情況下還規定我們的發動機必須採用的污染控制方法。

我們的汽車須符合美國環境保護署的三級車輛排放和燃料標準計劃（規定了車輛排氣管和蒸發性排放標準及燃料）。該 3 級標準一般與加州低排放車輛（「LEV」）III 級排氣管和蒸發性標準一致（如下討論），並要求汽車製造商進行生產前和生產後車輛測試，以證明在車輛的使用壽命內符合這些排放限值，並要求將 FCA Italy 生產的和在美國銷售的瑪莎拉蒂品牌的汽車納入本集團向 EPA 和 CARB 報告的美國車型。

此外，我們已在所有車輛中安裝了與車載診斷監測要求相關的硬件和軟件系統。透過這些系統發現的狀況可能導致車輛召回（或其他補救措施，如延長保修期），相關檢查、修理或每輛車處罰的成本高昂。

除了 LEV III 級排放標準外，CARB 法規亦要求在加利福尼亞州銷售的特定百分比的汽車和若干輕型卡車符合零排放汽車的要求，如電動汽車、混合動力汽車或氫燃料電池汽車。我們關於遵守零排放汽車要求的策略涉及各款車輛的銷售，包括電池電動汽車和混合動力汽車。我們還從其他 OEM 製造商購買信貸以支持合規策略。本集團遵守零排放汽車法規的情況包括在美國銷售的瑪莎拉蒂汽車。

除加利福尼亞州外，目前有 12 個州執行加利福尼亞州的 LEV III 標準代替聯邦 EPA 標準，9 個州以及加拿大魁北克省也採用了加利福尼亞州的零排放車輛要求。

有關我們在美國遵守若干法規的調查的討論，請參閱本報告其他章節綜合財務報表內附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。另請參閱「風險因素—與我們經營所處的法律和監管環境有關的風險—當前和未來更為嚴格或增加的法律、法規和政府政策，包括與提高燃油效率要求和減少溫室氣體和尾氣排放有關者，對我們的經營方式有重大影響，可能會增加我們的合規成本，並對我們的經營和業績產生負面影響。」

#### 拉美地區

南美洲的若干國家採用美國的程序、標準和車載診斷要求，而其他國家則採用下文歐洲、中東及非洲地區所述的歐洲程序、標準和車載診斷要求。在巴西，車輛排放標準由環境部規定，並自 1988 年起對乘用車和輕型商用車實施。下一階段的法規（PROCONVE L7）預計於 2022 年 1 月與燃油效率和安全標準保持一致，第二步（PROCONVE L8）將於 2025 年 1 月強制實施，包括車型目標限制（美國箱體法）、實際行駛排放限值和車載加油蒸汽回收。阿根廷實施的法規反映了歐盟委員會對所有新車的歐 5 標準。在智利，正在討論 2022 年歐 6 標準的實施。

#### 亞太地區

中國國 5 標準與歐 5 標準相若，目前在全國範圍內實施。國 6 標準於 2016 年發佈，從 2020 年 7 月起全國要求國 6a 起步標準，及 2023 年 7 月起要求國 6b 起步標準。國 6a 和 6b 對排氣管排放閾值比歐 6 更嚴格，還增加了歐盟（EU）的實際駕駛排放和美國的車載診斷、車載加油蒸汽回收和蒸發性排放控制系統要求。中國部分地區在 2019 年實施了國 6b 標準，如上海、廣州、深圳、長三角、珠三角、成都、重慶和天津。北京在 2020 年初實施了國 6b 標準。FCA 的全部中國車型一直在開發以期達到國 6 標準。

韓國從 2016 年起實施類似於加州 LEV III 法規的法規，並在 2019 年對所有汽油車作全面要求。柴油車必須滿足歐 6 歐盟排放要求。日本在 2018 年對新車型採用了世界輕型車統一測試規程（「WLTP」），無超高階段，2020 年 9 月之前將對所有車型作此要求。WLTP 是一項關於規範溫室氣體（GHG）排放、非 GHG 污染物、輕型車輛燃料或能源消耗及電池電動汽車或混合動力汽車電動範圍等的全球統一標準。印度目前採用 Bharat Stage IV（「BSIV」）排放標準，相當於歐 4 標準。從 2017 年開始，在全國範圍內實施 BSIV 排放標準。政府將在 2020 年 4 月起強制實施新的 Bharat Stage VI 排放標準，跳過了歐 5 的同等標準。此外，澳大利亞正在制定一份經修訂監管影響聲明，從 2027 年起引入強制性歐 6 標準，而預計歐 5 標準將一直有效，直到那時止。

#### 歐洲、中東及非洲地區

在歐洲，排放由歐盟委員會（EC）和聯合國歐洲經濟委員會（UNECE）監管。歐盟委員會對所有 28 個歐盟成員國銷售的車輛實施標準化排放控制要求，而非歐盟國家則受《1985 年聯合國協定》的約束（一項關於對輪式車輛、可安裝或用於輪式車輛的設備和零件採用統一技術規範的協定，及相互承認根據這些規範所授批准的條件）採用 UNECE 框架下的法規。歐盟成員國可以對購買早於合規日期但符合排放標準的車輛提供稅收優惠。因此，車輛必須滿足排放要求，並獲得適當成員國的機構的特定批准，才能在任何歐盟成員國銷售。這些監管要求包括對新裝配車輛的隨機測試和製造商在用監督計劃。

歐 6 排放標準對所有乘用車和輕型商用車均有效，與之前的歐 5 標準相比，需要額外的技術並進一步增加柴油發動機的成本。這些新技術給本已充滿挑戰的歐洲中小型柴油動力車市場帶來了更大的成本壓力。歐盟委員會已經制定了歐 6 的進一步規定，該規定對 2018 年 9 月 1 日之後註冊的所有新乘用車有效。除 WLTP 外，用於直接評估實際駕駛條件下輕型車管治排放的新測試程序對 2019 年 9 月 1 日之後登記的所有新乘用車有效，並將對 2020 年 9 月 1 日之後登記的新輕型商用車有效。關於歐洲聯盟有關政府機構的調查的討論，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。另請參閱「風險因素—與我們經營所處的法律和監管環境有關的風險—我們仍然受到一些政府機構的柴油排放調查和一些相關的私人訴訟，以及其他索賠和訴訟的影響，這可能導致進一步的執法行動、處罰或損害賠償，也可能對我們在消費者中的聲譽造成不利影響」。

### 汽車燃油經濟性及溫室氣體排放

在我們運營的市場中，我們透過最具成本效益的開發、製造和銷售燃油經濟性更好、排放更低的車輛、購買合規積分和支付監管處罰，力求遵守燃油經濟性和溫室氣體法規。我們策略的每一個組成部分的成本均增加了，預計今後還會繼續增加。隨著每一個組成部分的成本（特別是每一個組成部分的相對成本）發生變化，我們打算調整我們的戰略，努力保持以最具成本效益的方法遵守法規。

#### 北美地區

在美國，自頒佈《1975 年能源政策和節約法》以來，美國國家公路交通安全管理局（「國家公路交通安全管理局」）已就每一車型年份在美國銷售的新乘用車和輕型卡車實施了最低 CAFE 要求。這些 CAFE 標準適用於所有國產和進口乘用車和輕型卡車，目前要求到 2025 年止燃油經濟性逐年提高。是項要求是根據車輛佔地面積來確定的。CAFE 標準規定，從北美以外進口到美國的乘用車與北美製造的乘用車分開計算均值，國產車和輕型卡車也分開考慮。可根據 CAFE 標準支付民事罰款，而該標準可隨燃油經濟性目標未達到的程度而變化，該政策還允許 CAFE 信貸交易作為實現合規的一種手段。

此外，作為與美國國家公路交通安全管理局的 CAFE 標準共同規則的一部分，美國環境保護署和加利福尼亞州空氣資源委員會（藉由 EPA 的豁免）實施了溫室氣體標準，該標準也基於足跡，直至 2025 年止嚴格程度逐年增加。這一要求對應 2025 車型年份 54.5 英里／加侖的等效燃油經濟性目標。存在著各種靈活性實現此目標，包括利用先進的技術組件和更環保的製冷劑。不能透過支付民事罰款來達到溫室氣體標準。

根據共同規則，美國環境保護署（EPA）及美國國家公路交通安全管理局進行了一次「中期」審查，以評估 2022-2025 車型年份 CAFE/GHG 標準的適當性以及機構所作作為此類標準基礎的原始假設。「中期」審查的結論是，2022-2025 車型年份的標準是不適當的。2019 年 9 月，美國環境保護署及美國國家公路交通安全管理局發佈了一項新的共同規則，禁止加州實施溫室氣體（GHG）排放計劃。加州和其他利益相關者在聯邦法院對新的共同規則提出質疑。FCA 和其他 OEM 製造商介入了這場訴訟，確保其參與此案件和任何結果的能力。

對於輕型車，加州和其他九個州強制執行 ZEV 指令，要求各州的各家 OEM 製造商汽車的一定比例為零排放一電池電動汽車或燃料電池汽車。到 2025 車型年份止，該標準的嚴格性也會提高。作為對製造商的靈活舉措，該政策確實允許銷售有限數量的部分零排放汽車和插電式混合動力汽車。共同規則亦禁止加州實施其 ZEV 計劃，但在聯邦法院上受到加州的質疑。

對於重型車（>8,500 磅車輛總重額定值），溫室氣體標準是基於公用事業（有效載荷和牽引）的，且到 2027 年止愈加嚴格。與乘用車類似，在遵守溫室氣體排放法規方面存在靈活性。不能透過支付民事罰款來達到重型車溫室氣體標準標準。

為達到美國要求而開發的方法和技術也旨在確保加拿大和墨西哥市場的合規性。

### 拉美地區

2012年，巴西政府頒佈了一項二氧化碳減排法令，對符合若干規定的製造商提供間接稅收優惠。參與公司必須在2016年10月1日至2017年9月30日間銷售的車輛上達到車輛能效目標，且必須在2020年9月30日之前保持所規定的水平。該計劃的額外目標是，根據目標完成的幅度和時間，給予額外的稅收優惠。

2018年7月，第一批與Rota 2030相關的法規頒佈。Rota 2030是一項長期計劃（三個週期，每個週期五年），其中包括與在巴西銷售的所有車輛的能效相關的關鍵原則。重要的Rota 2030法規已獲巴西國會批准，並於2018年12月獲得巴西總統批准，以及關於解決若干最低要求和其他指標的普通法規亦得批准。從2022年起下一階段能源效率（二氧化碳／燃料效率）法規包含三種車型，分為乘用車、大型SUV和輕型商用車類別。其中包括，該規則獎勵甘蔗乙醇燃燒效率的提高，並亦認可在標準化政府測試週期未出現的條件下帶來裨益的技術和為其提供信貸靈活性。

在阿根廷，雖然目前沒有強制性的溫室氣體規定，但政府正在進行二氧化碳標準修訂，預計到2020年底最終確定。

### 亞太地區

在中國，第IV階段的企業平均燃料經濟性（或「CAFC」）目前已實施，並規定了到2020年每100公里5.0升的行業目標。各OEM製造商必須滿足與車重相關的特定車型平均油耗目標。此車型平均油耗要求於2016年逐步實施，到2020年止每年愈加嚴格。第IV階段的其他規定包括從2019年起滿足新能源汽車（NEV）積分配額。新能源汽車包括插電式混合動力汽車、電池電動汽車和燃料電池汽車。儘管新能源汽車獲得了積分乘數，但中國法規中不存在非週期積分彈性。

2017年9月，中國工業和信息化部發佈了關於企業平均燃料經濟性和新能源汽車信貸的管理規定，並於2018年4月生效。如不符合這些管理規定中的企業平均燃料經濟性目標，則可以透過結轉企業平均燃料經濟性積分、在聯屬公司內轉移企業平均燃料經濟性積分、OEM製造商使用其自身新能源汽車積分或購買新能源汽車積分的方式抵銷。如不符合新能源汽車目標，則僅可通過購買新能源汽車積分的方式抵銷。對於無法抵銷企業平均燃料經濟性及／或新能源汽車積分赤字之OEM製造商，將被暫停批准超過企業平均燃料經濟性目標的新產品，直到這些積分赤字被抵銷為止。

從2021年起，中國將對傳統和插電式混合動力汽車採用WLTP程序，預計於同一年，中國獨特的測試週期也將適用於電池電動汽車。中國政府發佈了第V階段企業平均燃料經濟性和新能源汽車積分規則草案，規則愈加嚴格，到2025年達到每100公里4.6升的目標。預計最終規則即將發佈。

亞太地區其他市場已經頒佈了燃料消耗和溫室氣體排放目標。印度從2017年4月起實施第I階段企業平均燃料經濟性限制，從2022年起實施第二階段更嚴格的限制。

韓國從2016年起實施新一階段的CAFE/CO<sub>2</sub>標準，提高了2021年目標。

在日本，汽車製造商必須達到2015年燃油經濟性標準（就每種車重等級而言），該標準適用到2019財年。2020年，將實施新的燃油經濟性標準，從車重等級均值轉向企業平均燃油經濟性。在澳大利亞，雖然沒有強制性的溫室氣體要求，但政府正在進行二氧化碳標準修訂，預計這將導致輕型車的自發二氧化碳排放目標。

## 歐洲、中東及非洲地區

各汽車製造商必須達到一項特定的與車重有關的銷售加權車型二氧化碳排放的平均目標。該法規規定，從 2020 年起，乘用車的車型平均行業目標為每公里 95 克二氧化碳排放（到 2019 年止為 130 克／公里）。為了促進超高效汽車的銷售，從 2020 年到 2022 年，汽車製造商如銷售每公里二氧化碳排放量低於 50 克的汽車，則可以獲得額外的二氧化碳排炭權額度。此外，汽車製造商如利用創新技術或生態創新（可提高實際燃油經濟性，但可能不會在測試週期中顯示，如太陽能電池板或 LED 照明），可獲得車型每公里多達 7 克二氧化碳的平均排炭權。

歐盟亦通過了規範輕型商用車（LCV）二氧化碳排放的標準。該法規要求新輕型商用車在 2020 年達到每公里 147 克二氧化碳排放的車型平均目標（到 2019 年止為 175 克／公里）。

2019 年 4 月，通過了第 2019/631 號法規（歐盟），其中規定了從 2025 年和 2030 年起的新二氧化碳排放目標，要求於 2025 年較 2021 年的水平下降 15%（乘用車和 LCV），於 2030 年時乘用車和 LCV 較 2021 年的水平分別下降 37.5% 及 31%。

一種用於測量輕型車二氧化碳排放和燃料消耗的新監管測試程序（稱為 WLTP），於 2018 年 9 月對所有註冊乘用車生效，並於 2019 年 9 月對所有註冊 LCV 生效。預計 WLTP 將規定更能代表實際駕駛條件的二氧化碳排放和燃料消耗量。

於 2020 年，二氧化碳排放量將不僅會受到市場演變（如柴油市場份額預期下降）的影響，還會受到低排放和電動汽車商業化的影響。FCA 已制定了一項實現二氧化碳排放目標的計劃，主要基於技術行動（如推出電氣化產品，並將新的汽油小型發動機系列擴展到其相當一部分產品）和商業行動（如促銷低二氧化碳排放汽車）。最後，根據適用的歐盟法規，另預計目前與另一家 OEM 製造商關於排放合規的聯合安排將在 2020 年適用。

歐洲、中東及非洲地區其他國家（在歐盟邊界以外），如瑞士和沙特阿拉伯，已經出臺了旨在減少汽車二氧化碳排放或燃料消耗的具體法規。預計英國脫歐後將繼續採用歐盟溫室氣體政策。

## 車輛安全

### 北美地區

根據美國聯邦法律，在美國銷售的所有車輛必須符合美國國家公路交通安全管理局頒佈的《聯邦機動車安全標準》（「FMVSS」），並且必須在首次購買車輛時由其製造商認證符合所有有關標準。此外，如果車輛存在與機動車安全相關的缺陷或不符合適用的 FMVSS 標準，製造商必須通知美國國家公路交通安全管理局和車主，並免費提供補救措施。再者，TREAD 法案授權美國國家公路交通安全管理局頒佈關於要求預警報告（「預警報告」）的法規。預警報告規則要求製造商向美國國家公路交通安全管理局提供數類資料，包括涉及一人或多人傷亡的所有索賠；製造商收到實際通知的所有事件，涉及死亡或人身傷害，聲稱或證明是由美國製造商的機動車或機動車設備的可能缺陷引起的；及涉及外國一人或多人死亡的所有索賠，當可能缺陷是與在美國出售的機動車或機動車設備相同或基本相似的機動車或機動車設備，以及聲稱機動車或機動車設備缺陷產生的財產損害索賠的匯總數據；保修索賠；消費者投訴和關於聲稱存在或可能缺陷的現場調查報告。這些規則亦要求報告客戶滿意度活動、消費者諮詢、召回或涉及修理或更換機動車或機動車設備項目的其他活動（即使與安全無關）。

國家公路交通安全管理局已獲得包括 FCA 在內的製造商關於為未來的車輛配備自動電子制動系統的自願承諾。該承諾將使這些制動系統在 2022 年 9 月 1 日前幾乎在所有車輛總重 8,500 磅或以下的輕型車和卡車上成為標準配置，並且在 2025 年 9 月 1 日前幾乎在所有車輛總重介乎 8,501 磅至 10,000 磅的卡車上成為標準配置。

2019 年 9 月，汽車製造商聯盟（the Alliance of Automobile Manufacturers, Inc.）和全球汽車製造商協會（the Association of Global Automakers, Inc.）宣佈了包括 FCA 在內的汽車製造商的自願承諾，引入技術（包括聽覺和視覺相結合的警報，提醒父母和看護人在離開車輛時檢查後座）以幫助處理被遺留在車裡的兒童中暑的風險。該承諾是到 2025 車型年份或更早的時候，在幾乎所有的汽車和卡車上安裝此技術。

有時，國家公路交通安全管理局或美國公路安全保險協會（「IIHS」）等組織會發佈或重新發佈適用於車輛的安全等級。2019 年 10 月，國家公路交通安全管理局宣佈了一項計劃，於 2020 年對其新車評估計劃（也稱五星安全評級計劃）提出重大更新和升級。目前尚不清楚細節，但預計將包括新的測試假人、強制性標籤的更改、新的測試程序和新技術的評估。這一組改動可能影響受影響車輛的市場競爭力，視乎最終改動的內容而定。

2016 年，國家公路交通安全管理局發佈了一份旨在實現車對車通信技術的《擬議規則制定通知》（「擬議規則制定通知」）。自那時起，這一領域的規則制定一直處於不活躍狀態，在可預見的未來與擬議規則制定通知有關的任何額外費用被推遲收取。然而，國家公路交通安全管理局與工業界進行了接觸，以確認關於促進這項技術發展的持續性興趣。

此外，國家公路交通安全管理局還發佈了關於解決新機動車設計和製造方面網絡安全問題的無約束力指南，以及網絡安全措施調查和驗證指南。

2018 年 1 月，墨西哥發佈了一項關於基於美國標準的安全法規的《消費者保護法》（「消費者保護法」）的修正案。消費者保護法（其中有）包括車輛製造商向聯邦消費者保護局（the Federal Consumer Protection Agency）提供的截止時間（i）推出日期和適用於在墨西哥所售車輛的每項安全活動的詳細說明，（ii）基於國際機構調查和指導方針的強制性召回活動，（iii）對危及消費者安全、健康或生命或威脅消費者個人財務狀況的車輛進行強制回購、修理或更換（以具有相同特徵的新車型），及（iv）在聯邦消費者保護局確定該車輛可能存在危及品消費者的安全、健康或生命或影響消費者個人財務狀況的風險時強制性產品收回。

### *拉美地區*

在拉美地區銷售的車輛，一般根據歐洲和聯合國標準，視乎各國情況，須遵守各項車輛安全條例。巴西在 2017 年公佈了 10 年期安全監管路線圖草案。該路線圖提供了一種分階段的方法來實現新的測試需求和主動安全技術。它將計劃在 2024 年後實施更貴的自動安全技術。2018 年 7 月，第一部與 Rota 2030 相關的法規頒佈。Rota 2030 是一項長期計劃（三個週期，每個週期五年），包括與在巴西銷售的所有車輛的強制性安全相關的原則。這些法規已由巴西國會批准，並於 2018 年 12 月獲巴西總統批准，以及關於處理若干最低要求和其他指標的普通法規獲批准。



## 亞太地區

亞太地區的許多國家，包括中國、韓國、日本和印度，已經或正在採用行人保護措施和車輛安全條例。中國公佈了 2013 年起施行的《缺陷汽車產品召回管理條例》和 2016 年起施行的《缺陷汽車產品召回管理條例實施辦法》。於 2019 年，中國國家市場監督管理總局發佈通知，要求對新能源汽車缺陷報告和召回進行嚴密監管。此外，印度還實施了汽車碰撞法規，於 2017 年對新車型生效，於 2019 年對所有車型生效，及關於行人安全、強制安裝安全氣囊、限速提醒器、防抱死制動系統和倒車停車傳感器等方面的新標準於 2019 年實施。再者，2019 年 6 月，印度政府內閣批准了《2015 年道路運輸和安全法案》，其中包括與召回車輛有關的條款。在韓國，已經提出了對與車輛事故、火災事故、缺陷報告和召回程序有關的主要條款的修正案，這可能會大大增加車輛製造商的責任和對其的處罰。

## 歐洲、中東及非洲地區

在歐洲銷售的車輛須遵守歐盟制定的車輛安全條例，或在非常有限案例及方面的情況下，由個別成員國制定的車輛安全條例。於 2009 年，歐盟建立了一個統一的車輛安全法律框架，廢除了當時存在的 50 多個指令，取而代之的是一部被稱為《通用安全法規》（「通用安全法規」）的單一法規，旨在納入相關的聯合國標準。2012 年開始納入聯合國標準。2014 年，歐洲開始討論全面升級通用安全法規，預計這將導致落實一套可變的被動和主動安全技術，視乎車輛類型和分類而定。最常見車輛的重要組件包括高級緊急制動、智能車速輔助、緊急車道保持、駕駛員困倦和注意力警告、高級駕駛員分心警告、倒車檢測、事件數據記錄器、對行人、騎自行車者和其他易受傷害道路使用者的保護、擴大前面與側面碰撞試驗的範圍。還包括引入自動化車輛規定，如駕駛員開車監測系統或車輛編隊。更新後的通用安全法規於 2019 年發佈，適用於新車和車型的升級版通用安全法規將於 2022 年開始實施。此外，2018 年，歐盟、以色列和土耳其市場的新車型獲批車輛必須配備車內緊急呼叫系統。在俄羅斯，類似的車內緊急呼叫系統於 2015 年強制實施，而中東地區一些國家目前正在起草這些系統的法規。

## 工業環境控制

我們的經營受到一系列環境保護法律的約束，包括有關規範空氣排放、水排放、廢物管理和環境清理的法律。若干環境法規規定責任人為補救行動提供資金，而不論過錯、原始處置的合法性或垃圾堆置場的所有權。在若干情況下，這些法律對自然資源的相關損害規定了相關責任。我們的環境管理體系（「環境管理體系」）正式確立了我們對旨在防止或減少製造活動對環境影響的方法和過程的負責任管理的承諾。ISO 14001 是一項國際公認的標準，規定了環境管理體系的要求。於 2019 年 12 月 31 日，本集團的大多數製造工廠均已通過 ISO 14001 環境管理體系認證。

我們對環境和可持續性問題的承諾也反映在我們的內部世界級製造（「世界級製造」）系統中。

## 工作場所健康及安全

FCA 的目標是為在世界各地的每個設施和每個活動領域的所有僱員提供一個安全、健康和高效的工作環境。因此，本集團致力於識別和評估工作場所的安全風險，執行內部和政府的安全和人體工程學標準，提高僱員的意識和安全行為，鼓勵健康的生活方式。

在 FCA 設定的目標內正式確定零事故目標，以及透過在全球各地採用經職業健康與安全評估體系（「OHSAS」）18001 標準認證的職業健康與安全管理體系（「OHSMS」），實現零事故目標。於 2019 年 12 月 31 日，我們絕大多數製造工廠均已採納經 OHSAS 18001 認證的 OHSMS 體系。

有效的安全管理還得到了在世界級製造工具和方法的應用、僱員的積極參與和有針對性的投資方面的支持。

### **銀行業法律法規對金融服務的適用性**

我們的數家專屬財務公司，每家均向我們的客戶提供金融服務，在其經營所在的司法權區內作為金融機構而受監管。FCA Bank S.p.A.，在意大利註冊成立，受歐洲中央銀行和意大利銀行的監管。在 FCA Bank 集團內，兩家附屬公司（the Austrian FCA Bank G.m.b.H.和 the Portuguese FCA Capital Portugal I.F.I.C., S.A.）受歐洲中央銀行和地方中央銀行的監管，而若干其他附屬公司則受地方金融或銀行管理局的監管。Banco Fidis S.A.在巴西註冊成立，受巴西中央銀行監管。FCA Compañia Financiera S.A.在阿根廷註冊成立，受阿根廷中央銀行的監管。菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司在中國註冊成立，受中國銀行保險監督管理委員會和中國人民銀行的監管。因此，這些公司在償付能力、資本需要、報告、客戶保護和賬戶管理等各個方面均受到監管。

## 財務概覽

### 管理層關於本集團財務狀況及經營業績的討論及分析

以下有關我們財務狀況和經營業績的討論，應與「集團概覽」、「節選財務數據」項下的信息以及本報告其他章節所載綜合財務報表一併閱讀。此項討論包括前瞻性陳述，涉及許多風險和不確定性，包括但不限於「前瞻性陳述」和「風險因素」下所述的風險和不確定性。實際結果可能與任何前瞻性陳述中所載者有重大差異。

管理層關於本集團截至 2017 年 12 月 31 日止年度的財務狀況及經營業績的討論及分析先前已列入 2018 年年報「財務概覽」一節和 20-F 表格內，於 2019 年 2 月 20 日向美國證監會備案，但未包含在本報告中。2017 年工業自由現金流（Magneti Marelli 除外）和經調整攤薄每股收益先前未披露，現披露如下。

### 趨勢、不確定性及機會

我們的經營業績和財務狀況受到若干因素的影響，包括我們無法控制的因素。

**出貨量。**汽車出貨量一般受消費者對車輛需求的預期所推動，而需求受經濟條件、經銷商和客戶融資的可貸性和成本以及向零售客戶提供的激勵舉措的影響（如下所述）。控制權的轉移、因而收入的確認，一般對應對經銷商或分銷商的汽車出貨。這通常發生在將車輛交給負責將車輛運輸至經銷商或分銷商的承運人時，或者當車輛提供予經銷商或分銷商時。出貨和收入確認不一定與經銷商的零售額直接相關，這可能會受到其他因素的影響，包括經銷商對適當庫存水平的決定。

**產品開發和技術。**消費者需求（及因而我們的出貨）的一個關鍵驅動因素，一直是我們的汽車產品組合的不斷翻新、更新和演變，而我們已承諾投入大量資本和資源在新平臺上推出新的車輛，並增加新的動力系統和其他新技術。為了實現我們為保持市場份額和取得有競爭力的經營利潤率而進行的重大投資的回報，我們將不得不繼續在新車上市方面進行重大投資。我們相信，開發通用汽車平臺和動力系統的努力加快了我們許多新車上市的時間，並節省了成本。

與產品開發、車輛改進和推出相關的成本影響我們的淨利潤。此外，我們能否繼續在產品開發方面進行必要的投資並收回相關成本，在很大程度上取決於我們推出的新車型或顯著更新車型的市場接受度和成功。在新車上市和投放市場期間，我們通常會增加與廣告活動和相關促銷活動相關的銷售開支、一般開支和廣告開支。

我們在新項目的初始研究階段產生的成本（可能與車型、車輛平臺、動力傳動系統或技術有關）於產生時支銷並按研發費用列報。如若且當同時滿足下列兩個條件時，因產品開發發生的成本予以資本化，確認為無形資產：(i) 開發支出能夠可靠地計量；及(ii) 項目的技術可行性，預計產量和價格表明開發支出有可能產生未來的經濟效益。資本化開發支出包括可直接歸屬於開發過程的所有成本。有關資本化開發支出，根據我們估計與該產品使用壽命終結相對應的結束日期，從開始生產到開發產品的預期經濟使用壽命按直線法攤銷，我們在綜合損益表確認並報告此類攤銷為研發費用。車輛生產的預期結束日期（延期、加速或終止）的任何變化均會導致資產攤銷期間的潛在變化。

我們產品組合的未來開發（以支持我們的增長戰略）及其相關的開發支出，可能導致開發資產的重大資本化。我們的產品上市時間至少是自設計定稿作模和生產之日起計 24 個月，但根據產品而變化，項目投產後，導致攤銷增加。因此，基於我們的產品組合策略和產品計劃，我們的研發支出的週期性會影響我們的經營業績。

為了應對消費者需求和監管要求的預期變化，我們打算在產品開發和研發方面投入大量資源。替代燃料汽車和自動駕駛汽車的新市場也在不斷湧現，我們預計在這些領域投入資源，以應對未來的需求，並支持遵守排放和燃油效率要求。此外，全球需求繼續從乘用車轉向多功能車，並從柴油動力車轉向其他汽車。

**收入成本。**收入成本包括採購（包括與購買部件和原材料有關的成本）、人工成本、折舊、攤銷、物流和產品保修以及召回成本。我們向眾多供應商採購各種部件、原材料、用品、公用事業、物流和其他服務。這些採購歷來佔總收入成本的 70%-80%。收入成本的波動主要與我們生產和銷售的車輛數量以及車輛組合的變化有關，原因是新型汽車一般具有技術上更先進的部件和增強功能，因此單位成本更高。收入成本也可能受到原材料價格波動的影響。原材料成本歷來佔上述採購總額的 10%-15%，其餘部分採購由部件、原材料變換和間接製造成本構成。我們通常尋求透過利用固定價格購買合同、商業談判和技術效率來管理這些成本並盡量減少其波動性。儘管如此，由於最近的關稅行動，我們與材料和部件相關的收入成本有所增加，而且在我們更大的市場（包括美國和中國）中，關稅和貿易政策的不確定性使我們難以預測原材料成本的管理。由於我們在更新和翻新產品組合時顯著提升了車輛的內容，我們的收入成本也增加了。隨著時間的推移，技術進步和材料採購改進可能會降低我們額外升級的成本。此外，我們尋求通過定價行動收回更高的成本，但即使市場條件允許，成本的增加與實現定價提增的能力之間也可能存在時間差。因此，在市場接受漲價之前，我們的業績一般受到不利影響，至少在短期內是如此。

此外，在許多出售我們汽車的市場上，我們需要支付這些車輛的進口稅（列入收入成本內）。在市場條件允許的情況下，我們將這些成本轉嫁到在向客戶收取的價格中。然而，對於我們的許多車輛，特別是大眾市場汽車細分市場，我們不能總是將關稅增幅轉嫁至經銷商和分銷商以及保持競爭力。我們在車輛定價以收回增加的成本方面的能力已經並將繼續影響我們的盈利能力。

**定價。**我們的盈利能力在一定程度上取決於我們維持或提高向經銷商和車隊客戶所售車輛的定價的能力，同時也將受到我們在轉嫁關於遵守愈加嚴格的監管合規要求所需的技術成本增幅方面的能力的重大影響。然而，如上所述，影響原材料或部件定價的進口關稅在若干情況下可能會提高我們向客戶收取的價格，而市場可以接受該特定市場的此類價格上漲，或者如果我們無法向客戶提價，則會影響我們的盈利能力。

此外，由於現有競爭車輛的多樣性和全球製造能力過剩，汽車行業繼續面臨激烈的價格競爭。歷史上，製造商透過向經銷商、零售客戶和車隊客戶提供激勵（包括現金回扣、選項包折扣和補貼資金或租賃計劃）來促銷產品。由於行業有季節性需求變化，激勵的數額和類型取決於許多因素，包括市場競爭水平、車輛需求、經濟狀況、車型年齡和年份時間。我們計劃繼續利用這些激勵對車輛進行有競爭力的定價，管理需求，支持對庫存管理而產生的盈利能力。

*汽車盈利能力。*我們的經營業績反映了我們銷售的汽車的盈利能力，而盈利能力往往會因許多因素而變化，包括汽車尺寸、內容和品牌定位。汽車盈利能力還取決於對經銷商和車隊客戶的銷售價格（扣除銷售激勵）、材料和部件成本以及運輸和保修成本。在北美分部，我們的大型汽車（如大型 SUV 和皮卡）在每輛車的利潤率方面歷來高於其他車輛，在 2019 年約佔我們美國零售汽車總出貨量的 71%。近年來，消費者對若干大型汽車（如 SUV）的偏好有所增加；然而，並不能保證此情況持續下去。

在全球所有大眾市場汽車細分市場中，經銷商選擇的配備附加選項的車輛一般對我們來說更具盈利能力。因此，我們在提供有吸引力的汽車選項和升級方面的能力對我們提高這些車輛的盈利能力至關重要。此外，在美國和歐洲，我們向經銷商出售（供其銷售予零售客戶）汽車一事在正常情況下比我們的車隊銷售業務更有利可圖，部分原因是，在車隊客戶越來越傾向於購買更小、更省油但較少可選功能的汽車的同時（歷史上每車的盈利能力較低），零售客戶更傾向於選擇附加的可選功能。

當對若干品牌和型號的汽車有很強的品牌認知度時，以這些品牌和型號銷售的汽車通常更有盈利空間。在若干情況下，這與這些品牌和車型的悠久歷史有關，而在其他情況下，則與客戶認定這些車輛更現代、更能滿足客戶需要有關。

*經濟狀況。*對新車的需求往往反映了我們經營所在的各個市場的經濟狀況，因為零售銷售取決於個人購買決定，而這又受到許多因素的影響，包括可支配收入水平。輕型商用車的車隊銷售和銷售也受到經濟狀況的影響，經濟狀況推動了車輛利用和投資活動。此外，對輕型商用車和皮卡車的需求部分是由建築和基礎設施項目推動的。因此，我們的業績受到我們經營所在的市場的宏觀經濟趨勢的影響。

*法規。*我們在全世界受到複雜的監管制度的制約，其中車輛安全、排放和燃油經濟性監管變得越來越嚴格，相關的執法機制亦越來越活躍。這些情況發展可能會影響我們的汽車銷售，以及我們的盈利能力和聲譽。我們受適用的國家和地方法規的約束，必須達到適當的合規水平，以便在每個市場（包括我們獲得大量收入的一些市場）繼續運營。開發、工程和製造滿足這些要求的車輛，從而在這些市場上銷售，這需要大量的管理時間和財政資源。

在我們運營所在的市場中，我們遵守燃油經濟性和溫室氣體法規，以最具成本效益的組合方式開發、製造和銷售燃油經濟性更好、排放更低的車輛、購買監管排放碳權和支付監管費用。我們戰略的每項組成部分的成本均增加了，預計未來會繼續增加。由於這些組成部分的成本（特別是每項組成部分的相對成本）變化，我們打算在可行的範圍內調整我們的戰略，努力尋求最具成本效益的方法來履行我們的合規義務。此外，這些成本和為應對其他監管要求而產生的成本可能很難轉嫁予客戶，因此增加的成本可能會影響我們的經營業績和盈利能力。

另外，2019 年，中國是全球最大的單一市場，其監管規定的發展在若干方面限制了我們在該國擴大業務範圍時可以謀求推出的產品組合。有關更多資料，請參閱「*風險因素—與我們經營所處的法律和監管環境有關的風險—當前和未來更為嚴格或增加的法律、法規和政府政策，包括與提高燃油效率要求和減少溫室氣體和尾氣排放有關者，對我們的經營方式有重大影響，可能會增加我們的合規成本，並對我們的經營和業績產生負面影響*」。此外，美國聯邦政府最近提起的法律程序挑戰了美國各州（如加州）關於實施它們涉及我們所售車輛的法規的司法管轄權，從而導致這些法規的適用性存在不確定性。

**關稅及貿易政策。**最近，美國與其貿易夥伴（包括中國和歐盟）之間有關關稅和進口稅的活動和猜測顯著增加。美國與其貿易夥伴之間實施的關稅或進口稅，以及美墨加協定的實施，可能會降低消費者需求及／或降低我們產品的利潤。此外，關於我們可在全球採購的部件和原材料的供應和價格可能會受到不利影響。

**合併。**汽車行業是異常資本密集型行業，近年來，由於我們追求技術創新和應對各項挑戰，我們行業的資本支出和研發需求持續大幅增長。由於遵守強化的排放和安全法規，繼續產生新的和不斷增加的資本要求，這正如開發專有組件一樣。2019年12月17日，我們與Peugeot S.A.簽署了一份具有約束力的合併協議，規定50/50合併（「FCA-PSA合併」），變成全球第四大汽車OEM製造商（按銷量計）和第三大OEM製造商（按收入計）。雖然我們繼續執行我們的業務計劃，且我們相信我們的業務將繼續增長及我們的營業利潤率將繼續提高，但如果我們不能透過完成FCA-PSA合併，或與其他製造商的合作或合併來降低我們的資本要求，則我們可能無法減少組件開發成本，優化製造投資或產品配置，提高模具、機械和設備的利用率，因此我們的產品開發和製造成本將繼續限制我們的盈利能力和資本回報。儘管無法保證我們能夠通過大規模集成或產品開發和製造合作來克服這些挑戰，但如果我們無法追求這些利益，我們所使用的資本的回報可能會受損，從而可能對我們的經營業績和財務狀況產生不利影響。

**FCA-PSA 合併。**FCA-PSA 合併完成一事受制於我們無法控制的若干條件，這些條件可能會阻止、延遲或以其他方式對其完成產生不利影響。此外，即使完成了FCA-PSA合併，整合過程中可能會出現挑戰，我們預期實現的協同效應可能無法及時或根本無法實現。

**經銷商及客戶融資。**鑒於我們售予全球經銷商和零售客戶的車輛中有很大一部分比例是融資購買的，融資的可貸性和成本是影響我們汽車出貨量和淨收入的一個重要因素。客戶融資的可貸性可能會影響汽車組合，原因是那些可獲得更多融資的客戶能夠購買更高價的車輛，而當客戶融資受到限制時，汽車組合可能會轉向更低價的車輛。近年來的低利率環境已經產生了降低汽車擁有的實際成本的效果。雖然美國和歐洲的利率一直處於歷史低位，但隨著時間的推移，融資的可貸性和條款可能會繼續發生變化，從而影響我們的業績。我們目前在許多地區（包括美國）開展業務，沒有一家專屬財務公司，並繼續通過合資企業和第三方安排的方式在我們的數個主要市場（包括美國）提供融資渠道。因此，與擁有和經營聯屬財務公司的競爭對手相比，我們在這些市場上可能更無法確保為我們的經銷商和零售客戶提供融資。

**外匯匯率影響。**我們受到以下外匯匯率波動的影響：(i) 透過把外幣財務報表換算為歐元以作合併入賬，我們稱之為換算影響；及(ii) 透過本集團內實體以其自身功能貨幣以外的貨幣進行交易，我們稱之為交易影響。考慮到我們在美國的業務規模，美元兌歐元的走強通常會對我們的財務業績（以歐元報告）以及與我們在美國銷售在歐洲生產的車輛和部件相關的業務產生積極影響。包括美元／歐元匯率在內的外匯匯率在2019年大幅波動，並且將來可能會繼續如此波動。我們主要是以歐元、美元和巴西雷亞爾計價的債務形式獲得資金。考慮到我們債務和流動性，美元兌歐元的走強通常將對我們的淨現金狀況產生積極影響。

為了減少外匯匯率的影響，我們對若干風險進行了一定比例的對沖。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註30 **關於金融風險的定性及定量資料**。

## 出貨資料

如**集團概覽—業務概覽**所討論，我們的業務通過五個報告分部進行：四個區域性大眾市場汽車分部（北美、拉美、亞太和歐洲、中東及非洲）和瑪莎拉蒂全球豪華品牌分部。下表按分部列出了我們的汽車出貨信息。汽車出貨通常與我們關於滿足消費者需求的計劃所推動的當期生產保持一致。當我們的車輛、服務或零件的控制權已經轉移且本集團對客戶的履約義務已經履行時，確認收入。本集團已確定，我們汽車和服務零件的銷售的客戶一般是經銷商、分銷商或車隊客戶。控制權的轉移，因而收入確認，通常對應與車輛或服務零件提供予客戶，或車輛或服務零件交付予負責把它運送給客戶的承運人的日期。當車輛控制權轉移至車隊客戶時，透過折舊保證計劃（「折舊保證計劃」）進行的新車銷售被確認為收入，除非本集團發行有重大經濟激勵的認沽期權。有關我們的收入確認政策的更多詳情，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 2 **編製基準**。

有關我們的經銷商和分銷商的描述，請參閱**集團概覽—銷售概覽**。因此，出售的車輛數目不一定與在任何給定期間記錄收入的汽車出貨數量相對應。

(千輛)	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
北美	2,401	2,633
拉美	577	585
亞太	76	84
歐洲、中東及非洲	1,199	1,318
瑪莎拉蒂	19	35
<b>合併出貨量合計</b>	<b>4,272</b>	<b>4,655</b>
合資企業出貨量	146	187
<b>總出貨量合計</b>	<b>4,418</b>	<b>4,842</b>

關於北美、拉美、亞太、歐洲、中東及非洲及瑪莎拉蒂的 2019 年與 2018 年出貨量比較的討論，請參閱下文 **按分部劃分的業績**。

## 非公認會計準則的財務計量

我們透過採用數項非公認會計準則（「非公認會計準則」）財務指標來監控我們的運營：經調整息稅前利潤（「經調整息稅前利潤」）、經調整純利、經調整每股攤薄收益（「經調整每股攤薄收益」）、工業自由現金流及以固定匯率（「固定匯率」）提供的若干信息。我們認為，這些非公認會計準則的財務計量可提供有關我們經營業績的有用且相關的信息，並增強關於評估我們財務表現的整體能力。它們為我們提供了可比的計量標準，有助於管理層確定運營趨勢的能力，並就未來支出、資源分配和其他運營決策做出決定。這些及類似措施在我們經營所處的行業中廣泛使用，但是，這些財務計量可能無法與其他公司的其他類似名稱的計量相提並論，並且不擬替代根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則及歐盟採用的國際財務報告準則編製的財務表現計量。

*經調整息稅前利潤 ( EBIT) :* 不包括持續性業務淨利潤中的若干調整（含投資出售收益／（虧損）、重組、減值、資產撤銷以及被視為不頻繁性質的罕見或離散事件的特別收入／（費用）），也不包括財務開支淨額和稅項開支／（利益）。

經調整息稅前利潤用於內部報告以評估績效，並作為本集團預測、預算和決策過程的一部分，是因為它為本集團的核心業務提供了更大透明度。我們認為，此項非公認會計準則計量是有用的，是因為它排除了我們認為不代表本集團持續經營業績的項目，並允許管理層查看經營趨勢，進行分析比較以及以基準計量在各期間和各分部之間的業績。我們還認為，經調整息稅前利潤有助於分析師和投資者瞭解管理層如何在一致性基礎上評估本集團的持續經營業績。此外，經調整息稅前利潤是用於確定年度績效獎金和根據集團行政總裁和其他合格員工（包括集團執行委員會（「集團執行委員會」）的成員）2019-2021 年股權激勵計劃條款確定的若干績效目標的指標之一。

關於更多討論內容以及關於據此非公認會計準則計量核對持續性業務純利（這是我們綜合損益表中最直接可比的計量），請參閱以下「集團業績」及「按分部劃分的業績」等節。經調整息稅前利潤不應被視為替代持續性業務純利、現金流或根據國際財務報告準則報告的其他分析我們業績的方法。

*經調整純利:* 作為持續性業務純利計算（不包括經調整息稅前利潤排除的相同項目的稅後影響），以及不頻繁性質的罕見或離散事件的財務收入／（開支）和稅項收入／（開支）。

我們認為此項非公認會計準則計量有用，是因為它還排除了我們認為不代表本集團持續經營業績的項目，並為投資者提供了本集團持續經營業績的更有意義的比較。此外，經調整純利是用於確定年度績效獎金和實現若干績效目標的指標之一，而該等績效目標是根據本集團行政總裁和其他合格員工（包括集團執行委員會的成員）2014-2018 年股權激勵計劃的條款建立。

關於更多討論內容以及關於據此非公認會計準則計量核對持續性業務純利（這是我們綜合損益表中最直接可比的計量），請參閱以下「集團業績」一節。經調整純利不應被視為替代持續性業務純利、現金流或根據國際財務報告準則報告的其他分析我們業績的方法。

*經調整每股攤薄收益:* 通過調整持續性業務的每股攤薄收益，計算經調整純利排除的相同項目的每股影響。

我們認為此項非公認會計準則計量有用，是因為它還排除了我們認為不代表本集團持續經營業績的項目，並為投資者提供了本集團持續收益質素的更有意義的比較。



關於據此非公認會計準則計量核對持續性業務每股攤薄收益（這是我們綜合財務報表中最直接可比的計量），請參閱以下*集團業績*一節。經調整每股攤薄收益不應被視為替代持續性業務的每股基本收益、每股攤薄收益或根據國際財務報告準則報告的其他分析我們收益質素的方法。

*工業自由現金流*：是我們的主要現金流指標，並作為經營活動現金流計算，減去：已終止業務經營活動現金流；與金融服務相關的經營活動現金流（扣除對銷）；工業活動的物業、廠房和設備及無形資產的投資；對持續性業務與已終止業務之間的公司間淨付款的調整；及對超出養老金計劃要求款額的酌情養老金供款的調整（扣除稅款）。工業自由現金流的時間可能受到應收賬款貨幣化和應付賬款支付的時間以及營運資金其他組成部分變化的影響，這些變化在各期間因（其中包括）現金管理舉措和其他因素而不同，其中一些可能非本集團所能控制。

關於更多資料和據此非公認會計準則計量核對經營活動現金流（這是我們綜合現金流量表中最直接可比的計量），請參閱*流動性及資本資源—工業自由現金流*。工業自由現金流不應被視為替代持續性業務純利、現金流或根據國際財務報告準則報告的其他分析我們業績的方法。

*固定貨幣信息*：*集團業績*一節內的討論包括有關我們在固定匯率方面的業績的信息，而該信息是通過應用上一年度平均匯率換算以當地貨幣表示的當前財務數據（相關財務報表以該貨幣表示）而得出（關於所應用的匯率，請參閱在本報告其他章節所載綜合財務報表內的附註 2 *編製基準*）。儘管我們認為該非公認會計準則計量不能替代公認會計準則計量，但我們認為排除匯率波動影響的業績為投資者提供了有關我們業務經營表現及趨勢（按當地貨幣）的更多有用信息。

## 經營業績

### 集團業績 - 2019 年與 2018 年的比較

以下是對本集團截至 2019 年 12 月 31 日止年度與截至 2018 年 12 月 31 日止年度的經營業績比較的討論。

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
淨收入	€ 108,187	€ 110,412
收入成本	93,164	95,011
銷售、一般及其他費用	6,455	7,318
研發費用	3,612	3,051
投資業績	209	235
投資出售收益	15	—
重組費用	154	103
財務開支淨額	1,005	1,056
<b>稅前利潤</b>	<b>4,021</b>	<b>4,108</b>
稅項開支	1,321	778
<b>持續性業務純利</b>	<b>2,700</b>	<b>3,330</b>
已終止業務利潤 (除稅淨額)	3,930	302
<b>純利</b>	<b>€ 6,630</b>	<b>€ 3,632</b>
<b>歸屬於以下各方的純利：</b>		
母公司所有者	€ 6,622	€ 3,608
非控股權益	€ 8	€ 24
<b>歸屬於以下各方的持續性業務純利：</b>		
母公司所有者	€ 2,694	€ 3,323
非控股權益	€ 6	€ 7
<b>歸屬於以下各方的已終止業務純利：</b>		
母公司所有者	€ 3,928	€ 285
非控股權益	€ 2	€ 17

截至 2019 年 1 月 1 日，本集團依據經修訂的追溯法採用了國際財務報告準則第 16 號-租賃，並無重述上年的比較數據。關於採納此新準則的影響並不重大，並且本集團預期持續採納此新準則方面不會產生重大影響。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 2 編製基準。

### 淨收入

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長 / (下降)	
	2019 年	2018 年	2019 年對比 2018 年 % 实际	% 固定汇率
淨收入	€ 108,187	€ 110,412	(2.0)%	(5.2)%

有關我們 5 個報告分部 (北美、拉美、亞太、歐洲、中東及非洲和瑪莎拉蒂) 2019 年與 2018 年的淨收入比較的討論，請參閱以下「按分部劃分的業績」。

## 收入成本

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)	
			2019 年對比 2018 年	
	2019 年	2018 年	% 實際	% 固定匯率
收入成本	€ 93,164	€ 95,011	(1.9)%	(5.1)%
收入成本佔淨收入的百分比	86.1%	86.1%		

收入成本包括採購（含商品成本）、人工成本、折舊、攤銷、物流、產品保修和召回成本。

與 2018 年相比，2019 年收入成本的下降主要與以下各項有關：(i) 北美、歐洲、中東及非洲和瑪莎拉蒂的銷量下降，部分被以下各項抵銷：(ii) 外幣換算影響導致的增長；(iii) 北美最近推出的車輛的總體組合、產品成本和性能增強；及 (iv) 資產減值（如下所述）。

2019 年收入成本中包括 4.25 億歐元（2018 年為 3.70 億歐元），主要是以北美和歐洲、中東及非洲為主的監管開支的累積和合規積分的使用。

收入成本還包括用於監管合規的重大成本，但此成本不可單獨量化，因為它們是更廣泛舉措中的要素，例如動力系統升級和替代動力系統方面的技術部署，以及改善車輛需求能源的行動。有關更多詳情，請參閱本報告其他章節所載的**環境及其他監管事宜**。

2019 年期間，產品組合計劃的合理化，主要是為了歐洲 A 級車以及阿爾法羅密歐，導致確認若干平臺的資產減值費用。減值費用合計為 13.76 億歐元，包括收入成本中確認的 5.63 億歐元物業、廠房及設備和研發費用中確認的 8.13 億歐元先前資本化開發成本且不包括經調整息稅前利潤。在這些費用中，4.35 億歐元涉及歐洲、中東及非洲分部，1.48 億歐元涉及瑪莎拉蒂分部，其餘 7.93 億歐元未分配至特定地區，因為減值的平臺資產被用於生產在我們數個地區銷售的阿爾法羅密歐汽車。請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 2 **編製基準—使用估算**。

## 銷售、一般及其他費用

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)	
			2019 年對比 2018 年	
	2019 年	2018 年	% 實際	% 固定匯率
銷售、一般及其他費用	€ 6,455	€ 7,318	(11.8)%	(13.7)%
銷售、一般及其他費用佔淨收入的百分比	6.0%	6.6%		

與 2018 年相比，2019 年的銷售、一般及其他費用有所下降，主要是由於 2018 年期間確認的與美國柴油排放事宜相關的估計費用 7.48 億歐元無重複，以及由於美國的《減稅與就業法案》，2018 年在美國支付了 1.11 億歐元的特別花紅（不包括在經調整息稅前利潤中）。扣除這些費用後，銷售、一般和其他費用下降，主要是由於歐洲、中東及非洲和北美的廣告費用減少及在歐洲、中東及非洲重組行動產生的效率。

銷售、一般和其他費用包括廣告費用、人事費用和管理費用。截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度，廣告費用分別約佔銷售、一般和其他費用總額的 47% 和 42%。截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度，廣告費用前後一致，而廣告費用佔銷售、一般及其他費用總額的比例增長，主要是由於 2018 年確認的費用無重複（如上所述）導致 2019 年銷售、一般及其他費用總額更低。

## 研發費用

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)	
	2019 年	2018 年	2019 年對比 2018 年	
			% 實際	% 固定匯率
支銷的研發支出	€ 1,305	€ 1,448	(9.9)%	(13.3)%
資本化開發支出攤銷	1,358	1,456	(6.7)%	(8.9)%
資本化開發支出減值及撤銷	949	147	n.m.	n.m.
<b>研發費用總額</b>	<b>€ 3,612</b>	<b>€ 3,051</b>	<b>18.4%</b>	<b>15.6%</b>

n.m. = 數字無意義

	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
支銷的研發支出佔淨收入的百分比	1.2%	1.3%
資本化開發支出攤銷佔淨收入的百分比	1.3%	1.3%
資本化開發支出減值及撤銷佔淨收入的百分比	0.9%	0.1%
<b>研發費用總額佔淨收入的百分比</b>	<b>3.3%</b>	<b>2.8%</b>

下表總結了我們截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度的研發支出：

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降) 2019 年對比 2018 年
	2019 年	2018 年	
資本化開發支出	€ 2,889	€ 2,079	39.0%
支銷的研發支出	1,305	1,448	(9.9)%
<b>研發支出總額</b>	<b>€ 4,194</b>	<b>€ 3,527</b>	<b>18.9%</b>
資本化開發支出佔研發支出總額的百分比	68.9%	58.9%	
<b>研發支出總額佔淨收入的百分比</b>	<b>3.9%</b>	<b>3.2%</b>	

我們進行新車和技術研發，以改善車輛的性能、安全性、燃油效率、可靠性、消費者認知和環境影響。研發費用主要包括材料成本、服務和人員相關費用（用於支持採用動力傳動系統技術開發新的和現有的車輛）。有關研發費用的更多詳情，請參閱趨勢、不確定性及機會—產品開發及技術和業務概覽—研發。

與 2018 年相比，2019 年研發支出的減少主要是由於成本資本化程度較高，這與北美（主要是 Jeep 品牌）、歐洲、中東及非洲和瑪莎拉蒂的車型開發階段的進展相一致。

與 2018 年相比，2019 年資本化開發成本攤銷的減少主要是由於當前產品系列的週期所致。

2019 年，資本化開發支出的減值及撤銷主要是由於先前資本化開發成本的減值費用的影響（請參閱上文收入成本）。截至 2018 年 12 月 31 日止年度資本化開發支出的減值及撤銷（主要在歐洲、中東及非洲）是由於與 2018-2022 年業務計劃相關的產品計劃發生變化。

與 2018 年相比，2019 年研發支出總額的增長反映出我們在產品組合的持續更新和豐富方面所做的努力。

與 2018 年相比，2019 年資本化開發支出佔研發支出總額的比例有所增加，是由於 2020 年及 2021 年將會推出的新車型的開發支出增加。

### 投資業績

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)
	2019 年	2018 年	2019 年對比 2018 年
投資業績	€ 209	€ 235	(11.1)%

與 2018 年相比，2019 年投資業績的減少主要歸因於廣汽菲克合資公司的業績下降。

### 財務開支淨額

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)
	2019 年	2018 年	2019 年對比 2018 年
財務開支淨額	€ 1,005	€ 1,056	(4.8)%

與 2018 年相比，2019 年財務開支淨額的減少主要是由於總債務平均減少，並部分被採用國際財務報告準則第 16 號後確認的 8,800 萬歐元租賃負債利息所抵銷。

### 稅項開支

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)
	2019 年	2018 年	2019 年對比 2018 年
稅項開支	€ 1,321	€ 778	69.8%
實際稅率	32.7%	18.5%	+1420 基點

與 2018 年相比，2019 年稅項支出的增加主要歸因於 (i) 就 2018 年最終確定的美國先前數年稅收狀況確認的非經常性淨稅收利益 3.34 億歐元，包括把估算的 2017 年美國以前認定的遣返稅開支調減 7,000 萬歐元，以及來自加速後的酌情養老金供款的稅收利益 9,400 萬歐元（有關更多詳情，請參閱我們綜合財務報表中附註 19 *僱員福利負債*）；及 (ii) 北美地區更高的經營業績。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 7 *稅項開支*。

實際稅率從 2018 年的 19% 提高到 2019 年的 33%，主要與以下各項有關：(i) 就 2018 年最終確定的美國先前數年稅收狀況確認的非經常性利益；及 (ii) 主要因 13.76 億歐元的所有減值費用沒有相應的稅收利益（與產品組合計劃合理化有關），這是由於部分確認意大利的遞延稅項資產（請參閱上文 *收入成本*）。

### 持續性業務純利

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)
	2019 年	2018 年	2019 年對比 2018 年
持續性業務純利	€ 2,700	€ 3,330	(18.9)%

與 2018 年相比，2019 年持續性業務純利減少，主要是由於與產品組合計劃合理化有關的已確認資產減值 13.76 億歐元的稅前影響（請參閱上文 *收入成本*）及稅收費用增加（如上所述），但部分被 2018 年確認的與美國柴油排放事宜相關的估計成本 7.48 億歐元無重複而抵銷。歐洲、中東及非洲和瑪莎拉蒂運營業績的下降被亞太、拉美和北美的改善所抵銷。

### 已終止業務利潤（除稅淨額）

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／（下降）	
	2019 年	2018 年	2019 年對比 2018 年	
已終止業務利潤（除稅淨額）	€ 3,930	€ 302	n.m.	

n.m. = 數字無意義

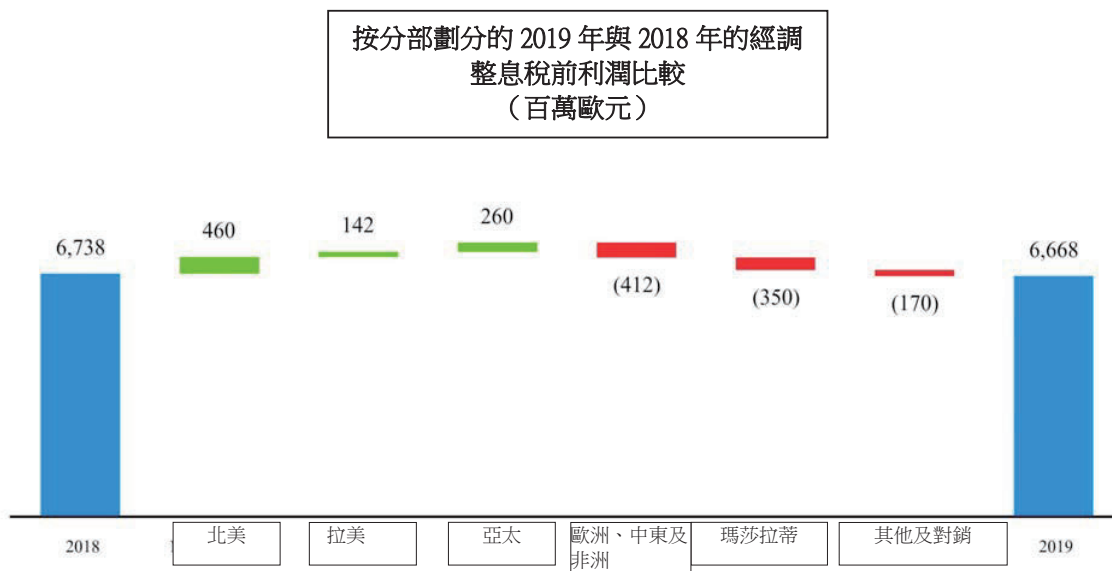
Magneti Marelli，包括 37.71 億歐元的銷售收益和 200 萬歐元的相關稅項開支，在截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表內作為已終止業務呈列。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 3 綜合範圍。

於直至 2019 年 5 月 2 日出售交易完成為止的期間內，Magneti Marelli 的物業、廠房及設備的停止折舊和無形資產攤銷對國際財務報告準則第 5 號要求的持作待售分類的影響為 1.34 億歐元（截至 2018 年 12 月 31 日止年度為 9,600 萬歐元），扣除稅項 2,700 萬歐元（截至 2018 年 12 月 31 日止年度為 2,000 萬歐元）。

### 經調整息稅前利潤

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／（下降）	
	2019 年	2018 年	% 實際	% 固定匯率
經調整息稅前利潤	€ 6,668	€ 6,738	(1.0)%	(5.1)%
經調整息稅前利潤率(%)	6.2%	6.1%	+10 基點	—

下圖列示了按分部劃分的我們 2019 年與 2018 年的經調整息稅前利潤比較：



截至 2019 年 12 月 31 日止年度，與 Magneti Marelli 相關的經調整息稅前利潤（不包括在本集團經調整息稅前利潤內）為 2.18 億歐元，扣除公司間對銷。截至 2018 年 12 月 31 日止年度，與 Magneti Marelli 相關的經調整息稅前利潤（不包括在本集團經調整息稅前利潤內）為 5.46 億歐元，扣除公司間對銷。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 3 綜合範圍。

關於我們 5 個報告分部（北美、拉美、亞太、歐洲、中東及非洲和瑪莎拉蒂）2019 年與 2018 年的經調整息稅前利潤比較的討論，請參閱下文按分部劃分的業績。

下表總結了持續性業務純利與經調整息稅前利潤的對賬：

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
<b>持續性業務純利</b>	€ 2,700	€ 3,330
稅項開支	1,321	778
財務開支淨額	1,005	1,056
調整：		
減值費用及供應商債務	1,542	353
重組費用（扣除回撥）	154	103
投資出售收益	(15)	—
巴西間接稅—回撥負債／確認抵免	(164)	(72)
美國柴油排放事項費用	—	748
中國存貨減值	—	129
召回成本（扣除回收）—氣囊充氣裝置	—	114
美國特別花紅付款	—	111
僱員福利結算虧損	—	92
意大利薩沃納港洪災火災	—	43
（收回）／召回成本—與供應商有爭議	—	(50)
北美產能調整	—	(60)
其他	125	63
調整總額	1,642	1,574
<b>經調整息稅前利潤</b>	€ 6,668	€ 6,738

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，經調整息稅前利潤不包括主要與以下相關的調整：

- 15.42 億歐元涉及與產品組合計劃合理化有關的已確認 13.76 億歐元的減值費用（請參閱上述收入成本）、及北美 9,800 萬歐元、瑪莎拉蒂 6,200 萬歐元的減值費用、及歐洲、中東及非洲 600 萬歐元的供應商債務；
- 1.54 億歐元重組費用，主要與拉美、歐洲、中東及非洲及北美有關，主要包括物業、廠房及設備 7,600 萬歐元撇減、以及 1.18 億歐元涉及重組撥備確認（請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 20 撥備），部分被先前記錄撥備回撥（主要是歐洲、中東及非洲的 4,600 萬歐元）所抵銷；
- 1.64 億歐元收益涉及確認與巴西間接稅相關的先前數年所付金額的抵免（請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 15 貿易和其他應收款）；及
- 1.25 億歐元其他費用，主要與訴訟程序有關（詳見本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）。

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，記錄了 15.89 億歐元的減值費用，分類在上文減值費用及供應商債務、重組費用（扣除轉回）及其他內。這些包括 6.36 億歐元的物業、廠房及設備（參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 11 物業、廠房及設備）和 9.53 億歐元的其他無形資產（參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 10 其他無形資產）。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，經調整息稅前利潤不包括主要與以下相關的調整：

- 就與美國柴油排放有關的民事、環境和消費者索賠達成的最終和解相關的費用確認 7.48 億歐元的撥備（請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）；
- 3.53 億歐元涉及 2.97 億歐元的減值費用和 5,600 萬歐元的供應商債務（主要是在歐洲、中東及非洲），這是由於與 2018-2022 年業務計劃有關的產品計劃發生變化所致；
- 1.29 億歐元涉及中國加速採用新排放標準和銷售低於預期有關的存貨減值；
- 召回成本為 1.14 億歐元，扣除與高田安全氣囊充氣裝置相關的回收費用。2017 年，收入成本為 1.02 億歐元，與高田氣囊充氣裝置召回範圍的擴大有關，其中 2,900 萬歐元與之前宣佈的北美召回有關，7,300 萬歐元與拉美的預防性安全活動有關。由於保修調整的費用是由於高田製造的零件引起的全行業召回，並且由於高田的財務不確定性，我們確定這些費用在性質上是不尋常的，因此，2017 年和 2018 年的費用不包括在經調整息稅前利潤中（關於更多資料，請參閱在本報告其他章節所載的綜合財務報表內附註 25，授出擔保、承諾及或有負債）；
- 1.11 億歐元費用涉及依據《減稅與就業法案》向美國共約 60,000 名小時工及領薪員工（不含高級管理人員）支付特別花紅 2,000 美元（2018 年 1 月 11 日宣佈）；
- 1.03 億歐元涉及重組費用，包括歐洲、中東及非洲 1.23 百萬歐元費用，被撥回拉美先前重組費用 2,800 萬歐元所抵銷；
- 0.92 億歐元費用用於結算北美一部分補充退休計劃以及年金買斷；
- 0.43 億歐元費用涉及與意大利薩沃納港洪災及火災有關的費用；
- 部分收回 2016 年應計的與供應商有爭議的召回成本相關的金額，產生 5,000 萬歐元的收益；
- 先前就北美產能調整計劃計提的費用減少 6,000 萬歐元。於截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，作為提高北美利潤率計劃的一部分，本集團調整了其在該地區的部分生產能力，以使本集團現有工廠基礎設施更好地滿足對 Ram 皮卡和 Jeep 汽車的市場需求；及
- 7,200 萬歐元收益，涉及確認與巴西間接稅相關的先前數年所付金額的抵免。

### 經調整純利

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)
	2019 年	2018 年	2019 年對比 2018 年
經調整純利	€ 4,297	€ 4,707	(8.7)%

與 2018 年相比，2019 年經調整純利下降的主要原因是稅收支出增加。經營業績的小幅下降被財務開支淨額的下降所抵銷。



下表總結了持續性業務純利與經調整純利的對賬情況：

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			
	2019 年		2018 年	
<b>持續性業務純利</b>	€	<b>2,700</b>	€	<b>3,330</b>
調整 (如上)		1,642		1,574
關於調整的稅收影響		(122)		(125)
遞延稅項資產及其他稅項調整的終止確認的淨額		77		—
美國稅收改革的影響		—		(72)
總調整 (除稅淨額)		1,597		1,377
<b>經調整純利</b>	€	<b>4,297</b>	€	<b>4,707</b>

截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，經調整純利不包括與以下相關的調整：

- 1.22 億歐元的收益，反映了對上述經調整息稅前利潤未包括的項目的稅收影響；及
- 7,700 萬歐元的費用，反映遞延所得稅資產和其他稅項調整的終止確認淨額。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，經調整純利不包括與以下相關的調整：

- 1.25 億歐元的收益，反映了對上述經調整息稅前利潤未包括的項目的稅收影響；及
- 7,200 萬歐元收益與 2017 年 12 月美國稅制改革影響相關。

#### 經調整每股攤薄收益

(每股歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2019 年	2018 年	2017 年	2019 年对比 2018 年	2018 年对比 2017 年
經調整每股攤薄收益	€ 2.73	€ 3.00	€ 2.25	(9.0)%	33.3%

下表總結了持續性業務的每股攤薄收益（這是綜合財務報表中最直接可比的計量）與經調整每股攤薄收益的對賬情況：

(每股歐元，另有說明除外)	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年 <sup>(1)</sup>
<b>持續性業務每股攤薄收益</b>	€ 1.71	€ 2.12	€ 2.11
上述調整 (除稅淨額) 對持續性業務每股攤薄收益的影響	1.02	0.88	0.14
<b>經調整每股攤薄收益</b>	€ 2.73	€ 3.00	€ 2.25
流通股加權平均數 (就持續性業務每股攤薄收益而言) (千股)	1,570,850	1,567,839	1,556,306

(1) 截至 2017 年 12 月 31 日止年度調整總額 (除稅淨額) 為 2.21 億歐元，已於 2018 年年報和 2019 年 2 月 20 日向美國證監會提交的 20-F 表格中披露。

分部業績 - 2019 年與 2018 年的比較

(百萬歐元，以千輛計數的出貨量除外)	淨收入		經調整息稅前利潤		出貨量	
	截至 12 月 31 日止年度					
	2019 年	2018 年	2019 年	2018 年	2019 年	2018 年
北美	€ 73,357	€ 72,384	€ 6,690	€ 6,230	2,401	2,633
拉美	8,461	8,152	501	359	577	585
亞太	2,814	2,703	(36)	(296)	76	84
歐洲、中東及非洲	20,571	22,815	(6)	406	1,199	1,318
瑪莎拉蒂	1,603	2,663	(199)	151	19	35
其他活動	3,009	2,888	(173)	(40)	—	—
未分配項目及對銷 <sup>(1)</sup>	(1,628)	(1,193)	(109)	(72)	—	—
<b>合計</b>	<b>€ 108,187</b>	<b>€ 110,412</b>	<b>€ 6,668</b>	<b>€ 6,738</b>	<b>4,272</b>	<b>4,655</b>

(1) 包括在綜合入賬中對銷的公司間交易，以及與阿爾法羅密歐相關的未分配至區域大眾市場汽車分部的若干成本。

以下是對各個分部截至 2019 年 12 月 31 日止年度與截至 2018 年 12 月 31 日止年度相比的淨收入、經調整息稅前利潤和發貨量的討論。我們以如下經營推動因素審查經營業績的變化：

- **銷量:** 反映了售予客戶（主要是經銷商和車隊客戶）的產品的變化。銷量的變化受行業銷量、市場份額和經銷商庫存水平變化的推動。我們的未合併附屬公司製造和分銷的車輛不包括在銷量內；
- **組合:** 通常反映產品組合的變化（包括汽車品牌和車型之間的組合）以及區域市場和分銷渠道組合的變化（包括零售和車隊客戶之間的組合）；
- **淨價:** 主要反映對客戶的價格變化（包括與內容改進相關的更高定價（扣除折扣）、價格回扣和其他銷售激勵計劃）、以及相關的外幣交易影響；
- **工業成本:** 主要包括製造和採購與內容、技術和車輛功能增強相關的材料的成本變化、以及工業效率和低效率、召回活動和保修成本、研發費用及相關外幣交易影響；
- **銷售、一般及管理費用（「銷售、一般及管理費用」）:** 主要包括廣告和促銷活動費用、服務購買費用、信息技術費用和其他與產品開發和製造不直接相關的費用；及
- **其他:** 包括上述未提及的其他項目，如外匯換算和合資企業及聯營公司的業績。

## 北美

	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)	
			2019 年對比 2018 年	
	2019 年	2018 年	% 實際	% 固定匯率
出貨量 (千輛)	2,401	2,633	(8.8)%	—
淨收入 (百萬歐元)	€ 73,357	€ 72,384	1.3 %	(3.7)%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ 6,690	€ 6,230	7.4 %	1.6 %
經調整息稅前利潤率(%)	9.1%	8.6%	+50 基點	—

### 出貨量

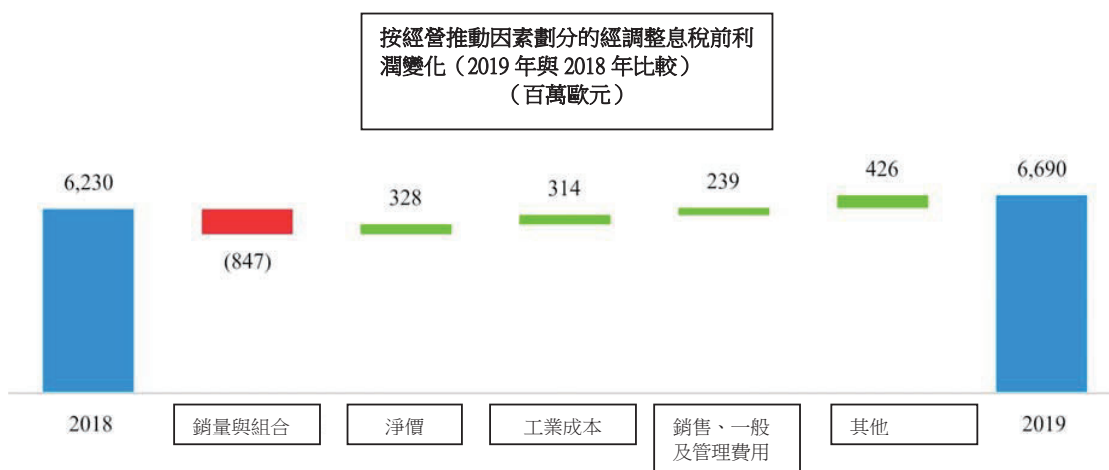
與 2018 年相比，2019 年汽車出貨量的下降主要是由於經銷商庫存紀律，部分被全新 Jeep 角鬥士出貨量和 Ram 1500 更高出貨量抵銷。出貨量反映了 (i) 美國 25.1 萬輛 (下降 11%) 和 (ii) 墨西哥 6,000 輛 (下降 9%)，部分被 (iii) 加拿大 2.6 萬輛 (上升 12%) 所抵銷。

### 淨收入

與 2018 年相比，2019 年北美淨收入基本持平，主要來自 23 億歐元總體有利組合、來自有利車型組合 (部分被負面渠道組合抵銷) 以及 37 億歐元有利外匯換算影響 (被 53 億歐元較低銷量抵銷)。

### 經調整息稅前利潤

下圖反映了按經營推動因素劃分的北美經調整息稅前利潤變化 (2019 年與 2018 年比較)：



與 2018 年相比，2019 年北美經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 有利車型組合和正淨價；
- 工業效率；
- 廣告費用降低；及
- 有利的外匯換算影響。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 銷量更低；及
- 新車產品成本增加（列入工業成本內）。

## 拉美

	截至 12 月 31 日止年度		增長／（下降）	
	2019 年	2018 年	2019 年對比 2018 年	
			%實際	%固定匯率
出貨量（千輛）	577	585	(1.4)%	—
淨收入（百萬歐元）	€ 8,461	€ 8,152	3.8 %	7.6%
經調整息稅前利潤（百萬歐元）	€ 501	€ 359	39.6 %	55.8%
經調整息稅前利潤率(%)	5.9%	4.4%	+150 基點	—

## 出貨量

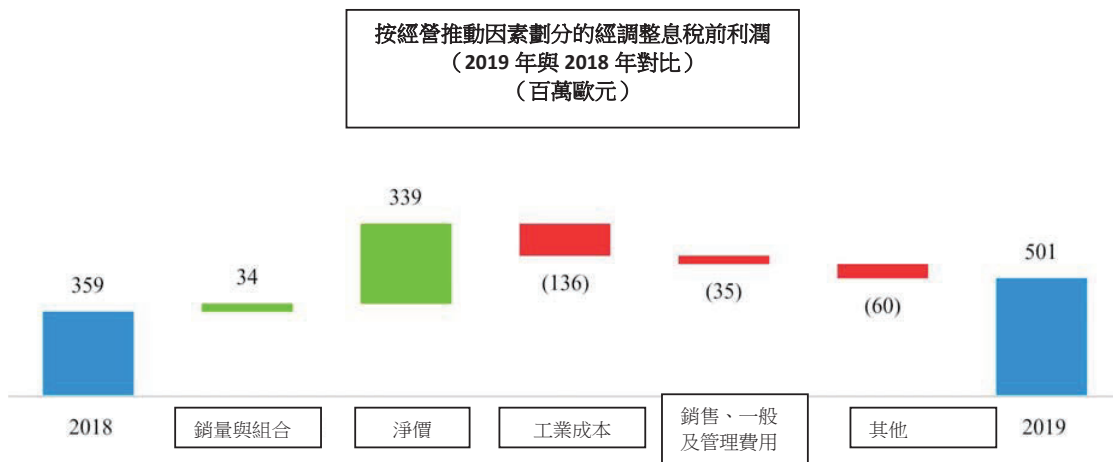
與 2018 年相比，2019 年拉美汽車出貨量持平，巴西的銷量增長被其他市場（主要是阿根廷）因市場持續下滑而出現銷量下降所抵銷。出貨量反映 (i) 巴西增加了 4.9 萬輛（增長 11%），大體上被 (ii) 阿根廷減少了 4.3 萬輛（下降 46%）及(iii)其他拉美市場減少 1.4 萬輛（下降 34%）所抵銷。

## 淨收入

與 2018 年相比，2019 年拉美淨收入的增加主要是由於正淨價，包括確認巴西間接稅抵免，部分被不利外匯影響抵銷。

## 經調整息稅前利潤

下圖反映了按經營推動因素劃分的拉美經調整息稅前利潤變化（2019 年與 2018 年對比）：



與 2018 年相比，2019 年拉美經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 更高的淨收入和工業效率。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 採購成本通貨膨脹；
- 更高進出口稅；及
- 不利外匯影響。

所確認與巴西社會保障信貸稅（COFINS）及商品流通服務稅（ICMS）訴訟中的最終有利法院判決有關的信貸總額為 1.64 億歐元，不包括在經調整息稅前利潤中，這與 2018 年對先前信貸的相關確認和 2017 年對間接稅負債撥回的處理相一致。請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中的附註 22 *其他負債和稅項負債*。

## 亞太

	截至 12 月 31 日止年度		增長／（下降）	
			2019 年對比 2018 年	
	2019 年	2018 年	%實際	%固定匯率
總出貨量（千輛）	149	209	(28.7)%	—
合併出貨量（千輛）	76	84	(9.5)%	—
淨收入（百萬歐元）	€ 2,814	€ 2,703	4.1 %	1.4%
經調整息稅前利潤（百萬歐元）	€ (36)	€ (296)	87.8 %	89.6%
經調整息稅前利潤率（%）	(1.3)%	(11.0)%	+970 基點	—

我們通過持有 50% 股份的廣汽菲克合資公司在當地生產和分銷 Jeep 切諾基、自由俠、指南者、大指揮官和指揮官 PHEV。廣汽菲克合資公司的業績採用權益法核算，並在綜合損益表內「投資業績」項目中確認我們所分佔合資公司的淨收入。我們還通過與 Fiat India Automobiles Private Limited（「FIAPL」）的聯合經營生產 Jeep 指南者，並逐項確認我們在聯合經營中的相關利益。

我們合併附屬公司的出貨量（包括 FIAPL 生產的車輛）在合併和總出貨量中均有報告。廣汽菲克合資公司的出貨量不包括在合併出貨量中，僅包括在總出貨量中。

## 出貨量

與 2018 年相比，2019 年的總出貨量有所減少，原因是廣汽菲克合資公司出貨量減少。

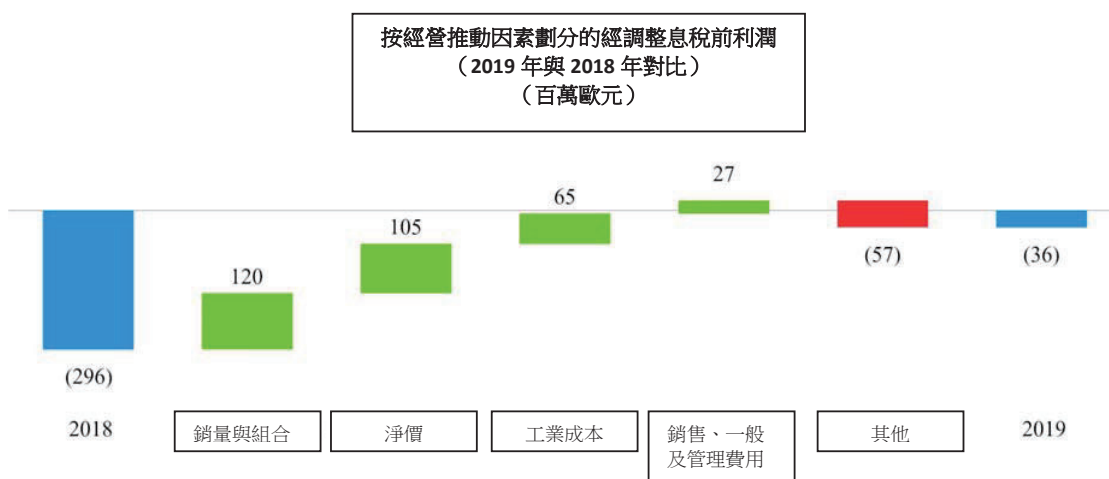
與 2018 年相比，2019 年合併出貨量的減少主要是由於 Jeep 牧馬人出貨量的增加大體上被其他車輛（主要是 Jeep 指南者和阿爾法羅密歐 Stelvio）出貨量的減少所抵銷。

## 淨收入

與 2018 年相比，亞太地區 2019 年淨收入的增長主要是由於有利車輛組合、激勵減少帶來的正淨價，部分被銷量下降抵銷。

## 經調整息稅前利潤

下圖反映了按經營推動因素劃分的亞太經調整息稅前利潤變化（2019年與2018年對比）：



與2018年相比，2019年亞太地區經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 淨收入增加；及
- 工業成本降低。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 廣汽菲克合資公司業績下降，列入*其他*一項。

## 歐洲、中東及非洲

	截至12月31日止年度		增長／(下降)	
			2019年對比2018年	
	2019年	2018年	% 實際	% 固定匯率
總出貨量(千輛)	1,272	1,380	(7.8)%	—
合併出貨量(千輛)	1,199	1,318	(9.0)%	—
淨收入(百萬歐元)	€ 20,571	€ 22,815	(9.8)%	(10.2)%
經調整息稅前利潤(百萬歐元)	€ (6)	€ 406	(101.5)%	(97.9)%
經調整息稅前利潤率(%)	— %	1.8%	-180基點	—

## 出貨量

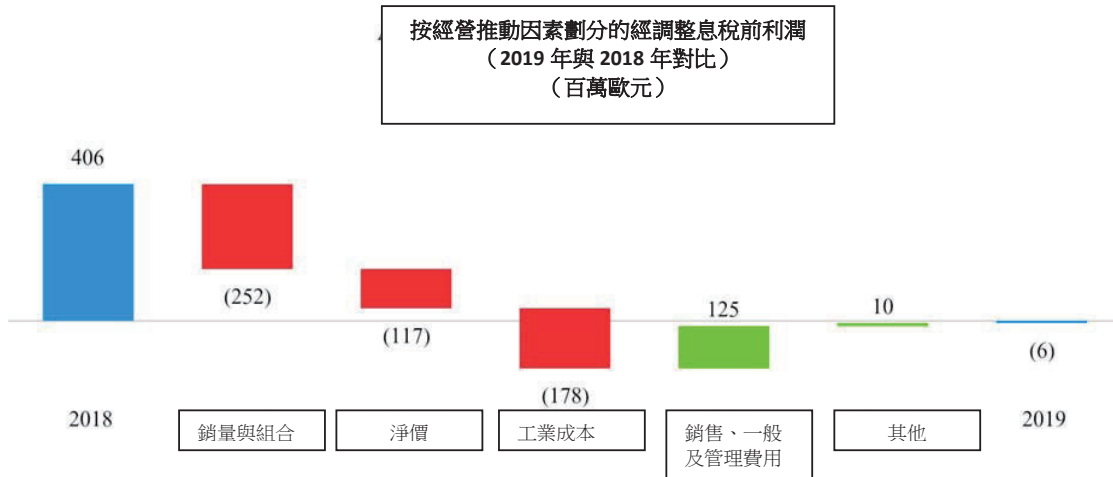
與2018年相比，2019年歐洲、中東及非洲地區的總出貨量和合併發貨量減少，主要原因是銷售渠道行動和產品停產。合併出貨量反映了(i) 乘用車出貨量減少到92.6萬輛(-10%)，及(ii) LCV出貨量減少到27.3萬輛(-5%)。

## 淨收入

與2018年相比，2019年歐洲、中東及非洲地區淨收入的減少主要歸因於與銷量減少有關的17億歐元所致。

## 經調整息稅前利潤

下圖反映了按經營推動因素劃分的歐洲、中東及非洲經調整息稅前利潤變化（2019 年與 2018 年對比）：



與 2018 年相比，2019 年歐洲、中東及非洲經調整息稅前利潤的下降主要歸因於：

- 銷量下降；
- 激勵更高；及
- 合規和產品成本提高。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 廣告費用降低；
- 重組行動產生的勞動效率；及
- 有利車型和渠道組合。

## 瑪莎拉蒂

	截至 12 月 31 日止年度		增長／(下降)	
			2019 年對比 2018 年	
	2019 年	2018 年	%實際	%固定匯率
出貨量 (千輛)	19	35	(45.7)%	—
淨收入 (百萬歐元)	€ 1,603	€ 2,663	(39.8)%	(41.0)%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ (199)	€ 151	(231.8)%	(231.8)%
經調整息稅前利潤率 (%)	(12.4)%	5.7%	-1810 基點	—

### 出貨量

與 2018 年相比，2019 年瑪莎拉蒂出貨量有所減少，主要原因是銷量下降和已計劃的經銷商庫存減少。下降的主要原因是北美銷量下降 49%、中國銷量下降 34%，以及歐洲銷量下降 47%。

### 淨收入

與 2018 年相比，2019 年瑪莎拉蒂淨收入的下降主要是因為銷量下降。

### 經調整息稅前利潤

與 2018 年相比，2019 年瑪莎拉蒂經調整息稅前利潤有所下降，主要原因是淨收入下降、第二季度美國殘值調整以及與加速過渡至中國國 6 相關的更高激勵因素，部分被有利車型和市場組合抵銷。



## 流動性及資本資源

### 流動性概覽

我們需要大量的流動資金來履行我們的義務並為我們的業務提供資金。短期流動資金須用於購買汽車生產所需的原材料、零部件，以及用於銷售、管理、研發等費用。除了我們的一般營運資金和運營需要外，我們還預計把大量現金用於以下目的：(i) 關於支持我們現有和未來產品的資本支出；(ii) 我們財務義務下的本金和利息支付；及(iii) 養老金和僱員福利付款。我們在經營所在地區進行主要與引入新產品相關的資本投資（包括電氣化和自動駕駛、提高製造效率、提高產能和維護能力以及遵守監管和環境法規）。2020年，我們的資本支出預計約為95億歐元，我們計劃主要用經營活動產生的現金以及提供予本集團若干實體的信貸額度為其提供資金。

我們的業務和經營業績取決於我們在達到一定的最低汽車出貨量方面的能力。與汽車製造商的典型情況一樣，我們的固定成本非常高，因此，汽車出貨量的變化會對盈利能力和流動性產生重大影響。我們通常在發貨後不久即收到經銷商和分銷商的付款，而我們從供應商處收到零件和材料的時間與我們須就此付款的時間之間有一定的遲滯。因此，在車輛出貨量不斷增加的期間，通常會對我們的現金流和流動性產生相應的積極影響。相反，在汽車發貨量下降的期間，通常會對我們的現金流和流動性產生相應的負面影響。汽車出貨的延誤，包括為了解決質量問題而導致的發貨延誤，往往會對我們的現金流和流動性產生負面影響。此外，由於付款條款的不同，我們收取與汽車出口裝運、車隊銷售以及動力總成系統和車輛預裝部件銷售有關的應收款的時間往往較長。儘管我們定期為此類應收款進行保理交易，以加快收款速度並將相關風險轉移至保理商，但車輛發運量的變化可能會導致我們的營運資金波動。我們產品組合的國際化程度提高也可能影響我們的營運資金需要，因為將車輛運送到與生產地不同的國家的要求可能會增加。此外，營運資金會受到具有回購承諾的車輛發貨的趨勢和季節性的影響。

管理層相信，除了經營和融資活動將會產生的資金外，目前可用的資金將使本集團能夠履行其義務，為其業務提供資金（包括為計劃投資提供資金、營運資金需要）並履行其在日常經營過程中償還債務的義務。

Fidis S.p.A. 是我們 100% 控股的專屬財務公司，通過提供應收款和應付款融資活動（也稱保理），支持本集團層面（包括瑪莎拉蒂分部）所有地區經營資金需要以及選定集團供應商。此外，Fidis S.p.A. 還為意大利選定經銷商提供融資。

流動性需求主要通過經營產生的現金來滿足，包括向全球經銷商、分銷商和其他消費者銷售車輛、服務和零件。

本集團的經營現金管理和流動性投資與確保本集團資金有效高效管理的目標相協調。本集團通過各種融資渠道在金融市場籌集資金。

FCA 及其財資附屬公司發行的若干票據包括可能受若干附屬公司（包括 FCA Italy 和 FCA US）相關情況影響的契約；特別是，存在交叉違約條款，如果有關附屬公司未能支付其若干債務，則其可加速還款。

隨著未償債務到期或我們需要支付本金，長期流動性需要可能涉及一定程度的債務再融資。儘管我們相信我們目前的總流動性水平足以滿足我們的短期和長期流動性要求，但我們會定期評估改善流動性狀況的機會，以增強財務靈活性，並實現和保持與業內其他公司一致的流動性和資本狀況。

然而，我們流動性的任何實際或感知限制可能會限制交易對方（包括經銷商、消費者、供應商、貸款人和金融服務提供商）與我們開展業務的能力或意願，或要求我們限制額外的現金金額，以為我們的債務提供抵押品擔保。我們的流動性水平受到若干風險和不確定性的影響，包括風險因素中所描述者。

有關利潤分配的其他資料，請參閱關於荷蘭企業管治的其他資料—股息和本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 26 權益。

#### 可用流動性

下表總結了我們的可用流動性：

(百萬歐元)	於 12 月 31 日	
	2019 年	2018 年
現金、現金等價物及流動證券 <sup>(1)</sup>	€ 15,494	€ 12,669
未提取的承諾信貸額度	7,575	7,728
現金、現金等價物及流動證券一列入持作待售資產	17	728
<b>可用流動性總額<sup>(2)</sup></b>	<b>€ 23,086</b>	<b>€ 21,125</b>

(1) 流動證券由短期或有價證券組成，這些證券代表臨時投資，但不滿足歸類為現金等價物的所有要求，因為它們可能不容易轉換為現金，或者它們面臨價值變化的重大風險（即使它們是短期的或可出售的）。

(2) 我們的大部分流動性可用於我們在歐洲和美國的財務業務；然而，流動性也可用於在其他國家運營的若干附屬公司。在這些國家持有的現金可能會受到轉移限制，視乎這些附屬公司經營所在的海外司法權區而定。根據我們對我們經營和保有重大現金餘額所處的國家的此類轉移限制的審查，我們認為此類轉移限制不會對本集團在上述日期滿足其流動性要求的能力產生不利影響。

我們可用的流動性受到業務和收取付款週期引起的月內和季節性波動以及外匯兌換率變化的影響。有關現金和現金等價物變動的其他資料，請參閱下文現金流量一節。

我們的流動性主要以美元和歐元計價。在截至 2019 年 12 月 31 日可用的合計 155 億歐元現金、現金等價物和流動證券（截至 2018 年 12 月 31 日為 127 億歐元）中，93 億歐元或 60.0% 以美元計價（截至 2018 年 12 月 31 日為 78 億歐元或 58.2%），20 億歐元或 12.9% 以歐元計價（截至 2018 年 12 月 31 日為 19 億歐元，或 14.2%）。

2018 年 12 月 31 日至 2019 年 12 月 31 日，可用流動性總額增加 20 億歐元，主要原因是出售 Magneti Marelli 獲得 58 億歐元的所得款項，扣除 Magneti Marelli 在出售時持有的 4 億歐元現金，以及 2 億歐元的正外匯換算差額，部分被已派 31 億歐元的股息抵銷。經營活動產生的 105 億歐元現金流大體上被 84 億歐元的資本支出和 27 億歐元的債務償還淨額所抵銷。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 29 綜合現金流量表解釋附註。

有關本集團未提取的承諾信貸額度的更多信息，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 21 債務。

## 現金流量

### 截至 2019 年 12 月 31 日止年度與截至 2018 年 12 月 31 日止年度的比較

下表總結了截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止各年度的經營、投資和融資活動的現金流量。

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			
	2019 年 <sup>(1)</sup>		2018 年 <sup>(1)</sup>	
經營活動所得現金流量—持續性業務	€	10,770	€	9,464
經營活動(所用)所得現金流量—已終止業務		(308)		484
投資活動所用現金流量—持續性業務		(8,178)		(6,106)
投資活動所得現金流量—淨現金所得, 出售持續性業務 <sup>(2)</sup>		5,348		—
投資活動所用現金流量—已終止業務		(155)		(632)
融資活動所用現金流量—持續性業務		(6,152)		(2,695)
融資活動所得/(所用)現金流量—已終止業務		325		(90)
換算匯兌差額		212		106
現金及現金等價物變動總額		1,862		531
期初現金及現金等價物		12,450		12,638
加: 期初現金及現金等價物—列入持作待售資產內		719		—
現金及現金等價物變動總額		1,862		531
減: 期末現金及現金等價物—列入持作待售資產內 <sup>(3)</sup>		17		719
<b>期末現金及現金等價物</b>	<b>€</b>	<b>15,014</b>	<b>€</b>	<b>12,450</b>

(1) Magneti Marelli 的經營業績和現金流量不包括在本集團的持續性業務範圍內, 在截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度綜合損益表和綜合現金流量表內作為一個單項列示(在截至 2018 年 12 月 31 日止年度 Magneti Marelli 被列為已終止業務後)。Magneti Marelli 的資產和負債在 2018 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中分為持作待售資產和持作待售負債。上述所有金額均不包括 Magneti Marelli 從/向本集團(收取)支付的公司間淨金額, 經營活動方面截至 2019 年 12 月 31 日止年度為總額(200)百萬歐元(截至 2018 年 12 月 31 日止年度總額為(46)百萬歐元); 投資活動方面截至 2019 年 12 月 31 日止年度為總額(41)百萬歐元(截至 2018 年 12 月 31 日止年度為(35)百萬歐元); 及融資活動方面截至 2019 年 12 月 31 日止年度為 4.05 億歐元(截至 2018 年 12 月 31 日止年度為(410)百萬歐元)。

(2) 投資活動產生的現金流(淨現金所得, 截至 2019 年 12 月 31 日止年度出售已終止業務)中包括 53.48 億歐元, 反映了在 2019 年 5 月 2 日完成出售交易期間出售 Magneti Marelli 產生的現金流總額, 包括 57.74 億歐元現金對價, 扣除 4.26 億歐元轉移現金餘額。

(3) 在截至 2019 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中, Teksid 鑄鐵汽車部件業務的資產和負債被劃分為持作待售資產和持作待售負債。請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 3 綜合範圍。

此外, 有關更多信息, 請參閱我們的綜合現金流量表及本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 29 綜合現金流量表解釋附註。

## 工業自由現金流

如非公認會計準則的財務計量所述，工業自由現金流是管理層的關鍵現金流計量。下表提供了截至 2019 年、2018 年和 2017 年 12 月 31 日止年度的經營活動現金流量（我們綜合現金流量表中包含的最直接可比計量）與工業自由現金流的對賬。除另有說明外，以下所有呈列金額均不包括 Magneti Marelli。

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
經營活動現金流量（包括已終止業務）	€ 10,462	€ 9,948	€ 10,385
減：經營活動所得現金流量—已終止業務	(308)	484	705
經營活動所得現金流量—持續性業務	10,770	9,464	9,680
減：不歸屬於工業活動的經營活動	74	59	146
減：工業活動資本支出	8,383	5,389	8,102
加：持續性業務與已終止業務之間公司間付款淨額	(200)	(46)	21
加回：酌情養老金供款（除稅淨額）	—	478	—
工業自由現金流	€ 2,113	€ 4,448	€ 1,453

截至 2019 年 12 月 31 日止年度的工業自由現金流較 2018 年有所下降，主要原因是資本支出較 2018 年有所增加，部分被經營活動產生的現金流增加所抵銷。

與 2017 年相比，截至 2018 年 12 月 31 日止年度的工業自由現金流有所增加，主要原因是資本支出減少和經營活動現金流改善（不包括酌情養老金供款的影響）。

## 評級機構更新

2019 年 5 月，穆迪投資者服務公司（Moody's Investors Service）將 FCA NV 的企業家族信用評級從 Ba2 上調至 Ba1，將 FCA NV 發行或擔保的債券評級從 Ba3 上調至 Ba2。2019 年 11 月，穆迪投資者服務公司確認了這些評級，並將前景從穩定提高至樂觀。

2019 年 11 月，標普全球評級（S&P Global Ratings）將 FCA NV 的長期和短期評級（BB+/B）列入信用觀察名單（CreditWatch），具有積極意義。

有關本集團資本資源的更多信息，請參閱附註 21 債務。

## 風險管理

### 風險管理

#### 我們的方法

風險管理是一個重要的業務推動因素，是實現集團長期業務計劃的一個組成部分。我們對風險管理採取綜合方法，當中風險和機會評估是領導團隊議程的核心。我們作為一個組織的成功取決於我們在識別和利用我們的業務和我們競爭所在市場市場所產生的機會方面的能力。通過管理相關風險，我們努力實現增長和回報目標與相關風險之間的平衡。

#### 風險管理框架

本集團的風險管理框架（「該框架」）基於 COSO 框架（美國全國反虛假財務報告委員會下屬發起人委員會—企業風險管理模式）和荷蘭企業管治守則的原則。該框架由一套政策、程序和組織結構組成，旨在識別、衡量、管理和監測本公司面臨的主要風險。該框架整合在本公司的組織和企業管治中，支持保護公司資產、業務流程的效率和有效性、財務信息的可靠性以及遵守法律法規。

該框架包括以下三個層級的監察：

第 1 層	經營方面，識別及評估風險以及確立風險管理的具體行動
第 2 層	確定為風險所有者的特定個人，界定關於監控及管理風險的方法及手段
第 3 層	企業風險管理（「企業風險管理」）職能，支持在集團層面監控我們的風險及管理關於風險的討論

除了這三個層級的控制之外，企業風險管理過程的結果是集團內部審計在確定其審計計劃時風險評估的一部分，因此，計劃對全球企業風險管理重大風險進行具體審計。

#### 重大風險偏好

我們將風險偏好與業務計劃相結合。風險邊界是通過我們的策略、行為守則、預算和政策確定的。我們成立了風險管理委員會，由其負責支持各自區域／分部的風險治理。成立了一個全球風險管理委員會（「全球風險管理委員會」），以促進集團內相關風險所有者主動進行風險監控和管理的文化。全球風險管理委員會由本集團首席財務官擔任主席，其他成員是來自法務、風險管理、內部審計職能部門和業務運營部門的代表。全球風險管理委員會的任務是提供廣泛的過程監督，並促進我們的綜合風險評估過程。職責包括：

- 為企業風險管理計劃提供指導。
- 審查年度企業風險評估（「企業風險評估」）的結果。
- 識別集團層面（集團執行委員會及/或集團產品委員會）所討論的風險。
- 協助發展本公司的風險偏好和風險承受能力，支持我們的歐盟年報（年報）中要求的披露。

- 審查年報中的風險管理披露。
- 審查集團風險管理職能的設計，包括報告權限、通信和控制功能，以確保它們是適當的。

此外，我們利用現有產品（集團和區域）和商業委員會的運營重點來支持風險治理。產品委員會監督資本投資、工程和產品開發，而商業委員會則監督與銷售和營銷有關的事項。該兩個委員會均包括來自本公司各品牌的執行經理，所有這些經理在所有品牌中均有各自獨立的職能職責。通過我們的綜合方法，我們的各個委員會支持我們的集團執行委員會、首席財務官、行政總裁和董事會（透過審計委員會）進行風險監督。我們的風險偏好因風險類別而異，如下所示。

風險類別	類別描述	風險偏好
戰略	因執行 FCA 的業務計劃、業務環境的戰略變化及/或不利的戰略業務決策而可能產生的風險。	我們準備以負責任的方式承擔風險，同時考慮到利益相關者的利益，並與我們的業務計劃保持一致。
經營	與內部流程、人員和系統或外部事件有關的風險（包括法律和聲譽風險）。	我們希望基於成本/利益考慮最大限度地降低運營風險。
財務	與回報不確定性有關的風險，以及由於財務表現而可能造成的財務損失風險。	我們尋求資本市場和其他交易來加強我們的財務狀況，同時允許我們在全球統一的基礎上為我們的業務融資。
合規	關於不遵守相關法律法規、內部政策和程序的風險。	我們認為，我們自己以及我們的員工都有責任以誠實、正直和尊重的態度行事，包括遵守我們的行為守則、在我們開展業務的任何地方適用的法律和法規。

#### 識別重大風險並採取控制措施

從我們的經營分部開始，每年進行一次企業風險評估。在本集團內所識別具有高或中高殘餘風險評級的風險被視為重大風險。評估結果併到集團報告，供全球風險管理委員會和集團行政總裁審查和確認。此外，與集團執行委員會討論了對集團最重大的風險，以支持對這些風險的監控以及相應的緩解措施。一旦確認，會與審計委員會討論結果，協助董事會對風險管理活動進行戰略監督。

各個關鍵的全球焦點風險均按風險類別進行了分類，並隨後為每個識別的風險定義了控制措施和緩解措施。下文所述的風險、控制措施和緩解措施並非包羅萬象。所列風險和緩解措施的順序並不反映任何重要性、可能性或重大性的順序。

風險類別	關鍵全球風險描述	控制／緩解措施
合規	<p><b>監管合規</b></p> <p>我們能否管理符合車輛燃油經濟性（「燃油經濟性」）、溫室氣體（「溫室氣體」）和零排放車輛（「零排放車輛」）要求的監管法規的影響。</p>	<p>集團產品委員會（「集團產品委員會」）管理燃油經濟性／溫室氣體／零排放車輛相關合規性方面的投資批准，確保對項目時間的管理，並監控與長期計劃變更相關的合規性影響。通過與各市場的車輛組合、消費者需求和監管框架相結合的技術，實現了二氧化碳排放量的持續減少。</p> <p>在高級管理層的領導下，對內部檢查和合規活動進行中央協調和監督，以促進整個運營過程中方法和流程的一致性。</p> <p>FCA 行為守則明確且肯定地要求員工報告不合規問題，此外，「毫無疑問」計劃鼓勵員工、承包商、供應商和經銷商報告任何可能涉及車輛安全、排放或監管合規的問題。</p> <p>FCA 不斷改進排放合規工具，並在整個組織內酌情實施這些工具。</p>
經營	<p><b>客戶滿意度</b></p> <p>我們能否生產符合產品質量標準的汽車，獲得市場認可，滿足客戶期望。</p>	<p>在集團執行委員會和產品委員會會議上監控質量和客戶滿意度績效改進指標。</p> <p>世界級製造（「世界級製造」）原則貫穿於我們的製造業務，培養以提高安全、質量和效率為目標的製造文化。</p> <p>從設計的早期階段就分析了從客戶期望到功能要求的質量考慮。FCA 內的跨職能計劃側重於管理風險和為新車實施解決方案。該計劃有助於在車輛開發過程的早期發現和避免潛在問題，並使得實施解決方案更具成本效益。</p>
經營	<p><b>公司網絡安全</b></p> <p>我們能否在全球範圍內保護我們的系統免受可能導致重大業務中斷、機密信息丟失或數據隱私洩露的安保事故或系統故障（從而導致財務及/或聲譽受損）的影響。</p>	<p>FCA 的專用網絡風險保險範圍是在對以下各項進行全面和深入分析的基礎上設計的：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 公司重要資產暴露的威脅，包括必須保護的信息以及所處級別</li> <li>• 制定政策和程序，以減少發生安全漏洞時的攻擊風險</li> <li>• 制定計劃和程序，消除威脅和補救安全問題。</li> </ul>
經營	<p><b>關鍵供應中斷及供應商質量</b></p> <p>我們能否管理我們的關鍵供應，以確保符合所需的期望、需求和質量標準，並防止中斷導致生產受阻。</p>	<p>積極注意供應商的財務健康狀況，以減輕因我們供應鏈中各公司的財務困境而造成的破壞。</p> <p>注意全球範圍內政治、環境和經濟事件，以預測或識別可能導致供應鏈中斷的事件，從而採取緩解措施。</p>
經營／戰略	<p><b>人才管理—吸引、發展和留聘關鍵人員</b></p> <p>我們能否在全球範圍內管理人才管理的所有方面—包括吸引、發展和留住人才，以促進內部基準和改進，從而滿足當前和未來的需要。</p>	<p>關鍵人力資源人才管理流程、指標和報告的融合，以及增加全球人力資源流程監督和治理等，已於 2019 年啟動，包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 組織結構調整，以加強人才管理計劃的全球治理</li> <li>• 整合標準化的留聘／吸引指標和報告，包括按職能劃分的全球視圖，以及內部和外部基準</li> <li>• 監控關鍵職位繼任規劃和人才發展的特定關鍵績效指標。</li> <li>• 向集團執行委員會提供定期更新</li> <li>• 制定一致的僱主價值主張，供各地區用於吸引人才</li> <li>• 採用區域最佳做法分享和一體化方法</li> </ul>

風險類別	關鍵全球風險描述	控制／緩解措施
戰略	<b>技術開發及產品發佈</b> 我們能否開發和推出新技術產品（如電氣化和推進、自動駕駛和連接車輛），以滿足監管要求和客戶期望。	集團執行委員會和產品委員會審查產品計劃和商業化戰略，以確定近期和長期的投資需要。 集團執行委員會的定期監控強制審查新技術、符合產品發佈狀態和節奏的應用程序，以及成功執行程序所需的內容。 通過與戰略合作夥伴的合作努力，可以利用能力和資源實現促進技術應用所需的協同作用和規模經濟。
戰略	<b>產品組合及技術戰略</b> 我們能否創建關於支持實現戰略目標的產品組合，包括產品範圍和技術內容的完整性。	集團執行委員會和產品委員會審查產品計劃和商業化戰略，以確定近期和長期的投資需要。 與主要技術參與者合作，共享資源，包括用於驗證和可靠性測試的數據，以及相關投資。
戰略	<b>商業價格（定價）</b> 我們能否管理數量、價格和市場組合，確保有競爭力的定價與競爭對手的成績和內部目標一致。	銷售和營銷（包括定價）由商業委員會監督。

我們區域和業務分部的風險管理委員會全年都在監測上述關鍵全球風險的控制措施和綜合緩解措施，以確保這些措施是相關和充分的。根據需要，加強控制措施和緩解措施，以確保風險得到適當處理。我們認為，這種做法使我們能夠及時處理風險，並確保所採取的控制措施的有效性。

#### **整體風險管理系統的當前或計劃改進**

我們繼續在關鍵風險領域開展該事務，與同行公司建立流程基準，並探索改進機會，以加強和改善我們的企業風險管理治理，以更具預測性的方式監測風險，並評估補救計劃。為了提高風險意識，我們在 2019 年推動了集團層面的集中風險討論，以降低本公司風險敞口，並加強我們的風險應對。我們還升級了當前的治理、風險管理和合規工具，包括了企業風險管理模塊，以進一步提高效率，增強我們的風險監控和報告，並收集與我們企業風險相關的其他標準。與二線風險職能部門一起舉行了數次風險研討會，以期通過整合和方法共享實現協同效應。

此增強整合的其中一個結果反映在重要性圖表中披露的企業風險管理風險評估討論內容列載的可持續性相關主題，從而推動與集團全球焦點風險保持一致。

在新的一年，我們將繼續就整個集團的關鍵風險進行審查我們的管理和監控活動的事務。當我們繼續發展集團企業風險管理計劃時，我們將努力確定最佳做法，並完善我們的流程，以確定和提升風險探索。

有關我們面臨的風險以及對業績或財務狀況的潛在影響的更多信息，請參閱下文**風險因素**。



## 風險因素

我們的業務面臨各種風險。下面描述的風險和不確定性並不是我們面臨的唯一風險和不確定性。我們沒有察覺到或我們目前認為不重要的其他風險和不確定性也可能成為影響我們的重要因素。

### 與我們的業務、戰略和經營有關的風險

**如果我們的汽車出貨量惡化，特別是皮卡和大型運動型多功能車在美國零售市場的出貨量，則我們的經營業績和財務狀況將受到影響。**

與汽車製造商的典型情況一樣，我們有大量固定成本，主要是因為我們在產品開發、物業、廠房及設備方面的大量投資，以及我們的集體談判協議和其他適用的勞動關係法規的要求。因此，汽車出貨量的變化會對我們的盈利能力產生不成比例的重大影響。

此外，我們在美國、加拿大、墨西哥和加勒比群島（「北美」）的盈利能力尤其取決於對我們皮卡和大型 SUV 的需求，該地區在過去三年中每年均貢獻了我們大部分的利潤。我們的皮卡和大型 SUV 歷來比其他車輛更賺錢，在 2019 年約佔我們在美國零售汽車總出貨量的 71%。北美地區消費者需求從這些汽車轉向緊湊型和中型乘用車，無論是對燃油價格上漲還是其他因素的反應，均可能對我們的盈利能力產生不利影響。

我們在北美地區對皮卡和大型 SUV 的依賴度在 2019 年仍然很高，因為我們於 2016 年在緊湊型和中型乘用車停產後，繼續執行我們的計劃，將更多的生產能力重新分配給這些車型。鑒於我們在北美地區的業務重點是皮卡和 SUV，預計我們對這些車輛的依賴將繼續下去。有關影響汽車盈利能力的因素的更多信息，請參閱集團概覽—業務概覽和趨勢、不確定性及機會。

再者，我們的營運資金往往為負，因為我們通常在發貨後數天內收到車輛付款，而從供應商處收到零件和材料的時間與我們支付此類零件和材料的時間之間存在一定的滯滯；因此，在我們的車輛出貨量大幅下降的期間，我們將遭受現金流和流動性的重大負面影響，因為在我們從汽車出貨中獲得較低所得的期間內，我們繼續向供應商支付大批量購買的部件。如果由於經濟衰退、消費者信心的變化、地緣政治事件、無法生產足夠數量的若干車輛、融資渠道有限或其他因素，致使汽車出貨量下降或達不到我們的假設，這種下降或不足可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

**我們的業務可能會受到全球金融市場、一般經濟狀況、流行病、政府激勵計劃的變化和執行以及我們幾乎或根本無法控制的其他宏觀發展的不利影響。**

我們的經營業績和財務狀況可能會受到我們經營所在各個國家的各種宏觀經濟因素的影響，包括國內生產總值、消費者和企業信心水平的變化、消費者和企業信貸利率或可貸性的變化、失業率和外幣匯率。

除了經濟增長放緩或衰退外，還有其他經濟情況，如能源價格、燃料價格上漲和原材料價格波動（包括關稅所致波動）或基礎設施開支縮減，可能對我們經營的行業產生負面影響，並與上述其他條件一起作用下，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。有關汽車行業相關風險的進一步討論，請參閱風險因素—與我們經營所在行業有關的風險。

我們已在一些新興市場開展業務，包括土耳其、中國、巴西、阿根廷、印度和俄羅斯。我們特別容易受到與當地政治狀況、進口及/或出口限制（包括對我們採購的原材料和銷售的車輛徵收關稅）有關的風險以及遵守這些市場的當地法律法規方面的影響。

在巴西，我們過往獲得並繼續獲得若干稅收優惠和其他政府補助，這些優惠和補助對我們的經營業績產生了有利影響，最近延長到 2025 年。這些稅收優惠和政府補助到期而不續期，或此類稅收優惠或政府補助額發生任何變化，均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們也容易受到與流行病和廣泛性流行病有關的風險的影響。例如，最近爆發的冠狀病毒是一種可能導致致命呼吸道感染病毒，起源於中國，可能對區域和全球經濟狀況產生負面影響，並可能破壞供應鏈及影響商業。受影響國家的政府正在實施旅行禁令、隔離和其他緊急公共安全措施。這些措施雖然預計是暫時性的，但可能會繼續下去，並隨著病毒爆發的發展而增加。截至本報告日期，由於關鍵供應中斷，我們暫時停止了在歐洲一家工廠的生產。中國汽車市場的需求也開始減少。冠狀病毒爆發的最終嚴重程度目前尚不確定，因此我們無法預測它可能對我們的終端市場和運營造成的影響；然而，對我們的業績可能產生重大不利影響。

我們還面臨著全球經營所固有的其他風險。例如，我們受制於多種稅收制度，包括與轉讓價格和預扣稅及對向或自附屬公司的匯款和其他付款徵收的其他稅項有關的法規。歐洲在數據和數字稅收方面的發展也可能對我們的一些自動化駕駛和信息娛樂相關服務產生負面影響。這些風險領域中的任何一個或組合的不利發展（可能因國家而異）均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績以及我們執行計劃戰略的能力產生重大不利影響。

2016 年 6 月 23 日，在英國（「英國」）舉行的全民公投中，多數投票者投票贊成英國退出（「英國脫歐」）歐盟（「歐盟」）。英國於 2020 年 1 月 31 日退出歐盟，及根據談判達成的退出協議，將有 11 個月的過渡期，在此期間，歐盟規則將繼續在英國適用。在此期間，英國和歐盟將謀求就未來關係達成協議。無法保證在過渡期結束之前就未來貿易和合作達成協議。

儘管我們認為英國脫歐不會對我們的經營產生直接實質性影響，也不會對我們的稅項支出產生實質性影響，但英國脫歐的形式仍不確定，可能會對英國和歐盟國家之間的進出口造成更大限制，貨幣匯率的波動和其他的監管複雜性以及進一步的全球經濟不確定性，所有這些均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

最近，美國與其貿易夥伴之間有關關稅和進口稅的活動和炒作顯著增加。我們在美國境外（特別是加拿大、墨西哥和意大利）製造很大一部分進口到美國的汽車。我們也在美國製造出口到中國的汽車。美國與其貿易夥伴之間實施的關稅或進口稅可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。直接影響我們產品的關稅或進口稅可能會降低消費者需求及/或降低我們產品的利潤。此外，美國與其主要貿易夥伴之間關稅或進口稅事件的持續升級可能對全球經濟活動產生負面影響，進而可能降低對我們產品的需求。

**我們可能在努力提高一些我們認為具有全球吸引力和影響力的自身品牌的增長方面面臨失敗，這可能對我們的業務產生重大不利影響。**

我們的業務計劃中反映的銷量增長和利潤增長戰略包括更新關鍵產品、推出白色空間產品、實施各種電氣化動力傳動系統應用以及與自主駕駛技術發展相關的合作夥伴關係。我們在擴大若干品牌的產品範圍和全球銷售方面遇到了挑戰，特別是阿爾法羅密歐。因此，我們對產品計劃進行了合理化，從而導致在 2019 年第三季度確認了減值費用。

我們的戰略一直需要並將繼續需要在產品、動力系統、生產設施和分銷網絡方面進行重大投資。如果我們無法實現我們的銷量增長和利潤增長目標，則我們可能無法從這些投資中獲得足夠的回報，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

***我們未來的表現取決於我們提供創新、有吸引力的產品的能力。***

我們的成功取決於（其中包括）我們在開發創新、高質量產品方面的能力，而這些產品對消費者具有吸引力，並帶來足夠的盈利能力。

我們可能無法在電氣化、自動駕駛、移動性和行業的其他新興趨勢方面與其他汽車製造商有效競爭。在若干情況下，我們計劃採用的技術尚不具備商業實用性，取決於我們、我們的合作夥伴和供應商未來的重大技術進步。無法保證這些技術進步將以及時或可行的方式出現而我們為這些目的編列預算或支出的資金將會是足夠的，或者我們將能夠獲得使用這些技術的權利。此外，我們的競爭對手和他人正在追求類似的技術和其他競爭性技術，無法保證它們將不會比我們更快地或在排他性的基礎上或在顯著的成本優勢下獲得和實施類似或優越的技術。

此外，由於產品開發週期的延長和在預測消費者接受度方面的固有困難，我們認為將會有吸引力的汽車可能無法實現足夠數量和足夠高價（從而獲利）的銷售。設計和開發一輛新車通常需要兩年或以上的時間，而且若干因素可能會延長這一時間表。例如，如果我們在發佈零售前確定某一車型存在安全或排放缺陷、機械缺陷或不符法規的情況，則此類車輛的發佈可能會延遲，直到我們對缺陷或不合規情況進行補救。各種因素也可能有助於消費者接受新車設計，包括競爭對手的產品介紹、燃油價格、一般經濟條件和款式偏好的變化。此外，無法保證我們為遵守政府法規而開發的車輛，特別是那些與燃油效率、溫室氣體和排氣管排放標準有關的車輛，將會對消費者有吸引力，或將實現足夠數量和足夠高價（從而獲利）的銷售。

如果我們不能開發出包含令人滿意的技術、有吸引力並被消費者接受的產品，則我們的汽車的剩餘價值可能會受到負面影響。此外，在我們和競爭對手的車輛中加入新的創新和技術的步伐越來越快，也可能對我們車輛的剩餘價值產生負面影響。剩餘價值的下降可能會增加消費者租賃我們汽車的成本，或增加我們為支持我們的租賃計劃而支付的補助。

未能及時開發和提供創新、有吸引力和相關的產品可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

***我們的成功在很大程度上取決於我們的管理團隊有效運作和管理的能力。***

我們的成功在很大程度上取決於我們的高級主管和其他管理層成員有效管理本集團和各個業務領域的能力。我們的管理團隊對我們戰略方向的執行和業務計劃的實施至關重要。

我們已經制定了我們認為適當的繼任計劃，但難於確定地預言我們是否將能夠以具有同等經驗和能力的人員取代他們各人。如果我們無法找到足夠的替代人員，或無法吸引、留住和激勵高級主管、其他關鍵員工或新的合格人員，則這種無力作為可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

**勞動法和與我們的工會簽訂的集體談判協議可能會影響我們提高經營效率的能力，而如果我們無法就集體談判協議條款達成一致或有其他分歧，則我們可能會面臨停工。**

與在不同行業及／或不同地理區域經營的企業不同，我們的絕大多數生產員工均由工會代表，受集體談判協議的保護及／或適用的勞動關係法規保障，這些法規可能限制我們根據市況和產品需求的變化快速更改運營和降低人工成本的能力。有關這些安排的描述，請參閱業務概覽－僱員。在我們的集體談判協議中的這些和其他條款可能會妨礙我們成功重組業務以更有效地競爭的能力，特別是與那些其僱員沒有工會代表或受不太嚴格的法規約束的汽車製造商的競爭，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。此外，如果我們和工會不能就集體談判協議條款達成一致或有其他分歧，則我們可能會面臨停工。任何此類停工均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

**如果我們不能準確預測對我們汽車的需求，則我們的盈利能力可能會受到影響。**

我們已採取措施提高製造、供應鏈和物流流程的效率。這包括根據預測的經銷商訂單生產具有特定功能的若干車型，我們相信這將使我們能夠更有效、更具成本效益地管理我們的供應鏈。當我們預計經銷商訂單增加時，這種做法可能導致在若干期間內成品庫存增加。此外，雖然我們相信我們的分析工具能夠使我們的生產與經銷商訂單保持一致，但如果經銷商訂單不符合我們的預測，則我們在這些汽車上的盈利能力可能會受到影響。

**產品召回和保修責任可能導致產生直接成本，由此造成的汽車銷售損失可能對我們的業務產生重大不利影響。**

我們及美國汽車行業一般會為處理性能、合規或安全相關問題而持續增加召回活動。例如，2019年11月，由於可能導致車輛熄火的電氣連接問題，我們自願在全球範圍內召回了逾700,000輛SUV。我們召回汽車的成本很高，通常包括更換零件的成本和拆卸及更換零件的人工成本。這些成本在很大程度上取決於補救措施的性質和受影響車輛的數量，並且可能在車輛銷售多年後產生。產品召回也可能損害我們的聲譽，迫使我們停止若干車輛的銷售，並導致消費者質疑我們產品的安全性或可靠性。鑒於整個汽車行業的監管措施十分激烈，預計持續的合規成本仍將高企。

因產品召回而產生的任何成本或車輛銷售損失可能對我們的財務狀況和經營業績產生重大不利影響。另外，如果我們收到消費者的投訴，或者我們從汽車評級服務公司收到的信息使我們的其中一輛汽車的安全性或可靠性受到質疑，而我們並不發佈召回，或者如果我們不及時發佈召回，則我們的聲譽也可能受到損害，我們可能會失去未來的汽車銷售。根據我們的保修協議條款，我們也有義務在所訂明的期間內自費修理或更換我們車輛上的零件。因此，任何超出我們假設的失敗均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

**我們在若干關鍵市場缺乏專屬財務公司，這可能使我們在與其他汽車製造商的競爭中處於劣勢，而這些汽車製造商可能能夠比我們的消費者和經銷商能夠獲得者更好的條款為消費者和經銷商提供融資和租賃。**

我們的經銷商達成批發融資安排，向我們購買汽車，以保持庫存並促進零售銷售，而零售消費者使用各種融資和租賃計劃來購買車輛。

與我們的許多競爭對手不同的是，我們目前並不擁有和經營只專注於我們在美國的大眾市場汽車業務和在歐洲、亞洲和南美的若干關鍵市場的受控財務公司。相反，我們選擇通過與第三方（包括第三方金融機構）的合資企業和商業協議與專業金融服務提供商合作，為我們的經銷商和零售消費者提供融資。我們在這些關鍵市場缺乏受控財務公司，可能會增加我們的經銷商和零售消費者無法以可接受的條款獲得足夠融資的風險，這可能會對我們未來的汽車銷售產生不利影響。此外，我們的許多競爭對手能夠更好地實施融資計劃，旨在最大限度地提高汽車銷售，從而在總體上優化它們及其財務公司的盈利能力。由於我們的競爭能力取決於經銷商和零售消費者能否獲得適當的融資來源，因此我們在這些市場上缺乏受控財務公司一事可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

任何財務服務提供商，包括我們的合資企業和受控財務公司，也將面臨對其資金的其他需求（包括需要或希望滿足競爭對手的經銷商或消費者的融資要求）、以及與其他投資有關的流動性問題。此外，它們可能會受到監管變化的影響，這可能會增加它們的成本，從而削弱它們向我們的經銷商和零售消費者提供具有競爭力的融資產品的能力。

如果金融服務提供商無法或不願意以有競爭力的費率向我們的經銷商和零售消費者提供足夠的融資，則有關經銷商和零售消費者可能無法獲得足夠的融資來購買或租賃我們的車輛。因此，我們的汽車銷售和市場份額可能受到影響，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

**嚴重的安全漏洞如危及我們車輛中的電子控制系統，則可能會損害我們的聲譽，破壞我們的業務，並對我們的競爭能力產生不利影響。**

我們的車輛以及其他原始設備製造商（「OEM」）製造的車輛包含控制各種車輛過程的複雜系統，包括發動機、變速器、安全、轉向、制動器、車窗和門鎖功能。這些電子控制系統越來越多地與外部雲端系統相連，容易受到網絡犯罪的影響，包括故意破壞和竊取個人信息的威脅。隨著我們車輛的連接性和自主性水平的提高，這些威脅在複雜性和頻率方面也可能增加。嚴重的故障、中斷或安全漏洞如危及我們車輛中的電子控制系統，則可能會損害我們的聲譽，使我們承擔重大責任，並可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

**嚴重的故障、中斷或安全漏洞如危及我們的信息技術系統的運作，則可能會損害我們的聲譽，破壞我們的業務，並對我們的競爭能力產生不利影響。**

我們在保持業務有效運營方面的能力取決於我們的信息、數據處理和電訊系統的功能和高效運作，包括我們的車輛設計、製造、庫存跟蹤以及計費和支付系統。此外，我們的車輛越來越多地連接到外部雲端系統。這些系統經常成為第三方威脅的目標。我們的任何一個計算機或數據處理系統的重大或大規模故障或中斷，包括通過利用我們的系統或供應商系統中的弱點，均可能對我們管理和保持生產和其他經營有效運行的能力產生重大不利影響，並損害我們的聲譽。會導致我們業務廣泛或持續中斷的故障或安全漏洞可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

除了支持我們的經營外，我們還使用我們的系統收集和存儲機密和敏感數據，包括有關我們的業務、消費者和員工的信息。隨著我們的技術不斷發展，我們預計未來我們將收集和存儲更多的數據，而且我們的系統將越來越多地使用對故意和無意的安全漏洞均敏感的遠程通信功能。我們的大部分價值來自我們的機密商業信息，包括車輛設計、專有技術和商業機密，如果這些信息的機密性受到損害，我們可能會失去競爭優勢，我們的汽車出貨量可能會受到影響。我們還收集、保留和使用個人信息，包括為產品開發和營銷目的從消費者處收集的數據，以及從員工處獲得的數據。如果出現允許第三方訪問此個人信息的安全漏洞，我們會受到全球範圍內各項不斷變化的法律的約束，這些法律要求我們向數據所有者發出通知，並使我們面臨訴訟、罰款和其他監管執法手段。

例如，《通用數據保護條例》（第 2016/679 號條例（歐盟））（「通用數據保護條例」）提高了歐盟數據保護要求和相關處罰的嚴格程度。如不遵守通用數據保護條例則會導致 2,000 萬歐元或全球年收入 4%（以較高者為準）的罰款。通用數據保護條例的規定使得我們必須改變現有的業務實踐和系統，以遵守通用數據保護條例或解決我們的客戶或業務合作夥伴的憂慮。此外，2018 年《加州消費者隱私法案》於 2020 年 1 月 1 日生效，為加州居民提供了新的數據隱私權。美國其他幾個州也在考慮通過採納法律法規，對個人數據的處理規定義務。遵守任何新的與數據保護相關的監管要求一事可能會迫使我們產生大量費用，或要求我們以對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響的方式改變我們的業務做法。

在數據洩露的情況下，我們的聲譽也可能受到影響，這可能導致消費者從我們的競爭對手那裡購買車輛。最終，數據安全完整性的任何重大損害均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

***無法保證我們將能夠彌補 Magneti Marelli 出售所損失的盈利能力。***

2018 年 10 月，我們宣佈，我們已與 Calsonic Kansei Corporation 的控股公司 CK Holdings Co., Ltd. 簽訂了最終協議，據此，CK Holdings Co., Ltd. 將收購我們的汽車部件業務 Magneti Marelli。該交易於 2019 年第二季度完成，作價 58 億歐元，可作若干調整，並使在交割時支付 20 億歐元的特別股息。

如果 Magneti Marelli 出售帶來的資本狀況改善不足以彌補相關的收入和盈利損失，則我們可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

***我們依賴若干新興市場的合營安排，可能會對我們在這些地區的業務發展產生不利影響。***

我們打算通過夥伴關係和合資企業，擴大在包括中國和印度在內的新興市場的業務。例如，廣汽菲克合資公司在當地為中國市場生產 Jeep 切諾基、Jeep 自由俠、Jeep 指南者、Jeep 大指揮官和 Jeep 指揮官 PHEV，擴大了目前可供中國消費者購買的 Jeep SUV 產品組合。我們還與塔塔汽車有限公司（TATA Motors Limited）建立了合資業務，在印度生產我們的若干汽車、發動機和變速器。

我們依賴合營安排進入或擴大我們在這些市場的存在，可能使我們面臨與我們的合營安排夥伴發生衝突的風險，並需要轉移管理資源來監督這些安排。此外，由於這些安排需要與第三方合作夥伴進行合作，這些合營安排可能無法像我們自身行動那樣迅速作出決定，或者根據考慮合作夥伴利益的需要，可能採取不同於我們單獨行動的行動。因此，我們可能降低及時對市場動態變化作出反應，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

## 與我們經營所在行業有關的風險

### **汽車行業具有高度的競爭性和週期性，我們可能較若干競爭對手更容易受到這些因素的影響。**

我們的絕大部分收入均來自極具競爭的汽車行業，包括乘用車、輕型商用車和部件以及生產系統的生產和分銷。我們面臨來自歐洲、北美、拉美和亞太地區其他國際乘用車和輕型商用車製造商、分銷商和部件供應商的競爭。這些市場在產品質量、創新、新技術引入、定價、燃油經濟性、可靠性、安全性、消費者服務和所提供金融服務方面均存在高度競爭。我們的許多競爭對手的資本狀況也比我們更好，擁有更大的市場份額，這可能使它們能夠在這些市場上更有效地競爭。

如果競爭對手能夠成功地相互整合，而我們無法有效地適應日益激烈的競爭，那麼競爭對手的整合可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

在汽車業務中，對消費者的銷售是週期性的，並會受到經濟總體狀況、消費者購買意願和獲得融資能力的變化，以及政府可能採取的刺激需求措施的影響，尤其是與我們尚未安裝在車輛的新技術相關者（例如，與遵守不斷變化的排放法規相關的技術）。汽車行業還需要通過頻繁推出新車型和在這些車型中採用新技術來不斷更新產品。如果汽車行業出現負面趨勢，或者我們無法有效地適應外部市場條件，再加上資本比許多主要競爭對手更為有限，可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

此外，全球汽車生產能力超過當前需求。如果行業出貨量減少，產能過剩加劇，我們的競爭對手可能會試圖通過增加汽車增強功能、提供補貼融資或租賃計劃，或通過在若干市場直接或提供折扣選項包、價格回扣或其他銷售激勵措施等降低車輛價格，使其車輛對消費者更具吸引力或更便宜。生產成本較低的國家的製造商也可能選擇將成本較低的汽車出口到更成熟的市場。這些行動的增加可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

### **汽車零售銷售在很大程度上取決於可負擔的汽車融資利率，利率大幅提高可能會對我們的業務產生不利影響。**

在包括北美在內的若干地區，由於政府的擴張性貨幣政策等原因，新車銷售的融資多年來一直處於相對較低的利率水平。隨著利率的上升，預期新車融資的市場利率通常也會上升，這可能會使我們的汽車對零售消費者的負擔能力下降，或將消費者引導到對我們來說利潤較低的較便宜汽車上，從而對我們的財務狀況和經營業績產生不利影響。此外，如果消費者利率大幅提高，或者如果金融服務提供商收緊貸款標準或將其貸款限制在若干類別的信貸，消費者可能不希望或無法獲得融資來購買或租賃我們的車輛。此外，由於我們車輛的購買者可能對融資和宏觀經濟條件的可用性和充分性的變化相對更為敏感，我們的汽車銷售可能會受到與競爭對手汽車銷售相關的融資條件變化的不成比例的影響。因此，消費利率大幅提高或貸款標準收緊可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

**我們面臨著與成本增加、供應中斷或車輛所用原材料、零部件和系統短缺相關的風險。**

我們在業務中使用各種原材料，包括鋼、鋁、鉛、樹脂和銅、貴金屬（如鉑、鈮和銻）以及能源。此外，隨著我們根據業務計劃開始在整個產品組合中實施各種電氣化動力傳動系統應用，我們還將依賴鋰、鎳和鈷的大量供應，它們被用於鋰離子電池。這些原材料的價格波動及市場狀況會影響我們管理收入成本的能力。特別是，隨著電動汽車產量的增加，我們可能會面臨原材料和鋰電池的短缺，價格可能會上漲。我們可能無法成功地管控這些風險敞口。原材料價格的大幅上漲將增加我們的運營成本，如果成本的增幅不能被更高的車價或生產率的提高所抵銷，則可能會降低盈利能力。特別是，若干原材料購自有限數量的供應商和有限數量的國家，特別是催化轉化器和鋰離子電池所需的原材料。這些國家可能不時受到供應短缺或供應中斷的影響。我們不能保證我們將能夠與供應商維持安排，確保以合理的價格獲得這些原材料。

與原材料一樣，我們也面臨著價格波動、汽車零部件供應中斷和短缺的風險，原因很多，包括但不限於供應商糾紛，特別是涉及保修申索方面、供應商財務困境、信貸市場緊張、貿易限制、關稅、天災人禍、流行病或廣泛流行病、生產困難。關於目前爆發的冠狀病毒的影響，請參閱「--我們的業務可能會受到全球金融市場、一般經濟狀況、流行病、政府激勵計劃的變化和執行以及我們幾乎或根本無法控制的其他宏觀發展的不利影響。」。零部件價格的波動會以上述與原材料方面有關的方式影響我們的成本和盈利能力。我們將繼續與供應商合作，以監控潛在的中斷和短缺，並減輕任何新出現的短缺對我們的產量和收入的影響。然而，不能保證這些事件將不會對我們未來的生產產生不利影響，任何此類影響都可能是重大的。此外，無法保證將不會實施貿易限制和關稅，而如果實施，關稅和其他貿易限制可能會使所需原材料的成本更高，或延遲或限制我們獲取這些原材料，各種情況均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績有重大不利影響。

任何供應中斷或原材料、零部件和系統成本增加均可能對我們實現車輛出貨目標和盈利能力產生負面影響。如果一個零件或部件完全購自一家供應商，中斷的潛在影響特別大。原材料、零部件和系統供應的長期中斷可能會對車輛生產、車輛出貨目標和盈利能力產生重大影響。如無法通過調漲汽車價格方式彌補成本增幅，或無法通過生產率提高抵銷成本增幅，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。在經濟不確定的情況下，這種風險可能會增加，例如阿根廷經濟惡化導致的拉丁美洲的情況。

**我們面臨與匯率波動、利率變化和信貸風險有關的風險。**

我們在全球許多市場開展業務，面臨著貨幣和利率波動帶來的風險。貨幣風險敞口主要與我們的製造活動和商業活動在地理分佈上的差異有關，導致銷售產生的現金流以不同於購買或生產活動的貨幣計價。此外，我們的經營現金流的很大一部分是以美元產生的，儘管我們有大量以美元計價的債務，但我們的大部分債務是以歐元和巴西雷亞爾計價的。

我們使用各種形式的融資來滿足我們工業活動的資金需求，並為我們的經銷商和消費者提供融資。此外，工業活動的流動性也主要投資於浮動利率或短期金融工具。我們的金融服務業務通常採用配套政策，以抵銷利率差異對融資組合和相關負債的影響。然而，利率的變化會影響我們的淨收入、財務成本和利潤率。



此外，雖然我們通過金融對沖工具管理與貨幣和利率波動相關的風險，但貨幣或利率波動可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們的金融服務活動也面臨著經銷商和零售消費者無力償債的風險。儘管我們努力通過適用於經銷商和零售消費者的信貸審批政策來降低此類風險，但無法保證我們將能夠成功地降低此類風險。

#### 與我們經營所處的法律和監管環境有關的風險

**當前和未來更為嚴格或增加的法律、法規和政府政策，包括與提高燃油效率要求和減少溫室氣體和尾氣排放有關者，對我們的經營方式有重大影響，可能會增加我們的合規成本，並對我們的經營和業績產生負面影響。**

在我們尋求遵守政府法規，特別是與燃油效率、車輛安全、溫室氣體和尾氣排放標準有關的法規時，我們必須投入大量的財政和管理資源，以及汽車工程製造和設計方面的注意，以滿足這些法律要求。我們預計，這些監管要求的數量和範圍，以及與合規相關的成本，在未來將大幅增加，這些成本可能難以轉嫁至消費者，特別是在此類汽車的接受率較低的情況下。有關我們所須遵守的法規的更多討論，請參閱環境及其他監管事宜。

例如，歐盟關於乘用車和輕型商用車（LCV）車型平均二氧化碳排放量的規定在 2020 年變得更加嚴格，並規定如果超過目標，將受到實質性懲罰。此外，美國聯邦政府還對加州等美國各州的管轄權提出挑戰，要求在我們銷售的車輛上實施它們自己的環境監管要求，從而導致這些法規的適用性存在不確定性。這些法規的不確定性可能會增加我們的合規成本。

**我們仍然受到一些政府機構的柴油排放調查和一些相關的私人訴訟，以及其他索賠和訴訟的影響，這可能導致進一步的執法行動、處罰或損害賠償，也可能對我們在消費者中的聲譽造成不利影響。**

2019 年 1 月 10 日，我們宣佈 FCA US 與美國環境保護署（EPA）、美國司法部、加州空氣資源委員會、加利福尼亞州、其他 49 個州以及美國海關和邊境保護局就民事、環境和消費者索賠達成最終和解，就此在截至 2018 年 12 月 31 日止年度內應計 7.48 億歐元。應計費用中約有 3.50 億歐元與解決柴油排放要求差異的民事處罰有關。應計費用的一部分歸因於代表消費者達成一項假定的集體訴訟和解，就此，FCA US 同意為受召回影響的每個合資格客戶平均每輛車支付 2,800 美元。我們繼續就大約 3,200 名消費者的個人索賠進行辯護，這些消費者已經行使了選擇退出集體訴訟解決方案的權利，並對我們提出了他們自己的個人索賠（「選擇退出訴訟」）。我們在選擇退出訴訟中進行了進一步的調查，並參加了由法院主辦的和解會議，但只與這些剩餘原告中的極少數達成了和解協議。

在美國，我們仍然受到美國證券交易監督委員會和美國司法部刑事司的柴油排放相關調查。2019 年 9 月，美國司法部對 FCA US 的一名僱員提出刑事指控，罪名包括欺詐、共謀、虛假陳述和違反《清潔空氣法》，主要涉及努力獲得上述民事和解所涉車輛的監管批准。我們繼續配合這些調查，並就這些政府機構提出的關切提出 FCA 的立場。我們也可以參與討論，努力達成這些調查的適當解決辦法。我們還面臨若干相關的私人訴訟。

我們還收到了一些司法權區的其他監管機構的詢問，因為它們在檢查幾家汽車製造商車輛的道路尾氣排放，在司法管轄方面適當時，我們繼續配合這些政府機構和機關。

在歐洲，我們一直與意大利交通部（「意大利交通部」）和荷蘭車輛監管機構（「RDW」）（這些是認證在歐盟銷售的 FCA 柴油車的機構）以及英國駕駛員和車輛標準局在審查我們的數輛汽車方面合作。

我們最初還回應了德國機構德國機動車管理局（Kraftfahrt-Bundesamt）（「德國機動車管理局」）關於我們車輛排放測試結果的詢問，並討論了德國機動車管理局報告的測試結果、我們的排放控制校準以及所討論車輛的特性。在這些初步討論之後，意大利交通部（它擁有唯一的對其認證的車輛的監管合規事宜的授權），聲稱其對德國機動車管理局提出的問題的專屬管轄權，測試車輛，確定車輛符合適用的歐洲法規，並向德國機動車管理局通知其決定。此後，意大利交通部與德國聯邦交通和數字基礎設施部（負責監管德國機動車管理局）之間根據歐盟委員會規定進行了調解，以解決它們之間的分歧。調解結束，沒有對 FCA 採取任何行動。2017 年 5 月，歐盟委員會宣佈，它打算對意大利提起侵權程序，指控意大利未能回應歐盟委員會對若干 FCA 排放控制校準的擔憂。意大利交通部對歐盟委員會的指控作出了回應，確認車輛的審批程序得到了妥善執行。

2019 年 12 月，意大利交通部通知我們，荷蘭基礎設施和水資源管理部（「I&W」）已與意大利交通部就荷蘭車輛監管機構和荷蘭 TNO 研究中心在若干 Jeep 大切諾基歐 5 車型和另一個 OEM 製造商車型（裝有一台我們供應的歐 6 柴油機）的排放水平中發現的若干違規行為進行溝通。2020 年 1 月，荷蘭議會發表了荷蘭基礎設施和水資源管理部的一封信，當中總結了荷蘭車輛監管機構關於這些車輛和發動機的結論，表示打算下令召回，並向公訴檢察官、歐盟委員會和其他成員國報告調查結果。我們正在向意大利交通部作出回應，並與荷蘭車輛監管機構接洽，提出我們的立場，並就此事合作達成適當的解決方案。此外，應法國消費者保護局的請求，巴黎大審法院法官（Juge d'Instruction du Tribunal de Grande Instance of Paris）正在調查包括 FCA 在內的多家汽車製造商的柴油車，調查這些車的銷售是否違反了法國消費者保護法。

2018 年 12 月，韓國環境部（「韓國環境部」）宣佈，其確定 2015 年、2016 年和 2017 年期間進口到韓國的約 2,400 輛 FCA 車輛不符合排放標準，並且車輛隨後更新了 FCA 自願執行的排放控制校準，儘管合規，需要對相關車輛進行重新認證。2019 年 5 月，韓國環境部撤銷了上述車輛的認證，並宣佈對本集團處以數額不大的行政罰款。我們已經對韓國環境部的決定提出上訴。我們在韓國首爾的附屬公司還配合當地刑事機構對此事的審查，並與韓國公平貿易委員會在標的車輛據稱違反有關《公平標籤和廣告法》方面進行合作。

目前無法預測未解決的政府調查和私人訴訟的結果，這些調查和訴訟可能會導致進一步的執法行動、處罰或損害賠償，其中任何一項均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。這些事項及其最終解決方案也有可能對我們在消費者中的聲譽產生不利影響，從而可能對我們的車輛需求產生不利影響，因而對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

***我們的業務運營和聲譽可能會受到各類索賠、訴訟和其他意外事件的影響。***

我們牽涉與產品責任、保修、車輛安全、排放和燃油經濟性、產品性能、石棉、人身傷害、經銷商、供應商和其他合同關係、涉嫌違反法律、環境、證券、勞動、反壟斷、知識產權、稅收、其他事宜等事項有關的各種糾紛、索賠、訴訟、調查和其他法律程序。我們估計此類潛在索賠和或有負債，並在適當情況下記錄關於處理這些或有負債的撥備。針對我們的法律程序的最終結果尚不確定，此類程序可能對我們的財務狀況或經營業績產生重大不利影響。此外，其他事實可能會曝光，或者我們在未來可能會面臨判決或達成訴訟和索賠的和解，這可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。雖然我們對若干索賠維持保險範圍，但並非所有索賠或潛在損失均可以投保，即使索賠可以投保，我們在未來可能無法以可接受的條款投保（如果有的話），而任何此類保險可能不會就任何此類申索提供足夠的承保。有關更多資料，亦請參閱本報告其他章節（流動）合財務報表中附註 20 撥備和附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。此外，有關此類調查和訴訟的宣傳，無論是否有價值，均可能對我們的聲譽和零售客戶對車輛的看法產生不利影響，這可能對我們車輛的需求產生不利影響，並對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

例如，2019年11月，General Motors LLC 和通用汽車公司（統稱「通用汽車」）向美國密歇根州東區地方法院提起訴訟，指控 FCA US、FCA NV 和若干個人違反了《反勒索及受賄組織法》（RICO）的規定，不正當競爭和民事共謀，涉及指控 FCA US 向全美汽車工人聯合會官員行賄，收買了與全美汽車工人聯合會的談判過程，因此 FCA US 享有不公平的勞動力成本和運營優勢，對通用汽車造成損害。通用汽車還聲稱 FCA US 在集體談判中向全美汽車工人聯合會做出了讓步，然後全美汽車工人聯合會能夠通過模式談判從通用汽車榨取利益，這增加了通用汽車的成本，從而迫使通用汽車和 FCA NV 合併。我們正在為這一訴訟進行有力的辯護，並已提出動議，駁回所有索賠。

此外，我們和其他巴西納稅人在巴西稅法適用方面與巴西稅務機關存在重大爭議。我們認為，這些爭議很可能不會產生重大影響。不過，鑒於巴西目前的經濟狀況和不確定性，可能會出臺和頒佈新的稅法或稅制改革等更為重大的變化。現行稅法的適用也可能發生變化，或者累計稅收優惠的實現可能受到限制、延遲或拒絕。任何這些事件均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

有關若干法律程序的其他風險，請參閱「我們仍然受到一些政府機構的柴油排放調查和一些相關的私人訴訟，以及其他索賠和訴訟的影響。」

**我們可能無法充分保護我們的知識產權，這可能會損害我們的業務。**

我們的成功在一定程度上取決於我們保護我們的知識產權的能力。如果我們不能保護我們的知識產權，他人可能會利用與我們相同或相似的知識產權與我們競爭。此外，不能保證我們的知識產權足以為我們提供與我們類似產品的競爭優勢。例如，另一家 OEM 製造商一直生產一款與我們在美國銷售的 Jeep 車型非常相似的車輛。我們已經提起法律程序以阻止這些做法，雖然法院的初步裁決對我們有利，但我們無法確定該法律程序的最終結果。更廣泛地說，儘管我們作出了努力，但我們可能無法阻止第三方侵犯我們的知識產權，並利用我們的技術來獲取競爭優勢。任何此類侵權行為均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們經營所在的一些國家的法律並不像美國或歐洲的法律那樣對我們的知識產權提供同樣的保護。此外，在若干國家，可能並無或只有有限的有效知識產權執法，使我們難以保護我們的知識產權免受濫用或侵犯。我們無法在若干國家保護我們的知識產權一事可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

**可能難以執行美國對我們的判決。**

我們根據荷蘭法律註冊成立，大部分資產在美國境外。我們的大多數董事和高級管理層以及我們的獨立核數師均是美國境外居民，因此他們各自的全部或大部分資產可能位於美國境外。由此，美國投資者可能難以在美國境內為這些人送達傳票。美國投資者也可能難以在美國境內執行以美國或其任何州的證券法的民事責任條款為依據的判決。此外，美國以外的法院是否會承認或執行美國法院根據美國或其任何州的證券法的民事責任條款對我們或我們的董事和高級職員作出的判決，還存在不確定性。因此，可能難以對我們、我們的董事和高級職員以及我們的獨立核數師執行美國判決。

**我們的經營是為了在稅務上僅被視為英國的居民，但相關稅務機關可能會將我們視為其他地方的稅務居民。**

我們不是在英國註冊成立的公司。因此，我們是否為英國稅務居民取決於我們的「中央管理和控制」是否（全部或部分）位於英國。關於「中央管理和控制」測試，很大程度上是基於各種情況的事實和程度的問題，而不是法律問題。儘管如此，英國法院的判決和英國稅務海關總署（「英國稅務海關總署」）公佈的慣例表明，按此基準，我們作為一家集團控股公司，從註冊成立之日起就可能被視為英國居民，且如果（如我們所打算一樣）是如下情況則仍被視為英國居民：（i）我們董事會至少有一半的會議在英國舉行，大多數董事出席了在英國的這些會議；（ii）在這些會議上，對影響我們和附屬公司的關鍵戰略問題進行了充分的討論並作出了決定；（iii）這些會議有適當的記錄；（iv）至少我們的一些董事和支援人員是在英國；及（v）我們在英國有固定的辦公場所。雖然英國稅務海關總署已經認可我們的「中央管理和控制」是在英國，但是，如果（a）我們同時居住在另一個與英國有雙重稅收協定的司法權區（適用該司法權區的稅收居所規則），及（b）該稅收協定中有一項將專屬居住權分配給該另一司法權區的決定性條款，我們將不會被視為英國居民。我們就意大利稅收而言的住所在很大程度上是一個基於各種情況的事實問題。我們建立並因而維持且打算繼續維持我們的管理和組織結構，以使我們不應被視為意大利國內法或意大利—英國稅收協定而言的意大利稅務居民，並應自我們註冊成立起被視為英國居民（就意大利—英國稅收協定而言）。因為這一分析是高度真實的，並且可能取決於我們管理和組織結構的未來變化，所以我們無法保證最終確定我們的稅務住所。如果我們被視為意大利稅務居民，我們將在意大利對我們的全球收入納稅，並且可能需要遵守意大利稅法規定的預扣稅及／或報告義務，這可能導致額外的成本和費用。

儘管認可我們的「中央管理和控制」是在英國，但根據我們在荷蘭註冊成立的情況，我們被視為荷蘭居民（就荷蘭企業所得稅和荷蘭股息預扣稅而言）。儘管如此，根據荷蘭—英國稅收協定，如果英國和荷蘭主管當局同意情況是這樣，我們可以被單獨視為英國或荷蘭的居民。我們收到了英國和荷蘭主管當局的裁定，即就該協定而言，我們應僅被視為在英國的居民。主管機關裁定之事實，如因時間推移而有變更時，可予撤銷或停止適用。

我們預計英國脫歐不會影響我們在英國的稅務居留權；然而，我們無法確定地預測，關於實施英國退出歐盟的討論最終是否會對此事產生任何影響。

#### **與 FCA-PSA 合併有關的風險**

**將不會因合併完成前我們普通股或 PSA 普通股價值的變動或因我們業務或 PSA 業務的發展調整換股比率。**

合併完成後，PSA 股東每持有一股 PSA 普通股，就有權獲得合併公司的 1.742 股普通股。本換股比率不會因我們普通股價值或 PSA 普通股價值的變動，或因我們業務或 PSA 業務在合併協議簽訂之日至合併完成之日之間的相對價值的變動而調整。股價變動可能由我們無法控制的各種因素造成，包括我們或 PSA 各自業務、運營或前景、監管考慮因素、法律程序或一般業務、市場、行業或經濟狀況的變化。關於合併的益處和合併完成的可能性方面的市場評估，以及相關的套利活動，也可能對股價產生影響。如果在合併生效之前，我們的普通股相對於 PSA 普通股的價值增加或減少（或我們的業務相對於 PSA 業務的價值增加或減少），合併後股東將持有的合併公司普通股的市場價值，可能高於或低於合併協議簽訂之日或本文件日期單獨持有的股份的相對價值。

**合併須獲得多個競爭管理機構的反壟斷批准，並在《哈特—斯科特—羅迪諾反壟斷改進法案》（簡稱「HSR 法案」）規定的適用等待期屆滿後進行。作為獲得所需反壟斷批准的一個條件，相關監管機構可以施加可能對合併公司產生不利影響的條件，或者，如果未獲得此類批准，則可能阻止合併的完成。**

在合併完成之前，適用於合併的任何等待期（或延長期）必須已經到期或終止，並且在每種情況下，必須根據適用的歐盟反壟斷法、HSR 法案和巴西聯邦共和國、智利共和國、墨西哥合眾國、中華人民共和國、日本、印度共和國、南非共和國、阿爾及利亞人民民主共和國、摩洛哥王國、以色列、瑞士聯邦、烏克蘭、俄羅斯聯邦、塞爾維亞共和國、土耳其共和國及可能還有阿根廷共和國的競爭法律，就合併取得任何所需的競爭批准、同意或許可。因相關監管部門履行信息請求所需的時間，合併完成可能會延遲。最終授出的任何反壟斷批准、同意和許可的條款和條件可能會對合併公司的業務行為施加條件、條款、義務或限制。

根據合併協議，我們和 PSA 有義務採取一切必要措施，在合理可行的情況下儘快完成合併，包括相關競爭批准，並作出和遵守監管機構可能要求的作為競爭批准條件的承諾。與上述情況例外的是，未經另一方同意，在如下情況下，我們和 PSA 均無需或不得作出或遵守任何承諾或採取任何行動：（i）如果任何此類承諾或行動，無論是單獨或一併考慮，均將會或合理預期將會對合併公司造成重大損害或（ii）除非任何此類承諾或行動以合併完成為條件。

監管機構可施加條件，且任何此類條件可能具有延遲合併完成或在合併完成後對合併公司的收入施加額外重大成本或實質性限制的效果。此外，任何此類條件均可能導致合併的延遲或放棄。如果由於未能從適當的反壟斷監管機構獲得所需批准，我們和 PSA 未能在 2021 年 6 月 30 日前完成合併，則我們和 PSA 可各自終止合併協議。

**如未能及時完成合併則可能會對我們的業務計劃、運營和股價產生負面影響。**

FCA 和 PSA 實施合併的義務受制於各種交割條件，其中一些條件超出了我們和 PSA 的控制範圍，任何條件均可能阻止、延遲或以其他方式對合併完成產生重大不利影響。合併完成取決於（其中包括）：（i）我們的股東和 PSA 股東對合併的批准；（ii）紐交所、巴黎泛歐交易所和 MTA 對合併公司普通股上市的批准；（iii）我們在 F-4 表格上的登記聲明的有效性；（iv）收到所需的反壟斷機構批准；（v）收到完成合併所需的任何同意；（vi）收到歐洲中央銀行的許可；及（vii）沒有任何政府單位的禁令或限制，禁止合併完成或使之非法，但僅在合理預期任何未能遵守此類禁令的行為均會對合併公司造成實質性損害的情況下。我們無法保證何時將會滿足或豁免這些條件（如果有的話），或者其他事件不會出現而致延遲或導致合併完成一事失敗。如果在預期時間內成功完成合併，合併完成一事的任何延遲均可能阻止或延遲合併公司實現我們預期的部分或全部成本節約、協同效應、增長機會和我們預期實現的其他利益。

如果合併協議即將終止，我們目前和終止前的期間普通股市場價格可能反映合併將發生的市場假設。如果由於任何原因（包括由於我們的股東和 PSA 股東未能批准合併），合併未能完成，則我們的業務、現金流、財務狀況或經營業績可能會受到重大不利影響。在沒有實現完成合併的任何預期利益的情況下，我們將面臨若干風險，包括：

- 我們可能會遇到金融市場的負面反應，包括我們的股價下跌；
- 我們可能會遇到客戶、供應商、監管機構、員工和其他利益相關者的負面反應；及

- 我們可能會受到我們的管理團隊在合併方面投入的大量時間和資源的不利影響，否則，如果沒有考慮合併的話，這些投入將用於日常運營和其他可能有利於我們業務的機會。

**合併公司可能無法實現合併的部分或全部預期利益，這可能對合併公司的股票價值產生不利影響。**

FCA 和 PSA 目前作為單獨的公司獨立運營，並將在合併完成前繼續獨立運營。合併能否成功，將在一定程度上取決於合併公司能否實現預期的成本節約、協同效應、增長機會以及合併業務帶來的其他益處。合併預期收益的實現受到若干不確定性的影響，包括市場上的一般競爭因素，以及我們是否能夠以高效和有效的方式將我們的業務與 PSA 的業務整合，並建立和實施有效的運營原則和程序。如未能實現這些預期利益則可能導致成本增加、合併公司收入減少、管理層時間和精力轉移，並可能對合併公司的業務、現金流、財務狀況或經營業績產生重大影響。如果合併公司不能成功地實現這些目標，我們希望通過合併實現的預期成本節約、協同效應、增長機會和其他利益可能無法完全實現，或者根本無法實現，或者可能需要比預期更長的時間來實現。

合併公司將必須投入大量的管理精力和資源整合業務慣例、我們的運營和 PSA 的運營。合併公司在整合過程中可能遇到的潛在困難包括與管理合併公司業務相關的複雜性，例如難以以無縫方式整合製造過程、系統和技術，以及整合兩家公司的勞動力。此外，我們業務與 PSA 業務的整合可能導致額外和不可預見的費用、資本投資和財務風險，例如發生意外報廢、不利稅務待遇的可能影響以及與 PSA 或合併有關的意外或未知負債。所有這些因素均可能降低或延遲合併的預期增值效應。

整合過程可能會比預期的時間更長或成本更高，或可能導致關鍵員工流失、各公司正在進行的業務中斷或標準、控制、程序及政策不一致，對合併公司維持與供應商、客戶和員工關係、實現合併預期利益或維持質量標準等的的能力產生不利影響。無法實現合併的全部或任何預期利益，以及在整合過程中遇到的任何延誤，均可能對合併公司的業務、現金流、財務狀況或經營業績產生不利影響，從而可能影響合併完成後合併公司股票的價值。

**合併的宣佈和未決可能會對我們的業務、現金流、財務狀況或經營業績產生不利影響。**

合併的宣佈和未決可能對我們的業務造成干擾並產生不確定性，包括我們與現有和未來客戶、供應商和員工的關係，這可能會對我們的業務、現金流、財務狀況或經營業績產生不利影響（無論合併是否完成）。我們的業務關係可能會破裂，因為與我們有業務關係的客戶、供應商和其他人可能會延遲或推遲若干業務決策，或可能決定尋求終止、改變或重新協商與我們的關係，或考慮與我們或合併公司以外的各方建立業務關係。任何此類破裂的風險和不利影響均可能因合併延遲而加劇。

**我們將承擔與合併有關的重大交易費用，如果合併完成，合併公司將承擔重大的整合費用。**

我們已經承擔並預計繼續承擔與合併有關的重大費用，包括我們專業顧問的費用。我們還可能產生與交易相關的意外費用，以及合併所需的合併公司普通股在紐交所、巴黎泛歐交易所和 MTA 上市的費用，而這些預料之外的費用可能會對合併生效後合併公司的經營業績產生不利影響。此外，如果合併完成，合併公司將於合併完成後承擔重大的整合費用。我們無法保證，實現與我們業務與 PSA 業務整合相關的效益，將在短期內（如果有的話）抵銷增量交易和整合費用。

**與合併有關的不確定性可能導致管理人員或其他關鍵員工的流失，從而可能對合併公司的未來業務和經營產生不利影響。**

我們依靠我們的高級職員和其他關鍵員工的經驗和行業知識來執行我們的業務計劃。合併完成後，合併公司的成功在一定程度上也取決於合併公司吸引和留住關鍵管理人員和其他關鍵員工的能力。合併完成後，現有員工在合併公司中的角色可能會出現不確定性，這可能會對我們留住關鍵管理人員和其他關鍵人員的能力產生不利影響。

**在合併未決期間，我們的業務活動受到限制。**

根據合併協議，我們的業務經營受到若干限制，通常必須在日常過程中運營，並與過去的慣例保持一致（視乎 FCA 與 PSA 在合併協議中約定的若干例外情況而定），這可能會限制我們執行若干業務戰略的能力。這些限制可能會阻止我們謀求其他有吸引力的商業機會，進行若干投資或收購，出售資產，進行超過若干商定限額的資本支出，在合併完成或合併協議終止（如適用）之前承擔若干債務或對我們的業務進行變更。這些限制可能對我們的業務、現金流、財務狀況、經營業績或股價產生不利影響。

**我們的若干董事和高管有利益安排和其他利益，可能導致他們在合併中的利益不同於其他股東的利益。**

我們的若干董事（建議股東投票贊成合併及由此擬訂的交易）以及若干執行高管有利益安排，使他們在合併中的利益可能不同於我們的股東的整體利益。獲得與合併有關的補償或其他利益可能會影響這些人提出其建議，即股東投票贊成批准合併及由此擬訂的交易。

**我們可能尚未發現與 PSA 有關的若干負債或其他事項，這可能對合併公司的未來財務業績產生不利影響。**

我們在簽立合併協議之前進行的盡職審查過程中，我們可能沒有發現或可能無法適當量化與 PSA 有關的問題，這可能導致合併公司撤減或撤銷資產，或產生減值或其他費用，從而導致可能重大的損失。此外，即使我們進行的盡職審查成功地確定了若干風險，也可能會出現意外風險，以前已知的風險可能以與我們的初步風險分析不一致的方式出現。我們的股東不會得到任何此類損失的賠償。

**合併後轉售合併公司普通股，可能導致合併公司普通股市值下降。**

合併後三年內，合併公司的數名優先股股東將受到股份出售限制，但一旦這些限制到期，他們將可以自由出售股份。合併後將擁有合併公司普通股多數股權的所有其他股東不受任何轉售限制。不時在公開市場轉售此類股份，或認為可能發生此類轉售，可能會降低合併公司普通股的市場價值。

### **與我們流動性及現有債務有關的風險**

**對我們的流動性和融資渠道以及重大未償債務的限制，可能會限制我們的財務和運營靈活性，以及我們執行業務戰略、以競爭性條款獲得額外資金以及改善我們的財務狀況和經營業績的能力。**

我們的表現取決於（其中包括）我們從經營現金流、可用流動性、現有銀行貸款及／或融資的續期或再融資以及可能獲得資本市場或其他融資來源為債務償還義務和計劃投資提供融資的能力。我們在 2018 年基本完成了資產負債表的去槓桿化，但我們的負債程度可能仍然對我們的經營和財務業績產生重要影響，包括：

- 我們可能無法為營運資金、資本支出、償債要求或一般公司用途獲得額外資金；
- 我們可能需要使用我們預計的未來經營現金流的一部分來支付我們負債的本金和利息，這可能會減少我們可用於其他用途的資金數額，包括產品開發；
- 我們的財務槓桿通常高於競爭對手，這可能使我們處於競爭劣勢；及
- 我們可能無法迅速適應不斷變化的市場條件，這可能使我們更容易受到一般經濟條件或我們業務下滑的影響。

儘管我們已經制定了旨在確保充足流動性水平的措施，但如果我們的汽車出貨量因在負營運資金的情況下經營而大幅下降，則我們的流動性會潛在大量吸收。有關這些因素的討論，請參閱**財務概覽—流動性及資本資源**。此外，我們的大部分信用評級均低於投資級別，其任何下降均可能嚴重影響我們的集資和前景。

因此，我們可能會發現自己不得不尋求額外的融資及／或必須為現有債務再融資，包括在不利的市場條件下、融資有限、融資成本普遍增加。由於車輛出貨量減少、現有債務金額或限制、信貸市場狀況、一般經濟狀況或其他原因而產生對我們流動性的任何限制，均可能對我們執行業務戰略的能力產生不利影響，並損害我們的財務狀況和經營業績。此外，我們流動性的任何實際或感知限制可能會限制交易對方（包括經銷商、消費者、供應商、貸款人和財務服務提供商）與我們開展業務的能力或意願，這可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。



**我們可能會面臨養老金計劃資金不足的風險。**

我們的若干定額養老金計劃目前資金不足。截至 2019 年 12 月 31 日，我們的定額養老金計劃資金不足約 43 億歐元，未來數年可能會面臨重大的最低供款問題。如果計劃資產的投資績效與福利支付義務不同步，我們的養老金資金義務可能會大幅增加。強制性資金義務可能會因計劃資產回報低於預期而增加，無論是由於整體市場表現不佳或特定投資決策、用於確定所需資金水平的利率水平變化、計劃所提供的利益水平變化或任何與資金要求相關的適用法律改動。我們的定額福利計劃目前持有對權益和固定收益證券的重大投資，以及對較低流動性的工具（如私募股權、房地產和若干對沖基金）的投資。由於若干投資的複雜性和規模，可能存在額外的風險，包括投資政策發生重大變化的影響、完成特定投資戰略的市場能力不足以及短期風險管理能力和快速重新平衡非流動性和長期投資的能力之間目標的內在差異。

為了確定我們的定額福利計劃的適當資金和供款水平以及計劃的投資策略，我們需要做出各種假設，包括計劃資產的預期回報率和用於衡量定額養老金計劃項下義務的貼現率。利率上升通常會導致固定收益證券投資價值和債務現值的下降。相反，利率下降通常會提高固定收益證券投資的價值和債務的現值。請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 2 *編製基準—重大會計政策—僱員福利*。

貼現率或計劃資產價值的任何降低，或債務現值的任何增加，均可能增加我們的養老金開支和所需供款，因此，可能限制流動性，並對我們的財務狀況和經營業績產生重大不利影響。如果我們未能提供所需的最低出資額，我們可能需要向 U.S. Pension Benefit Guaranty Corporation 披露可報告事件，以及根據任何資金不足金額計算的利息和消費稅。

### **與我們普通股有關的風險**

**我們普通股維持於多個交易所上市一事可能會對我們普通股市場的流動性產生不利影響，並可能導致我們普通股在交易所之間的價格差異。**

我們的普通股在紐約證券交易所和意大利證交所（*Borsa Italian*）運營的電子股市場（*Mercato Telematico Azionario*）上市交易。我們普通股的雙重上市可能導致兩個市場之間的交易分拆，並可能導致股份在一個或兩個市場的交易流動性有限，這可能對我們普通股在其中一個或兩個交易所的活躍交易市場的發展產生不利影響，並可能導致交易所之間的價差。交易時間的差異，以及兩種交易貨幣匯率的波動性等因素，可能導致我們在兩個交易所的普通股交易價格不同，這可能會助推我們股票交易的波動性。此外，就 FCA-PSA 合併而言，合併公司將申請其共同股份在巴黎泛歐交易所上市交易，但須經主管部門批准。於第三家交易所上市可能會加劇上述若干風險。

**我們是一家荷蘭上市有限公司，我們的股東可能擁有與在美國成立的公司的股東不同的權利。**

我們股東的權利可能不同於受美國司法權區法律管轄的股東的權利。我們是一家荷蘭上市有限公司（*naamloze vennootschap*）。我們的公司事務受我們的章細則程和荷蘭規範註冊成立的公司法律規範。股東的權利和董事會成員的責任可能不同於其他司法權區（包括美國）法律管轄的公司的股東權利和董事會成員的責任。在履行其職責時，我們的董事會按荷蘭法律規定考慮我們的利益以及我們的股東、員工和其他利益相關者的利益，在任何情況下都要適當遵守合理和公平的原則。這些當事人中的一些人可能會有不同於閣下股東利益，或者除了閣下股東利益之外的利益。

**忠誠投票架構可能會影響我們普通股的流動性，並降低我們的普通股價格。**

我們的忠誠投票架構可能會限制我們普通股的流動性，並對我們普通股的交易價格產生不利影響。忠誠投票架構旨在於 2014 年合併生效後任何時間通過向初始股東和至少連續三年持有我們普通股的人士授出關於選擇接受我們特殊表決權股份的選擇權的方式獎勵股東以維持長期持股。我們的特殊表決權股份不能交易，及在緊接普通股從 FCA 忠誠登記冊注銷之前，任何相應的特殊表決權股份應無償轉讓予我們（*om niet*）。這種忠誠投票架構旨在鼓勵穩定的股東基礎，相反，它可能會阻止那些有興趣獲得或保留我們特殊表決權股份的股東進行交易。因此，忠誠投票架構可能會降低我們普通股的流動性，並對其交易價格產生不利影響。

**忠誠投票架構可能使股東更難獲得控制性權益，改變我們的管理或戰略，或以其他方式對我們施加影響，及我們的普通股的市場價格可能因此降低。**

我們章程細則中關於建立忠誠投票架構的規定可能會使第三方更難獲得或試圖獲得本公司的控制權，即使持有我們大多數普通股的股東認為控制權變更是有利的。由於忠誠投票架構，我們的投票權中相當大的一部分可能集中在對我們有重大影響的相對少數的股東身上。截至 2020 年 2 月 25 日，控股 FCA 的 Exor N.V. 持有 FCA 28.66% 的普通股，由於參與忠誠投票架構，Exor N.V. 對 FCA 擁有 41.74% 的投票權，因此，Exor N.V. 將有能力對涉及我們股東的事項施加重大影響。這些參與忠誠投票架構的股東可以有效地防止控制權變更交易，否則可能使我們的股東受益。忠誠投票架構也可防止或阻止股東旨在改變我們的管理或戰略或以其他方式對我們施加影響的舉措。

**對美國股東而言，可能存在潛在的被動外國投資公司稅務考慮。**

如果在美國股東持有我們普通股的任何應稅年度，在應用通規規則後（i）應稅年度總收入的 75% 或以上由被動收入構成（包括股息、利息、投資性房地產的銷售或交換得益、租金和特許權使用費，但不包括從無關聯方收取的與活躍貿易或業務（如適用的《美國財政部規章》所定義）相關的租金和特許權使用費）或（ii）其至少 50% 的資產在應稅年度（年平均並根據價值確定）產生或持作產生被動收入，就美國聯邦所得稅而言，美國股東持有我們的股票將是涉及美國股東的被動外國投資公司（「被動外國投資公司」）的股票。持有被動外國投資公司股份的美國人在被動外國投資公司獲得的收入、從被動外國投資公司獲得的股息以及出售或另行處置其在被動外國投資公司中的股份所獲得的得益（如有）方面，須遵守不利的美國聯邦所得稅制度。

雖然我們認為，就美國聯邦所得稅而言，我們的股票不是被動外國投資公司的股票，但這一結論是基於每年作出的事實決定，因此可能會發生變化。此外，如果我們的資產、收入或經營發生變化，我們股票的股份可能在未來納稅年度成為被動外國投資公司的股票。

**我們忠誠投票架構的稅務後果是不確定的。**

沒有任何法定、司法或行政當局直接討論特殊表決權股份的獲得、持有或處置應如何處理（就意大利、英國或美國的稅收而言），因此，這些司法權區的稅務後果是不確定的。

我們特殊表決權股份的公平市價可能與稅務後果有關，是一種事實上的決定，不受直接解決這種情況的任何指導的約束。因為（其中包括）特殊表決權股份是不可轉讓的（在非常有限的情況下，與我們相關聯的普通股一併考慮除外），只有在我們被清算的情況下，股東才會收到與特殊表決權股份有關的款項，我們相信並打算採取這樣的立場，即每股特殊表決權股份的公平市價是最低的。然而，有關稅務機關可能聲稱我們確定的特殊表決權股份的價值是不正確的。

忠誠投票架構的稅務處理尚不清楚，敦請股東就收購、擁有和處置特殊表決權股份的後果諮詢其稅務顧問。

**股息派付可能需要預扣繳稅款。**

儘管英國和荷蘭主管當局已經裁定，就荷蘭－英國雙重徵稅協定而言，我們應僅被視為英國的居民，根據荷蘭國內法，我們向荷蘭居民支付的股息仍需繳納荷蘭股息預扣稅，我們沒有義務就此類款項支付額外款項。

如果對我們普通股的未來股息或分派徵收荷蘭或意大利預扣稅，則該預扣稅是否可抵減股東應承擔的納稅義務取決於該股東司法權區的法律和該股東的特殊情況。敦請股東就可能徵收荷蘭及／或意大利預扣稅的後果諮詢其稅務顧問。請參閱上文「與我們的業務、戰略和經營有關的風險」一節內「我們的經營是為了在稅務上僅被視為英國的居民，但相關稅務機關可能會將我們視為其他地方的稅務居民」。

## 企業管治

### 企業管治

#### 序言

菲亞特克萊斯勒汽車公司 (Fiat Chrysler Automobiles N.V.) 是一家根據荷蘭法律註冊成立及組織的上市有限公司，是 Fiat S.p.A. 與 Fiat Investments N.V. (「Fiat Investments」) 跨境合併及併入後者的產物，於 2014 年 10 月 12 日合併 (「2014 年合併」) 生效後，更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司。根據紐約證券交易所 (「紐交所」) 的上市準則，本公司符合外國私人發行人資格，其普通股在紐交所和意大利證券交易所 (Borsa Italiana S.p.A) 管理的電子股市場 (Mercato Telematico Azionario) (「MTA」) 上市。

根據《紐交所上市公司手冊》，允許本公司在若干企業管治標準方面遵循母國慣例。除下文討論外，本公司已採納荷蘭企業管治守則委員會發佈的經修訂荷蘭企業管治守則的最佳慣例條文，該守則於 2018 年 1 月 1 日生效 (「荷蘭企業管治守則」)，並自 2017 年 1 月 1 日開始的財政年度起適用。荷蘭企業管治守則包含各項原則和最佳慣例條文，規範了 (其中包括) 公司董事會與其委員會之間的關係及其與股東大會的關係。

在本報告中，本公司闡述了其整體企業管治架構。本公司在其當前和未來的年度報告中披露並打算披露任何與荷蘭企業管治守則最佳慣例條文有重大偏離的內容。

#### 公司辦事處和業務活動受母國

本公司根據荷蘭法律註冊成立，在荷蘭阿姆斯特丹有自己的公司地址 (*statutaire zetel*)，及本公司的實際管理地點在英國。

董事會和高級管理人員的辦公地址為 25 St. James's Street, SW1A1HA London, United Kingdom。

本公司在荷蘭商業登記處註冊，註冊號為 60372958，並在英國公司註冊處註冊，註冊號 FC031853。

就歐盟透明度指令 (第 2004/109/EC 號指令 (經修訂)) 而言，荷蘭是 FCA 的業務活動受母國。

根據本公司章程細則 (「章程細則」) 第 3 條，本公司成立的宗旨是直接或透過全部或部分擁有的公司和實體，開展全部或部分與乘用車和商用車、運輸、機械工程、能源、發動機、資本機械和設備、相關貨物和推進裝置、以及任何其他製造、商業、金融或服務業務有關的活動。

#### 董事會

根據本公司的章程細則，其董事會 (「董事會」) 可以有三名或以上的董事 (「董事」)。在 2019 年 4 月 12 日舉行的股東週年大會上，董事人數確認為 12 人，Palmer 先生被任命為增補的執行董事，而非執行董事 Simmons 女士決定不再參選。目前的董事名單於 2019 年 4 月 12 日選出。現任董事的任期將在本公司 2020 年股東週年大會後屆滿，屆時預期本公司股東將重新選舉董事，任期約一年，至本公司 2021 年股東週年大會時屆滿。每名董事可在隨後的股東大會上被重新任命。

董事會（作為整體）對本公司的戰略負責。董事會由三名執行董事（即主席、行政總裁和首席財務官，負責公司的日常管理）及九名非執行董事（在公司或集團內不承擔日常管理責任）組成。根據章程細則第 17 條的規定，代表公司的一般權力應授予董事會和行政總裁。

在若干關鍵行業事項上，行政總裁獲集團執行委員會的支持，而集團執行委員會負責執行行政總裁和董事會的決定以及公司的日常管理，主要是與公司運營管理相關方面，包括審查企業的經營表現和就若干經營事項進行合作。

以下是現任 FCA 董事的姓名、出生年份和職位。以下列出的各人的辦公地址為（轉交）FCA, 25 St. James's Street, London SW1A 1HA, United Kingdom。董事會的任期將在下一次股東大會時屆滿，該大會目前定於 2020 年 4 月 16 日舉行。

姓名	出生年份	職位
John Elkann	1976 年	執行董事
Michael Manley	1964 年	執行董事
Richard K. Palmer	1966 年	執行董事
John Abbott	1960 年	非執行董事
Andrea Agnelli	1975 年	非執行董事
Tiberto Brandolini d'Adda	1948 年	非執行董事
Glenn Earle	1958 年	非執行董事
Valerie A. Mars	1959 年	非執行董事
Ronald L. Thompson	1949 年	非執行董事
Michelangelo A. Volpi	1966 年	非執行董事
Patience Wheatcroft	1951 年	非執行董事
Ermenegildo Zegna	1955 年	非執行董事

根據紐約證券交易所規則、經修訂的 1934 年《證券交易法》（「交易法」）第 10A-3 條及荷蘭企業管治守則，我們已確定我們的十二名董事會成員中有如下七名具備獨立資格：John Abbott；Glenn Earle；Valerie A.Mars；Ronald L.Thompson；Michelangelo A.Volpi；Patience Wheatcroft 和 Ermenegildo Zegna。董事會還根據荷蘭企業管治守則第 2.1.9 條任命 Ronald L. Thompson 先生為高級非執行董事。

董事應做好準備並出席所有董事會會議、股東週年大會及其所服務的委員會會議，但有一項諒解，即有時董事可能無法出席會議。

2019 年，共召開 18 次董事會會議。這些會議的平均出席率約為 89.81%。

FCA 現任董事簡介如下：

**John Elkann（執行董事）**-John Elkann 是 FCA 的主席。他於 2010 年 4 月 21 日被任命為 Fiat S.p.A. 的主席，在此之前，他從 2004 年開始擔任副主席，從 1997 年開始擔任董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為 FCA 的主席。Elkann 先生同時也是 Exor N.V. 的主席兼行政總裁和 Giovanni Agnelli B.V. 的主席。

Elkann 先生於 1976 年出生於紐約，獲得巴黎杜裡高中（Lycée Victor Duruy）科學畢業會考成績，並畢業於意大利都靈工程大學（Engineering University of Turin）理工學院（Politecnico）工程專業。在大學期間，他在本集團在英國和波蘭（製造業）以及法國（銷售和營銷）的多家公司獲得了工作經驗。2001 年，他作為公司審計組成員在通用電氣開始了職業生涯，被派往亞洲、美國和歐洲工作。Elkann 先生是 Ferrari N.V. 和 Ferrari S.p.A. 的主席、GEDI Gruppo Editoriale S.p.A. 的副主席、PartnerRe Ltd 和經濟學人集團（The Economist Group）的董事會成員。Elkann 先生是現代藝術博物館（MoMA）董事會和提名委員會成員。他還擔任 Giovanni Agnelli Foundation 主席。

**Michael Manley（執行董事）** - Michael Manley 於 1964 年出生於英國 Edenbridge，於 2018 年 7 月 21 日被任命為菲亞特克萊斯勒汽車公司行政總裁。此外，他還於 2018 年 7 月至 9 月擔任歐洲、中東及非洲地區臨時首席運營官，並於 2018 年 10 月至 2018 年 12 月擔任北美地區首席運營官。2018 年 9 月 7 日召開的臨時股東大會上正式任命 Manley 先生為 FCA 執行董事。

此前，Manley 先生擔任了 Jeep 品牌負責人、Ram 品牌負責人和亞太地區首席運營官。他還曾是克萊斯勒集團在北美以外地區的國際活動的牽頭主管，負責執行通過菲亞特國際分銷網絡分銷克萊斯勒集團產品的合作協議。

在擔任這些職務之前，Manley 先生是國際銷售和全球產品規劃業務執行副總裁。他於 2008 年 12 月被任命該職位，負責北美以外的產品規劃和所有銷售活動。

Manley 先生於 2000 年加入戴姆勒克萊斯勒（DaimlerChrysler），擔任 DaimlerChrysler United Kingdom, Ltd. 網絡開發總監，為他在經銷商層面帶來了豐富的國際汽車業務經驗。

他擁有英國阿什裡奇的阿什裡奇管理學院工商管理碩士學位和英國倫敦南岸大學工程學學士學位。

**Richard K. Palmer（執行董事）** - Richard K. Palmer 於 2011 年 9 月被任命為首席財務官和集團執行委員會成員。2018 年 7 月，他還被任命為業務發展主管。2019 年 4 月 12 日，他被任命為 FCA 董事會執行董事。此前，他還擔任首席運營官，負責系統和鑄件事務。在目前的職位上，Palmer 先生負責本集團的所有財務活動，包括控制、財務和稅務。Palmer 先生於 2009 年 6 月至 2017 年擔任 FCA US 首席財務官。Palmer 先生從前 Fiat Group Automobiles 加入 FCA US，從 2006 年 12 月開始擔任首席財務官。2003 年，他以 Comau 首席財務官的身份加入本集團，2005 年，他以同樣的身份調任依維柯（Iveco）。

在此之前，他曾是通用電氣石油天然氣集團（General Electric Oil and Gas）幾個業務單位的財務經理。Palmer 先生職業生涯的最初幾年在普華永道（Price Waterhouse）從事審計工作，後來在聯合技術公司任職。Palmer 先生於 2013 年至 2016 年 9 月擔任 R.R. Donnelley & Sons Company 董事會成員。2016 年 10 月至 2019 年 9 月，Palmer 先生擔任 LSC Communications, Inc. 董事會成員，該公司是從 R.R. Donnelly and Sons Company 剝離的。

Palmer 先生是特許會計師和英國威爾士特許會計師公會（ICAEW）成員，並持有英國華威大學微生物學理學學士學位。Palmer 先生於 1966 年出生於英國凱恩舍姆（Keynsham）。

**John Abbott（非執行董事）** - John Abbott 於 1960 年出生於英國諾丁漢，2013 年 10 月至 2019 年 12 月 31 日期間擔任荷蘭皇家殼牌公司（Royal Dutch Shell plc）下游董事和執行委員會成員。他住居倫敦，對製造業、化學品、貿易和供應以及市場營銷等方面負有全球責任。

Abbott 還曾是 Shell-Cosan 的合資公司 Raizen 的監事會成員，Raizen 在巴西擁有並經營糖業、乙醇和燃料的銷售和營銷業務。

自 1981 年加入殼牌以來，他一直在英國、新加坡、泰國、荷蘭、加拿大和美國工作，主要從事全球製造和供應、貿易和分銷領域的工作。1994 年，他被借調到英國政府，在當時的環境部中央政策和規劃組做簡要任務工作。

2006 年，Abbott 先生成為美國德克薩斯州休斯頓的卓越製造和支持副總裁。兩年後，他成為位於加拿大卡爾加裡的殼牌美洲上游重油業務的執行副總裁。

2012 年，他被任命為全球製造執行副總裁，領導了一支位於全球約 30 家煉油廠和化工廠由 30,000 名僱員和承包商組成的團隊。

Abbott 先生是 FTSE 100 跨公司指導基金會的導師，也是殼牌亞洲人才委員會的執行董事。

他畢業於英國伯明翰大學，獲得化學工程一級榮譽學位。他是英國化學工程師協會的資深會員，也是特許工程師和特許科學家。

Abbott 先生於 2018 年 4 月 13 日被任命為董事會成員。

**Andrea Agnelli (非執行董事)** - Andrea Agnelli 自 2010 年 5 月起擔任尤文圖斯足球俱樂部 (Juventus Football Club S.p.A.) 的主席，同時也是控股公司 Lamse S.p.A. 的主席，自 2007 年起他一直是該公司的創始股東。他於 1975 年生於都靈，曾就讀於牛津大學 (聖克萊爾國際學院) 和米蘭 (博科尼商業大學)。在大學期間，他在意大利和國外均積累了專業經驗，包括在如下公司任職：倫敦 Iveco-Ford；米蘭 Piaggio；裡爾 Auchan Hypermarché；倫敦 Schroder Salomon Smith Barney；及最後是都靈尤文圖斯足球俱樂部。

1999 年，Agnelli 先生在盧加諾的法拉利創意中心 (Ferrari Idea) 開始了他的職業生涯，負責在非汽車領域推廣和發展法拉利品牌。2000 年 11 月，他搬到巴黎，在聖保羅銀行 (Banque San Paolo) 負責 Uni Invest SA 的市場營銷工作，該公司專門從事管理投資產品。Agnelli 先生於 2001 年至 2004 年在洛桑的菲利普莫裡斯國際公司工作，最初負責市場營銷和贊助，後來負責企業傳播。2005 年，Agnelli 先生回到都靈，為 IFIL Investments S.p.A. (現為 Exor N.V.) 從事戰略發展工作，並於 2006 年 5 月加入 IFI S.p.A. (現為 Exor N.V.) 董事會。

Agnelli 先生是 Giovanni Agnelli B.V. 的普通合夥人，也是 BlueGem Capital Partners LLP 諮詢委員會的成員。自 2017 年 3 月起，他擔任“Fondazione del Piemonte per l'Oncologia”總裁。他自 2012 年起一直是歐洲足球俱樂部協會執行董事會成員，自 2017 年起擔任主席。2014 年至 2017 年，他擔任意甲聯賽 (Serie A National League of Professionals) 董事會成員和職業團隊運動普遍互助基金會 (Foundation for the General Mutuality) 董事會成員。2015 年 9 月，他被任命為歐洲足球協會聯合會執委會歐洲足球俱樂部協會 (ECA) 代表。

Agnelli 先生於 2004 年 5 月 30 日被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為董事會成員。

**Tiberto Brandolini d'Adda (非執行董事)** - Tiberto Brandolini d'Adda 於 1948 年出生於瑞士洛桑，畢業於帕爾馬大學商法專業。1972 年至 1974 年，Brandolini d'Adda 先生在 Fiat S.p.A. 國際部積累了最初的工作經驗，然後在倫敦的 Lazard 銀行工作。1975 年，他被任命為布魯塞爾歐洲經濟委員會企業政策總幹事助理。他於 1976 年加入 Ifint，擔任法國總經理。1985 年，他被任命為歐洲總經理，1993 年，被任命為 Exor 集團 (前身為 Ifint) 董事總經理，並於 2003 年至 2007 年擔任副主席。他作為數家公司的主要董事會董事擁有豐富的國際經驗，這些公司包括：Le Continent、Bolloré Investissement、Société Foncière Lyonnaise、Safic Alcan 和 Chateau Margaux。

Brandolini d'Adda 先生曾擔任 *Mediterranée* 俱樂部監督委員會的理事，然後在 1997 年至 2003 年擔任主席。他在 2009 年至 2015 年 5 月期間擔任 Exor S.p.A.（現為 Exor N.V.）的副主席，該公司是通過 IFI 和 IFIL Investments 的合併成立的。他於 2007 年至 2017 年 9 月任 Exor S.A.（盧森堡）主席。2004 年 5 月，他被任命為 Worms & Cie 監督委員會主席，曾自 2000 年起擔任副主席。2005 年 5 月，他成為 Sequana Capital（前稱 Worms & Cie）主席兼行政總裁，2007 年至 2013 年任 Sequana 董事會主席。2004 年至 2010 年，他一直是 Vittoria Assicurazioni S.p.A. 董事會成員。2005 年至 2013 年，他一直是 Société Générale de Surveillance S.A. (SGS) 董事會成員。Brandolini d'Adda 先生目前是 YAFAS.p.A. 董事會獨立董事。此外，從 2015 年到 2019 年 12 月，他一直是 LumX Asset Management (Suisse) S.A.（前稱 Gottex Fund Management Holdings Limited）的獨立董事會董事。他是 Giovanni Agnelli B.V. 的董事。Brandolini d'Adda 先生榮獲法國榮譽軍團軍官勳章。

Brandolini d'Adda 先生於 2004 年 5 月 30 日被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為董事會成員。

**Glenn Earle（非執行董事）** - Glenn Earle 於 1958 年出生於英國馬恩島道格拉斯，是私人投資銀行諮詢公司 Ardea Partners International LLP 歐洲、中東及非洲地區的負責人。他還是 Affiliated Managers Group, Inc. 董事會成員，教育慈善機構 Teach First 副主席和 The Young Vic 主席。Earle 先生於 2011 年 12 月從高盛國際（Goldman Sachs International）退休，在該公司最後任職是董事總經理兼首席運營官。Earle 先生還是高盛國際銀行（Goldman Sachs International Bank）的首席執行官，其他職責包括擔任該公司全球承諾和資本委員會（Commitments and Capital Committees）的聯合主席以及高盛國際執行委員會的成員。1987 年起，他曾在高盛擔任紐約、法蘭克福和倫敦的多個職位，1996 年成為合夥人。1979 年至 1985 年，他在倫敦和紐約的 Grindlays Bank/澳新銀行拉丁美洲部工作，卸任時任副總裁。

Earle 先生畢業於劍橋大學伊曼紐爾學院和哈佛商學院，在那裡他獲得了工商管理碩士學位（優異），是貝克學者和 Loeb, Rhoades 研究員。他的其他活動包括高等教育委員會和薩頓信託諮詢委員會的成員。他以前的職責包括高盛基金會董事會成員和天才青年（Gifted and Talented Youth）部長級工作組成員、劍橋大學賈吉商學院顧問委員會主席、Rothesay Life Group 副主席、皇家國家劇院的受託人和導演以及 Hayfin Capital Management LLP 顧問委員會成員。

Earle 先生於 2014 年 6 月被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為董事會成員。

**Valerie A. Mars（非執行董事）** - Valerie Mars 於 1959 年生於紐約，是瑪氏公司（Mars, Incorporated）的高級副總裁兼企業發展負責人，該公司是一家多元化的食品企業，業務遍及 120 多個國家，是世界上最大的私營公司之一。在這個職位上，她專注於公司的收購、合資和剝離。她曾任職於瑪氏公司審計委員會和薪酬委員會，是 Royal Canin 董事會成員。2018 年 3 月，Mars 女士被選為 Ahlstrom-Munksjo 董事會成員，這是一家芬蘭/瑞典上市的特種紙企業。

此外，Mars 女士是荷蘭合作銀行北美諮詢委員會的成員。1994 年至 2000 年 9 月，她在納斯達克上市公司 Celebrity Inc. 董事會任職。此前，Mars 女士是歐洲每食富（Masterfoods）的企業發展總監。她的歐洲工作經歷始於 1996 年，當時她成為捷克和斯洛伐克共和國每食富的總經理。在加入瑪氏公司前，Mars 女士是一家精品投資公司 Whitman Heffernan Rhein 的財務總管。她在 Manufacturers Hanover Trust Company 開始了職業生涯，是一名培訓項目參與者，後來升為助理秘書。Mars 女士參與了一些社區和教育組織，目前在保護國際董事會任職，擔任審計委員會主席。她還是 The Open Space Institute 名譽董事。

Mars 女士擁有耶魯大學文學學士學位和哥倫比亞商學院工商管理碩士學位。

Mars 女士於 2014 年 10 月 12 日被任命為董事會成員。



**Ronald L. Thompson (非執行董事)** - Ronald L. Thompson 於 1949 年出生於美國密歇根州底特律，2009 年至 2014 年在 FCA US 董事會任職。Thompson 先生目前是美國教師退休基金會 (TIAA) 董事會主席，這是一家盈利性人壽保險公司，為高校、醫院、文化機構和其他非營利組織的教職員及員工的退休和財務需要提供服務。他還擔任密蘇裡州聖路易華盛頓大學董事會成員、南卡羅來納醫科大學基金會董事會成員、以及普利茅斯風險投資夥伴基金 (Plymouth Venture Partners Fund) 諮詢委員會成員。

Thompson 先生先前曾任俄亥俄州莫米市 Midwest Stamping Company 首席執行官兼董事長，該公司為汽車市場生產中重型金屬部件的生產商。他在 2005 年底賣掉了這家公司。Thompson 先生曾在許多不同公司的董事會任職，包括聖路易商業銀行 (Commerce Bank of St. Louis)、GR 集團 (美國)、Illinova Corporation、Interstate Bakeries Corporation、McDonnell Douglas Corporation、Midwest Stamping Company、Ralston Purina Company 和 Ryerson Tull, Inc.。他還是美國全國製造商協會的董事會成員。他曾任 GR 集團董事長兼首席執行官，Puget Sound Pet Supply Company 總經理，Evaluation Technologies 董事長兼首席執行官。Thompson 先生曾在歐道明大學、弗吉尼亞州立大學和密歇根大學任職教師。

Thompson 先生擁有密歇根州立大學農業經濟學博士和碩士學位，以及密歇根大學工商管理學士學位。

Thompson 先生於 2014 年 10 月 12 日被任命為高級非執行董事。

**Michelangelo A. Volpi (非執行董事)** - Michelangelo Volpi 於 1966 年出生於意大利米蘭，自 2009 年以來一直是指數創投 (Index Ventures) 的合夥人。他專注於企業軟件基礎架構和消費者互聯網領域的投資。Volpi 先生牽頭指數創投對 Pure Storage (PSTG)、Cloud.com (CTRX) 和 StorSimple (MSFT) 的投資，目前是 Sonos、Wealthfront、Lookout、Elastic、Confluent、Blue Bottle Coffee、Slack、Zuora 及 Starburst Data Inc. 的董事。Volpi 先生還擔任 Exor N.V. 董事會獨立董事，直至 2018 年 5 月 29 日止。

從 1994 年開始，Volpi 先生在思科系統公司 (Cisco Systems) 任職 13 年，擔任各行政職務。他曾擔任該公司的首席戰略官，負責思科的公司戰略以及業務發展、戰略聯盟、先進互聯網項目、法律服務和政府事務。在此任期內，Volpi 先生主導制定了公司的收購和投資策略，思科在其任期內收購了 70 多家公司。然後，他成為 Routing and Service Provider 技術事業部高級副總裁兼總經理，領導思科在服務提供商市場的業務，同時還負責所有思科的路由產品。Volpi 先生的職業生涯始於 Hewlett Packard 光電部門產品開發工程師。加入 Index 前，他曾擔任 Joost 的首席執行官—通過互聯網交付的高級視頻服務領域的創新公司。

Volpi 先生擁有斯坦福大學機械工程學士學位和製造系統工程碩士學位，以及斯坦福大學商學院的工商管理碩士學位。他是加利福尼亞帕洛阿爾托市 Castilleja 學校的受託人，並曾擔任斯坦福商學院信託的受託人，直到 2017 年。

Volpi 先生於 2017 年 4 月 14 日被任命為董事會成員。

**Patience Wheatcroft (非執行董事)** - Patience Wheatcroft 於 1951 年出生於英國切斯特菲爾德，英國國籍，伯明翰大學法學學士學位。自 2011 年以來，她還是英國上議院議員，以及財經評論員和記者。Wheatcroft 女士目前擔任財富管理公司 St. James's Place PLC 的非執行董事。Wheatcroft 女士在媒體和企業界有著廣泛的經驗，曾在《華爾街日報》歐洲版 (擔任主編)、《星期日電訊報》、《泰晤士報》、《星期日郵報》任職以及在 Barclays Group PLC 和 Shaftesbury PLC 擔任非執行董事。

Wheatcroft 女士在大英博物館董事會任職至 2018 年。

Wheatcroft 女士於 2012 年 4 月被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為董事會成員。

**Ermenegildo Zegna (非執行董事)** - Ermenegildo Zegna 於 1955 年出生於意大利都靈，自 1997 年以來一直擔任 Ermenegildo Zegna Group 首席執行官，自 1989 年起一直擔任董事會成員。此前，他曾於紐約 Bloomingdale's 積累零售經驗後，在 Zegna Group 擔任高級行政職位（包括在美國）。他還是 Tom Ford International、Camera Nazionale della Moda Italiana 董事會成員、美國與意大利委員會成員以及從 2018 年起為美國奢侈品品牌 Thom Browne 的董事會成員。2011 年，他被意大利共和國總統提名為勞動騎士（Cavaliere del Lavoro）。

Zegna 先生畢業於倫敦大學經濟學專業，並曾就讀於哈佛商學院。

Zegna 先生於 2014 年 10 月 12 日被任命為董事會成員。

## 董事會組成

根據荷蘭法律，自 2017 年 1 月 1 日開始的財政年度起，FCA 應努力在董事會中實現至少 30% 的男性和 30% 的女性代表，如果不符合這些標準，則應在其年度報告中作出解釋。我們現有的 12 名董事中有兩名是女性，因此，按照荷蘭法律的要求，女性董事在董事會中所佔比例不到 30%。本公司意識到，需要多樣性的觀點和才識，以便更好地瞭解與公司業務相關的時事、長期風險和機遇，因此於 2017 年 12 月 20 日通過了多樣性政策，並提供了非執行董事簡介。多樣性政策規定（其中包括），目標是「董事會至少 30% 的席位由女性擔任，至少 30% 的席位由男性擔任，董事會的組成應儘快達到這一目標」。本公司將在委任及提名執行董事及非執行董事時，繼續考慮該目標。儘管如此，本公司認為，現任董事會具有經驗、專業知識和背景的多樣性，具有適當的獨立性和判斷力，能夠適當履行責任和執行職務。

## 董事會報酬的數額和構成

董事會及其委員會的薪酬詳情載於本報告其他章節的「薪酬報告」一節。

## 董事持股

下表顯示了於 2020 年 2 月 25 日董事會成員持有的 FCA 普通股數量：

持有 FCA 普通股的董事	股份	佔類別股份的百分比
John Elkann	133,000	—%
Michael Manley	694,406	—%
Richard K. Palmer	415,058	—%
John Abbott	—	—%
Andrea Agnelli	36,102	—%
Tiberto Brandolini d'Adda	25,973	—%
Glenn Earle	34,136	—%
Valerie Mars	25,973	—%
Ronald L. Thompson	25,973	—%
Michelangelo Volpi	—	—%
Patience Wheatcroft	25,973	—%
Ermenegildo Zegna	29,008	—%

高級管理人員概無實益擁有本公司 1% 或以上的普通股。

## **董事會慣例和委員會**

### **董事會規章**

2017年12月20日，董事會通過了其現行規章，論及與董事會及其內部委員會有關的事項。

該規章對董事會會議的召開舉行方式（包括決策過程）作出了規定。該規章規定，會議可以通過電話會議或視頻會議的方式舉行，但前提是所有與會董事均可以跟上會議進程，實時參與對議程項目的討論。

董事會只有在多數在任董事親自或委派代表出席會議時，才能通過有效的決議。

董事只可由另一名獲得書面授權的董事代表。

一名董事不得擔任一名以上的其他董事的代表。

所有決議均應以親自或委派代表出席會議的多數董事的贊成票通過，但前提是該規章包含這方面的具體規定。每名董事有一票表決權。

所有董事均以書面形式發表意見的，董事會獲授權在不召開會議的情況下通過決議，除非一名或多名董事在通過決議前以書面形式反對以這種方式通過的決議。

有關規章可在本公司網站上查閱。

### **委員會**

於2014年10月13日，董事會任命了以下內部委員會：（i）審計委員會；（ii）管治與可持續發展委員會；及（iii）薪酬委員會，該任命自2014年合併生效之日起生效。

### **審計委員會**

2017年12月20日，董事會通過了審計委員會現行章程。審計委員會負責協助和建議董事會對以下事項的監督（其中包括）：（i）本公司財務報表的完整性，包括任何已刊發的中期報告；（ii）本公司的稅務規劃政策；（iii）本公司的融資；（iv）本公司信息通信技術的應用情況；（v）管理層和董事會建立的內部控制制度；（vi）本公司遵守法律、法規的情況；（vii）本公司遵守內部和獨立核數師的建議和意見的情況；（viii）本公司關於處理若干實際或視為利益衝突的政策和程序；（ix）獨立核數師的資格、獨立性、薪酬和對本公司的任何非審計服務；（x）本公司公司內部核數師和獨立核數師的表現；（xi）風險管理指南和政策；及（xii）本公司道德和合規計劃的實施和有效性。

審計委員會目前由 Glenn Earle 先生（主席）、Thompson 先生、Wheatcroft 女士和 Mars 女士組成。審計委員會由董事會選舉產生，至少由三名非執行董事組成。審計委員會成員還被要求（i）與本公司沒有任何實質性關係，或不擔任本公司的核數師或會計師；（ii）就紐約證券交易所規則、《交易法》第 10A-3 條和荷蘭企業管治守則而言屬「獨立」；及（iii）具備「財務知識」和「會計或選定的財務管理專業知識」（由董事會決定）。審計委員會至少有一名成員應為《薩班斯-奧克斯利法案》和美國證券交易監督委員會規則以及關於設立審計委員會的法令第 2（3）條所定義的「財務專家」。任何審計委員會成員不得在其他上市公司的四個以上審計委員會任職，除非董事會豁免且必須在本公司年度報告中披露。除非審計委員會另有決定，否則本公司的獨立核數師、首席財務官及首席審計員、可持續性與合規官均有權出席其會議，而行政總裁則有權出席審計委員會的會議（除非審計委員會另有決定），並應出席審計委員會會議（如果審計委員會要求）。審計委員會應在執行董事和管理層不出席的情況下，每年至少與獨立核數師舉行一次會議。

我們的董事會已經確定 Glenn Earle 和 Ronald Thompson 是「審計委員會財務專家」。Earle 先生和 Thompson 先生是紐約證交所標準下的獨立董事。

2019 年期間，審計委員會共召開 10 次會議。其成員出席這些會議的平均出席率為 100%。該委員會在集團首席財務官和主要來自財務和法律部門的其他公司高級職員的協助下，每季度審查一次集團財務業績，重點是主要業務推動因素以及關鍵會計和報告事項。獨立核數師出席了所有會議，定期向委員會提供關於其活動的資料，特別側重於重大審計風險領域，例如需要管理層作出判斷的資產和負債評估。委員會接獲了關於法律和合規事項的最新情況，總法務顧問出席了委員會會議。定期審查內部審計活動，首席審計員、可持續性與合規官出席所有會議，並與委員會討論主要調查結果和補救措施。財務報告的內部控制也是這些審查的一部分。根據本集團採納的政策，委員會定期參與審查和批准與關聯方達成的交易。

## 薪酬委員會

2017 年 12 月 20 日，董事會通過了薪酬委員會現行章程。薪酬委員會負責（其中包括）在如下方面協助和建議董事會：（i）確定符合本公司薪酬政策的高管薪酬；（ii）審查和批准執行董事薪酬結構；（iii）管理股權激勵計劃和遞延薪酬福利計劃；（iv）與管理層討論本公司薪酬政策和慣例，並就此提出建議；及（v）擬備薪酬報告。

薪酬委員會目前由 Zegna 先生（主席）、Mars 女士和 Volpi 先生組成。薪酬委員會由董事會選舉產生，由至少三名非執行董事組成，根據荷蘭企業管治守則，其中至多有一名董事可予不獨立。除非薪酬委員會另有決定，否則本公司的首席人力資源官出席其會議。

2019 年，薪酬委員會共召開 3 次會議，其成員出席這些會議的出席率為 88.89%。薪酬委員會審查了薪酬政策和薪酬報告的執行情況，並審查和批准了新的長期激勵計劃，包括其指標和目標。薪酬委員會活動的更多詳情載於本報告其他章節 *薪酬報告* 一節。

## 管治與可持續發展委員會

2017年12月20日，董事會通過了管治與可持續發展委員會的現行章程。管治與可持續發展委員會負責（其中包括）在如下方面協助和建議董事會：（i）確定擔任董事候選人的標準、專業和個人資格；（ii）定期評估董事會的人數和組成；（iii）定期評估各位董事的表現並向董事會報告；（iv）關於聘任執行董事和非執行董事的建議；（v）監督高級管理人員的選拔標準和聘任程序；（vi）關於集團可持續發展政策和全球範圍內慣例、管理標準、戰略、業績和管治的監測和評估報告；及（vii）審查、評估關於可持續性相關問題的戰略指導方針及提出建議，並審查年度可持續性報告。

管治與可持續發展委員會目前由Elkann先生（主席）、Wheatcroft女士和Mars女士組成。管治與可持續發展委員會由董事會選舉產生，根據其章程至少由三名董事組成。根據荷蘭企業管治守則，半數以上的成員應是獨立的，且最多有一名成員可以是執行董事。

2019年，管治與可持續發展委員會召開了一次會議，其成員出席該會議的出席率為100%。委員會審查了董事會和委員會的評估、可持續性成就和目標以及董事選舉建議。

## 關於董事的彌償保證

根據荷蘭法律，彌償條款可以列入公司章程細則中。根據其章程細則，FCA須向其任何及所有董事、高級職員、前董事、前高級職員以及應其要求在其擁有股份或其為債權人的另一家公司擔任董事或高級職員的任何人士作出彌償保證，使他們任何人免於負擔因他們或他們任何人由於擔任或一直擔任本公司或有關其他公司的董事或高級職員而成為當事方的任何行動、訴訟或法律程序進行抗辯而實際及必然招致的任何及所有開支，但就任何有關人士在該行動、訴訟或法律程序中因對履行職責中的重大過失或故意不當行為負責而應被判決的事宜而言，則屬例外。此類彌償保證不應被視為排除被賠償人可能享有的任何其他權利。

## 利益衝突

董事不得參與董事會在關於有其直接或間接個人利益而與本公司利益和與本公司相關聯業務相衝突的事項方面的討論和決定（「利益衝突」），應在有關董事不在場的情況下決定。所有存在利益衝突的交易必須按照相關分公司慣常的和董事會批准的條款締結。此外，全體董事會可臨時議決個別董事與某一特定事項存在強烈利益衝突，而議決被視為符合適當決定過程的最佳利益，因此有關個別董事被免除參與與該事項有關的決定過程，即使有關董事可能沒有實際的利益衝突。

每名董事應至少每年真誠地評估（i）根據（a）荷蘭企業管治守則第2.1.8條最佳慣例條文、（b）《交易法》第10A-3條規定，及（c）《紐約證券交易所上市公司手冊》第303A條，其是否獨立；及（ii）其是否有涉及本公司與本公司的重要股東或關聯方（包括重要股東的聯屬公司）之間的任何交易的利益衝突（此類衝突稱為「關聯方衝突」），據瞭解，目前Exor N.V.將被視為重要股東。

董事應通過高級非執行董事或董事會秘書向董事會通報可能影響其「獨立」特徵或影響其利益評估的任何情況或關係的所有重要信息，包括迅速回應或代表秘書分發的年度董事與高級職員（「董事與高級職員」）問卷，旨在獲取有關業務及其他關係的相關信息。

根據上述每位董事的評估，董事會應至少每年就有關董事的獨立性和有關董事的關聯方衝突做出決定。這些年度決定應是決定性的，除非向董事會披露的情況發生變化，從而需要更改該決定。

## 高級管理層

本集團的管理層由 FCA 的行政總裁領導，而行政總裁由集團執行委員會支持。從運營角度來看，我們每個報告分部由首席運營官領導，其負責分部的損益和分部資源的管理，包括工商活動。這些工作由公司職能部門集中支持，包括首席財務官和總法務顧問。除總法務顧問外，這些高級管理層成員均為集團執行委員會成員。

區域首席運營官和主要公司職能部門的領導是：

- Michael Manley 任行政總裁；
- Richard K. Palmer 任首席財務官；
- Pietro Gorlier 任歐洲、中東及非洲地區首席運營官和全球零件與服務主管 (MOPAR)；
- Antonio Filosa 任拉美地區首席運營官；
- Mark Stewart 任北美地區首席運營官；
- Davide Grasso 任瑪莎拉蒂首席運營官；及
- Giorgio Fossati 任公司總法務顧問。

這些個人的履歷概要載列如下。關於 Manley 先生及 Palmer 先生的履歷，見上文。

**Pietro Gorlier** - Pietro Gorlier 於 2018 年 10 月被任命為歐洲、中東及非洲地區首席運營官 (COO)。自 2011 年 9 月起，他一直是集團執行委員會的成員和全球零件與服務主管 (MOPAR)。Gorlier 先生還擔任過本集團其他重要職務，包括 2015 年 6 月被任命為部件首席運營官、2009 年 6 月被任命為 Chrysler Group LLC 的 MOPAR 品牌服務、零件和客戶服務總裁兼首席執行官。

他從 Fiat Group Automobiles S.p.A. 和 CNH Global N.V. 加入克萊斯勒集團，此前曾擔任網絡與自有經銷商組織的主管。Gorlier 先生於 1989 年加入菲亞特集團，在依維柯擔任市場分析師，並在物流、售後和客戶服務方面擔任多個職位，後於 2006 年加入 Fiat Group Automobiles 網絡開發。

他畢業於都靈大學，主修經濟和商業。Gorlier 先生於 1962 年出生於意大利都靈。

**Antonio Filosa** - Antonio Filosa 於 2018 年 3 月被任命為拉美地區首席運營官和集團執行委員會成員。此前，Filosa 先生分別自 2016 年和 2018 年以來擔任阿根廷主管以及拉美地區阿爾法羅密歐和瑪莎拉蒂品牌的主管。

在擔任這些職務之前，他負責拉美地區的所有採購活動。Filosa 先生在集團內擔任了一系列職務，職責越來越大，包括擔任 Betim 工廠的工廠經理。他於 1999 年加入本集團。

Filosa 先生擁有米蘭理工大學（意大利）工程碩士學位。Filosa 先生於 1973 年出生於意大利斯塔比亞海堡。

**Mark Stewart - Mark Stewart** 被任命為北美地區首席運營官，並於 2018 年 12 月 6 日被任命為集團執行委員會（GEC）成員。此前，Stewart 先生自 2017 年起擔任亞馬遜運營副總裁。他曾是北美 200 家運營機構客戶履行方面的牽頭主管。在此職位上，他還負責監督運營、採購、施工和工程，與團隊致力於追求自動化、人工智能和先進機器人技術和運載。在此之前，Stewart 先生從 2015 年起擔任 ZF TRW Automotive 的執行副總裁兼首席運營官。從 2006 年起，他還曾擔任了 TRW Automotive, Inc. 的多個職位，職責越來越大。他職業生涯的最初幾年在 TRW Inc. 從事製造業，後來在 Tower Automotive, Inc. 擔任運營總監和執行副總裁。Stewart 先生在美國、比利時、德國和中國有著豐富的生產、質量和工程經驗。

他擁有範德比爾特大學工程學學士學位和田納西大學工商管理碩士學位。Stewart 先生於 1967 年出生在美國阿拉巴馬州麥迪遜。

**Daive Grasso - Davide Grasso** 被任命為瑪莎拉蒂首席運營官（COO），並於 2019 年 7 月被任命為集團執行委員會（GEC）成員。2019 年 10 月，他成為 Maserati S.p.A. 的首席執行官。他負責整體商業和財務表現，作為首席運營官，推動該品牌在全球所有市場的成功運營。此前，Grasso 先生擔任耐克公司（Nike, Inc.）附屬公司匡威公司（Converse, Inc.）的首席執行官，設計了這一標誌性品牌，以實現長期可持續增長。Grasso 先生在耐克擔任了一系列職務，責任越來越大，包括首席營銷官。他還在歐洲、美洲和亞洲領導各團隊。他於 2001 年加入耐克。

Grasso 先生擁有博科尼大學—米蘭管理研究生院的碩士學位和都靈大學的商業和經濟學士學位。他於 1963 年出生在意大利都靈。

**Giorgio Fossati - Giorgio Fossati** 於 2014 年 11 月被任命為公司總法務顧問。他也是歐洲、中東及非洲地區的總法務顧問。此前，Fossati 先生於 2011 年被任命擔任菲亞特的總法務顧問職位。此前，他自 2002 年起擔任 Fiat Auto 總法務顧問，先前在菲亞特法律部擔任其他職位，責任越來越大。在此之前，Fossati 先生在 Iveco S.p.A. 法律部門擔任各職，責任越來越大。

Fossati 先生獲得都靈大學法學院獲得法律碩士學位。Fossati 先生於 1961 年出生於意大利奧爾巴薩諾。

## 章程細則及 FCA 股份資料

以下是與 FCA 普通股有關的重要信息摘要，包括章程細則的若干條文、FCA 特殊表決權股份的條款及條件（「特殊表決權股份條款及條件」）以及在本報告日期生效的適用荷蘭法律規定的概要。本報告所載章程細則和特殊表決權股份條款及條件的概要，須參照章程細則和特殊表決權股份條款及條件的全文，方屬完整。

## 股本

FCA 的法定股本為四千萬歐元（40,000,000 歐元），分為 20 億（2,000,000,000）股普通股、每股面值一歐分（0.01 歐元）和 20 億（2,000,000,000）股特殊表決權股份、每股面值一歐分（0.01 歐元）。

2014 年 10 月 29 日，FCA 董事會決議，根據 2014 年合併結束前通過的框架股權激勵計劃，授權發行最多 90,000,000 股 FCA 普通股。2014 年至 2018 年期間，此計劃項下的任何股票發行均須滿足若干績效和保留規定。對董事的發行須經股東批准。2019 年，根據長期激勵計劃（框架股權激勵計劃），共發行了 16,901,711 股 FCA 普通股。

於 2014 年 12 月 31 日，根據 FCA 非執行董事薪酬計劃，未來 5 年內有 1,250,000 股 FCA 普通股預留作發行。2015 年期間，共有 83,172 股 FCA 普通股以公平市價發行，相當於適用計劃年度季度最後一個交易日紐交所正常交易時間內 FCA 普通股最高和最低銷售價格的平均值。2016 年，以公平市價發行合計 163,333 股 FCA 普通股。2017 年，共有 54,855 股普通股以公平市價發行。2017 年 4 月 14 日召開的股東大會通過的《董事會薪酬政策》修正案後，2018 年和 2019 年期間未發行 FCA 普通股，該修正案引入了對非執行董事的現金支付內容。

FCA 普通股是以 FCA 股份登記簿中的條目表示的記名股票。董事會可以決定，為在外國證券交易所進行股份交易和轉讓，股票的發行方式應當符合該外國證券交易所的要求。股東名冊由 FCA 在荷蘭保存，分冊由過戶代理人（作為證券登記分處和過戶代理人）代表 FCA 在美國保存。

在紐交所交易的 FCA 普通股的實益權益透過 The Depository Trust Company（「DTC」）提供的簿記系統持有，並作為 DTC 的代名人以 Cede & Co. 的名義登記在 FCA 股東名冊上。在 MTA 上交易的 FCA 普通股的實益權益透過意大利中央結算與交收系統 Monte Titoli S.p.A. 持有（作為 DTC 的參與者）。

關於 FCA 權益的其他信息，見本報告其他章節所載綜合財務報表附註 26 *權益*。

## **董事**

以下是章程細則內有關我們各董事的重要條款的概要。本概要不重述章程細則的全部內容。

FCA 董事在董事會的任期約為一年，該任期在下一個歷年召開第一次股東週年大會之日屆滿。FCA 的股東在股東大會上任命董事會董事。每名董事可無限期連任。股東大會決定董事是否是執行董事或非執行董事。

FCA 有一項關於董事會成員報酬的政策。在適當遵守薪酬政策的情況下，董事會可決定董事履行職責的薪酬。董事會必須將獎勵股份的計劃或者認購股份的權利提交股東大會批准。

FCA 不得向各董事提供任何個人貸款或擔保。

董事會的其他信息載於本報告其他章節所載 *非執行董事報告*。

## **無責任進行進一步資本追加**

所有流通的 FCA 普通股和特殊表決權股均已繳足股款且不應評稅。

## **歧視性條款**

章程細則中沒有任何與因為股東擁有大量股份而歧視股東有關的條款。



## 優先購買權

根據荷蘭法律和章程細則，每位 FCA 股東在發行新的 FCA 普通股或授出關於認購 FCA 普通股的權利時，有權按照其所持股份的總面值的比例享有優先購買權。此優先購買權的例外情況包括 (i) 根據 FCA 的股權激勵計劃，向 FCA 或其集團另一成員公司的員工；(ii) 就實物支付（現金以外的出資）及 (iii) 向行使先前授予的 FCA 普通股認購權的人，發行新的 FCA 普通股，或授出關於認購普通股的權利。

發行特殊表決權股份時，股東不享有優先購買權。

發行 FCA 普通股時，股東大會可議決限制或排除優先購買權，如果在股東大會上所代表的股份不足已發行股本的一半，則該決議須經至少三分之二的投票通過。章程細則或股東大會也可指定董事會議決限制或排除關於發行 FCA 普通股的優先購買權。根據荷蘭法律，股東大會可指定權利授予董事會不超過五年的指定期限，且只有董事會已被指定或同時被指定有權議決發行 FCA 普通股。董事會在章程細則中被指定為排除或限制優先購買權的主管機構，初始期限為五年，可由股東大會延長，每次最多延長五年。本期間在 2019 年股東大會上延長，將於 2020 年 10 月 11 日到期。

## 股份回購

在與相關 FCA 股東達成協議後，FCA 可在任何時候以不計價 (*om niet*) 的方式收購自身的股份，或根據荷蘭法律和章程細則的若干規定，計價收購有關股份，前提是：(i) FCA 的股東權益減去收購所需的付款，不低於催繳和實收股本及任何法定儲備的總和；(ii) FCA 此後不會對 FCA 普通股進行質押，或連同其附屬公司持有 FCA 普通股，總面值超過 FCA 已發行股本的 50%；及 (iii) 董事會經股東大會按此行事授權。

FCA 以不計價 (*om niet*) 以外方式收購繳足股款的股份需要股東大會的授權。該項授權的有效期不得超過 18 個月，並應訂明股份數量、可收購股份的方式和可收購股份的價格範圍。根據適用於 FCA 員工的計劃，收購 FCA 員工或其集團另一股東的股份不需要授權，在若干其他有限情況下，透過運用法律落實收購（例如根據合併或分拆），回購所收購的股份不需要授權。這些股份必須正式列入交易所的價格表。

在股東大會上，股東可議決指定董事會作為主管機構，令其議決 FCA 以不計價 (*om niet*) 以外方式收購任何繳足股款的 FCA 普通股，期限達 18 個月。

FCA 可與其附屬公司共同以超過其發行資本十分之一的自有資本持有 FCA 股份，但不得超過不計價 (*om niet*) 收購有關 FCA 股份後三年，或在若干其他有限情況下，透過運用法律落實收購，例如根據合併或分拆。FCA 持有的超出許可數目的 FCA 股份，應在三年期限的最後一天結束時共同轉讓予所有董事會成員。董事會各成員應個別並連帶承擔賠償 FCA 當時 FCA 股份價值的責任，並按法定利率支付利息。本段所稱 FCA 股份一詞，包括股份及 FCA 享有質權之股份之存托憑證。

股東大會不得對 FCA 或其附屬公司持有的 FCA 股份進行表決。此外，對於已出具存托憑證且由 FCA 擁有的 FCA 股份，股東大會不得對其行使表決權。儘管如此，如果在 FCA 或其附屬公司收購有關股份之前授予了用益權或質押權，則與 FCA 及其附屬公司在 FCA 股本中所持股份有關的用益權或質押權的持有人不被排除對有關股份的投票權。FCA 或其任何附屬公司均不得就其或其附屬公司擁有用益權或質押權的股份進行投票。特殊表決權股份不得設定質押權，且特殊表決權股份的表決權不得轉讓予用益權人。

### **股本削減**

股東在股東大會上有權注銷 FCA 所購股份或降低股份的面值。如果少於一半的已發行資本出席或委派代表出席會議，則關於減少股本的決議需要獲得股東大會上至少三分之二票數的贊成。如果一半以上的已發行資本出席或委派代表出席股東大會，則只需簡單多數贊成即可。關於注銷或降低面值的任何提議均應符合荷蘭法律關於減少股本的一般要求。

### **股份轉讓**

根據荷蘭法律的規定，及根據章程細則第 12 條，FCA 股份的轉讓或在其上創設物權，需要為此目的訂立契據，並且，除非公司為當事方，否則本公司應書面確認該轉讓。

未納入簿記系統的 FCA 普通股的轉讓將按照章程細則第 12 條的規定進行。

已納入 DTC 簿記系統的普通股將以 Cede & Co. 的名義登記（作為 DTC 代名人），而透過 DTC 持有的股份的實益所有權的轉讓將透過 DTC 參與者進行的電子轉讓落實。章程細則第 12 條不適用於 FCA 普通股在管制市場或同等市場的交易。

轉讓在 DTC（包括作為 DTC 參與者的 Monte Titoli S.p.A.）或由 Computershare US（FCA 在紐約的過戶代理人或「過戶代理人」）維護的其他直接登記系統以外持有的股份，且未有證書的，透過股票轉讓文書落實，並須經 FCA 書面確認。登記證書的轉讓通過向過戶代理人出示並交回證書而落實。有效的轉讓要求登記證書按照證書中的規定適當背書轉讓，並附有適當的轉讓文書和股票轉讓稅印章，或支付任何適用的股票轉讓稅的款項。

FCA 普通股可自由轉讓。如下文所述，特殊表決權股份一般不可轉讓。

任何時候，在忠誠登記冊上登記的 FCA 普通股（即選擇普通股或合資格普通股）持有人如有意在有限的特定情況以外轉讓此類 FCA 普通股（即透過繼承、捐贈或其他轉讓轉讓方式轉讓予聯屬公司或親屬），必須首先提出關於從忠誠登記冊注銷此類股份的請求，且如果在常規交易系統之外持有，則將此類普通股轉回常規交易系統。從忠誠登記冊注銷登記後，此類 FCA 普通股不再符合選擇普通股或合格普通股的資格，因此，該等 FCA 普通股的持有人須無償(om niet)向 FCA 提供和轉讓與該等 FCA 普通股有關的特殊表決權股份，而有關股份先前是合資格普通股，詳情請參閱「忠誠投票架構—特殊表決權股份條款及條件—撤回特殊表決權股份」。

### **外匯管制**

根據荷蘭法律，對 FCA 普通股的投資或付款沒有外匯管制限制。章程細則或荷蘭法律沒有與限制非荷蘭公民或居民的股東持有 FCA 普通股或投票的權利有關的特別限制。

## **年度賬目及獨立核數師**

FCA 的財政年度是歷年。根據 FCA 的註冊契據，FCA 的第一個財政年度於 2014 年 12 月 31 日結束。在每個財政年度結束後的四個月內，董事會將擬備並公佈年度賬目，且該賬目必須附有年度報告和核數師報告，並留存在 FCA 的註冊辦事處以供查閱。所有董事會成員均須簽署年度賬目，而如果任何成員的簽名缺失，必須說明原因。年度賬目由股東週年大會通過，在該次會議上，董事會成員將被免除履行其職責的責任，而該職責與年度賬目中披露的相關財政年度的任何事項有關且在年度賬目列示的範圍內。年度賬目、年度報告及獨立核數師報告，自關於召開股東週年大會的通知之日起，透過 FCA 網站提供予股東審閱。

## **股息派付**

有關股息派付的資料載於本報告其他章節內「*其他資料*」一節。

## **章程細則修訂，包括權利變更**

股東大會關於章程細則修訂或 FCA 清盤的決議，須經董事會提議，並經至少三分之二票數投票批准後方可作實（如果少於一半的已發行股本出席或委派代表出席該股東大會）。

只有按照荷蘭法律修訂章程細則方可更改股東的權利。

## **解散及清算**

經董事會提議，股東大會可議決解散 FCA。如果少於一半的已發行資本出席或委派代表出席會議，須經至少三分之二票數贊成方可作實。如果解散，FCA 將根據荷蘭法律和章程細則進行清算，而清算應由董事會成員安排，除非股東大會任命其他清算人。清算期間，章程細則的條文將盡可能久地保持生效。

如果 FCA 解散並清算，FCA 在所有債務清償後的剩餘股權，應首先用於按 FCA 各普通股持有人所持 FCA 普通股總面值的比例向各持有人分配股份溢價儲備和其他儲備（特別股息儲備除外）的總餘額；其次，從剩餘的餘額中，等於 FCA 普通股面值總額的金額，將按照各持有人所持有的 FCA 普通股總面值的比例分配予 FCA 普通股持有人；第三，從剩餘的餘額中，等於特殊表決權股份股息儲備總額的金額，將按其各自所持特殊表決權股份總面值的比例分配予特殊表決權股份持有人；第四，從剩餘的餘額中，特殊表決權股份總面值將按其各自所持特殊表決權股份面值總額的比例分配予特殊表決權股份的持有人；最後，剩餘的餘額將按其各自所持 FCA 普通股總面值的比例分配予 FCA 普通股的持有人。

## 董事責任

根據荷蘭法律，像 FCA 這樣的單層董事會架構的公司，其管理是一項共同的承擔，董事會的每位成員均對 FCA 承擔個別及連帶責任，以防在不當或疏忽履行職責的情況下造成損害。此外，根據《荷蘭民法典》的若干規定，董事會成員根據侵權行為對第三方承擔責任。所有董事對一名或多名聯合董事的失敗負有連帶責任。個別董事只有證明其管理不善一事不可被嚴重追究責任，並證明其在設法防止管理不善的後果方面沒有疏忽，才可免除責任。但在這方面，董事可提及董事之間的任務分配。在若干情況下，董事可能會承擔額外的具體民事和刑事責任。

## 董事選舉及罷免

FCA 的章程細則規定，FCA 的董事會應由三名或三名以上的成員組成。

董事由股東大會上有效投票的簡單多數票任命。股東大會可以隨時中止或罷免董事。

## 忠誠投票架構

本公司實施了忠誠投票架構，據此，對於在 2014 年合併中有權獲得的每股普通股，Fiat S.p.A. 的前股東可以選擇收取一股特殊表決權股份，每股票面價值為 0.01 歐元，但前提是他們須符合特殊表決權股份的條款及條件所述的規定。這些股東的普通股已在本公司股東名冊的單獨登記冊（「忠誠登記冊」）中登記。本次登記後，向上述股東分配了相應數量的特殊表決權股份。通過簽署選擇表格（該表格的簽署是選擇獲得特殊表決權股份所必需的），股東同意受其條款和條件的約束，包括下文所述的轉讓限制。

股東可隨時選擇參與忠誠投票架構，要求本公司將其全部或部分普通股登記在忠誠登記冊上。如果這些普通股已經以同一股東的名義在忠誠登記冊中登記（因此被禁止在常規交易系統中交易）達連續三年，該等股份符合資格獲得特殊表決權股份（「合資格普通股」），相關股東將有權就每一股合資格普通股獲得一股特殊表決權股份。如果在任何時候，該等普通股因任何原因從忠誠登記冊中注銷，則相關股東應喪失其持有相應數量特殊表決權股份的權利。

合資格普通股持有人可隨時要求從忠誠登記冊中注銷部分或全部此類股份，這將允許有關股東自由交易其普通股。自提出該要求之時起，合資格普通股持有人應被視為放棄了其與該等合資格普通股相關的投票權。從忠誠登記冊注銷登記後，相關股份將不再是合資格普通股。任何注銷登記的要求均將自動觸發一項強制性轉讓要求，根據該要求，公司將根據特殊表決權股份的條款和條件，不計價 (*om niet*) 收購特殊表決權股份。

本公司的普通股可以自由轉讓。但是，轉讓或處置與特殊表決權股份相關聯的本公司普通股，均將觸發有關普通股從忠誠登記冊中注銷，並將所有相關特殊表決權股份轉讓予本公司。特殊表決權股份不允許上市，僅在非常有限的情況下可轉讓。特別是，任何股東不得直接或間接：(a) 出售、處置或轉讓任何特殊表決權股份或以其他方式授予其任何權利或權益；或 (b) 對任何特殊表決權股份或任何特殊表決權股份的任何權益設定或允許存在任何質押、留置權、固定或浮動押記或其他產權負擔。

忠誠投票架構的目的是通過授予特殊表決權股份的方式授予長期股東一項額外的表決權（持有特殊表決權股份的股東有權對所持每股特殊表決權股份行使一票表決權，對所持每股普通股行使一票表決權），除與普通股相關的經濟權利外，不賦予有關股東任何經濟權利。然而，根據荷蘭法律，特殊表決權股份不能被完全排除在經濟權利之外。因此，根據章程細則，特殊表決權股份的持有人有權獲得最低股息，該股息分配至單獨的特別股息儲備（「特別股息儲備」）。特別股息儲備分配或特別股息儲備（部分）撥回，將需要董事會事先提出建議，並隨後由特殊表決權股份持有人會議作出決議。對特別股息儲備分配的表決權是授予該次會議的唯一權力，只有董事會認為必要時才能召開該次會議。特殊表決權股份沒有任何其他經濟權利。

特殊表決權股份的條款及條件第 10 條包括旨在阻止持有人違反其條款的任何企圖的違約損害賠償條文。本公司可通過向荷蘭法院提起的法律訴訟強制執行這些違約損害賠償條文。特別是，如果違反上述有關轉讓特殊表決權股份條款及條件的條文，則可能導致被收取違約損害賠償金。

根據特殊表決權股份的條款及條件第 12 條，條款及條件的任何修訂（除了純技術性的、非實質性的修訂）必須於 FCA 股東大會上經股東批准方可作實。

### **特殊表決權股份的條款及條件**

特殊表決權股份的條款和條件適用於 FCA 股本中特殊表決權股份的發行、分配、收購、持有、回購和轉讓，以及選擇普通股、合資格普通股和 FCA 普通股的若干方面，而有關股份已經或將要在忠誠登記冊登記。

#### *申請特殊表決權股份*

FCA 股東可隨時選擇參與忠誠投票架構，要求 FCA 將其持有的全部或部分 FCA 普通股登記在忠誠登記冊中。該項選擇應自作出選擇的曆月月底起生效，並須在忠誠登記冊內登記。如果該等 FCA 普通股（即選擇普通股）已以同一股東的名義在忠誠登記冊中登記（並因此被禁止在常規交易系統中交易）達連續三年，則該等 FCA 普通股的持有人將有權就已登記的每股 FCA 普通股獲得一股 FCA 特殊表決權股份。如果在任何時候，無論出於何種原因，該等 FCA 普通股從忠誠登記冊中注銷，則相關股東喪失其持有相應數量的 FCA 特殊表決權股份的權利。

#### *撤回特殊表決權股份*

如上所述，合資格普通股或選擇普通股的持有人可要求將其部分或全部合資格普通股或選擇普通股從忠誠登記冊中注銷，而如果在常規交易系統之外持有，則將有關股份轉讓回常規交易系統，這將允許有關股東自由交易其 FCA 普通股（如下所述）。自提出該要求之時起，合資格普通股持有人應被視為放棄了其對已發行和分配的與該等合資格普通股相關的 FCA 特殊表決權股份的投票權。任何此類要求將自動觸發強制性轉讓規定，據此，FCA 特殊表決權股份將根據章程細則和特殊表決權股份的條款及條件無償(*om niet*)向 FCA 提供和轉讓。FCA 可以繼續持有特殊表決權股份作為庫存股份，但無權通過任何此類庫存股份進行表決。或者，FCA 可以撤回和注銷特殊表決權股份，由此，有關股份票面價值將被分配至 FCA 的特別資本儲備。因此，與從忠誠登記冊中注銷的相關合資格普通股有關的忠誠投票功能將終止。根據條款和條件，要求轉讓特殊表決權股份的股東概無權獲得有關特殊表決權股份的任何對價，且各股東明確放棄這方面的任何權利，以之作為參與忠誠投票架構的一項條件。

## 控制權變更

如果控制權發生變更，合資格股東或在忠誠登記冊上登記普通股的股東必須立即通知本公司，並且必須就其在忠誠登記冊上登記的普通股提出注銷登記要求。注銷要求導致上述特殊表決權股份的撤回。控制權變更的定義見章程細則第 1.1 條，該條文包括非個人股東 (*natuurlijk persoon*) 通過一項或一系列關聯交易進行的任何直接或間接轉讓，其結果是 (i) 該股東的多數表決權；(ii) 在支配可在該股東的 FCA 股東大會上行使的多數表決權方面的實際能力；及/或 (iii) 任命或罷免該股東的大多數董事、執行董事或董事會成員或執行高管的能力，或在董事會會議上支配多數或更多表決權的行使的能力、該股東的管理機構或執行委員會被轉讓予新的所有者。如果 (a) 所有權及/或控制權的轉讓是同一母公司下的集團內轉讓；(b) 所有權及/或控制權的轉讓是配偶之間的繼承或資產清算或遺產繼承、捐贈、向配偶或親屬（包括第四順位）的其他轉讓的結果；或 (c) 該股東持有的合資格普通股的公平市價於轉讓時不到被轉讓集團總資產的百分之二十（20%），且按本公司獨家判斷，該股東持有的合資格普通股對被轉讓集團或控制權變更交易而言是不重要的，則不應視為控制權發生變更。

章程細則第 1.1 條將「被轉讓集團」定義為由相關股東及其聯屬公司（如有）組成，及根據章程細則上述條款內的定義，作為同一控制權變更交易的一部分對其進行控制權轉讓。

## 股東大會及表決權

### 股東大會

FCA 股東大會每年至少召開一次，並在財政年度結束後六個月內召開。股東週年大會的目的是，討論（其中包括）年度報告、年度賬目的採納、利潤分配（包括派息提議）、免除董事會成員對其管理和監督的責任及所提出供董事會審議的其他提議。

此外，只要董事會、主席或行政總裁認為有必要舉行大會或荷蘭法律另有要求，在不影響下一段規定內容的情況下，FCA 股東大會應依據《荷蘭民法典》第 2:108a 條所述情況舉行。

單獨或者合計持有公司已發行股本百分之十（10%）以上的股東，可以書面形式請求董事會召開 FCA 股東大會，並列明應當處理的事項。

如果董事會未能召開會議，則該等股東可（按其申請）由法院臨時法官 (*voorzieningenrechter van de rechtbank*) 授權召開 FCA 股東大會。如對申請人事先書面提請董事會召開 FCA 股東大會及具體討論事項不滿意，臨時法官應駁回申請。

FCA 股東大會應在荷蘭阿姆斯特丹或哈勒默梅爾（史基浦機場）舉行，並由董事會、主席或行政總裁召集，召集方式應符合法律和適用的證券交易所條例的要求，不得遲於會議當天之前四十二天召集。FCA 股東大會的所有會議召集以及所有向股東發佈的公告、通知和通訊均應通過本公司的公司網站上發佈公告的方式進行，並且在相關 FCA 股東大會召開之前，該公告應保持可訪問狀態。

根據荷蘭法律或章程細則，向 FCA 股東大會發送的任何通訊，可列入前一句所述通知內，或在該通知規定的範圍內，在本公司的公司網站上及／或在本公司辦公室和董事會確定的其他地點所提供供查閱的文件內。FCA 股東大會的召集可通過電子通訊手段發送至股東就此向本公司提供的地址。通知應列明會議地點、日期和時間、會議議程以及法律要求的其他資料。依據荷蘭法律有權提出有關建議的相關數目股東以書面形式提出的項目，應列入通知內，或應以類似於通知公告的方式公佈，前提是本公司已於不遲於會議日期前第 60 天收到相關請求，包括將相關項目列入議程的原因。

#### **召集會議、議程、會議記錄和出席情況**

除了法律規定的任何其他事項外，FCA 股東週年大會議程還應包括（其中有）下列事項：

- a) 年度賬目的採納；
- b) 薪酬政策的執行情況；
- c) 本公司關於增加儲備金和股息（如有）的政策；
- d) 就董事在有關財政年度內履行其職責一事批准其解職；
- e) 董事的任命；
- f) 支付股息的提議（如適用）；
- g) 討論本公司企業管治架構的任何重大變化（如適用）；及
- h) 會議召集人決定的任何事項，以及在適當遵守適用荷蘭法律的情況下列入議程的任何事項。

董事會應向 FCA 股東大會提供所有要求的資料，除非這有違本公司壓倒一切的利益。如果董事會援引壓倒一切的利益，必須說明理由。

FCA 股東大會召開時，董事會應當決定：根據章程細則第 19 條、第 20 條，有權投票或出席會議的人士應被視為在會議日期（「記錄日期」）前第 28 天擁有這些權利，並已登記在董事會為此目的指定的登記冊中，無論他們在會議當天是否擁有這些權利。除記錄日期外，會議通知還應進一步說明股東和其他有參會權的各方登記的方式以及可予行使這些權利的方式。

FCA 股東大會應由主席主持，主席不在時由董事會推舉的人士作為主席主持會議。會議主席為此目的指定的出席人士之一應擔任秘書並記錄所處理的事務。

會議記錄應由會議主席和秘書確認，並由他們簽字為證。FCA 股東大會的會議記錄應在會議結束後三個月內根據要求提供予股東，此後三個月內，股東應有機會對會議記錄作出反應。會議記錄應當按照前段規定的方式採納。如果對會議上處理的事務作了正式的公證記錄，則無需起草會議記錄，公證人簽署正式公證記錄即足夠。

作為出席會議並在適用範圍內行使表決權的先決條件，有權出席會議的股東有義務在召集通知所述的期限內以書面形式通知董事會。董事會最遲須於召集通知所述日期收到本通知。股東和荷蘭法律允許出席 FCA 股東大會的人士可安排其經正式書面授權的受委代表出席任何會議，前提是他們以書面形式通知公司關於希望在會議通知中規定的時間和地點委派代表出席會議。為免生疑，如果委託書是以電子方式記錄的，則有關代理人也可獲得書面授權。董事會可決定有關委託書交存的更多規則；這些規則應在會議通知中提及。會議主席應決定有權出席者以外的人士的出席與否。

對於每次 FCA 股東大會，董事會可決定股東有權通過電子通訊手段出席、發言和行使表決權，但前提是參加會議之股東，應能以電子通訊方式被識別，並直接知悉會議討論及表決權之行使（如適用）。董事會可對使用電子通訊手段的使用提出要求，並在召集通知中予以說明。此外，對於每次 FCA 股東大會，董事會可決定，在會議前使用電子通訊手段所投出並獲董事會接收的票數應視為在會議上所投出的票數。此類投票不得在記錄日期之前進行。前項句子條文是否適用及關於行使該句所述權利之程序，應於通知中列明。

在獲准參加會議之前，股東和有權出席會議的每個人或其代理人應簽署一份出席名單，同時列明其姓名和（在適用範圍內）其有權投出的票數。以電子通訊方式出席會議的股東和其他依照上述規定確定的人士，由董事會在出席名單上登記。如果涉及股東的代理人或有權出席會議的其他人士，還應列明代理人所代表的人士的姓名。會議主席可決定，出席名單也必須由出席會議的其他人士簽署。

會議主席可決定有權出席 FCA 股東大會的股東和其他人士發言的時間（如果其認為這是合乎需要的），旨在會議的有序進行以及主席認為有利於會議事務的高效有序進行的其他程序。

FCA 獲豁免遵守 1934 年《美國證券交易法》（經修訂）的代表規則。會議主席應決定有權出席會議者以外的人士的出席與否。

### **股東大會上的表決權**

每股份（不論普通或特殊表決權）應賦予權利在股東大會上投一票。荷蘭法律規定不得投票的股份，在確定出席或委派代表出席的股東的投票比例或出席或委派代表出席的股本比例時，應不予考慮。除非章程細則另有規定，否則所有決議均應以有效投票的絕對多數票通過。空白票不算作投票。

所有投票應以書面或電子方式進行。但會議主席可決定允許舉手表決或以其他方式表決。出席或委派代表出席會議的股東無異議的，可以鼓掌表決。FCA 股東大會不得對本公司或其附屬公司持有的股份行使表決權。然而，本公司及其附屬公司所持股份的質權人和用益權人，如果質權或用益權是在股份由本公司或附屬公司所有之前設定的，則不得被排除其行使表決權的權利。本公司或其任何附屬公司均不得對其擁有質權或用益權的股份行使表決權。



在不影響章程細則的情況下，本公司應就通過的每項決議確定：

- a) 已投有效票的股份數目；
- b) 第(a)項所指的股份數目佔已發行股本的百分比；
- c) 有效投票的總數；及
- d) 贊成和反對一項決議的總票數，以及棄權票數。

#### **股東對若干處理事項的投票**

FCA 的身份或性質發生重大變化時，必須經股東大會批准，包括 (i) 將 FCA 的業務或實際上 FCA 的全部業務轉讓予第三方；(ii) FCA 或其附屬公司與其他法律實體或公司的任何長期合作訂約或解約或作為普通合夥或有限合夥的負全責合夥人，而有關訂約或解約對 FCA 具有深遠的重要性；及 (iii) FCA 或其附屬公司收購或處置（根據 FCA 最近採納的年度賬目內綜合財務狀況表及其解釋附註）價值至少為 FCA 資產三分之一的公司資本權益。

#### **股份發行**

FCA 股東大會或者董事會（如果 FCA 股東大會上被指定如此行事），有權議決任何股份的發行和股份認購權。FCA 股東大會應在為此目的而對董事會作出指定的有效期間，不再有權決定股票的發行和認購權。

自 2014 年 10 月 12 日起五年內，董事會已被不可撤銷地授權發行股份和股份認購權利，數目為不時修訂的章程細則第 4.1 條規定的本公司法定股本中所訂最大股份總額。本期間在 2019 年股東大會上延長，將於 2020 年 10 月 11 日到期。

FCA 股東大會或董事會（根據章程細則指定），應在適當遵守荷蘭法律和章程細則規定的情況下，決定發行價格和其他條款及條件。

如果董事會被指定有權決定股份的發行或認購權，則該項指定應詳列在該指定下可發行的股份類別和最大股份數目或認購權。在作出該項指定時，應同時議決該項指定的期限，但不得超過五年。指定的期限可不時延長，但不得超過五年。除非作出指定的決議另有規定，否則指定不得撤回。

股份款項應以現金支付，除非另有約定另一種對價形式。只有在本公司同意的情况下，才能使用歐元以外的貨幣付款。

董事會還被指定為受權機構，以限制或排除與董事會受權發行普通股和授出認購上述普通股權利有關的股東優先購買權。請參閱本報告其他章節內**優先購買權**一節。

在發行普通股的情況下，每名普通股持有人對普通股享有優先購買權，或對按其普通股佔普通股總面值的比例發行的普通股享有認購權，但前提是該優先購買權不適用於根據本公司的任何購股權計劃擬發行予本公司或集團公司員工的股份或普通股認購權。

股東對非現金出資發行的股份不享有優先購買權。

向合資格股東發行特殊表決權股份的，股東不享有優先購買權。

FCA 股東大會或董事會（視情況而定）應在通過關於發行股份或股份認購權利的決議時，決定以何種方式發行股份，並在優先購買權適用的情況下，決定在何期限內行使這些權利。

### 荷蘭法律下的持股披露

由於 FCA 普通股在 MTA 上市，《荷蘭金融監管法》（「荷蘭金融監管法」）第 5.3 章適用，據此，任何直接或間接收購或處置 FCA 中的實際或潛在資本權益及/或實際或潛在投票權的人士，如果由於此收購或處置而致該人士持有的資本權益及/或投票權的百分比達到、超過或低於以下閾值：3%、5%、10%、15%、20%、25%、30%、40%、50%、60%、75%及 95%，則必須立即以標準格式向荷蘭金管局書面通知關於收購或處置的情況。

為了計算資本權益或表決權的百分比，必須考慮（其中包括）下列權益：（i）任何人士直接持有（或收購或處置）的股份及/或表決權；（ii）該人士的受控實體或第三方（為該人士的利益）持有（或收購或處置）的股份及/或表決權；（iii）與該人士訂立口頭或書面表決協議的第三方所持有（或收購或處置）的表決權；（iv）根據規定臨時轉讓表決權以換取款項的協議而獲得的表決權；及（v）該人士或任何受控實體或上述第三方根據任何購股權或其他獲得股份的權利可能獲得的股份。

由於上述內容的結果，就上述閾值而言，必須在 FCA 普通股中加入特殊表決權股份。

受控實體（定義見荷蘭金融監管法）本身不負有荷蘭金融監管法下的通知義務，因為其直接和間接利益歸屬於其（最終）母公司。如果在 FCA 股本或投票權中擁有百分之三或以上權益的人士不再是受控實體，則必須立即通知荷蘭金管局，而荷蘭金融監管法項下的所有通知義務將適用於該前受控實體。

特別規則適用於作為合夥企業財產或其他形式共同所有權一部分的股份及/或表決權的歸屬。如果股份的質權或用益權持有人擁有或能夠獲得股份投票權，則該持有人也須承擔通知義務。質權人或實益擁有人獲得（有條件的）表決權一事也可能引發通知義務，如同質權人或實益擁有人是股份及/或表決權的合法持有人一樣。

此外，在計算資本權益的百分比時，如果（i）該人士持有金融工具，其價值（部分）由股份價值或與之相關的任何分派決定，且該金融工具不賦予該人士關於獲得任何股份的權利；（ii）該人士可能有義務根據購股權購買股份；或（iii）該人士已訂立另一份合同，據此，該人士獲得與持有股份相當的經濟利益，則該人士也被視為擁有股份。

如任何人士的資本權益及/或表決權，因 FCA 已發行流通股本或表決權的變動而達到、超過或低於上述閾值，則該人士須在荷蘭金管局公佈下述 FCA 通知後的第四個交易日內發出通知。

在荷蘭金融監管法第 2013/50/EU 號指令實施後，持有已發行流通股本或表決權的 3%或以上的各股東，其權益與其最近的通知相比發生了變化，且該股東知道或應該知道其權益據此產生的變動達到或超過了若干行為導致的閾值（如上所述，包括交換金融工具或合同，據此，持有人被視為擁有（由其支配）已發行流通股份或表決權），必須向荷蘭金管局通知該變動。

FCA 必須及時通知荷蘭金管局關於自上次通知以來其已發行流通股本或表決權的百分之一或以上的任何變動。FCA 已發行流通股本或投票權的其他變動必須在變動發生的季度結束後 8 天內通知荷蘭金管局。

除了上述與資本權益或表決權相關的通知義務外，根據第 236/2012 號條例（歐盟）（經修訂），還必須通知關於 FCA 已發行股本中 0.2% 的任何淨淡倉頭寸，以及高於該閾值的隨後每 0.1% 的淨淡倉頭寸。通知從 0.5% 開始，隨後每超過該閾值的 0.1%，將通過荷蘭金管局的賣空登記冊公佈。此外，如果達到、超過或低於閾值，則應通知總淡倉頭寸。關於總淡倉頭寸，適用與資本權益及/或投票權持有人相同的披露閾值。

此外，董事會每位成員必須在以下時間通知荷蘭金管局：

- 在其任命後兩周內通知其持有的股份數量和其有權就 FCA 已發行流通股本投票的數量；及
- 隨後通知其持有的股份數量的每次變更以及其有權就 FCA 已發行流通股本投票的票數的每次變更。

荷蘭金管局保存根據這些披露義務所作所有通知的公共登記冊，並發佈可透過 [www.AFM.nl](http://www.AFM.nl) 訪問的任何所收通知。本段所指的通知應以書面形式通過標準格式或透過荷蘭金管局通知系統以電子方式發出。

不遵守這些披露義務一事是一種經濟犯罪，可能導致刑事起訴。荷蘭金管局可對違規行為及其公佈實施行政處罰。此外，民事法庭可對任何未能或不正確地把所需通知事項通知荷蘭金管局的人採取措施。要求採取此類措施的申索可由 FCA 及/或一名或多名單獨或與他人一併代表 FCA 已發行流通股本至少 3% 或能夠行使至少 3% 表決權的股東提出。民事法庭可以採取的措施包括：

- 要求適當披露的頒令；
- 根據法庭的決定，暫停行使表決權多達三年；
- 撤銷股東大會通過的決議，如果法庭確定若不是為了行使有披露義務的人的表決權，該決議不會通過，或暫停股東大會通過的決議，直至法庭作出關於該撤銷的決定；及
- 頒令在法院確定的最多五年內不得獲得 FCA 的股份及/或表決權。

建議股東諮詢其自身的法律顧問，以確定披露義務是否適用於他們。

### 強制性要約收購要求

根據荷蘭法律，任何人土單獨或與他人一致行動，直接或間接獲得 FCA 30% 或以上投票權的，將有義務對 FCA 股本中所有流通股發起公開要約。對於股票首次在 MTA 上市前單獨或與他人一致行動而擁有 FCA 至少 30% 表決權權益的股東，以及首次上市後仍持有該等表決權的股東，則是例外。緊隨 FCA 普通股首次在 MTA 上市後，Exor N.V. 持有 FCA 超過 30% 的投票權。因此，Exor N.V. 於 FCA 中的權益是祖父級的，只要其持有的股份佔 FCA 投票權的 30% 以上，適用於 Exor N.V. 的例外情況將繼續適用。

## 荷蘭財務報告監管法案

根據《荷蘭財務報告監管法案》（*Wet toezicht financiële verslaggeving*，簡稱「FRSA」），荷蘭金管局監督其公司所在地在荷蘭且其證券在受監管的荷蘭或外國證券交易所上市的公司（其中包括）應用財務報告準則事宜。

根據《荷蘭財務報告監管法案》，荷蘭金管局有獨立權利（i）要求 FCA 就應用適用財務報告準則一事作出解釋，及（ii）建議我們提供進一步的解釋。如果我們不遵守此類要求或建議，則荷蘭金管局可要求荷蘭企業商會命令我們（i）提供荷蘭金管局所建議的進一步解釋；（ii）解釋我們對財務報告應用適用財務報告準則的方式；或（iii）按照荷蘭企業商會的指示編製財務報告。

## 強制性收購

根據《荷蘭民法典》第 2:92a 條的規定，股東如果為自身利益持有 FCA 已發行股本的 95% 以上，可以對其他股東提起程序，要求共同將其股份轉讓予它。該程序在荷蘭企業商會進行，可根據《荷蘭民事訴訟法》的規定，通過向每位少數權益股東送達傳票的方式提起該程序。在任命一至三名專家（其將就少數權益股東股份的支付金額向荷蘭企業商會提出意見）後，如有必要，荷蘭企業商會可批准與所有少數權益股東有關的排擠申索，並將確定股份的支付價格。一旦轉讓令在荷蘭企業商會成為決定性文件，獲得股份的人士必須向其地址已知的被收購股份的持有人發出書面通知，說明付款日期、地點和價格。除非所有地址都為其所知，否則還必須在荷蘭全國發行的日報上公佈。股東只能在荷蘭最高法院對荷蘭企業商會的裁決提出上訴。

此外，根據《荷蘭民法典》第 2:359c 條，在公開發售後，持有 FCA 至少 95% 已發行股本和表決權的股東有權要求少數權益股東向其出售股份。任何此類要求必須在公開發售接納期結束後三個月內向荷蘭企業商會提出。相反，根據《荷蘭民法典》第 2:359d 條，在這種情況下，每位少數權益股東均有權要求持有 FCA 至少 95% 已發行股本和表決權的股東購買其股份。少數權益股東必須在公開發售接納期結束後三個月內向荷蘭企業商會提出此申索。

## 上市證券交易信息披露

根據荷蘭金融監管法和第 596/2014 號《市場濫用法規》（歐盟），董事會每位成員和在 FCA 內履行管理職責的任何其他人士（以該身份被授權作出影響 FCA 未來發展和業務前景的決定，並定期獲得與 FCA 直接或間接相關的內幕信息）（各為「內幕人士」）必須向荷蘭金管局通知所有為其自身賬戶進行或執行的與 FCA 普通股、特殊表決權股份或金融工具相關的交易，其價值（部分）由 FCA 普通股或特殊表決權股份的價值決定。

此外，與董事會成員或任何其他內幕人士有密切關係的人士，必須向荷蘭金管局通知所有為其自身賬戶而進行的與 FCA 股份或金融工具有關的交易，其價值（部分）由 FCA 股份的價值決定。《市場濫用法規》指明以下類別的人士：（i）配偶或適用法律視作與配偶同等的任何伴侶；（ii）受扶養子女；（iii）在相關交易日與同一家庭共同生活至少一年的其他親屬；及（iv）（其中包括）其管理職責由董事會成員或任何其他內幕人士或上文（i）、（ii）或（iii）項所述人員履行的任何法人、信託或合夥企業。

必須立即通過標準格式通知荷蘭金管局關於以 FCA 股份或金融工具進行的交易，其價值（部分）由交易日後 FCA 股份的價值確定。然而，根據《市場濫用法規》發出的通知可推遲至有關歷年內為個人利益進行的交易連同與該人有關聯的人進行的交易的價值達到或超過 5,000 歐元之日。荷蘭金管局對根據荷蘭金融監管法和《市場濫用法規》發出的所有通知保存公開登記冊。

不遵守這些報告義務一事可能導致刑事處罰、行政罰款和停止令及終止令（及其公佈）、監禁或其他制裁。

### **美國法律規定的股東披露和報告義務**

FCA 股份持有人須遵守《交易法》項下關於持有根據《交易法》第 12 條登記的任何類別權益證券 5% 以上的股東的若干美國報告要求。報告要求包括披露義務，旨在讓投資者瞭解可能導致發行人控制權變更的重大股份累積。

如果未來 FCA 不符合外國私人發行人的資格，則《交易法》第 16 (a) 條將要求 FCA 的董事和執行高管，以及持有 FCA 權益證券註冊類別 10% 以上的人士，向美國證監會提交有關其擁有 FCA 股權和其交易的報告。這些董事、執行高管和 10% 權益股東還需要向 FCA 提供他們提交的所有第 16 條報告的副本。

### **意大利法律和歐盟法律下的披露規定**

根據意大利法律，由於 FCA 股份在 MTA 上市，更多披露規定應適用於 FCA。以下概述了 FCA 在 FCA 普通股獲准在 MTA 上市方面應遵守的最重要規定。如違反下列義務則可能導致罰款和刑事處罰（包括（例如）就內幕交易和操縱市場所規定者）。

特別是，下列主要披露義務應適用於 FCA：

- 第 58/1998 號法令，或截至本報告日期生效的《意大利金融法》：第 92 條（平等待遇原則）、第 114 條-重列（在適用於荷蘭公司的範圍內，關於向公司高管、員工和合作者分配金融工具的信息）、第 115 條（向意大利金融市場監管局（CONSOB）披露的信息）及第 180 條以及下文（與內幕交易和市場操縱有關）；
- 有關市場濫用的適用法律，特別是第 596/2014 號法規（歐盟）（「市場濫用法規」）及其實施措施：第 7 條（內幕信息）、第 17 條（公開披露內幕信息）和第 18 條（內幕人士名單）以及實施條例。

除上述規定外，市場規則下規定的適用條文（包括與股息支付時間有關的規定）應適用於 FCA。

我們仍瞭解，上述規定是以現行法律框架為基礎的，因此，在有關成員國和主管機構進行任何潛在的監管干預之後，可能會有所不同。

### **內幕信息披露—市場濫用法規第 17 條**

根據市場濫用法規，FCA 應即時向公眾披露下列任何內幕信息：(i) 性質確切；(ii) 尚未公開；(iii) 與 FCA 或 FCA 普通股直接相關；及 (iv) 如果公開，將可能對 FCA 普通股價格或相關衍生金融工具的價格產生重大影響（「內部信息」）。在這方面，

- 如果：(a) 它表明一組存在的或合理預期將要存在的情況，或已發生的或合理預期將要發生的事件，及 (b) 它足夠具體，能夠就金融工具（即 FCA 普通股）或相關衍生金融工具價格的情況或事件可能的影響得出結論，「*信息應被視為具有確切性質*」。在這方面，如果是一個漫長過程，而其擬將造成或導致特定情況或特定事件，則這些未來情況或該未來事件，以及該過程中與造成或導致這些未來情況或該未來事件有關的中間步驟，可被視為確切信息。
- 「*如果公開，可能對金融工具、衍生金融工具的價格產生重大影響的信息*」是指理性投資者可能用來作為其投資決定基礎的一部分的信息。

如果漫長過程中的中間步驟本身滿足上述內幕信息標準，則應視為內幕信息。

應透過 FCA 按照市場濫用法規及荷蘭和意大利法律規定的方式發佈新聞稿，向公眾披露相關內幕信息，從而遵守上述披露規定。

在特定情況下，意大利金融市場監管局可隨時要求：(a) FCA 在認為適當或必要時向公眾披露特定信息或文件，或者 (b) 提供特定信息或文件。就此而言，意大利金融市場監管局有廣泛的權力（其中包括）對董事會成員、監事會成員或外聘核數師進行檢查或要求提供信息。

FCA 應將在 FCA 普通股上市所在的任何非歐盟國家（即美國）傳播的任何信息公佈並傳送予意大利金融市場監管局，前提是該信息對於評估在 MTA 上市的 FCA 普通股具有重要意義。

FCA 可（自行承擔責任）在滿足下列所有條件的前提下，延遲向公眾披露內幕信息：(a) 即時披露有可能損害 FCA 的合法利益；(b) 延遲披露不可能誤導公眾；(c) FCA 能夠確保該信息的機密性。

如果是分階段發生的、擬將造成或導致特定情況或特定事件的漫長過程，FCA 可（自行承擔責任）延遲與該過程相關的內幕信息的公開披露，但須符合上述 (a)、(b) 和 (c) 點的規定。

#### **內幕人士登記冊—市場濫用法規條例第 18 條**

FCA 以及代表 FCA 或為其利益行事的人士，應起草並定期更新一份名單，列明可以獲得內幕信息及根據僱傭合同為其工作的所有人員，或執行任務並由此可以獲得內幕信息的人員（如顧問、會計師或信用評級機構）（「內幕人士名單」）。

FCA 或代表 FCA 或為其利益行事的任何人士，應採取所有合理措施，確保內幕人士名單上的任何人士以書面形式承認所承擔的法律和監管職責，並瞭解適用於內幕交易和非法披露內幕信息的制裁措施。

#### **公開收購要約**

意大利法律規定的有關自願和強制性公開收購要約的若干規則，應適用於就 FCA 普通股發起的任何要約。特別是，（其中包括）有關要約收購價、要約文件內容和要約收購披露的規定將受到意大利金融市場監管局和意大利法律的監督。

## FCA 政策

### 行為守則

本公司及其所有附屬公司引用 2015 年 4 月 29 日經董事會批准並於 2017 年 1 月更新的《FCA 行為守則》（「行為守則」）所載的原則。

本守則適用於 FCA 及其附屬公司的所有董事會成員和高級職員，以及 FCA 及其任何附屬公司的全職和兼職員工。行為守則也適用於所有臨時、合同和所有代表 FCA 行事的其他個人和公司，無論他們位於世界何處。

行為守則代表了本集團認可、堅持和提倡的一系列價值觀，其理解基於勤勉、誠信正直和公平原則的行為是社會和經濟發展的重要推動力。

行為守則是誠信體系的支柱，該體系規範本集團及其員工為了利益相關者利益的決策過程和經營方法。行為守則擴大了與經濟、社會和環境層面有關的行為方面，強調了與利益相關者對話的重要性。明確引用聯合國《世界人權宣言》、主要的《國際勞工組織（「國際勞工組織」）公約》、《經濟合作與發展組織跨國企業準則》、美國《反海外腐敗法》（「反海外腐敗法」）和《英國反賄賂法》（「英國反賄賂法」）。行為守則還輔以旨在向全體員工提供具體指導的做法，指導他們如何有效地應用行為守則中有關環境、健康與安全、反腐敗、供應商、尊重人權、利益衝突、數據隱私、信息資產保護、反壟斷和出口管制等各種主題的原則。此外，FCA 已在 FCA 網站上發佈了公司可持續發展指南的更新版本，以涵蓋具體的業務事項，詳細說明 FCA 對責任和誠信文化的擔當和承諾。

FCA 努力確保行為守則被視為商業行為的最佳實踐，並被與之保持長久商業關係的第三方（如供應商、經銷商、顧問和代理人）遵守。事實上，全球範圍內的集團合同包括與認可和遵守行為守則所依據的原則以及遵守當地法規（特別是與腐敗、洗錢、恐怖主義和其他構成法人責任的犯罪有關的法規）有關的具體條款。

本公司密切監控行為守則的有效性和遵守情況。違反行為守則的行為主要通過（其中包括）以下方式確定：集團內部審計員根據經 FCA 審計委員會和行政總裁批准的年度審計計劃，基於集團風險評估流程，定期執行相關活動；根據「道德熱線流程和程序」收到的指控；及構成標準操作程序一部分的檢查。內部審計員還通過具體的商業道德審計（「商業道德審計」）調查違反行為守則的行為。首席審計員、可持續性與合規官（首席審計官或「CAE」）定期向行政總裁和審計委員會通報主要調查結果。對於所有違反行為守則的行為，所採取的紀律措施與案件的嚴重程度相稱，並符合當地法律。

行為守則，包括其有效性和合規性的更新信息，可在集團網站的管治部分查閱：[https://www.fcagroup.com/en-US/group/governance/code\\_of\\_conduct/](https://www.fcagroup.com/en-US/group/governance/code_of_conduct/)。

### 內幕交易政策

2014 年 10 月 10 日，Fiat Investments 董事會通過了一項內幕交易政策，就公司證券交易向集團所有董事、高管和員工提出了指導方針和建議。本政策同樣適用於本政策所涵蓋的直系親屬和家庭成員，旨在防止內幕交易或內幕交易指控，並保護本公司的誠信和道德行為。本政策於 2016 年 7 月 28 日由 FCA 董事會根據有關市場濫用的新適用法律，特別是市場濫用法規及其實施條例進行修訂；本政策於 2019 年 10 月 2 日由董事會進一步修訂，自 2019 年 11 月 4 日起生效，以提升其有效性和範圍。

## 可持續性實踐

本集團致力於以對環境和社會負責的方式運營。有關可持續性管治、指導方針、目標和結果的完整說明，請參閱本報告其他章節內*非財務資料*一節。

## 多樣性政策

2017年12月20日，董事會通過了董事會多樣性政策（「多樣性政策」），因為本公司認為，董事會組成在年齡、性別、才識、工作及個人背景和國籍方面的多樣性是促進辯論、董事會的平衡決策和獨立行動的重要手段。有關更多信息，請參閱本報告其他章節所載*董事會組成*一節。

本公司對董事會實行以下方面的多樣性：年齡、性別、才識、工作和個人背景及國籍。本公司認為上述各方面是支持上述目標並實現充分多樣觀點和才識以充分瞭解與本公司業務相關的時事和長期風險及機遇等的關鍵推動因素。董事會及其管治與可持續發展委員會在評估董事會候選人和年度表現評估過程中考慮這些因素。

本公司在未來數年內以價值為重，所要實現的具體目標是：(a) 董事會至少30%的席位由女性擔任，至少30%的席位由男性擔任；董事會成員的國籍應與FCA業務的地域分佈合理一致，任何國籍不應佔董事會成員的60%以上；及(c) 董事會成員的年齡應更加多樣化，董事會成員中有一名或多名年齡在50歲以下的成員（在提名之日）；前提是在根據界定的多樣性標準、規則和公認的不歧視原則（基於（例如）原屬種族、種族、殘疾或性取向）選擇候選人時將被考慮在內。

為確保其正確實施，多樣性政策已在採納非執行董事簡介時予以考慮，並將在提名執行董事以及提名和推薦非執行董事時予以考慮。在2019財政年度，有關國籍和年齡的目標已經實現。

## 遵守荷蘭企業管治守則的情況

荷蘭企業管治守則包含規範董事會與股東（包括股東大會）之間關係的原則和最佳慣例條文。荷蘭企業管治守則分為五章，涉及以下主題：(i) 長期價值創造；(ii) 有效管理和監督；(iii) 薪酬；(iv) 股東大會；及(v) 一層管治結構。

根據荷蘭法律規定，股份在受監管的證券交易所或類似系統（如紐約證券交易所或MTA）上市的荷蘭公司必須在其年度報告中披露是否適用荷蘭企業管治守則的規定，如果不適用某項規定，解釋它們選擇偏離的原因。

FCA承認良好企業管治的重要性，並支持荷蘭荷蘭企業管治守則的最佳慣例條文。

荷蘭企業管治守則於2016年12月修訂，經修訂的荷蘭企業管治守則於2018年1月1日生效，自2017財政年度起追溯適用。因此，FCA在2018年報告了其在2017財政年度內應用經修訂的荷蘭企業管治守則。



雖然本公司認可荷蘭企業管治守則的原則和最佳慣例條文，但其現行企業管治結構適用以下最佳慣例條文：

- 我們偏離荷蘭企業管治守則的一般最佳慣例條文，即最多有一名非執行董事與持有公司 10%或以上股份的股東有關聯。鑒於 Exor N.V. 作為我們的優先股股東的地位，我們認為這是適當的。
- 本公司沒有荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.2.4 條所述的退休時間表，因為根據章程細則，董事的任期約為一年，於下一歷年第一次 FCA 股東週年大會召開之日屆滿。這一方法符合在美國上市公司的一般慣例。由於本公司在紐約證券交易所上市，本公司還依賴於美國的若干管治政策，其中之一是我們在每次 FCA 股東週年股東大會上重新任命董事。
- 從荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.3.7 條上說，董事會尚未任命副主席。然而，董事會已任命公司主席和一名非執行董事為董事會「主席」（下稱「高級非執行董事」）。董事會規章規定，高級非執行董事缺席的，由出席會議的董事過半數選舉的其他非執行董事主持董事會會議。此外，本公司主席就高級非執行董事的職能與各董事保持聯繫，高級非執行董事的任何利益衝突或潛在利益衝突均可以向主席報告。我們認為，這足以確保荷蘭企業管治守則賦予副主席的職能得到適當履行。
- 根據荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 4.1.8 條，每位被提名的執行董事和非執行董事均應出席股東大會，在大會上對其提名進行投票。根據章程細則，由於董事的任期約為一年，於下一個歷年第一次 FCA 股東週年大會召開之日屆滿，董事會所有成員每年被提名（重新）任命。通過公佈每位（重新）任命被提名人的相關傳記和履歷信息，本公司確保本公司股東大會充分瞭解（重新）任命被提名人的情況，因此，實際上，只有執行董事才會出席股東大會。
- John Elkann 先生是執行董事，在適用荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 5.1.4 條的管治與可持續發展委員會中擔任職務。Elkann 先生作為執行董事在該委員會擔任的職務，（其中包括）來自管治與可持續發展委員會的職責，其範圍比甄選和任命委員會的職責更廣，並包括本公司認為需要執行董事參與的職責。

#### 荷蘭企業管治慣例與紐交所上市準則的差異

下面的討論總結了我們的企業管治慣例與適用於美國公司的紐交所標準之間的顯著差異，以及我們的管治慣例（見上文遵守荷蘭企業管治守則的情況一節）與荷蘭企業管治守則內建議內容偏離的若干方式。

- 紐交所要求，當一家美國國內上市公司的審計委員會成員在四個或以上的上市公司審計委員會任職時，上市公司應（在其網站上或在其向美國證監會提交的年度委託書或年度報告中）披露，董事會已確定該同時服務不會損害董事對上市公司的服務。荷蘭法律不要求本公司做出這樣的確定。

- 審計委員會由董事會選舉產生，由至少三名非執行董事組成。審計委員會成員還必須 (i) 與本公司沒有任何實質性關係，或沒有擔任本公司的核數師或會計師；(ii) 就紐約證券交易所規則、《交易法》第 10A-3 條和荷蘭企業管治守則而言，屬「獨立」；及 (iii) 具備「財務知識」和「會計或選定的財務管理專業知識」（由董事會確定）。此外，審計委員會不得由董事會主席或本公司前高管擔任主席。目前，審計委員會由 Earle 先生（主席）、Thompson 先生、Wheatcroft 女士和 Mars 女士組成。
- 與適用於美國公司的紐交所規則（要求由審計委員會任命外聘核數師）不同，荷蘭法律的一般規則是，外聘核數師在股東大會上任命。根據荷蘭法律的要求，我們的獨立註冊會計師事務所的任免必須由股東大會議決。我們的審計委員會負責向股東推薦獨立註冊會計師事務所的聘任和報酬，並監督和評估獨立註冊會計師事務所的工作。
- 紐交所規則要求美國上市公司設立薪酬委員會和完全由獨立董事組成的提名/企業管治委員會。作為一家外國私人發行人，我們不必遵守這一要求，但荷蘭企業管治守則也要求我們設立薪酬委員會及甄選和任命委員會（我們稱之為管治與可持續發展委員會）。我們的薪酬委員會章程規定，根據荷蘭企業管治守則，薪酬委員會最多有一名成員可以是非獨立的。根據紐交所規則和荷蘭企業管治守則，薪酬委員會的所有現任成員均是獨立的。
- 根據紐交所上市準則，美國公司的股東必須有機會就所有股權薪酬計劃進行投票及批准對這些計劃的重大修訂，紐交所規則規定的有限例外情況除外。作為一家外國私人發行人，我們獲准遵守母國有關股東批准薪酬計劃的法律，及根據荷蘭法律，對於董事會成員以外的員工的股權薪酬計劃，且在股東大會上已授予董事會股權權利的授權範圍內，不需要股東批准。對於董事會成員的股權薪酬計劃及/或如果發行股份及/或股份認購權的權力未授予董事會，則需要股東大會批准。
- 雖然紐交所上市準則不要求上市公司的股東批准或宣佈股息，但荷蘭企業管治守則規定，股息分派應在採用年度賬目的股東大會上作為單獨的議程項目。就我們而言，章程細則第 23 條規定，年度股息必須由股東大會議決。不過，中期股息分派可由董事會議決，但須符合本公司章程細則第 23 條所列的若干標準。

## 非執行董事報告

### 序言

按荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 5.1.5 條所提述，這是本公司非執行董事 2019 財年的報告。

非執行董事有責任監督執行董事執行的政策和公司及其聯屬企業的一般事務，包括本公司長期價值創造戰略的實施。這樣做，非執行董事的行為完全是為了本公司的利益。為保持對本公司的監督，非執行董事定期與執行董事討論 FCA 的長期業務計劃、計劃的執行情況以及與計劃相關的風險。

根據章程細則，董事會是一個單一的董事會，由三名或以上的成員組成，其中包括負責 FCA 日常管理的成員（執行董事）和不負責 FCA 日常管理的成員（非執行董事）。單層董事會（如本公司董事會）中的執行董事和非執行董事的任務可根據章程細則分配，但前提是股東大會已訂明有關董事被任命為執行董事或非執行董事，且監督董事履職之任務，只能由非執行董事執行。無論任務分配如何，所有董事仍對本公司的適當管理和戰略負集體責任（包括非執行董事監督）。

董事會（包括非執行董事）及其委員會目前的組成詳情載於上文「*董事會*」一節。

### 非執行董事的監督

非執行董事對執行董事執行的政策和本公司及其聯屬企業的一般事務進行監督。在此過程中，非執行董事還關注本公司內部風險管理和控制制度的有效性、財務報告和 FCA 長期業務計劃的完整性和質量、此類計劃的實施以及相關風險。

非執行董事還決定執行董事的薪酬，並提名董事任命候選人。此外，董事會可將若干具體職責分配予一名或多名個別董事或由本公司及本公司附屬公司的合資格董事組成的委員會。在這方面，董事會已將若干具體職責分配予審計委員會、薪酬委員會和管治與可持續發展委員會。關於這些委員會履行職責的方式的更多詳情，載於上文「*董事會慣例和委員會*」內「*審計委員會*」、「*薪酬委員會*」和「*管治與可持續發展委員會*」等節。

非執行董事監督本集團戰略和政策的採納和實施，審閱本年度報告（包括薪酬報告和本集團的財務業績），接獲有關法律和合規事項的最新情況，並定期參與審查和批准與關聯方達成的交易。非執行董事還審閱了董事會及其委員會的報告、可持續性發展成就和目標以及董事任命建議。

2019年，共召開18次董事會會議。部分會議在執行董事不在場的情況下舉行。這些會議的平均出席率約為89.81%。各董事出席董事會及其委員會各次會議的情況概述連同會議總數如下：

姓名	董事會會議	審計委員會	管治與可持續發展委員會	薪酬委員會
John Elkann	18/18	-	1/1	-
Michael Manley	18/18	-	-	-
Richard K. Palmer <sup>(1)</sup>	17/17	-	-	-
Ronald L. Thompson	17/18	10/10	-	-
Andrea Agnelli	13/18	-	-	-
Tiberto Brandolini d'Adda	18/18	-	-	-
Glenn Earle	18/18	10/10	-	-
Valerie A. Mars	17/18	10/10	-	3/3
Ruth J. Simmons <sup>(2)</sup>	0/1	-	1/1	-
Michelangelo A. Volpi	11/18	-	-	2/3
Patience Wheatcroft	17/18	10/10	1/1	-
Ermenegildo Zegna	17/18	-	-	3/3
John Abbott	13/18	-	-	-

(1) Richard K. Palmer 先生在 2019 年 4 月 12 日（星期五）舉行的股東大會上被任命為執行董事。

(2) Ruth J. Simmons 女士決定在 2019 年 4 月 12 日（星期五）舉行的股東大會上不再競選。

在這些會議期間，討論的主要議題包括：集團戰略和戰略選擇分析、投資、集團財務業績和報告、收購和撤資、高管薪酬、產品計劃和技術開發、風險管理、法律和合規事項、可持續性、人力資源、薪酬政策的實施、薪酬報告、新的長期激勵計劃、包括指標和目標、股票持有和保留準則。

#### 非執行董事的獨立性

荷蘭法律要求，非執行董事僅為本公司利益行事。荷蘭企業管治守則規定了與非執行董事獨立性有關的企業管治規則，並在大多數情況下要求大多數非執行董事「獨立」。

就紐交所規則、《交易法》第 10A-3 條和荷蘭企業管治守則而言，我們已確定 12 名董事會成員中有 7 名符合獨立資格。

Thompson 先生是高級非執行董事和董事會的「主席」，根據荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.1.9 條，他是荷蘭企業管治守則項下獨立人士。

雖然 FCA 承認其不符合荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.1.7 (iii) 條，依據是其一名以上的非執行董事與 FCA 的最大股東 Exor N.V. 有關聯，而儘管有上述關於非獨立董事的規定，FCA 認為，它在其他方面符合荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.1.10 條規定的獨立性要求。

#### 非執行董事的評估

非執行董事負責監督董事會及其委員會以及各執行董事和非執行董事，並在這方面得到管治與可持續發展委員會的協助。

根據管治與可持續發展委員會章程，管治與可持續發展委員會就定期評估各董事的表現向董事會提供協助和建議。在這方面，管治與可持續發展委員會（其中包括）有職責及責任每年審查董事會及其委員會的表現，並根據管治與可持續發展委員會的決定的適當定期間隔，審查每位董事在董事會的繼續履職情況。

2019 年，管治與可持續發展委員會在 2 月 19 日召開的會議上，關注對董事會、其委員會和各董事的表現的定期評估。在那次會議上，管治與可持續發展委員會還探討了董事提名過程，關注對董事資格、董事會及委員會的人數和組成以及董事選舉建議的評估。

按荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.3.5 條所提述，非執行董事獲各委員會定期通報情況，並在起草非執行董事報告時考慮這些委員會的結論。

非執行董事能夠審查和評估審計委員會、管治與可持續發展委員會及薪酬委員會的表現。無需修改審計委員會、管治與可持續發展委員會及薪酬委員會的人數或組成，也確定無任何理由修改其章程。關於這些委員會履行職責方式的更多詳情，載於上文「董事會價例和委員會」內「審計委員會」、「薪酬委員會」和「管治與可持續發展委員會」各節。

在管治與可持續發展委員會的籌備工作基礎上，非執行董事能夠審閱董事會評估、各董事評估和董事選舉建議。董事會的結論是，每位董事繼續表現出對其在本公司中各自角色的承諾。

此外，根據薪酬委員會章程，薪酬委員會實施並監督薪酬政策，因為薪酬政策適用於非執行董事、執行董事和直接向執行董事匯報的高級職員。薪酬委員會管理所有股權激勵計劃和遞延薪酬福利計劃。根據評估結果，非執行董事決定執行董事的薪酬，並提名董事任命候選人。

非執行董事監督審計委員會、薪酬委員會和管治與可持續發展委員會的工作表現。

## 與年報有關的責任

董事會負責根據荷蘭法律和由國際會計準則理事會頒佈並由歐盟通過的國際財務報告準則（EU-IFRS），編製年報，包括綜合財務報表和公司財務報表以及運營報告。

根據荷蘭金融監管法第 5:25c 條第 2 段，董事會聲明，據其所知，根據適用會計準則編製的財務報表真實、公允地反映了本公司及其附屬公司本年度的資產、負債、財務狀況及損益，以及運營報告真實、公允地反映了本財政年度內的業務表現、本公司及其附屬公司於資產負債表日期的狀況、本年度的發展情況、以及對本公司和本集團所面臨的主要風險和不確定性的描述。

2020 年 2 月 25 日

### *董事會*

John Elkann  
Michael Manley  
Richard K. Palmer  
John Abbott  
Andrea Agnelli  
Tiberto Brandolini d'Adda  
Glenn Earle  
Valerie A. Mars  
Ronald L. Thompson  
Michelangelo A. Volpi  
Patience Wheatcroft  
Ermenegildo Zegna

## 薪酬報告

我們領導班子的素質和他們對公司的奉獻是我們成功的根本。FCA 的全球薪酬原則支持我們在競爭所處的多樣化和不斷發展的市場中的業務戰略和增長目標。我們的薪酬政策旨在適當為工作表現付薪，重點是創造長期股東價值，避免冒險為失敗付出代價的安排。在評估薪酬安排時，考慮了各項因素，包括本公司及其股東的長期目標，以及薪酬最佳慣例的清晰框架，而該框架與不斷發展的美國和歐洲的市場特定的最佳慣例保持一致。

在 FCA 薪酬政策範圍內，執行董事的薪酬由董事會根據董事會薪酬委員會（「薪酬委員會」）的建議確定。本年度薪酬報告描述了執行董事的薪酬計劃和做法是如何根據薪酬政策在 2019 年實施的。

請注意，根據荷蘭法律和企業管治守則的修訂的要求，FCA 將在 2020 年 4 月的股東週年大會（「股東週年大會」）上向其股東提交一份更新的薪酬政策，供其批准。因此，本薪酬報告的編寫和格式採用了歐盟委員會根據《經修訂股東權利指令》傳達的標準化表述。

今後，根據修訂後的立法，以下薪酬要素將在我們的薪酬政策中明確講述，而不是在報告中。就完整性而言，在經更新政策正式提交予 FCA 股東並獲其批准之前，本報告內現對其進行了詳細說明：

- 本公司的宗旨、願景和價值觀的描述；
- 薪酬原則；
- 我們就高管薪酬基準如何選擇同業集團；
- 五年付薪費率趨勢；
- 薪酬要素概述，包括固定要素和可變要素的使用方式以及它們之間的相互關係；
- 股票相關規定，包括對與股票持有、保留、追回、內幕交易有關的政策說明；
- 非執行董事的聘用條款；及
- 薪酬政策背離

## 2019 財年-摘要

FCA 薪酬政策的一個關鍵原則是績效工資。本集團報告了 2019 年全年強勁業績，同時為保持行業領先地位鋪平了安全道路。以下是本年度取得的一些主要成就：

- 強勁的經營業績，經調整息稅前利潤為 67 億歐元，工業自由現金流為 21 億歐元；北美經調整息稅前利潤為 67 億歐元，拉美業績高出 5 億歐元；
- 美國 Ram 品牌銷量為 70.3 萬輛，同比增長 18%；
- FCA 和 PSA 簽署了 50/50 合併的有約束力的合併協議，創造出收入排名第三、銷量排名第四的全球 OEM 製造商；
- 完成 Magneti Marelli 出售，現金所得為 58 億歐元，向股東支付 20 億歐元特別股息；
- 在本集團致力於發展美國製造業務的基礎上，在美國簽署了新的全美汽車工人聯合會四年期集體談判協議；
- 於 2020 年春季擬將派付 11 億歐元的普通股息，須經董事會和股東批准。

下表列出了本年度的財務指標摘要：

財務指標	2019 年	相比 2018 年的變化
	(百萬歐元，另有說明除外)	
全球總出貨量 (千輛)	4,418	(9)%
淨收入	108,187	(2)%
持續性業務純利	2,700	(19)%
經調整息稅前利潤 <sup>(1)</sup>	6,668	(1)%
經調整息稅前利潤率 <sup>(1)</sup>	6.2%	+10 bps
經調整純利 <sup>(1)</sup>	4,297	(9)%
持續性業務每股攤薄收益 (每股歐元)	1.71	(19)%
經調整每股攤薄收益 <sup>(1)</sup> (每股歐元)	2.73	(9)%
經營活動現金流量—持續性業務	10,770	14 %
工業自由現金流 <sup>(1)</sup>	2,113	(52)%

(1) 有關這些績效指標的更多詳細信息和定義，請參閱財務概覽-非公認會計準則的財務計量。



## 薪酬原則

我們薪酬政策的指導原則指引我們努力創造這樣的薪酬結構：使 FCA 能夠吸引和留住最合格的高管人才，並激勵這些高管以與我們核心業務及領導價值相一致的方式實現為股東和其他利益相關者創造長期價值的業務和財務目標。FCA 的薪酬理念旨在為其執行董事提供以下薪酬。

與 FCA 戰略一致	薪酬與集團公開披露的業績目標的實現密切相關。
績效薪資	薪酬必須加強我們以業績為導向的文化和精英管理原則。因此，大部分薪酬通過短期和長期浮動薪酬工具直接與本集團業績掛鉤。
競爭力	薪酬將在相若市場上具有競爭力，並以吸引、留住和激勵我們直接競爭地區的專家領導和高素質高管的方式確定。
實現長期股東價值	觸發任何浮動薪酬支付的目標應直接與股東和其他利益相關者的利益相一致，以促進公司的長期成功，並構建避免薪酬水平過高的目標。
合規	我們的薪酬政策和計劃旨在符合適用法律和企業管治要求。
風險審慎觀	薪酬結構應避免鼓勵可能威脅本公司價值或聲譽的不必要或過度風險的激勵措施。

## 2019年董事薪酬總額

下表總結了截至2019年12月31日止年度支付或授與董事會成員的薪酬。

FCA 董事	任職	年份	固定薪酬			浮動薪酬			薪酬總額	固定薪酬比例	浮動薪酬比例
			底薪	年度袍金	額外補貼	短期激勵 <sup>(1)</sup>	長期激勵 <sup>(2)</sup>	退休福利開支			
(歐元)											
<b>執行董事</b>											
ELKANN, John Philipp <sup>(3)</sup>	主席	2019	893,276	—	672,284 <sup>(5)</sup>	—	2,284,386 <sup>(5)</sup>	— <sup>(11)</sup>	3,849,946	41%	59%
		2018	1,693,545	—	875,944	—	—	549,000	3,118,489	82%	18%
MANLEY, Michael	行政總裁	2019	1,429,241	—	30,389 <sup>(6)</sup>	1,203,243	8,819,249 <sup>(9)</sup>	1,798,791 <sup>(12)(13)</sup>	13,280,913	11%	89%
		2018 <sup>(8)</sup>	600,442	—	89,817	310,766	1,687,075	292,329	2,980,429	23%	77%
PALMER, Richard <sup>(14)</sup>	首席財務官	2019	923,916	—	53,351 <sup>(7)</sup>	501,128	2,309,323 <sup>(10)</sup>	247,570 <sup>(13)</sup>	4,035,288	24%	76%
		2018	—	—	—	—	—	—	—	—%	—%
<b>非執行董事</b>											
ABBOTT, John	董事	2019	—	178,655	—	—	—	—	178,655	100%	—%
		2018	—	84,677	—	—	—	—	84,677	100%	—%
AGNELLI, Andrea	董事	2019	—	178,655	1,502	—	—	—	180,157	100%	—%
		2018	—	169,355	—	—	—	—	169,355	100%	—%
BRANDOLINI D'ADDA, Tiberto	董事	2019	—	178,655	2,313	—	—	—	180,968	100%	—%
		2018	—	169,355	1,074	—	—	—	170,429	100%	—%
EARLE, Glenn	董事	2019	—	196,521	19,128 <sup>(15)</sup>	—	—	—	215,649	100%	—%
		2018	—	186,290	18,392	—	—	—	204,682	100%	—%
MARS, Valerie	董事	2019	—	192,054	16,475 <sup>(15)</sup>	—	—	—	208,529	100%	—%
		2018	—	182,056	8,044	—	—	—	190,100	100%	—%
SIMMONS, Ruth J. <sup>(16)</sup>	董事	2019	—	91,561	8,274 <sup>(15)</sup>	—	—	—	99,835	100%	—%
		2018	—	173,588	6,917	—	—	—	180,505	100%	—%
THOMPSON, Ronald L.	董事	2019	—	209,920	10,604 <sup>(15)</sup>	—	—	—	220,524	100%	—%
		2018	—	198,992	6,917	—	—	—	205,909	100%	—%
VOLPI, Michelangelo A.	董事	2019	—	183,122	6,287 <sup>(15)</sup>	—	—	—	189,409	100%	—%
		2018	—	173,588	—	—	—	—	173,588	100%	—%
WHEATCROF T, Patience	董事	2019	—	192,054	12,230 <sup>(15)</sup>	—	—	—	204,284	100%	—%
		2018	—	182,056	11,819	—	—	—	193,875	100%	—%
ZEGNA, Ermenegildo	董事	2019	—	192,054	13,572 <sup>(15)</sup>	—	—	—	205,626	100%	—%
		2018	—	182,056	9,186	—	—	—	191,242	100%	—%
<b>2019年合計</b>			<b>3,246,433</b>	<b>1,793,251</b>	<b>846,409</b>	<b>1,704,371</b>	<b>13,412,958</b>	<b>2,046,361</b>	<b>23,049,783</b>		

(1) 這些金額指將於2020年支付的2019績效年度的花紅。

(2) 這些金額指本公司2019年根據長期股權激勵計劃向執行董事發放的津貼相關費用。

(3) 自2019年1月1日起，主席的薪酬安排發生變化，包括降低基本工資和引入長期浮動薪酬部分。

(4) 指就其2018年7月21日至2018年12月31日行政總裁服務支付或賺取的薪酬。

(5) 所述金額包括使用交通工具和保險費。

(6) 所述金額包括使用交通工具和財務諮詢。

(7) 所述金額包括使用交通工具、保險費和稅項準備。

(8) 主席費用與他在2019年收到的與2019年至2021年績效期間有關的長期激勵津貼有關。

(9) 行政總裁費用包括就其2018年7月21日至2018年12月31日期間行政總裁服務收到的長期激勵津貼1,205,281歐元，以及於2019年收到的2019年至2021年績效期間的長期激勵津貼7,613,968歐元。2019年，行政總裁在成為行政總裁之前，獲得了2015年授出的2014年至2018年績效期間第三期也是最後一期股權獎勵。

2019年與該津貼相關的費用包含在本報告其他章節所載綜合財務報表內附註24關聯方交易中具有戰略責任的高管的總薪酬費用中。

(10) 首席財務官費用與他在2019年收到的與2019年至2021年績效期間有關的長期激勵津貼有關。

(11) 自2019年1月1日起，主席放棄了退休後福利，得以就該福利的取消確認收回180萬歐元。

(12) 包括其高管退休後醫療保健計劃的一次性費用90萬歐元。

(13) 行政總裁和首席財務官在被任命為執行董事之前，均已完全獲得退休後養老金福利。與此福利相關的費用包括在本報告其他章節所載綜合財務報表內附註24關聯方交易中具有戰略責任的高管的總薪酬費用中。

(14) 指自他於2019年4月12日被任命為董事會成員以來至2019年12月31日獲支付或賺取的薪酬。

(15) 所述金額指若干汽車補貼，對購買或租賃本公司車輛的推算收入應納稅。

(16) 指從2019年1月1日至2019年4月12日獲支付或賺取的報酬。離開董事會後，於2019年獲交付FCA US遺留委員會款項735,894歐元。

## 1. 執行董事薪酬

### 薪酬要素概述

執行董事的薪酬在設計上是簡單和透明的，由以下關鍵要素組成，所有要素均經過外聘薪酬顧問的定準和確認：

要素	描述	2019年實施
年度底薪	以市場為基礎的固定現金薪酬，可予經批准的跨國同業集團競爭	年度底薪如下： <ul style="list-style-type: none"> <li>主席：自 2019 年 1 月 1 日起，在薪酬安排中引入長期浮動薪酬部分後，從 200 萬美元改為 100 萬美元</li> <li>行政總裁：160 萬美元，與 2018 年任命時的競爭性薪酬不變。</li> <li>首席財務官：143 萬美元，被任命執行董事後由薪酬委員會於 2019 年批准的結轉安排</li> </ul>
短期激勵 （「年終獎」）	以現金支付的年終獎，須待達到每年預先設定的、具挑戰性的財務目標，並因此與公司的表現有明顯的聯繫	選擇了三個同等權重指標，以與業務優先級保持一致（百萬歐元）： <ul style="list-style-type: none"> <li>經調整息稅前利潤 (7,500)</li> <li>經調整純利 (4,700)</li> <li>工業自由現金流 (2,000)</li> </ul> <p>主席：無資格領取年終獎</p> <p>行政總裁：目標年終獎發放：基本工資的 150% 最高年終獎發放：上限為基本工資的 300%。</p> <p>首席財務官：被任命執行董事後，薪酬委員會於 2019 年批准遺留安排 目標年終獎發放：基本工資的 100% 最高年終獎發放：上限為基本工資的 150%。</p> <p>發放激勵區間：最小值與目標值線性區間，目標值與最大值線性區間</p>
長期激勵 （「長期激勵」）	使執行董事看齊戰略目標的長期激勵，並就持續長期增長予以獎勵	在 2019 年股東週年大會上，股東批准了一項新的長期激勵計劃設計。該項新設計包含了與三年績效期間直接相關的年度滾動長期激勵計劃津貼。通過這種方法，目的是每年提供一個一致的長期激勵機會，當然前提是公司和個人的績效條件得到滿足。FCA 之前的計劃涵蓋了五年績效期間，如果達到累積目標，則在第 3 年和第 4 年績效年度後部分歸屬，第 5 年後最終懸崖式歸屬。新計劃設計的新年度滾動性質將消除 FCA 以往長期激勵方法的年度變化性。2019 年，就 2019 年至 2021 年三年績效期間的第一年授與津貼（有過渡性歸屬計劃）。2020 年，將在 2020 年至 2022 年的累積績效期間繼續發放津貼（2023 年懸崖式歸屬）。
	兩部分 <ul style="list-style-type: none"> <li>績效股單位</li> <li>限制性（保留）股單位</li> </ul> <p>績效部分須待達到預先設定的有挑戰性的業績和市場目標，包括兩個同等權重的指標，即相對股東總回報（「股東總回報」）和經調整息稅前利潤</p> <p>最大發放額：授出的股東總回報績效股單位目標數量的 225%和授出的經調整息稅前利潤績效股目標數量的 100%</p>	<p>主席：目標年度長期激勵津貼：基本工資的 300%，其中 75%是績效股單位，25%是限制性（保留）股單位。2019 年，就 2019 年至 2021 年績效期間獲得 558,480 個單位的獎勵。</p> <p>行政總裁：目標年度長期激勵津貼：基本工資的 625%，其中 75%是績效股單位，25%是限制性（保留）股單位。2019 年，就 2019 年至 2021 年績效期間獲得 1,861,440 個單位的獎勵。</p> <p>首席財務官：目標年度長期激勵津貼：基本工資的 210%，其中 66.7%為績效股單位，33.3%為限制性（保留）股單位。2019 年，就 2019 年至 2021 年績效期間獲得 558,990 個單位的獎勵。</p>

要素	描述	2019 年實施
退休後福利	<p>行政總裁參加一項對美國領薪員工的定額供款計劃，並享有補充退休福利和退休人員醫療福利。</p> <p>主席和首席財務官參加退休人員醫療福利計劃。</p>	<p>主席：自 2019 年 1 月 1 日起，放棄 5 倍底薪的任期後福利；就取消任期後福利，確認收回 180 萬歐元。有資格享受向意大利高管提供的退休人員醫療計劃，該計劃規定報銷退休期間產生的部分醫療費用。</p> <p>行政總裁：根據美國行政總裁薪酬基準，提供三倍於年度底薪的補充退休福利。這項福利要求行政總裁服務 5 年才能獲得 100% 歸屬，服務 3 年才能獲得 50% 歸屬。有資格享受高管退休後醫療保健計劃，該計劃提供退休後美國醫療保險。2019 年，確認與這些福利相關的成本 170 萬歐元。</p> <p>首席財務官：有資格享受向意大利高管提供的退休人員醫療保健計劃，該計劃規定報銷退休期間產生的部分醫療保健費用。</p>
其他福利	<p>執行董事可獲得通常和慣常的額外福利，如遣散費、公司汽車、醫療保險、意外傷害和殘疾保險、稅務準備、財務諮詢、學費報銷和稅負平衡</p>	<p>主席遣散費：年度底薪的 1 倍</p> <p>行政總裁遣散費：與避免同業競爭及其他限制性契諾掛鈎的年度底薪的 1 倍，為期 1 年。</p> <p>首席財務官遣散費：結轉，執行董事預先安排的 2 倍基本工資，與避免同業競爭和其他限制性契諾掛鈎，為期 2 年。</p> <p>行政總裁和首席財務官控制權變更條款：在公司（除非有理由）或執行董事出於正當理由在 24 個月內控制權變更後終止的情況下，根據股權激勵計劃，遣散費和加速歸屬未支付的獎勵。</p> <p>2019 年，概無支付或應付執行董事遣散費福利。</p>

### 薪酬同業集團

本公司定期將高管薪酬計劃和提供予董事的薪酬與同業公司比較對標，並監控市場的薪酬水平和趨勢。

薪酬委員會努力找出一家最能反映本公司業務所有方面的同業集團，並考慮上市、行業慣例、地域範圍和收入接近，將市值視為次要特徵。我們的同業集團代表了美國和歐洲公司的混合體，可以之辨別我們高管的相關人才市場。除了包括美國和歐洲汽車製造商外，我們的同業集團還包括擁有重要製造及/或工程運作以及業務遍佈全球市場的美國和歐洲公司。

2019 年，薪酬委員會確認，我們的 26 家同業集團的組成如下所示，繼續適用於評估我們執行董事的薪酬水平（和薪酬慣例）與外部基準的對比。2020 年，委員會已經更新了此同業集團，刪除了 Johnson Controls 及增加了 ABB。

#### 同業集團公司：

空中客車集團	戴姆勒股份公司	Johnsons Controls Inc.	3M 公司
ArcelorMittal SA	迪爾公司	洛克希德馬丁公司	蒂森克虜伯股份公司
拜耳公司	福特汽車公司	諾斯羅普格魯曼公司	聯合技術公司
BMW Group AG	General Dynamics Corporation	標緻雪鐵龍集團	大眾汽車公司（Volkswagen AG）
波音公司	通用電氣公司	雷神公司	沃爾沃集團
卡特彼勒公司	通用汽車公司	雷諾	
大陸集團	霍尼韋爾國際公司	西門子股份公司	

## 短期激勵

2019年，根據2018年本公司董事會批准的2019年財務計劃，薪酬委員會預先設定了短期激勵的年度財務業績目標。此外，薪酬委員會還考慮了外聘薪酬顧問的意見，以確保這些目標與長期股東價值創造掛鉤。2019年花紅計劃目標設置了挑戰性的障礙，直接對標本集團的業務計劃，如下所述。

2019年績效指標 <sup>(1)</sup>	權重	閾值 (百萬歐元)	目標 (百萬歐元)	最高 (百萬歐元)
經調整息稅前利潤	1/3	6,750	7,500	11,250
經調整純利	1/3	4,230	4,700	7,050
工業自由現金流	1/3	1,800	2,000	3,000

(1) 有關這些績效指標的更多詳細信息和定義，請參閱財務概覽-非公認會計準則的財務計量。

2019年年終獎計劃的目標激勵是行政總裁基本工資的150%，首席財務官基本工資的100%。要獲得任何激勵，所取得的業績必須至少達到既定具體目標的90%。對於行政總裁來說，要獲得基本工資最高300%的發放，所有績效指標的實際結果必須達到目標績效的150%或更高。首席財務官的最高發放上限為基本工資的150%。發放激勵區間在最小值與目標值、目標值與最大值之間呈線性關係。

### 執行董事2019年花紅公司績效係數計算:

執行董事	目標發放	公司指標	權重	最低 (百萬歐元)	目標 (百萬歐元)	最高 (百萬歐元)	實現 (百萬歐元)	實際對比目標	公司績效係數 <sup>(1)</sup>	加權公司績效係數
MANLEY, Michael	底薪的150%	經調整息稅前利潤	1/3	6,750	7,500	11,250	6,668	88.9%	0.0%	0.0%
		經調整純利	1/3	4,230	4,700	7,050	4,297	91.4%	57.1%	19.0%
		工業自由現金流	1/3	1,800	2,000	3,000	2,113	105.7%	111.3%	37.1%
		年終獎合計 (千美元)		\$ 1,200	\$ 2,400	\$ 4,800	加權公司績效係數			56.1%
PALMER, Richard	底薪的100%	經調整息稅前利潤	1/3	6,750	7,500	11,250	6,668	88.9%	0.0%	0.0%
		經調整純利	1/3	4,230	4,700	7,050	4,297	91.4%	57.1%	19.0%
		工業自由現金流	1/3	1,800	2,000	3,000	2,113	105.7%	105.7%	35.2%
		年終獎合計 (千美元)		\$ 715	\$ 1,430	\$ 2,145	加權公司績效係數			54.2%

(1) 如上所述，行政總裁的公司績效係數高於首席財務官，因為在最高績效下，行政總裁將獲得其目標花紅的兩倍，而首席財務官將獲得其目標花紅的一倍半。

薪酬委員會根據預先設定的目標審查上述指標的實現情況，並向非執行董事提交結果，通常在每年第一季度（年終盈利發佈完成）。2019年，工業自由現金流略高於預期，經調整純利績效的最低閾值為90%，達到91.4%，然而，經調整息稅前利潤績效低於90%最低閾值，因此未作支付。

### 行政總裁2019年短期激勵計算

根據相應加權公司績效係數56.1%計算，行政總裁在2019績效年度獲得的花紅為1,347,000美元（2020年應付）。

底薪	花紅目標 %	加權公司績效係數	所得花紅
\$ 1,600,000	X 150%	X 56.1%	= \$ 1,347,000

### 首席財務官 2019 年短期激勵計算

根據相應的加權公司績效係數 54.2%，首席財務官在 2019 績效年度獲得的花紅（按從 2019 年 4 月 12 日至 2019 年 12 月 31 日被任命為執行董事的任期比例分配）為 561,000 美元（2020 年應付）。

底薪		花紅目標%		加權公司績效係數		攤派百分比 <sup>(1)</sup>		所得花紅
\$	1,430,000	X	100%	X	54.2%	X	72.3%	= \$ 561,000

(1) 攤派百分比與執行董事任期（2019 年 4 月 12 日至 2019 年 12 月 31 日）有關

### 2020 年花紅計劃目標

薪酬委員會批准的 2020 年花紅計劃目標如下：

2020 年績效指標 <sup>(1)</sup>	權重	最低（百萬歐元）	目標（百萬歐元）	最高（百萬歐元）
經調整息稅前利潤	1/3	6,300	7,000	10,500
經調整純利	1/3	4,050	4,500	6,750
工業自由現金流	1/3	1,800	2,000	3,000

(1) 有關這些績效指標的更多詳細信息和定義，請參閱財務概覽-非公認會計準則的財務計量。

### 實現的長期激勵

2019 年，行政總裁根據 2014 年至 2018 年長期激勵計劃，在 2019 年 4 月 12 日的股東週年大會上獲得了 2018 年授予並經股東批准的按比例分配的行政總裁服務單位。此項津貼僅用於確認其擔任集團行政總裁（而非 Jeep 負責人）期間（2018 年 7 月 21 日至 2018 年 12 月 31 日）的額外職責和相應的新總薪酬。此項津貼還包括較高比例的風險績效股單位，這是授予行政總裁的長期激勵計劃的典型情況。

為免生疑問，這些獎勵完全基於就 2014 年至 2018 年長期激勵計劃預先設定的目標，並按比例分配和授予，只是為了使其擔任行政總裁的相關時間段與完成五年業務計劃最後數月業績的任務相一致。就這五個月而言，授予前任行政總裁的單位（直接對應其長期激勵佔總薪酬的百分比）被沒收。

如 2018 年薪酬報告所披露，在累積績效期，股東總回報（「股東總回報」）績效股單位在同業集團股東總回報率中排名第一，達到目標的 150%。經調整純利績效股達到目標的 100%，因為累計經調整純利顯著超過累計目標。因此，向行政總裁交付了 214,182 股股份。這一結果以及 2019 年的股份交付，反映了本公司 2014 年至 2018 年業務計劃的圓滿完成以及本公司向股東提供重大價值。

### 新的長期股權激勵計劃津貼

在 2019 年 4 月 12 日的股東週年大會上，股東批准了一項新的長期激勵計劃設計。此新設計包含了與三年績效期直接掛鉤的年度滾動長期激勵津貼。通過這種方法，目的是每年提供一個一致的長期激勵機會，當然前提是滿足業績條件。FCA 之前的計劃涵蓋了五年的績效期，如果達到了累積目標，則在第 3 年和第 4 年績效年度後部分歸屬，第 5 年後最終懸崖式歸屬。新計劃設計的年度滾動性質將消除 FCA 以往長期激勵方法的年度歸屬可變性。2019 年，第一個三年績效期（2019 年至 2021 年）授出津貼（有過渡性歸屬計劃）。2020 年，將在 2020 年至 2022 年的累積績效期內繼續發放津貼（2023 年懸崖式歸屬）。

根據新的長期激勵計劃授出的年度獎勵將由績效股和限制性（保留）股組成。新長期激勵計劃下績效獎勵授出取決於滿足兩個獨立的、同等權重的三年累積指標，即經調整息稅前利潤和相對股東總回報。每個指標均有最低和目標績效水平；低於最低水平的績效將導致無法獲得獎勵。2019年至2021年累積績效目標如下所述，

2019年至2021年績效指標	權重	2019年至2021年累積績效目標
經調整息稅前利潤（百萬歐元）	50%	28.2
相對股東總回報	50%	在16名競爭者中排名第5

如下表所示，經調整息稅前利潤部分發放從目標實現的80%開始，最大發放為目標實現的100%。如果本公司在包括本公司在內的16家行業特定同業集團中排名第七或更高，則相對股東總回報部分獲得部分歸屬；如果本公司在16家公司中排名第一，則最高發放225%。如果本公司在績效期內排名低於指定同業集團的中位數，則該計劃不允許發放任何款項。

以下是經調整息稅前利潤和股東總回報發放比例：

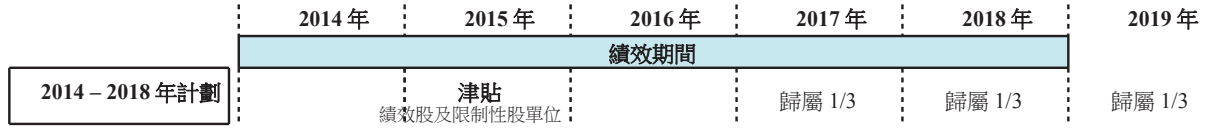
經調整息稅前利潤發放比例		股東總回報發放比例	
實現%	發放目標%	FCA 排名	發放目標%
100.0%	100.0%	1	225.0%
95.0%	87.5%	2	180.0%
90.0%	75.0%	3	145.0%
85.0%	62.5%	4	120.0%
80.0%	50.0%	5	100.0%
		6	75.0%
		7	50.0%
		8-16	0.0%

以下是相對股東總回報同業集團：

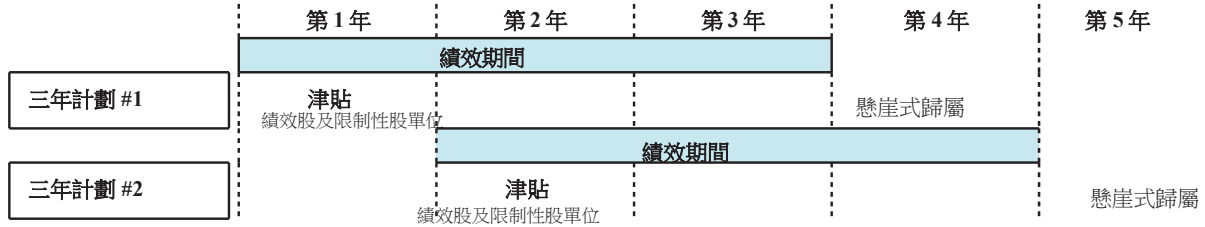
大眾汽車公司	豐田汽車公司	戴姆勒股份公司	通用汽車公司
福特汽車公司	本田汽車公司	寶馬集團	現代汽車公司
標緻雪鐵龍集團	雷諾	日產汽車公司	起亞汽車
鈴木汽車公司	馬自達汽車株式會社	特斯拉公司	

根據股東批准的新長期股權激勵計劃，第一個三年滾動計劃（2019-2021年）包括過渡性部分歸屬計劃，以便先前五年2014-2018年長期激勵計劃的參與者不會在無年度激勵發放機會的情況下再次完成三（或五）年業績。符合長期激勵條件的新員工將不會獲得任何此類過渡性歸屬機會。向先前計劃參與者（他們等待了五年的完整長期激勵計劃（與FCA先前計劃一起歸屬））提供部分激勵歸屬「橋樑」，被認為是確保留聘關鍵人才的關鍵。下表說明了先前的2014-2018年五年長期激勵方法、新的年度滾動長期激勵津貼方法和相關的三年懸崖式歸屬，以及在兩項長期激勵計劃設計之間切換的計劃參與者的一次性過渡性部分歸屬。（請注意，在2021績效年度完成之前，不會全額支付該過渡性歸屬機會）。

2014-2018 年歸屬計劃



新年度滾動法歸屬計劃



2019 – 2021 年過渡性部分歸屬計劃



如薪酬要素概述所述，執行董事於 2019 年根據新長期激勵計劃獲得了津貼。執行董事在績效股單位上可能實現的實際發放取決於薪酬委員會就 2019–2021 年績效期確定的關鍵財務和相對股票績效目標的實現。這些新股權獎勵的最大機會是主席 820,269 個單位、行政總裁 2,733,990 個單位及首席財務官 791,904 個單位。

薪酬委員會通常會在每年的第一季度（年終盈利發佈完成），審閱業績和指標的實現情況並將業績提交予非執行董事。2019 年，實現了 88.9% 的經調整息稅前利潤目標，導致支出了 72.27% 的目標經調整息稅前利潤績效股單位。此外，本公司在 16 家相對股東總回報同業集團中排名第六，支付 75% 的目標相對股東總回報績效股單位。

經調整息稅前發放比例		股東總回報發放比率	
實現%	發放目標%	FCA 排名	發放目標%
100.0%	100.0%	1	225.0%
95.0%	87.5%	2	180.0%
90.0%	75.0%	3	145.0%
85.0%	62.5%	4	120.0%
80.0%	50.0%	5	100.0%
		6	75.0%
		7	50.0%
		8-16	0.0%

視乎獎勵協議條款和條件的實現或滿足情況，基於 2019 年的實現情況，2020 年將交付予執行董事的單位數量為：主席 165,435 個、行政總裁 551,409 個及首席財務官 170,122 個。



## 授與董事的股份計劃

下表概述了執行董事截至 2019 年 12 月 31 日止年度持有的股份計劃：

董事姓名、職	計劃說明	績效期	授出日期 <sup>(1)</sup>	歸屬日期	期初結餘	授出股份	授出日期市場價值	因績效獎勵股份	已歸屬股份 <sup>(3)</sup>	待達成績效條件的股份	獎勵及未歸屬股份	以股份為基礎的報酬開支 <sup>(2)</sup>
ELKANN, John Philipp, 主席	2019 年長期激勵限制性股單位	2019 - 2021	2019 年 5 月 15 日	2020 年 5 月 1 日	—	139,620	€ 1,844,006	—	—	—	139,620	€ 622,462
				2021 年 5 月 1 日	—	—	—	—	—	—	—	—
	2019 年長期激勵績效股單位	2019 - 2021	2019 年 5 月 15 日	2020 年 5 月 1 日	—	418,860	€ 5,532,017	—	—	418,860	418,860	€ 1,661,924
MANLEY, Michael, 行政總裁	2014 - 2018 年長期激勵限制性股單位	2014-2018	2018 年 9 月 27 日	2019 年 5 月 8 日	45,091	—	€ 821,493	—	45,091	—	—	€ 156,978
				2019 年 5 月 8 日	135,273	—	€ 2,464,497	33,818	169,091	135,273	—	€ 1,048,303
	2019 年長期激勵績效股單位	2019 - 2021	2019 年 5 月 15 日	2020 年 5 月 1 日	—	465,360	€ 6,146,158	—	—	—	465,360	€ 2,074,696
	2019 年長期激勵績效股單位	2019 - 2021	2019 年 5 月 15 日	2020 年 5 月 1 日	—	1,396,080	€ 18,438,473	—	—	1,396,080	1,396,080	€ 5,539,272
PALMER, Richard, 首席財務官	2019 年長期激勵限制性股單位	2019 - 2021	2019 年 5 月 15 日	2020 年 5 月 1 日	—	186,330	€ 2,460,920	—	—	—	186,330	€ 830,708
				2021 年 5 月 1 日	—	—	—	—	—	—	—	—
	2019 年長期激勵績效股單位	2019 - 2021	2019 年 5 月 15 日	2020 年 5 月 1 日	—	372,660	€ 4,921,839	—	—	372,660	372,660	€ 1,478,615

(1) 2019 年，董事會批准了對執行董事的持股要求，對 2020 年 1 月 1 日之後發出的津貼生效。2018 年和 2019 年發出的津貼不受這些持股要求的約束。

(2) 2019 年，行政總裁在成為行政總裁之前，獲得了 2015 年授出的 2014-2018 年績效期第三期也是最後一期股權獎勵。2019 年與該津貼相關的費用包含在本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 24 關聯方交易中具有戰略責任的高管的總薪酬費用中。

(3) 2019 年 5 月 8 日已歸屬股份的公平市價為 2,931,078 歐元。

2019 年 12 月，薪酬委員會根據長期激勵計劃的條款，批准了 1.107723 的轉換係數，該轉換係數適用於長期激勵計劃項下的未償付獎勵，以就因 2019 年 5 月 30 日向 FCA 普通股持有人支付特別現金分派而導致的 FCA 普通股價值攤薄彌補股權獎勵持有人。授出的股份數量調整如下：

董事姓名、職位	計劃說明	績效期	授出日期		轉換係數	攤薄調整	經調整股份數目
			授出日期	授出股份			
ELKANN, John Philipp, 主席	2019 年長期激勵限制性股單位	2019 - 2021	2019 年 5 月 15 日	139,620	1.107723	15,040	154,660
			2019 年 5 月 15 日	418,860	1.107723	45,121	463,981
MANLEY, Michael, 行政總裁	2019 年長期激勵限制性股單位	2019 - 2021	2019 年 5 月 15 日	465,360	1.107723	50,130	515,490
			2019 年 5 月 15 日	1,396,080	1.107723	150,390	1,546,470
PALMER, Richard, 首席財務官	2019 年長期激勵限制性股單位	2019 - 2021	2019 年 5 月 15 日	186,330	1.107723	20,072	206,402
			2019 年 5 月 15 日	372,660	1.107723	40,144	412,804

## 股票持有

我們的董事會認識到，高管股票持有及保留在使管理層的利益與股東的利益相一致方面發揮著關鍵作用。2019 年，董事會批准了執行董事持股和保留準則。

主席和行政總裁須遵守股票持有準則，該準則要求其持有總價值不低於基本工資六（6）倍的股票。首席財務官須遵守股票持有準則，該準則要求其持有總價值不低於基本工資三（3）倍的股票。執行董事須在 2024 年 2 月 21 日（自董事會批准之日起五年）之前達到所要求的持股水平，一旦達到，維持所要求的持股水平，直到執行董事不再受這些持股準則的約束或變成受較低持股水平的約束。

主席和行政總裁須保留所授出的任何股權獎勵歸屬和結算時發行的普通股稅後股份淨額的百分之百（100%），直至該獎勵授出日期的第五（5）個週年日為止。根據其結轉執行董事前的安排，首席財務官必須保留所授出的任何股權獎勵歸屬和結算時發行的普通股任何稅後股份淨額的百分之五十（50%），直至滿足持股準則為止。這些保留規定適用於在 2020 年 1 月 1 日之後所授出的任何股權獎勵歸屬和結算時發行的普通股。

## 前執行董事薪酬

根據我們前行政總裁的僱傭協議和 2018 年薪酬報告所述，剩餘按比例分配的長期激勵獎勵於 2019 年交付。由於 2014-2018 年績效期業績目標超額完成，共交付 1,951,457 個單位。這是按比例獎勵的最高金額的 125%。其他款項將按照 Marchionne 先生的僱傭協議中規定的義務支付，包括他 5 倍基本薪酬的任期後津貼。

## 2. 非執行董事薪酬

非執行董事的薪酬在薪酬政策中有規定。非執行董事的當前薪酬如下表所示。

非執行董事薪酬	美元
年度現金委任費	200,000
審計委員會成員額外委任費	10,000
審計委員會主席額外委任費	20,000
薪酬／管治委員會成員額外委任費	5,000
薪酬／管治委員會主席額外委任費	15,000
首席獨立董事額外委任費	25,000

在 2017 年 FCA 股東週年大會上，公司股東批准了薪酬政策修正案，引入非執行董事現金薪酬原則。非執行董事的薪酬是固定的，不取決於本集團的財務業績。非執行董事沒有資格獲得可變薪酬，也不參與任何激勵計劃。非執行董事有權獲得若干汽車補貼，這些補貼就購買或租賃本公司汽車的推算收入而言須納稅。

## 3. 激勵報酬的收回 (追回政策)

公司致力於維護和加強以誠信和責任為中心的文化。與管理層成員（包括其執行高管）簽訂的僱傭協議，以及股權激勵計劃（「股權激勵計劃」），允許公司收回或追回激勵報酬，包括（如果任何現金或股權激勵獎勵以實現財務業績為前提，且財務業績須經會計重述）追溯調整的能力。此外，如果在支付後的兩年內，（i）FCA 重述其關於報酬所涵蓋的任何歸屬期或績效期（「涵蓋期」）的財務報表，（ii）高管僱傭協議中定義的、在涵蓋期內存在的「原因」，或（iii）高管進行對公司造成重大損害的若干行為，則行政總裁和公司的每位執行高管將償付其 2017 年、2018 年和 2019 年年終獎、限制性股單位和業績股單位的淨收入。在 2019 財政年度，沒有發生已經或必須收回浮動薪酬的情況。

#### 4. 內幕交易政策

本公司維持一項內幕交易政策，適用於上市人士及其他無關人士的所有董事、僱員、家庭成員及直系親屬（包括配偶及子女），前提是他們得到上市人士的支持。內幕交易政策規定，上述個人在掌握重大非公開信息的情況下，不得買賣或者從事本公司股票的其他交易；購買或出售其他公司的證券（掌握因本公司與該等公司之間的業務往來而知悉的有關該等公司的重大非公開信息時）；向本公司以外的任何未經授權人士披露重大非公開信息；或通過使用若干衍生工具（如涉及本公司證券的看跌期權和看漲期權）進行對沖交易。內幕交易政策還將特定個人的交易限制在公司季度盈利公佈後的規定窗口期內。

為確保與股東利益保持一致，並進一步加強我們的薪酬風險管理政策和慣例，本公司的內幕交易政策禁止適用於本政策的所有個人做空本公司或其附屬公司的證券和衍生產品（如期權、看跌期權、看漲期權或認股權證）。

#### 5. 薪酬政策的遵守情況

向執行董事和非執行董事支付的 2019 年薪酬一事符合適用的薪酬政策。關於薪酬報告中的薪酬對本公司長期業績的貢獻，請參閱上文 *薪酬要素概述*、*2019 年短期激勵計算*和 *2019 年長期激勵計算*等段落。

#### 6. 聘用期限

執行董事由公司根據僱傭協議無限期聘用，並按意願聘用，這意味著任何一方均可隨時終止聘用關係。他們被任命為公司成員，任期約為一年（即，直到任命年份的下一個歷年的股東大會為止）。

#### 7. 背離和偏離薪酬政策

2019 年，適用的薪酬政策並無任何背離或偏離。

## 8. 內部付薪費率和比較信息

### 內部付薪費率

薪酬委員會在設定執行董事的薪酬時會考慮公司內部的付薪費率。根據荷蘭企業管治守則及《荷蘭民法典》項下新發佈的準則，行政總裁付薪費率和五年平均僱員薪酬將在年度薪酬報告中披露。去年，FCA 自願報告了我們的行政總裁付薪費率，因為我們的美國同行從 2018 年開始根據美國證監會準則披露。根據美國證監會準則，去年使用了領薪員工直接總薪酬中位數與行政總裁目標直接總薪酬作比較。今年，行政總裁付薪費率的基礎使用了最近披露的荷蘭平均員工薪酬（包括所有人工成本）的計算原則。

為了符合新的平均僱員薪酬要求的五年趨勢，使用年度報告中報告的總人事費用（請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 8 按性質劃分的其他資料）減任何執行董事薪酬，除以年度報告中報告的平均員工人數（請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 8 按性質劃分的其他資料）減總平均員工總數中所包括的執行董事，說明如下：

僱員（不包括執行董事）	2019年	2018年	2017年	2016年 <sup>(1)</sup>	2015年 <sup>(1)</sup>	5年平均
人事費用（10 億歐元）	11.4	11.7	11.7	13.2	13.4	12.3
平均僱員人數	198,770	203,120	197,038	235,480	236,558	214,193
<b>平均僱員薪酬（歐元）</b>	<b>57,353</b>	<b>57,601</b>	<b>59,379</b>	<b>56,056</b>	<b>56,646</b>	<b>57,407</b>

(1) 這些金額反映了向美國證監會提交的 2016 年年報及 20-F 表格中的人事費用和平均僱員人數，並且在將 Magneti Marelli 歸類為已終止業務後並未重述以排除 Magneti Marelli 業績。

所要求的行政總裁付薪費率的五年趨勢如下所示：

	2019年 <sup>(1)</sup>	2018年 <sup>(2)</sup>	2017年 <sup>(3)</sup>	2016年 <sup>(3)</sup>	2015年 <sup>(3)</sup>	5年平均
行政總裁薪酬(歐元)						
現任行政總裁	13,280,913	2,980,429	—	—	—	
前任行政總裁	—	10,966,555	15,209,696	13,066,520	13,929,560	
	13,280,913	13,946,984	15,209,696	13,066,520	13,929,560	13,886,735
平均員工薪酬(歐元)	57,353	57,601	59,379	56,056	56,646	57,407
<b>行政總裁付薪費率</b>	<b>232</b>	<b>242</b>	<b>256</b>	<b>233</b>	<b>246</b>	<b>242</b>

(1) 2019 年董事總薪酬中所報 2019 年行政總裁的總額

(2) 2018 年董事薪酬表格所報前任及現任行政總裁的總額

(3) 2017 年、2016 年及 2015 年年報內董事薪酬表格所報前任行政總裁的總額加養老金及退休儲蓄費用。

## 薪酬與公司績效比較表格

根據荷蘭企業管治守則及《荷蘭民法典》項下所發佈的新準則，下表披露了 2015 年至 2019 年財政年度公司績效、每位董事的年度薪酬變動以及除董事以外的平均僱員薪酬。

從 2015 年到 2018 年，主席薪酬沒有變化，因為主席薪酬安排包括基本工資，不包括浮動薪酬。如前所述，主席薪酬安排在 2019 年發生了變化，包括降低年度袍金和引入長期激勵部分（佔其目標薪酬總額的 75%）。2018 年與 2019 年對比，行政總裁薪酬的變化主要是因為 2019 年是他在 2018 年 7 月 21 日被任命為行政總裁後的第一個全年薪酬。如前所述，董事薪酬包括年度袍金，不包括浮動薪酬。同比變化是新來或離任董事會或委員會的結果。

公司績效		2019 年	2019 年對比 2018 年	2018 年對比 2017 年	2017 年對 比 2016 年	2016 年對比 2015 年
		年度變化 高於 / (低於)				
淨收入 (百萬歐元)		108,187	(2,225)	4,682	(68)	(61)
持續性業務淨利潤 / (虧損) (百萬歐元)		2,700	(630)	39	1,578	1,728
持續性業務每股攤薄收益 / (虧損) (歐元)		1.71	(0.41)	0.01	0.99	1.13
董事薪酬 <sup>(1), (2)</sup>	職位	2019 年	2019 年對 比 2018 年	2018 年對 比 2017 年	2017 年對 比 2016 年	2016 年對 比 2015 年
ELKANN, John Philipp <sup>(3)</sup>	主席	3,177,662	1,391,110	—	—	—
MANLEY, Michael <sup>(4)</sup>	行政總裁	11,446,462	8,710,757	—	—	—
PALMER, Richard	首席財務官	3,734,367	—	—	—	—
ABBOTT, John <sup>(5)</sup>	董事	178,655	89,328	89,328	—	—
AGNELLI, Andrea	董事	178,655	—	—	—	—
BRANDOLINI D'ADDA, Tiberto	董事	178,655	—	—	—	—
EARLE, Glenn	董事	196,521	—	—	—	—
MARS, Valerie	董事	192,054	—	—	—	—
SIMMONS, Ruth J. <sup>(5)</sup>	董事	91,561	(91,561)	—	—	—
THOMPSON, Ronald L.	董事	209,920	—	—	—	—
VOLPI, Michelangelo A. <sup>(5)</sup>	董事	183,122	—	91,561	91,561	—
WHEATCROFT, Patience	董事	192,054	—	—	—	—
ZEGNA, Ermenegildo <sup>(5)</sup>	董事	192,054	—	4,464	4,464	—
平均僱員薪酬		2019 年	2019 年 對比 2018 年	2018 年 對比 2017 年	2017 年 對比 2016 年	2016 年 對比 2015 年
		年度變化(歐元) 高於 / (低於)				
平均僱員薪酬		57,353	(248)	(1,778)	3,323	(590)

(1) 2019 年及同比年度變化金額僅包括基本工資、年度袍金、短期激勵和長期激勵。不包括與額外福利和退休後福利費用有關的金額。

(2) 董事會基本工資、年度袍金、短期激勵和長期激勵均以美元支付，並在年度薪酬報告中以歐元列報。為了確定年度變化，以前年度報告的金額已重列，以反映整個報告期間的固定平均匯率。換算匯率為截至 2019 年 12 月 31 日年度歐元兌美元的平均匯率 1.119 歐元。

(3) 從 2015 年至 2018 年，主席獲得 2,000,000 美元的年度袍金，無浮動薪酬。2018 年對比 2019 年的變化是由於主席薪酬安排的變化，包括固定年度袍金減少和引入長期浮動薪酬部分（佔目標薪酬總額的 75%）。

(4) 2019 年對比 2018 年的變化是由於其 2018 年 7 月 21 日至 2018 年 12 月 31 日期間行政總裁服務相關的 2018 年薪酬的結果。

(5) 同比變化是新來或離任董事會或委員會的結果。

## 非財務資料

### 序言

FCA 認識到，我們的環境和社會活動不僅影響到我們發展業務的願望，而且也影響到我們改善對我們經營所在環境和社區的影響的承諾。由於汽車行業價值鏈和產品供應的複雜性，FCA 影響了眾多廣泛的利益相關者。我們的目標是通過與客戶、員工、經銷商、供應商和社區等的關係和聯繫創造價值。

新興趨勢、不斷變化的消費者態度和監管要求不僅影響我們開發的產品和服務，而且也影響我們如何開發這些產品和服務。FCA 將循環經濟的概念融入其商業方法中，專注於減少價值鏈中從車輛設計到生產、分銷、使用和材料最終再利用的各個環節的浪費。

我們為實現業務計劃目標所做的努力反映了我們對負責任地創造長期價值的承諾，同時充分認識到公司所扮演的更廣泛的角色。

為了實現我們的目標，本集團瞄準如下方面：

- 基於透明度和誠信的治理模式；
- 安全和可持續發展的產品；
- 有競爭力的產品和創新的移動性解決方案；
- 與消費者的有效溝通；
- 員工的建設性管理和職業發展；
- 安全的工作條件和尊重人權；
- 與商業夥伴和當地社區的互利關係；及
- 負責管理製造和非製造過程，以減少對環境的影響。

### 可持續性管治

集團內的幾個實體，主要是下文所述的實體，幫助指導可持續性管理的紀律性方法。

董事會由執行董事和非執行董事組成，負責本集團從長期價值創造的角度的管理和戰略指導。董事會管治與可持續發展委員會評估與戰略可持續發展倡議相關的提案，必要時向董事會全體成員提供建議，並審查可持續發展成就和目標。有關委員會職責的詳細說明，請參閱本報告其他章節 *企業管治* 一節。

行政總裁獲集團執行委員會支持，集團執行委員會是一個由行政總裁牽頭的團隊，由來自區域運營、品牌、工業流程及支持/企業職能部門的高級領導組成。集團執行委員會批准運營指南，並在確保可持續發展努力與經濟和商業目標相一致方面發揮重要作用。

首席審計員、可持續性與合規官也是集團執行委員會的成員，並協調可持續性團隊的活動。可持續性團隊的成員分佈在意大利、巴西、中國和美國，促進了持續改進的過程，間接促進了風險管理、成本優化、利益相關者的參與以及與利益相關者有效溝通其承諾和成果。

## 誠信經營

FCA 的管治模式的基礎是行為守則和若干支持性聲明，體現我們對致力於誠信、責任和道德行為的文化的承諾。

有關我們行為守則的更多信息，請參閱本報告其他章節 *企業管治* 一節。

FCA 誠信體系由以下主要元素組成：

- 行為守則，包括體現公司對商業和個人行為重要價值觀的承諾的原則；
- 關於實現我們的首要原則所必需的指導我們日常行為的基本規則方面的慣例；
- 關於進一步闡明公司實現合規的具體運作方法和可能限於特定地理區域及/或業務（視情況而定）的特定應用方面的程序；及
- 包括指導方針在內聲明，涵蓋關於強調公司在責任和對責任、誠信和道德行為文化承諾方面的特定論題。這涵蓋（其中包括）與人權、競爭、供應商可持續性、環境管理和衝突礦產有關的事宜。

FCA 向員工傳播原則、慣例、程序和指南。向僱員提供道德和合規方面的培訓，特別側重於行為守則、反腐敗、公司治理和人權，包括不歧視和防止騷擾。此外，FCA 員工還可以聯繫其直屬主管、人力資源代表、法務部門和道德熱線，就 FCA 行為守則的適用和解釋徵求意見。

除非當地法律另有規定，否則員工必須報告其意識到的違反法律、法規或公司政策的行為，包括但不限於涉及車輛安全、車輛排放、財務報告或向政府機構報告的問題。如未能報告此類違反行為，則可能使公司面臨風險，並可能受到紀律處分。

為了允許報告關注問題，2015 年將舉報管理系統原有渠道整合到 FCA 道德熱線中。道德熱線通過電話和網絡提供了一個全球性的、共同的和獨立的接收渠道，以報告任何可能與行為守則不符的情況、事件或行動方面的關切，以及潛在的利益衝突。它由一家獨立的供應商管理，每週 7 天，每天 24 小時提供服務。在法律允許的情況下，報告可以是匿名的。FCA 的反報復政策涉及保護提出關注問題的個人。

FCA 選擇此報告渠道，滿足合規需要並維護一個連續的報告環境。此外，FCA 道德熱線還允許員工、供應商、經銷商、消費者和其他利益相關者就行為守則的應用徵求意見（例如，核實守則下術語或限制的定義）。

### 反貪污賄賂

FC 行為守則包括與反賄賂、反腐敗、反不正當競爭行為和利益衝突有關的規則。

FCA 致力於在所有內部和外部事務中以最高的誠信、誠實和公平標準行事，不會容忍任何形式的賄賂。

集團的政策是，任何人（董事、高級職員或其他僱員、代理人或代表）不得直接或間接向政府官員給予、提議、請求、承諾、授權、索取或接受任何有價物，從而達到與他們為本公司工作有關的不當目的。如違反此政策，則將受到最嚴厲的紀律處分。此外，違反反賄賂和反腐敗法律一事對公司和個人而言均是嚴重的犯罪，可導致巨額罰款、名譽損害和個人監禁。

我們的合規計劃要求與第三方簽訂合同的每家 FCA 公司在與第三方達成任何協議之前，對考慮中的第三方進行適當的背景審查和基於風險的盡職調查。

涉嫌違反我們政策的行為，可通過與其他潛在違規行為相同的渠道舉報，包括 FCA 道德熱線網站和本公司網站上的電話聯繫列表。此外，為了協助員工管理利益衝突或任何潛在衝突，集團實施了一個專門模塊，通過 FCA 道德熱線提交利益衝突披露。

## 人權

FCA 的承擔包括努力防止不利的人權狀況。

本集團要求在 FCA 各公司經營的各地理區域採取國際公認的基本人權尊重和支持原則。FCA 在其影響力範圍內提倡這些原則，期望其與之開展業務的供應商、承包商和其他商業夥伴秉持這些原則。

公司致力於採用、維護和改進旨在從我們的供應鏈或業務的任何部分消除奴役和人口販運的系統和流程。

公開的《FCA 人權準則》符合《聯合國世界人權宣言》、《聯合國商業和人權指導原則》（「Ruggie 框架」）、《聯合國可持續發展目標》、《經合組織跨國企業準則》、《國際勞工組織（「國際勞工組織」）工作中的基本原則和權利宣言》和《2015 年現代奴隸法》的精神和意旨。

《人權準則》涵蓋了我們為我們的主要利益攸關方爭取並與他們一起確保的權利：

- 僱員：FCA 禁止使用童工和強迫勞動。我們力求提供一個多元化和包容的工作場所，無歧視和騷擾。我們承認並尊重員工的結社自由，並承諾提供有競爭力和符合所有適用就業、工資和工作時間的法律的就業條件。FCA 根據適用法律，在全球範圍內開展所有業務，高度重視員工的健康和安全，並致力於不斷改進健康和安全措施，以資確保將工作場所受傷的可能性降至最低。
- 客戶：FCA 致力於為客戶提供安全、可靠、高質量的車輛。
- 社區：FCA 致力於對我們開展業務所在的社區承擔社會責任。
- 商業夥伴和供應商：FCA 希望我們的供應商、承包商和與我們有業務往來的其他商業夥伴秉持我們的人權標準。它們還必須遵守所有與職業健康和安全的條例及法規，並採取有助於在整個價值鏈中全面提高職業健康和安全的績效的措施和標準。有關更多信息，請參閱本報告其他章節 *供應鏈* 一節。

我們的盡職程序包括旨在防止在我們業務的任何部分和供應鏈中侵犯人權的行動。



作為我們在內部識別和減輕任何相關風險的舉措的一部分，我們開發了以下工具：

- 每年進行一次調查，目的是查明世界各地的 FCA 各公司（包括那些位於尚未就這些問題批准《國際勞工組織公約》的國家的公司）的任何童工和強迫勞動案件。2019 年，調查的任何公司均無報告童工或強迫及強制性勞動事件；及
- 審計與合規部進行的人權調查，作為標準內部審計程序的一部分，涵蓋 Ruggie 框架的盡職調查要求。根據年度審計計劃，在風險較高的國家也會進行檢查。FCA 使用的清單包括與童工和年輕工人、強迫勞動、不歧視、就業條件、安全和供應鏈管理有關的風險項目。人權自我評估合規清單由各個法律實體執行，並由 FCA 的審計與合規組織進行審閱，覆蓋 FCA 全球 72% 的員工。

我們通過兩個主要的監測工具定期監測供應鏈中與人權有關的風險：

- FCA 供應商可持續性自我評估（「可持續性自我評估」）涵蓋勞動實踐、人權、道德、多樣性、健康和安全等方面；及
- 由內部供應商質量工程師或第三方核數師在高風險供應商工廠進行的現場審計。

涉嫌侵犯人權行為與其他類型的潛在違反行為通過同樣的渠道舉報，包括 FCA 道德熱線網站和我們公司網站上提供的電話聯繫列表。

### 重要性分析與風險

每年，FCA 均會對可持續性相關主題（或對公司而言屬重要的）進行分析。在這個意義上「重要」不同於財務定義，表示由於其經濟、環境或社會影響而被確定為內部和外部利益相關者感興趣的信息。重要方面包括與 FCA 為其利益相關者創造長期價值的能力有關並對其產生影響的最重要因素。

對重要方面的評估涉及考慮利益相關者的投入、業務計劃目標、公司價值觀、行業趨勢、投資者感興趣的信息、社會標準和期望等因素。

此外，通過 FCA 的風險管理框架確定的關鍵全球風險也會被檢查，以確定其與本公司可持續發展概況和影響的相關性。這些風險包含一系列廣泛的主題，包括監管合規、客戶滿意度、企業網絡安全、關鍵供應中斷和供應商質量、產品組合和技術策略、人才管理、技術開發和產品發佈以及商業政策。

有關 FCA 確定的關鍵全球焦點風險和採取的控制措施的更多信息，請參閱本報告其他章節*風險管理*一節。

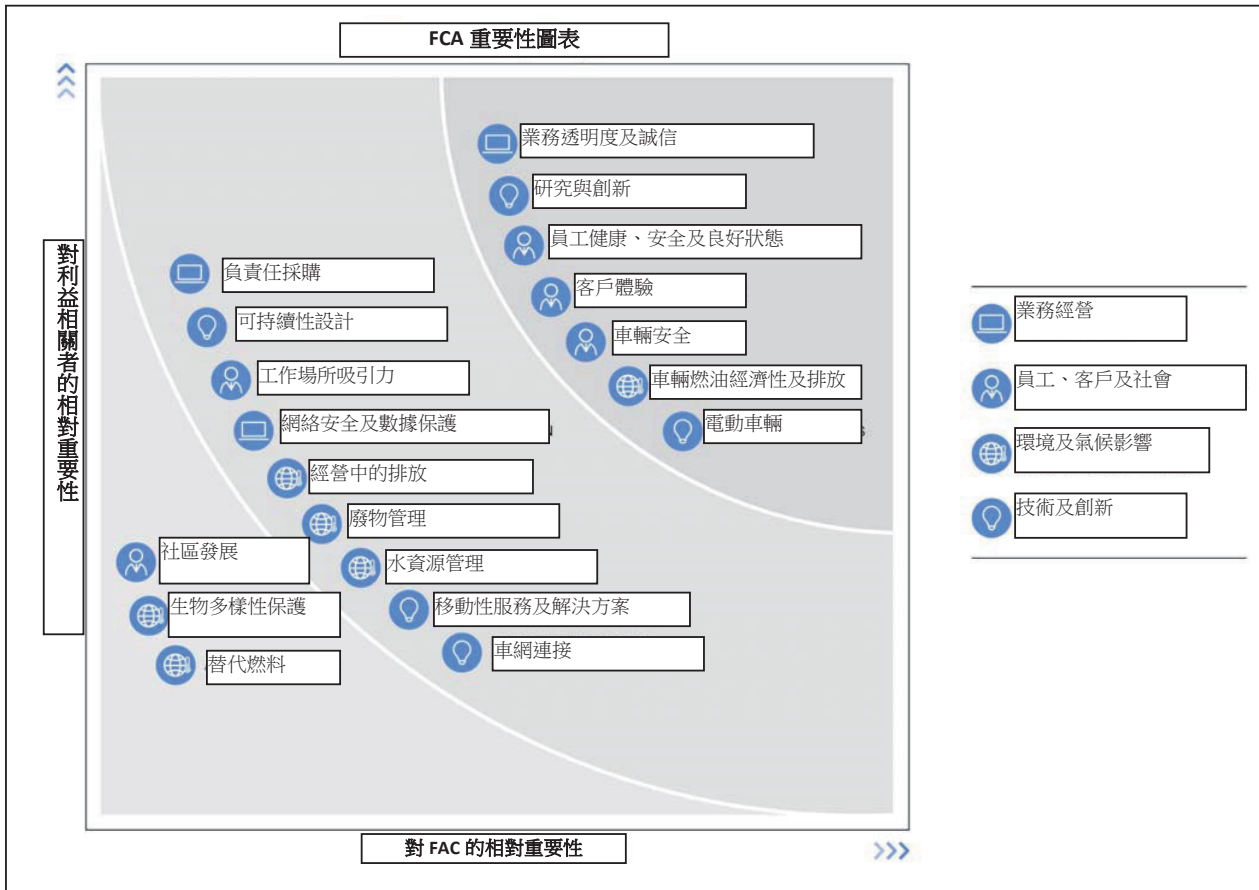
收集利益相關者的意見以確定重要性，是一個持續的過程。作為一家擁有複雜、錯雜關係價值鏈的全球企業，FCA 與包括員工、客戶、供應商、經銷商、機構、投資者、工會、協會和當地社區在內的廣泛利益相關者打交道。

本集團每年均會開展調查和利益相關者參與活動，重點是可持續性主題。FCA 的目標是引入與利益相關者的可持續性對話，相信這些活動是穩健可持續性計劃的重要組成部分。它們幫助我們更好地識別風險和機遇，並使我們的目標順應全球的社會、技術和監管變化。在 FCA 經營的每一個地區，這些利益相關者的倡議均適應當地相關的主題和需求。

我們對各種因素的分析所得出的結論，連同利益相關者參與活動和調查所得出的結果，均列在重要性圖表上，該圖表顯示了各議題對內部和外部利益相關者的相對重要性。

該重要性評估用於幫助我們在以可持續性為重點的報告中確定問題的優先順序，並設定關於處理所確定重要方面的目標。

因此，FCA 制定了長期的以可持續性為重點的目標，涵蓋了數個優先方面，如車輛質量和安全；對環境負責的產品、工廠和工藝；公司治理；以及健康、安全和包容的工作環境。這些方面在 2019 年評估中被確認為與可持續發展重要性圖表中的內部和外部利益相關者相關，並與風險管理框架所確定的關鍵風險因素相關聯。



### 運營對環境的影響

FCA 的環境管理努力在兩個方面實現目標：減少其環境足跡，同時通過降低生產成本為公司的財務亨通做出貢獻。

FCA 的環境指南明確了我們處理環境和氣候變化問題的承諾，旨在：

- 通過更高效的生產工藝降低能源消耗；
- 通過減少所使用的能源數量、實施創新的技術解決方案和推廣可再生能源，限制製造業活動產生的溫室氣體和其他污染物的排放；

- 減少所有地區的淡水消耗（特別是在淡水供應對周圍環境和人口至關重要的地區），增加淡水的再利用和再循環，並盡量減少製造業向水源排放有害物質；
- 鼓勵負責任的用水（作為我們與供應商共同承諾的一部分）；
- 通過在我們的生產過程中推廣可再生和回收材料，盡量減少原材料的使用；
- 鼓勵使用可重複使用和環保的包裝和貨箱，以增加材料節約和減少浪費；
- 儘量減少廢物的產生：
  - 通過實施旨在整個過程中管理廢物的程序；及
  - 通過限制潛在危險物的使用並盡可能促進使用其替代物；
- 保護我們場所周圍地區的自然棲息地及生物多樣性。

FCA 還採用了物流指南，詳細列明我們每年在全球移動數百萬零件和車輛方面為減少環境足跡而努力採用的方法。

本集團在全球範圍內實施了環境管理體系（「環境管理體系」），符合 ISO 14001 標準。環境管理體系包括一套方法和流程體系，旨在通過（例如）減少排放、水消耗和廢物產生以及節約能源和原材料，防止或減少集團製造活動對環境的影響。

對我們環境管理的一個重要貢獻因素是採用了世界級製造（「世界級製造」）計劃。世界級製造在 10 多年前首次被採用，並在全世界幾乎所有的 FCA 工廠實施。世界級製造是一個促進可持續發展、系統性改進的結構化生產系統，通過嚴格應用世界級製造方法和標準，並在全體員工的參與下，評估和解決關於減少或消除我們製造業務和設施的所有類型廢物（包括環境廢物和生產力廢物）和損失（包括職業傷害）的問題。

最後，世界級製造內開發的項目旨在達到零事故、零廢物、零故障和零庫存。2019 年，實施了約 70,000 個世界級製造相關項目，包括 5,600 多個專門針對減少環境影響和自然資源消耗的項目。

#### 能源消耗和排放

FCA 力求減少溫室氣體排放和化石燃料的使用。隨著時間的推移，這些解決方案大大節省了能源相關費用。

2019 年本集團的總能耗約為 4,180 萬千兆焦耳（「千兆焦耳」）。在我們的大眾市場汽車組裝和衝壓工廠，每輛汽車的能耗與 2010 年相比下降了約 17%（從 7.3 千兆焦耳降至 6.1 千兆焦耳）。

#### 製造能耗

<i>FCA 全球（百萬千兆焦耳）</i>	2019年	2018年	2017年	2010年
總能耗	41.8	45.3	44.5	44.8

製造過程中的二氧化碳排放總量為 340 萬噸，無論是按總量還是按每輛汽車計算均遠低於 2010 年的水平。在過去 9 年中，大眾市場汽車組裝和衝壓工廠生產的每輛汽車的二氧化碳排放量下降了約 27%，從 2010 年的每輛汽車 0.61 噸下降到 2019 年的每輛汽車 0.45 噸。FCA 的目標是到 2020 年，與 2010 年的基準相比，所產每輛車的二氧化碳排放量下降 32%。

### 製造二氧化碳排放

FCA 全球 (百萬噸二氧化碳)	2019年	2018年	2017年	2010年
總二氧化碳排放量	3.4	3.7	3.6	4.0

2019 年，FCA 繼續利用可再生能源。在巴西（我們大多數南美工廠所在地），電力幾乎全部來自可再生能源。2019 年，集團生產過程中使用的可再生能源約佔總用電量的 16%。

### 其他製造排放<sup>(1)</sup>

2019 年，由於天然氣消耗量減少，基於直接燃料消耗（作能源生產）的其他物質的估計排放量下降。粉塵也略有減少。<sup>(2)</sup>

### 氮氧化物、硫氧化物及粉塵的直接排放

FCA 全球 (千噸)	2019年	2018年	2017年	2010年
氮氧化物	1.2	1.3	1.3	1.2
硫氧化物	0.1	0.1	0.1	0.2
粉塵	0.1	0.1	0.1	0.1

(1) 只報告與能源生產（對我們生產過程而言屬重要及/或適用）相關的排放。

(2) 也稱為顆粒物。

### 水資源管理

FCA 的目標是負責任地管理整個水循環，首先減少從市政供水或自然資源中抽取的水；我們使用和再利用循環水進行冷卻、清潔和衛生等操作；及排放廢水（只有經過處理以減少固體和化學污染物後方能排放）。FCA 特別注重採用各項技術和程序來增加水的回收和再利用，並降低排放水中的污染物水平。本集團在 2016 年採用了一種新的風險評估方法，以評估我們在水資源緊張的設施地點用水的情況，從而減輕這些地區未來氣候變化的影響。2019 年，約有 30 家工廠位於水資源高度緊張的地區（根據 WRI Aqueduct 「缺水基線」指標）。

與 2018 年相比，2019 年的總取水量減少，為 1,880 萬立方米，從總量和每輛車來看均低於 2010 年的水平。2019 年，大眾市場車輛組裝和衝壓工廠生產每輛車所用水量比 2010 年下降約 40%，幾乎實現了 2020 年的目標。

### 製造用水

FCA 全球 (百萬立方米)	2019年	2018年	2017年	2010年
總用水	18.8	21.7	21.9	30.6

### 廢物管理

為了減少原材料消耗和相關的環境影響，FCA 實施了各項程序來實現最佳的回收和再利用，同時減少浪費。我們努力回收無法再利用的東西。如果既不能再利用也不能回收，則使用對環境影響最小的方法來處理廢物，而垃圾填埋場只能作為最後的手段。

由於廢物管理的持續改善，與 2018 年相比，FCA 的廢物產生總量減少了 8%。

在大眾市場車輛組裝和衝壓廠，2019 年每輛車產生的廢物量與 2010 年相比下降了約 64%（從 217 千克/輛減少到 79 千克/輛）。

### 製造產生的廢物

FCA 全球 (百萬噸)	2019 年	2018 年	2017 年	2010 年
產生的總廢物	0.8	0.9	0.9	1.6

### 負責任產品

FCA 對負責任車輛開發的方法包括致力於高效動力系統、改進空氣動力學、減輕重量、安全、質量、增加可再生材料的使用，以及創新的移動性選項（包括自動駕駛技術和連接性解決方案）。經濟上可行的結果最好是在技術上可行的情況下，結合常規和替代技術，同時認識到並適應每個市場的不同監管要求。FCA 承認氣候變化帶來的挑戰，並制定了有助於實現向低碳未來過渡的目標。

有關我們研究工作重點領域的更多信息，請參閱本報告其他章節業務概覽—研發一節。

FCA 設計、製造和銷售我們的車輛，重點是遵守地方、地區、國家及國際有關車輛排放、燃油經濟性、報廢車輛管理和零件化學成分各項全面法律法規。本公司致力於減少二氧化碳排放量和提高燃油經濟性，以應對 FCA 主要市場的獨特監管要求。有關各市場監管要求的更多信息，請參閱本報告其他章節—環境及其他監管事宜一節。有關若干市場中與排放有關的監管事項的討論，見本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。

在歐盟 (EU)，FCA 制定了一個目標，即到 2020 年，與 2006 年歐洲大眾市場所售汽車的基準相比，二氧化碳排放量下降 40%。2018 年，FCA 大眾市場汽車的平均二氧化碳排放量為 124.4g/km。這比 2006 年（歐盟法規用於設定 2012-2019 年和 2020 年目標的基準年）減少了 17%，並比 2000 年（歐盟委員會監測平均排放量的第一年）下降了 23%。根據第 443/2009 號法規（歐盟委員會）的要求的程序，尚未有 FCA 2019 年的二氧化碳排放數據。與 2018 年相比，2019 年的結果有望穩定。

2020 年，FCA 採用了多方面的方法，通過利用傳統技術、高壓電氣化、聯營安排貢獻和合規豁免，朝著 95gCO<sub>2</sub>/km 的目標邁進。

新歐洲駕駛循環 (NEDC) 程序將作為監測歐盟 2020 年之前平均二氧化碳排放量目標的參考。

對於美國市場，FCA 的目標是積極採取行動支持美國環境保護署/美國國家公路交通安全管理局的行業目標，並在業務計劃中描述了實現該目標的計劃。

FCA 還設定了一個目標，即與更換的汽車/車型相比，FCA US 重大更新後的汽車的燃油經濟性至少提高 5% 至 15%。自它成立以來的若干年，已經實現，且在若干情況下已經超過了這一目標。

配備 eTorque 的 2019 款 Ram 1500 5.7L HEMI V-8 汽車在綜合燃油經濟性方面比之前的車型提高了 10% 以上。eTorque 輕度混合動力系統在 V-6 和 V-8 兩種配置中均有更高的燃油效率，其方法是吸收制動能量，並在發動和其他瞬態情況下利用制動能量輔助車輛，以降低日常駕駛中的燃油消耗。

FCA 的 2018-2022 年業務計劃提出了我們的期望，即透過一系列因市場而異的技術，結合車輛組合、消費者需求和監管框架，繼續減少二氧化碳排放。該計劃預計，我們將在全球全系列汽車分部的架構中提供電力推進系統（電池電力、插電式混合動力電動、全混合動力和輕度混合動力）。該計劃還預計，到 2022 年，將有超過 30 個銘牌採用其中一個或多個系統。具體應用將與每個 FCA 品牌的屬性保持一致。這些汽車將加入到克萊斯勒 Pacifica 混合動力汽車（於 2016 年底開始生產）。

#### *自動駕駛、連接性和移動性*

作為我們承諾提供新服務以改善移動性體驗和提供更多經濟性解決方案的一部分，FCA 制定了 2020 年目標，研究、推開發和交付新的可持續連接性和移動性解決方案，而這些解決方案在經濟上對 FCA 和我們的客戶而言均是可行的。

為了支持這一承諾，FCA 正在與各行業的領導者合作，實施一項多名夥伴戰略，開發先進的駕駛員輔助和自動駕駛技術。

公路輔助自動駕駛汽車技術目前安裝在數個瑪莎拉蒂車型。該系統包括 MobileEye 視覺技術，可在指定公路上實現 2 級自動駕駛。FCA 繼續與谷歌的自動駕駛技術公司 Waymo 合作，將其自動駕駛技術集成到克萊斯勒 Pacifica 混合動力車中。此外，我們正與寶馬合夥開發 3 級自動駕駛系統，並與 Aptiv 合夥開發 2 級+先進駕駛輔助零售解決方案。

FCA 還開發了一項新的全球標準化連接性解決方案（將汽車連接到互聯網）和一個雲端的全球 FCA 特定服務交付平臺。我們已經選擇了 HARMAN（三星）和谷歌的安卓技術來支持一個全球網聯的「生態系統」，到 2022 年，它將安裝在我們全球所有的新車上。全球平臺將為我們的客戶提供 4G 網絡連接，並支持向 5G 演進。該全球平臺適用於所有地區，旨在與全球任何服務提供商集成。FCA 繼續推進車內技術，並宣佈推出 Uconnect Market，這是一個新的車內商務平臺，將為客戶提供方便訂購食品、尋找最近的加油站、節省燃油購買費用和預訂晚餐的機會，所有這些均是從他們的車內舒適度出發的。

FCA 還支持有特殊出行需要的個人。對於殘疾人士來說，無障礙車輛移動性可提高其獨立性。在 FCA，自動駕駛和操控性計劃旨在通過為購買適當的可定制自適應設備提供財政援助，幫助永久殘疾的客戶。

#### *材料和壽命週期評估*

我們產品中使用的材料在其壽命週期的各個階段均會影響我們車輛的環境足跡。

FCA 對選定的車輛和部件進行壽命週期評估，使公司能夠評估其環境影響並實施循環經濟方法。FCA 的目標是通過集成 ISO 14040/44 標準，在符合壽命週期評估方法情況下提供具有環境績效認證的新產品。

歐盟第 2000/53 號指令闡述了延長生產者責任的原則，其中規定汽車製造商必須管理其投放市場的報廢產品。FCA 執行歐盟指令，落實可循環和可回收車輛的設計、報廢車輛免費回收網絡的管理、拆卸信息的共享以及歐盟國家持續努力實現再利用/循環/回收的目標。

FCA 關注全球管制物質限制中確定的關注物質（「關注物質」），如歐盟 REACH（化學品註冊、評估、授權和限制）條例和重金屬禁令。FCA 供應商也有同樣高度的意識和合規承諾，我們與這些供應商密切合作，為預計在不久的將來受到限制的物質確定技術上等同和環境上可持續的替代品。

## 客戶體驗

FCA 旨在通過在整個擁有過程中創造積極的體驗來加強客戶關係。我們專注於通過傳統產品和服務以及更個性化的解決方案來提升整個客戶體驗。

### 車輛安全及質量

車輛安全和質量是整個客戶體驗的關鍵要素。向客戶提供安全的產品是 FCA 的一個基本和堅定不移的目標，也是我們行為守則中描述的基本責任之一。FCA 道德熱線系統允許供應商、經銷商和其他利益相關者（包括 FCA 員工）報告與車輛安全、排放或監管合規相關的問題。我們的行為守則要求 FCA 員工報告此類問題。

### 車輛安全

FCA 採取了一種在行業和本公司內促進主動車輛安全文化的方法。FCA 為不同的駕駛員和車輛分部提供主動和被動功能。主動安全系統的目的是通過幫助駕駛員控制車輛或提醒他們注意潛在的危險情況，幫助駕駛員避免碰撞。這些系統監測周圍環境、車輛狀態和駕駛員行為。被動安全系統的設計有助於減輕碰撞的影響。其中包括乘員約束技術和使用更先進的材料，以改善碰撞能量管理。

除了我們對安全系統的專注之外，我們還會在潛在的車輛安全問題出現時，立即進行調查並採取糾正措施，包括在適當的時候發起召回活動。

隨著我們繼續努力在安全技術方面取得進展，獨立機構的評級有助於驗證我們的進展。獨立機構對不同地區汽車行業的相對安全性進行評級。雖然具體標準各不相同，但這些評級通常評估的是在碰撞過程中為乘員提供的安全水平，以及車輛通過使用技術避免碰撞的能力。多年來，根據評估期間的表現，FCA 汽車獲得了最高評級。2020 款克萊斯勒 Pacifica、克萊斯勒 Voyager、Jeep 大切諾基 4x4、Ram 1500 和 2019 款克萊斯勒 Pacifica、道奇 Charger、道奇挑戰者、Jeep 大切諾基和 Ram 1500 在美國國家公路交通安全管理局（「國家公路交通安全管理局」）開展的美國新車評估計劃（「新車評計劃」）中達到了 5 星級的總體安全評級。美國公路安全保險協會（「公路安全保險協會」）將 2020 款 Ram 1500 Crew Cab 列為頂級安全車 + (Top Safety Pick+) 評級汽車，這是第一款獲得此評級的全尺寸皮卡。此外，2020 款 Jeep 自由俠和 2019 款 Jeep 切諾基被評為頂級安全評級車型。

### 車輛質量

除了安全性，我們在生產符合產品質量標準和獲得市場認可的車輛方面的能力，亦是 FCA 贏得和維護客戶信任和忠誠的方法的核心。在車輛開發過程中，我們以客戶為中心的質量方針將客戶的需求和期望放在心上，這可能因不同市場的駕駛體驗和當地偏好（如車輛尺寸、燃油類型和對新技術的接受程度）而有所不同。

作為我們對車輛質量承諾的一部分，FCA 根據每個地理區域的相關競爭性基準，設定了到 2020 年實現車輛組合排名前列目標。為支持這一目標，以下品牌在各自市場實現了第一四分位排名：

- 菲亞特 — 歐洲、中東及非洲
- 藍旗亞 — 歐洲、中東及非洲
- Jeep – 亞太地區

以下車型在各自的市場中實現了第一四分位排名：

- 道奇 Caravan – 北美地區
- 道奇挑戰者 – 北美地區
- Jeep 大切諾基 – 北美地區
- Ram 1500 – 北美地區
- 菲亞特 Panda – 歐洲、中東及非洲
- 藍旗亞 Ypsilon -歐洲、中東及非洲
- 菲亞特 Mobi – 拉美地區
- 菲亞特 Toro -拉美地區
- Jeep 指南者(柴油版) -拉美地區
- Jeep 指南者 – 亞太地區

通過 FCA 的風險管理框架，產品質量和客戶滿意度已被確定為全球關注的關鍵風險。有關此主題的詳細信息，請參閱本報告其他章節 *風險管理* 一節。

#### 客戶溝通

客戶在其購買和擁有體驗期間有多種渠道與 FCA 溝通。在 FCA，我們已經在世界各地建立專門的客戶聯繫部門。客戶聯繫中心（「客戶聯繫中心」）連同經銷商，是客戶與本公司溝通的主要渠道。我們在全球共有 25 個客戶聯繫中心，約有 1,500 名代理和主管（在 2019 年處理了約 4,400 萬個客戶聯繫），提供各種服務（包括信息、投訴管理），在一些地方還提供道路救援。他們提供多種語言支持，尤其側重聘用 29 種不同語言的母語人士。

#### 僱員

FCA 努力創造一個良好工作環境，使員工能夠以變差異為優勢的方式進行合作，打破地理和文化障礙，並開發每個人的潛力。本公司將員工的多樣性視為一項關鍵資產，不容忍任何形式的歧視（如《人權準則》所述）。

FCA 儘量重視每位員工的貢獻，以長期可持續發展目標、納入和監測相關績效的具體倡議加以支持。人力資源流程旨在監控全球機會均等的實施情況，並在本公司內部建立一套完整的技能體系。

以下 2019 年的例子，表明了 FCA 對這些原則的承擔：

- 191,752 名僱員中有 20.4% 是女性；
- 根據包括合併實體和 Sevel 工廠（意大利）在內的平均數字（根據各國的法規和慣例，這一數字涵蓋了各種情況），我們全球 87.3% 的員工受集體談判的保護；
- 在非工會組織的公司中，90.4% 的未受集體談判保護的僱員受益於補充或優於法律規定的最低限度的條件；



- 年內有 4,000 多份固定期限僱傭合同轉為永久性合同；及
- 為殘疾僱員提供了適當的機會。在 FCA 經營的若干國家，立法要求公司僱傭殘疾工人的最低比例。即使沒有具體規定，集團公司也積極主動地確保殘疾人有適當的便利設施和工作站的改造。

## 管理及發展

集團對員工管理和發展的態度體現在我們對領導原則的承諾上：我們將領導定義為領導變革和領導員工；我們擁抱並珍惜競爭；我們的目標是實現一流的績效；我們合作並簡化決策過程，我們所做的一切都是力求速度、嚴格及紀律；我們重視多樣性和包容性。

隨著我們繼續努力成為當今汽車行業一流人才的組織，這些基本要素預計將影響每一個決策，包括領導人任命。

績效與領導力管理（「績效與領導力管理」）是全球範圍內採用的評估 FCA 員工（經理、專業人員和領薪人員）績效的一種系統。通過績效與領導力管理程序，確立有助於公司成功的具體目標，以指導和評估僱員的成績和領導行為。

2019 年，績效和領導力評估涉及全球約 57,600 名集團員工。

人才管理和繼任計劃也是員工管理和發展不可或缺的一部分。2019 年，人才盤點確定了具有領導潛力的個人，他們在職業發展中值得公司額外關注和投資。

通過一些活動提供學習和發展機會，例如輪崗、輔導、指導及培訓。

## 工作場所的職業健康和 safety

FCA 的目標是在世界各個場地和每個活動領域為所有員工提供一個安全、健康和高效的工作環境。本公司專注於識別和評估職業安全風險；執行安全 and 人體工程學標準；增加使用協作機器人；提高員工意識和 safety 行為；鼓勵健康的 lifestyle。

FCA 進一步致力於建立一個牢固的 safety 文化，從員工身心健康的角度更廣泛地考慮員工的 healthy 和 safety。員工通過旨在提高職業 safety、healthy 和 healthy 意識的培訓和倡議，以及通過參與收集反饋和建議的綜合系統，參與這一過程。

零傷害的目標已在公司制定的目標中正式確定，並通過在全球範圍內採用經職業 healthy safety 評估系列（「OHSAS」）18001 標準認證的職業 healthy safety 管理體系（「OHSMS」）。

2019 年底，我們絕大多數工廠均採用通過 OHSAS 18001 認證的 OHSMS 體系。

多年來採取的措施有助於大大改善所有傷害指標。2019 年，工傷發生率較 2010 年下降 85% 以上（每 1,000,000 工時傷 0.6 人），嚴重事故率較 2010 年下降 75% 以上（每 1,000 工時因傷害而缺勤 0.03 天）。

有效的安全管理還通過應用世界級製造工具和方法、員工的積極參與、特定能力的發展和有針對性的投資而加以支持。加上這些措施，FCA 在職業健康和安全管理方面的投資已經使得意大利意外事故和殘疾保險機構 INAIL 評定集團的意大利工廠風險水平逐步降低。因此，本集團有資格享受「表現優良」的溢價折扣，從而從 2012 年到 2019 年節省了超過 1.25 億歐元。

除了工作場所的安全外，FCA 還為員工及其家庭提供許多項目和服務，以促進和支持個人安全、幸福和健康的生活方式。其中包括但不限於篩查和疫苗接種、營養教育倡議、戒煙計劃、心理健康服務、艾滋病毒/艾滋病預防計劃，以及通過運動隊或俱樂部（包括供體育活動的公司專用區域）及/或與當地體育中心簽訂協議供員工及其家人使用的方式促進體育鍛煉。鼓勵員工利用這些舉措，這些舉措構成了集團文化的重要組成部分。

## 供應鏈

建立在合作和相互理解基礎上的牢固的供應商關係對於有效採購貨物和服務至關重要。作為一個整合團隊與我們的供應鏈合作，有助於發展負責任和可持續性的慣例，限制意外事件和供應中斷的風險。

選擇供應商的依據是其產品和服務的質量和競爭力，以及對社會、道德和環境原則的尊重。此承諾是成為 FCA 供應商和與我們建立持久業務關係的先決條件。

本公司的一般條款及條件要求與供應商簽訂的任何新採購訂單符合 FCA 政策規定的原則，包括 FCA 行為守則和 FCA 供應商可持續發展指南。如果供應商未能達到這些標準，則需要與 FCA 共同制定糾正措施計劃。FCA 可在不合規的情況下採取其他行動，包括直至終止業務關係。

此外，潛在供應商如符合資格，必須證明它們採用了一套行為守則、一套認證的員工健康和安全管理體系，以及一套在內部和供應鏈端促進可持續發展的計劃。這些條件有助於確保它們監測和管理環境方面、勞工慣例、人權及其對社會的影響。

FCA 公司網站和 FCA 供應商門戶網站上列載的供應商可持續發展指南要求集團供應商至少秉持以下原則：

### 人權和工作條件

- 拒絕以任何形式強迫勞動或使用童工；
- 根據適用法律承認結社自由的權利；
- 不受騷擾和歧視；
- 保障員工健康和安全管理；及
- 保障平等機會、公平的工作條件、適當的工作時間、平等的報酬和僱員接受培訓的權利。

### 尊重環境

- 優化利用資源；
- 負責廢物管理；

- 生產過程中關注物質的管理；
- 開發低環境影響產品；及
- 使用環境可持續的物流系統。

#### 商業道德

- 高度正直、誠實和公正；及
- 禁止腐敗和洗錢。

我們從眾多供應商處採購各種部件、原材料、用品、公用事業、物流和其他服務。這些採購歷來佔總收入成本的 70%-80%。原材料成本歷來佔上述採購總額的 10%-15%。

我們的業務影響當地經濟，只要可能，我們在主要業務地點附近利用當地供應商。這在企業所在社區產生直接和間接收入和就業機會，同時盡量減少與交通有關的環境影響。當地供應商是指那些在同一個國家向 FCA 工廠供貨的生產運營商。例如，近年來，我們在巴西工廠的支出中有 75% 以上源於向該國國內供應商採購。

#### 供應鏈的環境和社會影響

FCA 努力防止或減輕可能與我們自身業務活動或與供應商的產品和服務直接相關的不利環境或社會影響。汽車行業的供應鏈非常複雜，涉及從原材料到成品部件等大宗商品的供應商和次級供應商。供應商在我們活動的連續性方面發揮著關鍵作用，並可對外部對我們的社會和環境責任的認知產生重大影響。

FCA 通過 FCA 供應商可持續發展自我評估（「可持續發展自我評估」）評估供應商的可持續性概況。這項調查涵蓋了環境、勞動實踐、人權、合規、道德、多樣性以及健康和 safety 方面。可持續發展自我評估的結果和其他標準用於創建風險圖，以確定可能存在風險、需要通過重點審計進行進一步調查的供應商。

由於我們的環境足跡超出了我們自身的製造地點邊界，FCA 支持我們的供應商解決氣候變化問題，包括減少溫室氣體排放。2019 年，集團再次邀請選定供應商參與 CDP 供應鏈計劃。2019 年，共有 209 家供應商披露，回覆率達到 77%，高於 2018 年的 71%。我們的目標是到 2020 年，讓 90%-100% 的頂級戰略供應商參與到該計劃中。

價值鏈上的可持續性標準和績效還包括與國際人權標準和勞動法有關的方面。

FCA 與同行、供應商和其他利益相關者就整個供應鏈中與人權和工作條件有關的問題進行合作。除了衝突礦產，這一關注主題還包括雲母和鈷供應鏈，它們也有與童工和強迫勞動相關的風險。為了幫助打擊這些和其他相關的供應鏈問題，包括奴役和人口販運，我們與汽車工業行動小組（AIAG）等汽車工業小組和責任礦產倡議（前稱「CFSI」）等跨行業組織進行了接觸。

雖然供應商承擔著大部分的管理責任，但 FCA 承認本公司在保護人權和促進符合全球標準的工作條件和負責任採購方面可以發揮的作用。

經濟合作與發展組織（「經合組織」）創建的上游和下游供應鏈五步框架提供了一個共同的基礎工具，有助於鞏固我們整個供應鏈中負責任採購慣例和決策。該框架是我們對供應商和 FCA 買家培訓的重要組成部分。

與汽車工業行動小組合作，繼續向供應商提供有關負責任工作條件的深入培訓。該培訓是與其他汽車製造商合作開發的，旨在幫助保護工人的權利和尊嚴，並加強影響供應鏈的環境和道德問題。FCA 使用多種語言提供的培訓，讓全球採購部門的員工瞭解這些重要概念，並與我們的供應基地建立一致的信息。

### 衝突礦產

我們致力於負責任地採購和避免故意使用可能與侵犯人權有關的礦物，包括人口販賣、奴役、強迫勞動、童工、酷刑和戰爭罪。由於我們供應鏈的複雜性，我們依賴我們的供應商提供關於正確識別供應我們產品中的錫、鉍、鎢及金（統稱「衝突礦產」或「3TG」）的冶煉廠和精煉廠而所需的信息，並採取適當行動確定這些冶煉廠和精煉廠負責採購。我們通常與 3TG 冶煉廠或精煉廠沒有直接關係，也不執行或直接審計我們供應鏈中的這些實體。

根據經合組織指南，我們通過建立內部監督委員會、加入行業協會和努力提高供應商參與度的方式，實施了內部管理制度。

FCA 的衝突礦產政策確認，我們做出了合理的努力：a) 瞭解並要求 FCA 供應商向本公司披露我們產品中使用的衝突礦產的來源；及 b) 在商業上可行的情況下，儘快取消採購從資助或支持源於受衝突影響和高風險地區的不人道待遇的來源且含有衝突礦產的產品。這項政策的目的是禁止在受衝突影響和高風險地區採購衝突礦產或其他產品，而是促進從這些地區的負責任來源採購。

除了由我們的採購部門牽頭的衝突礦產合規計劃外，我們還成立了一個跨職能的衝突礦產監督委員會，提供專業知識和反饋。衝突礦產擁護者領導衝突礦產監督委員會，FCA 的每個地區和聯屬公司均指定了衝突礦產團隊負責人，確保參與。我們的衝突礦產工作組包括來自供應商關係、材料工程、法律、可持續發展、通信和採購部門的代表。

我們使用 iPoint 衝突礦產平臺（「iPCMP」）和衝突礦產報告模板（「衝突礦產報告模板」）作為直接材料供應商報告其 3TG 使用、加工冶煉廠或精煉廠以及原產國和礦山的途徑。如果供應商的回覆顯示其產品不包括 3TG，我們要求供應商證明此信息。

作為額外盡職調查的一種手段，我們使用內部系統交叉檢查供應商的回覆，以確定供應商產品中包含哪些材料，並確定可能需要與供應商進一步跟進的回覆差異。正如經合組織指南（我們的體系所依據的國際公認標準）所概述的，我們支持責任礦產倡議，這是一項對冶煉廠和精煉廠的盡職調查活動進行審計的行業倡議。

2019 年，FCA 加入了負責任採購區塊鏈網絡（RSBN），這是一個利用區塊鏈技術支持從礦山到市場的可持續、負責任的採購和生產實踐的行業合作。此外，FCA 還向責任商業聯盟（RBA）基金會上游盡職調查冶煉廠基金捐款，幫助冶煉廠和精煉廠部分抵銷實地盡職調查活動的成本。

## 社區參與

FCA 致力於通過我們的運營創造就業機會、通過員工志願服務給予回報、通過慈善活動提供財政支持，從而豐富我們生活和工作的社區的活力。「支持我們的社區」是 FCA 行為守則的關鍵原則之一，該守則體現了公司對商業和個人行為中重要價值觀的承諾。

我們的企業公民努力投入主要是在我們開展業務的地區進行。經與非營利組織、學術界和政府部門的主要社區利益相關者和領導人合作，我們可以評估並在可能的情況下解決當地的社會和經濟發展需要。

FCA 與社區有關的目標與聯合國可持續發展目標相一致，並涉及僱員志願服務、促進當地社區的社會經濟發展、促進青年教育和培訓，特別強調科學、技術、工程和數學課程。

我們的員工貢獻他們的時間和技能，幫助建立強大的、自力更生的社區，並與他們生活和工作的社區建立重要聯繫。2019 年，全世界的集團員工志願服務數千小時，支持廣泛的社會項目。

## 非財務資料的範圍和例外情況

本非財務資料是為符合《荷蘭非財務資料法令》的規定，該法令將 2014/95/EU 指令併入荷蘭法律，及本非財務資料基於全球報告倡議組織（GRI）標準報告指南。

本節中報告的數據也將包含在提交予 Deloitte & Touche S.p.A.（供其鑑證）的 FCA 2019 年可持續發展報告中。獨立核數師報告將在 FCA 2019 年可持續發展報告中公佈，提供了鑑證工作的範圍、方法、限制和結論。

更多詳細的信息和結果載於 2020 年 4 月 16 日 FCA NV 股東週年大會上提交的 FCA 可持續發展報告（連同年報），並在 [www.fcagroup.com](http://www.fcagroup.com) 上在線提供。

本次非財務資料披露的報告範圍不同於 FCA 年報中的財務披露。將任何地理區域、集團公司或特定地點排除在所選關鍵績效指標的報告範圍之外，歸因於無法獲得令人滿意的質量數據，或是其與本集團（作為整體）相關的非實質性，是因新收購實體或生產活動（尚未完全投入運營）可能是這種情況。在若干情況下，未合併合資企業由於其重大的環境和社會影響而被列入報告範圍。

尤其是：

- 人權調查數據也涉及未合併合資企業；
- 關於職業健康和安全的數據涉及 111 家工廠中的 98 家，涵蓋絕大多數工廠工人，包括機構工人；辦公設施；以及 4 家未合併合資企業的工廠（包括土耳其的 1 家和中國的 3 家）；及
- 本集團的環境績效涉及 111 家工廠中的 98 家，集團的能源績效涉及 111 家工廠中的 97 家，佔集團工業收入的近 100%，還有 4 家未合併合資企業的工廠（其中土耳其 1 家及中國 3 家）。

本節數據的收集和報告採用的方法與本公司多年來在可持續性相關成果的年度申報中使用的方法相同。在現有的管理控制和信息系統（如可用）的幫助下收集和報告數據，以確保信息流的可靠性和對可持續性績效的正確監測。對若干指標實行專門的報告程序，使用電子數據庫或由負責全世界各個方面的個人或實體直接填寫的文件。

與 2018 年和 2017 年相關的製造二氧化碳排放數據已經重新公佈，因為與慮及殘餘混合排放係數以計算市場二氧化碳排放量的溫室氣體議定書有更好的一致性。2010 年基準年保持不變，因為 2015 年引入了一套 Association of Issuing Bodies (AIB) 係數。

2010 年大眾市場車輛組裝和衝壓廠生產的每輛車的能源消耗和二氧化碳排放量數據與 2018 年公佈的數據不同，原因是大眾市場車輛組裝和衝壓範圍的修訂導致了重述。

除另有說明外，本節所列數據均為實際數據，系指國際通用單位制，或會四捨五入。

## 非財務資料交叉引用

下表列出了《荷蘭非財務資料法令》要求的文件內信息位置，該法令將 2014/95/EU 指令併入荷蘭法律。準確位置列在「交叉引用」一欄中。「頁次」一欄指本節（或分節）的起始頁，僅供參考。

主題	子題	交叉引用	頁次
業務模式		集團概覽	14
		財務概覽	47
		FCA 政策	123
<b>相關社會及人事事宜（例如人力資源、安全等）</b>			
	所用政策（包括盡職調查）說明	FCA 政策	123
		環境及其他監管事宜	39
		員工	156
		供應鏈	158
	這些政策的結果	環境及其他監管事宜	39
		員工健康及安全	45
		員工	156
		供應鏈	158
	自身業務及價值鏈中的主要風險	環境及其他監管事宜	39
		風險因素	77
		員工	156
		供應鏈	158
	如何管理風險	風險因素	77
		員工	156
		供應鏈	158
	非財務關鍵績效指標	員工	156
		供應鏈	158
<b>相關環境事宜（例如氣候相關影響）</b>			
	所用政策（包括盡職調查）說明	FCA 政策	123
		設計及製造	22
		物業、廠房及設備	28
		環境及其他監管事宜	39
		運營對環境的影響	150
	這些政策的結果	設計及製造	22
		物業、廠房及設備	28
		環境及其他監管事宜	39
		運營對環境的影響	150
	自身業務及價值鏈中的主要風險	環境及其他監管事宜	39
		風險因素	77
		運營對環境的影響	150
	如何管理風險	風險因素	77
		運營對環境的影響	150
	非財務關鍵績效指標	運營對環境的影響	150
<b>人力資源相關事宜（例如勞動保護）</b>			
	所用政策（包括盡職調查）說明	FCA 政策	123
		誠信經營	147
		員工	156
		供應鏈	158

	這些政策的結果	誠信經營	147
		員工	156
		供應鏈	158
	自身業務及價值鏈中的主要風險	風險因素	77
		誠信經營	147
		員工	156
		供應鏈	158
	如何管理風險	誠信經營	147
		員工	156
		供應鏈	158
	非財務關鍵績效指標	誠信經營	147
		員工	156
		供應鏈	158
<b>反腐敗及反賄賂相關事宜</b>			
	所用政策（包括盡職調查）說明	FCA 政策	123
		誠信經營	147
		供應鏈	158
	這些政策的結果	誠信經營	147
		供應鏈	158
	自身業務及價值鏈中的主要風險	風險因素	77
		誠信經營	147
		供應鏈	158
	如何管理風險	風險因素	77
		誠信經營	147
		供應鏈	158
	非財務關鍵績效指標	誠信經營	147
		供應鏈	158
<b>多樣性政策見解（執行委員會及監事會）</b>			
	所用政策（包括盡職調查）說明	董事會組成	102
		FCA 政策	123
	多樣性目標	董事會組成	102
		FCA 政策	123
	關於政策如何落實的說明	董事會組成	102
		FCA 政策	123
	多樣性政策的結果	董事會組成	102
		FCA 政策	123



## 控制及程序

### 披露控制及程序

在我們的管理層（包括我們的行政總裁和首席財務官）的監督和參與下，我們根據《交易法》第 13a-15 (b) 條對截至 2019 年 12 月 31 日的披露控制及程序的有效性進行了評估。基於上述評估，我們的行政總裁和首席財務官得出結論，我們的披露控制及程序是有效的，能夠合理保證我們的《交易法》備案文件中所需披露的信息在美國證監會規則及表格所訂明的時間內記錄、處理、匯總和報告規則，以及此類信息收集和傳達予我們的管理層，包括我們的行政總裁和首席財務官（視情況而定），以便及時做出有關所需披露的決定。

### 管理層關於財務報告內部控制的報告

公司管理層負責建立和維持對財務報告的充分內部控制。本公司的內部控制制度旨在合理保證已公佈財務報表根據國際財務報告準則編製和公允列報。

所有的內部控制制度，無論設計得多好，均有內在的局限性。因此，即使是那些被確定為有效的制度，也只能合理保證財務報表按照國際財務報告準則編製和列報。

管理層使用美國反虛假財務報告委員會下屬的發起人委員會發佈的「內部控制-綜合框架（2013）」中規定的標準，評估了截至 2019 年 12 月 31 日公司財務報告內部控制的有效性。根據上述評估，管理層認為，截至 2019 年 12 月 31 日，公司對財務報告的內部控制有效。

本公司獨立註冊會計師事務所對本公司財務報告內部控制的有效性出具了審計報告。該報告已包括在本報告中。

### 內部控制變動

截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，我們對財務報告的內部控制未發生對財務報告內部控制產生重大影響或合理可能產生重大影響的變動。

### 內部控制制度的主要特徵與財務報告的內部控制

本公司根據《COSO 內部控制框架》提供的模型設計了財務報告內部控制制度，根據該框架，內部控制制度被定義為一套規則、程序和工具，旨在為實現公司目標提供合理保證。在財務報告過程中，信息的可靠性、準確性、完整性和及時性有助於實現這些公司目標。對財務報告內部控制制度進行定期評估，是為了對 COSO 框架各組成部分（控制環境、風險評估、控制活動、信息和通信以及監測）在實現這些目標方面的總體有效性提供合理保證。

公司採用的評估、監測和持續更新財務報告內部控制制度的方法，是基於符合 COSO 框架的「自上而下、基於風險」的流程。這有助於將重點放在風險及/或重要性較高的方面，在這些方面，財務報表和相關文件的要素有可能出現重大錯誤，包括可歸因於欺詐的錯誤。該過程的關鍵組成部分是：

- 識別和評估財務報告要素中重大錯誤的來源和可能性；
- 評估關鍵控制措施在防止或發現財務報告要素中的潛在錯報方面的充分性；及
- 根據對財務報告中錯報風險的評估，核實控制措施的運作有效性，測試重點放在風險較高的方面。

## 董事會聲明

根據所進行的評估，董事會認為，截至 2019 年 12 月 31 日，本集團和本公司對財務報告的內部控制被視為有效，且 (i) 董事會報告對內部風險管理和控制制度有效性方面的任何重大缺陷提供了充分的見解（請參閱本年報中*控制及程序—管理層關於財務報告內部控制的報告*一節），(ii) 內部風險管理和控制制度旨在合理保證財務報告不存在任何重大不準確之處（請參閱本年報中*控制及程序—管理層關於財務報告內部控制的報告*一節），(iii) 根據目前的各項事務情況，本集團和本公司的財務報告按持續經營基準編製屬合理（有關編製基準的更多信息，請參閱綜合財務報表附註 2 *編製基準*），及 (iv) 董事會報告陳明，董事會判斷這些風險和不確定性與董事會報告編製後十二個月內公司持續性經營預期相關（請參閱本年報*風險因素*一節）。

2020 年 2 月 25 日

/s/ John Elkann

John Elkann  
主席

/s/ Michael Manley

Michael Manley  
行政總裁

## 2020 年指引

經調整息稅前利潤	> 70 億歐元
經調整每股攤薄收益	> 每股 2.80 歐元
工業自由現金流	> 20 億歐元

上述指引基於以下假設：

### 順風情況

- 北美和瑪莎拉蒂的經銷商降庫存行動於 2019 年完成；
- 全年全新 Jeep 角鬥士和 Ram Heavy Duty；
- 減少美國柴油排放問題的現金支出；及
- 巴西工業預計增長 5%。

### 逆風情況

- Ram 1500 Classic 的生產停機，以重新裝備所推出全新 Jeep Grand Wagoneer 和 Wagoneer 的工廠；
- 更高的合規成本；
- 計劃的資本支出增加；
- 完成歐洲、中東及非洲經銷商降庫存計劃；及
- 美國和歐洲的工業預計下降 3%。

此外，我們正在監測關於可能影響我們實現上述指引的能力的最新發展，包括：

- 若干商品價格大幅上漲；及
- 冠狀病毒對市場需求或全球供應鏈避免供應中斷的能力的全球影響。

2020 年 2 月 25 日

### 董事會

John Elkann  
Michael Manley  
Richard K. Palmer  
John Abbott  
Andrea Agnelli  
Tiberto Brandolini d'Adda  
Glenn Earle  
Valerie A. Mars  
Ronald L. Thompson  
Michelangelo A. Volpi  
Patience Wheatcroft  
Ermenegildo Zegna

## 財務報表

### FCA 綜合財務報表

#### 菲亞特克萊斯勒汽車公司及附屬公司

##### 綜合財務報表目錄

	<u>頁次</u>
綜合損益表	
綜合全面收益表	169
綜合財務狀況表	170
綜合現金流量表	171
綜合權益變動表	172
綜合財務報表附註	173
(1) 主要活動	174
(2) 編製基準	174
(3) 綜合範圍	174
(4) 淨收入	203
(5) 研發費用	207
(6) 財務開支淨額	208
(7) 稅項開支	209
(8) 按性質劃分的其他資料	209
(9) 商譽及無形資產（不確定使用年限）	214
(10) 其他無形資產	215
(11) 物業、廠房及設備	216
(12) 使用權益法核算的投資	218
(13) 其他金融資產	220
(14) 存貨	223
(15) 貿易、其他應收款及應收稅項	223
(16) 衍生金融資產及負債	224
(17) 現金及現金等價物	227
(18) 以股份為基礎的報酬	230
(19) 僱員福利負債	230
(20) 撥備	235
(21) 債務	242
(22) 其他負債及稅項負債	243
(23) 公允價值計量	249
(24) 關聯方交易	251
(25) 授出擔保、承諾及或有負債	254
(26) 權益	256
(27) 每股收益	262
(28) 分部報告	266
(29) 綜合現金流量表解釋附註	272
(30) 關於金融風險的定性及定量資料	274

菲亞特克萊斯勒汽車公司及附屬公司  
綜合損益表  
(百萬歐元，每股數額除外)

	附註	截至12月31日止年度		
		2019年	2018年	2017年
淨收入	4	€ 108,187	€ 110,412	€ 105,730
收入成本		93,164	95,011	89,710
銷售、一般及其他費用		6,455	7,318	7,177
研發費用	5	3,612	3,051	2,903
投資業績:		209	235	399
分佔權益法核算的投資對象的利潤	12	208	240	400
其他投資收益		1	(5)	(1)
撥回巴西間接稅負債	22	—	—	895
投資出售收益		15	—	76
重組費用		154	103	86
財務開支淨額	6	1,005	1,056	1,345
<b>稅前利潤</b>		<b>4,021</b>	<b>4,108</b>	<b>5,879</b>
稅項開支	7	1,321	778	2,588
<b>持續性業務純利</b>		<b>2,700</b>	<b>3,330</b>	<b>3,291</b>
已終止業務利潤(除稅淨額)	3	3,930	302	219
<b>純利</b>		<b>€ 6,630</b>	<b>€ 3,632</b>	<b>€ 3,510</b>
<b>歸屬於以下各方的純利:</b>				
母公司所有者		€ 6,622	€ 3,608	€ 3,491
非控股權益		8	24	19
		€ 6,630	€ 3,632	€ 3,510
<b>歸屬於以下各方的持續性業務純利:</b>				
母公司所有者		€ 2,694	€ 3,323	€ 3,281
非控股權益		6	7	10
		€ 2,700	€ 3,330	€ 3,291
<b>每股收益:</b>				
每股基本收益	27	€ 4.23	€ 2.33	€ 2.27
每股攤薄收益		€ 4.22	€ 2.30	€ 2.24
<b>每股收益(就持續性業務純利而言):</b>				
每股基本收益		€ 1.72	€ 2.15	€ 2.14
每股攤薄收益		€ 1.71	€ 2.12	€ 2.11

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

菲亞特克萊斯勒汽車公司及附屬公司

綜合全面收益表  
(百萬歐元)

	附註	截至12月31日止年度		
		2019年	2018年	2017年
純利 (A)		€ 6,630	€ 3,632	€ 3,510
隨後期間將不會被重新分類至綜合損益表的項目：				
	26			
定額福利計劃重新計量之(虧損)/收益		(63)	317	(72)
就權益法核算的投資對象分佔定額福利計劃重新計量之(虧損)/收益		(5)	—	2
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股本工具收益/(虧損)		6	(4)	14
有關稅項影響		7	(76)	(18)
與已終止業務有關的項目(除稅淨額)		(9)	2	5
<b>隨後期間將不會被重新分類至綜合損益表的總項目(B1)</b>		<b>(64)</b>	<b>239</b>	<b>(69)</b>
隨後期間可能被重新分類至綜合損益表的項目：				
	26			
現金流對沖工具的(虧損)/收益		(191)	(9)	129
換算海外業務之匯兌收益/(虧損)		268	126	(1,982)
就權益法核算的投資對象分佔其他全面(虧損)		(15)	(103)	(121)
有關稅項影響		50	(6)	(12)
與已終止業務有關的項目(除稅淨額)		9	(91)	60
<b>隨後期間可能被重新分類至綜合損益表的總項目(B2)</b>		<b>121</b>	<b>(83)</b>	<b>(1,926)</b>
其他全面收益/(虧損)總額(除稅淨額)(B1)+(B2)=(B)		57	156	(1,995)
<b>全面收益總額(A)+(B)</b>		<b>€ 6,687</b>	<b>€ 3,788</b>	<b>€ 1,515</b>
歸屬於以下各方的全面收益總額：				
母公司所有者		€ 6,676	€ 3,763	€ 1,491
非控股權益		11	25	24
		<b>€ 6,687</b>	<b>€ 3,788</b>	<b>€ 1,515</b>
歸屬於母公司所有者的全面收益總額：				
持續性業務		€ 2,749	€ 3,558	€ 1,212
已終止業務		3,927	205	279
		<b>€ 6,676</b>	<b>€ 3,763</b>	<b>€ 1,491</b>

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

菲亞特克萊斯勒汽車公司及附屬公司

綜合財務狀況表

(百萬歐元)

	附註	於12月31日	
		2019年	2018年
<b>資產</b>			
商譽及無形資產(不確定使用年限)	9	€ 14,257	€ 13,970
其他無形資產	10	12,447	11,749
物業、廠房及設備	11	28,608	26,307
按權益法核算的投資	12	2,009	2,002
其他金融資產	13	340	362
遞延稅項資產	7	1,689	1,814
其他應收款	15	2,376	1,484
應收稅項	15	94	71
預付費用及其他資產		535	266
其他非流動資產		757	556
<b>非流動資產總額</b>		<b>63,112</b>	<b>58,581</b>
存貨	14	9,722	10,694
附有回購承諾的已售資產		1,626	1,707
貿易及其他應收款	15	6,628	7,188
應收稅項	15	372	419
預付費用及其他資產		524	418
其他金融資產	13	670	615
現金及現金等價物	17	15,014	12,450
持作待售資產	3	376	4,801
<b>流動資產總額</b>		<b>34,932</b>	<b>38,292</b>
<b>總資產</b>		<b>€ 98,044</b>	<b>€ 96,873</b>
<b>權益及負債</b>			
<b>權益</b>	26		
歸屬於母公司所有者的權益		€ 28,537	€ 24,702
非控股權益		138	201
<b>總權益</b>		<b>28,675</b>	<b>24,903</b>
<b>負債</b>			
長期債務	21	8,025	8,667
僱員福利負債	19	8,507	7,875
撥備	2,20	5,027	5,413
其他金融負債	16	124	3
遞延稅項負債	7	1,628	937
稅項負債	2,22	278	149
其他負債	22	2,426	2,452
<b>非流動負債總額</b>		<b>26,015</b>	<b>25,496</b>
貿易應付款		21,616	19,229
短期債務及長期債務的流動部分	21	4,876	5,861
僱員福利負債	19	544	595
撥備	2,20	8,978	10,394
其他金融負債	16	194	204
稅項負債	2,22	122	203
其他負債	22	6,788	7,057
持作待售負債	3	236	2,931
<b>流動負債總額</b>		<b>43,354</b>	<b>46,474</b>
<b>總權益及負債</b>		<b>€ 98,044</b>	<b>€ 96,873</b>

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

菲亞特克萊斯勒汽車公司及附屬公司  
綜合現金流量表  
(百萬歐元)

	附註	截至 12 月 31 日止年度		
		2019年	2018年	2017年
<b>經營活動現金流量：</b>				
持續性業務純利		€ 2,700	€ 3,330	€ 3,291
攤銷及折舊		5,445	5,507	5,474
出售有形及無形資產的淨虧損		19	1	16
投資出售淨收益		(15)	—	(76)
其他非現金項目	29	1,541	129	(197)
已收股息		156	75	102
撥備變動	2	(1,744)	842	464
遞延稅項變動		864	457	1,075
因附有回購承諾的已售資產及折舊保證計劃汽車而變動		(65)	158	(11)
存貨變動		1,017	1,399	(1,596)
貿易應收款變動		100	19	(157)
貿易應付款變動		2,020	(1,240)	937
其他負債、應付款及應收款變動	2	(1,268)	(1,213)	358
經營活動(所用)/所得現金流量—已終止業務		(308)	484	705
<b>合計</b>		<b>10,462</b>	<b>9,948</b>	<b>10,385</b>
<b>投資活動所用現金流量：</b>				
投資物業、廠房及設備和無形資產		(8,385)	(5,392)	(8,105)
投資合資企業、聯營公司及未合併附屬公司		(2)	(3)	(9)
出售有形及無形資產的所得款項		53	47	54
融資活動應收款的變動淨額		336	(676)	(836)
證券變動		(235)	(75)	174
其他變動		55	(7)	(4)
出售已終止業務的所得現金淨額		5,348	—	—
投資活動所用現金流量—已終止業務		(155)	(632)	(570)
<b>合計</b>		<b>(2,985)</b>	<b>(6,738)</b>	<b>(9,296)</b>
<b>融資活動所用現金流量：</b>				
	29			
償付票據		(1,480)	(1,850)	(2,235)
其他長期債務所得款項		329	935	811
償付其他長期債務		(1,163)	(2,852)	(3,421)
短期債務及其他金融資產/負債的變動淨額		(782)	1,062	561
已付分派		(3,056)	(1)	(1)
其他變動		—	11	(2)
融資活動所得/(所用)現金流量—已終止業務		325	(90)	(186)
<b>合計</b>		<b>(5,827)</b>	<b>(2,785)</b>	<b>(4,473)</b>
換算匯兌差額		212	106	(1,296)
<b>現金及現金等價物變動總額</b>		<b>1,862</b>	<b>531</b>	<b>(4,680)</b>
<b>期初現金及現金等價物</b>		<b>12,450</b>	<b>12,638</b>	<b>17,318</b>
加: 期初現金及現金等價物—列入持作待售資產內		719	—	—
<b>現金及現金等價物變動總額</b>		<b>1,862</b>	<b>531</b>	<b>(4,680)</b>
減: 期末現金及現金等價物—列入持作待售資產內		17	719	—
<b>期末現金及現金等價物</b>	17	€ <b>15,014</b>	€ <b>12,450</b>	€ <b>12,638</b>

隨附附註為綜合財務報表的一部分。



菲亞特克萊斯勒汽車公司及附屬公司  
綜合權益變動表  
(百萬歐元)

	歸屬於母公司所有者								非控股權益	合計
	股本	其他儲備	現金流對沖儲備	貨幣換算差額	以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產	定額福利計劃之重新計量	累計分佔權益法核算的投資對象的其他全面收益			
於2016年12月31日	19	17,312	(63)	2,912	(11)	(768)	(233)	185	19,353	
增資	—	—	—	—	—	—	—	3	3	
分拆 Itedi S.p.A	—	(64)	—	—	—	5	—	(28)	(87)	
分派	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
以股份為基礎的報酬	—	115	—	—	—	—	—	—	115	
純利	—	3,491	—	—	—	—	—	19	3,510	
其他全面收益／(虧損)	—	—	131	(1,942)	14	(84)	(119)	5	(1,995)	
其他變動	—	67	—	—	—	37	—	(15)	89	
於2017年12月31日	19	20,921	68	970	3	(810)	(352)	168	20,987	
採用國際財務報告準則第15號及國際財務報告準則第9號的影響	—	21	—	—	—	—	—	—	21	
於2018年1月1日	19	20,942	68	970	3	(810)	(352)	168	21,008	
增資	—	—	—	—	—	—	—	11	11	
分派	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
以股份為基礎的報酬	—	82	—	—	—	—	—	—	82	
純利	—	3,608	—	—	—	—	—	24	3,632	
其他全面收益／(虧損)	—	—	(22)	41	(4)	243	(103)	1	156	
其他變動 <sup>(1)</sup>	—	18	(1)	—	—	—	—	(2)	15	
於2018年12月31日	19	24,650	45	1,011	(1)	(567)	(455)	201	24,903	
採用國際財務報告準則第16號的影響	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
於2019年1月1日	19	24,650	45	1,011	(1)	(567)	(455)	201	24,903	
分派	—	(3,056)	—	—	—	—	—	(29)	(3,085)	
以股份為基礎的報酬	1	114	—	—	—	—	—	—	115	
純利	—	6,622	—	—	—	—	—	8	6,630	
其他全面收益／(虧損)	—	—	(138)	270	6	(64)	(20)	3	57	
出售 Magneti Marelli	—	(109)	(6)	97	—	109	—	(47)	44	
其他變動 <sup>(1)</sup>	—	24	(15)	—	—	—	—	2	11	
於2019年12月31日	€ 20	€ 28,245	€ (114)	€ 1,378	€ 5	€ (522)	€ (475)	€ 138	€ 28,675	

(1) 包括轉移至存貨的15百萬歐元(於2018年12月31日為1百萬歐元)遞延對沖收益(除稅淨額)。

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

## 菲亞特克萊斯勒汽車公司及附屬公司 綜合財務報表附註

### 1. 主要業務

於 2014 年 1 月 29 日，Fiat S.p.A. 董事會批准一項建議企業重組，據此在荷蘭組建及成立菲亞特克萊斯勒汽車公司作為本集團母公司，其主要執行辦事處位於 25 St. James's Street, London SW1A 1HA, United Kingdom。菲亞特克萊斯勒汽車公司於 2014 年 4 月 1 日根據荷蘭法律以 Fiat Investments N.V. 的名義註冊成立為公眾有限責任公司 (*naamloze vennootschap*)。

於 2014 年 10 月 12 日，Fiat S.p.A. 併入其 100% 擁有直接附屬公司 Fiat Investments N.V. 的跨境法定合併（「2014 年合併」）生效。2014 年合併採取反向合併形式，結果 Fiat Investments N.V. 成為存續實體，並更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司（「FCA NV」）。

除另有註明外，按文義所指，「本集團」、「FCA 集團」、「本公司」及「FCA」指 FCA NV 連同其附屬公司及於 2014 年合併完成前的前身，或當中任何一方或多方。凡提述「菲亞特」之處僅指 FCA NV 於 2014 年合併前的前身 Fiat S.p.A.。

本集團及其附屬公司，當中最重要者為 FCA US LLC（「FCA US」，前稱 Chrysler Group LLC），連同其附屬公司，從事汽車及輕型商用車、引擎、傳動系統、冶金產品及生產系統的設計、設計生產、製造、分銷及銷售。此外，本集團亦從事若干其他業務，包括（主要為專屬）服務，於本集團業務中所佔比例不大。有關將 Magneti Marelli 列作已終止業務的資料，請參閱附註 3 綜合範圍。

FCA 已按照《荷蘭民法典》第 2 卷第 379 及 414 條編製附屬公司及聯營公司名單並提交荷蘭阿姆斯特丹公司登記冊存檔。

本報告中凡提及「歐元」及「€」之處指根據《歐盟運作條約》（經修訂）在歐洲經濟及貨幣聯盟第三階段開始時引入的貨幣。本集團財務資料以歐元呈列。凡提及「美元」及「\$」之處指美利堅合眾國（「美國」）的貨幣。

### 2. 編製基準

#### 綜合財務報表的授權及遵守國際財務報告準則

FCA 截至 2019 年 12 月 31 日及截至該日止年度的綜合財務報表連同其附註已於 2020 年 2 月 25 日獲董事會授權刊發，並根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則以及歐盟採納的國際財務報告準則編製。國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則與歐盟採納的國際財務報告準則之差異對此等綜合財務報表並無影響。「國際財務報告準則」一詞包括國際會計準則及國際財務報告準則詮釋委員會的所有詮釋。

#### 編製基準

綜合財務報表乃根據歷史成本法（按需要就計量若干金融工具作出修改）及持續經營基準編製。就此而言，本集團的評估為其持續經營能力不存在重大不確定性（定義見國際會計準則第 1 號-財務報表的呈列）。

對於綜合財務報表的呈列，本集團採用基於支出功能（而非其性質）的分類，原因為其更能代表內部報告及管理所用的格式及符合汽車行業國際慣例。

## 重大會計政策

### 綜合基準

#### 附屬公司

附屬公司為本集團擁有控制權的實體。本集團於擁有對投資對象的權力、承受或享有來自其參與投資對象而得的可變回報的風險或權利以及擁有運用其對投資對象的權力以影響其回報金額的能力時，被視為取得控制權。附屬公司於本集團取得控制權之日起按逐項基準綜合入賬。如事實和情況顯示上列三個控制權元素中，一個或多個有變動時，本集團會重新評估其是否控制投資對象。

本集團逐項交易按公允價值或非控股權益分佔被收購方可識別淨資產的已確認金額確認被收購方的非控股權益。淨溢利或虧損及其他全面收益／（虧損）的每個組成項目歸屬於母公司所有者應佔權益及非控股權益。附屬公司全面收益／（虧損）總額歸屬於母公司所有者應佔權益及非控股權益，即使此舉將導致非控股權益結餘出現虧絀。

不會導致本集團失去附屬公司控制權的本集團於附屬公司所有權權益變動入賬列作股權交易。母公司所有者應佔權益及非控股權益賬面值經調整以反映其於附屬公司相關權益的變動。非控股權益賬面值與交易中所支付或收取對價的公允價值的任何差額直接於母公司所有者應佔權益內確認。

附屬公司於控制權終止之日起終止綜合入賬。當本集團不再擁有附屬公司的控制權時，會按賬面值取消確認附屬公司資產（包括商譽）及負債、取消確認前附屬公司非控股權益的賬面值，並確認自交易所收取任何對價的公允價值。於前附屬公司的任何保留權益隨後按公允價值重新計量。

所有集團內結餘及交易，以及從集團內交易產生的任何未變現損益，於編製綜合財務報表時均予對銷。

#### 於合資企業及聯營公司的權益

合資企業為一項合資安排，安排的共同控制方對安排的淨資產擁有權利。

聯營公司為本集團擁有重大影響力的實體。重大影響力為參與投資對象財務及經營決策的權力，但對該等政策並無控制權或共同控制權。

合資企業及聯營公司自取得共同控制權或重大影響力之日起採用權益會計法入賬。於收購時，投資超出分佔投資對象可識別資產及負債公允價值淨額的部分確認為商譽，並計入投資賬面值。本集團分佔投資對象可識別資產及負債的公允價值淨額超出投資成本的部分於釐定本集團分佔投資對象於收購期間溢利／（虧損）時納入作為收入。

根據權益法，投資初始按成本確認，其後作出調整以確認本集團分佔投資對象溢利／（虧損）及其他全面收益／（虧損）。本集團分佔投資對象溢利／（虧損）於綜合損益表內確認。自投資對象收取的分派將扣減投資賬面值。其他全面收益／（虧損）於收購後的變動於其他全面收益／（虧損）內確認，並相應調整投資賬面值。

本集團與合資企業及聯營公司交易產生的未變現收益以本集團於合資企業及聯營公司的權益為限予以對銷。未變現虧損亦予以對銷，除非交易提供所轉讓資產出現減值的證據。

當本集團分佔合資企業或聯營公司虧損超出本集團於該合資企業或聯營公司的權益時，本集團不再確認其分佔的進一步虧損。僅當本集團代表合資企業或聯營公司產生法定或推定責任或付款時，方會計提額外虧損撥備及確認負債。

本集團自投資不再為聯營公司或合資企業之日或被分類為可供出售時起停止採用權益法。

### **於合資經營的權益**

合資經營為一項合資安排，其共同控制方對安排的資產擁有權利，對其負債承擔責任。共同控制權為合約協定分享安排的控制權，僅在相關活動的決策需要分享控制權的各方一致同意時存在。

當本集團根據合資經營開展活動時，會確認於合資經營的相關權益，包括：(i)其資產，包括分佔的任何共同持有資產，(ii)其負債，包括分佔的任何共同產生負債，(iii)分佔出售合資經營產出所得收入，(iv)分佔合資經營出售產出所得收入，及(v)其支出，包括分佔的任何共同產生支出。

### **持作待售資產、持作分派資產及已終止業務**

根據國際財務報告準則第 5 號- *持作待售非流動資產及已終止業務*，非流動資產及出售組別的賬面值如主要通過出售交易（而非持續使用）收回，則分類為持作待售。僅當資產或出售組別可按現狀即時出售，僅須符合出售該資產或出售組別的一般慣常條款，並且出售十分可能進行及預期於分類日期起一年內完成，此條件方視為達成。

分類為持作待售的非流動資產及出售組別按賬面值及公允價值減出售成本兩者中的較低者計量，並於綜合財務狀況表中分開呈列。非流動資產及出售組別不會於綜合財務狀況表呈列的比較期間內分類為持作待售。

已終止業務為本集團中已出售或分類為持作待售的組成部分，及(i)代表單獨的主要業務線或營運地區，(ii)為出售單獨主要業務線或營運地區的單一協調計劃的一部分，或(iii)為僅為轉售而收購且其出售涉及失去控制權的附屬公司。

已終止業務的分類於出售時或（如較早）資產或出售組別符合分類為持作待售的標準時發生。當資產或出售組別分類為已終止業務，比較資料於綜合損益表及綜合現金流量表內重新分類，猶如資產或出售組別已自所呈列的最早比較期間開始時終止。此外，資產或出售組別於分類為持作待售時停止折舊及攤銷。

上述國際財務報告準則第 5 號 - 持作待售非流動資產及已終止業務的分類、呈列及計量規定亦適用於分類為持作分派予所有者的資產或出售組別，此時必須有分派承諾，資產或出售組別必須可供即時分派且分派必須十分可能進行。

## 外幣

本集團實體的功能貨幣為其各自所在主要經濟環境所用的貨幣。於個別公司中，外幣交易按交易當日的通行匯率確認。外幣計值的貨幣性資產及負債按綜合財務狀況表日期的通行匯率換算。結算貨幣性項目或按不同於初始確認匯率的匯率呈報貨幣性項目所產生的匯兌差額於綜合損益表內確認。

功能貨幣並非歐元的海外綜合公司的所有資產及負債採用綜合財務狀況表日期的收市匯率換算。收入及支出按期間平均匯率換算為歐元。應用此方法所產生的換算差額於其他全面收益／（虧損）內分類，直至出售附屬公司為止。編製綜合現金流量表時會採用期間平均匯率換算海外附屬公司的現金流量。

將其他貨幣換算為歐元所用的主要匯率如下：

	2019 年		2018 年		2017 年	
	平均	於 12 月 31 日	平均	於 12 月 31 日	平均	於 12 月 31 日
美元	1.119	1.123	1.181	1.145	1.130	1.199
巴西雷亞爾	4.413	4.516	4.308	4.444	3.605	3.973
人民幣	7.735	7.821	7.808	7.875	7.629	7.804
加元	1.485	1.460	1.529	1.561	1.465	1.504
墨西哥比索	21.557	21.220	22.705	22.492	21.329	23.661
波蘭茲羅提	4.298	4.257	4.261	4.301	4.257	4.177
阿根廷比索 <sup>(1)</sup>	67.258	67.258	43.074	43.074	18.683	22.595
英鎊	0.878	0.851	0.885	0.895	0.877	0.887
瑞士法郎	1.112	1.085	1.155	1.127	1.112	1.170

(1) 自 2018 年 7 月 1 日起，阿根廷經濟被視為惡性通脹。功能貨幣為阿根廷比索的實體於 2018 年 1 月 1 日後的交易採用期末即期匯率換算。

## 無形資產

### 商譽

商譽指於業務合併中所付對價的公允價值超出所收購有形資產及可識別無形資產淨值的公允價值的部分。商譽不進行攤銷，但會每年或當有事件或情況變動顯示可能減值時更頻繁進行減值測試。商譽於首次確認後按成本減任何累計減值虧損計量。

### 不確定使用年期的無形資產

不確定使用年期的無形資產主要包括多個品牌，其使用年期不受法律、合約、競爭、經濟或其他因素限制。不確定使用年期的無形資產不進行攤銷，但會每年或當有事件或情況變動顯示資產可能減值時更頻繁進行減值測試。

## 開發支出

若同時滿足國際會計準則第 38 號—*無形資產*內的下列兩個條件，汽車生產及相關部件、引擎及生產系統的開發支出將確認為資產：(i)開發支出能夠可靠地計量，及(ii)產品技術可行性、預計產量及定價支持開發支出將產生未來經濟利益的觀點。資本化開發支出包括可直接歸屬於開發過程的所有直接及間接成本。所有其他開發支出於產生時支銷。

資本化開發支出從相關資產可供使用時（一般從開始生產時）起在所開發車型（一般 5-6 年）或動力系統（一般 10-12 年）的預期壽命週期內採用直線法攤銷。

## 物業、廠房及設備

### 成本

物業、廠房及設備初始按成本確認，包括收購價、可直接歸屬於使資產達致能按管理層預期方式運作的地點及狀況的任何成本以及拆除資產及恢復其所在場地的初始估計成本。自建資產初始按生產成本確認。後續支出及更換資產部件的成本僅在其提升該資產體現的未來經濟利益時資本化。所有其他支出於產生時支銷。當更換成本資本化時，所更換部件賬面值於綜合損益表列作支出。

有關採納國際財務報告準則第 16 號—*租賃*（「國際財務報告準則第 16 號」）的更多資料，包括對先前根據國際會計準則第 17 號—*租賃*（「國際會計準則第 17 號」）確認的融資及經營租賃的影響，請參閱下文自 2019 年 1 月 1 日起生效的新準則及修訂。

### 折舊

於截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，採用下列折舊率在估計使用年期按直線基準對資產進行折舊：

	折舊率
樓宇	3% - 10%
廠房、機器及設備	3% - 33%
其他資產	5% - 33%

### 借貸成本

可直接歸屬於收購、建造或生產物業、廠房或設備或視為合資格資產（定義見國際會計準則第 23 號*借貸成本*）的無形資產的借貸成本予以資本化。符合資本化資格的借貸成本金額對應期內產生的實際借貸成本，減暫時投資任何未動用借入資金的所有投資收入。於截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度資本化的借貸成本金額分別為 2.13 億歐元及 1.55 億歐元。

### 長期資產減值

本集團每年或當事實或情況顯示出現減值時更頻繁地評估是否有任何跡象顯示其具有確定年期的無形資產（包括資本化開發支出）及物業、廠房及設備發生減值。

若存在減值跡象，資產賬面值將減至可收回金額，即公允價值減出售成本及使用價值兩者中的較高者。可收回金額會就個別資產釐定，除非該資產不產生大致獨立於其他資產或資產組別的現金流入，在此情況下該資產作為所屬現金產生單位的一部分進行測試。現金產生單位為所產生現金流入大致獨立於其他資產或資產組別現金流入的最小可識別資產組別。於評估資產或現金產生單位的使用價值時，估計未來現金流量會採用反映對貨幣時間價值及資產或現金產生單位特有風險的當前市場評估的折現率折現為現值。若可收回金額低於賬面值，會確認減值虧損。

當資產減值虧損不再存在或已減少，資產或現金產生單位的賬面值會增加至可收回金額的經修訂估計值，但不得高於假設未確認減值虧損本應記錄的賬面值。減值虧損的回撥於綜合損益表內確認。其他資料請參閱下文使用估算一節。

## 金融資產及負債

金融資產主要包括貿易應收款、融資活動應收款、於其他公司的投資、衍生金融工具、現金及現金等價物，以及代表可用資金暫時投資且不符合分類為現金等價物規定的債務證券。

金融負債主要包括債務、衍生金融工具、貿易應付款及其他負債。

經銷商融資活動應收款一般產生自汽車銷售，及一般作為本集團金融服務公司組合的組成部分根據經銷商網絡融資計劃管理。該等應收款計息，但設有受限制的初始免息期。規管與經銷商網絡關係的合約條款因市場及付款期（介於 2 至 12 個月）而異。

## 分類及計量

金融資產的分類取決於本集團管理該金融資產及其合約現金流量的業務模式。本集團會考慮合約現金流量是否僅為與基本貸款安排相符的本金及利息付款。若合約條款引入與基本貸款安排不符的風險承擔或波動性，相關金融資產分類為以公允價值計量且其變動計入損益（「FVPL」）。

金融資產現金流量業務模式	初始計量 <sup>(1)</sup>	計量類別 <sup>(3)</sup>
僅為收取合約現金流量（持作收取）	公允價值，包括交易成本	攤銷成本 <sup>(2)</sup>
收取合約現金流量及從出售資產產生現金流量（持作收取及出售）	公允價值，包括交易成本	以公允價值計量且其變動計入其他全面收益（「FVOCI」）
主要從出售資產產生現金流量（持作出售）	公允價值	以公允價值計量且其變動計入損益

(1) 不含重大融資部分（定義見國際財務報告準則第 15 號）的貿易應收款初始按交易價計量。

(2) 期限超過一年、免息或利率遠低於市場利率的應收款採用市場利率折現。

(3) 於初始確認時，本集團不可撤回地將原本符合按攤銷成本計量規定的金融資產指定為以公允價值計量且其變動計入損益，或指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收益，倘此舉可對銷或大幅減少原本產生的會計錯配。

本集團釐定金融資產組別的業務模式時所考慮的因素包括：

- 如何收取該等資產現金流量的過往經驗；
- 先前期間出售金融資產的頻率、數量及時間、出售原因及未來出售活動預期；
- 資產表現如何評估及向主要管理人員報告；及
- 風險如何評估及管理以及管理層如何獲得報酬。

除非本集團變更管理金融資產的業務模式，否則金融資產於初始確認後不會重新分類，在此情況下，所有受影響金融資產於業務模式變更後首個報告期間第一日重新分類。

現金及現金等價物包括於銀行的現金、貨幣市場基金單位及其他於購買日期原訂期限為三個月或以內、可隨時變現的貨幣市場證券、商業票據及存款證。現金及現金等價物的價值變動風險不大，其結餘分散於不同的主要國家及國際貨幣市場工具。貨幣市場基金包括一般可按要求變現的高質素短期多元化金融工具投資，並以公允價值計量且其變動計入損益。於銀行的現金及其他現金等價物按攤銷成本計量。

於其他公司的投資按公允價值計量。如國際財務報告準則第 9 號 - *金融工具*（「國際財務報告準則第 9 號」）所允許，並無活躍市場報價和足夠金融資料以釐定公允價值的股權投資可按成本計量，作為公允價值的估計值。本集團於初始確認並非持作出售的股權投資時，不可撤回地選擇於其他全面收益呈列投資公允價值的後續變動。此選擇乃逐項投資作出。一般而言，該等投資的任何股息於本集團確立收取付款權利時於投資業績內其他投資收入下確認。其他收益及虧損淨額於其他全面收益內確認，且不會於後續期間重新分類至綜合損益表。以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股權投資減值虧損（及減值虧損回撥）不會與其他全面收益內的公允價值變動分開呈報。

## 金融資產減值

本集團的信用風險因活動類型而異。具體而言，融資活動（例如通過本集團金融服務公司進行的經銷商及零售融資）應收款面臨違約風險及交易對方信用惡化的直接風險，而銷售汽車及備件產生的貿易應收款主要面臨交易對方違約的直接風險。該等風險通過收取不同類型抵押物及組合風險分散於大量交易對方而減輕。

國際財務報告準則第 9 號的減值規定基於前瞻性預期信貸損失模型。預期信貸損失為現金差額現值的概率加權估計值。

預期信貸損失金額的計算基於交易對方違約的風險，該風險乃考慮各報告期末可得的交易對方償付能力、任何擔保公允價值及本集團歷史經驗相關資料而釐定。於發生下列情況時，本集團認為金融資產出現違約：(i) 不考慮賠償擔保或抵押物（如有）的情況下，借款人不大大可能全數償還債務；或(ii) 金融資產逾期超過 90 日。



本集團對金融資產應用國際財務報告準則第 9 號所載的兩種減值模型：簡化法及一般法。下表顯示各金融資產類別所用的減值模型。金融資產減值虧損根據交易對方的分類於綜合損益表內對應項目下確認。

金融資產	國際財務報告準則第 9 號減值模型
貿易應收款	簡化法
融資活動應收款	一般法
其他應收款	一般法

為測試減值，個別重大應收款及可收回性面臨風險的應收款予以個別評估，而所有其他應收款根據共同風險特徵（例如工具類別、交易對方行業或地理位置）歸入同質風險類別。

釐定存在期預期信貸損失準備的簡化法分為兩步：

- 所有違約（定義見上文）貿易應收款個別進行減值評估；及
- 根據歷史損失率對所有其他貿易應收款（包括未逾期者）確認一般儲備。

本集團通過於各報告日期評估金融工具信用風險自初始確認後是否大幅上升，應用國際財務報告準則第 9 號釐定的一般法。當符合特定定量或定性指標或借款人的合約付款逾期超過 30 日時，本集團認為應收款的信用風險大幅上升。

根據信用質素自初始確認後的變動釐定及計量減值的「三個階段」概述如下：

階段	說明	計量預期信貸損失的時間段
階段 1	於初始確認時並非信貸已減值的金融工具	12 個月預期信貸損失
階段 2	信用風險自初始確認後大幅上升的金融工具	存在期預期信貸損失
階段 3	信貸已減值或已違約的金融工具	存在期預期信貸損失

預期信貸損失乃經考慮前瞻性經濟資料，通過預計各未來合約期間及各個別風險承擔或綜合組合的違約概率、違約風險承擔及違約損失率而釐定。計算預期信貸損失所用的折現率為所訂明的實質利率或其約數。計算預期信貸損失的假設於各報告期間檢討並在有需要時更新。估計方法或重大假設自採納後並無發生重大變動導致預期信貸損失準備發生重大變動。

若預期無法收回，金融資產賬面總值將予以撤銷。當本集團釐定債務人並無資產或收入來源可產生足夠現金流量以償還須撤銷款項，則一般予以撤銷。然而，已撤銷金融資產仍可強制執行。

## 衍生金融工具

衍生金融工具用於進行經濟對沖以降低匯率、利率及市場價格風險（主要與商品相關）。根據國際財務報告準則第9號，衍生金融工具乃根據結算日期確認，於初始確認時，按公允價值減（若金融資產並非以公允價值計量且其變動計入損益）可直接歸屬於收購金融資產的交易成本計量。於初始確認後，所有衍生金融工具按公允價值計量。此外，若(i)於對沖開始時對沖關係及本集團風險管理目標及對沖執行策略有正式指定及記錄，且(ii)對沖預期有效，則衍生金融工具符合對沖會計資格。

若衍生金融工具符合對沖會計資格，則應用下列會計處理方式：

- **公允價值對沖**- 若衍生金融工具指定為已確認資產或負債公允價值因可能影響綜合損益表的特定風險所產生變動的對沖，以公允價值重新計量對沖工具的損益於綜合損益表內確認。被對沖項目因被對沖風險所產生的損益作為被對沖項目賬面值的調整，於綜合損益表確認。
- **現金流量對沖**- 若衍生金融工具指定為已確認資產或負債未來現金流量變動或很可能發生的預測交易的對沖並可能影響綜合損益表，衍生金融工具任何損益的有效部分直接於其他全面收益／（虧損）內確認。若被對沖預測交易導致確認非金融資產，先於其他全面收益／（虧損）內遞延的損益將重新分類並計入非金融資產成本的初始計量。任何損益的有效部分與影響綜合損益表的被對沖項目所產生的經濟影響同時於綜合損益表內確認。與無效對沖或其部分相關的損益即時於綜合損益表內確認。

若對沖工具或對沖關係終止但被對沖交易預期仍將發生，截至終止時變現的累計損益保留並於相關交易發生的同時於綜合損益表內確認。若被對沖交易不再很可能發生，於其他全面收益／（虧損）列賬的累計未變現損益即時於綜合損益表內確認。

- **投資淨額對沖**- 若衍生金融工具指定為海外業務投資淨額的對沖工具，衍生金融工具損益的有效部分於其他全面收益／（虧損）內確認。累計損益於出售海外業務時從其他全面收益／（虧損）重新分類至綜合損益表。

對沖有效性於對沖關係開始時釐定，並通過定期前瞻有效性評估確保對沖關係滿足有效性要求（包括被對沖項目與對沖工具之間存在經濟關係）。當對沖工具關鍵條款密切或準確匹配被對沖項目條款時，本集團會訂立對沖關係，並執行有效性的定性評估。若存在被對沖項目關鍵條款並非密切或完美匹配對沖工具關鍵條款的對沖關係，本集團將執行定量評估以評估有效性。

計量無效性的方法為比較對沖工具公允價值的累計變動與被對沖項目公允價值因指定風險所產生的累計變動。對沖無效性的主要潛在來源為被對沖項目與對沖工具的時間或關鍵條款錯配。

對沖比率為衍生工具數量與被對沖項目數量之間的關係。本集團衍生工具的相關數量與被對沖項目相同，因此對沖比率預期為一比一。

若無法應用對沖會計法，衍生金融工具公允價值計量產生的損益即時於綜合損益表內確認。

有關公允價值計量的其他資料，請參閱附註 16 *衍生金融資產及負債*。

## 金融資產的轉讓

本集團於不再持有資產所產生現金流量的合約權利或轉讓金融資產所有權的絕大部分風險及回報時取消確認金融資產。取消確認金融資產時，資產賬面值與轉讓資產已收或應收對價之間的差額於綜合損益表內確認。

本集團主要通過保理交易轉讓部分金融、貿易及稅項應收款。

保理交易可能附帶或不附帶追索權。部分轉讓包括要求第一損失保障的遞延付款條款（例如保理人對小部分收購價的付款取決於自應收款收取的總額），據此轉讓人優先參與分攤損失，或要求保留對所轉讓應收款產生的現金流量變動的的重大承擔。這些類型的交易不符合國際財務報告準則第 9 號取消確認資產的規定，因為與金融資產所有權相關的風險及回報並非絕大部分轉移，因此本集團繼續於綜合財務狀況表內確認該等應收款，並於計入債務的資產抵押融資下確認等額金融負債。這些類型的應收款分類為持作收取，原因為其業務模式符合本集團對應收款的持續確認。

## 存貨

原材料、半成品及製成品存貨按成本及可變現淨值兩者中的較低者列賬，成本按先進先出法釐定。存貨的計量包括材料及勞動力的直接成本及間接成本（浮動及固定）。陳舊及滯銷原材料、製成品、備件及其他供應品根據其預計未來用途及可變現價值計提撥備。可變現淨值為一般業務過程中的估計售價減估計完成成本及估計銷售及分銷成本。

生產系統建造合約的計量基於完成階段，後者按結算日已產生的成本佔估計合約總成本的比例釐定。該等項目於扣除已收客戶進度款後呈列。該等合約的任何虧損於識別期間內於綜合損益表內列賬。

## 僱員福利

### 定額供款計劃

定額供款計劃產生的成本於產生時支銷。

### 定額福利計劃

本集團針對各定額福利計劃分別釐定責任淨額，方法為估計僱員所賺取的未來福利現值並扣減任何計劃資產的公允價值。定額福利責任現值採用不偏不倚及互相兼容的精算方法及精算假設計量，使用預期累積福利單位法將福利歸入提供退休後福利責任產生的期間。計劃資產按公允價值確認及計量。

若責任淨額為潛在資產，所確認金額限於作為未來退款或未來計劃供款減少的任何可用經濟利益現值（資產上限）。

定額福利成本的組成部分按下列方式確認：

- 服務成本於綜合損益表內按職能確認，並於相關項目（收入成本、銷售、一般及其他費用以及研發及開發支出）內列示。
- 定額福利負債／（資產）的利息開支淨額於綜合損益表內淨財務開支下確認，按負債／（資產）淨額乘以折現責任所用的折現率釐定，並考慮年內所作供款及福利付款的影響；及
- 責任淨額的重新計量部分，包括精算損益、計劃資產回報（不包括於綜合損益表內確認的利息收入）及資產上限影響的任何變動，即時於其他全面收益／（虧損）內確認。該等重新計量部分於後續期間不會重新分類至綜合損益表。

計劃修訂及縮減產生的過往服務成本以及計劃結算損益即時於綜合損益表內確認。

### **其他長期僱員福利**

本集團的責任為僱員所賺取作為服務回報的未來福利現值。其他長期僱員福利的重新計量部分於產生期間於綜合損益表內確認。

### **以股份為基礎的報酬**

本集團設有多個報酬計劃，規定可向若干僱員及董事授出以股份為基礎的報酬。以股份為基礎的報酬計劃根據國際財務報告準則第 2 號以股份為基礎的付款入賬，當中要求根據公允價值確認以股份為基礎的報酬開支。

對於權益結算交易，成本按確定授出日期的公允價值釐定，參考授出日期的股價及（如適用）使用蒙特卡羅模擬模型。詳情請參閱附註 18- 以股份為基礎的報酬。

以股份為基礎的報酬開支於綜合損益表內銷售、一般及其他費用下確認，並於服務及（如適用）表現條件達成期間（「授予期」）相應增加權益。於各報告日期權益結算交易的累計開支採用分級歸屬法確認，反映本集團對最終歸屬的股權工具數量的最佳估計。綜合損益表內對某個期間的開支或進賬代表於期初或期末已確認累計開支的變動。

於釐定獎勵的授出日期公允價值時不會考慮服務及非市場表現條件，但會評估符合條件的可能性，作為本集團對最終歸屬的股權工具數量的最佳估計。授出日期公允價值會反映市場表現條件。獎勵附帶但並無相關服務要求的任何其他條件被視為非歸屬條件。非歸屬條件於獎勵公允價值內反映，並導致獎勵即時支銷，除非同時存在服務及／或表現條件。

因不符合非市場表現及／或服務條件而未最終歸屬的獎勵不確認開支。若獎勵包括市場或非歸屬條件，交易將被視為已授予，而不論是否符合市場或非歸屬條件，前提是符合所有其他表現及／或服務條件。

若權益結算獎勵期間被修改，所確認最低開支為未修改獎勵的授出日期公允價值，前提是符合獎勵的原有歸屬條款。原有授出與經修改授出之間的任何遞增開支（於修改日期計量）於經修訂歸屬期間確認。若實體或交易對方取消獎勵，獎勵公允價值的未確認元素即時於綜合損益表內支銷。

對於現金結算交易，按初始及於各報告日期計量的公允價值確認負債，直至結算日期為止（包括該日）。公允價值於截至歸屬日期的期間支銷，並確認對應負債。計量權益結算交易時就歸屬條件所用的入賬方法亦適用於現金結算交易。

## 收入確認

收入於汽車、服務或零件控制權已轉移及本集團對客戶的履約責任已履行時確認。收入按本集團預計就轉讓商品或提供服務而收取的對價金額計量。本集團向客戶轉讓商品或服務的時間因客戶付款時間而異。本集團於轉讓商品或提供服務前向客戶開具款項發票時確認合約負債。當本集團給予客戶退回合資格商品的權利時，本集團會根據歷史經驗分析估計預期退貨量。本集團於創收活動的同時代收的銷售、增值及其他稅項從收入中撇除，並於綜合財務狀況表內其他負債及稅項負債項目下確認。就合約而言不屬重大的相關項目確認為開支。

本集團亦訂立附帶多項履約責任的合約。對於此等合約，本集團根據相對獨立售價將交易價格的收入分配至合約中的不同商品及服務。若本集團於同一市場分開銷售商品或服務，獨立售價為本集團分開銷售商品或服務的可觀察價格。對於所有其他商品或服務，本集團使用成本加利潤法估計獨立售價。

## 銷售商品

本集團釐定汽車及服務零件銷售的客戶一般為經銷商、分銷商或車隊客戶。控制權轉移及因此產生的收入確認一般對應汽車或服務零件提供給客戶的日期，或汽車或服務零件交給負責運送給客戶的承運人的日期。這也是開具發票的時間點，汽車付款一般即時到期，而服務零件付款一般於次月到期。對於零部件銷售，收入確認方式與服務零件一致。本集團亦銷售工具，控制權於客戶接收工具時轉移。

激勵成本（如有）於合約訂立時按預期最終支付的金額估計，並於銷售時確認為收入扣減。若汽車合約交易具有多項履約責任，激勵成本全部分配至該汽車，因為激勵目的是促進汽車銷售。若激勵估計值於向客戶出售後發生變動，估計變動於變動期間確認為收入調整。有關該等計劃的詳情請參閱*使用估算 - 銷售激勵*。

通過折舊保證計劃完成的新汽車銷售於汽車控制權轉移至車隊客戶時確認為收入，但本集團發行且具有重大行使經濟動機的賣出期權的情況除外，如下文所述。於確認汽車收入時，本集團會確立與任何剩餘價值擔保估計金額相等的負債。

本集團銷售汽車的合約除保證剩餘價值外，亦可能包括賣出期權，據此車隊客戶可要求本集團回購汽車。對於此類安排，本集團會評估客戶是否有行使賣出期權的重大經濟動機。若本集團釐定客戶沒有行使賣出期權的重大經濟動機，則收入於汽車控制權轉移至車隊客戶時確認，並確認與任何剩餘價值擔保估計金額相等的負債。若本集團釐定有重大經濟動機，則安排按類似回購責任的方式入賬，如*附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款*所述。

## **提供服務**

若商品控制權於本集團負責的裝運活動完成前轉移至客戶，此為單獨的履約責任，相關的裝運收入於裝運服務完成時確認。其他提供服務收入主要包括保養計劃及延長保修，亦包括連接服務，並於合約期間根據歷史經驗按預期產生的成本確認。該等服務計入汽車售價或分開定價。服務收入根據估計獨立售價分配。合約銷售相關成本予以遞延，後續按符合相關收入確認的方式攤銷至開支。本集團於2019年12月31日擁有2.24億歐元的遞延服務合約成本（2018年12月31日：2億歐元），於截至2019年12月31日止年度確認6,800萬歐元的攤銷開支（截至2018年12月31日止年度：8,800萬歐元）。

## **合約收入**

建造合約（包括工業自動化系統）收入計入「其他活動」，於合約期間根據歷史經驗按預期產生的成本確認為收入。若合約服務預期成本總額超出交易價格，則確認虧損。

## **附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款**

對車隊客戶的汽車銷售可能包括回購責任，據此本集團必須於指定時間點回購汽車。本集團將該等銷售入賬列作經營租賃。向車隊客戶轉讓汽車時，本集團於綜合財務狀況表內其他負債下記錄與已收所得款項相等的負債。已收所得款項與保證回購金額之間的差額於合約期內按直線基準確認為收入。汽車成本於綜合財務狀況表內附有回購承諾的已售資產下記錄，汽車成本與估計剩餘價值之間的差額於合約期內於綜合損益表內收入成本下確認。

## **金融服務活動利息收入**

利息收入主要產生自本集團提供的經銷商及零售融資，採用實質利率法確認。

## **收入成本**

收入成本包括於製造及分銷汽車及零件時產生的開支。最重大元素為材料及部件成本，其餘成本包括勞動力（包括直接及間接工資）、運輸成本、物業、廠房及設備折舊以及其他生產相關無形資產攤銷。此外，可直接歸屬於金融服務公司的開支，包括與其整體融資相關的利息開支以及風險及資產撇減撥備，乃於收入成本下記錄（截至2019年、2018年及2017年12月31日止年度分別為4,800萬歐元、7,500萬歐元及6,800萬歐元）。於截至2019年、2018年及2017年12月31日止年度，收入成本亦分別包括與附有回購承諾的已售資產價值下跌相關的1.95億歐元、2.93億歐元及3.97億歐元。此外，與產品保修及召回行動相關的估計費用於收入成本下記錄（詳情請參閱下文*使用估算*一節）。

## 政府補助

若有合理保證本集團符合收取補助的條件且將會收取補助，政府補助於綜合財務報表確認。政府補助於擬抵銷的相關成本的相同期間確認為收入。

低於市場利率的政府貸款的利益視為政府補助。低於市場利率的利益按貸款初始賬面值（公允價值加交易成本）與已收所得款項之間的差額計量，並根據確認政府補助所用的政策入賬。

## 稅項

所得稅包括所有基於本集團應課稅溢利的稅項。即期及遞延稅項確認為利益或開支，計入該期間的綜合損益表，惟(i)於相同或不同期間於其他全面收益／（虧損）或直接於權益確認的交易或事件或(ii)業務合併產生的稅項除外。

遞延稅項採用全額負債法入賬。就資產或負債賬面值與其稅基之間的所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債，除非遞延稅項負債產生自初始確認商譽或初始確認非業務合併交易中的資產或負債，且於交易時不影響會計溢利或應課稅溢利。就所有可扣稅暫時差額確認遞延稅項資產，前提是很可能將有應課稅溢利可供動用可扣稅暫時差額，除非遞延稅項資產產生自初始確認非業務合併交易中的資產或負債，且於交易時不影響會計溢利或應課稅溢利。

遞延稅項資產及負債按本集團經營所在各司法管轄區預期應用於變現資產或清償負債期間的實質實施稅率計量。

本集團於暫時差額於可見將來很可能不會撥回時確認與附屬公司存在未分派溢利相關的遞延稅項負債，除非其能夠控制撥回暫時差額的時間。本集團僅於暫時差額於可見將來很可能撥回且將有應課稅溢利可供動用暫時差額時確認與附屬公司投資的可扣稅暫時差額相關的遞延稅項資產。

與未動用稅收虧損及稅項抵免相關及產生自可扣稅暫時差額的遞延稅項資產於很可能有未來溢利可供動用該等項目時確認。本集團於各報告日期監察未確認遞延稅項資產，並於很可能將有未來應課稅溢利可供收回遞延稅項資產時確認先前未確認的遞延稅項資產。詳情請參閱*使用估算 - 遞延稅項資產的可收回性*。

即期所得稅及遞延稅項於涉及相同稅務管轄區且有依法可強制執行的對銷權利時對銷。並非基於收入的其他稅項，例如物業稅及資本稅，均計入銷售、一般及其他費用。

有關應用國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號*所得稅處理的不確定性*及往年比較資料的相關重新分類，請參閱下文自 2019 年 1 月 1 日起生效的*新準則及修訂及會計政策變動 - 國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號*。

有關稅項開支及遞延稅項資產的詳情，請參閱附註 7 *稅項開支*。

## 公允價值計量

計量及披露所用的公允價值按市場參與者於計量日期的有序交易中出售資產所收取或轉讓負債所支付的對價釐定，而不論該價格是否直接觀察得到還是採用估值方法估計。公允價值計量乃假設出售資產或轉讓負債的交易於下列市場發生：

- 該資產或負債的主要市場；或
- 如無主要市場，該資產或負債最有利的市場。

資產或負債的公允價值採用市場參與者為該資產或負債定價時所用的假設計量，並假設市場參與者按符合自身最佳經濟利益的方式行事。非金融資產的公允價值計量會考慮市場參與者通過按最高及最佳用途使用資產或向其他將按最高及最佳用途使用資產市場的參與者出售資產所產生經濟利益的能力。於估計公允價值時，我們會使用可得的可觀察市場數據。若無法獲得可觀察市場數據，我們會使用最大化相關可觀察輸入數據使用量及最小化不可觀察輸入數據使用量的估值方法。

國際財務報告準則第 13 號 - 公允價值計量制定了計量公允價值所用輸入數據的優次層級制。該層級制對相同資產及負債的活躍市場報價（未經調整）給予最高優先級（第一層輸入數據），對不可觀察輸入數據給予最低優先級（第三層輸入數據）。在若干情況下，計量資產或負債公允價值所用的輸入數據可能歸類為公允價值層級制的不同層級。在該等情況下，公允價值計量按對整個計量具重要意義的最低層級輸入數據全部歸類為公允價值層級制中的同一層級。

層級制所用的層級如下：

- 第一層輸入數據包括本集團於計量日期可取得的相同資產及負債的活躍市場報價（未經調整）。第一層金融工具主要包括現金及現金等價物以及若干可供出售及持作交易證券。
- 第二層輸入數據包括截至計量日期可直接或間接觀察的數據。第二層工具包括商業票據及非交易所買賣衍生工具，例如場外貨幣及商品遠期、掉期及期權合約，其估值採用模型或其他估值方法。該等模型主要為考慮不同假設的行業標準模型，包括類似工具的活躍市場遠期報價、相同或類似輸入數據於非活躍市場的報價以及可觀察輸入數據。
- 第三層輸入數據無法從市場上的客觀來源觀察得到，並反映管理層就市場參與者為工具定價所用假設作出的判斷。此類工具包括非交易所買賣衍生工具，例如若干場外商品期權及掉期合約。

有關公允價值計量的詳情，請參閱附註 23 公允價值計量。



## 使用估算

綜合財務報表乃根據國際財務報告準則編製，需要運用估計、判斷及假設，而這會影響資產及負債賬面值、或有資產及負債的披露及所確認收入及開支的金額。估計及相關假設乃基於管理層對編製財務報表時已知要素的最佳判斷、歷史經驗以及任何其他視為相關的因素。

本集團會定期及在有需要時檢討估計及相關假設。實際結果可能有別於估計，因而需要相應調整估計。估計發生任何變更的影響於作出調整的期間或於未來期間於綜合損益表內確認。

需要估計且資產及負債賬面值未來可能產生重大差異風險的項目於下文論述。

### 僱員福利

本集團向特定活躍僱員及退休人士提供退休後福利，具體因本集團經營所在各國家的法律、財政及經濟狀況而異，並可能定期變更。本集團根據所提供福利類型將計劃分類如下：養老金福利、醫療及壽險計劃以及其他退休後福利。

集團公司根據定額供款計劃向僱員提供若干退休後福利，例如養老金或醫療福利，本集團據此按法定強制、合約或自願基準向公營或私營計劃供款。本集團於產生時確認定額供款計劃成本，並於綜合損益表內按職能將其分類為收入成本、銷售、一般及其他費用以及研發費用。

#### 養老金計劃

本集團資助主要於美國及加拿大的非分攤及分攤定額福利養老金計劃，大多數為已撥資。非分攤養老金計劃涵蓋特定小時工及領薪僱員，而福利按每個服務年度的固定比率計算。此外，亦根據領薪僱員退休計劃向特定領薪僱員提供分攤福利。

本集團的定額福利養老金計劃按精算基準入賬，需要運用估計及假設釐定負債淨額或資產淨值。本集團考慮多項金融性質參數，例如折現率、加薪率及採用人口假設估計的潛在未來事件可能性，估計所有參與者的預計未來付款現值。人口假設會影響未來付款的金額及時間，例如死亡率、解僱及退休比率，其制定目的是反映實際及預測計劃經驗。死亡率採用計劃特定人口、此領域公認專家（主要為美國精算師學會及加拿大精算師學會）發佈的近期死亡率資料以及（如適當）其他數據制定，以反映實際及預測計劃經驗。供款的預計金額及時間乃基於最低資金要求評估。所作供款不時會超出法定要求的金額。

計劃責任及成本乃基於現有退休計劃提供的福利。並無假設提供的福利日後發生超出本集團目前承諾範圍的任何潛在變動。實際經驗的重大差異或下列主要假設的重大變動可能會影響養老金責任及養老金開支：

- *折現率*。折現率乃基於到期時間及金額與預測福利付款時間及金額匹配的高質素（AA 級）固定收益投資的收益率。

實際結果與假設不同及修訂假設的影響計入其他全面收益／（虧損）。於 2019 年及 2018 年 12 月 31 日，釐定定額福利計劃的定額福利責任所用的加權平均折現率分別為 3.3% 及 4.3%。

於 2019 年 12 月 31 日，若所有其他假設保持不變，折現率下降或上升對定額福利責任的影響如下：

	養老金福利責任增加／（減少） 對負債淨額的影響
	（百萬歐元）
折現率下降 10 個基點	298
折現率上升 10 個基點	(292)

有關本集團養老金計劃的詳情，請參閱附註 19 *僱員福利負債*。

#### *其他退休後福利*

本集團向特定小時工及領薪僱員提供醫療、法律、遣散、彌償壽險福利及其他退休後福利。該等僱員退休後可符合資格繼續享受若干福利。福利及資格規則可能會定期修改。

此等其他退休後福利按精算基準入賬，這需要選擇不同假設。估計本集團與其他退休後福利相關的責任、成本及負債需要運用對所有參與者預計未來付款現值的估計，並考慮採用人口假設估計的潛在未來事件可能性，以及各國有關退休的法律規定。人口假設會影響未來付款的金額及時間，例如死亡率、解僱及退休比率，其制定目的是反映實際及預測計劃經驗。死亡率採用計劃特定人口、此領域公認專家發佈的近期死亡率資料以及（如適當）其他數據制定，以反映實際及預測計劃經驗。

計劃責任及成本乃基於現有計劃提供的福利。並無假設提供的福利日後發生超出本集團目前承諾範圍的任何潛在變動。

實際經驗的重大差異或下列主要假設的重大變動可能會影響其他退休後福利責任及開支：

- *折現率*。折現率乃基於到期時間及金額與預測福利付款時間及金額匹配的高質素（AA 級）固定收益投資的收益率。
- *醫療費用趨勢*。本集團的醫療費用趨勢假設乃基於歷史費用數據、近期展望及可能長期趨勢的評估制定。

於 2019 年 12 月 31 日，若所有其他假設保持不變，影響醫療、壽險計劃及意大利遣散彌償(*trattamento di fine rapporto* 或「TFR」)的主要假設減少或增加的影響如下：

	對醫療及 壽險福利責任的影響	對 TFR 福利責任 的影響
	(百萬歐元)	
折現率下降 10 個基點 / (TFR 為 100 個基點)	29	46
折現率上升 10 個基點 / (TFR 為 100 個基點)	(29)	(40)
醫療費用趨勢率下降 100 個基點	(39)	—
醫療費用趨勢率上升 100 個基點	46	—

有關本集團其他退休後福利負債的詳情，請參閱附註 19 僱員福利負債。

### 具有確定使用年期的非流動資產的可收回性

具有確定使用年期的非流動資產包括物業、廠房及設備、無形資產及持作待售資產。具有確定使用年期的無形資產主要包括主要與北美及歐洲、中東和非洲分部相關的資本化開發支出。本集團定期或於有事件或情況顯示資產可能減值時檢討具有確定使用年期的非流動資產的賬面值。具有確定使用年期的非流動資產的可收回性乃基於資產相關現金產生單位的估計未來現金流量（使用本集團現有業務計劃）。

由於燃料效率、溫室氣體排放及其他尾氣排放的監管要求持續變化，加上電氣化及自動駕駛等新興技術變革，全球汽車行業正經歷重大轉變。我們的業務計劃可能會因應該等要求變化及新興技術而發生變動，作為合作及協作關係一部分制定的任何未來業務計劃或戰略亦可能變化。隨著我們持續評估該等要求變化、新興技術或未來計劃或戰略及實施和落實業務計劃所載戰略目標（包括資源重新分配）的潛在影響，我們若干資產或現金產生單位的可收回性於未來可能會受到影響。例如，產品開發戰略可能會受監管變化及實施電氣化的預期成本（包括電池成本）變動所影響。隨著相關情況轉變，我們預期會調整產品計劃，從而可能導致本集團部分汽車平台的預期用途發生變化。

該等不確定性可能會導致該等平台出現減值或預計使用年期縮短或兼而有之。可收回性的任何變動將於業務計劃發生變動時入賬。於截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，所執行的減值測試對比了各現金產生單位所含資產的賬面值與其使用價值。現金產生單位的使用價值乃根據歸屬於現金產生單位的估計稅前未來現金流量及反映對貨幣時間價值及現金產生單位特有風險的當前市場評估的稅前折現率，採用折現現金流量法釐定。

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，已確認減值虧損總額 15.89 億歐元。於減值費用總額中，13.76 億歐元乃就產品組合計劃的合理化（主要是為了歐洲 A 級車以及阿爾法羅密歐，並導致確認若干平台的資產減值費用）確認，包括收入成本中確認的 5.63 億歐元物業、廠房及設備和研發費用中確認的 8.13 億歐元先前資本化開發成本且不包括經調整息稅前利潤。在這些費用中，4.35 億歐元涉及歐洲、中東及非洲分部，1.48 億歐元涉及瑪莎拉蒂分部，其餘 7.93 億歐元未分配至特定地區，因為減值的平台資產被用於生產在我們數個地區銷售的阿爾法羅密歐汽車。

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，已確認減值虧損總額 2.97 億歐元。此減值虧損的最重大組成部分源自歐洲、中東和非洲，主要產生自涉及 2018-2022 年業務計劃的產品計劃變更。現金產生單位的賬面值被釐定超出使用價值，因此分別於歐洲、中東和非洲、北美、亞太及拉美確認減值費用 2.62 億歐元、1,600 萬歐元、1,100 萬歐元及 800 萬歐元。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，已確認減值虧損總額 2.19 億歐元。此減值虧損的最重大組成部分源自歐洲、中東和非洲，涉及全球產品組合變更，以及源自拉美，涉及產品組合變更。現金產生單位的賬面值被釐定超出使用價值，因此分別於歐洲、中東和非洲及拉美確認減值費用 1.42 億歐元及 5,600 萬歐元。此外，於 2017 年第二季度，由於委內瑞拉經濟狀況持續惡化，FCA Venezuela 部分資產採用市場法減值至其公允價值，導致減值虧損 2,100 萬歐元。

### 商譽及不確定使用年期的無形資產的可收回性

根據國際會計準則第 36 號 - 資產減值，商譽及不確定使用年期的無形資產不進行攤銷，但會每年或當事實或情況顯示資產可能減值時更頻繁進行減值測試。商譽及不確定使用年期的無形資產會分配至經營分部或經營分部內的現金產生單位。減值測試通過比較商譽所分配的每個現金產生單位或現金產生單位組別的賬面值（主要包括物業、廠房及設備、商譽、品牌及資本化開發支出）及可收回金額進行。現金產生單位的可收回金額為其公允價值減出售成本及使用價值兩者中的較高者。本集團確認的商譽及不確定使用年期的無形資產結餘主要涉及收購 FCA US。收購 FCA US 產生的商譽已分配至北美、歐洲、中東和非洲、亞太及拉美經營分部。

由於識別主要因產品組合計劃合理化（主要是為了歐洲 A 級車以及阿爾法羅密歐）而產生的減值跡象，分配至歐洲、中東和非洲經營分部的商譽於 2019 年 9 月 30 日進行減值測試。有關 FCA 報告分部之間的商譽分配資料，載於附註 9 商譽及不確定使用年期的無形資產。

截至 2019 年 9 月 30 日歐洲、中東和非洲商譽減值測試所用假設代表管理層對所考慮期間的最佳估計。

- 進行歐洲、中東和非洲商譽減值測試所用的可收回金額估計乃採用 2019 年 9 月 30 日的使用價值釐定，並基於下列假設：
  - 2019 至 2022 年期間的預計未來現金流量。該等預計現金流量反映有關經濟狀況及市場趨勢的當前預期以及歐洲、中東和非洲對 2019-2022 年期間的具體倡議。該等現金流量涉及歐洲、中東和非洲經營分部於編製財務報表時的現狀，並撇除未來重組計劃或其他架構變動可能產生的估計現金流量。估計未來現金流量所用的主要假設涉及有關經營分部於所考慮期間的銷量、銷售組成、利潤率、預計市場趨勢及分部、品牌及車型市場份額狀況。
  - 預計未來現金流量包括用於估計明確考慮期間之後的未來結果的常態化終端期間，其納入 2% 的長期增長率假設。長期息稅前利潤率經考慮業務計劃所納入的利潤率及同行在區內通常實現的長期盈利能力後設定。
  - 稅前現金流量採用反映對考慮期間的貨幣時間價值及本集團與該等現金流量相關風險的當前市場評估的稅前折現率折現。對歐洲、中東和非洲經營分部應用的稅前加權平均資本成本為 10.8%。

按上述方式估計的價值被認為超出歐洲、中東和非洲經營分部的賬面值。因此，於截至 2019 年 12 月 31 日止年度並無就分配至歐洲、中東和非洲經營分部的商譽確認減值費用。

分配至其他經營分部（北美、拉美及亞太）的商譽及不確定使用年期的無形資產於 2019 年 10 月 1 日（即本集團每年進行商譽減值測試的日期）進行減值測試。

所測試地區的減值測試所用假設代表管理層對所考慮期間的最佳估計。進行各經營分部年度減值測試所用的可收回金額估計乃採用截至 2019 年 12 月 31 日止年度的使用價值（截至 2018 年 12 月 31 日止年度：公允價值減出售成本）釐定，並基於下列假設：

- 2019 至 2022 年期間的預計未來現金流量。該等預計現金流量反映有關經濟狀況及市場趨勢的當前預期以及本集團對 2019-2022 年期間的具體倡議。該等現金流量涉及相關現金產生單位於編製財務報表時的現狀，並撇除重組計劃或其他架構變動可能產生的估計現金流量。估計未來現金流量所用的銷量及銷售組成乃基於認為合理及可持續的假設，且有關假設反映對各經營分部於所考慮期間預計市場趨勢及分部、品牌及車型份額狀況的最佳估計。對於：
  - 亞太經營分部，於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，預計未來現金流量對若干假設敏感，主要為終端期間的預計利潤率，以致於 2018 年 12 月 31 日的終端期間利潤率下降 0.7% 將令公允價值減至賬面值。儘管所用假設被視為合理及可實現，且反映對經營分部預計狀況的最佳估計，管理層一直並持續積極實施各項措施，改善商業表現及成本架構，提升經營業績，以在亞太實現預期的利潤率及現金流量。於 2019 年，亞太地區對終端期間息稅前利潤率變動的敏感度下降，原因為 FCA 持續採取措施改善中國業務競爭力。然而，亞太地區資產的可收回性取決於實現有利可圖的業績，而這在最近的若干期間仍未實現。
  - 拉美經營分部，於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，預計未來現金流量對終端期間的預計利潤率變得敏感，這是考慮到地區的預期及阿根廷的經濟不確定性，以致於終端期間利潤率下降 90 個基點將令可收回價值減至賬面值。預計未來現金流量包括延續至 2025 年的若干稅收利益及其他於 2018 年第四季度在巴西簽署為法律的政府補助。
- 預計未來現金流量包括用於估計明確考慮期間之後的未來結果的常態化終端期間，其納入 2% 的長期增長率假設。長期息稅前利潤率經考慮歷史利潤率、五年業務計劃所納入的利潤率及其他市場數據後設定，並就有關地區的經濟週期階段及任何具體情況（例如在拉美，長期息稅前利潤率經調整以假設巴西稅收利益不會延長至 2025 年後）作出調整。
- 截至 2019 年 12 月 31 日止年度，稅前現金流量採用反映對考慮期間的貨幣時間價值及經營分部及所考慮現金流量特有風險的當前市場評估的稅前折現率折現。稅前加權平均資金成本介於約 9.8% 至約 15.4%。稅前加權平均資金成本採用資本資產定價模型方法計算。

按上述方式估計的價值被認為超出商譽所分配的各經營分部的賬面值。因此，於截至 2019 年 12 月 31 日止年度並無就商譽及不確定使用年期的無形資產確認減值費用。

就截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度進行的減值測試並無產生減值費用。

## 遞延稅項資產的可收回性

若將由足夠應課稅溢利可供動用部分或全部遞延稅項資產的利益，則會確認遞延稅項資產。遞延稅項資產的可收回性取決於本集團於假設可扣稅暫時差額撥回及可動用結轉稅項虧損的期間產生足夠未來應課稅收入的能力。作出此評估時，本集團會根據最近期業務計劃考慮將產生的未來應課稅收入。此外，本集團會估計應課稅暫時差額撥回對收益的影響，並考慮可收回該等遞延稅項資產的期間。評估所用估計及假設存在不確定性，特別是涉及本集團未來表現與業務計劃的對比（尤其是在拉美及歐洲、中東和非洲）。因此，當前估計因預期外事件所產生的變動可能對綜合財務報表造成重大影響。詳情請參閱附註 7 稅項開支。

## 銷售激勵

本集團於向經銷商銷售時將向經銷商及消費者提供的銷售激勵計劃估計成本確認為收入扣減。此估計成本代表向經銷商及消費者提供的激勵計劃，以及預期為促進經銷商存貨銷售而對該等計劃作出的修改。銷售激勵計劃與先前售予經銷商的汽車相關的後續調整於可釐定調整的期間確認為收入淨額調整。

本集團因應多種市場及產品因素使用價格折扣調整汽車定價，包括競爭對手的定價行動及激勵、經濟狀況、行業過剩產能數量、市場競爭強度、消費者對產品的需求以及支持宣傳活動的意向。本集團可於任何時間提供各種銷售激勵計劃，包括經銷商及消費者現金激勵，以及向客戶提供補貼計劃（又稱租賃補貼），減少零售客戶月租付款或在融資安排開始時的應付現金或兩者兼具。銷售激勵計劃一般針對特定品牌、車型及地區，有確定的持續期。

按汽車系列估計未來激勵開支所用的多種因素包括市場現有激勵計劃、規劃宣傳計劃及隨著車型年齡增長產生的正常激勵升級。估計激勵比率會每月檢討，並相應調整計劃比率的變更，從而影響收入。由於有大量輸入數據影響銷售激勵估計的計算，任何該等變量的增減均可能對收入淨額造成重大影響。

## 產品保修、召回行動及產品責任

本集團於確認相關銷售時設立產品保修儲備。本集團會發出各類產品保修，據此已交付產品在特定期間或期限的表現一般會獲得保證。產品保修的應計項目包括法律或合約所施加保修責任的預計費用，以及政策覆蓋、召回行動及回購承諾的預計費用。該等行動的估計未來費用主要基於有關每個汽車系列及該汽車系列每個車型年份的終生保修費用假設，以及本集團汽車的歷史索賠經驗。此外，會考慮預計批准的額外維修行動數量及範圍以及與額外維修行動相關的政策。由於該等估計因素的不確定性及潛在波動性，所用假設的變動可能會對經營業績造成重大影響。

本集團定期發起主動維修及召回行動，以處理有關所售汽車的各種客戶滿意度、安全及排放問題。儲備包括該等維修及召回行動的估計費用。在北美，我們在銷售時累計估計召回費用，金額基於歷史索賠經驗以及額外精算分析，該分析對最近曆年的召回行動趨勢賦予更大權重。然而在其他地區及細分市場，通常沒有足夠歷史數據支持應用基於精算的估計方法。因此，其他地區及細分市場的估計召回費用在很可能產生及可合理估計時累計，這一般在確定批准及宣佈具體召回行動時發生。

此類行動的日後費用估計受各種不確定因素所影響，包括新法律法規的制定、受維修或召回行動影響的汽車數量及糾正行動的性質。這些維修及召回行動的最終費用有合理可能要求本集團在更長時間支付超出（或少於）所設儲備的支出，並且其範圍無法合理估計。年內會定期檢討保修及額外維修和召回行動責任的估計值。經驗表明，任何特定車型年份的初始數據可能存在波動；因此，我們的流程依賴長期歷史平均值，直至有足夠可用數據為止。實際經驗可用時，將用於修訂歷史平均值，確保預測處於可能結果範圍內。由此產生的應計項目隨後與當前支出率對比，確保結餘足夠履行預計未來責任。

此外，本集團就財產損毀及人身傷害（包括過失致死）所產生的估計產品責任費用以及指稱產品缺陷所導致的潛在懲戒性或懲罰性損害賠償計提撥備。基於其性質，該等費用可能很少發生、難以預計且金額可能差異甚大。儲備估值根據已售汽車數量及已產生產品責任索賠等因素按年以精算方法釐定。與該等撥備相關的成本於綜合損益表記錄，任何後續調整於釐定調整的期間記錄。

## 訴訟

本集團面臨各種法律程序、索賠及政府調查，涉及各種主題，包括汽車安全、排放及燃料經濟性、競爭、稅項及證券事項、指稱違法、勞工、經銷商、供應商及其他合約關係、知識產權、產品保修及環境事宜。上述部分程序指稱多個車型的特定零部件或系統（包括氣囊、座位、安全帶、制動器、球形接頭、引擎及燃料系統）存在缺陷，或指稱普遍存在與汽車操縱及穩定性、突然意外移動或防撞性相關的設計缺陷。該等程序尋求追討財產損毀、人身傷害或過失致死的賠償，在若干情況下包括懲戒性或懲罰性損害賠償的主張。上述一項或多項程序中的不利裁決可能要求本集團支付巨額損害賠償，或執行維修行動、召回行動或其他成本高昂的行動。

訴訟受大量不確定因素所影響，個別事項的結果無法有把握地預計。此外，針對本集團的案件及索賠通常產生自涉及不同程度的不確定性的複雜法律問題，包括每個具體案件的事實及情況、適用法律可能的詮釋及適用方式，以及牽涉的司法管轄區及不同法律。若很可能出現資金流出且金額可合理估計，會就待決或威脅提起的訴訟設立撥備。若很可能出現資金流出但金額無法估計，該事項將於綜合財務報表附註內披露。由於該等撥備為估計數字，當中部分事項的解決方案可能要求本集團支付超出累計金額的款項，或要求本集團支付無法合理估計的一筆或多筆款項。

本集團會監察待決法律程序的狀態，並定期就法律及稅務事項諮詢專家。因此，本集團的法律程序及訴訟撥備可能因待決事項的未來發展而變化。

## 自 2019 年 1 月 1 日起生效的新準則及修訂

### 國際財務報告準則第 16 號-租賃

為採納國際財務報告準則第 16 號而對截至 2019 年 1 月 1 日的綜合財務狀況表作出修改的累計影響如下：

(百萬歐元)	於 2018 年 12 月 31 日 (先前呈報) <sup>(1)</sup>	採納國際財務報 告準則第 16 號 的影響	於 2019 年 1 月 1 日 (經調整)
<b>資產</b>			
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備	€ 26,307	€ 1,069	€ 27,376
預付開支及其他資產	266	(3)	263
不受採納國際財務報告準則第 16 號影響的非流動資產	32,008	—	32,008
<b>非流動資產總額</b>	<b>58,581</b>	<b>1,066</b>	<b>59,647</b>
<b>流動資產</b>			
預付開支及其他資產	418	(2)	416
持作待售資產	4,801	261	5,062
不受採納國際財務報告準則第 16 號影響的流動資產	33,073	—	33,073
<b>流動資產總額</b>	<b>38,292</b>	<b>259</b>	<b>38,551</b>
<b>總資產</b>	<b>€ 96,873</b>	<b>€ 1,325</b>	<b>€ 98,198</b>
<b>權益</b>			
<b>權益總額</b>	<b>€ 24,903</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 24,903</b>
<b>負債</b>			
<b>非流動負債</b>			
長期債務 <sup>(1)</sup>	8,667	903	9,570
其他負債	2,452	(3)	2,449
不受採納國際財務報告準則第 16 號影響的非流動負債	14,377	—	14,377
<b>非流動負債總額</b>	<b>25,496</b>	<b>900</b>	<b>26,396</b>
<b>流動負債</b>			
短期債務及長期債務的流動部分 <sup>(2)</sup>	5,861	166	6,027
其他負債	7,057	(2)	7,055
持作待售負債	2,931	261	3,192
不受採納國際財務報告準則第 16 號影響的流動負債	30,625	—	30,625
<b>流動負債總額</b>	<b>46,474</b>	<b>425</b>	<b>46,899</b>
<b>權益及負債總額</b>	<b>€ 96,873</b>	<b>€ 1,325</b>	<b>€ 98,198</b>

(1) 有關 2018 年比較數據重新分類的詳情，請參閱下文會計政策變動-國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號。

(2) 於 2018 年 12 月 31 日的金額包括先前根據國際會計準則第 17 號確認的融資租賃負債 2.61 億歐元。請參閱附註 21 債務。

由於採納國際財務報告準則第 16 號，本集團將分別確認租賃負債及使用權資產所產生的遞延稅項資產及負債，兩者大致互相抵銷。於 2019 年 1 月 1 日採納時對遞延稅項資產的影響淨額為零。截至 2019 年 12 月 31 日止年度的遞延稅項影響淨額並不重大。

國際財務報告準則第 16 號要求承租人根據與國際會計準則第 17 號項下融資租賃會計方式類似的資產負債表內模型確認資產及負債。國際財務報告準則第 16 號自 2019 年 1 月 1 日（採納日期）起生效。本集團採用經修訂追溯法採納國際財務報告準則第 16 號，首次應用該準則的累計影響確認為本集團於 2019 年 1 月 1 日期初權益結餘的調整，金額為零。比較期間未經重列，繼續根據 2019 年 1 月 1 日前的期間生效的會計準則呈報。

### 過渡

於過渡至國際財務報告準則第 16 號時已採取下列務實權宜措施：

- 先前應用國際會計準則第 17 號及國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 4 號釐定一項安排是否包含租賃識別為租賃的合約並無根據國際財務報告準則第 16 號重新評估。



- 對於剩餘租期自採納日期起不足 12 個月的租賃或低價值資產租賃，我們並無確認使用權資產及租賃負債。
- 於採納日期，對具有相似特徵的租賃組合應用單一折現率。租賃負債按各自於 2019 年 1 月 1 日的遞增借貸利率折現，所用的加權平均折現率為 5.7%。
- 計量於採納日期的使用權資產時，已撇除初始直接成本。

對於根據國際會計準則第 17 號分類為融資租賃的租賃，於 2019 年 1 月 1 日的使用權資產及租賃負債賬面值釐定為緊接該日期前根據國際會計準則第 17 號確定的租賃資產及租賃負債賬面值。

由於國際財務報告準則第 16 號基本沿用國際會計準則第 17 號的出租人會計規定，若 FCA 為出租人，我們繼續將租賃分類為經營租賃或融資租賃並據此入賬。

以下於 2019 年 1 月 1 日租賃負債期初結餘的對賬乃基於 2018 年 12 月 31 日的經營租賃責任（不包括已終止業務）：

(百萬歐元)	
<b>於 2018 年 12 月 31 日的未來租賃責任<sup>(1)</sup></b>	<b>€ 1,642</b>
確認豁免：	
短期租賃	(102)
低價值資產租賃	(27)
<b>於 2019 年 1 月 1 日的租賃負債總額</b>	<b>1,513</b>
於 2019 年 1 月 1 日採用遞增借貸利率折現的影響	(444)
<b>於 2019 年 1 月 1 日的租賃負債現值</b>	<b>1,069</b>
於 2018 年 12 月 31 日國際會計準則第 17 號項下融資租賃負債現值	261
<b>於 2019 年 1 月 1 日因首次應用國際財務報告準則第 16 號產生的租賃負債</b>	<b>€ 1,330</b>

(1) 包括不可取消租賃合約項下的最低租賃付款 10.27 億歐元以及合理確定行使的延期及終止選擇權 6.15 億歐元。

## 租賃（自 2019 年 1 月 1 日起適用的政策）

### 作為承租人

於合約開始時，本集團會評估合約是否屬於或包含租賃。合約若轉移在一段時間內控制使用已識別資產的權利以換取對價，則屬於或包含租賃。

此政策適用於於 2019 年 1 月 1 日或之後訂立或修訂的合約。

於包含租賃部分的合約開始或重估時，本集團根據相對獨立價格將合約對價分配至每個租賃部分。除不動產外，本集團已選擇不分隔非租賃部分，並將租賃及非租賃部分入賬列作單一租賃部分。

### 使用權資產

本集團於租賃開始日期確認使用權資產及租賃負債。使用權資產初始按成本計量，包括租賃負債的初始金額（就開始日期或之前已付的任何租賃付款作出調整），加上任何已產生的初始直接成本及拆除相關資產或復原相關資產或其所在場地的估計成本，減去任何已收租賃優惠。

使用權資產後續自開始日期至使用權資產使用年期結束或租期結束時（以較早者為準）採用直線法折舊。使用權資產的估計使用年期根據資產性質並考慮租期後釐定。此外，使用權資產會定期扣減減值虧損（如有）並就租賃負債的特定對應重新計量作出調整。

### 租賃負債

租賃負債初始按於開始日期尚未支付的租賃付款現值計量，所採用的折現率為租賃明示的利率或（如該利率無法即時釐定）本集團的遞增借貸利率。遞增借貸利率經考慮宏觀經濟因素（例如基於相關貨幣及期限的無風險利率）及影響 FCA 信貸息差的 FCA 特定因素（包括抵押物的影響）後釐定。本集團主要採用遞增借貸利率作為租賃負債折現率。

計量租賃負債所用的租賃付款包括下列各項（如適用）：

- 固定付款，包括實質固定付款；
- 取決於指數或利率的浮動租賃付款，初始採用開始日期適用的指數或利率計量；
- 根據剩餘價值保證預計應付的金額；
- 若合理確定行使，購買期權的行使價，或可選續約期的租賃付款；及
- 提前終止租賃的罰款，除非本集團合理確定不會提前終止。

租賃負債後續採用實質利率法按攤銷成本計量。若指數或利率變動導致未來租賃付款變動，或本集團根據剩餘價值保證預計應付的估計金額發生變動，或本集團改變其是否行使購買、延期或終止期權的評估，則重新計量租賃負債。若租賃負債按此方式重新計量，則對使用權資產賬面值作出相應調整，若使用權資產賬面值減至零，則於損益內記錄。

本集團於綜合財務狀況表內物業、廠房及設備下呈列不符合投資物業定義的使用權資產，並於長期債務及短期債務及長期債務的流動部分下呈列租賃負債。

本集團已選擇不確認各類租賃資產短期租賃及低價值租賃的使用權資產及租賃負債。本集團按直線基準於租期內將與該等租賃相關的租賃付款確認為開支。

### 作為出租人

本集團作為出租人時，於租賃開始時釐定各項租賃為融資租賃或經營租賃。

為將每項租賃分類，本集團整體評估租賃是否轉移相關資產所有權附帶的絕大部分風險及回報。若絕大部分風險及回報均已轉移，則租賃為融資租賃，否則為經營租賃。作為此評估的一部分，本集團會考慮若干指標，例如租賃是否覆蓋資產的大部分經濟壽命。

## 國際財務報告準則第 16 號的影響

有關工具國際財務報告準則第 16 號確認的金額詳情，請參閱附註 8 按性質分析的其他資料、附註 11 物業、廠房及設備、附註 21 債務及附註 29 綜合現金流量表解釋附註。

有關已終止業務相關金額的詳情，請參閱附註 3 綜合範圍。

## 其他新準則及修訂

本集團已採納下列自 2019 年 1 月 1 日起生效的修訂及詮釋。採納該等修訂對綜合財務報表並無重大影響。

- 於 2017 年 6 月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號*所得稅處理的不確定性*（「詮釋」），澄清在所得稅處理存在不確定性時國際會計準則第 12 號 - *所得稅確認及計量* 規定的應用方式。詮釋明確說明：(i) 實體是否分開考慮不確定的稅務處理，(ii) 實體就稅務機關檢查稅務處理作出的假設，(iii) 實體如何釐定應課稅溢利（稅項虧損）、稅基、未動用稅項虧損、未動用稅項抵免及稅率及(iv) 實體如何考慮事實及情況變動。詮釋沒有增加任何新披露規定，但強調國際會計準則第 1 號*財務報表的呈列*有關披露判斷、所作假設資料及其他估計以及披露國際會計準則第 12 號*所得稅*項下稅務相關或有事項的現有規定。本集團已自 2019 年 1 月 1 日起追溯應用國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號，對首次應用日期的權益並無影響。

於 2019 年 9 月，國際財務報告準則詮釋委員會確定有關呈列應用國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號確認的不確定稅務處理相關負債或資產的議程決定。議程決定認為不確定稅項負債應列作流動稅項負債或遞延稅項負債，而不確定稅項資產應列作流動稅項資產或遞延稅項資產。請參閱下文會計政策變動 - 國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號。

- 於 2017 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈具有負補償的提前還款特徵（國際財務報告準則第 9 號修訂本），允許公司按攤銷成本或（若符合指定條件）以公允價值計量且其變動計入其他全面收益（而非以公允價值計量且其變動計入損益）計量具有所謂負補償的特定可提前還款金融資產。
- 於 2017 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈於聯營公司及合資企業的長期權益（國際會計準則第 28 號修訂本），澄清公司採用國際財務報告準則第 9 號入賬於聯營公司及合資企業的長期權益，但不使用權益法。
- 於 2017 年 12 月，國際會計準則理事會頒佈 2015-2017 年國際財務報告準則的年度改進，此對國際財務報告準則作出的系列修訂回應了主要就下列準則提出的問題：國際財務報告準則第 3 號 - *業務合併*——澄清公司於取得業務控制權時重新計量先前於合資經營中持有的權益；國際財務報告準則第 11 號 - *合營安排*——公司於取得業務共同控制權時無須重新計量先前於合資經營中持有的權益；國際會計準則第 12 號 - *所得稅*——澄清股息（即溢利分派）的所有所得稅影響應於損益內確認，而不論該稅項如何產生，以及國際會計準則第 23 號 - *借貸成本*——澄清公司於資產準備就緒可作預定用途或出售時將任何原本為發展資產而作出的借貸視作整體借貸的一部分。
- 於 2018 年 2 月，國際會計準則理事會頒佈計劃修訂、縮減或結算（國際會計準則第 19 號修訂本），說明公司於定額福利養老金計劃發生變更時如何釐定養老金開支。國際會計準則第 19 號 - *僱員福利* 說明公司如何將定額福利計劃入賬。若計劃發生變更——修訂、縮減或結算，國際會計準則第 19 號要求公司重新計量定額福利負債或資產淨額。該等修訂要求公司採用從重新計量獲得的更新假設釐定即期服務成本及報告期間於計劃變更後的餘下時間的利息淨額。該等修訂適用於自 2019 年 1 月 1 日或之後開始的首個年度報告期間開始時或之後發生的計劃修訂、縮減或結算。

## 尚未生效的新準則及修訂

國際會計準則理事會已頒佈以下新準則及修訂。我們將在其各自生效日期或之前遵守相關指引：

- 於 2017 年 5 月，國際會計準則理事會頒佈了國際財務報告準則第 17 號—*保險合約*（「國際財務報告準則第 17 號」），以取代國際財務報告準則第 4 號—*保險合約*。國際財務報告準則第 17 號要求所有保險合約應以一致的方式進行會計處理，並應使用現值而非歷史成本列賬保險責任。新準則要求對未來現金流量進行當期計量，並在根據合約提供服務的期間確認溢利。國際財務報告準則第 17 號亦要求實體將保險服務業績（包括保險收入的呈列）與保險財務收支分開呈列，並要求實體作出會計政策選擇，以決定在損益中確認所有保險財務收支，還是在其他全面收益中確認其中部分收支。該準則自 2021 年 1 月 1 日或之後開始的年度期間生效，允許提前採用。採用該修訂後，預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2018 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈了國際財務報告準則第 3 號—*企業合併*的修訂，其更改了企業的定義，使實體能夠釐定一項收購屬於企業合併還是資產收購。該修訂自 2020 年 1 月 1 日或之後開始的年度期間生效，允許提前採用。採用該修訂後，預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2018 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈了國際會計準則第 1 號*財務報表的呈報*及國際會計準則第 8 號*會計政策、會計估計變更*有關重大定義的修訂，對重大的定義作出澄清以便於採用。該修訂自 2020 年 1 月 1 日或之後開始的年度期間生效，允許提前採用。採用該修訂後，預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2019 年 9 月，國際會計準則理事會頒佈了*利率基準改革（國際財務報告準則第 9 號、國際會計準則第 39 號及國際財務報告準則第 7 號的修訂）*，其修改了一些特定的對沖會計要求，以減輕銀行同業拆息率改革帶來的潛在不確定性影響。此外，該修訂要求公司向投資者提供有關直接受這些不確定因素影響的對沖關係詳情。該修訂自 2020 年 1 月 1 日或之後開始的年度期間生效，允許提前採用。採用該修訂後，預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2020 年 1 月，國際會計準則理事會頒佈了*負債分類為流動或非流動負債（國際會計準則第 1 號的修訂）*，其影響了國際會計準則第 1 號有關負債呈列的規定，包括澄清了將負債分類為非流動負債的標準。該修訂自 2020 年 1 月 1 日或之後開始的年度報告期間生效，允許提前採用。我們目前正在評估相關採用對綜合財務報表的影響。

## 會計政策變更—國際財務報告詮釋委員會詮釋第 23 號

由於實施了國際財務報告詮釋委員會於 2019 年 9 月頒佈的國際財務報告詮釋委員會第 23 號以及議程決定，本集團已更改了有關不確定稅項狀況分類的會計政策，以將不確定稅項負債列為流動稅項負債，及將不確定稅項資產列為流動稅項資產。根據國際會計準則第 8 號會計政策、會計估計變及錯誤，本集團對 2018 年及 2017 年的可比數據進行了追溯重新分類，將先前於撥備入賬的金額重新分類為稅項負債（先前呈列為應付稅項）。此項變動對截至 2018 年或 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表並無影響。

### 綜合財務狀況表

	於 2018 年 12 月 31 日 (如先前所呈列)		調整 (百萬歐元)		於 2018 年 12 月 31 日 (重新分類)	
撥備	€	5,561	€	(148)	€	5,413
稅項負債		1		148		149
不受重分類影響的非流動負債		19,934		—		19,934
<b>非流動負債合計</b>	<b>€</b>	<b>25,496</b>	<b>€</b>	<b>—</b>	<b>€</b>	<b>25,496</b>
撥備	€	10,483	€	(89)	€	10,394
稅項負債		114		89		203
不受重分類影響的流動負債		35,877		—		35,877
<b>流動負債合計</b>	<b>€</b>	<b>46,474</b>	<b>€</b>	<b>—</b>	<b>€</b>	<b>46,474</b>

	於 2017 年 12 月 31 日 (如先前所呈列) <sup>(1)</sup>		調整 <sup>(2)</sup> (百萬歐元)		於 2017 年 12 月 31 日 (重新分類)	
撥備	€	5,770	€	(240)	€	5,530
稅項負債		74		240		314
不受重分類影響的非流動負債		22,199		—		22,199
<b>非流動負債合計</b>	<b>€</b>	<b>28,043</b>	<b>€</b>	<b>—</b>	<b>€</b>	<b>28,043</b>
撥備	€	9,009	€	(39)	€	8,970
稅項負債		309		39		348
不受重分類影響的流動負債		37,951		—		37,951
<b>流動負債合計</b>	<b>€</b>	<b>47,269</b>	<b>€</b>	<b>—</b>	<b>€</b>	<b>47,269</b>

	於 2017 年 1 月 1 日 (如先前所呈列) <sup>(1)</sup>		調整 <sup>(2)</sup> (百萬歐元)		於 2017 年 1 月 1 日 (重新分類)	
撥備	€	6,520	€	(194)	€	6,326
稅項負債		25		194		219
不受重分類影響的非流動負債		28,976		—		28,976
<b>非流動負債合計</b>	<b>€</b>	<b>35,521</b>	<b>€</b>	<b>—</b>	<b>€</b>	<b>35,521</b>
撥備	€	9,317	€	(18)	€	9,299
稅項負債		162		18		180
不受重分類影響的流動負債		39,990		—		39,990
<b>流動負債合計</b>	<b>€</b>	<b>49,469</b>	<b>€</b>	<b>—</b>	<b>€</b>	<b>49,469</b>

(1) 所有金額均包括 Magneti Marelli。

(2) 於 2017 年 12 月 31 日及 2017 年 1 月 1 日，有關 Magneti Marelli 的調整總金額分別為 5,200 萬歐元及 4,300 萬歐元。

綜合現金流量表

	截至 2018 年 12 月 31 日止年度 (如先前所呈列)		調整	截至 2018 年 12 月 31 日止年度 (重新分類)	
	€		(百萬歐元)	€	
撥備變動	€	913	€ (71)	€	842
其他負債、應付款及應收款的變動 <sup>(1)</sup>		(1,284)	71		(1,213)
經營活動所得現金流—終止經營		484	—		484
經營活動所得現金流—持續經營不受重新分類影響		9,835	—		9,835
<b>經營活動所得現金流合計</b>	<b>€</b>	<b>9,948</b>	<b>€ —</b>	<b>€</b>	<b>9,948</b>

	截至 2017 年 12 月 31 日止年度 (如先前所呈列)		調整	截至 2017 年 12 月 31 日止年度 (重 新分類)	
	€		(百萬歐元)	€	
撥備變動	€	545	€ (81)	€	464
其他負債、應付款及應收款的變動 <sup>(1)</sup>		277	81		358
經營活動所得現金流—終止經營		705	—		705
經營活動所得現金流—持續經營 不受重新分類影響		8,858	—		8,858
<b>經營活動所得現金流合計</b>	<b>€</b>	<b>10,385</b>	<b>€ —</b>	<b>€</b>	<b>10,385</b>

(1) 先前呈報為其他應付款及應收款變動

### 3. 綜合範圍

下表載列 FCA 主要附屬公司（按我們的報告分部分類）以及我們控股公司及其他公司的清單：

名稱	國家	所持權益比例
<b>北美</b>		
FCA US LLC	美國（特拉華州）	100.00
FCA Canada Inc.	加拿大	100.00
FCA Mexico, S.A. de C.V.	墨西哥	100.00
<b>拉美</b>		
FCA Fiat Chrysler Automoveis Brasil LTDA	巴西	100.00
FCA Automobiles Argentina S.A.	阿根廷	100.00
Banco Fidis S.A.	巴西	100.00
<b>亞太地區</b>		
Chrysler Group (China) Sales Limited	中華人民共和國	100.00
FCA Japan Ltd.	日本	100.00
FCA Australia Pty Ltd.	澳大利亞	100.00
菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司	中華人民共和國	100.00
阿爾法羅密歐(上海)汽車銷售有限公司	中華人民共和國	100.00
<b>歐洲、中東及非洲</b>		
FCA Italy S.p.A.	意大利	100.00
FCA Poland Spółka Akcyjna	波蘭	100.00
FCA Powertrain Poland Sp. z o.o.	波蘭	100.00
FCA Serbia d.o.o. Kragujevac	塞爾維亞	66.67
FCA Germany AG	德國	100.00
FCA France S.A.S.	法國	100.00
Fiat Chrysler Automobiles UK Ltd.	英國	100.00
Fiat Chrysler Automobiles Spain S.A.	西班牙	100.00
Fidis S.p.A.	意大利	100.00
<b>瑪莎拉蒂</b>		
Maserati S.p.A.	意大利	100.00
Maserati (China) Cars Trading Co. Ltd.	中華人民共和國	100.00
Maserati North America Inc.	美國（特拉華州）	100.00
<b>控股公司及其他公司</b>		
FCA North America Holdings LLC	美國（特拉華州）	100.00
Fiat Chrysler Finance S.p.A.	意大利	100.00
Fiat Chrysler Finance Europe SENC <sup>(1)</sup>	盧森堡	100.00

(1) 前稱 Fiat Chrysler Finance Europe S.A.

#### Magneti Marelli 已終止業務及出售

於 2018 年 4 月 5 日，FCA 董事會宣佈其已授權 FCA 管理層制定並實施一項計劃，以將 Magneti Marelli 業務自本集團分拆，並將 Magneti Marelli 所持新控股公司的股份分配予 FCA 股東。

於 2018 年 9 月 30 日，相關分拆極有可能在未來十二個月內進行，Magneti Marelli 業務符合標準可分類為持作銷售的出售組別。根據國際財務報告準則第 5 號—持作銷售的非流動資產及已終止業務，其亦符合標準可分類為已終止業務。

於 2018 年 10 月 22 日，FCA 宣佈已將向 CK Holdings Co., Ltd. 出售其 Magneti Marelli 業務簽訂最終協議。於 2019 年 5 月 2 日，FCA 完成出售 Magneti Marelli，代價為 57.72 億歐元（包括 57.74 億歐元的現金代價、公允價值為 7,000 萬歐元的應收或有代價、FCA 應付的或有代價 1,600 萬歐元、與交易有關的費用 1,600 萬歐元以及初步購買價調整約 4,000 萬歐元），惟須待買方最終確認購買價調整。

下表載列 Magneti Marelli 交易的銷售收益相關計算：

	於 2019 年 5 月 2 日	
	(百萬歐元)	
無形資產	€	788
物業、廠房及設備		2,146
財務應收款		10
現金及現金等價物		426
其他資產		2,055
債務		(782)
貿易及其他應付款		(1,942)
其他負債		(791)
<b>已售資產淨值</b>	<b>€</b>	<b>1,910</b>
代價		5,772
重新分類其他全面收益的 Magneti Marelli 相關金額 <sup>(1)</sup>		(91)
<b>FCA 應佔銷售收益</b>	<b>€</b>	<b>3,771</b>

(1) 不包括有關重新計量定額福利計劃的金額。

請參閱截至 2019 年 12 月 31 日止年度的綜合現金流量表，以了解出售 Magneti Marelli 產生的現金流量總額，其中包括已收取的現金代價（經扣除該出售所轉讓的現金及現金等價物，如上表所披露）。

Magneti Marelli 業務呈列如下：

- 截至 2019 年 5 月 2 日出售交易完成止以及於截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，Magneti Marelli 的經營業績已不計入本集團的持續性業務，並在扣除稅項後於綜合損益表以單一項目呈列。為呈列已終止業務的財務影響，公司間交易產生的收入及開支會相互抵銷，惟於出售已終止業務後預期會持續產生的收入及開支除外。然而，綜合損益表並未確認公司間交易的損益。
- Magneti Marelli 的資產及負債已於截至 2018 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表分類為持作出售資產及持作出售負債。
- 截至 2019 年 5 月 2 日出售交易完成時，Magneti Marelli 產生的現金流量已於截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合現金流量表單獨呈列為經營、投資及融資活動產生的已終止現金流量。該等現金流量為與第三方交易產生的現金流量。
- 根據國際財務報告準則第 5 號，Magneti Marelli 的資產於 2018 年 9 月 30 日停止折舊及攤銷。於截至 2019 年 5 月 2 日完成出售交易止期間，經扣除稅項 2,700 萬歐元（截至 2018 年 12 月 31 日止年度為 2,000 萬歐元）後，停止對 Magneti Marelli 的物業、廠房及設備進行折舊以及停止對無形資產進行攤銷的影響為 1.34 億歐元（截至 2018 年 12 月 31 日止年度為 9,600 萬歐元）。
- 終止經營業績的經營業績包括截至 2019 年 12 月 31 日止年度的 500 萬歐元租賃負債利息。



- 截至 2019 年 5 月 2 日完成出售交易止期間，就已終止業務的經營業績確認的短期租賃及低值資產租賃相關支出總額分別為 600 萬歐元及 200 萬歐元。

下表載列於 2018 年 12 月 31 日被分類為持作出售的 Magneti Marelli 業務相關資產及負債：

	於 2018 年 12 月 31 日 <sup>(1)</sup>		
	合計	流動	非流動
	(百萬歐元)		
<b>分類為持作出售的資產</b>			
無形資產	€ 717	€ —	€ 717
物業、廠房及設備	1,793	—	1,793
遞延稅項資產	127	—	127
存貨	766	766	—
貿易及其他應收款	545	492	53
現金及現金等價物	719	719	—
其他資產	129	27	102
<b>持作出售資產總額<sup>(2)</sup></b>	<b>€ 4,796</b>		
<b>分類為持有出售的負債</b>			
債務	€ 177	€ 64	€ 113
僱員福利負債	300	55	245
撥備	210	100	110
遞延稅項負債	99	—	99
貿易及其他應付款	1,788	1,788	—
其他負債	357	305	52
<b>持作出售負債總額</b>	<b>€ 2,931</b>		

(1) 單獨呈列金額不代表 Magneti Marelli 的財務狀況；該等金額已扣除 Magneti Marelli 與本集團其他公司之間的交易。

(2) 於 2018 年 12 月 31 日綜合財務狀況表呈列的持作出售資產包括與 Magneti Marelli 業務無關的 500 萬歐元。

下表概述截至 2019 年 5 月 2 日完成出售交易止的 Magneti Marelli 經營業績，該業績不計入截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年 <sup>(1)</sup>	2018 年 <sup>(1)</sup>	2017 年 <sup>(1)</sup>
	(百萬歐元)		
淨收入	€ 1,657	€ 4,998	€ 5,204
開支	1,447	4,493	4,798
財務費用淨額	5	85	124
<b>已終止業務的稅前利潤</b>	<b>205</b>	<b>420</b>	<b>282</b>
稅項開支	44	118	63
<b>已終止業務的除稅後溢利</b>	<b>161</b>	<b>302</b>	<b>219</b>
加：FCA 應佔的出售收益	3,771	—	—
減：出售收益的稅項開支	2	—	—
<b>經扣除稅項的已終止業務所得溢利</b>	<b>€ 3,930</b>	<b>€ 302</b>	<b>€ 219</b>

(1) 單獨呈列金額不代表 Magneti Marelli 的損益表；該等金額已扣除 Magneti Marelli 與本集團其他公司之間的交易。

我們已選擇在經扣除稅項的已終止業務所得溢利內將收益（經扣除 5,500 萬歐元的參股免稅）稅項及使用的相關稅項虧損呈列為零淨額影響。

### 持作出售的塑料部件及汽車模塊業務

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，我們塑料部件及汽車模塊業務的若干實體符合標準可呈列為持作出售。於 2020 年 1 月 31 日，本集團簽訂協議，以總售價約 4,750 萬歐元出售塑料部件及汽車模塊業務的若干資產。

### 持作出售的 Teksid 鑄鐵部件業務

於 2019 年 12 月，FCA 宣佈其已與 Tupy S.A. 簽訂協議，出售 FCA 的全球鑄鐵汽車部件業務，該業務乃透過 FCA 的附屬公司 Teksid S.p.A. 經營。

擬議出售包括 Teksid 在巴西、墨西哥、波蘭及葡萄牙的鑄鐵生產設施，以及 Teksid 於中國合資企業所持的權益，因此相關資產 3.25 億歐元及負債 2.12 億歐元符合標準可呈列為持作出售。該協議評估該業務的企業價值為 2.1 億歐元。相關代價（可按常規購買價調整）預計於 2020 年下半年交割時支付。擬議交易須符合常規交割條件，包括獲得反托拉斯法批准。

Teksid 的鋁業務不包括在該交易中，其將繼續屬於本集團。

### 收購 Vari-Form Inc. 的資產

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，FCA N.V. 透過加拿大、墨西哥及意大利的附屬公司訂立資產購買協議，內容有關出售汽車部件製造商 Vari-Form 的資產。該等交易最重要的部分在加拿大，交易額為 6,200 萬美元（5,500 萬歐元），其中大部分分配予在北美分部確認的商譽。

### 持作出售的 Itedi S.p.A

於 2017 年 6 月 27 日，FCA 的合併傳媒與出版附屬公司 Italiana Editrice S.p.A（「Itedi」，FCA 擁有其 77% 的所有權）與意大利傳媒集團 GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.（「GEDI」，前稱 Gruppo Editoriale L'Espresso S.p.A）的合併已完成。合併交易將 Itedi 的 100% 股份轉讓予 GEDI，以換取新發行的 GEDI 股份，從而導致 GEDI 控股股東 CIR S.p.A. 持有 GEDI 所有權的 43.4%、FCA 持有 14.63% 及 Ital Press 持有 4.37 %。

於 2017 年 7 月 2 日，FCA 按每股 FCA 普通股等於 0.0484 股 GEDI 普通股的比例，將其在 GEDI 的全部權益分派予 FCA 普通股持有人。因此，本集團於截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表入賬出售收益 4,900 萬歐元。

### 終止綜合 FCA Venezuela

於 2017 年，委內瑞拉的宏觀經濟狀況持續惡化。於 2017 年第二季度，本公司就委內瑞拉房地產資產確認了 2,100 萬歐元的資產減值支出，並入賬列作銷售、一般及其他成本。於 2017 年 12 月，由於委內瑞拉收緊貨幣政策，加上無法支付股息及美元債務且經濟狀況惡化，這限制了委內瑞拉維持正常生產的能力，因此我們認為，我們不再有能力透過控制委內瑞拉的業務來影響我們的回報。因此，根據國際財務報告準則第 10 號—綜合財務報表，於 2017 年 12 月 31 日，我們終止綜合附屬公司 FCA Venezuela LLC（「FCA Venezuela」），導致產生稅前非現金開支 4,200 萬歐元，並於截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表入賬列為銷售、一般及其他成本。終止綜合後，FCA 在 FCA Venezuela 的投資按公允價值確認，該公允價值於 2017 年 12 月 31 日為零，並在之後期間按成本入賬。

本公司與非控股股東進行了以下重大交易：

2019 年

- 並未與非控股股東進行重大交易。

2018 年

- 並未與非控股股東進行重大交易。

2017 年

- 於 2017 年 1 月將本集團於 FMM Pernambuco 的 16.0% 權益出售予少數股東，隨後於 2017 年第三季度失去控制權，因而產生 1,900 萬歐元的出售收益。

#### 4. 淨收入

淨收入載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
收入來自：			
銷售貨品	€ 103,019	€ 104,990	€ 102,029
提供服務	3,961	3,871	2,182
合約收入	672	958	935
附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款	362	394	421
融資服務活動的利息收入	173	199	163
<b>淨收入總額</b>	<b>€ 108,187</b>	<b>€ 110,412</b>	<b>€ 105,730</b>

按地區劃分的淨收入載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
淨收入來自：			
北美 <sup>(1)</sup>	€ 73,848	€ 73,405	€ 67,500
巴西	7,423	6,452	5,982
意大利	7,259	8,815	8,407
法國	3,021	3,204	3,121
德國	2,519	2,755	2,804
中國	1,753	1,974	3,562
西班牙	1,200	1,397	1,306
英國	995	1,136	1,267
阿根廷	861	1,384	1,791
日本	839	718	735
土耳其	739	896	1,244
澳大利亞	320	418	496
其他國家	7,410	7,858	7,515
<b>淨收入總額</b>	<b>€ 108,187</b>	<b>€ 110,412</b>	<b>€ 105,730</b>

(1) 指地區，而並非我們的北美報告分部。

截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度，分部貢獻的淨收入載列如下：

2019 年	大眾市場車輛						合計
	北美	拉美	亞太地區	歐洲、中東及非洲	瑪莎拉蒂	其他活動	
收入來自：	(百萬歐元)						
銷售貨品	€ 70,809	€ 8,059	€ 2,674	€ 19,275	€ 1,563	€ 639	€ 103,019
提供服務	2,388	297	27	950	29	270	3,961
建築合約收入	—	—	—	—	—	672	672
<b>貨品及服務產生的收入</b>	<b>73,197</b>	<b>8,356</b>	<b>2,701</b>	<b>20,225</b>	<b>1,592</b>	<b>1,581</b>	<b>107,652</b>
附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款	140	—	—	222	—	—	362
融資服務活動的利息收入	—	93	61	19	—	—	173
<b>淨收入總額</b>	<b>€ 73,337</b>	<b>€ 8,449</b>	<b>€ 2,762</b>	<b>€ 20,466</b>	<b>€ 1,592</b>	<b>€ 1,581</b>	<b>€ 108,187</b>

2018 年	大眾市場車輛						合計
	北美	拉美	亞太地區	歐洲、中東及非洲	瑪莎拉蒂	其他活動	
收入來自：	(百萬歐元)						
銷售貨品	€ 69,908	€ 7,756	€ 2,560	€ 21,516	€ 2,606	€ 644	€ 104,990
提供服務	2,287	270	21	945	39	309	3,871
建築合約收入	—	—	—	—	—	958	958
<b>貨品及服務產生的收入</b>	<b>72,195</b>	<b>8,026</b>	<b>2,581</b>	<b>22,461</b>	<b>2,645</b>	<b>1,911</b>	<b>109,819</b>
附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款	158	—	—	235	—	1	394
融資服務活動的利息收入	—	116	65	18	—	—	199
<b>淨收入總額</b>	<b>€ 72,353</b>	<b>€ 8,142</b>	<b>€ 2,646</b>	<b>€ 22,714</b>	<b>€ 2,645</b>	<b>€ 1,912</b>	<b>€ 110,412</b>

本集團於截至 2019 年 12 月 31 日止年度已就去年履約而確認淨收入減少淨額 400 萬歐元（截至 2018 年 12 月 31 日止年度淨收入減少淨額為 1,400 萬歐元）。這主要是由於本集團將車輛的控制權轉讓予經銷商後，銷售激勵計劃的估計成本發生變化。

## 5. 研發費用

研發費用載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
已支銷的研發支出	€ 1,305	€ 1,448	€ 1,506
資本化開發支出的攤銷	1,358	1,456	1,294
資本化開發支出的減值及攤銷	949	147	103
<b>研發費用總額</b>	<b>€ 3,612</b>	<b>€ 3,051</b>	<b>€ 2,903</b>

有關截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度的資本化開發支出的減值及攤銷詳情，請參閱附註 2 編製基準—使用估算—具有限可使用年期的非流動資產的可收回性。

有關資本化開發支出的詳情，請參閱附註 10 其他無形資產。

## 6. 財務開支淨額

下表概述本集團的財務收益及開支，其列入財務開支淨額：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
利息收入及其他財務收益	€ 261	€ 249	€ 220
<b>財務開支：</b>			
利息開支及其他財務開支：	784	929	1,084
票據利息開支	370	422	568
銀行借款利息開支	181	259	350
其他利息成本及財務開支	233	248	166
租賃負債利息 <sup>(1)</sup>	88	—	—
金融資產撤減	21	6	21
出售證券產生的虧損	2	6	5
僱員福利撥備的淨利息開支	298	276	304
<b>財務開支總額</b>	<b>1,193</b>	<b>1,217</b>	<b>1,414</b>
衍生金融工具產生的費用淨額及匯率差異	73	88	151
<b>財務開支總額以及衍生金融工具產生的費用淨額及匯率差異</b>	<b>1,266</b>	<b>1,305</b>	<b>1,565</b>
<b>財務開支淨額</b>	<b>€ 1,005</b>	<b>€ 1,056</b>	<b>€ 1,345</b>

(1) 先前根據國際會計準則第 17 號於截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度確認的租賃負債的利息對重新分類而言並不重大。

## 7. 稅項開支

下表概述稅項開支：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
流動稅項開支	€ 435	€ 592	€ 832
遞延稅項開支	872	520	1,776
與先前期間有關的稅項開支／(利益)	14	(334)	(20)
<b>稅項開支總額</b>	<b>€ 1,321</b>	<b>€ 778</b>	<b>€ 2,588</b>

用於釐定理論所得稅的適用稅率為英國的法定稅率，英國為 FCA NV 所在的稅收管轄區。根據 2019 年理論稅率 19.0%（2018 年為 19.0%及 2017 年為 19.25%）計算的理論所得稅與已確認所得稅之間的對賬如下：

	截至 12 月 31 日止年度					
	2019 年		2018 年		2017 年	
	(百萬歐元)					
理論所得稅	€	766	€	781	€	1,126
稅收影響：						
確認及動用先前未確認的遞延稅項資產		(159)		—		(161)
永久差異		(411)		(416)		(397)
稅項抵免		(112)		(135)		(23)
未確認及撇減的遞延稅項資產		976		633		1,053
外國稅率及理論適用稅率與免稅期之間的差異		171		207		970
往年相關稅項		14		(334)		(20)
稅率變化		9		—		(22)
預扣稅		41		41		78
其他差異		20		(15)		(8)
<b>稅項開支總額，不包括意大利地區生產稅<sup>(1)</sup></b>		<b>1,315</b>		<b>762</b>		<b>2,596</b>
實際稅率		32.7%		18.5%		44.2%
意大利地區生產稅（即期及遞延）		6		16		(8)
<b>稅項開支總額</b>	<b>€</b>	<b>1,321</b>	<b>€</b>	<b>778</b>	<b>€</b>	<b>2,588</b>

(1) 應繳納的意大利地方所得稅

由於意大利地區生產稅的應稅基準與稅前利潤不同，因此其不計入上述實際稅率。

實際稅率由 2018 年的 19% 增至 2019 年的 33%，主要因(i)就 2018 年確定的美國往年稅收狀況確認非經常性利益及(ii)部分確認意大利遞延稅項資產，導致就產品組合合理化計劃（參閱上述收入成本）確認的 13.76 億歐元減值開支絕大部分並無相應的稅項利益。

本集團於遞延稅項資產確認單一公司遞延稅項資產減遞延稅項負債的金額，該等金額可予抵銷。確認的金額如下：

	於 12 月 31 日			
	2019 年		2018 年	
	(百萬歐元)			
遞延稅項資產	€	1,689	€	1,814
遞延稅項負債		(1,628)		(937)
<b>淨遞延稅項資產總額</b>	<b>€</b>	<b>61</b>	<b>€</b>	<b>877</b>

於 2018 年 12 月 31 日至 2019 年 12 月 31 日，遞延稅項資產淨額減少主要是由於以下各項計得減少淨額 8.31 億歐元：與北美的撥備相關遞延稅項負債增加、資本開支的稅項折舊及攤銷加速（被美國稅項抵免結轉部分抵銷）及已確認的意大利遞延稅項資產減少 1.79 億歐元（被確認先前未確認的英國遞延稅項資產 1.51 億歐元部分抵銷）。

截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度，遞延稅項資產及負債的重要組成部分及其變動載列如下：

	於 2019 年 1 月 1 日 <sup>(1)</sup>	於綜合損益 表確認	於權益確認	轉撥至持作 出售資產/ (負債)	換算差額及 其他變動	於 2019 年 12 月 31 日
	(百萬歐元)					
遞延稅項資產產生自：						
撥備	€ 4,127	€ (470)	€ —	€ 10	€ 6	€ 3,673
僱員福利撥備	1,487	(41)	1	1	22	1,470
租賃負債 <sup>(1)</sup>	260	106	—	(1)	4	369
無形資產	166	(15)	—	—	—	151
金融資產減值	155	(1)	—	—	12	166
存貨	246	(56)	—	—	(2)	188
呆賬撥備	96	13	—	—	(4)	105
其他	685	(22)	(4)	1	42	702
<b>遞延稅項資產總額</b>	<b>€ 7,222</b>	<b>€ (486)</b>	<b>€ (3)</b>	<b>€ 11</b>	<b>€ 80</b>	<b>€ 6,824</b>
遞延稅項負債產生自：						
加速折舊	€ (2,296)	€ (33)	€ —	€ (1)	€ —	€ (2,330)
資本化開發資產	(2,440)	(129)	—	—	(32)	(2,601)
其他無形資產及不確定使用年期的無形資產	(912)	36	—	—	(72)	(948)
使用權資產 <sup>(1)</sup>	(260)	(101)	—	—	(4)	(365)
僱員福利撥備	(91)	(9)	22	—	1	(77)
其他	(424)	156	38	—	(17)	(247)
<b>遞延稅項負債總額</b>	<b>€ (6,423)</b>	<b>€ (80)</b>	<b>€ 60</b>	<b>€ (1)</b>	<b>€ (124)</b>	<b>€ (6,568)</b>
稅項虧損結轉產生的遞延稅項資產	€ 4,963	€ 106	€ —	€ 12	€ (220)	€ 4,861
未確認的遞延稅項資產	(4,885)	(407)	—	(20)	256	(5,056)
<b>淨遞延稅項資產總額</b>	<b>€ 877</b>	<b>€ (867)</b>	<b>€ 57</b>	<b>€ 2</b>	<b>€ (8)</b>	<b>€ 61</b>

(1) 採用國際財務報告準則第 16 號後，因使用權資產及租賃負債產生的遞延稅項影響而於 2019 年 1 月 1 日對淨遞延稅項資產進行了調整。有關採用國際財務報告準則第 16 號的其他資料，請參閱附註 2 編製基準。

	於 2018 年 1 月 1 日	於綜合損益 表確認	於權益確認	轉撥至持作 出售資產/ (負債)	換算差額及 其他變動	於 2018 年 12 月 31 日
(百萬歐元)						
<b>遞延稅項資產產生自：</b>						
撥備	€ 3,848	€ 240	€ —	€ (55)	€ 94	€ 4,127
僱員福利撥備	1,828	(280)	(77)	(31)	47	1,487
無形資產	192	(24)	—	(2)	—	166
金融資產減值	169	(1)	—	(13)	—	155
存貨	252	22	—	(24)	(4)	246
呆賬撥備	122	(6)	—	(7)	(13)	96
其他	387	48	4	(77)	323	685
<b>遞延稅項資產總額</b>	<b>€ 6,798</b>	<b>€ (1)</b>	<b>€ (73)</b>	<b>€ (209)</b>	<b>€ 447</b>	<b>€ 6,962</b>
<b>遞延稅項負債產生自：</b>						
加速折舊	€ (1,891)	€ (386)	€ —	€ 29	€ (48)	€ (2,296)
資本化開發開支	(2,116)	(103)	—	81	(302)	(2,440)
其他無形資產及不確定使用 年期的無形資產	(849)	(20)	—	2	(45)	(912)
僱員福利撥備	(50)	(2)	(1)	3	(41)	(91)
其他	(314)	(103)	5	86	(98)	(424)
<b>遞延稅項負債總額</b>	<b>€ (5,220)</b>	<b>€ (614)</b>	<b>€ 4</b>	<b>€ 201</b>	<b>€ (534)</b>	<b>€ (6,163)</b>
<b>稅項虧損結轉產生的</b>						
遞延稅項資產	€ 4,718	€ 708	€ —	€ (328)	€ (135)	€ 4,963
未確認的遞延稅項資產	(4,680)	(662)	(12)	308	161	(4,885)
<b>淨遞延稅項資產總額</b>	<b>€ 1,616</b>	<b>€ (569)</b>	<b>€ (81)</b>	<b>€ (28)</b>	<b>€ (61)</b>	<b>€ 877</b>

意大利稅務部門於 2017 年開始 Fiat S.p.A 進行審計，並於 2019 年 10 月 22 日向本公司寄發有關 2014 年合併的最終審計報告。於 2019 年 12 月 23 日，本公司已就此事項與意大利稅務部門達成和解。根據和解條款，FCA North America 的價值（主要包括 Chrysler Group LLC 於 2014 年合併時的相關價值）上調 25 億歐元，從而導致 2014 年需繳納意大利稅項的應課稅收益增加 25 億歐元。該 25 億歐元的意大利應課稅收益被先前沒收的意大利稅項虧損結轉額 4 億歐元（稅務影響 9,600 萬歐元）所抵銷，而該等稅項虧損只可用於抵銷 2014 年合併產生的收入以及未確認的意大利稅項虧損結轉 21 億歐元（稅務影響 5.04 億歐元）（如有）。因此，和解不會對 FCA 產生現金稅項或稅項開支影響，未確認的意大利稅項虧損結轉減少了 21 億歐元（稅務影響 5.04 億歐元）。有關已確認及未確認的意大利淨遞延稅項資產詳情，請參閱下文。

於 2019 年 12 月 31 日，本集團可抵扣暫時差額的遞延稅項資產總額為 68.24 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 69.62 億歐元），其中 11.13 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 8.98 億歐元）未確認。於 2019 年 12 月 31 日，本集團的稅項虧損結轉遞延稅項資產為 48.61 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 49.63 億歐元），其中 39.43 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 39.87 億歐元）未確認。



於 2019 年 12 月 31 日，本集團的已確認及未確認意大利遞延稅項資產淨額為 32.63 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 33.70 億歐元），這主要歸因於意大利稅項虧損可無限期結轉。遞延稅項資產會就意大利稅項虧損結轉進行確認，惟前提是透過實現本集團的業務計劃可獲得相關稅項利益。本集團繼續確認意大利的遞延稅項資產淨額 7.05 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 8.84 億歐元），原因是本集團認為我們將來可能會擁有足夠的應課稅收入，使其可變現該等遞延稅項資產淨額。動用目前並未確認遞延稅項資產的意大利稅項虧損結轉，取決於未來的持續盈利能力以及是否可在本集團業務計劃之外的期間獲得應可稅收入，故是否可動用尚不確定。因此於 2019 年 12 月 31 日，並未確認 25.58 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 24.86 億歐元）的意大利遞延稅項資產淨額。

於 2019 年 12 月 31 日，本集團的已確認及未確認巴西遞延稅項資產淨額為 18.88 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 15.32 億歐元），這主要歸因於巴西稅項虧損可無限期結轉。遞延稅項資產會就巴西稅項虧損結轉進行確認，惟前提是透過實現本集團的業務計劃可獲得相關稅項利益。本集團繼續確認巴西的遞延稅項資產淨額 1.31 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 1.33 億歐元），原因是本集團認為我們將來可能會擁有足夠的應課稅收入，使其可變現該等遞延稅項資產淨額。動用目前並未確認遞延稅項資產的巴西稅項虧損結轉，取決於未來的持續盈利能力以及是否可在本集團業務計劃之外的期間獲得應可稅收入，故是否可動用尚不確定。因此於 2019 年 12 月 31 日，並未確認 17.57 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 13.99 億歐元）的巴西遞延稅項資產淨額。

於 2019 年 12 月 31 日，本集團的已確認及未確認英國遞延稅項資產淨額為 1.51 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 1.62 億歐元），這主要歸因於英國稅項虧損可無限期結轉。遞延稅項資產會就英國稅項虧損結轉進行確認，惟前提是透過產生應課稅收入可獲得相關稅項利益。本集團確認英國的遞延稅項資產淨額 1.51 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為零），原因是本集團認為我們將來可能會擁有足夠的應課稅收入，使其可變現該等遞延稅項資產淨額。

該等遞延稅項資產的變現對釐定未來應課稅收入所使用的假設及判斷以及我們在必要時影響稅務計劃策略的能力較為敏感。在巴西，能否持續變現我們的已確認遞延稅項資產取決於我們未來產生應課稅收入的能力，尤其是在若干稅項利益及政府激勵措施到期之後的期間。英國遞延稅項資產可能會受到未來重組或稅收居所變更的影響。本集團經營所在的歐洲、中東及非洲若干司法管轄區將來可能會開始產生溢利或應課稅收入。儘管我們尚未確認該等司法管轄區的所有遞延稅項資產，但我們對可變現性的評估可能會發生變化，從而導致需在資產負債表進一步確認其他遞延稅項資產，及在損益表確認相關所得稅利益。有關進一步詳情，請參閱附註 2 *編製基準—使用估算—遞延稅項資產的可收回性*。

附屬公司未分配盈利的遞延稅項負債並未確認，除非在可預見的將來可能會進行分配。

按到期年度分析的 2019 年 12 月 31 日可扣稅及應課稅暫時性差額總和及累計稅項虧損，以及遞延稅項資產的未確認金額載列如下：

	到期年度						無限/不確定
	於 2019 年 12 月 31 日	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2023 年 之後	
	(百萬歐元)						
<b>與企業稅項有關的暫時性差額及稅項虧損：</b>							
可抵扣暫時性差額	€ 27,294	€ 3,701	€ 3,019	€ 2,834	€ 3,068	€ 14,340	€ 332
應課稅暫時性差額	(26,931)	(2,623)	(2,664)	(2,689)	(2,746)	(13,054)	(3,155)
稅項虧損	18,135	71	83	90	185	1,500	16,206
未確認遞延稅項資產金額	(18,089)	(560)	(107)	(31)	(597)	(2,885)	(13,909)
<b>與企業稅項有關的暫時性差額及稅項虧損</b>	<b>€ 409</b>	<b>€ 589</b>	<b>€ 331</b>	<b>€ 204</b>	<b>€ (90)</b>	<b>€ (99)</b>	<b>€ (526)</b>
<b>與當地稅收（即意大利地區生產稅）相關的暫時性差額及稅項虧損：</b>							
可抵扣暫時性差額	€ 9,674	€ 1,145	€ 648	€ 574	€ 1,083	€ 6,171	€ 53
應課稅暫時性差額	(7,896)	(724)	(706)	(706)	(762)	(4,895)	(103)
稅項虧損	4,985	1	—	1	—	5	4,978
未確認遞延稅項資產金額	(6,290)	(410)	(69)	(10)	(503)	(638)	(4,660)
<b>與當地稅收相關的暫時性差額及稅項虧損</b>	<b>€ 473</b>	<b>€ 12</b>	<b>€ (127)</b>	<b>€ (141)</b>	<b>€ (182)</b>	<b>€ 643</b>	<b>€ 268</b>

## 8. 按性質劃分的其他資料

截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團持續性業務的人員費用分別為 114 億歐元、117 億歐元及 117 億歐元，包括主要與產品開發活動有關的資本化費用。

截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團的持續性業務平均僱員人數分別為 198,772 人、203,122 人及 197,040 人。

### 根據國際財務報告準則第 16 號於稅前利潤確認的金額

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度的稅前利潤確認的金額載列如下：

	截至 2019 年 12 月 31 日止年度	
	(百萬歐元)	
使用權資產折舊	€	346
租賃負債的利息開支		88
不計入租賃負債計量的可變租賃付款		3
轉租使用權資產產生的收入		(85)
與短期租賃及低值資產租賃有關的開支		186
售後租回交易產生的收益		(91)
<b>於持續性業務純利確認的開支總額</b>	<b>€</b>	<b>447</b>

採納國際財務報告準則第 16 號對截至 2019 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的影響不大。

## 9. 商譽及不確定使用年期的無形資產

於 2019 年及 2018 年 12 月 31 日商譽及不確定使用年期的無形資產概述如下：

	商譽		商譽總額 (百萬歐元)	品牌	商譽及不確定使用 年期的無形資產總額
	總額	累計 減值			
於 2018 年 1 月 1 日	€ 10,850	€ (454)	€ 10,396	€ 2,994	€ 13,390
轉撥至持作出售資產	(96)	33	(63)	—	(63)
換算差額及其他	500	1	501	142	643
於 2018 年 12 月 31 日	11,254	(420)	10,834	3,136	13,970
添置	34	—	34	—	34
轉撥至持作出售資產	(11)	—	(11)	—	(11)
換算差額及其他	162	46	208	56	264
於 2019 年 12 月 31 日	€ 11,439	€ (374)	€ 11,065	€ 3,192	€ 14,257

2019 年及 2018 年的換算差額主要與美元兌歐元的外幣交易有關。

### 品牌

因收購 FCA US 而獲取的品牌（包括克萊斯勒、Jeep、道奇、Ram 及 Mopar 品牌）會分配至北美分部。該等權利在政府機構註冊後在持續商用時會得到合法保護。由於該等權利並無法律、合約、競爭或經濟條款限制其可使用年期，且彼等分類為不確定使用年期的無形資產，因此不進行攤銷，而是每年進行減值測試。

為進行減值測試，品牌的賬面值與分配予北美分部的商譽一同進行測試。

### 商譽

於 2019 年 12 月 31 日，商譽包括收購 FCA US 產生的 110.08 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 108.01 億歐元）及收購 Vari-Form 產生的 3,400 萬歐元（參閱附註 3 綜合範圍）。於 2018 年 12 月 31 日，由於 Magneti Marelli 符合持作出售標準，因此商譽 6,300 萬歐元被分類為持作出售資產（參閱附註 3 綜合範圍）。

於截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，概無就商譽及不確定使用年期的無形資產確認減值費用。有關商譽減值測試的假設及判斷詳情，請參閱附註 2 編製基準—使用估算。

下表概述 FCA 報告分部之間的商譽分配：

	於 12 月 31 日			
	2019 年		2018 年	
	(百萬歐元)			
北美	€	9,059	€	8,855
亞太地區		1,174		1,152
拉美		563		552
歐洲、中東及非洲		269		264
其他活動		—		11
<b>商譽總額</b>	<b>€</b>	<b>11,065</b>	<b>€</b>	<b>10,834</b>

## 10. 其他無形資產

	資本化開發 支出	專利、特許 權、牌照及 排碳權	其他 無形資產	合計				
	(百萬歐元)							
於 2018 年 1 月 1 日的賬面總值	€	19,899	€	3,583	€	804	€	24,286
添置		2,235		639		93		2,967
剝離		(568)		(224)		(89)		(881)
轉撥至持作出售資產		(1,553)		(132)		(131)		(1,816)
換算差額及其他變動		215		133		(41)		307
於 2018 年 12 月 31 日		<b>20,228</b>		<b>3,999</b>		<b>636</b>		<b>24,863</b>
添置		2,889		600		67		3,556
剝離		(338)		(127)		(82)		(547)
轉撥至持作出售資產		—		(3)		(16)		(19)
換算差額及其他變動		147		103		(5)		245
於 2019 年 12 月 31 日		<b>22,926</b>		<b>4,572</b>		<b>600</b>		<b>28,098</b>
於 2018 年 1 月 1 日的累計攤銷 及減值虧損		<b>10,202</b>		<b>2,029</b>		<b>513</b>		<b>12,744</b>
攤銷		1,543		379		50		1,972
減值虧損及資產撤銷		153		—		—		153
剝離		(553)		(30)		(89)		(672)
轉撥至持作出售資產		(973)		(98)		(91)		(1,162)
換算差額及其他變動		31		82		(34)		79
於 2018 年 12 月 31 日		<b>10,403</b>		<b>2,362</b>		<b>349</b>		<b>13,114</b>
攤銷		1,358		426		48		1,832
減值虧損及資產撤銷		949		—		4		953
剝離		(337)		(2)		(8)		(347)
轉撥至持作出售資產		—		(3)		(13)		(16)
換算差額及其他變動		46		72		(3)		115
於 2019 年 12 月 31 日		<b>12,419</b>		<b>2,855</b>		<b>377</b>		<b>15,651</b>
於 2018 年 12 月 31 日的賬面值	€	<b>9,825</b>	€	<b>1,637</b>	€	<b>287</b>	€	<b>11,749</b>
於 2019 年 12 月 31 日的賬面值	€	<b>10,507</b>	€	<b>1,717</b>	€	<b>223</b>	€	<b>12,447</b>

資本化開發支出包括直接歸屬於內部產品開發過程的內部及外部成本，主要包括材料成本以及工程、設計及開發相關的人員開支，該等開支主要產生自現有車輛、新車型及動力總成項目的內容改進。

於 2019 年，由於確認若干平台的資產減值費用，本公司主要就歐洲 A 級車及阿爾法羅密歐確認了 9.53 億歐元的減值虧損及資產撤銷，其中包括因合理化產品組合計劃而產生的合共 8.13 億歐元的減值虧損及資產撤銷。於 2018 年，本公司合共確認了 1.53 億歐元的減值虧損及資產撤銷。有關對該等資產進行減值測試時使用的假設及判斷的進一步詳情，請參閱附註 2 *編製基準—使用估算—具有確定使用年期的非流動資產的可收回性*。

換算差額主要與美元兌歐元的外幣換算有關。

資本化開發支出的攤銷在綜合損益表的研發費用中確認，如附註 5 *研發費用* 所述。專利、特許權、牌照、排碳權以及其他無形資產的攤銷在收入成本以及銷售、一般及其他費用確認。

於 2019 年及 2018 年 12 月 31 日，本集團購買無形資產的合約承諾金額分別為 14.19 億歐元（有關本集團購買合規排放積分的合約承諾詳情，請參閱附註 25 *授出擔保、承諾及或有負債*）及 2.15 億歐元。

## 11. 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備包括不符合國際會計準則第 40 號—投資物業項下投資物業定義的已擁有及租賃資產。本集團租賃資產包括土地、工業樓宇、廠房機器、設備及其他資產。

	土地	工業樓宇	廠房、機器及設備	其他資產	墊款及在建有形資產	合計
	(百萬歐元)					
於 2018 年 1 月 1 日的賬面總值	€ 885	€ 8,494	€ 51,053	€ 3,003	€ 2,812	€ 66,247
添置	7	183	1,976	84	811	3,061
剝離	(11)	(16)	(872)	(40)	(5)	(944)
換算差額	(10)	(34)	123	57	47	183
轉撥至持作出售資產	(21)	(401)	(3,870)	(294)	(299)	(4,885)
其他變動	1	113	1,607	56	(1,838)	(61)
於 2018 年 12 月 31 日	851	8,339	50,017	2,866	1,528	63,601
採用國際財務報告準則第 16 號的影響	26	888	77	78	—	1,069
於 2019 年 1 月 1 日的結餘	877	9,227	50,094	2,944	1,528	64,670
添置	33	274	1,587	222	3,287	5,403
剝離	(40)	(46)	(1,135)	(124)	(3)	(1,348)
綜合範圍的變動	—	—	63	—	1	64
換算差額	8	96	507	45	19	675
轉撥至持作出售資產	(15)	(149)	(502)	(17)	(23)	(706)
其他變動	36	25	857	(4)	(886)	28
於 2019 年 12 月 31 日	899	9,427	51,471	3,066	3,923	68,786
於 2018 年 1 月 1 日的累計折舊及減值虧損	37	3,298	32,082	1,800	16	37,233
折舊	—	283	3,303	262	—	3,848
剝離	(5)	—	(851)	(34)	—	(890)
減值虧損及資產撤銷	—	—	140	—	4	144
換算差額	—	(1)	89	30	—	118
轉撥至持作出售資產	—	(204)	(2,663)	(223)	(2)	(3,092)
其他變動	—	(11)	(68)	20	(8)	(67)
於 2018 年 12 月 31 日	32	3,365	32,032	1,855	10	37,294
採用國際財務報告準則第 16 號的影響	—	—	—	—	—	—
於 2019 年 1 月 1 日的結餘	32	3,365	32,032	1,855	10	37,294
折舊	3	411	2,876	323	—	3,613
剝離	(2)	(32)	(1,098)	(115)	—	(1,247)
減值虧損及資產撤銷	—	2	618	16	—	636
綜合範圍的變動	—	—	11	—	—	11
換算差額	—	29	305	25	—	359
轉撥至持作出售資產	(3)	(107)	(384)	(17)	(1)	(512)
其他變動	—	9	19	(4)	—	24
於 2019 年 12 月 31 日	30	3,677	34,379	2,083	9	40,178
於 2018 年 12 月 31 日的賬面值	€ 819	€ 4,974	€ 17,985	€ 1,011	€ 1,518	€ 26,307
於 2019 年 12 月 31 日的賬面值	€ 869	€ 5,750	€ 17,092	€ 983	€ 3,914	€ 28,608

已擁有的物業、廠房及設備 269.87 億歐元及使用權資產 16.21 億歐元乃計入上文呈列的合共 286.08 億歐元物業、廠房及設備。

使用權資產變動載列如下：

	土地		工業樓宇		廠房、機器及設備		其他資產		合計	
	€	—	€	197	€	129	€	—	€	326
於 2018 年 12 月 31 日的結餘	€	—	€	197	€	129	€	—	€	326
採用國際財務報告準則第 16 號的影響		26		888		77		78		1,069
於 2019 年 1 月 1 日的結餘 <sup>(1)</sup>		26		1,085		206		78		1,395
折舊		(3)		(150)		(100)		(93)		(346)
添置		11		167		236		163		577
綜合範圍的變動		—		18		26		—		44
換算差額		1		24		2		1		28
其他		(28)		(24)		(21)		(4)		(77)
於 2019 年 12 月 31 日的結餘	€	7	€	1,120	€	349	€	145	€	1,621

(1)截至 2019 年 1 月 1 日的期初結餘包括先前根據國際會計準則第 17 號確認的資產 3.26 億歐元。

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，由於確認若干平台的資產減值費用，本集團就歐洲 A 級車及阿爾法羅密歐確認了合共 6.36 億歐元的減值虧損及資產撇銷，其中包括因合理化產品組合計劃而產生的合共 5.63 億歐元。有關對該等資產進行減值測試時使用的假設及判斷的進一步詳情，請參閱附註 2 編製基準—使用估算—具有限可使用年期的非流動資產的可收回性。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，因有關 2018-2022 年業務計劃的產品計劃出現變動，本集團確認了合共 1.44 億歐元的歐洲、中東及非洲減值虧損及資產撇銷。有關該等資產進行減值測試時使用的假設及判斷詳情，請參閱附註 2 編製基準—使用估算—具有限可使用年期的非流動資產的可收回性。

該等減值費用已於截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表的收入成本內確認。

於 2019 年，換算差額為 3.16 億歐元，主要是受美元兌歐元的外幣交易影響所致，惟部分被巴西雷亞爾抵銷。於 2018 年，換算差額為 6,500 萬歐元，主要是受美元兌歐元升值影響所致，惟部分被巴西雷亞爾貶值所抵銷。

已抵押作債務及其他承諾（主要與我們的巴西業務有關）擔保的本集團物業、廠房及設備（不包括上述使用權資產），其賬面值概述如下：

	於 12 月 31 日	
	2019 年	2018 年
	(百萬歐元)	
已抵押作為債務擔保的土地及工業樓宇	€ 777	€ 892
已抵押作為債務及其他承諾擔保的廠房及機器	855	1,241
已抵押作為債務及其他承諾擔保的其他資產	5	81
已抵押作為債務及其他承諾擔保的物業、廠房及設備總額	€ 1,637	€ 2,214

於 2019 年及 2018 年 12 月 31 日，本集團就購買物業、廠房及設備而擁有的合約承諾分別為 12.55 億歐元及 5.39 億歐元。

## 12. 採用權益法核算的投資

下表概述使用權益法核算的投資：

	於 12 月 31 日			
	2019 年		2018 年	
	(百萬歐元)			
合資企業	€	1,871	€	1,866
聯營公司		94		96
其他		44		40
<b>採用權益法核算的投資總額</b>	<b>€</b>	<b>2,009</b>	<b>€</b>	<b>2,002</b>

按照權益法核算的合資企業投資，其 FCA 所有權百分比及賬面值載列如下：

	所有權比例		投資結餘	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2019 年	2018 年	2019 年	2018 年
<b>合資企業</b>	所有權比例		(百萬歐元)	
FCA Bank S.p.A.	50.0%	50.0%	€ 1,501	€ 1,360
Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S.	37.9%	37.9%	240	233
廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司	50.0%	50.0%	107	216
其他			23	57
<b>合計</b>			<b>€ 1,871</b>	<b>€ 1,866</b>

FCA Bank 為與 Crédit Agricole Consumer Finance S.A. (「CACF」) 成立的合資企業，其主要在意大利、法國、德國、英國及西班牙等歐洲國家開展業務。FCA Bank 作為本集團大眾市場汽車品牌及瑪莎拉蒂汽車的合作夥伴，直接或透過其附屬公司提供汽車業零售、經銷商融資以及長期租賃服務。於 2019 年 7 月 19 日，FCA 及 Crédit Agricole Consumer Finance 同意將期限延長至 2024 年 12 月 31 日。該協議將自動續簽，除非在到期前三年內作出不再續簽的通知。不再續簽的通知將觸發若干認沽及認購權。

截至 FCA 綜合財務報表刊發之日，於 2019 年 12 月 31 日及截至該日止年度的 FCA Bank 財務報表尚未獲授權刊發。因此，下表載列可獲得的最新公開財務資料。

對 FCA 應佔的 FCA Bank 淨收入及淨權益進行估計時，其已使用可獲得的最新資料。該數據與實際結果之間的任何差異將於 2020 年 FCA 綜合財務報表進行調整（如有）。



下表概述 FCA Bank 的相關財務資料：

	於 2019 年 6 月 30 日 於 2018 年 12 月 31 日			
	(百萬歐元)			
金融資產	€	26,995	€	26,180
其中：現金及現金等價物		767		363
其他資產		4,889		4,356
金融負債		27,133		26,265
其他負債		1,643		1,393
權益 (100%)		3,108		2,878
母公司所有者應佔的淨資產		3,058		2,829
<b>FCA Bank 權益的賬面值</b>				
本集團應佔淨資產		1,529		1,415
抵銷未變現溢利及其他調整		(28)		(55)
<b>FCA Bank 權益的賬面值<sup>(1)</sup></b>	<b>€</b>	<b>1,501</b>	<b>€</b>	<b>1,360</b>

(1) 分別於 2019 年及 2018 年 12 月 31 日的金額。

	截至 6 月 30 日 止六個月		截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐 元)			
利息及類似收入	€	466	€	903
利息及類似開支		(117)		(242)
所得稅開支		(75)		(159)
持續性業務產生的溢利		238		388
純利		238		383
歸屬於母公司所有者的純利(A)		236		383
母公司所有者應佔其他全面收益／(虧損)(B)		(8)		(5)
母公司所有者應佔其他全面收益總額(A+B)	€	228	€	378
<b>本集團應佔純利<sup>(1)</sup></b>	<b>€</b>	<b>229</b>	<b>€</b>	<b>192</b>
			€	189

(1) 分別為截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度的金額。

Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S. (「Tofas」) 為與 Koç Holding 成立的合資企業，其已在土耳其資本市場委員會註冊，並在伊斯坦布爾證券交易所上市。於 2019 年 12 月 31 日，本集團所持 Tofas 權益的公允價值為 7.64 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 5.31 億歐元）。

廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司（「廣汽菲克合資公司」）為與廣州汽車集團股份有限公司成立的合資企業，其在當地生產面向中國市場的 Jeep 車輛。

本集團應佔合資企業、聯營公司及未合併附屬公司權益的盈利乃按權益法核算，並計入綜合損益表的投資業績內。下表概述應佔按權益法核算的投資對象的溢利，其列入投資業績：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
合資企業	€ 200	€ 221	€ 381
聯營公司	(2)	6	9
其他	10	13	10
<b>應佔按權益法核算的投資對象溢利總額</b>	<b>€ 208</b>	<b>€ 240</b>	<b>€ 400</b>

#### 不重要合資企業及聯營公司

就本集團應佔所有使用權益法核算的非重要單一合資企業及聯營公司權益而確認的總金額載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
<b>合資企業：</b>			
持續性業務產生的（虧損） / 溢利	€ (28)	€ 27	€ 192
<b>淨（虧損） / 溢利</b>	<b>(28)</b>	<b>27</b>	<b>192</b>
其他全面虧損	(19)	(91)	(105)
<b>其他全面（虧損） / 收益總額</b>	<b>€ (47)</b>	<b>€ (64)</b>	<b>€ 87</b>
<b>聯營公司：</b>			
持續性業務產生的（虧損） / 收益	€ (2)	€ 6	€ 9
<b>淨（虧損） / 收入</b>	<b>(2)</b>	<b>6</b>	<b>9</b>
其他全面虧損	—	(3)	(3)
<b>其他全面（虧損） / 收益總額</b>	<b>€ (2)</b>	<b>€ 3</b>	<b>€ 6</b>

### 13. 其他金融資產

其他金融資產包括以下各項：

附註	於 12 月 31 日					
	2019 年			2018 年		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
(百萬歐元)						
衍生金融資產	€ 93	€ 5	€ 98	€ 283	€ 14	€ 297
以公允價值計量且其變動計入損益的債務證券	233	—	233	230	—	230
按攤銷成本計量的債務證券	297	2	299	61	2	63
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股本工具	—	37	37	—	31	31
強制指定為以公允價值計量且其變動計入損益的股本工具	47	12	59	41	2	43
財務應收款	—	242	242	—	252	252
抵押存款 <sup>(1)</sup>	—	42	42	—	61	61
<b>其他金融資產總額</b>	<b>€ 670</b>	<b>€ 340</b>	<b>€ 1,010</b>	<b>€ 615</b>	<b>€ 362</b>	<b>€ 977</b>

(1) 抵押存款乃就衍生品交易及債務責任而持有。

### 14. 存貨

	於 12 月 31 日	
	2019 年	2018 年
(百萬歐元)		
成品及轉售貨品	€ 5,600	€ 6,776
在製品、原材料及製造耗材	3,928	3,783
應收客戶合約工程款	194	135
<b>存貨總額</b>	<b>€ 9,722</b>	<b>€ 10,694</b>

於截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，主要在收入成本確認的存貨撇減金額分別為 6.47 億歐元、6.69 億歐元及 6.26 億歐元。

此外，於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本公司已就中國加快採用新的排放標準以及預期銷售增速放緩而確認亞太地區存貨減值合共 1.29 億歐元。

與工業自動化系統及相關產品的設計及生產有關的建造合約淨資產／（負債）概述如下：

	於 2019 年		於 2018 年	
	於 12 月 31 日			
	（百萬歐元）			
迄今已產生的成本及已確認溢利（減已確認虧損）總額	€	826	€	954
減：進度款項		715		912
<b>建造合約淨資產／（負債）</b>		<b>111</b>		<b>42</b>
建造合約資產		194		135
減：建造合約負債（附註 22）		83		93
<b>建造合約淨資產／（負債）</b>	<b>€</b>	<b>111</b>	<b>€</b>	<b>42</b>

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，本集團建造合約淨資產／（負債）的變動載列如下：

	於 2019 年 1 月 1 日	自客戶收取的墊款	於收入確認的金額	於 2019 年 12 月 31 日
	（百萬歐元）			
建造合約淨資產／（負債）	€ 42	€ (603)	€ 672	€ 111

建造合約淨資產／（負債）總額預計在未來 12 個月確認為收入。

## 15. 貿易、其他應收款及應收稅項

下表概述按到期日劃分的貿易、其他應收款及應收稅項：

	於 2019 年								於 2018 年							
	全額於一年內到期（流動）		一至五年到期	五年後到期	全額於一年後到期（非流動）		合計	全額於一年內到期（流動）		一至五年到期	五年後到期	全額於一年後到期（非流動）		合計		
	2019 年				2018 年				（百萬歐元）							
貿易應收款	€ 2,064	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 2,064	€ 2,048	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 2,048			
融資活動應收款	2,855	294	6	300	3,155	3,304	297	13	310	3,614						
其他應收款	1,709	695	1,381	2,076	3,785	1,836	1,086	88	1,174	3,010						
<b>貿易及其他應收款總額</b>	<b>€ 6,628</b>	<b>€ 989</b>	<b>€ 1,387</b>	<b>€ 2,376</b>	<b>€ 9,004</b>	<b>€ 7,188</b>	<b>€ 1,383</b>	<b>€ 101</b>	<b>€ 1,484</b>	<b>€ 8,672</b>						
<b>應收稅項</b>	<b>€ 372</b>	<b>€ 51</b>	<b>€ 43</b>	<b>€ 94</b>	<b>€ 466</b>	<b>€ 419</b>	<b>€ 53</b>	<b>€ 18</b>	<b>€ 71</b>	<b>€ 490</b>						

### 貿易應收款

所列示的貿易應收款已扣除使用簡化方法計算的預期信貸損失撥備。貿易應收款撥備的變動載列如下：

	於 2019 年 1 月 1 日	撥備	使用情況及其他變動	轉撥至持作出售資產	於 2019 年 12 月 31 日
	（百萬歐元）				
預期信貸損失撥備—貿易應收款	€ 247	€ 32	€ (42)	€ —	€ 237

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，一筆金額不大的貿易應收款已被撇銷，惟仍可被實施強制執行。

下表載列有關貿易應收款的信用風險及預期信貸損失資料：

	於 12 月 31 日					
	2019 年			2018 年		
	流動及 逾期少 於 90 日	逾期 90 日或以上	合計	流動及 逾期少於 90 日	逾期 90 日或 以上	合計
	(百萬歐元)					
總額	€ 1,989	€ 293	€ 2,282	€ 1,920	€ 310	€ 2,230
預期信貸損失撥備	(53)	(184)	(237)	(65)	(182)	(247)
<b>賬面值</b>	<b>€ 1,936</b>	<b>€ 109</b>	<b>€ 2,045</b>	<b>€ 1,855</b>	<b>€ 128</b>	<b>€ 1,983</b>

除上述金額外，於 2019 年 12 月 31 日另一筆貿易應收款 1,900 萬歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 6,500 萬歐元）以公允價值計量且其變動計入損益。請參閱附註 23 公允價值計量。

### 融資活動應收款

主要與本集團全面合併的金融服務公司業務有關的融資活動應收款概述如下：

	於 12 月 31 日	
	2019 年	2018 年
	(百萬歐元)	
經銷商融資	€ 2,317	€ 2,654
零售融資	613	601
融資租賃	3	3
其他	222	356
<b>融資活動應收款總額</b>	<b>€ 3,155</b>	<b>€ 3,614</b>

所列示的融資活動應收款已扣除預期信貸損失撥備。融資活動應收款撥備的變動載列如下：

	於 2019 年 1 月 1 日	撥備	使用情 況及其 他變動 (百萬歐 元)	轉撥至持作 出售資產	於 2019 年 12 月 31 日
預期信貸損失撥備—融資活動應收款	€ 27	€ 68	€ (72)	€ —	€ 23

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，一筆金額不大的融資活動應收款已被撇銷，惟仍可被實施強制執行。

下表載列有關融資活動應收款的信用風險及預期信貸損失資料：

	於 12 月 31 日							
	2019 年				2018 年			
	第 1 階段	第 2 階段	第 3 階段	合計	第 1 階段	第 2 階段	第 3 階段	合計
	(百萬歐元)							
總額	€ 2,369	€ 194	€ 35	€ 2,598	€ 2,465	€ 168	€ 35	€ 2,668
預期信貸損失撥備	(10)	(2)	(11)	(23)	(13)	(2)	(12)	(27)
賬面值	€ 2,359	€ 192	€ 24	€ 2,575	€ 2,452	€ 166	€ 23	€ 2,641

除上述金額外，於 2019 年 12 月 31 日另一筆融資活動應收款 5.80 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 9.73 億歐元）以公允價值計量且其變動計入損益。請參閱附註 23 公允價值計量。

### 其他應收款

於 2019 年 12 月 31 日，其他應收款主要包括增值稅應收稅項及其他間接稅 28.66 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 21.49 億歐元）。

如附註 22 其他負債及稅項負債所披露，巴西最高法院於 2017 年裁定，州增值稅不應計入聯邦所得稅的稅基，政府隨後對該判決提出上訴。於 2019 年 3 月，法院作出了最終及決定性裁定，批准社會保險財政繳款替代州貨物與服務流轉稅，其對先前於 2004 年 5 月至 2014 年 12 月期間已支付但未收回的金額構成影響。於 2019 年，本公司確認了 1.64 億歐元的信貸及相關應收款，其不計入經調整息稅前利潤（參閱附註 28 分部報告）。

### 金融資產轉讓

於 2019 年 12 月 31 日，本集團於該日後到期的應收款為 73.01 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 85.23 億歐元），該等應收款已轉讓（不含追索權），且已根據國際財務報告準則第 9 號—金融工具終止確認。貿易應收款及其他應收款相關轉讓為 57.77 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 68.47 億歐元），融資活動應收款相關轉讓為 15.24 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 16.76 億歐元）。該等款項包括應收款 46.86 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 55.17 億歐元），主要來自銷售網絡，已轉讓予我們共同控制的金融服務公司 FCA Bank。

於 2019 年及 2018 年 12 月 31 日，未終止確認的已轉讓金融資產及相關負債賬面值載列如下：

	於 12 月 31 日					
	2019 年			2018 年		
	貿易應收款	融資活動應收款	合計	貿易應收款	融資活動應收款	合計
	(百萬歐元)					
已轉撥且未確認的資產賬面值	€ 11	€ 140	€ 151	€ 30	€ 427	€ 457
相關負債的賬面值（附註 21）	€ 11	€ 140	€ 151	€ 30	€ 427	€ 457

## 16. 衍生金融資產及負債

下表概述本集團衍生金融資產及負債的公允價值：

	於 12 月 31 日			
	2019 年		2018 年	
	正公允價值	負公允價值	正公允價值	負公允價值
	(百萬歐元)			
公允價值對沖：				
利率風險—利率掉期	€ —	€ —	€ —	€ —
<b>公允價值對沖總額</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
現金流量對沖：				
貨幣風險—遠期合約、貨幣掉期及貨幣期權	34	(81)	149	(75)
利率風險—利率掉期	—	(180)	22	(16)
利率及貨幣風險—合併利率及貨幣掉期	—	—	17	—
商品價格風險—商品掉期及商品期權	21	(6)	41	(59)
<b>現金流量對沖總額</b>	<b>55</b>	<b>(267)</b>	<b>229</b>	<b>(150)</b>
淨投資對沖：				
貨幣風險—遠期合約、貨幣掉期及貨幣期權	—	—	—	—
<b>淨投資對沖總額</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>交易衍生品</b>	<b>43</b>	<b>(51)</b>	<b>68</b>	<b>(57)</b>
<b>衍生金融資產／(負債)的公允價值總額</b>	<b>€ 98</b>	<b>€ (318)</b>	<b>€ 297</b>	<b>€ (207)</b>
金融衍生品資產／(負債)—流動	€ 93	€ (194)	€ 283	€ (204)
金融衍生品資產／(負債)—非流動	€ 5	€ (124)	€ 14	€ (3)

下表概述按到期日劃分的本集團未平倉衍生金融工具的名義金額：

	於 12 月 31 日							
	2019 年				2018 年			
	一年內到期	一至五年到期	五年後到期	合計	一年內到期	一至五年到期	五年後到期	合計
	(百萬歐元)							
貨幣風險管理	€ 11,259	€ 30	€ —	€ 11,289	€ 12,782	€ 75	€ —	€ 12,857
利率風險管理	1,105	1,700	—	2,805	1,630	1,144	—	2,774
利率及貨幣風險管理	9	22	—	31	236	34	—	270
商品價格風險管理	523	27	—	550	919	28	—	947
其他衍生金融工具	—	14	—	14	—	14	—	14
<b>名義總金額</b>	<b>€ 12,896</b>	<b>€ 1,793</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 14,689</b>	<b>€ 15,567</b>	<b>€ 1,295</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 16,862</b>

## 公允價值對沖

評估未平倉利率衍生工具（用於管理利率風險）及貨幣衍生工具（用於管理貨幣風險）時產生的收益及虧損，乃按照公允價值對沖會計法確認，相關對沖項目產生的收益及虧損概述如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
<b>貨幣風險</b>			
合資格對沖的淨收益/（虧損）	€ —	€ —	€ 104
對沖項目的公允價值變動	—	—	(104)
<b>利率風險</b>			
合資格對沖的淨（虧損）	—	(2)	(9)
對沖項目的公允價值變動	—	2	10
<b>淨收益 / （虧損）</b>	<b>€ —</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 1</b>

於 2019 年 12 月 31 日，本公司並無未平倉公允價值對沖。

## 現金流對沖

綜合損益表確認的金額主要涉及貨幣風險管理，以及商品價格風險管理及承受利率風險的現金流量相關對沖。

本集團的貨幣風險管理政策通常要求對沖未來十二個月交易活動及已獲訂單或進行中合約（不論到期日）的預測未來現金流。由此產生的對沖影響於其他全面（虧損）／收益的現金流量對沖儲備入賬，隨後（主要在下一年）將在綜合損益表確認。

與利率及貨幣風險管理有關的衍生工具被視為現金流量對沖，用於對沖以外幣發行的票據。在其他全面收益中以及在現金流量對沖儲備入賬的金額，乃根據相關票據現金流量的時間，於綜合損益表確認。

於 2017 年，本集團訂立利率掉期合約，以對沖與未來債務發行有關的利率上升。於 2019 年及 2018 年，部分該等利率掉期的到期日已延長。掉期被指定為現金流量對沖。於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，與此類衍生工具相關的 1.67 億歐元虧損（截至 2018 年 12 月 31 日止年度為收益 3,100 萬歐元及截至 2017 年 12 月 31 日止年度為虧損 300 萬歐元）乃於其他全面（虧損）／收益的現金流量對沖儲備確認。截至 2019 年 12 月 31 日止年度，無效對沖相關淨虧損 1,700 萬歐元（截至 2018 年 12 月 31 日止年度為淨收益 500 萬歐元）乃於綜合損益表確認。截至 2017 年 12 月 31 日止年度並無無效對沖。



本集團將現金流量對沖產生的收益／（虧損）（經扣除稅項影響）從其他全面收益及存貨重新分類入綜合損益表，詳情如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
<b>貨幣風險</b>			
淨收入（減少）/增加	€ (27)	€ 100	€ 8
收入成本增加	(29)	(17)	(96)
淨財務收益/（開支）	4	2	(22)
投資業績	1	24	28
<b>利率風險</b>			
投資業績	(2)	1	(1)
淨財務開支	—	—	(3)
<b>商品價格風險</b>			
收入成本減少	7	29	28
無效及已終止對沖	(33)	(5)	4
稅項（利益）/ 開支	(3)	(36)	27
扣除稅項後的已終止業務項目	2	9	1
<b>綜合損益表確認的總額</b>	<b>€ (80)</b>	<b>€ 107</b>	<b>€ (26)</b>

#### 淨投資對沖

為管理本集團海外業務投資的相關外幣風險，本集團進行了淨投資對沖，特別是外匯掉期及遠期合約。

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，淨投資對沖相關淨虧損 5,000 萬歐元乃於其他全面（虧損）／收益的貨幣換算差額確認。於 2019 年 12 月 31 日，本公司並無未平倉的淨投資對沖。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，淨投資對沖相關的淨收益 1,700 萬歐元乃於其他全面（虧損）／收益的貨幣換算差額確認。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，淨投資對沖相關的收益 1,500 萬歐元乃於其他全面（虧損）／收益的貨幣換算差額確認。

截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，本公司並無無效對沖。

#### 持作交易衍生品

於 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日，持作交易衍生品主要包括為進行對沖而簽訂的衍生合約（不符合對沖會計條件）、收益率為通脹率趨勢函數的債券發行嵌入式衍生品以及相關對沖衍生品，其可將風險敞口轉換為浮動利率（嵌入式衍生品的總價值被對沖衍生品的價值所抵銷）。

有關本集團風險管理策略以及對沖活動的其他資料，請參閱附註 30 關於金融風險的定性及定量資料。

## 17. 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括以下各項：

	於 12 月 31 日	
	2019 年	2018 年
	(百萬歐元)	
銀行現金	€ 5,166	€ 4,774
貨幣市場證券	2,293	4,352
其他現金等價物	7,555	3,324
<b>現金及現金等價物總額</b>	<b>€ 15,014</b>	<b>€ 12,450</b>

於部分海外國家（主要在中國及阿根廷）持有的現金及現金等價物，受當地外匯管制法規的約束，當中列明可匯出境外的資金（不包括股息）限額。

## 18. 以股份為基礎的報酬

### 2019-2021 年長期激勵計劃

於 2018 年 12 月，本公司董事會根據框架股權激勵計劃批准了 2019-2021 年長期激勵計劃（「2019-2021 年長期激勵計劃」）。有關框架股權激勵計劃的進一步資料，請參閱附註 26 權益。於 2019 年 5 月，FCA 根據 2019-2021 年長期激勵計劃授予合資格僱員合共 950 萬份績效股單位（「績效股單位」）及 590 萬份限制性股份單位（「限制性股份單位」）。

代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵設有經調整息稅前利潤目標以及股東總回報（「股東總回報」）目標，每個目標權重為 50%，且彼此獨立結算。半數獎勵（「2019 年績效股單位經調整息稅前利潤獎勵」）將根據我們實現的 2019 年至 2021 年三個年度經調整息稅前利潤目標歸屬，支付比例介乎 0% 至 100%。另一半績效股單位獎勵（「2019 年績效股單位股東總回報獎勵」）將根據 2019 年 1 月至 2021 年 12 月止三年績效期的市場情況歸屬，支付比例介乎 0% 至 225%。因此，最終發行的股份總數可能與最初授予的 950 萬份單位有所不同。如實現了各個期間的表現目標，則三分之一的績效股單位獎勵將在 2020 年第二季度歸屬，剩餘獎勵的三分之二將於 2021 年第二季度歸屬，而剩餘全部獎勵將於 2022 年第二季度歸屬。

代表有權獲得 FCA 普通股的限制性股份單位獎勵（「2019 年限制性股份單位獎勵」），將分別於 2020 年、2021 年及 2022 年第二季度分三批等額歸屬。

### 額外授出

除上述授出外，於 2019 年 5 月至 7 月期間，FCA 亦向本公司若干重要僱員授出了 90 萬份績效股單位。代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵，設有與上述具有與 2019 年績效股單位經調整息稅前利潤獎勵及 2019 年績效股單位股東總回報獎勵相同的財務表現目標。如實現了 2019 年 1 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日止期間的相關表現目標，則該等獎勵將於 2022 年第二季度一次性歸屬。

於 2019 年 5 月至 7 月期間，FCA 亦向本公司若干重要僱員進一步授出了 40 萬份限制性股份單位。該等額外獎勵將於 2022 年第二季度一次性歸屬。

### **2017-2021 年長期激勵計劃**

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，FCA 根據 2017-2021 年長期激勵計劃及框架股權激勵計劃向若干重要僱員合共授出了 240 萬份績效股單位及 58 萬份限制性股份單位。

代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵包括股東總回報目標。該等於 2018 年授出的獎勵（「2018 年績效股單位股東總回報獎勵」）乃根據 2017 年 1 月至 2021 年 12 月止五年績效期的市場情況歸屬。因此，最終發行的股份總數可能不同於最初授出的 240 萬份單位。如實現了 2017 年至 2019 年、2017 年至 2020 年及 2017 年至 2021 年的相關表現目標，則最初的歸屬時間表會允許三分之一的績效股單位股東總回報獎勵於 2020 年第一季度歸屬，剩餘獎勵的三分之二於 2021 年第一季度歸屬，而剩餘全部獎勵於 2022 年第一季度歸屬。

2019 年 5 月授出的部分績效股單位股東總回報獎勵（「替代獎勵」）被認為對若干 2018 年績效股單位股東總回報獎勵的替代。根據 2018 年績效股單位股東總回報獎勵的經修訂條款，60% 的 2018 年績效股單位股東總回報獎勵被替換獎取代，而剩餘 40% 的 2018 年績效股單位股東總回報獎勵將在 2020 年第二季度按目標歸屬。

代表有權獲得 FCA 普通股的限制性股份單位獎勵，其三分之一已於 2019 年歸屬，其餘三分之二則於 2020 年及 2021 年歸屬。

### **2016-2018 年長期激勵計劃**

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，FCA 根據 2016-2018 年長期激勵計劃及框架股權激勵計劃向若干重要僱員合共授出了 226 萬份績效股單位及 229 萬份限制性股份單位。

代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵設有包含淨收入目標以及股東總回報目標的財務表現目標，每個目標權重為 50%，且彼此獨立結算。半數獎勵（「2017 年績效股單位淨收益獎勵」）根據我們實現的 2016 年至 2018 年止三個年度淨收入目標歸屬，支付比例介乎 0% 至 100%。另一半績效股單位獎勵（「2017 年績效股單位股東總回報獎勵」）將根據市場情況歸屬，支付比例介乎 0% 至 150%。績效股單位股東總回報獎勵的績效期涵蓋 2016 年 12 月至 2018 年止兩個年度期間。因此，發行的股份總數可能與最初授予的 226 萬份單位有所不同。績效股單位獎勵於完成 2016 年至 2018 年度表現目標後已於 2019 年歸屬。

代表有權獲得 FCA 普通股的限制性股份單位獎勵，已於 2018 年及 2019 年分兩批等額歸屬。

### **2014-2018 年長期激勵計劃**

截至 2015 年 12 月 31 日止年度，FCA 根據 2014-2018 年長期激勵計劃（「2014-2018 年長期激勵計劃」）及框架股權激勵計劃向若干重要僱員合共授出了 1,471 萬份績效股單位及 520 萬份限制性股份單位獎勵。

代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵設有 2014 年至 2018 年止五年期財務表現目標，該表現目標包含淨收入目標以及股東總回報目標，每個目標權重為 50%，且彼此獨立結算。半數獎勵（「2015 年績效股單位淨收益獎勵」）根據我們實現的淨收入目標歸屬，支付比例介乎 0% 至 100%。另一半獎勵（「2015 年績效股單位股東總回報獎勵」）將根據市場情況歸屬，支付比例介乎 0% 至 150%。因此，發行的股份總數可能與最初授予的 1,471 萬股股份有所不同。三分之一的績效股單位獎勵已於 2017 年歸屬，完成 2014 年至 2017 年表現目標後，剩餘績效股單位獎勵的三分之二已於 2018 年第一季度歸屬，完成 2014 年至 2018 年表現目標後，剩餘全部獎勵已於 2019 年歸屬。

代表有權獲得 FCA 普通股的限制性股份單位分三批等額歸屬。該等獎勵的三分之一已於 2017 年第一季度歸屬，剩餘獎勵的三分之二於 2018 年第一季度歸屬，最後一批於 2019 年第一季度歸屬。

## 額外授出

除上文所述外，截至 2016 年 12 月 31 日止年度，FCA 根據 2014-2018 年長期激勵計劃向本公司若干重要僱員授出了 9 萬份代表有權獲得 FCA 普通股的限制性股份單位。半數獎勵已於 2018 年第一季度歸屬，另一半剩餘獎勵於 2019 年第一季度歸屬。

除上文所述外，截至 2018 年 12 月 31 日止年度，FCA 根據 2014-2018 年長期激勵計劃向若干重要僱員授出了 10 萬份績效股單位獎勵及 5 萬份限制性股份單位獎勵。代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵，設有與上述具有與 2015 年績效股單位淨收益獎勵及 2015 年績效股單位股東總回報獎勵相同的財務表現目標。完成 2014 年至 2018 年的表現目標後，剩餘獎勵已全部於 2019 年第一季度歸屬。代表有權獲得 FCA 普通股的限制性股份單位已於 2019 年第一季度歸屬。

## 其他限制性股份單位授出

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，FCA 向本公司若干重要僱員授出了 80 萬份代表有權獲得 FCA 普通股的限制性股份單位。部分該等獎勵已於 2019 年歸屬，剩餘獎勵預期根據獎勵協議於 2020 年、2021 年及 2022 年歸屬。

## 績效股單位淨收益獎勵

於 2019 年、2018 年及 2017 年，框架股權激勵計劃項下績效股單位淨收益獎勵的變動載列如下：

	2019 年		2018 年		2017 年	
	授出日期的加權平均公允價值	授出日期的加權平均公允價值	授出日期的加權平均公允價值	授出日期的加權平均公允價值	授出日期的加權平均公允價值	授出日期的加權平均公允價值
績效股單位淨收益	(€)	績效股單位淨收益	(€)	績效股單位淨收益	(€)	績效股單位淨收益
於 1 月 1 日未歸屬的流通股份	4,568,830	€ 6.14	8,803,826	€ 5.89	11,379,445	€ 5.65
反攤薄調整	25,516	4.91	32,855	5.87	65,751	5.62
已授出	—	—	71,136	9.73	1,136,250	7.91
已歸屬	(4,295,593)	6.24	(3,857,502)	5.58	(3,758,870)	5.65
已註銷	—	—	—	—	—	—
已沒收	(36,369)	6.62	(481,485)	6.27	(18,750)	7.91
於 12 月 31 日未歸屬的流通股份	262,384	€ 4.91	4,568,830	€ 6.14	8,803,826	€ 5.89

2017 年績效股單位淨收益獎勵及 2015 年績效股單位淨收益獎勵的歸屬乃透過將相關期間本集團純利（不包括非常規項目）與本集團業務計劃的淨收入目標進行比較而釐定。2017 年績效股單位淨收益獎勵的績效期始於 2016 年 1 月 1 日，2015 年績效股單位淨收益獎勵的績效期始於 2014 年 1 月 1 日。由於績效期的開始時間實際上早於服務期的開始時間（與授出日期一致），因此本公司確定淨收入目標不符合國際財務報告準則第 2 號—以股份為基礎的付款所列表現條件釋義，因此須入賬列為非歸屬條件。因此，績效股單位淨收益獎勵的公允價值使用蒙特卡羅模擬模型計算。

用於計算績效股單位淨收益獎勵授出日期公允價值的主要假設載列如下：

主要假設	2017 年績效股單位淨收益獎勵範圍	2015 年績效股單位淨收益獎勵範圍
授出日期股價	€9.74 - €10.39	€13.44 - €15.21
預期波動性	40 %	40%
無風險利率	(0.8)%	0.7%

預期波動性乃基於觀察到的 FCA 普通股歷史波動性釐定。無風險利率乃根據政府債券及國債的收益率釐定，而該等政府債券及國債的期限需與各績效股單位淨收益獎勵的歸屬日期類似。

### 績效股單位經調整息稅前利潤獎勵

於 2019 年，框架股權激勵計劃項下績效股單位經調整息稅前利潤獎勵的變動載列如下：

	2019 年	
	績效股單位 經調整 息稅前 利潤	授出日期的 加權平均公 允價值 (€)
於 1 月 1 日未歸屬的流通股份	— €	—
反攤薄調整	524,308	10.18
已授出	5,182,071	11.26
已歸屬	—	—
已註銷	—	—
已沒收	(145,740)	11.28
於 12 月 31 日未歸屬的流通股份	5,560,639 €	10.19

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度授出的績效股單位經調整息稅前利潤獎勵的公允價值，乃使用授出日期的 FCA 股票價格計量，並以固定股息率就預期股息作出調整，因為績效股單位獎勵在歸屬前無權獲得普通股息。

### 績效股單位股東總回報獎勵

於 2019 年、2018 年及 2017 年，框架股權激勵計劃項下績效股單位股東總回報獎勵的變動載列如下：

	2019 年		2018 年		2017 年	
	授出日期的加 權平均公允價 值 (€)	績效股單位股東總回報	授出日期的加 權平均公允價 值 (€)	績效股單位股東總回報	授出日期的加 權平均公允價 值 (€)	績效股單位股東總回報
於 1 月 1 日未歸屬的流通股份	6,926,413 €	11.42	8,803,827 €	10.58	11,379,446 €	10.64
反攤薄調整	644,588	10.60	32,855	10.54	65,750	10.58
已授出	5,189,237	11.58	2,473,637	13.15	1,136,250	10.84
已歸屬	(4,295,594)	10.67	(3,857,502)	10.51	(3,758,869)	10.63
已註銷	(1,385,046)	12.99	—	—	—	—
已沒收	(282,107)	11.94	(526,404)	11.50	(18,750)	10.84
於 12 月 31 日未歸屬的流通股份	6,797,491 €	10.61	6,926,413 €	11.42	8,803,827 €	10.58

於截至 2018 年、2017 年及 2015 年 12 月 31 日止年度授出的績效股單位股東總回報獎勵的加權平均公允價值，乃使用蒙特卡羅模擬模型計得。截至 2019 年 12 月 31 日止年度授出的績效股單位股東總回報獎勵的加權平均公允價值，乃使用蒙特卡羅模擬模型計得，並以固定股息率就預期股息作出調整，因為績效股單位獎勵在歸屬前無權獲得普通股息。

根據國際財務報告準則第 2 號—以股份為基礎的付款，2018 年績效股單位股東總回報獎勵乃於替代獎勵授出日期，使用蒙特卡羅模擬模型修改及重新計量。於替代獎勵年內，僅增量金額（為 2018 年績效股單位股東總回報的公允價值與替代獎勵的公允價值之間的差額）會確認為開支。

計算績效股單位股東總回報獎勵的授出日期公允價值所使用的主要假設概述如下：

主要假設	2019年績效股單位股東總回報獎勵範圍	2018年績效股單位股東總回報獎勵範圍	2017年績效股單位股東總回報獎勵範圍	2015年績效股單位股東總回報獎勵範圍
授出日期股價	€ 13.10	€ 18.79	€9.74 - €10.39	€13.44 - €15.21
預期波動性	39 %	41 %	44 %	37% - 39%
股息率	5 %	— %	— %	— %
無風險利率	(0.7)%	(0.3)%	(0.8)%	0.7% - 0.8%

預期波動性乃基於觀察到的 FCA 普通股歷史波動性釐定。無風險利率乃根據政府債券及國債的收益率釐定，而該等政府債券及國債的期限需與各績效股單位股東總回報獎勵的歸屬日期類似。此外，由於界定同業集團各成員公司的波動性並非完全彼此獨立，因此相關係數乃根據截至獎勵授出日期止三年期間 FCA 及界定同業集團的歷史股價變化計得。

### 限制性股份單位

於 2019 年、2018 年及 2017 年，框架股權激勵計劃項下限制性股份單位獎勵的變動載列如下：

	2019年		2018年		2017年	
	限制性股份單位	授出日期的加權平均公允價值 (€)	限制性股份單位	授出日期的加權平均公允價值 (€)	限制性股份單位	授出日期的加權平均公允價值 (€)
於 1 月 1 日未歸屬的流通股份	4,290,986	€ 10.47	7,600,313	€ 9.17	7,969,623	€ 8.69
反攤薄調整	761,529	10.49	28,299	9.12	46,189	8.64
已授出	7,160,764	11.35	627,081	18.54	2,293,940	10.43
已歸屬	(3,347,345)	9.93	(3,690,050)	9.09	(2,671,939)	8.64
已註銷	—	—	—	—	—	—
已沒收	(712,895)	10.05	(274,657)	10.28	(37,500)	10.39
於 12 月 31 日未歸屬的流通股份	8,153,039	€ 10.51	4,290,986	€ 10.47	7,600,313	€ 9.17

於 2018 年、2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日授出的限制性股份單位獎勵的加權平均公允價值，乃使用授出日期的 FCA 股價計量。截至 2019 年 12 月 31 日止年度授出的限制性股份單位獎勵的加權平均公允價值，乃使用授出日期的 FCA 股價計量，並以固定股息率就預期股息作出調整，因為限制性股份單位獎勵在歸屬前無權獲得普通股息。

### 反攤薄調整—績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵

有關 FCA 長期激勵計劃的文件載有反攤薄條款，其對調整根據計劃授出的獎勵數量作出相關規定，以在發生任何事件影響我們的資本架構時，保留或防止擴大獎勵接受人擬獲得的利益。

於 2019 年 12 月，薪酬委員會批准了長期激勵計劃項下未歸屬獎勵適用的轉換係數 1.107723，以就 FCA 普通股因 2019 年 5 月 30 日向 FCA 普通股持有人作出特別現金宣派而導致的價值攤薄彌補股權獎勵持有人。該等調整並未導致將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵的總成本出現變動。

於 2018 年 1 月，由於本公司於 2017 年 7 月 2 日將其所持 GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.的全部權益分配予 FCA 普通股持有人，因此薪酬委員會批准了長期激勵計劃項下未歸屬獎勵適用的轉換係數 1.003733，以彌補股權獎勵持有人於 FCA 普通股的價值攤薄。該等調整並未導致將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵的總成本出現變動。

同樣地，於 2017 年 1 月，由於本公司於 2016 年 5 月 1 日將其所持 RCS Media Group S.p.A.的 16.7%所有權權益分配予其普通股持有人，因此薪酬委員會批准了 2016 年 12 月 31 日前所授績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵適用的轉換係數 1.005865，以彌補股權獎勵持有人於 FCA 普通股的價值攤薄。該等調整並未導致將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵的總成本出現變動。

同樣地，於 2016 年 1 月，由於 Ferrari N.V.分拆，因此薪酬委員會批准了未歸屬績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵適用的轉換係數 1.5440 以進行公平調整，以彌補股權獎勵持有人於 FCA 股份的價值攤薄。就績效股單位淨收益獎勵而言，薪酬委員會還亦批准了對 2016-2018 年淨收入目標的調整，將法拉利的淨收入入賬，以保留擬提供予每名參與者的經濟利益。該等調整並未導致將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵的總成本出現變動。

下表載列反攤薄調整帶來的變化：

	2019 年反 攤薄調整	2018 年反 攤薄調整	2017 年反 攤薄調整	2016 年反 攤薄調整
<b>績效股單位獎勵：</b>				
獎勵數目一經調整	12,620,514	17,673,363	22,890,392	22,717,024
主要假設一經調整 授出日期股價一績效股單位淨收益、績效股單位股東總回報及績效股單位經調整息稅前利潤	€8.79 - €16.96	€5.71 - €10.35	€8.66 - €9.79	€8.71 - €9.85
<b>限制性股份單位獎勵：</b>				
獎勵數目一經調整	8,153,039	7,628,612	8,015,812	8,023,472

### 以股份為基礎的報酬開支

截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵的總支出分別約為 9,200 萬歐元、5,400 萬歐元及 8,500 萬歐元。於 2019 年 12 月 31 日，根據當前的沒收假設，本集團擁有未歸屬績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵相關的未確認報酬開支約 1.12 億歐元，其將在 1.6 年的加權平均期間內予以確認。

## 19. 僱員福利負債

僱員福利負債包括：

	於 12 月 31 日					
	2019 年			2018 年		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
	(百萬歐元)					
養老金福利	€ 38	€ 5,024	€ 5,062	€ 34	€ 4,475	€ 4,509
衛生保健及人壽保險計劃	132	2,157	2,289	134	2,082	2,216
其他離職後福利	63	730	793	82	737	819
其他僱員撥備	311	596	907	345	581	926
<b>僱員福利負債合計</b>	<b>€ 544</b>	<b>€ 8,507</b>	<b>€ 9,051</b>	<b>€ 595</b>	<b>€ 7,875</b>	<b>€ 8,470</b>

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，本集團就定額供款及州計劃確認了 15.08 億歐元的持續性業務總開支（2018 年為 15.18 億歐元、2017 年為 14.72 億歐元）。

下表概述定額福利責任的公允價值及相關計劃資產的公允價值：

	於 12 月 31 日	
	2019 年	2018 年
	(百萬歐元)	
<b>定額福利責任現值：</b>		
養老金福利	€ 25,024	€ 22,767
醫療保健及人壽保險計劃	2,289	2,216
其他離職後福利	793	819
<b>定額福利責任現值合計(a)</b>	<b>28,106</b>	<b>25,802</b>
計劃資產的公允價值(b)	20,729	18,819
資產上限(c)	18	13
<b>定額福利計劃淨額合計(a - b + c)</b>	<b>7,395</b>	<b>6,996</b>
其中：		
定額福利負債淨額(d)	8,144	7,544
定額福利計劃資產	(749)	(548)
<b>其他僱員撥備(e)</b>	<b>907</b>	<b>926</b>
<b>僱員福利負債總額(d + e)</b>	<b>€ 9,051</b>	<b>€ 8,470</b>

### 養老金福利

本集團定額福利計劃產生的負債通常由本集團附屬公司（有時由其僱員）向合法獨立信託（用於支付僱員福利）作出的供款提供資金。本集團已制定定額福利養老金計劃的資金政策，以作出法律法規要求的最低金額供款。本公司有時會作出高於法定要求的額外酌情供款，以達致若干必要的資金水平。在美國，該等超額供款會被追蹤，而產生的信貸結餘可用於滿足未來年度的最低資金要求。於 2019 年 12 月 31 日，美國及加拿大合資格養老金計劃的信貸結餘合計約為 21 億歐元，而是否使用信貸結餘以滿足最低資金要求取決於計劃是否能維持一定的資金水平。截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團在美國及加拿大作出的養老金供款總額分別為 4,800 萬歐元、7.24 億歐元及 1.24 億歐元，其中包括於 2018 年 9 月向若干美國養老金計劃作出的加速酌情繳款 6.70 億歐元（8.00 億美元），導致產生稅項利益（有關詳情請參閱附註 7 稅項開支）。本集團對 2020 年養老金計劃的供款預計為 9.70 億歐元，其中 9.40 億歐元與美國及加拿大有關，當中 8.95 億歐元為酌情供款，4,500 萬歐元將用於滿足最低資金要求。

養老金計劃的預期福利付款載列如下：

	預期福利付款	
	(百萬歐元)	
2020 年	€	1,524
2021 年	€	1,483
2022 年	€	1,472
2023 年	€	1,460
2024 年	€	1,465
2025-2029 年	€	7,282



下表概述養老金計劃的變動：

責任	2019年			2018年				
	計劃資產 的公允價 值	資產上 限	負債/ (資 產)	責任	計劃資產 的公允價 值	資產上 限	負債/ (資 產)	
	(百萬歐元)							
於1月1日	€ 22,767	€ (18,819)	€ 13	€ 3,961	€ 25,528	€ (21,218)	€ 14	€ 4,324
列入綜合損益表	1,111	(713)	—	398	1,189	(680)	—	509
列入其他全面收益：								
精算(收益)/虧損產生自：								
人口統計及其他假設	(359)	—	—	(359)	(196)	—	—	(196)
財務假設	2,773	—	—	2,773	(1,530)	—	—	(1,530)
資產收益	—	(2,454)	—	(2,454)	—	1,530	—	1,530
限制淨資產影響的變化	—	—	3	3	—	—	(1)	(1)
匯率變動	618	(564)	2	56	792	(584)	—	208
其他：								
僱員供款	—	(48)	—	(48)	—	(756)	—	(756)
計劃參與者供款	2	(2)	—	—	2	(2)	—	—
已付福利	(1,520)	1,506	—	(14)	(1,568)	1,556	—	(12)
已付補償金	(394)	394	—	—	(1,187)	1,187	—	—
轉撥至持作出售負債	—	—	—	—	(268)	126	—	(142)
其他變動	26	(29)	—	(3)	5	22	—	27
於12月31日	€ 25,024	€ (20,729)	€ 18	€ 4,313	€ 22,767	€ (18,819)	€ 13	€ 3,961

於綜合損益表確認的金額如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2018年	2017年
	(百萬歐元)		
當前服務成本	€ 156	€ 172	€ 169
利息開支	969	925	1,083
利息收入	(795)	(759)	(907)
其他行政費用	82	79	94
過往服務成本/(抵扣)及結算/削減產生的(收益)/虧損	(14)	92	(3)
已終止業務相關項目	—	—	6
於綜合損益表確認的總額	€ 398	€ 509	€ 442

截至2019年12月31日止年度，本集團就其加拿大受薪定額福利計劃簽訂買斷交易，向第三方保險公司支付合共3.25億歐元用於結算FCA債務，導致產生600萬歐元的結算虧損，該虧損已於截至2019年12月31日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他內確認。

截至2019年12月31日止年度，本集團亦修訂了其受薪僱員的美國定額福利計劃，以允許若干已終止歸屬參與者接受一次性付款。於2019年12月，合共向接受要約的參與者支付了6,900萬歐元。該計劃修訂本導致產生2,000萬歐元的結算收益，該收益已於截至2019年12月31日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他內確認。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本集團在北美結算了部分補充退休計劃，導致產生超額資產退款 2,200 萬歐元。相關結算開支 7,800 萬歐元已於截至 2018 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他內確認。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本集團亦就其兩項美國定額福利計劃簽訂年金買斷交易，向第三方保險公司支付合共 8.41 億歐元用於結算 FCA 債務，導致產生 1,200 萬歐元的結算虧損，該虧損已於截至 2018 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他內確認。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團就其兩項美國定額福利計劃簽訂年金買斷交易，向第三方保險公司支付合共 5.63 億歐元用於結算 FCA 債務，導致產生 100 萬歐元的結算虧損，該虧損已於截至 2017 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他內確認。

按類別劃分的計劃資產公允價值載列如下：

	於 12 月 31 日			
	2019 年		2018 年	
	金額	具有活躍市場報價	金額	具有活躍市場報價
	(百萬歐元)			
<b>現金及現金等價物</b>	€ 699	€ 681	€ 672	€ 615
美國股本證券	1,407	1,405	1,286	1,284
非美國股本證券	781	781	784	757
混合基金	1,596	422	1,833	606
<b>股本工具</b>	<b>3,784</b>	<b>2,608</b>	<b>3,903</b>	<b>2,647</b>
政府證券	3,179	1,191	2,717	916
公司債券（包括可換股及高收益債券）	5,553	—	4,944	—
其他固定收益	1,536	174	1,307	86
<b>固定收益證券</b>	<b>10,268</b>	<b>1,365</b>	<b>8,968</b>	<b>1,002</b>
私募基金	2,297	—	2,066	—
混合基金	65	62	56	53
房地產基金	1,349	3	1,392	3
對沖基金	2,072	38	1,676	26
<b>投資基金</b>	<b>5,783</b>	<b>103</b>	<b>5,190</b>	<b>82</b>
<b>保險合約及其他</b>	<b>195</b>	<b>66</b>	<b>86</b>	<b>12</b>
<b>計劃資產的公允價值總額</b>	<b>€ 20,729</b>	<b>€ 4,823</b>	<b>€ 18,819</b>	<b>€ 4,358</b>

於發達國際及新興市場，非美國股本證券受到投資者的普遍青睞。固定收益證券為一種債務工具，主要由長期美國國債、全球政府債券以及美國、發達國際及新興市場公司的債務證券組成，其具有行業、地區及多類市值的多元化屬性。私募股權基金包括主要投資於非證券交易所上市公司股權的有限合夥基金。私人債務基金包括主要投資於公司及房地產開發企業債務的有限合夥基金。混合型基金包括普通集體信託基金、共同基金及其他投資實體。房地產基金投資包括投資於國內外各種商業及住宅房地產項目的有限合夥基金。對沖基金投資包括尋求透過使用各種收益改善及多元化策略將絕對回報最大化的基金。

養老金資產（主要位於美國及加拿大）的投資策略及目標注重平衡負債對沖及尋求投資回報。投資目標為最大程度地減少養老金資產相對於養老金負債的價值波動性，確保資產足以支付計劃債務。最大限度地減少資產相對於負債的波動性，該目標主要透過資產多元化、部分資產負債匹配及對沖來實現。資產廣泛分散於多種資產類別，以實現經風險調整後的收益，降低資產相對於負債的整體波動性。此外，為最大程度地減少養老金資產相對於養老金負債的波動性，部分養老金計劃資產被分配至固定收益證券。本集團的該等計劃政策可確保實際分配與適當的目標分配相符。

資產主要由外部投資經理主動監控及管理。投資經理所作投資不得超出其獲委任時獲準投資的資產類別或策略範圍。本集團設有投資指引，以確保投資經理僅根據法定投資策略進行投資。部分投資經理使用衍生金融工具來降低利率及外幣變化風險對部分投資公允價值的影響。如更具成本效益及／或效率，亦可使用衍生金融工具代替實物證券。計劃資產不包括 FCA 股份或本集團成員公司佔用的物業，但 FCA 無法控制投資指引的混合投資工具可能除外。

養老金計劃資產的潛在風險來源與市場風險、利率風險及運營風險有關。多元化戰略可降低市場風險，因此不存在與板塊、行業、地理、市值、經理或交易對方相關的重大集中風險。部分資產負債匹配可降低利率風險。固定收益目標資產分配與債券式長期養老金負債部分匹配。利率上升通常會導致固定收益證券投資的公允價值和債務現值下降。相反，利率下降通常會增加固定收益證券投資的公允價值及債務的現值。透過持續監督外部投資經理的風格、團隊實力、公司健康狀況及內部控制，可減輕運營風險。

用於釐定定額福利責任的加權平均假設載列如下：

	於 12 月 31 日					
	2019 年			2018 年		
	美國	加拿大	英國	美國	加拿大	英國
折價率	3.3%	3.1%	2.0%	4.4%	3.8%	2.8%
未來工資增長率	—%	3.5%	2.7%	—%	3.5%	3.0%

美國及加拿大債務的平均期限分別約為 11 年及 13 年。英國養老金負債的平均期限約為 17 年。

### 醫療保健及人壽保險計劃

該等未供款計劃產生的負債包括授予美國及加拿大僱員以及退休人員的退休人員醫療保健及人壽保險責任。從本集團退休後，該等僱員可有資格繼續獲得部分福利。福利及資格規則可能會定期修改。未供款醫療保健及人壽保險計劃的預期福利付款如下：

	預期福利付款 (百萬歐元)	
2020 年	€	132
2021 年	€	131
2022 年	€	129
2023 年	€	129
2024 年	€	128
2025-2029 年	€	633

醫療保健及人壽保險計劃的定額福利責任淨額變動載列如下：

	2019年		2018年	
	(百萬歐元)			
於1月1日的責任現值	€	2,216	€	2,279
列入綜合損益表		115		110
列入其他全面收益：				
精算(收益)/虧損產生自：				
—人口統計及其他假設		(215)		37
—財務假設		251		(161)
匯率變動影響		57		81
其他：				
已付福利		(135)		(128)
轉撥至持作出售負債		—		(2)
於12月31日的責任現值	€	2,289	€	2,216

於綜合損益表確認的金額如下：

	截至12月31日止年度					
	2019年		2018年		2017年	
	(百萬歐元)					
當前服務成本	€	20	€	22	€	22
利息開支		96		88		98
過往服務成本/(抵扣)及結算產生的虧損/(收益)		(1)		—		—
於綜合損益表確認的總額	€	115	€	110	€	120

醫療保健及人壽保險計劃乃以精算基準入賬，當中涉及選擇各種假設。特別是，其需對向所有參與者作出的預期未來付款的現值作出估計，同時需考慮潛在未來事件發生的可能性，例如醫療保健成本增加及人口統計變化。

用於釐定定額福利責任的加權平均假設如下：

	於12月31日			
	2019年		2018年	
	美國	加拿大	美國	加拿大
折價率	3.4%	3.1%	4.4%	3.8%
工資增長	1.5%	1.0%	1.5%	1.0%
加權平均最終醫療保健費用趨勢率	4.4%	4.0%	4.4%	4.0%

美國及加拿大債務的平均期限分別約為12年及17年。

明年假設及2019年計劃估值所用的美國醫療保險福利的人均成本本年增長率為5.3%（2018年為6.4%）。到2039年，該年率預計將逐漸下降到3.9%，此後將保持在該水平。明年假設及2019年計劃估值所用的加拿大醫療保險福利的人均成本本年增長率為4.4%（2018年為4.4%）。到2040年，該年率預計將逐漸下降到4.0%，此後將保持在該水平。

### 其他離職後福利

其他離職後福利包含授予本集團歐洲僱員的其他僱員福利，當中包括意大利法律規定的意大利僱員遣散費（「僱員遣散費」），於2019年12月31日為5.84億歐元及於2018年12月31日為6.64億歐元。

每名僱員有權享有的僱員遣散費須在僱員離開本集團時支付，並應根據相關僱員的僱傭期及應課稅收入計算。在若干條件下，部分該遣散費可於僱員的工作期間墊付。

2006年12月27日頒佈的第296號法律及2007年頒佈的後續法令及法規對該計劃的規管法律進行了修訂。根據該等修訂本，擁有至少50名僱員的公司有責任將僱員遣散費責任轉移至意大利國家社會保障局（「國家社會保障局」）管理的「國庫基金」或補充養老金。在修訂之前，所有意大利公司僱員的累計僱員遣散費可由公司自身管理。因此，意大利公司對國家社會保障局的責任以及對補充養老金的供款採取國際會計準則第19號—*僱員福利*項下的定額供款計劃形式，而列入僱員遣散費撥備的金額仍保持定額福利計劃的性質。因此，意大利的僱員遣散費撥備包括截至2006年12月31日的剩餘僱員遣散費責任。這屬於未供款定額福利計劃，因為相關福利已全部支付，唯一的例外是未來可進行重估。自2007年以來，該計劃已被分類為定額供款計劃，本集團在僱員提供服務的期間內確認相關成本。

其他離職後福利的定額福利責任變動載列如下：

	2019年		2018年	
	(百萬歐元)			
於1月1日的責任現值	€	819	€	987
列入綜合損益表		20		23
列入其他全面收益：				
精算（收益）／虧損產生自：				
—人口統計及其他假設		11		2
—財務假設		41		(5)
匯率變動影響		3		(3)
其他：				
已付福利		(90)		(50)
轉撥至持作出售負債		(20)		(98)
其他變動		9		(37)
於12月31日的責任現值	€	793	€	819

綜合損益表確認的金額如下：

	截至12月31日止年度		
	2019年	2018年	2017年
	(百萬歐元)		
當前服務成本	€ 6	€ 9	€ 9
利息開支	12	14	11
過往服務成本／（抵扣）及結算產生的虧損／（收益）	1	—	—
已終止業務相關項目	1	—	3
於綜合損益表確認的總額	€ 20	€ 23	€ 23

用於計量意大利僱員遣散費責任的貼現率乃根據優質（AA 評級）固定收益證券的收益率計得，該等證券的時間及到期金額與預期福利付款的時間及金額一致。就該計劃而言，反映該計劃2019年未來福利付款的估計時間及金額的單一加權平均貼現率為0.6%（2018年為1.4%）。意大利僱員遣散費的平均期限約為8年。制定退休或僱員離職率是為了反映本集團在意大利的實際及預計退休情況及法律要求。

## 其他僱員撥備

僱員的其他撥備主要包括長期傷殘福利、補充失業福利、可變及其他遞延薪酬以及為本公司在職僱員提供的獎金。

## 20. 撥備

撥備包括以下：

	於 12 月 31 日					
	2019 年			2018 年 <sup>(1)</sup>		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
	(百萬歐元)					
產品保修及召回活動	€ 2,406	€ 3,900	€ 6,306	€ 2,745	€ 4,015	€ 6,760
銷售激勵	5,479	—	5,479	5,999	—	5,999
訴訟及糾紛 <sup>(1)</sup>	303	222	525	760	280	1,040
商業風險	441	120	561	442	272	714
重組	72	34	106	134	31	165
其他風險	277	751	1,028	314	815	1,129
<b>撥備總額</b>	<b>€ 8,978</b>	<b>€ 5,027</b>	<b>€ 14,005</b>	<b>€ 10,394</b>	<b>€ 5,413</b>	<b>€ 15,807</b>

(1) 請參閱附註 2 編製基準。

撥備變動包括以下：

	於 2019 年 1 月 1 日	額外 撥備	補償金	未用 金額	換算 差額	轉撥至 持作出售 負債	其他 變動	於 2019 年 12 月 31 日
	(百萬歐元)							
產品保修及召回活動	€ 6,760	€ 3,059	€ (3,655)	€ —	€ 145	€ —	€ (3)	€ 6,306
銷售激勵	5,999	14,864	(15,573)	63	131	—	(5)	5,479
訴訟及糾紛 <sup>(1)</sup>	1,040	167	(680)	(24)	16	(18)	24	525
商業風險	714	353	(408)	(28)	12	(18)	(64)	561
重組費用	165	118	(111)	(50)	1	(1)	(16)	106
其他風險	1,129	355	(334)	(63)	7	(17)	(49)	1,028
<b>撥備總額</b>	<b>€ 15,807</b>	<b>€ 18,916</b>	<b>€ (20,761)</b>	<b>€ (102)</b>	<b>€ 312</b>	<b>€ (54)</b>	<b>€ (113)</b>	<b>€ 14,005</b>

(1) 請參閱附註 2 編製基準。

### 產品保修及召回活動

於 2019 年 12 月 31 日，產品保修及召回活動撥備略有下降，主要是由於北美的銷量下降。於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本公司產生 1.14 億歐元的高田安全氣囊充氣裝置相關召回活動費用（扣除回收）。產品保修及召回活動撥備非流動部分的現金流出預計主要發生於 2022 年之前的一段時間內。

### 銷售激勵

如附註 2 編製基準—使用估算所述，本集團將向經銷商及消費者提供的銷售激勵計劃的估計成本，入賬列作向經銷商銷售車輛時的收入減少。

## 訴訟及糾紛

如附註 2 編製基準—使用估算所述，於訴訟很可能會導致資源外流時確認訴訟撥備。由於未決訴訟的最終結果尚不確定，因此訴訟及糾紛撥備現金流出的時間亦無法確定。

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，已就 2018 年美國柴油排放事項相關的民事、環境及消費者索賠支付約 5 億歐元（參閱附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）。

除就美國柴油排放事項相關民事、環境及消費者索賠達成最終和解所產生的費用而於截至 2018 年 12 月 31 日止年度確認的 7.48 億歐元剩餘撥備外，訴訟及糾紛撥備總額中並無單一撥備屬重大（參閱附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）。

## 商業風險

商業風險來自產品及服務銷售，如繁重的維護合約以及若干法規要求的排放。對於繁重的維修合約等項目，當根據該等合約完成服務的預期成本超過預期實現的收入時，則會確認撥備。與可用現金罰款解決的部分監管排放要求相關的罰款撥備，於出售車輛時確認，相關金額乃根據履行責任的估計成本，以及先前購買的監管積分成本加預期現金罰款（如有）計量。商業風險撥備的非流動部分現金流出預計主要發生於 2022 年之前的一段時間。

於 2019 年 7 月 12 日，美國運輸部的國家公路交通安全管理局（「國家公路交通安全管理局」）頒佈適用於未能遵守企業平均燃料消耗量（「CAFC」）標準的汽車製造商的最終規則，透過實現企業平均燃料消耗量積分的目標車輛燃油效率或匯款，保持當前的罰款金額。在此最終規則頒佈之前，FCA 已就 2019 款車輛的相關估計企業平均燃料消耗量民事罰款計提撥備，據此將無法按先前頒佈的民事罰款金額獲得企業平均燃料消耗量積分。由於頒佈了最終規則，根據國際會計準則第 37 號，民事罰款金額下降導致 2019 年 3 月 31 日之前售出的 2019 款汽車相關估計撥備 1.58 億歐元出現變動，該變動已於截至 2019 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表入賬列為收入成本減少。

## 重組費用

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，確認的撥備合共 1.18 億歐元主要關於勞動力重組費用，其中拉美確認了 5,600 萬歐元，歐洲、中東及非洲確認了 3,600 萬歐元以及北美確認了 2,300 萬歐元（請參閱附註 28 分部報告）。

## 其他風險

其他風險包括但不限於：供應商糾紛撥備，關於供應合約或不受訴訟約束的其他事項；人身傷害相關產品責任撥備，包括據稱因產品缺陷而造成的不當致死及示例性或懲罰性賠償；與其他人士的糾紛，關於合約或不受訴訟約束的其他事項；以及管理層對本集團可能產生的環境責任所作最佳估計，其中亦包括與環境事項有關的索償費用。其他風險撥備的非流動部分現金流出預計主要發生在 2022 年之前的一段時間。

## 21. 債務

分類為流動負債的債務包括原始期限不超過十二個月的短期銀行借款及其他融資，以及長期債務的流動部分。分類為非流動負債的債務包括期限超過十二個月的銀行借款及其他融資（長期債務）（扣除流動部分）。

下表概述按到期日劃分的本集團流動及非流動債務（金額包括應計利息）：

	於 12 月 31 日									
	一年內到期 (流動)	一至五年到期	2019年 五年後到期	合計 (非流動)	債務總額	一年內到期 (流動)	一至五年到期	2018年 五年後到期	合計 (非流動)	債務總額
	(百萬歐元)									
票據	€ 1,450	€ 4,942	€ —	€ 4,942	€ 6,392	€ 1,598	€ 4,977	€ 1,250	€ 6,227	€ 7,825
銀行借款 <sup>(1)</sup>	2,097	1,511	88	1,599	3,696	2,928	1,987	190	2,177	5,105
資產抵押融資 (附註 15)	151	—	—	—	151	457	—	—	—	457
租賃負債	360	705	575	1,280	1,640	56	131	74	205	261
其他債務 <sup>(1)</sup>	818	204	—	204	1,022	822	45	13	58	880
<b>債務總額</b>	<b>€ 4,876</b>	<b>€ 7,362</b>	<b>€ 663</b>	<b>€ 8,025</b>	<b>€ 12,901</b>	<b>€ 5,861</b>	<b>€ 7,140</b>	<b>€ 1,527</b>	<b>€ 8,667</b>	<b>€ 14,528</b>

(1) 先前呈報的銀行借款及其他債務包括根據國際會計準則第 17 號確認的 2.61 億歐元融資租賃負債。該等金額已於 2018 年 12 月 31 日重新分類至租賃負債項目。有關採用國際財務報告準則第 16 號的更多詳情，請參閱附註 2 編製基準。

## 票據

下表概述於 2019 年及 2018 年 12 月 31 日的未償還票據：

	貨幣	未償還票據的公允價值 (百萬)	票息 %	到期日	於 12 月 31 日	
					2019 年	2018 年
中期票據計劃：					(百萬歐元)	
Fiat Chrysler Finance Europe SENC <sup>(1)</sup>	瑞士法郎	250	3.125	2019 年 9 月 30 日	—	222
Fiat Chrysler Finance Europe SENC <sup>(2)</sup>	歐元	1,250	6.750	2019 年 10 月 14 日	—	1,250
Fiat Chrysler Finance Europe SENC <sup>(2)</sup>	歐元	1,000	4.750	2021 年 3 月 22 日	1,000	1,000
Fiat Chrysler Finance Europe SENC <sup>(2)</sup>	歐元	1,350	4.750	2022 年 7 月 15 日	1,350	1,350
FCA NV <sup>(2)</sup>	歐元	1,250	3.750	2024 年 3 月 29 日	1,250	1,250
其他 <sup>(3)</sup>	歐元	7			7	7
<b>中期票據計劃合計</b>					<b>3,607</b>	<b>5,079</b>
其他票據：						
FCA NV <sup>(2)</sup>	美元	1,500	4.500	2020 年 4 月 15 日	1,335	1,310
FCA NV <sup>(2)</sup>	美元	1,500	5.250	2023 年 4 月 15 日	1,335	1,310
<b>其他票據合計</b>					<b>2,670</b>	<b>2,620</b>
對沖影響、應計利息及攤銷成本評估					115	126
<b>票據合計</b>					<b>€ 6,392</b>	<b>€ 7,825</b>

(1) 已獲准在瑞士證券交易所上市。

(2) 已獲准在愛爾蘭證券交易所上市。

(3) 未償還金額等於或少於 5,000 萬歐元的中期票據。



### 透過中期票據計劃發行的票據

本集團發行的若干票據受中期票據（「中期票據」）計劃（前稱全球中期票據計劃）的條款及條件規管。該計劃最多可動用 200 億歐元，其中於 2019 年 12 月 31 日尚有 36 億歐元未償還票據（於 2018 年 12 月 31 日為 51 億歐元）。中期票據計劃項下的票據由 FCA NV 發行或以其他方式擔保。我們可能會不時在市場上回購已發行票據。是否進行此類回購取決於市場條件、本集團的財務狀況以及其他可能影響此類決策的因素。

截至 2019 年 12 月 31 日止年度，根據中期票據計劃發行的票據發生變動是由於：

- 在 2019 年 9 月償付到期票據本金額 2.50 億瑞士法郎；及
- 在 2019 年 10 月償付到期票據本金額 12.50 億歐元。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，根據中期票據計劃發行的票據發生變動是由於：

- 在 2018 年 3 月償付到期票據本金額 12.50 億歐元；及
- 在 2018 年 7 月償付到期票據本金額 6.00 億歐元。

根據中期票據計劃發行的票據對發行人及 FCA NV（作為擔保人）施加了相關契約責任，包括：(i) 被動抵押條款，要求倘發行人及／或 FCA NV 資產獲授相同等級票據或債務證券的抵押權益，則該抵押須等額及按比例擴展至未償付票據；(ii) 同等權利條款，據此票據將與發行人及／或 FCA NV 的所有其他當前及未來的非從屬及無擔保責任具有同等權利；(iii) 定期披露責任；(iv) 交叉違約條款，要求在 FCA 主要實體發行的其他金融工具發生若干違約事件時立即償還票據；及(v) 一般適用於類似證券的其他條款。違反該等契約可能需提前償還票據。截至 2019 年 12 月 31 日，FCA 已遵守中期票據計劃項下的契約。

### 其他票據

於 2015 年，FCA NV 發行了本金額為 15 億美元（14 億歐元），於 2020 年 4 月 15 日到期，利率為 4.5% 的無擔保優先債務證券（「2020 年票據」），以及本金額為 15 億美元（14 億歐元），於 2023 年 4 月 15 日到期，利率為 5.25% 的無擔保優先債務證券（「2023 年票據」），發行價均為彼等本金額的 100%。2020 年票據及 2023 年票據（統稱為「票據」）與 FCA NV 現有及未來所有無擔保優先債務的獲償權享有同等權利，但獲償權優先於 FCA NV 未來的任何次級債務及現有債務（其條款列明獲償權從屬於票據）。2020 年票據及 2023 年票據的利息於 4 月及 10 月每半年支付一次。

票據對 FCA NV 施加了相關契約責任，包括：(i) 被動抵押條款，要求倘 FCA NV 資產獲授相同等級票據或債務證券的抵押權益，則該抵押須等額及按比例擴展至未償付票據；(ii) 同等權利條款，據此票據將與 FCA NV 的所有其他當前及未來的非從屬及無擔保責任具有同等權利；(iii) 定期披露責任；(iv) 交叉違約條款，要求在 FCA 主要實體發行的其他金融工具發生若干違約事件時立即償還票據；及(v) 一般適用於類似證券的其他條款。違反該等契約可能需提前償還票據。截至 2019 年 12 月 31 日，FCA 已遵守票據的契約。

### *Fiat Chrysler Finance US Inc.*

於 2017 年 3 月 6 日，Fiat Chrysler Finance US Inc.（「FCF US」）根據特拉華州法律註冊成立，並成為本公司的間接全資附屬公司。於 2017 年 5 月 9 日，FCF US 及本公司透過 F-3 表格向美國證監會提交了自動生效的暫擱註冊聲明。如 FCF US 發行債務證券，其將全部及無條件獲得本公司擔保。本公司其他附屬公司不會對此類債務作出擔保。

### **銀行借款**

#### *FCA US B 批定期貸款*

於 2018 年 11 月 13 日，FCA US 就其 2018 年 12 月 31 日到期的 B 批定期貸款（「2018 年到期的 B 批定期貸款」）預付了未償本金額及應計利息 10.09 億美元（8.93 億歐元）。預付款乃使用手頭現金支付，導致清償虧損 100 萬歐元。

於 2017 年 12 月 31 日，於 2018 年 12 月 31 日到期的 FCA US B 批定期貸款有 8.36 億歐元（包括應計利息）未償還。於 2017 年 2 月 24 日，FCA US 就其於 2017 年 5 月 24 日到期的 B 批定期貸款預付了 18.26 億美元（17.21 億歐元）的未償本金額及應計利息（「2017 年到期的 B 批定期貸款」）。預付款乃使用手頭現金支付，導致清償虧損 300 萬歐元。於 2017 年 4 月 12 日，FCA US 修改了規管於 2018 年到期的 B 批定期貸款的信貸協議，將適用利差每年降低 0.50% 至 0.00%，並將倫敦銀行同業拆借利率下限每年降低 0.75% 至 0.00%。截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，利息乃根據倫敦銀行同業拆借利率計算。

#### *歐洲投資銀行借款*

FCA 與歐洲投資銀行（「歐洲投資銀行」）已就於 2019 年 12 月 31 日尚未償還的合共 4 億歐元債務（於 2018 年 12 月 31 日尚未償還金額為 7 億歐元）簽訂融資協議，其中包括根據以下融資到期的剩餘債務：

- 5.00 億歐元（分期攤銷直至 2021 年 6 月），就塞爾維亞汽車廠現代化及擴大產能的相關投資項目而於 2011 年 5 月簽訂的融資（由 SACE 及塞爾維亞政府擔保）；及
- 4.20 億歐元（於 2022 年 6 月到期），為支持 FCA 在 2018-2020 年期間實施的研發項目而於 2018 年 6 月簽訂的融資。

### *巴西*

我們的巴西附屬公司已獲得多項本地銀行融資來為投資及運營提供資金。於 2019 年 12 月 31 日，該等融資項下的未償債務本金總額為 18 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 23 億歐元）。貸款主要包括由國家開發銀行（「國家開發銀行」）等公共部門近日機構提供的補貼貸款，目的是為支持部分地區的工業項目。這使本集團有機會以優惠利率獲得大額貸款，為巴西的大型投資提供資金。於 2019 年 12 月 31 日，未償還的補貼貸款為 11 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 14 億歐元），其中約 8 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 10 億歐元）乃與在巴西伯南布哥建設工廠有關，該項目獲得合計 65 億巴西雷亞爾（15 億歐元）的補貼信貸額度支持。於 2019 年 12 月 31 日，已就該地區計劃投資簽約的承諾信貸額度約 1 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 1 億歐元）尚未提取。

## 循環信貸融資

於 2019 年 3 月，本集團修訂了其最初於 2015 年 6 月簽署並於 2017 年 3 月及 2018 年 3 月修訂的銀團循環信貸融資（經修訂「循環信貸融資」）。該修訂將循環信貸融資的最終期限延長至 2024 年 3 月。循環信貸融資可用於一般公司用途及本集團的營運資金需求，且分為兩個批次：31.25 億歐元，期限為 37 個月，且具有兩次延期選擇，分別為一年及 11 個月，可於修訂簽署日期的第一及第二週年行使；以及 31.25 億歐元，期限為 60 個月。該修訂已按債務更改入賬，因此與 2019 年 3 月修訂相關的新成本以及與最初 50 億歐元循環信貸融資以及先前 2017 年 3 月及 2018 年 3 月修訂相關的剩餘未攤銷債務發行成本，乃於經修訂循環信貸融資的期限內攤銷。

於 2018 年 3 月的修訂中，經修訂循環信貸融資的最終到期日延長至 2023 年 3 月。該修訂已按債務更改入賬，因此與 2018 年 3 月修訂相關的新成本以及與最初 50 億歐元循環信貸融資以及先前 2017 年 3 月修訂相關的剩餘未攤銷債務發行成本，乃於經修訂循環信貸融資的期限內攤銷。

循環信貸融資的契約包括財務契約以及被動抵押、同等權利、交叉違約及控制條款變更。違反該等契約，且在部分情況下如未進行適當補救，可能導致被要求提前償還任何未償金額。於 2019 年 12 月 31 日，FCA 已遵守循環信貸融資的契約。

於 2019 年 12 月 31 日，未動用的承諾信貸額度合計 76 億歐元，其中包括 62.5 億歐元的循環信貸融資及約 13 億歐元的其他循環信貸融資。於 2018 年 12 月 31 日，未動用的承諾信貸額度合計 77 億歐元，其中包括 62.5 億歐元的循環信貸融資及約 15 億歐元的其他循環信貸融資。

## 墨西哥銀行貸款

我們的墨西哥主要營運附屬公司 FCA Mexico, S.A. de C.V.（「FCA Mexico」）擁有一份於 2022 年 3 月 20 日到期的非循環貸款協議（「墨西哥銀行貸款」），按 1 個月倫敦銀行同業拆借利率加 3.35% 的年利率計息。於 2019 年 12 月 31 日，墨西哥銀行貸款的未償餘額為 2 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 3 億歐元）。於 2019 年 12 月 31 日，我們可預付全部或任何部分貸款，而無需支付手續費或罰款。墨西哥銀行貸款要求 FCA Mexico 提供若干固定資產作為抵押，並須遵守若干契約，包括但不限於財務維持契約、留置權限制、債務發生及資產出售。截至 2019 年 12 月 31 日，FCA Mexico 已遵守墨西哥銀行貸款的契約。

## 資產抵押融資

資產抵押融資是指透過不滿足國際財務報告準則第 9 號終止確認要求的保理交易而獲得的融資金額，其於 2019 年 12 月 31 日在綜合財務狀況表的貿易及其他應收款確認為 1.51 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 4.57 億歐元）等值資產（附註 15 貿易、其他應收款及應收稅項）。

## 其他債務

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，FCA US 的加拿大附屬公司已就加拿大醫療信託（「加拿大醫療信託」）B 批票據支付合共 2.72 億歐元，其中包括本金及應計利息的到期付款，以及票據剩餘未到期部分的預付款。2.26 億歐元的預付款已入賬列為債務清償，因此 900 萬歐元的清償收益已於截至 2017 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的淨財務開支確認。該加拿大醫療信託票據為 FCA US 主要加拿大附屬公司對加拿大醫療信託的剩餘財務負債，其來自支付加拿大全國汽車、航空、交通和通用工會（現為 Unifor 的一部分，代表員工、退休人員及家屬）退休後醫療保健福利責任。

其他債務亦包括主要從拉丁美洲金融服務公司籌集的資金，以及巴西及中國經銷商的按金。

## 租賃負債

下表概述本集團的流動及非流動租賃負債：

### 列入財務狀況表的租賃負債

	於 2019 年 12 月 31 日	
	(百萬歐元)	
長期債務 (非流動)	€	1,280
短期債務及長期債務的流動部分 (流動)	€	360

### 到期日分析—合約未折現現金流量

	於 2019 年 12 月 31 日	
	(百萬歐元)	
一年內到期	€	430
一至五年到期		905
五年後到期		811
<b>未折現租賃負債總額</b>	<b>€</b>	<b>2,146</b>

此外，本集團已就尚未開始的租賃簽訂 3.99 億歐元的承諾，其中最大的承諾與美國密歇根州生產設施的投資有關。除上文所述外，本集團亦簽訂了金額為 2,800 萬歐元的不可撤銷短期租賃（未歸類為租賃負債），預計其將在未來 12 個月內結清。

## 資產抵押債務

於 2019 年 12 月 31 日，由本集團資產抵押的債務為 6.74 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 8.34 億歐元），其不包括上述租賃負債，主要與拉丁美洲、墨西哥及印度的補貼融資有關。

於 2019 年 12 月 31 日，作為本集團貸款抵押的資產賬面總額為 16.37 億歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 22.14 億歐元），其不包括附註 11 物業、廠房及設備所述的使用權資產。

## 22. 其他負債及稅項負債

其他負債包括以下各項：

	於 12 月 31 日					
	2019 年			2018 年		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
	(百萬歐元)					
折舊保證計劃及回購協議的應付款	€ 2,210	€ —	€ 2,210	€ 2,362	€ —	€ 2,362
應計費用及遞延收入	769	674	1,443	783	697	1,480
間接應付稅項	501	14	515	681	16	697
應付人員款項	1,008	15	1,023	956	16	972
社保應付款	258	4	262	265	4	269
建造合約負債 (附註 14)	83	—	83	93	—	93
服務合約責任	621	1,530	2,151	568	1,521	2,089
其他	1,338	189	1,527	1,349	198	1,547
<b>其他負債合計</b>	<b>€ 6,788</b>	<b>€ 2,426</b>	<b>€ 9,214</b>	<b>€ 7,057</b>	<b>€ 2,452</b>	<b>€ 9,509</b>

按到期日劃分的其他負債 (不包括應計費用、遞延收入及服務合約負債) 載列如下：

	於 12 月 31 日									
	2019 年				2018 年					
	一年內 到期合計 (流動)	一至 五年 到期	五年後 到期	一年後到 期合計 (非 流動)	合計	一年內 到期合計 (流動)	一至 五年 到期	五年後 到期	一年 後到 期 合計 (非 流動)	合計
	(百萬歐元)									
其他負債 (不包括 應計費用、遞延 收入及服務合約負債)	€ 5,398	€ 201	€ 21	€ 222	€ 5,620	€ 5,706	€ 221	€ 13	€ 234	€ 5,940

折舊保證計劃及回購協議的應付款與本集團訂立的回購協議有關，其包括就產品收到的價格 (在銷售日期確認為預付款) 以及隨後的尚未確認回購價及剩餘租賃分期付款。

應計費用及遞延收入包括政府補助的剩餘部分，該等補助將在擬抵銷相關費用的期間內，在綜合損益表確認為收入。

於 2017 年 3 月 15 日，巴西最高法院裁定，計算聯邦所得稅的稅基不應計入州增值稅。於 2017 年 6 月 30 日，本集團確定不再可能產生與此類間接稅有關的經濟流出，FCA 撥回於 2007 年至 2014 年止期間就該稅項累計但未支付的總負債為 8.95 億歐元。由於該項目的重要性及其對我們業績的影響，該金額乃於截至 2017 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的撥回巴西間接稅項負債單獨呈列，當中包括最初確認為淨收入減少的 5.47 億歐元，以及最初確認為淨財務開支的 3.48 億歐元。巴西最高法院於 2017 年 9 月 29 日發佈其書面裁決記錄概要，並於 2017 年 10 月 2 日發佈審判記錄。於 2017 年 10 月 19 日，巴西政府就以社會融合計劃／社會保險財政繳款替代州貨物與服務流轉稅的判決提出上訴。於 2017 年 12 月 31 日，由於政府上訴並要求調解，令最高法院裁決的適用範圍存在不確定性，且由於巴西目前的政治及經濟不確定性加劇，管理層認為仍存在一定的經濟流出風險。於 2018 年 8 月 18 日，關於社會融合計劃替代州貨物與服務流轉稅的訴訟獲得最終及決定性的有利判決。於 2018 年 9 月 30 日，本集團確定不再可能發生與此類間接稅有關的經濟流出，並撥回累計及已付的負債總額 5,400 萬歐元。

於 2019 年 3 月，法院就社會保險財政繳款替代州貨物與服務流轉稅一案作出最終及決定性的有利判決，其對先前於 2004 年 5 月至 2014 年 12 月期間已支付但未收回的金額構成影響。於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，本公司確認了 1.64 億歐元的信貸及相關應收款，其不計入經調整息稅前利潤（參閱附註 28 分部報告）。於 2019 年 12 月 17 日，巴西法院表示，其將就巴西政府對 2017 年最高法院判決（有關以 2020 年 4 月 1 日聯邦所得稅稅基計算州增值稅）所作上訴作出裁決。於截至 2019 年 9 月 30 日止三個月，巴西法院表示將在 2019 年 12 月 5 日作出判決。我們繼續認為，相關事實及從法院收到的最終及決定性判決均支持我們的立場。然而，由於最高法院對政府上訴及調解要求的處理存在不確定性，且由於巴西目前的政治及經濟不確定性加劇，我們繼續認為仍存在一定的經濟流出風險。

### 服務合約負債

服務合約負債主要包括維護計劃及延長保修期。本集團於截至 2019 年 12 月 31 日止年度的服務合約負債變動如下：

	於 2019 年 1 月 1 日	已收客 戶墊款	已於收入 確認的金 額	轉撥至持作 出售資產/ (負債)	其他變 動	於 2019 年 12 月 31 日
	(百萬歐元)					
服務合約負債	€ 2,089	€ 839	€ (721)	€ —	€ (56)	€ 2,151

就於 2019 年 12 月 31 日的服務合約負債總額而言，本集團預計將在 2020 年確認約 5.14 億歐元、在 2021 年確認 4.83 億歐元、在 2022 年確認 4.03 億歐元以及於其後確認 7.51 億歐元。

### 稅項負債

按到期日劃分的稅項負債載列如下：

稅項 負債 <sup>(1)</sup>	於 12 月 31 日									
	2019 年				合計		2018 年 <sup>(1)</sup>			
	一年內到期 總額 (流動)	一至五 年到期	五年後 到期	一年後 到期 總額 (非流動)	一年內到期 總額 (流動)	一至五 年到期	五年後 到期	一年後 到期 總額 (非流動)	合計	
	(百萬歐元)									
	€ 122	€ 276	€ 2	€ 278	€ 400	€ 203	€ 149	€ —	€ 149	€ 352

(1) 請參閱附註 2 編製基準。

## 23. 公允價值計量

### 按公允價值計量的經常性資產及負債

下表列示按公允價值計量的經常性金融資產及負債的公允價值層級（基於可觀察及不可觀察輸入數據）：

	於 12 月 31 日									
	附註	2019 年				2018 年				合計
		第 1 層	第 2 層	第 3 層	合計	第 1 層	第 2 層	第 3 層	合計	
(百萬歐元)										
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的債務證券及股本工具	13	€ 3	€ 21	€ 13	€ 37	€ 3	€ 15	€ 13	€ 31	
以公允價值計量且其變動計入損益的債務證券及股本工具	13	277	—	15	292	270	—	3	273	
衍生金融資產	16	—	98	—	98	—	256	41	297	
抵押存款	13	42	—	—	42	61	—	—	61	
融資活動應收款	15	—	—	580	580	—	—	973	973	
貿易應收款	15	—	19	—	19	—	65	—	65	
其他應收款	15	—	—	69	69	—	—	—	—	
貨幣市場證券	17	2,293	—	—	2,293	4,352	—	—	4,352	
<b>資產總額</b>		<b>€ 2,615</b>	<b>€ 138</b>	<b>€ 677</b>	<b>€ 3,430</b>	<b>€ 4,686</b>	<b>€ 336</b>	<b>€ 1,030</b>	<b>€ 6,052</b>	
衍生金融負債	16	—	318	—	318	—	205	2	207	
<b>負債總額</b>		<b>€ —</b>	<b>€ 318</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 318</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 205</b>	<b>€ 2</b>	<b>€ 207</b>	

衍生金融資產及負債的公允價值乃透過考慮結算日的市場參數並採用金融業務環境中廣泛接受的估值技術來計量，詳情載列如下：

- 用於對沖貨幣風險的遠期合約、掉期及期權的公允價值乃透過使用金融市場中常見的估值技術以及結算日市場參數（特別是匯率、利率及波動率）來釐定；
- 利率掉期及遠期利率協議的公允價值，乃採用結算日的現行利率，使用預計現金流量折現法來釐定；
- 合併利率及貨幣掉期的公允價值，乃採用結算日的匯率及利率，使用預計現金流量折現法來釐定；及
- 用於對沖商品價格風險的掉期及期權的公允價值乃透過使用金融市場中常見的估值技術以及結算日市場參數（特別是相關價格、利率及波動率）來釐定。

貨幣市場證券的公允價值亦根據可獲得的市場報價來釐定。現金等價物的公允價值在適當的情況下採用可觀察的市場收益率（分類為第二層），使用預計現金流量折現法來釐定。

分類為第 3 層公允價值的融資活動應收款的公允價值，已使用折現現金流量模型進行估算。此項計量中使用的最重要輸入數據為市場貼現率，該貼現率反映了各參考市場類似應收款所適用的條件，並作出調整以計入交易對方的信用風險。

與出售 Magneti Marelli 的應收或然代價有關的其他應收款的公允價值（參閱附註 3 綜合範圍），乃分類為第 3 層公允價值，並使用折現現金流模型進行估算。此計量使用的最重要輸入數據為市場貼現率。

對於以公允價值計量及按經常性基準在財務報表確認的資產及負債，本集團透過於各報告期末重新評估分類來釐定是否存在層級之間的轉移。於 2019 年，1,400 萬歐元的衍生金融資產及負債從公允價值層級的第 3 層轉移至第 2 層，主要是由於部分貴金屬的估值輸入數據改為使用可觀察輸入數據。

下表載列以公允價值計量且分類為第 3 層的項目變動對賬：

	融資活動 應收款	債務證券及 股本工具	衍生金融 資產/ (負債)	其他 應收款
	(百萬歐元)			
於 2019 年 1 月 1 日	€ 973	€ 16	€ 39	€ —
於綜合損益表確認的收益 / (虧損)	—	1	56	(1)
於其他全面收益 / (虧損) 確認的虧損	—	—	(15)	—
發行 / 結算	(393)	—	(66)	70
購買 / 出售	—	11	—	—
轉自第 3 層	—	—	(14)	—
於 2019 年 12 月 31 日	€ 580	€ 28	€ —	€ 69
	融資活動 應收款	債務證券及 股本工具	衍生金融 資產/ (負債)	其他 應收款
	(百萬歐元)			
於 2018 年 1 月 1 日	€ 700	€ 45	€ 29	€ —
於綜合損益表確認的收益 / (虧損)	—	(1)	30	—
於其他全面收益 / (虧損) 確認的收益	—	—	9	—
發行 / 結算	273	—	(29)	—
轉撥至持作出售資產 / (負債)	—	(28)	—	—
於 2018 年 12 月 31 日	€ 973	€ 16	€ 39	€ —

綜合損益表的收益 / (虧損) 乃於收入成本確認。於其他全面收益確認的收益 / (虧損) 總額中，1,500 萬歐元於現金流儲備確認，並無任何金額在貨幣換算差額中確認。

#### 按公允價值計量的經常性資產及負債

以攤銷成本計量的債務證券、財務應收款、當期應收款及應付款的賬面值與公允價值相若，因為未來現金流量的現值與賬面值並無重大差異。

由於該等工具的期限較短，因此銀行現金及其他現金等價物的賬面值通常與公允價值相若（參閱附註 17 現金及現金等價物）。



下表載列並非按公允價值計量的經常性金融資產及負債的賬面值及公允價值：

	附註	於 12 月 31 日			
		2019 年		2018 年	
		賬面值	公允價值	賬面值	公允價值
(百萬歐元)					
經銷商融資		€ 1,737	€ 1,736	€ 1,681	€ 1,682
零售融資		613	608	601	584
融資租賃		3	3	3	3
融資活動其他應收款		222	222	356	355
<b>融資活動應收款總額<sup>(1)</sup></b>	<b>15</b>	<b>€ 2,575</b>	<b>€ 2,569</b>	<b>€ 2,641</b>	<b>€ 2,624</b>
資產抵押融資		€ 151	€ 151	€ 457	€ 457
票據		6,392	6,900	7,825	8,152
銀行借款及其他債務		4,718	4,724	5,985	5,968
租賃負債		1,640	1,640	261	261
<b>債務總額</b>	<b>21</b>	<b>€ 12,901</b>	<b>€ 13,415</b>	<b>€ 14,528</b>	<b>€ 14,838</b>

(1) 金額不包括以公允價值計量且其變動計入損益的應收款

分類為第 3 層公允價值的融資活動應收款的公允價值，已使用折現現金流量模型進行估算。此項計量中使用的最重要輸入數據為市場貼現率，該貼現率反映了各參考市場類似應收款所適用的條件，並作出調整以計入交易對方的信用風險。

在活躍市場交易，且可獲得收盤價或最新交易價的票據歸入公允價值層級的第 1 層。無法獲得此類價格的票據乃按可獲得的最新價格或自獨立定價服務商或進行此類證券交易的交易商獲得的報價進行估值，並分類為第 2 層。於 2019 年 12 月 31 日，分別有 68.93 億歐元及 700 萬歐元的票據分類為第 1 層及第 2 層。於 2018 年 12 月 31 日，分別有 81.45 億歐元及 700 萬歐元的票據分類為第 1 層及第 2 層。

歸入公允價值層級第 2 層的其他債務，其公允價值已使用折現現金流量模型進行估算。使用的主要輸入數據為年末市場利率，並會就本集團發行的交易性證券及本集團負債的現有信用衍生品的報價所隱含的本集團違約風險的市場預期進行調整。需使用不可觀察輸入數據進行重大調整的其他債務的公允價值分類為第 3 層。於 2019 年 12 月 31 日，分別有 38.65 億歐元及 8.59 億歐元的其他債務分類為第 2 層及第 3 層。於 2018 年 12 月 31 日，分別有 52.41 億歐元及 9.88 億歐元的其他債務分類為第 2 層及第 3 層。

分類為公允價值層級第 3 層的租賃負債的公允價值乃使用折現現金流量模型估算，該模型需使用不可觀察的輸入數據進行重大調整。於 2019 年 12 月 31 日，租賃負債 16.40 億歐元分類為第 3 層，其中 7,500 萬歐元先前分類為第 2 層。於 2018 年 12 月 31 日，租賃債務 7,500 萬歐元及 1.86 億歐元分別分類為第 2 層及第 3 層。

## 24. 關聯方交易

根據國際會計準則第 24 號—關聯方披露，本集團的關聯方被釐定為能夠對本集團及其附屬公司行使控制、共同控制或重大影響力的實體及個人。關聯方包括屬於 Exor N.V.（透過於 2019 年 12 月 31 日持有 28.66% 的普通股股權及 41.74% 的投票權而成為 FCA 的最大股東）的公司，即包括 Ferrari N.V. 及 CNH Industrial N.V.（「CNHI」）。關聯方亦包括本集團的聯營公司、合資企業及未合併附屬公司、FCA 董事會成員、具有戰略責任的行政人員及其若干家族成員。

考慮到所涉及商品或服務的特徵，本集團與關聯方進行的交易乃按照相關市場的一般商業條款進行，其主要涉及：

- 向 Ferrari N.V. 購買瑪莎拉蒂汽車的發動機及發動機零件；
- 向 CNHI 購買輕型商用車的動力總成系統；
- 向 CNHI 成員公司出售動力總成及其他零件；
- 向 CNHI 成員公司提供會計、薪資、稅務管理、資訊科技及安全服務；
- 向合資企業 FCA Bank 及 Koç Fiat Kredi 的租賃及出租附屬公司出售車輛；
- 向 Sevel S.p.A.（為一間與總部位於意大利阿泰薩的 Groupe PSA 共同擁有 50% 的合資公司）出售發動機、其他零件及生產系統，以及從 Sevel S.p.A. 購買輕型商用車；
- 從合資企業 Tofas 購買輕型商用車及乘用車；
- 向廣汽菲克合資公司提供服務及出售商品；
- 向合資公司 Fiat India Automobiles Private Limited 購買車輛，以及提供服務以及將銷售貨物予該公司；及
- 向 Ferrari N.V. 出售汽車照明及汽車部件（列入已終止業務）。

與關聯方進行的最重大金融交易產生了本集團金融服務公司的融資活動應收款，相關應收款來自合資企業及資產抵押（與出售應收款而應付 FCA Bank 的款項有關），其不符合國際財務報告準則第 9 號—*金融工具*項下的終止確認條件。

於綜合損益表確認的與關聯方進行的重大交易金額載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度											
	2019 年				2018 年				2017 年			
	淨收入	收入成本	銷售、一般及其他成本淨額	財務開支/(收入)淨額	淨收入	收入成本	銷售、一般及其他成本淨額	財務開支/(收入)淨額	淨收入	收入成本	銷售、一般及其他成本淨額	財務開支淨額
	(百萬歐元)											
Tofas	€ 728	€ 2,086	€ 9	€ —	€ 926	€ 2,572	€ 7	€ —	€ 1,287	€ 2,779	€ 9	€ —
Sevel S.p.A.	205	1	5	—	402	1	4	—	392	—	5	—
FCA Bank	1,686	23	(19)	52	1,611	28	(21)	56	1,715	26	(20)	36
廣汽菲克合資公司	151	—	(36)	—	419	11	(49)	—	569	—	(105)	—
Fiat India Automobiles Limited	2	—	—	—	2	—	—	—	25	1	—	—
其他	2	—	—	(1)	27	6	(4)	1	35	2	(4)	2
<b>合資安排合計</b>	<b>2,774</b>	<b>2,110</b>	<b>(41)</b>	<b>51</b>	<b>3,387</b>	<b>2,618</b>	<b>(63)</b>	<b>57</b>	<b>4,023</b>	<b>2,808</b>	<b>(115)</b>	<b>38</b>
<b>聯營公司合計</b>	<b>17</b>	<b>186</b>	<b>(1)</b>	<b>—</b>	<b>30</b>	<b>229</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>	<b>73</b>	<b>52</b>	<b>(3)</b>	<b>(1)</b>
CNHI	357	332	11	—	501	326	6	—	526	329	2	—
Ferrari N.V.	30	144	1	—	64	218	4	—	82	320	1	—
董事及主要管理人員	—	—	82	—	—	—	77	—	—	—	114	—
其他	5	—	37	—	2	—	26	—	1	—	26	—
<b>CNHI、法拉利、董事及其他合計</b>	<b>392</b>	<b>476</b>	<b>131</b>	<b>—</b>	<b>567</b>	<b>544</b>	<b>113</b>	<b>—</b>	<b>609</b>	<b>649</b>	<b>143</b>	<b>—</b>
未合併附屬公司合計	6	7	4	—	7	8	4	1	61	8	3	1
<b>關聯方交易合計</b>	<b>€ 3,189</b>	<b>€ 2,779</b>	<b>€ 93</b>	<b>€ 51</b>	<b>€ 3,991</b>	<b>€ 3,399</b>	<b>€ 52</b>	<b>€ 57</b>	<b>€ 4,766</b>	<b>€ 3,517</b>	<b>€ 28</b>	<b>€ 38</b>
<b>本集團合計</b>	<b>€ 108,187</b>	<b>€ 93,164</b>	<b>€ 6,455</b>	<b>€ 1,005</b>	<b>€ 110,412</b>	<b>€ 95,011</b>	<b>€ 7,318</b>	<b>€ 1,056</b>	<b>€ 105,730</b>	<b>€ 89,710</b>	<b>€ 7,177</b>	<b>€ 1,345</b>

與關聯方進行的重大交易產生的資產及負債載列如下：

	於 12 月 31 日									
	2019 年					2018 年				
	貿易及其他應收款	貿易應付款	其他負債	資產抵押融資	債務 <sup>(1)</sup>	貿易及其他應收款	貿易應付款	其他負債	資產抵押融資	債務 <sup>(1)</sup>
	(百萬歐元)									
Tofas	€ 18	€ 171	€ 39	€ —	€ —	€ 11	€ 176	€ 40	€ —	€ —
Sevel S.p.A.	28	—	1	—	13	20	—	2	—	11
FCA Bank	278	139	151	141	181	395	258	232	449	28
廣汽菲克合資公司	62	11	—	—	—	63	22	1	—	—
Fiat India Automobiles Limited	1	—	8	—	—	0	—	6	—	—
其他	—	—	—	—	—	19	1	—	—	—
<b>合資安排合計</b>	<b>387</b>	<b>321</b>	<b>199</b>	<b>141</b>	<b>194</b>	<b>508</b>	<b>457</b>	<b>281</b>	<b>449</b>	<b>39</b>
<b>聯營公司合計</b>	<b>45</b>	<b>41</b>	<b>8</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>10</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
CNHI	49	87	11	—	—	53	71	12	—	—
Ferrari N.V.	12	49	—	—	—	25	45	3	—	—
其他	4	13	—	—	—	2	2	—	—	—
<b>CNHI、Ferrari N.V.及其他合計</b>	<b>65</b>	<b>149</b>	<b>11</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>80</b>	<b>118</b>	<b>15</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
未合併附屬公司合計	16	9	1	—	22	17	7	1	—	26
<b>關聯方交易合計</b>	<b>€ 513</b>	<b>€ 520</b>	<b>€ 219</b>	<b>€ 141</b>	<b>€ 216</b>	<b>€ 639</b>	<b>€ 615</b>	<b>€ 307</b>	<b>€ 449</b>	<b>€ 65</b>
<b>本集團合計</b>	<b>€ 9,004</b>	<b>€ 21,616</b>	<b>€ 9,214</b>	<b>€ 151</b>	<b>€ 12,750</b>	<b>€ 8,672</b>	<b>€ 19,229</b>	<b>€ 9,509</b>	<b>€ 457</b>	<b>€ 14,071</b>

(1) 關於不包括資產抵押融資的債務，請參閱附註 21 債務。

## 承諾及擔保

截至 2019 年 12 月 31 日，本集團已與 Tofas 簽訂了照付不議承諾，當中未來最低預期責任如下：

		(百萬歐 元)
2020 年	€	280
2021 年	€	257
2022 年	€	153

我們向 FCA Bank 提供了擔保，相關擔保與 FCA Bank 及經銷商簽訂的若干經銷商融資安排有關。於 2019 年 12 月 31 日尚未履行的擔保金額約為 1,900 萬歐元。該等擔保的公允價值並不重大，這是因為經銷商庫存車輛的價值已抵押予 FCA。

## 董事及主要管理人員酬金

本集團董事就履行其各自職責（包括在其他合併公司的職責）而可獲得的袍金載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度					
	2019 年		2018 年		2017 年	
	(千歐元)					
董事 <sup>(1)</sup>	€	23,050	€	18,830	€	29,861
酬金總額	€	23,050	€	18,830	€	29,861

(1) 包括授予主席、首席執行官及首席財務官的長期以股份為基礎的報酬產生的名義酬金。

有關於 2015 年 4 月 16 日授予前首席執行官的特別表彰獎勵以及授予若干重要僱員的績效股單位及限制性股份單位獎勵詳情，請參閱附註 18 *以股份為基礎的報酬*。

剩餘具有戰略責任的行政人員的報酬開支總額於 2019 年約為 5,900 萬歐元（2018 年為 5,800 萬歐元，2017 年為 8,100 萬歐元），其包括（基本報酬除外）：

- 2019 年以股份為基礎的報酬開支約 3,000 萬歐元（2018 年約為 2,800 萬歐元，2017 年約為 4,900 萬歐元）；
- 2019 年短期僱員福利約 600 萬歐元（2018 年約為 700 萬歐元，2017 年約為 800 萬歐元）用於短期員工福利；及
- 2019 年養老金及類似福利約 700 萬歐元（2018 年為 1,000 萬歐元，2017 年為 900 萬歐元）。

## 25. 授出擔保、承諾及或有負債

### 授出擔保

於 2019 年 12 月 31 日，本集團已就第三方債務或承諾提供總額為 800 萬歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 700 萬歐元）的擔保以及對關聯方債務提供的擔保 300 萬歐元（於 2018 年 12 月 31 日為 300 萬歐元）。

## **SCUSA 自有品牌融資協議**

於 2013 年 2 月，FCA US 與 Banco Santander 的聯屬公司 Santander Consumer USA Inc.（「SCUSA」）簽訂自有品牌融資協議（「SCUSA 協議」），該協議於 2013 年 5 月 1 日生效。根據 SCUSA 協議，SCUSA 根據其一般及慣常借貸標準，以 Chrysler Capital 品牌名稱為 FCA US 的經銷商及消費者提供一系列批發及零售融資服務。

SCUSA 協議的期限自 2013 年 2 月起為期十年，在若干情況下可提前終止，包括一方未能履行其於 SCUSA 協議項下的若干持續責任。根據協議條款，SCUSA 於 2013 年 5 月提供了 1.09 億歐元（1.50 億美元）的不可退還先期融資，該款項已確認為遞延收入，並分十年攤銷。於 2019 年 12 月 31 日，4,500 萬歐元（5,000 萬美元）仍列為遞延收入。

於 2019 年 6 月 28 日，FCA US 簽訂一份 SCUSA 協議修訂本（「修訂本」）。該修訂本修改了協議的部分條款，而剩餘期限則保持不變，仍為截至 2023 年 2 月，SCUSA 已就簽訂此修訂本，向 FCA US 作出了一次性、不可退還、非或然現金付款 6,000 萬美元（5,300 萬歐元），作為協商解決未決事項的一部分。該金額已於截至 2019 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他成本確認。該協議的期限並無變化，仍為截至 2023 年 2 月。

FCA US 有時會在融資安排開始時與部分貸方合作，在利率或現金付款方面為客戶提供補貼，以鼓勵客戶購買其車輛，這種做法被稱為「補助金」。FCA US 已向 SCUSA 提供有限的排他性權利，可獲得其部分零售融資利率補貼計劃的指定最低百分比。SCUSA 已參與部分收入共享安排，並考慮把握未來的收入共享機會。SCUSA 面臨 SCUSA 協議規定的貸款損失風險。根據 SCUSA 協議的特定條款，各方分攤與消費者租賃有關的任何剩餘收益及虧損，包括對 FCA US 參與收益及虧損的限制。

## **其他回購責任**

根據墨西哥其他批發融資安排的條款，在若干觸發事件及例外情況下（包括在實際或推定終止經銷商特許經營協議的情況下），FCA Mexico 須回購根據該等安排融資的經銷商庫存。該等責任不包括若干缺少設備或行駛里程過多或原始發票日期早於回購日期一年以上的車輛（包括但不限於損壞或改裝車輛）。於 2015 年 12 月，FCA Mexico 與 Banco Inbursa 的全資附屬公司 FC Financial, S.A De C.V., Sofom, E.R., Grupo Financiero Inbursa（「FC Financial」）簽訂一份為期十年的自有品牌融資協議，據此 FC Financial 以 FCA Financial Mexico 品牌名稱為 FCA Mexico 的經銷商及零售客戶提供一系列的金融批發及零售金融服務。如經銷商的特許經營協議被實際或推定終止，則新協議項下的批發回購責任將僅限於批發購買。

於 2019 年 12 月 31 日，根據該等批發融資安排而需支付的未來最高潛在付款金額約為 1.88 億歐元（2.11 億美元），其乃根據透過該等安排融資的相關經銷商庫存合格車輛的總回購價值計得。如需透過此類安排購回車輛，則風險總值將可減少至可轉售予其他經銷商的車輛價值。於 2019 年 12 月 31 日，擔保的公允價值為零。

## 與主要供應商簽訂的安排

本集團不時在日常業務過程中與主要第三方供應商訂立各種安排，以建立戰略及技術優勢。此類安排數量有限，當中列明以固定及可釐定價格採購固定或最小數量的商品及／或服務的無條件採購責任。於 2019 年 12 月 31 日，該等安排項下的本集團持續性業務未來最低採購責任載列如下：

	(百萬歐元)	
2020 年	€	982
2021 年	€	594
2022 年	€	216
2023 年	€	27
2024 年	€	45
2025 年及之後	€	—

## 其他承諾、安排及合約權利

### 合規排放積分

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，FCA 就在各個司法管轄區購買合規排放積分簽訂了多年的不可撤銷協議。於 2019 年 12 月 31 日，在達成截至 2019 年 12 月 31 日止年度的承諾以及由於企業平均燃料消耗量民事罰款金額導致承諾減少後，該等協議的承諾總額為 12 億歐元（請參閱附註 20 撥備）。所購買積分預計將用於 2022 年之前的合規年度。

### FCA Bank 合資協議

於 2019 年 7 月 19 日，FCA 及 Crédit Agricole Consumer Finance 同意將彼等持股比例為 50：50 的合資企業 FCA Bank 延長至 2024 年 12 月 31 日。除非在不遲於期限結束前三年發出不再續約通知，否則該協議將自動續簽。不再續約的通知將觸發部分認沽及認購權利。

### UAW 勞動協議

2019 年 12 月，以全美汽車工人聯合會（UAW）所代表的勞工批准了一項新的四年期集體談判協議，該協議是基於公司承諾通過提供 90 億美元總投資來擴大美國製造業業務和創造 7,900 個新的或有保障的工作崗位。該協議的條文在達到若干質量和財務業績指標的基礎上，繼續為成功發展型薪酬提供若干機會。該協議涵蓋約 49,200 名僱員，其中包括「傳統」和「在崗」僱員的批准獎金 9,000 美元、臨時員工的批准獎金 3,500 美元，以及一次性總付款，這兩項都是為了代替進一步的工資增長，合計 4.99 億美元（4.46 億歐元），於 2019 年 12 月 27 日支付給了全美汽車工人聯合會成員。代替未來工資增長的一次性總付款將按合同期攤銷。

### 意大利勞動協議

於 2019 年 3 月，本集團與意大利工會續簽了意大利僱員的勞動協議，該協議先前於 2018 年 12 月 31 日到期。該協議於 2019-2022 年有效，適用於本集團在意大利的 66,000 名僱員，當中主要列明合約薪酬每年提高 2%，並提高年度績效獎金，薪酬金額視乎世界級製造（「世界級製造」）項目的生產力及效率目標的完成情況。

於 2015 年 4 月，FCA 成員公司就意大利汽車業務簽署了先前的四年薪酬協議。薪酬協議隨後被納入勞動協議，並於 2015 年 7 月 7 日擴展至意大利的所有 FCA 成員公司。

薪酬安排自 2015 年 1 月 1 日起至 2018 年 12 月 31 日止追溯生效，激勵所有僱員努力實現 2014 年 5 月制定的 2014-2018 年業務計劃所列明於 2015-2018 年期間需完成的生產力、質量及盈利能力目標，方式為在基本工資中添加兩項可變的附加要素：

- 年度獎金，根據達成的生產效率及工廠的世界級製造審計狀況計得；及
- 與完成歐洲、中東及非洲地區 2014-2018 年業務計劃的 2015-2018 年財務目標相關的要素，包括頂級品牌阿爾法羅密歐及瑪莎拉蒂的活動。

於截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，與上述其他可變要素相關的合計 7,500 萬歐元、7,200 萬歐元及 1.05 億歐元已於持續性業務產生的純利入賬列為開支。

#### *加拿大勞動協議*

FCA 與加拿大 Unifor 簽訂了一份四年期勞動協議，並於 2016 年 10 月 16 日獲得批准。此協議的條款規定，2012 年 9 月 24 日之前雇用的僱員在協議的第一年和第四年的工資增長 2%，並將通過修訂十年期累進工資表計劃，繼續縮小 2012 年 9 月 24 日或之後雇用的僱員的工資差距。該協議包括一次性總付款，代替 2016 年 11 月 4 日支支付予 Unifor 成員的每人 6,000 加元（合計約 5,500 萬加元，約合 3,800 萬歐元）的進一步工資增長。該等付款在四年期勞動協議期內按比例攤銷。該協議將於 2020 年 9 月到期。

#### **或有負債**

就過往年度進行的重大資產剝離而言，本集團向買方提供彌償保證，該等合約項下的最大潛在彌償責任金額通常以購買價的一定百分比為限。該等彌償主要是指在有限期間內違反合約規定的陳述及保證，以及在若干情況下違反環境或稅收事項而引起的潛在彌償責任。於 2019 年 12 月 31 日，該等彌償的潛在責任約為 500 萬歐元，合共 300 萬歐元（於 2018 年 12 月 31 日分別為 1.60 億歐元及 5,000 萬歐元）已於該等責任的相關撥備確認。本集團已提供若干無限制賠付的其他彌償，因此無法估計根據該等彌償提出的索賠可能導致的最大未來潛在付款金額。

#### *高田安全氣囊充氣裝置*

FCA US 於 2018 年 3 月在美國佛羅里達州南區及密歇根州東區地方法院被提起集體訴訟，相關訴訟乃根據聯邦及州法律，就我們部分車輛安裝的高田安全氣囊充氣裝置導致的經濟損失提出索賠。我們正在為這一訴訟進行有力的辯護，在當前訴訟階段，我們無法可靠地評估是否會產生損失，亦無法估計潛在損失範圍。

## 排放事項

2019年1月10日，我們宣佈 FCA US 與美國環境保護署（「EPA」）、美國司法部（「司法部」）、加州空氣資源委員會、加利福尼亞州、其他 49 個州以及美國海關和邊境保護局就民事環境和消費者索賠達成最終和解，在截至 2018 年 12 月 31 日止年度內應計 7.48 億歐元。應計費用中約有 3.50 億歐元與解決柴油排放要求差異的民事處罰有關。應計費用的一部分歸因於代表消費者達成一項假定的集體訴訟和解，就此，FCA US 同意為受召回影響的每個合格客戶平均每輛車支付 2,800 美元。該和解於 2019 年 5 月 3 日獲得了法院的最終批准。然而，我們繼續就大約 3,200 名消費者的個人索賠進行辯護，這些消費者已經行使了選擇退出集體訴訟解決方案的權利，並對我們提出了他們自己的個人索賠（「選擇退出訴訟」）。我們在選擇退出訴訟中進行了進一步的調查，並參加了由法院主辦的和解會議，但只與這些剩餘原告中的極少數達成了和解協議。截至 2019 年 12 月 31 日，我們對潛在損失的最佳估計已列入先前確認的撥備。

在美國，我們仍然受到美國證券交易監督委員會（「美國證監會」）和司法部刑事司的柴油排放相關調查。2019 年 9 月，司法部對 FCA US 的一名僱員提出刑事指控，罪名包括欺詐、共謀、虛假陳述和違反《清潔空氣法》，主要涉及努力獲得上述民事和解所涉車輛的監管批准。我們繼續配合這些調查，並就這些政府機構提出的關切提出 FCA 的立場。我們也可以參與討論，努力達成這些調查的適當解決辦法。目前，我們無法預測是否或何時會達成任何和解或該等調查的最終結果，且我們無法可靠地評估發生虧損的可能性或無法估計潛在損失範圍。我們亦面臨多項相關私人訴訟（「非選擇退出訴訟」）。

我們還收到了一些司法權區的其他監管機構的詢問，因為它們在檢查幾家汽車製造商車輛的道路尾氣排放，在司法管轄方面適當時，我們繼續與這些政府機構和機關合作。

在歐洲，我們一直與意大利交通部（「意大利交通部」）和荷蘭車輛監管機構（RDW）（這些是認證在歐盟銷售的 FCA 柴油車的機構）以及英國駕駛員和車輛標準局在審查我們的數輛汽車方面合作。

我們最初還回應了德國機構德國機動車管理局（Kraftfahrt-Bundesamt）（「德國機動車管理局」）關於我們車輛排放測試結果的詢問，並討論了德國機動車管理局報告的測試結果、我們的排放控制校準以及所討論車輛的特性。在這些初步討論之後，意大利交通部（它擁有唯一的對其認證的車輛的監管合規事宜的授權），聲稱其對德國機動車管理局提出的問題的專屬管轄權，測試車輛，確定車輛符合適用的歐洲法規，並向德國機動車管理局通知其決定。此後，意大利交通部與德國聯邦交通和數字基礎設施部（負責監管德國機動車管理局）之間根據歐盟委員會（「歐盟委員會」）規定進行了調解，以解決它們之間的分歧。調解結束，沒有對 FCA 採取任何行動。2017 年 5 月，歐盟委員會宣佈，它打算對意大利提起侵權程序，指控意大利未能回應歐盟委員會對若干 FCA 排放控制校準的擔憂。意大利交通部對歐盟委員會的指控作出了回應，確認車輛的審批程序得到了妥善執行。

2019 年 12 月，意大利交通部通知我們，荷蘭基礎設施和水資源管理部（「I&W」）已與意大利交通部就荷蘭車輛監管機構和荷蘭 TNO 研究中心在若干 Jeep 大切諾基歐 5 車型和另一個 OEM 製造商車型（裝有一台我們供應的歐 6 柴油機）的排放水平中發現的若干違規行為進行溝通。2020 年 1 月，荷蘭議會發表了荷蘭基礎設施和水資源管理部的一封信，當中總結了荷蘭車輛監管機構關於這些車輛和發動機的結論，表示打算下令召回，並向公訴檢察官、歐盟委員會和其他成員國報告調查結果。我們正在向意大利交通部作出回應，並與荷蘭車輛監管機構接洽，提出我們的立場，並就此事合作達成適當的解決方案。此外，應法國消費者保護局的請求，巴黎大審法院法官（Juge d' Instruction du Tribunal de Grande Instance of Paris）正在調查包括 FCA 在內的多家汽車製造商的柴油車，調查這些車的銷售是否違反了法國消費者保護法。



2018年12月，韓國環境部（「韓國環境部」）宣佈，其確定2015年、2016年和2017年期間進口到韓國的約2,400輛FCA車輛不符合排放標準，並且車輛隨後更新了FCA自願執行的排放控制校準，儘管合規，需要對相關車輛進行重新認證。2019年5月，韓國環境部撤銷了上述車輛的認證，並宣佈對本集團處以數額不大的行政罰款。我們已經對韓國環境部的決定提出上訴。我們在韓國首爾的附屬公司還配合當地刑事機構對此事的審查，並與韓國公平貿易委員會在標的車輛據稱違反有關《公平標籤和廣告法》方面進行合作。

目前無法預測未解決的政府調查和私人訴訟的結果，這些調查和訴訟可能會導致進一步的執法行動、處罰或損害賠償，其中任何一項均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。這些事項及其最終解決方案也有可能對我們在消費者中的聲譽產生不利影響，從而可能對我們的車輛需求產生不利影響，因而對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。目前，我們無法評估相關未決調查及非選擇退出訴訟是否會導致虧損，亦無法估計潛在損失範圍。

#### 美國銷售報告調查

於2016年7月18日，我們確認美國證監會已開始對我們的美國最終客戶車輛單位銷售報告進行調查，並已查詢司法部提出的類似問題。該等車輛單位銷售報告主要與經銷商對消費者的單位銷量有關，而我們通常根據對經銷商和其他客戶的出貨量而不是對消費者的車輛單位銷售來確認收入。

於2019年9月27日，美國證監會公佈其調查結果，其中包括我們同意向本集團支付的一筆金額不大的款項。我們亦已與司法部合作調查相同問題，其結果尚不確定。解決該事項可能涉及支付罰款及其他制裁。目前，我們無法可靠地評估該調查是否會產生損失，亦無法估計潛在損失範圍。

如上文所述，我們在美國密歇根州東區地方法院面臨兩項推定安全集體訴訟，相關指控與我們的美國最終消費者汽車單位銷售報告有關。該等訴訟被合併為一項訴訟，於2018年10月4日，我們原則上已就該合併訴訟達成了一項和解協議，賠付一筆對本集團而言金額不大的款項，惟需待法院批准。於2019年6月5日，法院最終批准了該和解協議。

#### 國家培訓中心

就政府對全美汽車工人聯合會—克萊斯勒國家培訓中心相關事宜進行的持續調查而言，司法部已對多名個人（包括前FCA US僱員及與全美汽車工人聯合會相關聯的個人）提起訴訟，指控（其中包括）彼等涉嫌稅務欺詐及違反《美國勞資關係法》（Taft-Hartley），為FCA US的利益申謀向全美汽車工人聯合會高級職員及全美汽車工人聯合會僱員提供金錢或其他有價值的物品。當中數名被告已認罪，部分人則聲稱彼等違反Taft-Hartley法案乃與FCA US串謀進行。我們將繼續配合此項調查，並正在與司法部就其調查的潛在解決方案進行討論。該等討論的結果尚無法確定；然而，任何解決方案都可能涉及支付罰款及其他制裁。目前，我們無法預測是否或何時可達成和解或相關訴訟的最終結果（如無法達成和解）。因此，我們無法可靠地評估損失產生的可能性，亦無法估計潛在損失的範圍。

FCA US在美國聯邦法院面臨多項推定集體訴訟，當中指控該等訴訟對全美汽車工人聯合會工人造成了傷害。該等訴訟的初審及上訴階段均被駁回。該等訴訟中的三名原告亦向美國國家勞資關係委員會（「委員會」）提起指控，指控彼等存在不公平的勞動做法。該委員會已就該等指控提出申訴，並正擬發出禁制令，並就所指控的做法發佈通知。在此階段，我們無法可靠地評估損失產生的可能性，亦無法估計潛在損失的範圍。

## 通用汽車訴訟

2019年11月20日，General Motors LLC和通用汽車公司（統稱「通用汽車」）向美國密歇根州東區地方法院提起訴訟，指控FCA US、FCA NV和若干個人違反了《反勒索及受賄組織法》（RICO）的規定，不正當競爭和民事共謀，涉及指控FCA US向全美汽車工人聯合會官員行賄，收買了與全美汽車工人聯合會的談判過程，因此FCA US享有不公平的勞動力成本和運營優勢，對通用汽車造成損害。通用汽車還聲稱FCA US在集體談判中向全美汽車工人聯合會做出了讓步，然後全美汽車工人聯合會能夠通過模式談判從通用汽車榨取利益，這增加了通用汽車的成本，從而迫使通用汽車和FCA NV合併。

於2020年1月24日，我們正在為這一訴訟進行有力的辯護，並已提出動議，駁回所有索賠。然而在目前階段，我們無法可靠地評估損失產生的可能性，亦無法估計潛在損失範圍。

## 美國進口關稅

我們過往乃將Ram ProMaster City輕型商用車作為乘用車進口到美國，並就此繳納2.5%的關稅，之後將相關車輛轉為貨車，而非作為貨車進口到美國，因為貨車適用的關稅稅率為25%。在涉及競爭對手與美國海關與邊境保護局（「海關與邊境保護局」）的類似車輛訴訟中，美國聯邦巡迴區上訴法院（「聯邦巡迴區法院」）於2019年6月裁定，競爭對手先前進口的車輛須繳納25%的關稅。於2019年10月，聯邦巡迴區法院駁回對本案的複審，而競爭對手已表示將向美國最高法院就此案作出上訴。

根據相關事實，我們認為我們的案件與競爭對手的案件不同。然而，如海關與邊境保護局勝訴，其將尋求追回我們先前進口產品的少繳關稅，再加上利息，且可能會施加罰款。在目前階段，我們無法可靠地評估損失產生的可能性，亦無法估計潛在損失範圍。

## 26. 權益

### 股本

於2019年12月31日，FCA的法定股本為四千萬歐元（40,000,000歐元），分為二十億（2,000,000,000）股每股面值一歐分（0.01歐元）的FCA普通股，以及二十億（2,000,000,000）股每股面值一歐分（0.01歐元）的特殊表決權股份。

於2019年12月31日，FCA的全額繳足股本為2,000萬歐元（2018年12月31日：1,900萬歐元），包括1,567,519,274股普通股及408,941,767股特殊表決權股份，面值均為每股0.01歐元（2018年12月31日：1,550,617,563股普通股及408,941,767股特殊表決權股份，面值均為每股0.01歐元）。

下表概列截至2019年12月31日止年度FCA已發行普通股及特殊表決權股份數目的變動：

	普通股	特殊表決權股份	合計
<b>2019年1月1日的結餘</b>	<b>1,550,617,563</b>	<b>408,941,767</b>	<b>1,959,559,330</b>
向主要管理層發行股份	16,901,711	—	16,901,711
<b>2019年12月31日的結餘</b>	<b>1,567,519,274</b>	<b>408,941,767</b>	<b>1,976,461,041</b>

## 長期激勵計劃

於 2014 年 10 月 29 日，FCA 董事會（「董事會」）議決授權根據在 2014 年合併完成前採納、據此可向合資格人士授出股權獎勵的股權激勵計劃及長期激勵計劃發行最多 9,000 萬股普通股。2014 年至 2018 年期間發行任何股份須符合特定績效／保留規定，而向董事發行須經 FCA 股東批准（請參閱附註 18 以股份為基礎的報酬）。

於 2018 年 12 月 19 日，董事會議決根據此可向合資格人士授出股權獎勵的 2019 年至 2021 年長期激勵計劃（請參閱附註 18 以股份為基礎的報酬）分配最多 5,000 萬股普通股。2019 年至 2021 年期間發行任何股份須符合特定績效／保留規定，而向董事發行須經 FCA 股東批准（請參閱附註 18 以股份為基礎的報酬）。

根據組織章程細則，董事會不可撤回地獲授權發行股份（普通及特殊表決權股份）及授出可認購本公司股本中股份的權利。此授權不高於組織章程細則（經不時修訂）所載的股份總數上限，並限制或排除有關普通股的優先購買權。董事會的授權為期五年，從 2014 年 10 月 12 日起至 2019 年 10 月 11 日屆滿。

於 2019 年 4 月 12 日，股東週年大會（「股東週年大會」）議決在若干條件下授權董事會發行普通及特殊表決權股份、授出可認購普通及特殊表決權股份的權利以及限制或排除普通股優先購買權。此授權為期 18 個月，從現有授權到期日期 2019 年 10 月 12 日起直至 2020 年 10 月 11 日（含）。

此外，股東週年大會更新了董事會現有回購授權，從股東週年大會日期起延長 18 個月，回購數額最多為本公司截至股東週年大會日期已發行普通股的 10%。根據此授權（不會對本公司施加任何責任，目的是提供額外靈活性），董事會可遵循適用法規回購普通股，惟受若干價格上限及下限所約束。

## 其他儲備：

其他儲備包括：

- 法定儲備，於 2019 年 12 月 31 日為 142.06 億歐元（2018 年 12 月 31 日：138.42 億歐元），根據荷蘭法律釐定，主要與附屬公司資本化的發展開支及其盈利相關，在向 FCA 作出分派方面設有若干限制；
- 資本儲備，於 2019 年 12 月 31 日為 60.34 億歐元（2018 年 12 月 31 日：59.20 億歐元）；
- 保留盈利（經分隔法定儲備後），為正 22.86 億歐元（2018 年 12 月 31 日：正 18.36 億歐元）；及
- 母公司所有者應佔利潤，截至 2019 年 12 月 31 日止年度為 66.22 億歐元（截至 2018 年 12 月 31 日止年度：36.08 億歐元）。

## 其他全面收益

其他全面收益如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2019 年	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)		
於後續期間不會重新分類至綜合損益表的項目：			
重新計量定額福利計劃產生的（虧損）／收益	€ (63)	€ 317	€ (72)
分佔權益法核算投資對象重新計量定額福利計劃產生的收益／（虧損）	(5)	—	2
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股權工具收益／（虧損）	6	(4)	14
與已終止業務相關的項目	(9)	1	8
<b>不會重新分類至綜合損益表的項目總額 (B1)</b>	<b>(71)</b>	<b>314</b>	<b>(48)</b>
於後續期間可能重新分類至綜合損益表的項目：			
投資淨額對沖工具收益／（虧損）	—	—	—
期內產生的現金流量對沖工具收益／（虧損）	(269)	99	47
重新分類至綜合損益表的現金流量對沖工具收益／（虧損）	78	(108)	82
<b>現金流量對沖工具收益／（虧損）總額</b>	<b>(191)</b>	<b>(9)</b>	<b>129</b>
匯兌收益／（虧損）	268	126	(1,982)
期內產生的分佔權益法核算投資對象其他全面收益／（虧損）	(16)	(77)	(94)
重新分類至綜合損益表的分佔權益法核算投資對象其他全面收益／（虧損）	1	(26)	(27)
<b>分佔權益法核算投資對象其他全面（虧損）／收益總額</b>	<b>(15)</b>	<b>(103)</b>	<b>(121)</b>
與已終止業務相關的項目	9	(91)	58
<b>可能重新分類至綜合損益表的項目總額(B2)</b>	<b>71</b>	<b>(77)</b>	<b>(1,916)</b>
<b>其他全面收益總額(B1)+(B2)=(B)</b>	<b>—</b>	<b>237</b>	<b>(1,964)</b>
稅務影響	57	(82)	(30)
稅務影響—已終止業務	—	1	(1)
<b>其他全面收益總額（除稅淨額）</b>	<b>€ 57</b>	<b>€ 156</b>	<b>€ (1,995)</b>

重新計量定額福利計劃產生的損益主要包括期內產生的精算損益、計劃資產回報（扣除於綜合損益表確認的利息收入）及資產上限影響的任何變動。該等損益與相關定額福利計劃的負債或資產淨額抵銷（附註 19 僱員福利負債）。

下表概列與其他全面收益相關的稅務影響：

	截至 12 月 31 日止年度								
	2019 年			2018 年			2017 年		
	稅前結餘	稅項收入／(開支)	淨結餘	稅前結餘	稅項收入／(開支)	淨結餘	稅前結餘	稅項收入／(開支)	淨結餘
重新計量定額福利計劃產生的(虧損)/收益	€ (63)	€ 7	€ (56)	€ 317	€ (76)	€ 241	€ (72)	€ (18)	€ (90)
現金流量對沖工具收益/(虧損)	(191)	50	(141)	(9)	(6)	(15)	129	(12)	117
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股權工具收益/(虧損)	6	—	6	(4)	—	(4)	14	—	14
匯兌(虧損)/收益	268	—	268	126	—	126	(1,982)	—	(1,982)
分佔權益法核算投資對象其他全面收益/(虧損)	(20)	—	(20)	(103)	—	(103)	(119)	—	(119)
與已終止業務相關的項目	—	—	—	(90)	1	(89)	66	(1)	65
<b>其他全面收益總額</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 57</b>	<b>€ 57</b>	<b>€ 237</b>	<b>€ (81)</b>	<b>€ 156</b>	<b>€ (1,964)</b>	<b>€ (31)</b>	<b>€ (1,995)</b>

### 資本管理政策及流程

本集團管理資本的目標是為全體股東創造價值、保障業務連續性及支持本集團增長。因此，本集團致力維持充足資本水平，使其能夠為股東取得滿意的經濟回報，同時保證以經濟的方式獲取外部資金來源，包括取得充分的信貸評級。

本集團持續監察債務與股本比率，尤其是淨負債以及工業活動產生現金的水平。為達致該等目標，本集團不斷努力提升經營盈利能力。此外，本集團可出售部分資產以降低負債水平，而董事會可在 FCA 股東大會上向 FCA 股東提議增減股本或在法律允許下分派儲備。本集團亦可在不超過 FCA 股東大會授權限額的前提下購買庫存股份，以創造價值，同時實現達致財務平衡及提升本集團評級的目標。

### 建議、宣派及派付股息

董事會擬建議股東週年大會向 FCA 普通股持有人分派年度普通股股息每股普通股 0.70 歐元（分派總額約 11 億歐元）。該項分派以本公司 2019 年利潤撥付，須待訂於 2020 年 4 月 16 日舉行的股東週年大會批准後方可作實。

若股息提案獲股東批准，FCA 普通股將於 2020 年 4 月 20 日在紐交所及 MTA 除息交易。根據紐交所及 MTA 的上市規定，股息記錄日期將為 2020 年 4 月 21 日。股息預期於 2020 年 5 月 5 日派發。

在已宣派及派付的 2018 年股息之前，FCA 在先前三年內概無宣派或派付任何股息。於 2019 年 12 月 31 日，建議普通股股息並未確認為負債。

於 2019 年 4 月 12 日，股東週年大會批准派發年度普通股股息每股普通股 0.65 歐元，分派總額約 10 億歐元，於 2019 年 5 月 2 日派付予 2019 年 4 月 24 日在 MTA 及紐交所記錄在案的股東，除息日期為 2019 年 4 月 23 日。

於 2019 年 5 月 2 日，FCA 宣佈其董事會批准每股普通股 1.30 歐元的特別現金分派，分派總額約 20 億歐元，於 2019 年 5 月 30 日派付予 2019 年 5 月 21 日記錄在案的股東，除息日期為 2019 年 5 月 20 日。

### FCA 忠誠投票架構

忠誠投票架構的目的為獎勵長期擁有 FCA 普通股的股東，以及促進 FCA 股東基礎的穩定性，方法為向長期 FCA 股東授予特殊表決權股份，該等股份附帶一份表決權，與所持每股 FCA 普通股授予的表決權疊加。對於 2014 年合併，除 FCA 普通股之外，FCA 向 2014 年合併完成後選擇參與忠誠投票架構的合資格 Fiat S.p.A. 股東發行 408,941,767 股每股面值 0.01 歐元的特殊表決權股份。此外，FCA 股東可隨時透過要求 FCA 在忠誠股東名冊內登記該 FCA 股東所持的全部或部分 FCA 普通股，選擇參與忠誠投票架構。特殊表決權股份僅累計少量股息，分配至單獨的特殊股息儲備，並且不附帶享有 FCA 任何其他儲備的權利。特殊表決權股份的經濟權益並不重要，不會影響每股收益。

## 27. 每股收益

### 每股基本收益

截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度的每股基本收益乃透過將各期間歸屬於母公司權益持有人的純利除以流通股加權平均數釐定。

下表載列計算每股基本收益所用的數額：

		截至 12 月 31 日止年度		
		2019 年	2018 年	2017 年
歸屬於母公司所有者的純利	百萬	€ 6,622	€ 3,608	€ 3,491
流通股加權平均數	千股	1,564,114	1,548,439	1,535,988
<b>每股基本收益</b>		<b>€ 4.23</b>	<b>€ 2.33</b>	<b>€ 2.27</b>

		截至 12 月 31 日止年度		
		2019 年	2018 年	2017 年
歸屬於母公司所有者的持續性業務純利	百萬	€ 2,694	€ 3,323	€ 3,281
流通股加權平均數	千股	1,564,114	1,548,439	1,535,988
<b>持續性業務每股基本收益</b>		<b>€ 1.72</b>	<b>€ 2.15</b>	<b>€ 2.14</b>

		截至 12 月 31 日止年度		
		2019 年	2018 年	2017 年
歸屬於母公司所有者的已終止業務純利	百萬	€ 3,928	€ 285	€ 210
流通股加權平均數	千股	1,564,114	1,548,439	1,535,988
<b>已終止業務每股基本收益</b>		<b>€ 2.51</b>	<b>€ 0.18</b>	<b>€ 0.14</b>

### 每股攤薄收益

為計算每股攤薄收益，擴大流通股加權平均數以計及就 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日的已發行及未歸屬限制性及績效股單位（附註 18 以股份為基礎的報酬）將發行潛在普通股的理論影響（採用庫存股份法釐定）。

對於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，計算每股攤薄收益時並未考慮 2018 年授出的部分限制性股份單位獎勵及 2019 年授出的部分績效股單位股東總回報獎勵（請參閱附註 18 以股份為基礎的報酬）如獲行使將產生的理論影響，因其具有反攤薄效果。

對於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，計算每股攤薄收益時並未因反攤薄效果而排除任何工具。

對於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，計算每股攤薄收益時並未考慮 2015 年及 2016 年授出的部分績效股單位淨收益獎勵及 2017 年授出的部分限制性股份單位獎勵（請參閱附註 18 以股份為基礎的報酬）如獲行使將產生的理論影響，因其具有反攤薄效果。

下表載列計算每股攤薄收益所用的數額：

		截至 12 月 31 日止年度		
		2019 年	2018 年	2017 年
歸屬於母公司所有者的純利	百萬	€ 6,622	€ 3,608	€ 3,491
流通股加權平均數	千股	1,564,114	1,548,439	1,535,988
就以股份為基礎的報酬可發行股份數目	千股	6,736	19,400	20,318
每股攤薄收益所用流通股加權平均數	千股	1,570,850	1,567,839	1,556,306
<b>每股攤薄收益</b>	€	<b>€ 4.22</b>	<b>€ 2.30</b>	<b>€ 2.24</b>

		截至 12 月 31 日止年度		
		2019 年	2018 年	2017 年
歸屬於母公司所有者的持續性業務純利	百萬	€ 2,694	€ 3,323	€ 3,281
每股攤薄收益所用流通股加權平均數	千股	1,570,850	1,567,839	1,556,306
<b>持續性業務每股攤薄收益</b>	€	<b>€ 1.71</b>	<b>€ 2.12</b>	<b>€ 2.11</b>

		截至 12 月 31 日止年度		
		2019 年	2018 年	2017 年
歸屬於母公司所有者的已終止業務純利	百萬	€ 3,928	€ 285	€ 210
每股攤薄收益所用流通股加權平均數	千股	1,570,850	1,567,839	1,556,306
<b>已終止業務每股攤薄收益</b>	€	<b>€ 2.50</b>	<b>€ 0.18</b>	<b>€ 0.13</b>

## 28. 分部報告

報告分部反映行政總裁（國際財務報告準則第 8 號 – 經營分部所界定的「主要經營決策者」）在作出戰略決定、分配資源及評估表現時定期審閱及超出國際財務報告準則第 8 號所載定量閾值，或其資料被認為對財務報表使用者有用的本集團經營分部。本集團的報告分部包括四個地區大眾市場汽車經營分部（北美、拉美、亞太以及歐洲、中東及非洲）以及瑪莎拉蒂全球豪華品牌經營分部，具體說明如下：

- 北美分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。北美分部收入主要來自在美國、加拿大、墨西哥及加勒比群島銷售克萊斯勒、Jeep、道奇、Ram、菲亞特及阿爾法羅密歐品牌汽車，以及銷售相關零件及配件。

- 拉美分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。拉美分部收入主要來自在南美及中美洲銷售菲亞特及 **Jeep** 品牌乘用車及輕型商用車和相關備件，以及在該地區分銷克萊斯勒、道奇及 **Ram** 品牌汽車。此外，該分部向巴西經銷商網絡及阿根廷經銷商網絡及零售客戶提供金融服務。
- 亞太分部收入主要來自在中國、日本、澳大利亞、南韓及印度等地分銷及銷售阿巴斯、阿爾法羅密歐、克萊斯勒、道奇、菲亞特及 **Jeep** 品牌汽車及相關備件。有關業務通過附屬公司及合資公司經營。此外，該分部向中國經銷商網絡及零售客戶提供金融服務。
- 歐洲、中東及非洲分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。歐洲、中東及非洲分部收入主要來自在歐洲、中東及非洲銷售菲亞特、阿爾法羅密歐、藍旗亞、阿巴斯、**Jeep** 及 **Fiat Professional** 品牌乘用車及輕型商用車、銷售相關備件以及在該等地區分銷克萊斯勒、道奇及 **Ram** 品牌汽車。此外，該分部在歐洲提供有關銷售汽車及輕型商用車的金融服務，主要通過 **FCA** 與銀行的合資公司及主要從事保理業務的全資專屬財務公司 **Fidis S.p.A.** 提供。
- 瑪莎拉蒂分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。瑪莎拉蒂分部收入來自銷售瑪莎拉蒂品牌豪華車。

大眾市場汽車分部之間的交易一般按「銷售地點」呈列，反映分部內向第三方客戶最終銷售的利潤／（虧損）。此呈列方式一般可沖銷分部內法律實體轉讓價格的影響。除大眾市場汽車分部外，其他分部的收入直接產生自或因正常業務活動而歸屬於該分部，並包括與第三方交易的收入以及與分部交易產生、按正常市價確認的收入。

於 2019 年期間，為應對預期批准的《美國—墨西哥—加拿大協定》（「美墨加協定」），我們先前報告的「北美自貿區」分部更名為「北美」。除更名外，並無對該分部作出其他更改。

**Magneti Marelli** 業務的業績過往連同工業自動化系統設計及生產業務和鑄鐵及鋁材部件業務在部件分部內申報。就截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度將 **Magneti Marelli** 分類為已終止業務（請參閱附註 3 綜合範圍）後，部件分部內其餘業務不再被視為國際財務報告準則第 8 號所界定的單獨報告分部，並於下文「其他活動」項下申報。

其他業務包括工業自動化系統設計及生產業務和鑄鐵及鋁材部件業務，以及根據國際財務報告準則第 8 號 – 經營分部不屬經營分部的活動及業務的業績。有關宣佈出售 **Teksid** 鑄鐵汽車部件業務的詳情，請參閱附註 3 綜合範圍。此外，未分配項目及對銷包括綜合調整、對銷，以及與推出阿爾法羅密歐 **Giulia** 平台相關的成本，該等成本因出貨量有限而未分配至大眾市場汽車分部。財務收入及開支及所得稅不歸屬於分部表現，因為其不屬於經營責任範圍。

經調整息稅前利潤（「經調整息稅前利潤」）為主要經營決策者評估表現、向本集團經營分部分配資源及審視經營趨勢、進行分析比較以及對比各期間及分部間表現所用的計量指標。經調整息稅前利潤不包括持續性業務純利的若干調整，當中包括投資出售收益／（虧損）、重組、減值、資產撇銷及非經常性收入／（開支）（該等項目被視為不會頻繁發生的稀有或離散事件），亦不包括淨財務開支及稅項開支／（收益）。請參閱下文所載持續性業務純利（綜合損益表所載最能直接比較的指標）與經調整息稅前利潤的對賬。經營資產未納入主要經營決策者審閱的數據內，因此，如國際財務報告準則第 8 號 – 經營分部所允許，並無提供相關資料。



以下表格概列截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度按分部劃分的財務資料摘錄：

2019 年	大眾市場汽車								FCA
	北美	拉美	亞太	歐洲、 中東和 非洲	瑪莎拉 蒂	其他活 動	未分配項 目及對銷		
	(百萬歐元)								
收入	€ 73,357	€ 8,461	€ 2,814	€ 20,571	€ 1,603	€ 3,009	€ (1,628)	€ 108,187	
與其他分部交易的收入	(20)	(12)	(52)	(105)	(11)	(1,428)	1,628	—	
<b>來自第三方客戶的收入</b>	<b>€ 73,337</b>	<b>€ 8,449</b>	<b>€ 2,762</b>	<b>€ 20,466</b>	<b>€ 1,592</b>	<b>€ 1,581</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 108,187</b>	
<b>持續性業務純利</b>								<b>€ 2,700</b>	
稅項開支								€ 1,321	
財務開支淨額								€ 1,005	
調整：									
減值費用及供應商債務 <sup>(1)(5)</sup>	€ 98	€ —	€ —	€ 441	€ 210	€ —	€ 793	€ 1,542	
重組費用（扣除回撥） <sup>(2)(5)</sup>	€ 23	€ 127	€ —	€ (9)	€ 3	€ —	€ 10	€ 154	
投資出售收益	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (15)	€ —	€ (15)	
巴西間接稅一回撥負債／確認抵免 <sup>(3)</sup>	€ —	€ (164)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (164)	
其他 <sup>(4)(5)</sup>	€ 45	€ 4	€ (4)	€ (7)	€ 8	€ 7	€ 72	€ 125	
<b>經調整息稅前利潤</b>	<b>€ 6,690</b>	<b>€ 501</b>	<b>€ (36)</b>	<b>€ (6)</b>	<b>€ (199)</b>	<b>€ (173)</b>	<b>€ (109)</b>	<b>€ 6,668</b>	
分佔權益法核算投資對象利潤	€ —	€ —	€ (126)	€ 318	€ —	€ 15	€ 1	€ 208	

(1) 減值費用於截至 2019 年 12 月 31 日就歐洲、中東和非洲、瑪莎拉蒂確認，未分配至具體地區。此外，先前季度於北美及瑪莎拉蒂確認的減值費用，以及歐洲、中東和非洲的供應商債務 600 萬歐元。

(2) 重組費用主要與拉美、歐洲、中東和非洲及北美相關，主要包括物業、廠房及設備 7,600 萬歐元減減，以及涉及重組撥備確認的 1.18 億歐元，部分被先前記錄撥備回撥（主要是歐洲、中東和非洲的 4,600 萬歐元）所抵銷。

(3) 涉及確認與巴西間接稅相關的先前數年所付金額的抵免的得益（請參閱綜合財務報表附註 15 貿易和其他應收款）。

(4) 其他費用，主要與訴訟程序有關（請參閱綜合財務報表中附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）。

(5) 於截至 2019 年 12 月 31 日止年度內，記錄了 15.89 億歐元的減值費用，分類在上文減值費用及供應商債務、重組費用（扣除回撥）及其他內。這些包括 6.36 億歐元的物業、廠房及設備（參閱本報告其他部分所載綜合財務報表中附註 11 物業、廠房及設備）和 9.53 億歐元的其他無形資產（參閱本報告其他部分所載綜合財務報表中附註 10 其他無形資產）。

大眾市場汽車

2018年	北美	拉美	亞太	歐洲、中東和非洲	瑪莎拉蒂	其他活動	未分配項目及對銷	FCA
	(百萬歐元)							
收入	€ 72,384	€ 8,152	€ 2,703	€ 22,815	€ 2,663	€ 2,888	€ (1,193)	€ 110,412
與其他分部交易的收入	(31)	(10)	(57)	(101)	(18)	(976)	1,193	—
<b>來自第三方客戶的收入</b>	<b>€ 72,353</b>	<b>€ 8,142</b>	<b>€ 2,646</b>	<b>€ 22,714</b>	<b>€ 2,645</b>	<b>€ 1,912</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 110,412</b>
<b>持續性業務純利</b>								<b>€ 3,330</b>
稅項開支								€ 778
財務開支淨額								€ 1,056
調整：								
美國柴油排放費用 <sup>(1)</sup>	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 748	€ 748
減值費用及供應商債務 <sup>(2)</sup>	€ 16	€ 8	€ 11	€ 307	€ —	€ —	€ 11	€ 353
中國存貨減值 <sup>(3)</sup>	€ —	€ —	€ 129	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 129
召回成本（扣除回收）—氣囊充氣裝置 <sup>(4)</sup>	€ 114	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 114
美國特別紅利付款 <sup>(5)</sup>	€ 109	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 2	€ —	€ 111
重組費用（扣除回撥） <sup>(6)</sup>	€ —	€ (28)	€ —	€ 123	€ —	€ 8	€ —	€ 103
僱員福利結算虧損 <sup>(7)</sup>	€ 92	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 92
意大利薩沃納港洪災火災 <sup>(8)</sup>	€ —	€ —	€ —	€ 2	€ 11	€ 30	€ —	€ 43
（收回）／召回成本—與供應商有爭議 <sup>(9)</sup>	€ (50)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (50)
北美產能調整 <sup>(10)</sup>	€ (60)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (60)
巴西間接稅—回撥負債／確認抵免 <sup>(11)</sup>	€ —	€ (54)	€ —	€ —	€ —	€ (18)	€ —	€ (72)
其他	€ 1	€ —	€ —	€ 30	€ —	€ 12	€ 20	€ 63
<b>經調整息稅前利潤</b>	<b>€ 6,230</b>	<b>€ 359</b>	<b>€ (296)</b>	<b>€ 406</b>	<b>€ 151</b>	<b>€ (40)</b>	<b>€ (72)</b>	<b>€ 6,738</b>
分佔權益法核算投資對象利潤	€ —	€ —	€ (67)	€ 284	€ —	€ 22	€ 1	€ 240

- (1) 就與美國柴油排放有關的民事、環境和消費者索賠達成的最終和解相關的費用確認7.48億歐元的撥備。請參閱附註25 授出擔保、承諾及或有負債；
- (2) 2.97億歐元的減值費用和5,600萬歐元的供應商債務（主要是在歐洲、中東及非洲），這是由於與2018-2022年業務計劃有關的產品計劃發生變化所致；
- (3) 涉及中國加速採用新排放標準和銷售低於預期有關的存貨減值。請參閱附註14 存貨；
- (4) 與高田安全氣囊充氣裝置相關召回活動成本的應計費用（扣除回收）；
- (5) 依據美國《減稅與就業法案》向北美約60,000名僱員支付特別紅利2,000美元；
- (6) 重組費用主要包括歐洲、中東和非洲1.23億歐元費用，部分被撥回拉美先前記錄重組費用2,800萬歐元所抵銷；
- (7) 結算北美一部分補充退休計劃以及年金買斷產生的費用。請參閱附註19 僱員福利負債；
- (8) 與義大利薩沃納港洪災及火災有關的費用；
- (9) 收回2016年應計的與供應商有爭議的召回成本相關的金額；
- (10) 2015年應計的北美產能調整費用減少；
- (11) 確認與巴西間接稅相關的抵免。

大眾市場汽車

2017年	大眾市場汽車						未分配項目	
	北美	拉美	亞太	歐洲、中東和非洲	瑪莎拉蒂	其他活動	及對銷	FCA
	(百萬歐元)							
收入	€ 66,094	€ 8,004	€ 3,250	€ 22,700	€ 4,058	€ 3,248	€ (1,624)	€ 105,730
與其他分部交易的收入	(47)	(10)	(32)	(116)	(21)	(1,398)	1,624	—
<b>來自第三方客戶的收入</b>	<b>€ 66,047</b>	<b>€ 7,994</b>	<b>€ 3,218</b>	<b>€ 22,584</b>	<b>€ 4,037</b>	<b>€ 1,850</b>	<b>—</b>	<b>€ 105,730</b>
<b>持續性業務純利</b>								<b>€ 3,291</b>
稅項開支								€ 2,588
財務開支淨額								€ 1,345
調整：								
撥回巴西間接稅負債 <sup>(1)</sup>	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (895)
減值費用 <sup>(2)</sup>	€ —	€ 77	€ —	€ 142	€ —	€ —	€ —	€ 219
召回活動—氣囊充氣裝置 <sup>(3)</sup>	€ 29	€ 73	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 102
重組費用／(回撥) <sup>(4)</sup>	€ (1)	€ 75	€ —	€ —	€ —	€ 11	€ 1	€ 86
終止綜合委內瑞拉 <sup>(5)</sup>	€ —	€ 42	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 42
北美產能調整 <sup>(6)</sup>	€ (38)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (38)
中國天津港口爆炸(扣除保險賠償) <sup>(7)</sup>	€ —	€ —	€ (68)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (68)
投資出售收益 <sup>(8)</sup>	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (27)	€ (49)	€ (76)
其他	€ (1)	€ —	€ 1	€ —	€ —	€ 12	€ 1	€ 13
<b>經調整息稅前利潤</b>	<b>€ 5,227</b>	<b>€ 151</b>	<b>€ 172</b>	<b>€ 735</b>	<b>€ 560</b>	<b>€ (98)</b>	<b>€ (138)</b>	<b>€ 6,609</b>
分佔權益法核算投資對象利潤	€ —	€ —	€ 75	€ 306	€ —	€ 18	€ 1	€ 400

(1) 由於此負債與本集團多個分部在巴西的業務相關，故並無歸屬於相關分部的業績；

(2) 歐洲、中東和非洲的減值費用與全球產品組合變動相關。拉美的減值費用與產品組合變動以及委內瑞拉若干房地產資產於2017年第二季度因經濟狀況持續惡化而減值相關；

(3) 請參閱附註20撥備及附註25授出擔保、承諾及或有負債；

(4) 主要與拉美僱員重組費用相關；

(5) 請參閱附註3綜合範圍；

(6) 收入涉及北美產能調整計劃相關儲備的調整；

(7) 如經調整息稅前利潤排除保險賠償涉及的保險損失（與中國天津港口2015年8月的爆炸相關），相關賠償亦被排除。保險賠償如涉及計入經調整息稅前利潤的費用、增加獎勵或業務中斷虧損，則計入經調整息稅前利潤；

(8) 請參閱附註3綜合範圍。

有關地理區域的資料

下表概列歸屬於特定地區的非流動資產（金融工具、遞延稅項資產及退休後福利資產除外）：

	於12月31日	
	2019年	2018年
	(百萬歐元)	
北美 <sup>(1)</sup>	€ 40,097	€ 35,493
意大利	10,711	11,478
巴西	4,064	4,125
波蘭	684	937
塞爾維亞	495	571
其他國家	1,320	1,456
<b>非流動資產總值（金融工具、遞延稅項資產及退休後福利資產除外）</b>	<b>€ 57,371</b>	<b>€ 54,060</b>

(1) 請參閱地區而非北美報告分部。

## 29. 綜合現金流量表解釋附註

### 非現金項目

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，其他非現金項目為 15.41 億歐元，主要包括 15.89 億歐元的減值費用（請參閱附註 2 *編製基準—使用估算*）。

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，其他非現金項目為 1.29 億歐元，主要包括 2.97 億歐元減值，部分被與採用權益法核算的投資重估及並非個別重大的其他金額相關的 2.4 億歐元所抵銷。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，其他非現金項目為(1.97)億歐元，主要包括與採用權益法核算的投資重估相關的 4 億歐元，部分被 2.19 億歐元的減值及並非個別重大的其他金額所抵銷。

### 經營活動

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，來自經營活動的現金淨額 104.62 億歐元主要由於：(i) 27 億歐元的持續性業務純利，經調整以：(1) 加回 54.45 億歐元的折舊及攤銷開支，(2) 15.89 億歐元的減值（請參閱附註 2 *編製基準—使用估算*），(3) 8.64 億歐元的遞延稅項變動，(3) 17.44 億歐元的撥備減少淨額，包括 5 億歐元的 2018 年應計美國柴油排放相關民事、環境及消費者索賠付款，以及北美超過相關應計費用的保修及激勵付款；(4) 3.08 億歐元的已終止業務經營活動所用現金；及(5) 18.69 億歐元的營運資金變動正面影響，該變動主要是由於(i)貿易應收款增加 20.2 億歐元，以北美為主，主要源於資本支出，(ii) 10.17 億歐元的存貨減少，主要在歐洲、中東和非洲及拉美，部分被(iii)其他應收款增加 12.68 億歐元（扣除其他負債及應付款）所抵銷，主要反映拉美應收間接稅增加，以及就批准 UAW 四年集體談判協議（請參閱附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）作出 4.46 億歐元（4.99 億美元）的單筆付款。

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，來自經營活動的現金淨額 99.48 億歐元主要由於：(i) 33.3 億歐元的持續性業務純利，經調整以加回折舊及攤銷開支 55.07 億歐元；以及(ii) 8.42 億歐元的撥備增加淨額，主要由於就與美國柴油排放有關的民事、環境和消費者索賠達成的最終和解相關的費用確認 7.48 億歐元的撥備；(iii) 遞延稅項資產淨值增加 4.57 億歐元，主要由於北美遞延稅項負債增加；及(iv) 4.84 億歐元的已終止業務經營活動現金流量。上述正面影響部分被 10.35 億歐元的營運資金變動負面影響所抵銷，主要由於(a) 2018 年 12 月歐洲、中東及非洲產量同比減少加上資本支出下降，令貿易應收款減少 12.4 億歐元，(b) 其他負債及應付款（扣除應收款）減少 12.13 億歐元，主要由於拉美應收間接稅增加、北美應付所得稅減少及拉美及歐洲、中東和非洲客戶預付款減少，及(c) 各地區的存貨管理措施令存貨減少 13.99 億歐元。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，來自經營活動的現金淨額 103.85 億歐元主要由於：(i) 32.91 億歐元的持續性業務純利，經調整以加回 54.74 億歐元的折舊及攤銷開支，10.75 億歐元的遞延稅項資產減少淨額（主要涉及拉美），以及 1.97 億歐元的其他非現金項目；(ii) 1.02 億歐元的已收股息，主要來自權益法核算投資；以及(iii) 4.58 億歐元的營運資金變動負面影響，主要由於(a) 年底阿爾法羅密歐 Stelvio 及 Jeep 牧馬人等新車型產能爬坡，和拉美及瑪莎拉蒂產量增加，導致存貨增加 15.96 億歐元，及(b) 貿易應收款增加 1.57 億歐元，部分被下列因素所抵銷：(c) 貿易應付款增加 9.37 億歐元，主要涉及 2017 年第四季度北美及拉美產量同比增加，及(d) 其他負債、應付款及應收款增加的正面影響 3.58 億歐元，主要涉及應付稅項及遞延收入增加。

有關 2018 年及 2017 年比較數字重新分類詳情，請參閱附註 2 編製基準—會計政策變動—國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號。

### 投資活動

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，投資活動所用現金淨額為 29.85 億歐元，主要由於(i)83.85 億歐元的資本支出，包括 28.89 億歐元的資本化開發支出，及(ii)1.55 億歐元的已終止業務所用現金流量。該等金額部分被下列因素所抵銷(iii)57.74 億歐元的出售 Magneti Marelli 所得款項，扣除 Magneti Marelli 於出售時持有的現金及現金等價物 4.26 億歐元，以及(iv)融資活動產生的應收款減少 3.36 億歐元，主要歸因於歐洲、中東和非洲融資額減少，部分被拉美的增幅所抵銷。

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，投資活動所用現金淨額為 67.38 億歐元，主要由於(i)53.92 億歐元的資本支出，包括 20.79 億歐元的資本化開發支出，主要涉及北美及歐洲、中東和非洲，用於支持現有和未來產品的投資，包括電氣化及自動駕駛投資，及(ii)融資活動產生的應收款淨增加 6.76 億歐元，主要涉及拉美、歐洲、中東和非洲及亞太金融服務活動的貸款組合增加。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，投資活動所用現金淨額為 92.96 億歐元，主要由於(i)81.05 億歐元的資本支出，包括 24.31 億歐元的資本化開發支出，主要涉及北美及歐洲、中東和非洲，用於支持現有和未來產品的投資，包括電氣化及自動駕駛投資，及(ii)融資活動產生的應收款淨增加 8.36 億歐元，主要涉及本集團在中國及歐洲金融服務活動的貸款組合增加，部分被(iii)FCA 出售對 CNHI 的投資已收所得款項 1.44 億歐元所抵銷，該款項於現金流量表內證券變動項下確認。

### 融資活動

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，融資活動所用現金淨額為 58.27 億歐元，主要由於 30.56 億歐元的已派股息，包括於出售 Magneti Marelli 相關的特別股息 20.38 億歐元、償還巴西債務 6.84 億歐元以及於到期時償還通過中期票據計劃發行的本金額 14.8 億歐元的票據。

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，融資活動所用現金淨額為 27.85 億歐元，主要由於(i)2018 年 11 月主動提早償還 FCA US 於 2018 年 12 月 31 日到期的 B 批定期貸款（「2018 年到期 B 批定期貸款」）未償還本金及應計利息 10.09 億美元（8.93 億歐元）；及(ii)於到期時償還中期票據計劃（「中期票據計劃」，前稱全球中期票據計劃或「全球中期票據」計劃）項下的兩張票據，其中一張本金額為 12.5 億歐元，另一張本金額為 6 億歐元。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，融資活動所用現金淨額主要由於：(i)2017 年 2 月主動提早償還 FCA US 的 2017 年到期 B 批定期貸款未償還本金及應計利息 18.26 億美元（17.21 億歐元）；(ii)於到期時償還中期票據計劃項下的三張票據，其中一張本金額為 8.5 億歐元，一張本金額為 10 億歐元，一張本金額為 4.5 億瑞士法郎（3.85 億歐元），如附註 21 債務所述；及(iii)償還本金額 8.89 億歐元的其他長期債務（扣除所得款項）。

以下為截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度融資活動所產生負債的對賬：

	截至 12 月 31 日止年度			
	2019 年		2018 年	
	(百萬歐元)			
於 1 月 1 日的總債務 <sup>(1)</sup>	€	15,597	€	17,971
加：於 1 月 1 日的衍生工具（資產）／負債及抵押物		(151)		(206)
於 1 月 1 日的融資活動所產生負債總額	€	15,446	€	17,765
現金流量		(3,096)		(2,795)
匯兌影響		9		(226)
公允價值變動		327		(136)
綜合範圍變動		43		(3)
轉撥至持作待售（資產）／負債		(82)		(177)
其他變動 <sup>(2)</sup>		432		(51)
於 12 月 31 日的融資活動所產生負債總額	€	13,079	€	14,377
減：於 12 月 31 日的衍生工具（資產）／負債及抵押物		178		(151)
於 12 月 31 日的總債務	€	12,901	€	14,528

(1) 2019 年 1 月 1 日的總債務經過調整以納入採納國際財務報告準則第 16 號產生的租賃負債 10.69 億歐元。有關採納國際財務報告準則第 16 號的其他資料請參閱附註 2 編製基準。

(2) 上列其他變動包括 6.22 億歐元的非現金變動，涉及於截至 2019 年 12 月 31 日止年度根據國際財務報告準則確認額外租賃負債。

### 利息開支及已付稅項

於截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團已付利息及已收利息分別為 8.6 億歐元及 3.25 億歐元、10.24 億歐元及 3.08 億歐元，以及 11.9 億歐元及 2.99 億歐元。所示金額亦包括就利率衍生工具支付或收取的利差。

於截至 2019 年、2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團繳納的所得稅（扣除退稅）總額分別為 3.41 億歐元、7.5 億歐元及 5.33 億歐元。

### 就國際財務報告準則第 16 號於綜合現金流量表內確認的金額

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度，根據國際財務報告準則第 16 號確認的租賃現金流出總額為 3.81 億歐元，其中 2.99 億歐元涉及租賃負債（於綜合現金流量表內融資活動所產生現金流量項下確認）本金部分的現金付款，8,200 萬歐元涉及租賃負債相關利息開支（於綜合現金流量表內經營活動所產生現金流量項下確認）的現金付款。

### 30. 關於金融風險的定性及定量資料

本集團因經營業務而承擔以下金融風險：

- 信用風險，主要源自與最終客戶及經銷商的正常商業關係及融資活動；
- 流動資金風險，尤其是資金可用性以及是否能進入信貸市場及利用一般金融工具；

- 金融市場風險（主要涉及匯率、利率及商品價格），原因是本集團使用不同貨幣及計息金融工具跨國經營。本集團亦面臨特定商品及特定上市股份價格變動的風險。

該等風險可能對本集團財務狀況及業績構成重大影響，因此，本集團有系統地識別及監察該等風險，以提早發現潛在負面影響，和採取必要的緩減措施，主要透過經營及融資活動，如有必要也會根據既定風險管理政策使用衍生金融工具。

本分析不包括管理養老金計劃資產的基金所持有的金融工具（請參閱附註 19 僱員福利負債）。

下節載有該等風險可能對本集團產生的影響的定性及定量披露資料。下文報告的定量數據不具有任何預測價值，尤其是金融市場風險的敏感度分析未反映市場複雜性或假設發生的任何變動可能引起的反應。

### 信用風險

整體上，本集團貿易應收款及融資活動應收款的信用風險主要集中於北美、歐洲、中東和非洲及拉美。

本集團於 2019 年 12 月 31 日可能承擔的最大信用風險為財務報表內金融資產的賬面值（如附註 15 貿易、其他應收款及應收稅項所述），以及就負債及承擔向第三方提供的擔保的名義價值（如附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）。

本集團的信用風險承擔主要受各個交易對方的個別特點影響。本集團監察該等承擔並制定與單一或同類交易對方的信貸額度。

本集團提供融資的經銷商及最終客戶須根據詳細評分制度接受特定信用評估。為減輕此風險，本集團可能會獲取金融及非金融擔保。在可行情況下會進一步加強有關擔保，方法是對本集團金融服務公司向銷售網絡銷售的融資汽車以及根據融資及經營租賃協議轉讓的汽車設置保留所有權條款。

有關於 2019 年及 2018 年 12 月 31 日的信用風險承擔及貿易應收款、其他應收款及財務應收款預期信貸損失的更多資料，請參閱附註 15 貿易、其他應收款及應收稅項。

儘管我們現有的證券以及現金及現金等價物包括分散於不同主要全國性及國際銀行機構及按公允價值計量的貨幣市場基金的結餘，於 2019 年及 2018 年 12 月 31 日並無持有可能導致重大償付風險的主權債務證券。

### 流動資金風險

流動資金風險為本集團無法取得經營業務及履行義務所需資金的風險。本集團流動資金的任何實際或感知限制可能會影響交易對方與本集團開展業務的能力，或要求分配更高金額的現金及現金等價物作為未償還債務的抵押物。

本集團經營所在市場的經濟狀況持續嚴峻，加上金融市場固有的不確定因素，因此需要特別關注流動資金風險管理。就此而言，採取措施通過經營產生資金和維持審慎的可用流動資金水平，對在未來幾年內確保經營靈活性及應對戰略挑戰十分重要。

決定本集團流動資金狀況的主要因素為經營及投資活動所產生或使用的資金、債務借貸期間及續期條款或所運用資金的流動性以及市場條款及條件。

本集團已採納以下一系列政策及程序，優化資金管理及降低流動資金風險：

- 根據本集團所在國家當地民事、貨幣及財政法規，在符合經濟效益的情況下集中管理收付款；
- 維持審慎的可用流動資金水平；
- 實現資金獲取方式多元化，在資本市場保持持續及活躍的存在；
- 獲取充足的信貸額度；及
- 根據業務規劃監察未來流動資金。

本集團通過監察現金流量及保持充足的可用資金水平管理流動資金風險。本集團的經營現金管理及流動資金投資由本集團財資公司集中統籌，目標是確保有效高效管理本集團資金。有關公司在金融市場上從不同資金來源獲取資金。

FCA 及其財資附屬公司發行的若干票據包括可能受若干附屬公司相關情況影響的契約；特別是，存在交叉違約條款，如果有關附屬公司未能支付其若干債務，則其可加速還款。

本集團金融資產及負債的償還架構詳情載於附註 15 貿易、其他應收款及應收稅項、附註 22 其他負債及稅項負債以及附註 21 債務。衍生金融工具的償還架構詳情載於附註 16 衍生金融資產及負債。

本集團認為本集團的可用流動資金總額加上將從經營及融資活動產生的資金，可使本集團滿足投資活動需求及營運資金需要、在自然到期日履行償債責任以及確保適當水平的經營及戰略靈活性。

### **金融市場風險**

基於業務性質，本集團承擔不同的市場風險，包括外幣匯率風險、利率風險及商品價格風險。

本集團的外幣匯率風險承擔產生自本集團工業活動的地區分佈與產品銷售市場的差異，以及使用外幣計值的外部借款。

本集團的利率風險承擔產生自為工業和金融經營活動提供資金及部署剩餘資金的需要。市場利率變動可能會令本集團純利增加或減少，從而間接影響融資及投資交易的成本及回報。

本集團的商品價格風險承擔產生自生產所用若干原材料及能源價格變動的風險。原材料價格變動會間接影響成本及產品利潤率，從而對本集團業績產生重大影響。



該等風險可能對本集團財務狀況及業績構成重大影響，因此，本集團有系統地識別及監察該等風險，以提早發現潛在負面影響，和採取必要的緩減措施，主要透過經營及融資活動，如有必要也會根據既定風險管理政策使用衍生金融工具。

本集團的政策僅允許為管理與日後現金流量以及資產負債相關的外幣匯率、利率及商品價格波動風險而使用衍生工具，不得用於投機。

本集團主要利用指定為公允價值對沖的衍生金融工具對沖：

- 外幣計值金融工具的外幣匯率風險；及
- 固定利率貸款及借款的利率風險。

該等對沖使用的工具主要是外匯遠期合約、利率掉期以及混合利率及外幣金融工具。

本集團使用衍生金融工具作為現金流量對沖，以預先確定：

- 外幣計值預測交易的人賬匯率；
- 就借款支付的利息，以匹配就貸款（客戶融資活動）收取的固定利息及實現浮動和固定利率融資架構貸款的目標組合；及
- 若干商品的價格。

預測商業現金流量的外幣匯率風險使用外幣掉期和遠期合約對沖。利率風險一般使用利率掉期及在少數情況下使用遠期利率協議對沖。商品價格變動風險一般使用商品掉期及商品期權對沖。此外，為管理本集團對海外業務投資的外幣風險，本集團會訂立投資淨額對沖，尤其是外幣掉期及遠期合約。該等協議的交易對方為大型金融機構。

於結算日所持有衍生金融工具的公允價值資料載於附註 16 *衍生金融資產及負債*。

#### 有關外幣匯率風險的定量資料

本集團承擔因外幣匯率變動產生的風險，這可能會影響其盈利及股本。特別是：

- 若集團公司所產生成本的貨幣與其收入不同，匯率的任何變動可能會影響該公司的經營業績。
- 影響本集團的主要匯率為：
  - 歐元兌美元，涉及意大利公司在美國的銷售和收購（以瑪莎拉蒂及阿爾法羅密歐汽車為主）以及 FCA US 以歐元進行的銷售和收購；
  - 美元兌加元，主要涉及 FCA Canada 銷售美製汽車（扣除 FCA US 銷售加製汽車）；
  - 人民幣，涉及 FCA US 及意大利公司（以瑪莎拉蒂及阿爾法羅密歐汽車為主）在中國的銷售；

- 英鎊、澳元、墨西哥比索、瑞士法郎及阿根廷比索，涉及在英國、澳大利亞、墨西哥、瑞士及阿根廷市場的銷售；
- 波蘭茲羅提及土耳其里拉，涉及在波蘭及土耳其產生的製造成本；
- 日圓，主要涉及從日本供應商採購零件及在日本銷售汽車；及
- 美國兌巴西雷亞爾、歐元兌巴西雷亞爾，涉及巴西製造業務及相關進出口現金流量。

本集團的政策是使用衍生金融工具按一定比例對沖未來 12 個月內面臨外幣匯率風險（若其就業務特點認為適當，可包括該日期之前或之後的風險）的部分風險承擔，以及對沖確定承諾所產生的風險，除非認為不適當則作別論。

集團公司的貿易應收款或應付款計值貨幣可能與其功能貨幣不同。此外，在少數情況下，集團公司以功能貨幣以外的貨幣獲取融資或使用資金，從經濟角度來看可能較方便，或根據當地市況可能有此必要。在該等情況下，匯率變動可能會產生匯兌收益或虧損。本集團的政策是在認為適當時對沖應收款、應付款及證券計值貨幣與相關集團公司功能貨幣不同所產生的風險。

本集團若干公司位於歐元區以外的國家，尤其是美國、巴西、加拿大、波蘭、塞爾維亞、土耳其、墨西哥、阿根廷、捷克、印度、中國、澳大利亞及南非。由於本集團的呈報貨幣為歐元，呈報貨幣並非歐元的實體的損益表會按期間平均匯率換算為歐元。此外，該等綜合公司的資產及負債會按期末匯率換算為歐元。此等匯率變動的影響直接於計入其他全面收益的累計換算調整儲備內確認。匯率變動可能會影響以歐元呈報的換算後收入、成本以及資產及負債結餘，即使對應項目按該等公司當地貨幣計算時沒有變化。

本集團監察主要的換算匯兌風險，在若干情況下會訂立衍生工具以對沖該等風險。

外幣匯率風險承擔的性質或架構或本集團對沖政策於 2019 年並無重大變動。

若匯率出現 10% 的變動，於 2019 年 12 月 31 日為外幣匯率風險管理持有的衍生金融工具（貨幣掉期／遠期）公允價值的潛在虧損將約為 9.91 億歐元（2018 年 12 月 31 日：7.04 億歐元）。

此分析假設在計量衍生金融工具公允價值時應用年末匯率的 10% 假設不利變動。此分析不包括其對沖交易已分析的應收款、應付款及日後貿易現金流量。假設市場匯率變動將對被對沖相關交易產生數額相等或更大的相反影響乃屬合理。

#### 有關利率風險的定量資料

本集團製造企業及財資公司會利用外部借款和投資於貨幣及金融市場工具。此外，集團公司按持續基準出售貿易活動產生的應收款。市場利率變動可能會影響各種融資的成本，包括出售應收款，或投資及資金運用的回報，從而對本集團產生的財務開支淨額構成負面影響。

此外，金融服務公司提供貸款（對象以客戶和經銷商為主），並使用各種直接債務或資產抵押融資（例如應收款保理）募集資金。若授出貸款適用利率的變動特點與取得融資成本的變動不同，當前利率水平的變動可能會影響該等公司及本集團整體的經營業績。

為管理該等風險，本集團使用市場上提供的利率衍生金融工具，主要是利率掉期及遠期利率協議，目標是在經濟上可接受的條件下減小潛在利率變動對本集團純利的影響。

在評估利率變動的潛在影響時，本集團會把固定利率金融工具（其影響按公允價值評估）與浮動利率金融工具（其影響按現金流量評估）分開。

本集團使用的固定利率金融工具主要包括金融服務公司的部分組合（主要是客戶融資及融資租賃）及部分債務（包括補貼貸款及票據）。

若市場利率出現 10% 的假設變動，於 2019 年 12 月 31 日持有的固定利率衍生金融工具（包括利率衍生金融工具的影響）公允價值的潛在虧損將約為 6,800 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：約 8,300 萬歐元）。

浮動利率金融工具主要包括現金及現金等價物、金融服務公司向銷售網絡提供的貸款以及部分債務。敏感度分析亦考慮了出售應收款的影響以及對沖衍生工具的影響。

如將 2019 年 12 月 31 日短期利率 10% 的假設變動應用於浮動利率金融資產及負債、出售應收款業務及衍生金融工具，按年計算，將導致稅前財務開支淨額增加約 2,300 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：2,500 萬歐元）。

此分析假設同類組別的利率水平按比例發生 10% 的不利變動。同類組別根據金融資產及負債的計值貨幣界定。此外，應用於浮動利率金融工具的敏感度分析假設現金及現金等價物及在預測 12 個月期間到期的其他短期金融資產及負債將續期或再投資於附帶假設短期利率的類似工具。

#### **有關商品價格風險的定量資料**

本集團已訂立特定商品的衍生合約，以對沖因採購日常營運所用原材料及能源而承擔的商品價格風險。

對於 2019 年 12 月 31 日未完成的商品價格衍生合約，若該日期的商品價格發生 10% 的假設變動，將導致公允價值虧損 5,500 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：9,100 萬歐元）。此分析未考慮其對沖交易已分析的日後貿易流量。假設商品價格變動將對被對沖相關交易產生數額相等或更大的相反影響乃屬合理。

## FCA N.V.公司財務報表

菲亞特克萊斯勒汽車公司

公司財務報表索引

	<u>頁次</u>
<a href="#">損益表</a>	<a href="#">281</a>
<a href="#">財務狀況表</a>	<a href="#">282</a>
<a href="#">公司財務報表附註</a>	<a href="#">283</a>

菲亞特克萊斯勒汽車公司損益表  
(百萬歐元)

	附註	截至 12 月 31 日止年度	
		2019 年	2018 年
經營收入	2	€ 63	€ 33
員工成本	3	(10)	(12)
其他經營成本	4	(188)	(168)
財務開支淨額	5	(218)	(168)
<b>稅前利潤／(虧損)</b>		<b>(353)</b>	<b>(315)</b>
所得稅收益／(開支)	6	(409)	14
投資業績	1	3,456	3,624
<b>持續性業務純利</b>		<b>2,694</b>	<b>3,323</b>
已終止業務利潤(除稅淨額)		3,928	285
<b>純利</b>		<b>€ 6,622</b>	<b>€ 3,608</b>

隨附附註為公司財務報表的一部分。

菲亞特克萊斯勒汽車公司財務狀況表  
(百萬歐元—業績分配前)

	附註	於 12 月 31 日	
		2019 年	2018 年
<b>資產</b>			
物業、廠房及設備	7	€ 24	€ 26
於集團公司的投資及其他股權投資	8	35,088	31,530
其他金融資產	9	2,698	3,380
遞延稅項資產	6	151	—
<b>非流動資產總值</b>		<b>37,961</b>	<b>34,936</b>
流動金融資產	10	—	3
貿易應收款	11	20	15
其他流動應收款	12	379	205
現金及現金等價物	13	1	1
<b>流動資產總值</b>		<b>400</b>	<b>224</b>
<b>總資產</b>		<b>€ 38,361</b>	<b>€ 35,160</b>
<b>權益及負債</b>			
<b>權益</b>	14		
股本		€ 20	€ 19
資本儲備		6,034	5,920
法定儲備		14,206	13,842
其他全面收益		(631)	(523)
保留利潤／(虧損)		2,286	1,836
年內溢利		6,622	3,608
<b>總權益</b>		<b>28,537</b>	<b>24,702</b>
<b>負債</b>			
僱員福利撥備及其他撥備	15	4	8
非流動債務	16	3,919	3,864
其他非流動負債	17	8	10
<b>非流動負債總額</b>		<b>3,931</b>	<b>3,882</b>
僱員福利撥備及其他流動撥備	18	2	2
貿易應付款	19	31	16
其他金融負債		2	—
流動債務	20	4,926	6,320
其他債務	21	932	238
<b>流動負債總額</b>		<b>5,893</b>	<b>6,576</b>
<b>權益及負債總額</b>		<b>€ 38,361</b>	<b>€ 35,160</b>

隨附附註為公司財務報表的一部分。

## 菲亞特克萊斯勒汽車公司 公司財務報表附註

### 主要業務

#### FCA 合併

於 2014 年 1 月 29 日，Fiat S.p.A. 董事會批准建議的企業重組，藉此成立菲亞特克萊斯勒汽車公司（「FCA」或「本公司」）作為全面一體化的全球汽車製造商。董事會認為將註冊地點遷至荷蘭，在紐交所上市並在 Mercato Telematico Azionario（「MTA」）作第二上市，是最適合菲亞特情況及其戰略和財務目標的架構。FCA 的主要行政辦公室設於英國倫敦。

FCA 於 2014 年 4 月 1 日根據荷蘭法律以 Fiat Investments N.V. 的名義註冊成立為股份有限公司 (naamloze vennootschap)。於 2014 年 6 月 15 日，Fiat S.p.A. 董事會批准 Fiat S.p.A. 併入 Fiat Investments N.V. 的合併計劃，合併於 2014 年 8 月 1 日舉行的股東特別大會上獲 Fiat S.p.A. 批准，並於 2014 年 10 月 12 日完成及生效。該合併採用反向合併形式，結果 Fiat Investments N.V. 成為存續實體，並更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司。於 2014 年 10 月 13 日，FCA 普通股開始於紐交所及 MTA 交易。

本公司的註冊地點為阿姆斯特丹，在荷蘭公司登記冊上的註冊編號為 60372958。

#### Magneti Marelli 已終止業務

於 2018 年 4 月 5 日，FCA 董事會宣佈授權 FCA 管理層制定和執行從本集團分拆 Magneti Marelli 業務的計劃。

於 2018 年 10 月 22 日，FCA 宣佈訂立一份最終協議，將 Magneti Marelli 業務出售予 CK Holdings Co., Ltd.。於 2019 年 5 月 2 日，FCA 完成出售 Magneti Marelli，代價為 57.72 億歐元（包括 57.74 億歐元的現金代價、公允價值為 7,000 萬歐元的應收或有代價、1,600 萬歐元的 FCA 應付或有代價、1,600 萬歐元的交易相關費用以及約 4,000 萬歐元的初步購買價調整），須待買方按慣例最終確認購買價調整方可作實。詳情請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 3 *綜合範圍*。

由於上述協議，Magneti Marelli 的業績已從持續性業務中剔除，並於截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度已終止業務利潤項目中作為單獨項目呈列。

### 會計政策

#### 編製基準

2019 年公司財務報表為母公司菲亞特克萊斯勒汽車公司的獨立財務報表，乃按照《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 篇的法律規定編製。《荷蘭民法典》第 2 卷第 362 (8) 條允許在綜合財務報表中應用歐洲通過的國際財務報告準則的公司於公司財務報表中使用相同的計量原則。會計政策載於本年報所載綜合財務報表 *重大會計政策* 一節。然而，誠如法律所允許，於附屬公司、合資公司及聯營公司的投資在公司財務報表中採用股權淨值入賬。

## 財務報表格式

鑒於 FCA 的業務，公司損益表的呈列方式以收入及開支性質為基礎。FCA 綜合損益表按照職能（又稱「銷售成本」法）分類，這被視為更能代表內部報告及管理所用的格式，並符合業內國際慣例。

FCA 財務報表以本公司功能貨幣歐元編製，功能貨幣即本公司主要交易的計值貨幣。

除另有註明外，損益表、財務狀況表及財務報表附註均以百萬歐元列示。

作為母公司，FCA 亦編製了 FCA 集團截至 2019 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表。

## 新準則及修訂

### 國際財務報告準則第 16 號 - 租賃

#### 賃

本公司自 2019 年 1 月 1 日起採納國際財務報告準則第 16 號 - 租賃（「國際財務報告準則第 16 號」）。

國際財務報告準則第 16 號載列合約雙方確認、計量、呈列及披露租賃的原則，並取代先前的租賃準則國際會計準則第 17 號 - 租賃。國際財務報告準則第 16 號不適用於服務合約，僅適用於租賃或合約的租賃部分，並將租賃定義為在一段時間內向客戶（承租人）轉移資產使用權以換取代價的合約。

國際財務報告準則第 16 號取消了國際會計準則第 17 號要求承租人將租賃分類為經營租賃或融資租賃的規定，並引入單一承租人會計處理模式，承租人須據此確認所有租賃的資產及負債。

本公司已選擇應用國際財務報告準則第 16 號允許的確認例外條款，據此，承租人可選擇不對短期租賃及低價值資產租賃應用確認規定。國際財務報告準則第 16 號基本上沿用了國際會計準則第 17 號第出租人會計處理規定。

採納此新訂準則並無對本公司財務報表產生任何重大影響。

### 國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號- 所得稅處理的不確定性

於 2019 年 9 月，國際財務報告準則詮釋委員會最終確定有關呈列不確定稅項處理相關負債或資產的議程決定，有關項目乃應用國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號確認。議程決定認為不確定稅項負債應呈列為流動稅項負債，或遞延稅項負債，而不確定稅項資產應列作即期稅項資產或遞延稅項資產。

本公司自 2019 年 1 月 1 日起追溯應用國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號，對首次應用日期的權益並無影響。

### 應收集團公司款項

應收集團公司款項初步按公允價值列賬，後續按攤銷成本列賬。攤銷成本採用實際利率法釐定。本公司根據未來 12 個月或（於信貸質素顯著下降後或在簡化模型可用的情況下）整個剩餘貸款期內將產生的預期信貸損失確認金融資產（例如貸款）的信貸損失。確認公司間應收款的預期信貸損失可能導致於綜合與獨立公司財務報表確認的權益出現差異，該等差異將於損益賬中撥回。



## 組成及主要變動

### 1. 投資業績

下表概列投資業績：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
	(百萬歐元)	
分佔集團公司溢利／(虧損)	€ 3,455	€ 3,623
其他公司股息	1	1
<b>投資業績總額</b>	<b>€ 3,456</b>	<b>€ 3,624</b>

投資業績主要涉及本公司分佔附屬公司及聯營公司純利或虧損。

分佔 Magneti Marelli 溢利及出售收益於損益表內已終止業務溢利項目下確認。詳情請參閱本報告其他章節所載的**主要業務**。

### 2. 經營收入

下表概列其他經營收入：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
	(百萬歐元)	
服務收入	€ 31	€ 33
其他收入	32	—
<b>經營收入總額</b>	<b>€ 63</b>	<b>€ 33</b>

服務收入包括向本集團主要附屬公司提供的服務，與 2018 年大致相符。

其他收入主要包括與不同訴訟相關的保險賠償（扣除於 2019 年作出的付款）。

### 3. 員工成本

於截至 2019 年 12 月 31 日止年度的員工成本為 1,000 萬歐元（2018 年：1,200 萬歐元），主要涉及工資及薪金。2019 年平均僱員人數為 40 人（2018 年：46 人），常駐英國及意大利（全部在荷蘭境外）。

### 4. 其他經營成本

其他經營成本主要包括集團公司提供服務（行政、資訊科技系統、媒體活動、薪酬、保安及設施管理支持及諮詢）的成本、法律、行政、財務及資訊科技服務成本，以及以股份為基礎的報酬計劃的報酬部分（代表授予行政人員的長期激勵計劃的名義成本，扣除已歸屬於相關附屬公司的部分），後者如附註 18 以**股份為基礎的報酬**所呈報，直接於綜合財務報表中股權儲備下確認。

## 5. 財務開支淨額

下表概列財務開支淨額：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
	(百萬歐元)	
財務收入	€ 174	€ 183
財務開支	(372)	(332)
匯兌收益／(虧損)	18	35
衍生金融工具(虧損)／收益淨額	(38)	(54)
<b>財務開支淨額合計</b>	<b>€ (218)</b>	<b>€ (168)</b>

財務收入主要涉及向 FCA North America Holdings LLC (「FCA NAH LLC」) 提供貸款的利息，該等貸款計入其他金融資產及流動金融資產內。

財務開支涉及計入流動債務的公司間債務的應付利息，以及 2015 年 4 月發行的 30 億美元及 2016 年 3 月發行的 12.5 億美元無擔保優先債務證券的利息。財務開支增加涉及平均公司間債務增加以及於 2019 年美元兌歐元平均匯率重估後美元優先債務票據的利息增加。

截至 2019 年 12 月 31 日止年度的匯兌收益 1,800 萬歐元反映上述重估年底美元兌歐元即期匯率對向 FCA NAH LLC 提供的貸款及 2015 年 4 月發行的無擔保優先債務票據（均以美元計值）的影響淨額。衍生工具虧損淨額產生自為對沖外匯波動而訂立的交易。

## 6. 所得稅收益／(支出)

於 2019 年，所得稅為支出 4.09 億歐元，包括在本集團意大利稅項綜合計劃下與其他集團公司結算的費用 5.23 億歐元，有關費用於綜合財務報表內已抵銷。已就英國結轉而很可能實現相關稅收利益的稅收虧損確認遞延稅項資產 1.51 億歐元。

於 2018 年，所得稅為收益 1,400 萬歐元，主要涉及就結轉稅收虧損（撥入本集團意大利及英國稅項綜合計劃）應收的補償。

## 7. 物業、廠房及設備

於 2019 年 12 月 31 日，物業、廠房及設備賬面值為 2,400 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：2,600 萬歐元），包括資產賬面總值 7,100 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：7,100 萬歐元）及累計折舊 4,700 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：4,500 萬歐元），其中 2,200 萬歐元涉及本公司於都靈的物業（2018 年 12 月 31 日：2,400 萬歐元）。概無物業設有留置權、質押為抵押物或限制使用。

物業、廠房及設備折舊於損益表中其他經營成本下確認。

## 8. 於集團公司的投資及其他股權投資

下表概列於集團公司的投資及其他股權投資：

	於 12 月 31 日		
	2019 年	2018 年	變動
	(百萬歐元)		
於集團公司的投資	€ 35,064	€ 31,512	€ 3,552
其他股權投資	24	18	6
<b>於集團公司的投資及其他股權投資總額</b>	<b>€ 35,088</b>	<b>€ 31,530</b>	<b>€ 3,558</b>

於集團公司的投資於 2019 年及 2018 年發生以下變動：

	2019 年		2018 年	
	(百萬歐元)			
年初結餘	€	31,512	€	27,300
出售已終止業務		(1,497)		—
對附屬公司注資淨額		2,453		3,108
已收附屬公司股息		(1,234)		(3,043)
分佔持續性業務溢利		3,455		3,623
分佔已終止業務溢利		159		285
累計換算調整及其他全面收益其他變動		82		140
其他		134		99
<b>年末結餘</b>	<b>€</b>	<b>35,064</b>	<b>€</b>	<b>31,512</b>

於集團公司的投資於 2019 年的增加主要涉及分佔集團公司（包括已終止業務）溢利／（虧損）36.14 億歐元（扣除已終止業務出售收益），以及對附屬公司注資 24.53 億歐元，主要為 FCA Italy S.p.A. 的 30 億歐元及 Maserati S.p.A. 的 2 億歐元，部分被 Fiat Chrysler UK LLP 償還資本淨額 8.08 億歐元所抵銷。

上述增加淨額部分被已收 FCA North America Holdings LLC、Magneti Marelli S.p.A. 及 Fiat Chrysler UK LLP 股息 12.34 億歐元以及出售於 Magneti Marelli 投資的影響淨額 14.97 億歐元所抵銷。

於集團公司的投資於 2018 年的增加主要涉及分佔集團公司（包括已終止業務）溢利 39.08 億歐元，以及對附屬公司注資淨額 31.08 億歐元，主要為 FCA Italy S.p.A. 的 27.11 億歐元，部分被已收 FCA North America Holdings LLC 及 Fiat Chrysler UK LLP 股息 30.43 億歐元所抵銷。

## 9. 其他金融資產

	於 2019 年		增加	償還	換算 差額	其他變動	於 2019 年 12 月 31 日					
	1 月 1 日											
	(百萬歐元)											
其他金融資產	€	3,380	€	37	€	(770)	€	50	€	1	€	2,698

於 2019 年 12 月 31 日，其他金融資產為 26.98 億歐元（2018 年 12 月 31 日：33.80 億歐元），主要包括向 FCA NAH LLC 提供的 30 億美元公司間貸款，分為 2020 年 4 月及 2023 年 4 月到期的兩筆貸款，金額各為 14.85 億美元。於 2019 年 12 月 31 日的賬面值 26.44 億歐元僅涉及未償還本金額，並無到期的累計應收利息（2018 年 12 月 31 日：25.94 億歐元）。

其他金融資產減少 6.82 億歐元主要由於向另一集團公司轉讓提供予 FCA NAH LLC 的 8.816 億美元公司間貸款（2018 年 12 月 31 日：7.7 億歐元）。

## 10. 流動金融資產

於 2019 年 12 月 31 日，流動金融資產為零。於 2018 年 12 月 31 日，流動金融資產為 300 萬歐元，主要涉及與 Fiat Chrysler Finance Europe SENC 的公司間衍生資產。

## 11. 貿易應收款

於 2019 年 12 月 31 日，貿易應收款總額為 2,000 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：1,500 萬歐元），幾乎全部與集團公司相關。

貿易應收款賬面值被視為與其公允價值相若。所有貿易應收款均於一年內到期，而且並無逾期結餘。

## 12. 其他流動應收款

於 2019 年 12 月 31 日，其他流動應收款為 3.79 億歐元，較 2018 年 12 月 31 日淨增加 1.74 億歐元，包括：

	於 12 月 31 日		
	2019 年	2018 年	變動
	(百萬歐元)		
就綜合意大利公司稅應收集團公司款項	€ 74	€ 69	€ 5
應收增值稅	178	87	91
應收意大利公司稅	17	17	—
其他	110	32	78
<b>其他流動應收款總額</b>	<b>€ 379</b>	<b>€ 205</b>	<b>€ 174</b>

就綜合意大利公司稅應收集團公司款項涉及就參與本土稅項綜合計劃的意大利附屬公司所貢獻應課稅收入計算的稅項。

應收增值稅主要涉及參與增值稅綜合的意大利附屬公司的增值稅抵免。

應收意大利公司稅包括於 2019 年及先前年度參與本土稅項綜合計劃的意大利附屬公司轉讓予菲亞特克萊斯勒汽車公司的抵免。

其他增加 7,800 萬歐元主要反映計入出售 Magneti Marelli 業務所產生總代價的應收或有代價 7,000 萬歐元。

### 13. 現金及現金等價物

於 2019 年 12 月 31 日，現金及現金等價物總額為 100 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：100 萬歐元），主要為以歐元持有的款項。現金及現金等價物賬面值被視為與其公允價值相若。

現金及現金等價物相關信用風險被視為有限，原因為交易對方為主要的全國性及國際銀行。

### 14. 權益

於 2019 年的股東權益變動如下：

(百萬歐元)	股本	資本儲備	法定儲備： 累計換算 調整	法定儲備： 其他	其他 全面收益	保留溢 利/ (虧損)	年內溢 利/ (虧損)	權益 總額
於 2017 年 12 月 31 日	€ 19	€ 5,817	€ 970	€ 11,594	€ (739)	€ (333)	€ 3,491	€ 20,819
先前年度業績分配	—	—	—	—	—	3,491	(3,491)	—
以股份為基礎的報酬	—	82	—	—	—	—	—	82
年內純利	—	—	—	—	—	—	3,608	3,608
本期其他全面收益變動（除稅淨額）	—	—	41	—	216	—	—	257
法定儲備	—	—	—	1,237	—	(1,237)	—	—
其他變動	—	21	—	—	—	(85)	—	(64)
於 2018 年 12 月 31 日	19	5,920	1,011	12,831	(523)	1,836	3,608	24,702
先前年度業績分配	—	—	—	—	—	3,608	(3,608)	—
以股份為基礎的報酬	1	114	—	—	—	—	—	115
年內純利	—	—	—	—	—	—	6,622	6,622
本期換算調整及其他全面收益變動（除稅淨額）	—	—	367	—	(108)	(109)	—	150
法定儲備	—	—	—	(3)	—	3	—	—
股息	—	—	—	—	—	(3,056)	—	(3,056)
其他變動	—	—	—	—	—	4	—	4
於 2019 年 12 月 31 日	€ 20	€ 6,034	€ 1,378	€ 12,828	€ (631)	€ 2,286	€ 6,622	€ 28,537

股東權益於 2019 年增加 38.35 億歐元，主要來自年內溢利 66.22 億歐元，以及換算調整及其他全面收益變動 1.5 億歐元（主要涉及匯兌差額及現金流量對沖），並扣除向股東已派股息 30.56 億歐元。

股東權益於 2018 年增加 38.83 億歐元，主要來自年內溢利 36.08 億歐元，以及其他全面收益變動 2.57 億歐元（涉及匯兌差額及重新計量定額福利計劃）。

#### 股本

於 2019 年 12 月 31 日，FCA 全額繳足股本為 2,000 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：1,900 萬歐元），包括 1,567,519,274 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份，每股面值均為 0.01 歐元（2018 年 12 月 31 日：1,550,617,563 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份）。

## 資本儲備

於 2019 年 12 月 31 日，資本儲備為 60.34 億歐元（2018 年 12 月 31 日：59.20 億歐元），主要包括 2014 年合併的影響，其導致 FCA 普通股（每股面值 0.01 歐元）與 Fiat S.p.A. 普通股（每股面值 3.58 歐元）面值產生差異，而 2014 年合併前後股本由此產生的差異確認為資本儲備增加。此外，資本儲備包括 2014 年發行的強制性可轉換證券於 2016 年轉換的影響。

## 法定儲備

根據荷蘭法律，分派股東權益直至至少達法定儲備總額存在若干限制。

於 2019 年 12 月 31 日，法定儲備為 142.06 億歐元（2018 年 12 月 31 日：138.42 億歐元），主要涉及附屬公司資本化開發支出 105.07 億歐元（2018 年 12 月 31 日：104.05 億歐元）、設有若干母公司分派限制的附屬公司盈利及聯營公司保留盈利 23.17 億歐元（2018 年 12 月 31 日：24.22 億歐元）、未變現外幣換算收益淨額 13.78 億歐元（2018 年 12 月 31 日：10.11 億歐元）以及特殊表決權股份儲備 400 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：400 萬歐元）。

## 其他全面收益

於 2019 年 12 月 31 日，其他全面收益為負 6.31 億歐元（2018 年 12 月 31 日：負 5.23 億歐元），主要包括定額福利計劃的未變現虧損 5.22 億歐元（2018 年 12 月 31 日：5.67 億歐元）及現金流量對沖虧損淨額 1.14 億歐元（2018 年 12 月 31 日：收益淨額 4,500 萬歐元）。

## 股息

有關建議向 FCA 普通股持有人分派年度普通股息的詳情，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 26 權益。

## 15. 僱員福利撥備及其他撥備

於 2019 年 12 月 31 日，僱員福利撥備及其他撥備總額為 400 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：800 萬歐元），減少主要是由於撥回變為未到期的金額。

## 16. 非流動債務

於 2019 年 12 月 31 日，非流動債務總額為 39.19 億歐元，較 2018 年 12 月 31 日增加 5,500 萬歐元，包括：

	於 12 月 31 日		
	2019 年	2018 年	變動
	(百萬歐元)		
第三方債務：			
- 無擔保優先債務證券	€ 3,903	€ 3,848	€ 55
<b>第三方債務總額</b>	<b>€ 3,903</b>	<b>€ 3,848</b>	<b>€ 55</b>
公司間債務：			
- 公司間財務應付款	€ 16	€ 16	€ —
<b>公司間債務總額</b>	<b>€ 16</b>	<b>€ 16</b>	<b>€ —</b>
<b>非流動債務總額</b>	<b>€ 3,919</b>	<b>€ 3,864</b>	<b>€ 55</b>

於 2019 年 12 月 31 日，非流動債務為 39.19 億歐元（2018 年 12 月 31 日：38.64 億歐元），主要涉及 2016 年 3 月發行的 12.50 億歐元票據以及 2015 年 4 月發行的 30 億美元無擔保優先債務票據。較 2018 年 12 月 31 日增加 5,500 萬美元幾乎全部歸因於重估年底美元兌歐元即期匯率後的匯兌差額。

如綜合財務報表附註 21 債務所詳述，FCA 於 2016 年 3 月根據中期票據計劃按面值發行 2024 年 3 月到  
期、本金額 12.50 億歐元的 3.75 厘票據。

於 2015 年 4 月，FCA 按面值發行 2020 年 4 月 15 日到期、本金額 14 億歐元（15 億美元）的 4.5 厘無擔  
保優先債務證券（「2020 年票據」），以及 2023 年 4 月 15 日到期、本金額 14 億歐元（15 億美元）的 5.25 厘  
無擔保優先債務證券（「2023 年票據」），該等票據在受償權方面與 FCA 全部現有及未來無擔保優先負債享有  
同等地位，並優先於 FCA 的任何未來後償負債及現有負債（按其條款從屬於該等票據的受償權）。2020 年票據  
及 2023 年票據的利息須每半年於 4 月及 10 月支付一次。

## 17. 其他非流動負債

於 2019 年 12 月 31 日，其他非流動負債總額為 800 萬歐元：

	於 12 月 31 日		
	2019 年	2018 年	變動
	(百萬歐元)		
其他非流動負債	€ 8	€ 10	€ (2)
其他非流動負債總額	€ 8	€ 10	€ (2)

其他非流動負債涉及非流動退休後福利，即應付已離開本公司的前行政總裁及管理人員的未來福利現值。

## 18. 僱員福利撥備及其他流動撥備

僱員福利撥備主要反映報酬可變部分的最佳估計：

	於 12 月 31 日		
	2019 年	2018 年	變動
	(百萬歐元)		
僱員福利撥備及其他流動撥備	€ 2	€ 2	€ —
僱員福利撥備及其他流動撥備總額	€ 2	€ 2	€ —

## 19. 貿易應付款

於 2019 年 12 月 31 日，貿易應付款總額為 3,100 萬歐元，較 2018 年 12 月 31 日增加 1,500 萬歐元，包括：

	於 12 月 31 日		
	2019 年	2018 年	變動
	(百萬歐元)		
應付第三方的貿易應付款	€ 24	€ 11	€ 13
公司間貿易應付款	7	5	2
<b>貿易應付款總額</b>	<b>€ 31</b>	<b>€ 16</b>	<b>€ 15</b>

1,500 萬歐元的增幅主要歸因於應計法律及其他專業費用增加。

貿易應付款於一年內到期，其於報告日期的賬面值被視為與其公允價值相若。

## 20. 流動債務

於 2019 年 12 月 31 日，流動債務總額為 49.26 億歐元，較 2018 年 12 月 31 日減少 13.94 億歐元，涉及：

	於 12 月 31 日		
	2019 年	2018 年	變動
	(百萬歐元)		
公司間債務：			
- 與 Fiat Chrysler Finance S.p.A.的往來賬項	€ 212	€ 134	€ 78
- 與 Fiat Chrysler Finance Europe SENC 的往來賬項	4,647	6,121	(1,474)
公司間債務總額	€ 4,859	€ 6,255	€ (1,396)
第三方債務：			
- 累計應付利息	67	65	2
第三方債務總額	€ 67	€ 65	€ 2
<b>流動債務總額</b>	<b>€ 4,926</b>	<b>€ 6,320</b>	<b>€ (1,394)</b>

流動公司間債務為 48.59 億歐元（2018 年 12 月 31 日：62.55 億歐元），以歐元計值，賬面值與公允價值相若。

與 Fiat Chrysler Finance Europe SENC 的往來賬項指作為本集團集中財資管理一部分的透支。

累計應付利息 6,700 萬歐元（2018 年 12 月 31 日：6,500 萬歐元）涉及附註 16 非流動債務所述的無擔保優先債務證券。



## 21. 其他債務

於 2019 年 12 月 31 日，其他債務總額為 9.32 億歐元，較 2018 年 12 月 31 日淨增加 6.94 億歐元，包括：

	於 12 月 31 日		
	2019 年	2018 年	變動
(百萬歐元)			
公司間其他債務：			
- 綜合意大利公司稅	€ 633	€ 65	€ 568
- 綜合增值稅	192	130	62
- 其他	45	3	42
<b>公司間其他債務總額</b>	<b>€ 870</b>	<b>€ 198</b>	<b>€ 672</b>
其他債務及應付稅項：			
- 應付稅項	1	2	(1)
- 累計支出	1	3	(2)
- 其他應付款	60	35	25
<b>其他債務及應付稅項總額</b>	<b>€ 62</b>	<b>€ 40</b>	<b>€ 22</b>
<b>其他債務總額</b>	<b>€ 932</b>	<b>€ 238</b>	<b>€ 694</b>

涉及綜合意大利公司稅的公司間債務為 6.33 億歐元（2018 年 12 月 31 日：6,500 萬歐元），包括就稅收虧損及 2019 年參與本土稅項綜合計劃的意大利附屬公司貢獻的意大利公司稅抵免應付的補償，就此計劃而言菲亞特克萊斯勒汽車公司的意大利分公司為綜合實體。

於 2019 年 12 月 31 日，涉及綜合增值稅的公司間債務為 1.92 億歐元（2018 年 12 月 31 日：1.3 億歐元），包括根據綜合增值稅機制意大利附屬公司轉讓予 FCA 的增值稅抵免。

其他債務及應付稅項均於一年內到期，賬面值被視為與其公允價值相若。

## 22. 授出擔保、承諾及或有負債

### 授出擔保

於 2019 年 12 月 31 日，發出擔保總額為 47.91 億歐元（2018 年 12 月 31 日：66.79 億歐元），全部代表集團公司提供。較 2018 年 12 月 31 日減少 18.88 億歐元主要涉及 Fiat Chrysler Finance Europe SENC 償還債券。

於 2019 年 12 月 31 日的未到期主要擔保如下：

- 24.21 億歐元涉及已發行債券；
- 7.49 億歐元涉及借款，其中以巴西附屬公司為受益人的 3.28 億歐元主要涉及在伯南布哥建造新廠房，其餘主要涉及 Fiat Chrysler Finance S.p.A；及
- 16.21 億歐元涉及意大利增值稅綜合計劃相關的增值稅償付。

### 其他承諾、合約權利及或有負債

FCA 擁有未到期協議所產生的重要承諾及權利，以及 2019 年 12 月 31 日綜合財務報表附註所述的或有負債，具體請參閱該等附註。

### 23. 審計費用

下表呈報向獨立核數師 Ernst & Young Accountants LLP 或其網絡中的實體支付的審計及其他服務費用：

(千歐元)	截至 12 月 31 日止年度	
	2019 年	2018 年
審計費用	€ 16,670	€ 18,607
審計相關費用	138	50
稅務費用	54	346
合計	€ 16,862	€ 19,003

Ernst & Young Accountants LLP 的審計費用為 26 萬歐元。Ernst & Young Accountants LLP 並無提供其他服務。

### 24. 董事會薪酬

董事會薪酬（包括其股份及股份獎勵）詳情載於本報告薪酬報告一節。

## 25. 期後事項

本集團已評估截至 2020 年 2 月 25 日（即財務報表獲授權刊發的日期）的期後事項。並無必須在財務報表中確認或披露的期後事項。

2020 年 2 月 25 日

### *董事會*

John Elkann  
Michael Manley  
Richard K.  
Palmer John  
Abbott Andrea  
Agnelli  
Tiberto Brandolini  
d'Adda Glenn Earle  
Valerie A. Mars  
Ronald L.  
Thompson  
Michelangelo A.  
Volpi Patience  
Wheatcroft  
Ermenegildo Zegna

## 其他資料

### 關於荷蘭企業管治的更多資料 獨立核數師報告

本公司獨立核數師荷蘭 Ernst & Young Accountants LLP 的報告載於本年報之後。

## 股息

股息將根據菲亞特克萊斯勒汽車公司章程細則第 23 條釐定。章程細則相關條文如下：

1. 本公司須維持透過扣減股份溢價進賬的特殊資本儲備，專供方便發行或註銷任何特殊表決權股份之用。特殊表決權股份不附帶任何享有特殊資本儲備結餘的權利。董事會獲授權議決(i)動用特殊資本儲備作出任何分派以繳足特殊表決權股份，或(ii)在特殊資本儲備與股份溢價儲備之間重新分配金額。
2. 本公司須為特殊表決權股份維持獨立股息儲備。特殊表決權股份不附帶任何享有本公司任何其他儲備的權利。動用特殊表決權股息儲備作出任何分派或部分或全部釋放該儲備須經董事會事先提議，再由特殊表決權股份持有人大會通過決議案批准。
3. 須從經採納的年度賬目所示溢利中撥出董事會釐定的金額作為儲備。
4. 其後剩餘的溢利須先用於將等同所有流通特殊表決權股份總面值百分之一(1%)的金額分配至及加入特殊表決權股份股息儲備。分配至及加入特殊表決權股份股息儲備的金額應按時間比例計算。若特殊表決權股份於分配及增加所涉的財政年度發行，則就該等新發行特殊表決權股份分配至及加入特殊表決權股份股息儲備的金額應按該等特殊表決權股份發行日期起至相關財政年度最後一日止計算。特殊表決權股份不附帶溢利的任何其他權利。
5. 其後剩餘的任何溢利應由股東大會用於僅就普通股分派溢利，惟須遵守本細則第 8 段。
6. 經董事會事先提議後，股東大會可以美元宣派及派發溢利分派及其他分派。此外，經股東大會及董事會（根據細則第 6 條被指定為有權通過發行股份決議案的組織）批准後，董事會可決定以股份形式作出分派，或給予股東收取現金或股份分派的選擇權。
7. 僅當本公司權益超過實繳及催繳股本與根據荷蘭法律及本公司章程細則須維持儲備的總和時，本公司才有權向股東及其他享有可供分派溢利的人士作出分派。不得就本公司於本身股本中持有的股份向本公司本身分派溢利或任何其他分派。
8. 溢利分派須在顯示允許分派的年度賬目獲採納後作出。

9. 董事會有權宣佈一次或多次中期溢利分派，前提是本條款第 7 段的要求已妥為滿足，並由《荷蘭民法典》第 2:105 條第 4 段所述的中期資產負債表證明，並且已妥為遵守本公司有關增加儲備及溢利分派的政策。
10. 董事會可釐定動用本公司股份溢價儲備或任何其他儲備作出分派，但是儲備僅可支付予在本公司解散時享有相關儲備的股東。
11. 溢利分派及其他分派應按股東大會或董事會（如屬中期溢利分派）釐定的方式及日期（在宣佈後四個星期內）支付，並就此發出通知。
12. 溢利分派及其他分派如未於應付後五年加一日時間內被領取，應成為本公司的財產。

#### 根據法令第 10 條歐盟收購指令作出的披露

根據荷蘭 *Besluit artikel 10 overnamerichtlijn* (法令)，本公司作出如下披露：

- a. 有關本公司資本架構、已發行股本組成及存在兩類股份的資料，請參閱本年報公司財務報表附註 14 權益。有關普通股所附權利的資料，請參閱章程細則，載於本公司網站。總括而言，普通股所附權利包括於發行普通股時的優先購買權、出席股東大會並於會上發言及投票的權利，以及獲分派本公司溢利分配至儲備後餘額的權利。有關特殊表決權股份所附權利的資料，請參閱章程細則及特殊表決權股份的條款及條件，兩者均載於本公司網站，更多詳情載於本年報「企業管治」一章「忠誠投票架構」一段。於 2019 年 12 月 31 日，本公司已發行股本包括 1,567,519,274 股普通股，佔已發行股本總額 79.3%，以及 408,941,767 股特殊表決權股份，佔已發行股本總額 20.7%。
- b. 本公司對普通股轉讓沒有限制。章程細則第 13 條載有特殊表決權股份的轉讓限制。
- c. 有關根據荷蘭金融監管法(*Wet op het financieel toezicht*)第 5:3、5:35 及 5:43 條適用通知要求的參與本公司資本的資料，請參閱本年報「主要股東」一節。閣下可在此查閱據本公司所知於所示日期持有 3%或以上股權的股東名單。
- d. 本公司資本中的股份並無特殊控制權或其他權利。
- e. 本公司沒有營運法令第 1 條第 1(e)段所述的僱員股份參與計劃。
- f. 本公司資本中的股份所附表決權沒有限制，行使表決權亦沒有任何期限。章程細則允許本公司配合發行普通股的記名存託憑證，但僅可根據董事會大意如此的決議案行事。本公司不知悉任何就其資本中股份發行的存託憑證。

- g 本公司不知悉存在任何可導致股份轉讓或表決權受限制的股東協議。
- h 董事會成員任免規則載於本公司章程細則內。董事會全體成員由股東大會委任。董事會全體成員的任期為委任後大約一年，於下一個曆年舉行首次股東週年大會當日屆滿。股東大會有關隨時將任何董事會成員停職或解僱。章程細則的修訂規則載於章程細則內，並需要股東大會的決議案，該決議案僅可根據董事會事先提議通過。
- i 於 2019 年 4 月 12 日舉行的股東週年大會上，指定董事會為有權發行股份及可認購股份的權利以及限制或限制優先購買權的組織一事，延長至 2020 年 10 月 11 日（包括該日）。發行普通股及授出可認購普通股的權利的授權限於：(i)於 2019 年股東週年大會日期（2019 年 4 月 12 日）一般企業用途的已發行普通股的 10%，所得款項可用於任何及所有目的，加(ii)（若在收購企業或公司的情況下發行或董事會認為需要發行及／或授出可認購普通股的權利）於該日期的已發行普通股的額外 10%。限制或排除優先購買權的授權限於發行普通股及授出可認購普通股之權利的授權的適用百分比。於上述股東週年大會上，董事會亦獲授權發行特殊表決權股份及授出可認購特殊表決權股份的權利，最多不超過本公司章程細則所載本公司法定股本中規定的特殊表決權股份總數上限，有效期直至 2020 年 10 月 11 日（包括該日）。若發行特殊表決權股份，股東並無優先購買權。本公司有權收購本身股本中的全額繳足股份，前提是並未以任何代價進行收購。本公司收購本身股本中股份的其他規則載於章程細則第 8 條。此外，董事會獲授權透過在證券交易所購買、發出公開收購要約、交換要約或其他方式收購本公司資本中的普通股，最多不超過等同本公司於 2019 年股東週年大會日期（2019 年 4 月 12 日）已發行普通股 10%的股份數目上限，每股收購價介於等同股份面值的金額與等同股份於紐約證券交易所及／或 Mercato Telematico Azionario（視情況而定）市價 110%的金額；市價即紐約證券交易所及／或 Mercato Telematico Azionario（視情況而定）官方報價表所示於收購日期前五個交易日每日最高價的平均值，有效期為 18 個月，自 2019 年股東週年大會日期（2019 年 4 月 12 日）起至 2020 年 10 月 11 日（包括該日）止。
- j 本公司並非任何將在本公司控制權因公開發售（定義見荷蘭金融監管法(*Wet op het financieel toezicht*)第 5:70 條）而發生變動後生效、修改或終止的重大協議的訂約方，但是本公司擔保的部分貸款協議及本公司擔保的若干債券包含的條款（就此類金融交易而言屬慣常條款）可能要求在擔保人或借款人控制權發生變動後提早償還或終止。在若干情況下，僅當控制權變動事件與評級下調其他條件同時發生時，才會觸發上述要求。
- k 根據本公司股權激勵計劃及與部分行政人員訂立的僱傭協議條款，若在控制權變動（定義見該等條款）後二十四(24)個月內，行政人員的僱傭關係被本公司非自願終止（基於當中所載理由除外）或基於良好理由（定義見該等條款）被參與者終止，行政人員可能有權收取最高達年度現金報酬兩倍的遣散費，以及加快股權激勵計劃項下獎勵的授予。

上文 f、g 及 j 項所載披露受本公司日期為 2019 年 12 月 17 日的公告所約束，當中宣佈本公司與 Peugeot S.A.（「PSA 集團」）簽訂一份具約束力的合併協議（「合併協議」），規定本公司與 PSA 集團的業務進行合併，雙方各持股 50%。新聞稿可於本公司網站查閱，網址為：[https://www.fcagroup.com/en-US/media\\_center/fca\\_press\\_release/Pages/home.aspx](https://www.fcagroup.com/en-US/media_center/fca_press_release/Pages/home.aspx)。自簽署合併協議起計，完成建議合併預計需時 12-15 個月，受慣常完成條件約束。根據合併公司的建議章程細則，預期沒有股東有權行使佔股東大會上所投票數的 30% 的表決權。另外預期現有雙重表決權不會延續，但在建議合併完成後的三年持有期後將形成新的雙重表決權。此外，就建議合併而言，三年鎖定及七年凍結適用於部分股東的部分持股，詳情載於上述新聞稿。

## 關於美國上市的更多資料

### 合約責任

下表概列截至 2019 年 12 月 31 日我們根據重大合約承諾到期的付款：

(百萬歐元)	按期限劃分到期付款				
	合計	1 年內	1-3 年	3-5 年	5 年以上
長期債務 <sup>(1)</sup>	€ 8,948	€ 2,197	€ 3,717	€ 2,945	€ 89
長期債務利息 <sup>(2)</sup>	1,066	383	526	156	1
租賃負債 <sup>(3)</sup>	2,146	430	488	417	811
短期租賃及低價值資產責任 <sup>(4)</sup>	79	45	27	7	—
無條件最低購買責任 <sup>(5)</sup>	1,864	982	810	72	—
購買責任 <sup>(6)</sup>	3,794	2,837	956	1	—
養老金供款要求 <sup>(7)</sup>	75	75	—	—	—
<b>合計</b>	<b>€ 17,972</b>	<b>€ 6,949</b>	<b>€ 6,524</b>	<b>€ 3,598</b>	<b>€ 901</b>

(1) 所示金額涉及長期債務本金額，不包括將於到期時支付的相關利息支出、公允價值調整、折扣、溢價及貸款辦理費用。其他資料請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 21 債務。

(2) 金額包括按合約期限及債務當前利率計算的利息付款。上表所載基於浮動利率的利率乃採用 2019 年 12 月 31 日生效的當前利率釐定。

(3) 租賃負債主要包括業務所用的工業樓房及廠房、機器及設備。所呈報金額包括計入未折現租賃負債的所有日後現金流出。請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 21 債務。

(4) 短期租賃及低價值資產主要涉及業務所用商業及工業物業、機器及設備的租賃。上表所呈報金額包括根據有關租賃到期的最低租金及付款承諾。

(5) 無條件最低購買責任涉及我們無條件按固定及可釐定價格條款向供應商購買固定或最低數量商品及／或服務的責任。我們在一般業務過程中不時與主要供應商訂立各種安排，以建立戰略及技術優勢。

(6) 購買責任包括(i)就附有回購承諾的銷售向部分客戶提供回購價格保證，總額 13.29 億歐元；(ii)購買有形固定資產承諾，主要與不同集團公司的計劃資本支出相關，總額約 12.55 億歐元；及(iii)購買無形資產承諾，與監管排碳權相關，總額約 12.1 億歐元。

(7) 養老金供款要求根據撥資養老金計劃項下的最低資金需求估計。我們可選擇作出超過最低資金需求的供款。本集團 2020 年養老金計劃供款預計為 9.7 億歐元，其中 9.4 億歐元與美國及加拿大相關，8.95 億歐元為酌情供款，4,500 萬歐元供款將為滿足最低資金需求而作出。2020 年後的最低資金需求取決於多項因素，包括投資表現及利率。因此，上文不包括 2020 年後的付款，原因為我們無法合理可靠地預計未來最低資金需求的時間及金額。有關本集團養老金計劃以及未撥資醫療及壽險計劃的預期福利付款，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 19 僱員福利負債。

### 產品保修、召回行動及產品責任

上列合約責任不包括產品保修及召回行動費用的付款。我們會發出各類產品保修，據此，我們一般會保證已交付產品在特定期間內的表現。產品保修的估計未來費用主要基於有關每個汽車系列及該汽車系列每個車型年份的終生保修費用假設，以及本集團汽車的歷史索賠經驗。我們亦定期發起主動維修及召回行動，以處理有關我們所售汽車的各種客戶滿意度、安全及排放問題。在北美洲，我們在銷售時累計估計召回費用，金額基於歷史索賠經驗以及額外精算分析，該分析對最近曆年的召回行動趨勢賦予更大權重。然而在其他地區及細分市場，通常沒有足夠數據支持應用基於精算的估計方法。因此，其他地區及細分市場的估計召回費用在很可能產生及可合理估計時累計，這一般在確定批准及宣佈具體召回行動時發生。由於各種不確定因素，包括新法律法規的制定、受維修或召回行動影響的汽車數量及糾正行動的性質，所有此類行動的日後費用估計難免不準確。這些維修及召回行動的最終費用有可能要求我們在更長時間支付超出所設儲備的支出，並且其範圍無法合理估計。於 2019 年 12 月 31 日，我們的產品保修及召回行動撥備為 63.06 億歐元。



## 重要汽車組裝工廠

下表提供截至 2019 年 12 月 31 日有關我們重要汽車組裝工廠的資料，不包括合資企業，其中按地區劃分規模最大的為貝爾維迪爾（美國）、貝廷（巴西）及卡西諾（意大利）。

下列每間組裝工廠的佔地面積超過 10 萬平方米：

國家	地點
<b>北美</b>	
美國	伊利諾伊州貝爾維迪爾
美國	密歇根州北傑佛遜
美國	密歇根州斯特靈海茨
美國	俄亥俄州北托萊多
美國	俄亥俄州托萊多供應商園區
美國	密歇根州 Warren Truck
墨西哥	Toluca, Estado de México
墨西哥	Saltillo Truck, Coahuila
墨西哥	Saltillo Van, Coahuila
加拿大	安大略省布蘭普頓
加拿大	安大略省溫莎
<b>拉美</b>	
巴西	米納斯吉拉斯州貝廷
巴西	伯南布哥州哥亞尼亞
阿根廷	科爾多瓦
<b>歐洲、中東及非洲</b>	
意大利	卡西諾
意大利	梅爾菲
意大利	Pomigliano
意大利	都靈（米拉菲奧里）
波蘭	蒂黑
塞爾維亞	克拉古耶瓦茨

我們在意大利有三間瑪莎拉蒂汽車組裝工廠（包括由 FCA Italy 擁有的兩間工廠）、13 間 Comau 工廠及 6 間 Teksid 工廠（包括四間分類為持作待售的工廠，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 3 綜合範圍）。

於 2019 年 2 月，本集團宣佈計劃向現有密歇根州工廠中的五間工廠投資總共 45 億美元，以及與密歇根州及底特律市合作在市區範圍內興建一間新組裝工廠。此舉預期將提升產能以滿足 Jeep 及 Ram 品牌持續增長的需求，包括生產兩款 Jeep 品牌空白領域產品以及電氣化車型。密歇根州及底特律市承諾為有關計劃提供多項財政優惠，包括稅收優惠。

2019 年 9 月，本集團宣佈意大利 50 億歐元計劃投資項目的更多詳情，包括投資在意大利摩德納、卡西諾及都靈（Mirafiori 及 Grugliasco）開發、電氣化及生產全新瑪莎拉蒂車型。已宣佈投資約 8 億歐元在卡西諾為新款瑪莎拉蒂多用途汽車興建新生產線，預計於 2020 年第一季度啟用，首批試產汽車預計在 2021 年底前開出生產線。另外也宣佈為都靈生產中心投資 8 億歐元，該中心將生產全新 GranTurismo 及 GranCabrio。

## 股份資料

於 2014 年 10 月 13 日，我們的普通股開始以代號「FCAU」在紐交所交易，以及以代號「FCA」在 MTA 交易。於 2014 年 10 月 13 日之前，我們的普通股以代號「Fiat」在 MTA 上市和交易。

## 股息政策

有關建議向 FCA 普通股持有人分派年度普通股股息的其他詳情，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 26 權益。

有關溢利分派的其他詳情，請參閱上文關於荷蘭企業管治的更多資料 - 股息。

## 主要會計師費用及服務

EY S.p.A.、安永成員事務所及其各自的聯屬機構（統稱「安永實體」）獲委任為我們截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度的獨立註冊執業會計師事務所。截至 2019 年及 2018 年 12 月 31 日止年度，我們分別就安永實體提供專業服務產生以下費用：

(千歐元)	截至 12 月 31 日止年度			
	2019 年		2018 年	
審計費用	€	16,670	€	18,607
審計相關費用		138		50
稅務費用		54		346
合計	€	16,862	€	19,003

「審計費用」指安永實體就審計我們綜合年度財務報表、審閱中期財務報表以及就法定及監管申報及委聘而提供的見證服務所收取的費用總額。「審計相關費用」指安永實體就與審計或審閱財務報表合理相關的鑒證及相關服務所收取而未於「審計費用」項下呈報的費用。此類別包括審計僱員福利計劃及養老金計劃、協定程序委聘及其他監管要求見證服務的費用。

## 審計委員會的預先審批政策及程序

審計委員會負責提名及委聘獨立註冊執業會計師事務所審計我們的綜合財務報表。審計委員會訂有一項政策，要求管理層在委聘獨立註冊執業會計師事務所向我們或附屬公司提供任何其他審計或許可非審計服務前，須取得審計委員會批准。此政策旨在確保相關委聘不會損害獨立註冊執業會計師事務所的獨立性。據此，審計委員會負責審查及預先批准（如適當）審計服務、審計相關服務、稅務服務及獨立註冊執業會計師事務所可能進行的任何其他服務組別中的具體審計和非審計服務。

## 稅項

### 重大美國聯邦所得稅影響

本節說明持有 FCA 股票的重大美國聯邦所得稅影響，僅適用於持有股份作為美國聯邦所得稅規定的資本資產的人士。本節不適用於受特殊規則約束的特殊類別持有人，包括：

- 證券或外匯交易商；
- 受監管投資公司；
- 選擇對所持有證券採用市值計價會計法的證券交易商；
- 免稅組織；
- 銀行、金融機構或保險公司；
- 須繳納替代最低稅項的人士；
- 實際或推定擁有 FCA 10%或以上股權（按表決權或價值計算）的人士；
- 就美國聯邦所得稅而言持有股份作為跨式期權或對沖、轉換或其他風險緩減交易一部分的人士；
- 因行使僱員購股權或以其他方式獲取股份作為報酬的人士；或
- 功能貨幣並非美元的人士。

本節基於《1986 年國內稅收法》（經修訂）、其立法歷史、現有及建議規例、已公佈的裁決及法院判決以及適用稅收條約（均以截至本報告日期的版本為準）。有關法律或會變更，且可能會追溯生效。

若根據美國聯邦所得稅規定被視為合夥企業的實體或安排持有股份，合夥人的美國聯邦所得稅處理方式一般將取決於合夥人的身份及合夥企業的稅務處理方式。根據美國聯邦所得稅規定被視為合夥企業的實體的合夥人應諮詢其稅務顧問，了解 FCA 股票所有權的美國聯邦所得稅處理方式。

並無法定、司法或行政部門直接討論 FCA 股票所有權在計算美國聯邦所得稅時應如何處理。因此，FCA 股票所有權的美國聯邦所得稅影響並不確定。關於在具體個人情況下擁有和處置 FCA 股票的美國聯邦、州及地方和境外及其他稅務影響，股東應諮詢自身的稅務顧問。

就本討論而言，「美國股東」指符合以下說明的股份實益擁有人：

- 屬美國公民或居民的個人；
- 根據美國法律創設或組建的法團或其他應作為法團課稅的實體；
- 收入（不論來源）須繳納美國聯邦所得稅的遺產；或
- 美國法院可對其管理行使首要監督及一名或以上美國人士獲授權控制其絕大部分決策的信託。

## 擁有 FCA 股票的稅務影響

### 股息稅項

根據美國聯邦所得稅法律，在下文被動外國投資公司稅項討論的約束下，美國股東必須在其總收入中納入 FCA 派付的任何股息的總額，以其即期或累計收益及溢利（按美國聯邦所得稅規定釐定）為限。股息若以 FCA 的即期或累計收益及溢利派發，則作為一般收入課稅。特定「合資格外國法團」向非法團美國股東派發的股息，構成合資格股息收入，按適用於長期資本收益的優惠稅率課稅，前提是該股東在除息日前 60 日起計的 121 日期間內持有股份超過 60 日，並且符合其他持股期要求。就此而言，如果 FCA 合資格受益於與美國訂立的適用全面所得稅條約，或 FCA 股票在美國具規模的證券市場上市，該股票會被視為合資格外國法團的股票。FCA 普通股在紐交所上市，故 FCA 預計合資格受益於該條約。因此，在下文被動外國投資公司稅項討論的約束下，假設符合持股期要求，FCA 就股份派發的股息構成合資格股息收入。

美國股東必須在總額中納入股息付款預扣的任何外國稅項，即使股東實際上未收到預扣的金額。在美國股東實際或推定收取股息時，應就股息對美國股東課稅。

股息不符合已收股息扣稅（美國法團已收其他美國法團的股息允許扣稅）的資格。

超出即期及累計收益及溢利（按美國聯邦所得稅規定釐定）的分派將視為非課稅資本返還（以該美國股東於 FCA 股份中的稅基為限），導致該美國股東在 FCA 股份中的稅基調低，隨後將視為資本收益。

在若干限制的約束下，任何預扣並繳付非美國稅務機關的非美國稅項符合資格抵扣美國股東的美國聯邦所得稅負債，但該美國股東根據非美國稅法或適用稅收條約可獲退回的預扣稅項除外。允許美國股東抵免的金額限於該美國股東因源自美國境外收入產生的美國聯邦所得稅負債金額，並與該美國股東從非美國來自獲得的不同類型收入分開計算。在下文國內稅收法第 904(h)條相關討論的約束下，FCA 派發的股息將為外國來源收入，視乎美國股東的情況，在計算美國股東可獲外國稅項抵免時將屬於「被動」或「一般」收入。

根據國內稅收法第 904(h)條，被視為由美國人士擁有 50%或以上股權（按表決權或價值計算）的外國法團派發的股息在計算外國稅項抵免時可視為美國來源收入（而非外國來源收入），但以該外國法團賺取的美國來源收入為限。在若干情況下，美國股東也許能夠選擇國內稅收法第 904(h)(10)條的利益，以及選擇將本為美國來源股息的股息視為外國來源股息，但在此情況下，將對相關「變更來源」的收入分開釐定外國稅項抵免限制。因此，應用國內稅收法第 904(h)條一般會對美國股東使用外國稅項抵免的能力造成不利影響。FCA 認為其並非由美國人士擁有 50%或以上，但此結論為事實認定並可能會變更；因此無法保證 FCA 就國內稅收法第 904(h)條而言不會被視為由美國人士擁有 50%或以上。若國內稅收法第 904(h)條適用，美國股東務請諮詢自身的稅務顧問了解可能產生的影響。

### 資本收益稅項

在下文被動外國投資公司稅項討論的約束下，出售或以其他方式處置 FCA 普通股的美國股東將就美國聯邦所得稅確認資本收益或虧損，金額等於該美國股東所變現金額的美元價值與該美國股東於有關股份中稅基之間的差額。在持有財產超過一年的情況下，非法團美國股東的資本收益一般按優惠稅率課稅。就外國稅項抵免限制而言，有關收益后虧損將為美國來源收入或虧損。資本虧損扣稅設有限制。

## 忠誠投票架構

並無法定、司法或行政部門直接討論收取、擁有或處置特殊表決權股份在計算美國聯邦所得稅時應如何處理，因此其美國聯邦所得稅影響並不確定。因此，我們謹請美國股東諮詢其稅務顧問，了解收取、擁有及處置特殊表決權股份的稅務影響。

若美國股東於要求在忠誠股東名冊內登記其全部或部分 FCA 普通股數日後收取特殊表決權股份，收取特殊表決權股份的稅務影響並不確定。儘管分派股份在若干情況下可免稅，分派特殊表決權股份如被視為導致「不成比例的分派」則應課稅。不成比例的分派指一項分派或連串分派（包括視同分派），其效果為部分 FCA 股東收取現金或其他財產，而其他 FCA 股東於 FCA 資產或收益及溢利的按比例權益則增加。向要求在忠誠股東名冊內登記其全部或部分 FCA 普通股數目的美國股東分派特殊表決權股份，與就 FCA 普通股分派現金，可能被視為共同構成「不成比例的分派」。除非 FCA 並無於美國股東收取特殊表決權股份前 36 個月內派發現金股息，且 FCA 無意於美國股東收取特殊表決權股份後 36 個月內派發現金股息，否則 FCA 有意將收取特殊表決權股份視為須按上文「擁有 FCA 股票的影響—股息稅項」所述繳稅的分派。股息金額應等於已收特殊表決權股份的公允市值。基於上述理由，FCA 認為每股特殊表決權股份的價值極小並有意持此立場。然而，由於特殊表決權股份的公允市值屬於事實，不受任何直接處理該情況的指引管轄，國稅局可能會主張 FCA 釐定的特殊表決權股份價值（以及股息金額）不正確。

## 擁有特殊表決權股份

FCA 認為持有特殊表決權股份的美國股東無須就並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額確認收入。如果優先股可按溢價贖回且贖回溢價導致「推定分派」，國內稅收法第 305 條在若干情況下可要求優先股持有人確認收入，即使並無實際就該等股份收取股息。就此而言，優先股指不以任何重大程度參與公司增長的股份。FCA 認為國內稅收法第 305 條不應適用於任何並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額，以要求美國股東將其納入即期收入，原因為（其中包括）：(i) 特殊表決權股份不可於特定日期贖回，美國股東僅有權於清盤時就特殊表決權股份收取金額，(ii) 若贖回溢價不超過微量允許金額，國內稅收法第 305 條不要求就贖回溢價確認收入，並且即使並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額被視為贖回溢價，贖回溢價金額亦可能屬「微量」（與適用財政部法規所用的詞彙相同）。因此，FCA 所持的立場為並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額不會導致「推定分派」，此認定對所有持有特殊表決權股份的美國股東具約束力，但以適用法規規定的方式明確披露相反認定的美國股東除外。然而，由於忠誠投票架構的稅務處理方式並不明確，以及 FCA 的認定對國稅局無約束力，國稅局可能不認同 FCA 的認定，並要求將並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額納入即期收入。

### 處置特殊表決權股份

於從忠誠股東名冊移除普通股後以零代價贖回特殊表決權股份的美國股東的稅務處理方式並不明確。美國股東可能會確認虧損，以該美國股東於其特殊表決權股份中的稅基為限，金額等於(i)若特殊表決權股份的收取與2014年合併相關，分配至特殊表決權股份的稅基，及(ii)若特殊表決權股份於在忠誠股東名冊所需持股期後收取，於收取時計入收入的金額。該虧損將為資本虧損，若美國股東持有其特殊表決權股份超過一年，則為長期資本虧損。美國股東亦可能不被允許於贖回特殊表決權股份時確認虧損，相反，美國股東應增加其 FCA 普通股的稅基，增幅等於其特殊表決權股份的稅基。美國股東所持 FCA 普通股的稅基增加將減少或增加美國股東於出售或以其他應課稅方式處置 FCA 普通股時確認的收益或虧損。

忠誠投票架構的美國聯邦所得稅處理方式並不明確，美國股東務請諮詢其稅務顧問，了解獲取、擁有及處置特殊表決權股份的影響。

### 被動外國投資公司考量—持有 FCA 股票的影響

FCA 認為其股份就美國聯邦所得稅而言並非被動外國投資公司股份，但此結論乃基於每年作出的事實認定，因此可能會變更。如下文所詳細討論，如果 FCA 股份被視為被動外國投資公司股份，出售或以其他方式處置 FCA 股份所變現的收益（在下文按市值計價選擇相關討論的約束下）不會被視為資本收益，股東將被視為猶如該美國股東於持有 FCA 股份期間按比例變現該收益及特定「超額分派」，並按收益分配的每個年度的最高實質稅率課稅，連同歸屬於每個年度的稅項的利息支出。在若干例外情況下，若 FCA 於美國股東持有股份期間的任何時間為被動外國投資公司，美國股東的 FCA 股份會被視為被動外國投資公司股份。若 FCA 於派發股息的課稅年度或前一個課稅年度（不論美國股東於該年度是否持有 FCA 股份）被視為被動外國投資公司，已收 FCA 股息將不符合資格採用適用於合資格股息收入的特殊稅率，而將按適用於一般收入的稅率課稅。

對於美國股東而言，若於該美國股東持有 FCA 股份的任何課稅年度，經應用適用的「穿透規則」後，FCA 符合下列條件即為被動外國投資公司：

- FCA 於該課稅年度的總收入有 75%或以上為「被動收入」（包括股息、利息、出售或交換投資物業收益以及租金和特許權使用費，但就主動從事貿易或業務（定義見適用財政部法規）從非關連方收取的租金及特許權使用費除外）；或
- 其於該課稅年度的資產至少有 50%（根據價值按全年平均釐定）產生或持作產生被動收入。

由於有關外國法團是否被動外國投資公司的認定主要屬事實性質，而且可依賴作出認定的行政或司法部門不多，國稅局未必認同 FCA 並非被動外國投資公司。此外，若 FCA 的資產、收入或營運發生變動，無法保證 FCA 不會於日後任何課稅年度變為被動外國投資公司。

若 FCA 於任何課稅年度被視為被動外國投資公司（不論 FCA 於後續課稅年度是否仍為被動外國投資公司），就被動外國投資公司規則而言被視為擁有 FCA 股份的每個美國股東(i)須就以下項目按最高適用所得稅稅率繳納美國聯邦所得稅：(a)於收取超額分派（該美國股東於課稅年度就 FCA 股份收取的任何分派出於該美國股東於前三個課稅年度或（如較短）該美國股東持有 FCA 股份的期間所收取平均年度分派的 125%的部分）後的一般收入，及(b)處置 FCA 股份所得的任何收益，連同該金額的利息，猶如該超額分派或收益已於該美國股東持有 FCA 股份期間按比例確認，及(ii)可能必須每年向國稅局提交 8621 表格，申報有關 FCA 的資料。

若 FCA 於任何課稅年度被視為被動外國投資公司，並且 FCA 普通股被視為「有價股份」（定義見適用財政部法規）（FCA 認為情況將會如此），美國股東可以作出按市值計價的選擇。根據按市值計價選擇，FCA 普通股於任何課稅年度結束時的公允市值超出該美國股東於 FCA 普通股中經調整稅基的部分將作為一般收入納入該美國股東的收入。該等一般收入金額不符合資格享受適用於合資格股息收入或長期資本收益的優惠稅率。此外，該美國股東於任何課稅年度經調整稅基超出 FCA 普通股公允市值的部分（如有）准予扣除，金額等於超出部分的金額或該美國股東於過往年度計入收入的按市值計價收益淨額（以較低者為準）。美國股東於 FCA 普通股的稅基將作出調整以反映任何該等收入或虧損。出售、交換或以其他方式處置 FCA 普通股變現的收益將視為一般收入，而出售、交換或以其他方式處置 FCA 普通股變現的任何虧損將視為一般虧損，以該虧損不超過該美國股東先前計入的按市值計價收益淨額為限。預期特殊表決權股份不會被視為「有價股份」及符合按市值計價選擇的資格。

若美國股東作出有效的「合資格選擇基金」選擇（或稱 QEF 選擇），也可能減輕擁有被動外國投資公司股份的不利影響。該選擇要求（其中包括）美國股東在即期收入中計入按比例分佔該被動外國投資公司的資本收益及一般收益淨額（按根據美國聯邦所得稅規定釐定的收益及溢利計算）。基於涉及的行政負擔，FCA 無意向股東提供使該選擇生效所需的資料。

於 FCA 作為被動外國投資公司期間持有 FCA 股份的美國股東將於該課稅年度及該美國股東持有 FCA 股份的所有後續課稅年度受前述規則約束，即使 FCA 不再為被動外國投資公司，但作出按市值計價或 QEF 選擇的美國股東的若干例外情況則作別論。美國股東務請諮詢其稅務顧問，了解被動外國投資公司規則及若 FCA 被認定為被動外國投資公司對其可能產生的稅項影響。

### **投資收入淨額的醫療稅**

屬個人或遺產或信託（不屬於特殊免稅信託類別）的美國人士須就以下項目（以較低者為準）按 3.8%稅率繳納醫療稅：(i)該美國人士於相關課稅年度的「投資收入淨額」（或未分派投資收入淨額，如屬遺產或信託），及(ii)該美國人士於該課稅年度的修訂經調整總收入超出特定閾值（如屬個人，介於 125,000 美元及 250,000 美元之間，取決於個人情況）的部分。股東的投資收入淨額一般包括股息收入及處置股份收益淨額，除非有關股息及收益淨額產生自從事貿易或業務的一般過程（構成特定被動或交易活動的貿易或業務除外）。如果股東為屬於個人、遺產或信託的美國人士，務請諮詢其稅務顧問，了解醫療稅適用於該股東投資 FCA 股份的收入及收益的情況。

## 有關外國金融資產的資料

總值超過 50,000 美元（在若干情況下則為較高的閾值）的「指定外國金融資產」的所有人，可能須連同其報稅表提交有關該等資產的資料申報。「指定外國金融資產」包括外國金融機構維持的任何金融賬戶，以及下列任何項目（但僅當其被持作投資且並非於金融機構維持的賬戶中持有）：(i)由非美國人士發行的股票及證券；(ii)具有非美國發行人或交易對方的金融工具及合約；及(iii)於外國實體的權益。美國股東務請諮詢其稅務顧問，了解此法例適用於其擁有 FCA 股票的情況。

## 備用預扣稅及資料申報

非法團美國股東的資料申報要求或國稅局 1099 表格將適用於：

- 於美國境內向該美國股東作出的股息付款或其他應課稅分派；及
- 在券商美國辦事處出售 FCA 股票而向該美國股東支付的所得款項。

此外，備用預扣稅（目前按 24% 稅率）可能適用於向符合以下說明的非法團股東支付的該等款項：

- 未提供準確的納稅人識別編號；
- 被國稅局告知該美國股東未申報須於該美國股東聯邦所得稅申報表上顯示的所有利息及股息；或
- 在若干情況下，未遵守適用的證明規定。

任何人士可通過適當向國稅局提交退稅要求，取得根據備用預扣稅規則預扣的任何金額超出其所得稅負債部分的退稅。

## 重大荷蘭稅務影響

本節僅說明非居民股份持有人（定義見下文）獲取、擁有及處置 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的主要荷蘭稅務影響，而無意說明可能與 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份具體持有人相關的荷蘭稅務每個方面。稅務事宜十分複雜，而對 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份具體持有人的稅務影響某程度上取決於該持有人的情況。股東及任何潛在投資者應諮詢自身的稅務顧問，了解在其具體情況下獲取、擁有及處置 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的荷蘭稅務影響。

若本節使用中文詞彙及表達提述荷蘭概念，賦予該等詞彙及表達的涵義應為根據荷蘭稅法賦予對等荷蘭概念的涵義。若本節使用「荷蘭」一詞，僅指荷蘭王國在歐洲的部分。

本節亦假設董事會控制 FCA 事務的處理，並應確保 FCA 按照相關事實組織安排。根據該等事實，就英國與荷蘭締結的稅收條約的適用而言，英國及荷蘭主管當局已裁定 FCA 應被視為純英國居民。發出裁定所依據的事實及情況如有變化，可能會導致本節內容無效，該等內容不會更新以反映任何有關變化。

本節乃基於截至本表格日期的荷蘭稅法（不包括未公佈的案例法）。本說明所依據的法律可能會變更，並可能追溯生效。任何該等變更可能會導致本說明的內容無效，該等內容不會更新以反映任何有關變更。



若在本荷蘭稅項一節提述「FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份持有人」，該概念包括但不限於：

1. 一股或以上 FCA 普通股及／或 FCA 特殊表決權股份的所有人，除該等 FCA 普通股及／或 FCA 特殊表決權股份的所有權之外，其於該等 FCA 普通股及／或 FCA 特殊表決權股份擁有經濟權益；
2. 於一股或以上 FCA 普通股及／或 FCA 特殊表決權股份中持有全部經濟權益的人士或實體；
3. 於一個實體（例如合夥企業或互惠基金，就荷蘭稅項而言屬透明性質）中持有權益的人士或實體，而其該實體的資產包括一股或以上 FCA 普通股及／或 FCA 特殊表決權股份（定義見上文 1 或 2）；或
4. 就被分隔的財產而言（例如信託或基金會中），根據《荷蘭 2001 年所得稅法》(*Wet inkomstenbelasting 2001*)第 2.14a 條的歸因規則，被視為於 FCA 普通股持有權益的人士（如 1 至 3 所述）。

### 摘要範圍

本節「重大荷蘭稅務影響」所載的荷蘭稅項摘要僅適用於 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的非居民持有人。就本摘要而言，FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的持有人如就荷蘭所得稅或公司稅（視情況而定）而言並非且不被視為荷蘭居民，則屬於該等股份的非居民持有人。

請注意，本摘要不會說明符合下列條件的 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份持有人的稅務考慮因素：

- i. 屬於個人並從 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份中獲得收益，而該等股份為或被視為與該持有人或其特定關連個人（定義見《荷蘭 2001 年所得稅法》）在荷蘭進行的過往、現時或未來僱傭或荷蘭居民實體管理活動及職能或管理委員會(*bestuurder*)或監事會(*commissaris*)成員資格相關的薪酬；或
- ii. 就荷蘭稅務而言應作為阿魯巴、庫拉索或聖馬丁的法團實體居民課稅。

### 收入及資本收益稅項

FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的非居民持有人（定義見上文）無須就該持有人從其 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份中獲得或視同獲得的任何利益（包括透過出售變現的任何資本收益）繳納任何荷蘭收入或資本收益稅項，除非：

1. 該持有人直接從一家企業或根據對該企業淨值的共同權益（作為證券持有人除外）獲得溢利，而該企業在荷蘭管理或全部或部分通過在荷蘭應課稅的永久設施或永久代表處經營，並且該持有人的 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份歸屬於該企業；或
2. 該持有人屬個人，並且從 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份獲得在荷蘭應作為雜項活動利益(*resultaat uit overige werkzaamheden*)課稅的利益。如果該持有人的投資活動超越主動這投資者的活動，例如利用內部知識或類似形式的特殊知識，該持有人可能（其中包括）從 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份獲得或視同獲得在荷蘭應作為雜項活動利益課稅的利益。

未滿 18 歲的子女或養子女從特定雜項活動獲得或視同獲得的利益，歸屬於對該子女行使監護權的父母，不論子女為哪個國家的居民。

### **股息預扣稅**

FCA 一般必須按 15% 稅率對其分派的股息預扣荷蘭股息預扣稅。然而，就英國與荷蘭締結的稅收條約的適用而言，英國及荷蘭主管當局已裁定 FCA 為英國居民。因此，FCA 就普通股或特殊表決權股份向非居民股東支付的款項可豁免荷蘭股息預扣稅。

### **贈與及遺產稅**

若 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份持有人通過贈與（不論形式上或實質上）處置 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份，或個人 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份持有人死亡，無須繳納荷蘭贈與稅或荷蘭遺產稅（視何者適用而定），除非：

- i. 就荷蘭贈與稅或荷蘭遺產稅（視何者適用而定）而言，捐贈者或死者為或被視為荷蘭居民；或
- ii. 捐贈者贈與 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份，其後成為或被視為荷蘭居民，並於贈與日期後 180 日內死亡且當時為或被視為荷蘭居民。

就上文而言，根據先決條件作出的 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份贈與被視為於先決條件達成時作出。

### **增值稅**

作為發行 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份代價的任何付款不會產生荷蘭增值稅。

### **登記稅及印花稅**

持有人無須就以下各項向荷蘭繳納荷蘭登記稅、轉讓稅、印花稅或任何其他類似的文件稅項或稅款（法院費用除外）：(i) 認購、發行、配售或配發 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份，(ii) 通過法律程序強制執行（包括在荷蘭法院強制執行任何外國判決）與發行 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份相關的文件或 FCA 履行其在該等文件下的責任，或(iii) 轉讓 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份。

### **重大英國稅務影響**

本節說明擁有 FCA 普通股對股東的重大英國稅務影響，但無意全面分析持有 FCA 普通股的所有潛在英國稅務影響。本節基於現行英國稅法、據悉的英國稅務海關總署現行慣例以及適用稅收條約。有關法律、慣例及條約可能會變更，並可能追溯生效。

本節僅適用於符合以下條件的 **FCA** 股東：屬美國股東、並非於英國居住或註冊、並非於英國居住未滿五年的臨時非居民個人、持有股份作為投資（通過個人儲蓄賬戶除外）以及為股份及就股份所付任何股息的絕對實益擁有人。本節不適用於受特殊規則約束的任何特殊類別股東，例如：

- 養老基金；
- 慈善機構；
- 就職務或僱傭獲取股份的人士；
- 證券交易商；
- 保險公司；或
- 集體投資計劃。

此外，本節未必適用於：

- 單獨或與一名或以上聯繫人（例如個人信託及關連人士）共同直接或間接控制 **FCA** 表決權或任何類別股本至少 10% 的任何股東；或
- 作為股票借貸的借方或回購的臨時持有人持有股份的任何人士。

股東應諮詢自身的稅務顧問，了解在其具體情況下擁有及處置 **FCA** 普通股的英國稅務影響。

### **擁有 FCA 普通股的稅務影響**

#### *股息稅項*

股息付款無須預扣或扣除英國所得稅。

美國股東無須就股份派付的股息在英國繳納所得稅或公司稅，除非該股東在英國從事交易（或專業或職業）且股息為該交易的收入，或（如屬公司稅）有關股份是由或為經手交易的英國永久設施持有（除非在符合特定條件的情況下，該交易通過獨立經紀商或投資經理進行）。

#### *資本收益稅項*

並非英國稅務居民的股東處置 **FCA** 普通股不會產生應課稅收益或可扣稅虧損，除非該股東在英國通過分支機構、代理機構或永久設施（在符合特定條件的情況下不包括獨立經紀商或投資經理）從事交易、專業或職業，並為該交易、專業或職業或該分支機構、代理機構或永久設施使用、持有或獲取 **FCA** 普通股。

#### *印花稅及印花稅儲備稅*

向股東發行 **FCA** 普通股不會產生英國印花稅或印花稅儲備稅責任。**FCA** 不會在英國存置任何股東名冊，因此，(i)轉讓普通股一般無須繳納英國印花稅，前提是轉讓文據在英國境外簽立及保存，並且轉讓人或受讓人並無於英國採取其他行動，及(ii)任何 **FCA** 普通股轉讓協議無須繳納英國印花稅儲備稅。

*參與忠誠投票架構的稅務影響*

無須就 FCA 普通股股息或資本收益納稅的美國股東無須就特殊表決權股份納稅。

FCA 不會在英國存置任何股東名冊，因此，發行或回購特殊表決權股份不會令股東產生英國印花稅或印花稅儲備稅責任。

## 附件

附件編號	文件說明
<u>1.1</u>	<u>菲亞特克萊斯勒汽車公司組織章程細則英譯本（藉提述於 2014 年 12 月 4 日提交美國證監會的 F-1 表格登記聲明第三次修訂（文件編號 333-199285）附件 3.1 而納入）</u>
<u>1.2</u>	<u>菲亞特克萊斯勒汽車公司註冊契據英譯本（藉提述於 2014 年 7 月 3 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-197229）附件 3.2 而納入）</u>
<u>2.1</u>	<u>全球中期票據條款及條件（藉提述於 2014 年 7 月 3 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-197229）附件 4.1 而納入）</u>
<u>2.2</u>	<u>日期為 2013 年 3 月 19 日由 Fiat S.p.A. 向相關賬戶持有人及全球中期票據及全球中期票據相關息票當時持有人提供的擔保契據（藉提述於 2014 年 7 月 3 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-197229）附件 4.2 而納入）</u>
<u>2.3</u>	<u>日期為 2015 年 4 月 14 日由菲亞特克萊斯勒汽車公司與紐約銀行梅隆（作為受託人）就優先債務證券訂立的契約（藉提述於 2015 年 4 月 16 日提交美國證監會的 6-K 表格報告（文件編號 001-36676）附件 4.1 而納入）</u>
<u>2.4</u>	<u>2020 年到期交換票據 4.500 厘全球證券表格（藉提述於 2015 年 5 月 19 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-204303）附件 4.3 而納入）</u>
<u>2.5</u>	<u>2023 年到期交換票據 5.250 厘全球證券表格（藉提述於 2015 年 5 月 19 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-204303）附件 4.4 而納入）</u>
<u>2.6</u>	<u>登記人根據《交易法》第12條所登記證券的說明</u>
	部分長期債務工具（其所涉負債不超過菲亞特克萊斯勒汽車公司綜合資產的 10%）並未作為本 20-F 表格附件存檔。菲亞特克萊斯勒汽車公司同意應要求向證券交易委員會提供任何界定菲亞特克萊斯勒汽車公司及其綜合附屬公司長期債務持有人權利的工具副本。
<u>4.1</u>	<u>菲亞特克萊斯勒汽車公司股權激勵計劃（藉提述於 2015 年 1 月 12 日提交美國證監會的 S-8 表格登記聲明（文件編號 333-201440）附件 4.2 而納入）</u>
<u>4.2</u>	<u>菲亞特克萊斯勒汽車公司薪酬政策（藉提述於 2015 年 1 月 12 日提交美國證監會的 S-8 表格登記聲明（文件編號 333-201440）附件 4.3 而納入）</u>
<u>4.3</u>	<u>日期為 2019 年 12 月 17 日由菲亞特克萊斯勒汽車公司與 Peugeot S.A. 訂立的合併協議</u>
<u>4.4</u>	<u>日期為 2019 年 12 月 17 日由 Exor N.V. 與菲亞特克萊斯勒汽車公司訂立的承諾書</u>
<u>4.5</u>	<u>日期為 2019 年 12 月 17 日由 Etablissements Peugeot Freres, FFP 與 Peugeot S.A. 訂立的承諾書</u>
<u>4.6</u>	<u>日期為 2019 年 12 月 17 日由東風汽車集團股份有限公司、東風汽車（香港）國際有限公司及 Peugeot S.A. 訂立的承諾書</u>
<u>4.7</u>	<u>日期為 2019 年 12 月 17 日由 Bpifrance Participations、Lion Participations 及 Peugeot S.A. 訂立的承諾書</u>
<u>8.1</u>	<u>附屬公司</u>
<u>12.1</u>	<u>行政總裁第302條證明</u>
<u>12.2</u>	<u>首席財務官第 302 條證明</u>
<u>13.1</u>	<u>行政總裁根據美國法典第 18 編第 1350 條（根據《2002 年薩班斯-奧克斯利法案》第 906 條採納）的證明</u>
<u>13.2</u>	<u>首席財務官根據美國法典第 18 編第 1350 條（根據《2002 年薩班斯-奧克斯利法案》第 906 條採納）的證明</u>
<u>23</u>	<u>獨立註冊執業會計師事務所同意書</u>

101.INS XBRL 實例文檔

101.SCH XBRL 分類擴展架構文檔

101.CAL XBRL 分類擴展計算鏈接庫文檔

101.DEF XBRL 分類擴展定義鏈接庫文檔

101.LAB XBRL 分類擴展標籤鏈接庫文檔

101.PRE XBRL 分類擴展呈列鏈接庫文檔

# 獨立核數師報告

致：菲亞特克萊斯勒汽車公司股東及審計委員會

## 年報所載 2019 年財務報表審計報告

### 吾等的意見

吾等已審計阿姆斯特丹菲亞特克萊斯勒汽車公司截至 2019 年 12 月 31 日止年度的財務報表。財務報表包括綜合財務報表及公司財務報表（統稱財務報表）。

吾等認為：

- 所附綜合財務報表根據歐盟所採納的國際財務報告準則(EU-IFRS)及《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分真實公允地反映菲亞特克萊斯勒汽車公司於 2019 年 12 月 31 日的財務狀況及 2019 年業績及現金流量
- 所附公司財務報表根據《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分真實公允地反映菲亞特克萊斯勒汽車公司於 2019 年 12 月 31 日的財務狀況及 2019 年業績

綜合財務報表包括：

- 於 2019 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表
- 下列 2019 年報表：綜合損益表、綜合全面收益表、現金流量表及權益變動表
- 由重大會計政策摘要及其他解釋資料組成的附註

公司財務報表包括：

- 於 2019 年 12 月 31 日的公司財務狀況表
- 2019 年公司損益表
- 由會計政策摘要及其他解釋資料組成的附註

### 吾等意見的基礎

吾等已根據荷蘭法律（包括荷蘭審計準則）執行審計。吾等在該等準則下的責任於吾等報告「吾等就財務報表審計的責任」一節詳述。

根據歐盟法規有關公眾利益實體法定審計的具體規定、「Wet toezicht accountants-organisaties」（Wta，〈審計事務所監管法〉）、「Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten」（ViO，〈職業會計師道德守則〉，為有關獨立性的法規）及荷蘭其他相關獨立性法規，吾等獨立於菲亞特克萊斯勒汽車公司。此外，吾等已遵守「Verordening gedrags- en beroepsregels accountants」（VGBA，〈荷蘭道德守則〉）。

吾等認為吾等取得的審計證據屬充分及適當，可為吾等的意見提供基礎。

## 吾等的審計方法

### 吾等對業務的理解

菲亞特克萊斯勒汽車公司為一家全球汽車集團，在全球從事汽車、部件及生產系統的設計、設計生產、製造、分銷及銷售。集團採用集團實體架構形式，吾等已據此定制集團審計方法。吾等於審計過程中，特別關注集團營運及吾等風險評估所產生的若干範疇。

吾等首先釐定重大性並識別及評估財務報表存在重大錯誤陳述（不論由於欺詐、違反法律法規或錯誤）的風險，以設計回應該等風險的審計程序，及取得可為吾等的意見提供基礎的充分及適當審計證據。未能偵測欺詐所致重大錯誤陳述的風險要高於錯誤所致者，因為欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、失實陳述或凌駕於內部監控。

### 重大性

重大性	3.4 億歐元（2018 年：3.7 億歐元）
應用基準	經調整息稅前收益（扣除利息及所得稅前收益）的 5%。有關經調整息稅前收益的詳細解釋，請參閱董事會報告，尤其是非公認會計準則的財務計量一段，以及綜合財務報表附註 28。
解釋	基於吾等的專業判斷，吾等認為經調整息稅前收益為釐定重大性的適當基準，因為吾等認為此為貴公司表現的重要計量指標。

吾等亦已考慮吾等基於定性理由認為對財務報表使用者屬重大的錯誤陳述及／可能的錯誤陳述。

吾等與審計委員會商定，於審計過程中識別的超過 1,700 萬歐元的錯誤陳述，以及吾等基於定性理由認為必須呈報的較小金額錯誤陳述，均會向其呈報。

### 吾等對欺詐及違反法律法規的關注

#### 吾等的責任

儘管吾等沒有責任防止欺詐或違反法律法規，且不能期望吾等偵測違反所有法律法規的情況，吾等有責任取得合理鑒證，保證財務報表整體上不含重大錯誤陳述（不論因欺詐或錯誤所致）。吾等的審計乃按較高（但非絕對）鑑證水平執行，意味著吾等未必能於審計過程中偵測所有重大錯誤及欺詐。

違反法律法規可能為公司帶來罰款、訴訟或其他後果，從而對財務報表構成重大影響。

#### 吾等有關欺詐風險的審計回應

為識別及評估財務報表因欺詐出現重大錯誤陳述的風險，吾等已了解實體及其環境，包括實體與審計相關的內部監控，以設計適合相關情況的審計程序。於吾等所有審計工作中相同，吾等已處理管理層凌駕於內部監控的風險。

吾等已考慮可得資料並詢問相關行政人員、董事（包括內部審計、法律、合規、人力資源及集團實體董事）及審計委員會。作為吾等識別欺詐風險流程的一環，吾等已評估涉及財務報告欺詐、挪用資產以及賄賂及貪污的欺詐風險因素。



於風險評估中，吾等已考慮貴公司於若干部門設立的表現花紅計劃的潛在影響。此外，由於菲亞特克萊斯勒汽車公司為全球公司，於多個司法管轄區營運，吾等已考慮賄賂及貪污風險。

吾等已評估減低欺詐風險的內部監控的設計及實施，並在認為適當時測試其運作成效。此外，吾等執行程序以評估主要會計估計是否存在管理層偏差，尤其是財務報表附註 2 及附註 25 所披露的重要判斷範疇及重大會計估計。吾等亦使用數據分析識別及處理高風險分類賬記項。

吾等的審計已納入不可預測元素。吾等已考慮其他審計程序的結果並評估是否有任何發現顯示存在欺詐或違規。如是，吾等會重新評估欺詐風險及其對審計程序的影響。

#### *吾等有關違反法律法規風險的審計回應*

吾等已通過與管理委員會討論、閱讀會議記錄、檢視內部審計及合規報告以及對交易類別、賬戶結餘或披露詳情進行實證測試，評估與違反法律法規（根據吾等一般行業經驗可合理預期對財務報表產生重大影響者）風險相關的因素，請參閱財務報表附註 25。

吾等亦已檢視律師函及與監管當局的通訊，並在審計過程中對任何（懷疑）違規跡象保持警惕。最後，吾等已取得書面聲明，確認所有已知違反法律法規的情況均已披露予吾等。

#### **持續經營**

為識別及評估持續經營風險及就管理層採用持續經營會計基準是否適當得出結論，吾等已根據所獲審計證據考慮是否存在重大不確定性，而涉及可能令貴公司持續經營的能力產生重大疑問的事件或情況。若吾等認為存在重大不確定性，吾等須於核數師報告中提請讀者注意財務報表中的相關披露，倘有關披露資料不足，則須修改吾等的意見。

吾等的結論乃基於截至核數師報告日期所取得的審計證據。然而，未來的事件或情況可能會導致公司無法再持續經營。

#### **集團審計範圍**

菲亞特克萊斯勒汽車公司為實體集團的母公司。此集團的財務資料載於菲亞特克萊斯勒汽車公司的綜合財務報表內。貴公司乃按照經營分部組織，並已識別五個報告分部，即北美、歐洲、中東和非洲、拉美、亞太及瑪莎拉蒂，以及未納入報告分部的其他企業職能及未分配項目。

由於吾等對意見承擔最終責任，吾等亦負責指揮、監督及執行集團審計。就此而言，吾等已釐定就集團實體執行的審計程序性質及範圍。集團實體或業務的規模及／或風險狀況具有決定性。吾等據此選擇須審計或審閱全套財務資料或特定項目的集團實體。

集團審計主要聚焦於重要集團實體。相關集團實體被視為重要組成部分，乃由於其具有個別財務重要性，或因其具體性質或情況而可能存在重大錯誤陳述的重大風險。所有此類重要集團實體（包括 28 家實體）已納入集團審計範圍內。

因此，吾等確定菲亞特克萊斯勒汽車公司、FCA US LLC、FCA Italy S.p.A.及 FCA Brasil Ltda 因其整體規模及風險特徵而須審計完整財務資料。已對 13 家實體的特定結餘及交易執行特定範圍審計程序。對另外 11 家實體執行集團全面控制(GWC)程序。未納入集團範圍的其餘 195 家成員則進行風險評估分析。

確定整體審計方法時，吾等釐定吾等作為集團核數師或來自安永全球成員事務所並根據吾等指示操作的成員核數師需完成工作的類型。集團審計團隊直接審計了下列事項：

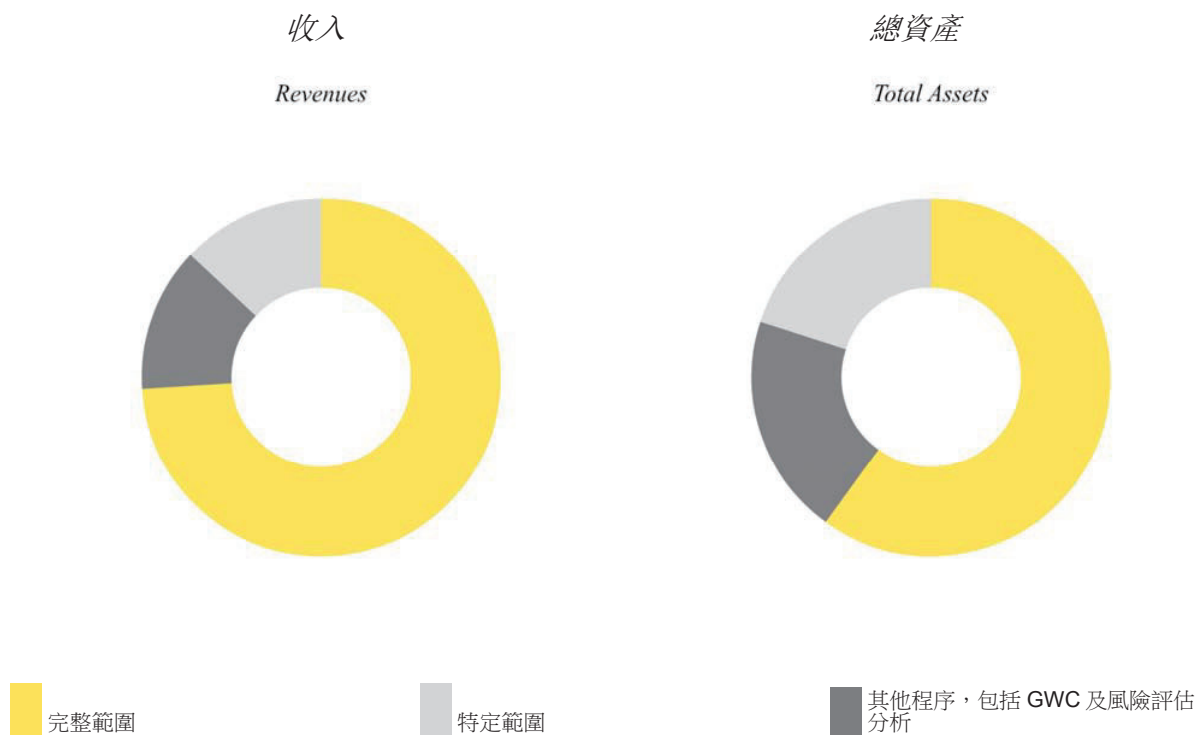
- 集團審計團隊審計了集團綜合、財務報表及披露以及主要審計事項的審計：
  - 商譽及不確定使用年期的其他非流動資產估值，尤其是亞太及拉美的商譽
  - 所得稅—意大利遞延稅項資產的可收回性
  - 歐洲、中東和非洲具有確定使用年期的非流動資產的可收回性

北美產品保修及召回行動撥備相關的主要審計事項由美國成員團隊根據吾等指示及監督審計。

- 集團審計團隊訪問了基於規模及相關風險而視為重要的成員的當地管理層及其核數師至少一次：FCA US LLC、FCA Italy S.p.A.及 FCA Brasil Ltda.對於上述各個地點，吾等審閱了成員核數師的審計文件，並認為所執行工作屬充分及適當。
- 對於克萊斯勒（中國）汽車銷售有限公司、菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司及瑪莎拉蒂（中國）汽車貿易有限公司，集團審計團隊訪問了貴公司於中國的管理層。此外，作為集團審計指示及監督的一部分，我們亦訪問了其成員核數師。
- 集團審計團隊就範圍內實體向所有成員核數師分享了詳細指示，包括主要風險範圍，並審閱了其交付成果。

該等程序合共反映貴集團總資產的 100%及收入的 100%。

各地點覆蓋範圍比例：



通過在集團實體層面執行上述程序，加上在集團層面執行額外程序，吾等得以就集團財務資料取得充分及適當的審計證據，可為綜合財務報表提供意見。

#### 團隊安排、使用專家及內部審計

吾等已確保集團及成員層面的審計團隊具備審計汽車行業上市客戶所需的適當技能及能力。吾等已納入資訊科技審計、法證、財資、以股份為基礎付款及所得稅方面的專家。

#### 一般審計程序

吾等的審計進一步包括：

- 因應所識別的風險執行審計程序，以及取得可為吾等意見提供基礎的充分及適當審計證據
- 評估管理層所採用會計政策的適當性以及所作會計估計及相關披露的合理性
- 評估財務報表的整體呈列、架構及內容，包括披露
- 評估財務報表是否公允地反映相關交易事件

## 主要審計事項

主要審計事項為根據吾等的專業判斷對吾等審計財務報表最重要的事項。吾等已將主要審計事項告知審計委員會。主要審計事項未全面反映所有討論事項。

去年核數師報告所載的主要審計事項美國排放調查於本年度不視為主要審計事項，因為已與環境保護署就民事、環境及消費者索賠達成和解。主要審計事項商譽及不確定使用年期的其他非流動資產估值於 2019 年修訂，以明確提述拉美分部，原因為經濟狀況及相關假設發生變化。

該等事項於吾等審計財務報表及形成意見的背景下作為整體處理，吾等不會就該等事項提供單獨意見。

商譽及不確定使用年期的其他非流動資產估值，尤其是亞太及拉美的商譽	
年報附註 2 及附註 9	
風險	<p>於 2019 年 12 月 31 日，商譽及不確定使用年期的其他非流動資產記錄金額分別為 110.65 億歐元及 31.92 億歐元。該等金額主要分配至貴公司與汽車大眾市場經營分部（北美、亞太、拉美及歐洲、中東和非洲）對應的四個現金產生單位，如綜合財務報表附註 2 及 9 所載。分配至亞太及拉美的商譽金額分別為 11.74 億歐元及 5.63 億歐元。</p> <p>審計管理層的年度商譽減值測試相當複雜且涉及大量判斷，原因為釐定現金產生單位的使用價值需要大量估計。尤其是，使用價值的釐定對重要假設敏感，例如折現率、收入增長率、營運溢利率及終端價值的變動，該等因素受未來市場或經濟狀況（尤其是亞太及拉美的）預期所影響。</p>
審計方法	<p>吾等了解貴公司商譽及不確定使用年期的其他非流動資產減值評估流程的監控（包括管理層檢討上述重要假設的監控），評估其設計及測試其運作成效。</p> <p>為測試貴公司現金產生單位使用價值的釐定，吾等執行多項審計程序，包括評估本年度識別的現金產生單位及測試各現金產生單位賬面值的資產及負債分配。吾等評估貴公司所用的減值方法，並了解管理層為減值評估執行的分析。吾等評估各現金產生單位的現金流量預測與貴集團 2018-2022 年期間業務計劃的對比，包括對比行業預測及行業數據，並評估貴公司預測與實際結果相比的歷史準確性。吾等在估值專家支持下評估模型所用營運溢利率、折現率及長期增長率，方法為對各個現金產生單位進行獨立計算及敏感度分析，以及評估貴公司在這方面所作披露的充足性，尤其是可能導致商譽減值的主要假設的合理可能變動。</p>
主要觀察所得	<p>基於吾等的工作結果，吾等認同貴公司的結論，認為本年度無須計提商譽減值。</p> <p>對於亞太及拉美而言，由於商譽賬面值對若干假設（主要是終端期間的預期溢利率）敏感，吾等認同綜合財務報表附註 2 的額外披露。</p>

<b>所得稅—意大利遞延稅項資產的可收回性</b>	
<b>年報附註 7</b>	
風險	<p>於 2019 年 12 月 31 日，貴公司就可扣稅暫時差額擁有遞延稅項資產 57.11 億歐元（已確認）及 11.13 億歐元（未確認）。於同日，貴公司亦就結轉稅收虧損擁有遞延稅項資產 9.18 億歐元（已確認）及 39.43 億歐元（未確認）。與意大利相關的已確認及未確認金額分別為 7.05 億歐元及 25.58 億歐元。</p> <p>審計貴公司意大利遞延稅項資產的確認及可收回性相當複雜，原因為涉及與未來應課稅溢利及在此稅務管轄區動用可用稅項資產能力相關的重大金額、判斷及估計。</p>
審計方法	<p>吾等於審計過程中處理此事項所執行的程序包括了解貴公司所得稅流程的監控（包括管理層檢討上述重要假設的監控），評估其設計及測試其運作成效。</p> <p>吾等評估釐定貴集團產生足夠未來應課稅溢利以支持確認意大利遞延稅項資產的可能性而選擇的預測期間，包括貴公司有關產生足夠未來應課稅收入可能性的假設及敏感度分析，並考慮當地稅務法規。吾等評估管理層對意大利稅務管轄區應課稅溢利預測與實際結果相比的歷史準確性、預測模型準確性以及估算與貴公司為商譽及其他不確定及確定使用年期的非流動資產減值分析所用預測及吾等其他審計範疇結果的一致性。吾等引入稅務專家協助評估管理層在此方面制定的主要假設及方法。吾等評估貴公司就遞延稅項可收回性所作披露的充足性。</p>
主要觀察所得	根據所執行的程序，吾等認為於 2019 年 12 月 31 日意大利稅務管轄區的遞延稅項資產結餘大致正確。
<b>北美產品保修及召回行動撥備</b>	
<b>年報附註 2 及附註 20</b>	
風險	<p>於 2019 年 12 月 31 日，產品保修及召回行動撥備金額為 63.06 億歐元，絕大部分金額與北美分部相關。貴公司於售出汽車時計提產品保修責任撥備，包括北美地區維修及召回行動的估計費用。該等行動的估計未來費用計入綜合損益表的銷售成本，主要基於有關每個汽車系列及該汽車系列每個車型年份的終生保修費用假設，以及汽車歷史索賠經驗。</p> <p>審計管理層的產品保修及召回行動撥備相當複雜，歸因於多項不確定因素，尤其是與北美地區保修及召回規定相關的因素，包括包括新法律法規的制定、受維修或召回行動影響的汽車數量及糾正行動的性質，可能導致須調整已設立的儲備。由於規模大及該等估計未來費用及新法律法規等其他因素具有不確定性及潛在波動性，所用假設的變動可能會對貴公司經營業績產生重大影響。</p>
審計方法	<p>吾等於審計過程中為處理此事項而設計的程序包括了解貴公司保修流程的監控、評估其設計及測試其運作成效。</p> <p>吾等引入精算專家協助吾等評估及測試貴公司的方法、管理層於釐定保修撥備時制定的假設，以及執行敏感度分析及獨立計算北美產品保修及召回行動撥備的合理可能結果範圍，包括根據預期評估本年度的發展。吾等執行其他審計程序以評估模型所用數據，包括(i)核對年內保修付款憑證及(ii)就本年度索賠的完整性及準確性取得外部第三方確認。吾等評估貴公司在此方面所作披露的充足性。</p>
主要觀察所得	基於吾等程序的結果，包括評定貴公司撥備處於安永精算師獨立釐定的可能結果範圍內，吾等信納於 2019 年 12 月 31 日的北美產品保修及召回行動撥備屬適當。

歐洲、中東和非洲具有確定使用年期的非流動資產的可收回性	
年報附註 2、附註 10 及附註 11	
風險	<p>於 2019 年 12 月 31 日，具有確定使用年期的非流動資產金額為 410.55 億歐元。具有確定使用年期的非流動資產包括物業、廠房及設備（286.08 億歐元）及無形資產（124.47 億歐元）。具有確定使用年期的無形資產主要包括資本化開發支出。若有事件或情況顯示資產可能減值，貴公司會定期檢討具有確定使用年期的非流動資產賬面值。具有確定使用年期的非流動資產的可收回性乃基於資產相關現金產生單位的估計未來現金流量（使用貴公司現有業務計劃）。</p> <p>審計管理層對歐洲、中東和非洲具有確定使用年期的非流動資產可收回性的評估相當複雜並涉及大量判斷，原因為規模大及估計資產相關現金產生單位的未來現金流量時所用的預測數量、貢獻利潤率及其他因素（例如新法律法規）具有不確定性及潛在波動性。所用假設的任何變動可能對歐洲、中東和非洲具有確定使用年期的非流動資產的可收回性產生重大影響。</p>
審計方法	<p>吾等於審計過程中為處理此事項而設計的程序包括了解貴公司具有確定使用年期的非流動資產減值評估流程的監控（包括管理層檢討上述重要假設的監控）、評估其設計及測試其運作成效。</p> <p>為測試現金產生單位可收回金額的釐定，吾等引入估值專家協助評估貴公司所用的方法，包括所開發的減值測試模型及所應用的折現率（加權平均資金成本），方法為對各個現金產生單位執行獨立計算及敏感度分析。吾等評估釐定可收回金額所用的主要假設，評估所識別的現金產生單位、測試各個現金產生單位賬面值的資產分派，並評估各個現金產生單位的現金流量預測，包括與行業預測及行業數據對比。吾等測試各個現金產生單位的相關現金流量預測與商譽及不確定使用年期的其他非流動資產減值分析所用的歐洲、中東和非洲地區業務計劃的對賬。吾等評估貴公司預測與實際結果相比的歷史準確性，並評估貴公司在此方面所作披露的充足性。</p>
主要觀察所得	<p>吾等認同貴公司截至 2019 年 12 月 31 日執行歐洲、中東和非洲分部減值測試時所用的方法。</p> <p>由於歐洲、中東和非洲具有確定年期的非流動資產賬面值可收回性取決於更多汽車的開發及推出，吾等認同綜合財務報表附註 2 所作的額外披露。</p>

## 年報所載其他資料的報告

除財務報表及核數師報告外，年報亦包括其他資料，包括：

- 董事會報告，包括薪酬報告
- 《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的其他資料

基於所執行的下列程序，吾等認為其他資料：

- 與財務報表相符且不含重大錯誤陳述
- 包含《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分及第 2:135b 條要求的資料

吾等已閱讀其他資料。基於吾等於審計財務報表過程中或以其他方式獲得的知識及了解，吾等已考慮其他資料是否包含重大錯誤陳述。透過執行該等程序，吾等已遵守《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分及第 2:135b 條第 7 款及荷蘭準則第 720 號的要求。所執行程度的範圍大幅小於審計財務報表所執行程度的範圍。

管理層負責編製其他資料，包括《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的董事會報告、《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的其他資料，以及《荷蘭民法典》第 2:135b 條要求的薪酬報告。

## 其他法律及監管要求的報告

### 委託

吾等於 2014 年 10 月 28 日首次獲菲亞特克萊斯勒汽車公司委聘審計其 2014 年財務報表，自此一直擔任其法定核數師。

### 未提供被禁止非審計服務

吾等未提供歐盟法規第 5(1)條有關公眾利益實體法定審計的具體規定所述的被禁止非審計服務。

## 財務報表責任說明

### 管理層及審計委員會對於財務報表的責任

管理層負責根據歐洲採納的國際財務報告準則及《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分編製及公允地呈列財務報表。此外，管理層負責落實其釐定使財務報表編製不含重大錯誤陳述（不論由於欺詐或錯誤）所需的內部監控。

作為編製財務報表的一部分，管理層負責評估公司持續經營的能力。基於所述的財務報告架構，管理層應採用持續經營會計基準編製財務報表，除非管理層有意將公司清盤或停止營運或別無他選而須如此行事。管理層應於財務報表內披露可能令公司持續經營能力產生重大疑問的事件及情況。

審計委員會負責監督公司的財務報告流程。

### 吾等對於審計財務報表的責任

吾等的目標是規劃及執行審計工作，使吾等能夠取得足夠及適當的審計證據從而得出意見。

吾等的審計乃按較高（但非絕對）鑑證水平執行，意味著吾等未必能於審計過程中偵測所有重大錯誤及欺詐。

錯誤陳述可能因欺詐或錯誤而產生，若其單獨或合計可合理預期影響使用者根據該等財務報表所作出的經濟決策，則視為重大。重大性會影響審計程序的性質、時間及範圍，以及已識別錯誤陳述對吾等意見的影響的評估。

吾等已按照荷蘭審計準則、道德規定及獨立性規定，於審計過程中行使專業判斷及保持專業質疑精神。上文「審計方法」一節包括吾等責任及作為意見基礎所執行工作的詳細摘要。

## 溝通

吾等就（其中包括）計劃審計範圍及時間以及重大審計發現，包括吾等於審計過程中識別的任何內部監控重大發現，與審計委員會溝通。就此而言，吾等亦根據歐盟法規第 11 條有關公眾利益實體法定審計的具體規定向審計委員會提交額外報告。此額外報告所載資料與本核數師報告所載吾等的審計意見一致。

吾等向審計委員會提供一份聲明，確認吾等已遵守有關獨立性的相關道德規定，以及告知所有可能合理認為與吾等獨立性相關的關係及其他事項以及（如適用）相關保障措施。

從與審計委員會溝通的事項中，吾等會釐定主要審計事項：對審計財務報表最重要的事項。吾等會在核數師報告中說明該等事項，除非法律法規禁止公開披露該事項，或在極其罕見的情況下，不披露該事項符合公眾利益。

鹿特丹，2020 年 2 月 25 日

Ernst & Young Accountants

LLP

簽署：P.W.J.Laan



## 20-F 表格 交叉引用

下表載列美國證監會就 20-F 表格年報要求的資料在文件中的位置。確切位置載於「交叉引用」一列。「頁次」一列指章節（或小節）開始頁碼，僅供參考。

項目	章節	交叉引用	頁次
<b>第一部分</b>			
第 1 項	董事、高級管理層及顧問身份	不適用	
第 2 項	發售統計數據及預期時間表	不適用	
第 3 項	關鍵資料		
	A. 節選財務數據	<a href="#">節選財務數據</a>	<a href="#">11</a>
	B. 資本化及負債	不適用	
	C. 發售理由及所得款項用途	不適用	
	D. 風險因素	<a href="#">風險因素</a>	<a href="#">77</a>
第 4 項	本公司的資料		
	A. 本公司的歷史及發展	<a href="#">集團概覽</a>	<a href="#">14</a>
		<a href="#">展示文件</a>	<a href="#">7</a>
	B. 業務概覽	<a href="#">集團概覽</a>	<a href="#">14</a>
		<a href="#">業務概覽</a>	<a href="#">22</a>
		<a href="#">銷售概覽</a>	<a href="#">31</a>
		<a href="#">分部業績</a>	<a href="#">62</a>
		綜合財務報表附註 25（授出擔保、承諾及或有負債）	<a href="#">256</a>
		<a href="#">環境及其他監管事宜</a>	<a href="#">39</a>
		綜合財務報表附註 3（綜合範圍）	<a href="#">203</a>
	C. 組織架構		
	D. 物業、廠房及設備	<a href="#">物業、廠房及設備</a>	<a href="#">28</a>
		<a href="#">重要汽車組裝工廠</a>	<a href="#">301</a>
第 4A 項	未解決員工意見	無	
第 5 項	經營及財務回顧	<a href="#">管理層討論及分析概覽</a>	<a href="#">47</a>
		<a href="#">業務計劃</a>	<a href="#">21</a>
		<a href="#">趨勢、不確定性及機會</a>	<a href="#">47</a>
		綜合財務報表附註 2（編製基準—估計的聲明）	<a href="#">189</a>
		<a href="#">非公認會計準則的財務計量</a>	<a href="#">52</a>
	A. 經營業績	<a href="#">經營業績</a>	<a href="#">54</a>
	B. 流動性及資本來源	<a href="#">流動性及資本來源</a>	<a href="#">69</a>
		綜合財務報表附註 21（債務）	<a href="#">243</a>
		綜合財務報表附註 29（綜合現金流量表解釋附註）	<a href="#">272</a>
	C. 研究及開發、專利及許可等	<a href="#">研究及開發</a>	<a href="#">23</a>
	D. 趨勢資料	<a href="#">趨勢、不確定性及機會</a>	<a href="#">47</a>
		綜合財務報表附註 25（授出擔保、承諾及或有負債）	<a href="#">256</a>
	E. 資產負債表外安排		<a href="#">256</a>
	F. 合約責任的表格披露	<a href="#">合約責任</a>	<a href="#">300</a>

項目	章節	交叉引用	頁次
		綜合財務報表附註 25 (授出擔保、承諾及或有負債)	<u>256</u>
	G. 避風港	前瞻性陳述	<u>9</u>
第 6 項	董事、高級管理層及僱員		
	A. 董事及高級管理層	董事會	<u>96</u>
		高層管理層	<u>106</u>
	B. 報酬	薪酬報告	<u>131</u>
		綜合財務報表附註 24 (關聯方交易)	<u>254</u>
	C. 董事會常規	審計委員會	<u>103</u>
		薪酬委員會	<u>104</u>
		管治與可持續發展委員會	<u>105</u>
	D. 僱員	僱員	<u>29</u>
	E. 股份所有權	董事的股份所有權	<u>102</u>
第 7 項	主要股東及關聯方交易		
	A. 主要股東	主要股東	<u>20</u>
		綜合財務報表附註 24 (關聯方交易)	<u>254</u>
	B. 關聯方交易	企業重組	<u>15</u>
	C. 專家及顧問利益	不適用	
第 8 項	財務資料		
	A. 綜合報表及其他財務資料	綜合財務報表	<u>168</u>
		銷售概覽	<u>31</u>
		綜合財務報表附註 25 (授出擔保、承諾及或有負債)	<u>256</u>
		股份資料	<u>302</u>
	B. 重大變動	財務及其他數據的呈列	<u>8</u>
第 9 項	發售及上市		
	A. 發售及上市詳情	股份資料	<u>302</u>
	B. 分銷計劃	不適用	
	C. 市場	股份資料	<u>302</u>
	D. 售股股東	不適用	
	E. 攤薄	不適用	
	F. 發行開支	不適用	
第 10 項	額外資料		
	A. 股本	不適用	
		組織章程細則及 FCA 股份資料	<u>107</u>
	B. 組織章程大綱及細則		
		綜合財務報表附註 18 (以股份為基礎的報酬)	<u>230</u>
	C. 重大合約	綜合財務報表附註 21 (債務)	<u>243</u>
		綜合財務報表附註 25 (授出擔保、承諾及或有負債)	<u>256</u>
		綜合財務報表附註 26 (權益)	<u>262</u>
	D. 交換控制權	組織章程細則及 FCA 股份資料	<u>107</u>

項目	章節	交叉引用	頁次
	E. 稅項	<a href="#">稅項</a>	<a href="#">303</a>
	F. 股息及付款代理	不適用	
	G. 專家聲明	不適用	
	H. 展示文件	<a href="#">展示文件</a>	<a href="#">7</a>
	I. 附屬公司資料	不適用	
		<a href="#">綜合財務報表附註 30 (關於金融風險的定性及定量資料)</a>	
第 11 項	定性及定量披露		<a href="#">274</a>
第 12 項	股本證券以外的證券說明		
	A. 債務證券	不適用	
	B. 認股權證及權利	不適用	
	C. 其他證券	不適用	
	D. 美國存託股份	無	
<b>第二部分</b>			
第 13 項	違約、積欠股息及拖欠 證券持有人權利及所得款項用途的重大修改	無	
第 14 項		無	
第 15 項	控制及程序	<a href="#">控制及程序</a>	<a href="#">165</a>
第 16A 項	審計委員會財務專家	<a href="#">審計委員會</a>	<a href="#">103</a>
第 16B 項	道德守則	<a href="#">行為守則</a>	<a href="#">123</a>
第 16C 項	主要會計師費用及服務	<a href="#">主要會計師費用及服務</a>	<a href="#">302</a>
第 16D 項	豁免審計委員會相關上市準則 發行人及聯屬買方收購股本證券	無	
第 16E 項		無	
第 16F 項	登記人更換證明會計師	無	
		<a href="#">荷蘭企業管治常規與紐交所上市企業管治準則的差異</a>	
第 16G 項	企業管治		<a href="#">125</a>
第 16H 項	礦山安全披露	無	
<b>第三部分</b>			
第 17 項	財務報表	<a href="#">綜合財務報表</a>	<a href="#">168</a>
第 18 項	財務報表	<a href="#">綜合財務報表</a>	<a href="#">168</a>
第 19 項	附件	<a href="#">附件</a>	<a href="#">313</a>



2018 年年報



**FCA**  
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES





FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

# 2018 年年報及 20-F 表 格

<b>美國</b> <b>證券交易監督委員會</b> 華盛頓哥倫比亞特區 20549	
<b>20-F 表格</b>	
根據 1934 年《證券交易法》第 12(b)或 12(g)條作登記聲明 或 根據 1934 年《證券交易法》第 13 或 15(d)條發佈年報 截至 2018 年 12 月 31 日止財政年度 或 根據 1934 年《證券交易法》第 13 或 15(d)條發佈過渡報告 或 根據 1934 年《證券交易法》第 13 或 15(d)條發佈空殼公司報告 委員會文件第 001-36675 號	
<b>Fiat Chrysler Automobiles N.V.</b> <b>菲亞特克萊斯勒汽車公司</b> (按其章程所訂明的登記人的確切名稱)	
<b>荷蘭</b> (註冊成立或機構所在司法權區)	
25 St. James's Street London SW1A 1HA United Kingdom Tel. No.: +44 (0) 20 7766 0311 (主要執行辦公室地址)	
Giorgio Fossati 25 St. James's Street London SW1A 1HA United Kingdom Tel. No.: +44 (0) 20 7766 0311 general.counsel@fcagroup.com (公司聯繫人的姓名、手機、電子郵件及/或傳真號碼及地址)	
根據該法第 12(b)條登記的證券：	
<b>各類別名稱</b>	<b>登記所在各交易所的名稱</b>
普通股 (面值 0.01 歐元)	紐約證券交易所
根據該法第 12(g)條登記的證券：無	
根據該法第 15(d)條負有申報義務的證券：無	
請列明截至年報期間結束時發行人資本或普通股類別各自的流通股數目：1,550,617,563 股普通股 (每股面值 0.01 歐元)，以及 408,941,767 股特殊表決權股份 (每股面值 0.01 歐元)	
請以檢查記號標明登記人是否知名成熟發行人 (按《證券交易法》第 405 條的定義)：是 <input checked="" type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	
如果本報告是年度或過渡報告，請以檢查記號標明登記人是否需要根據 1934 年《證券交易法》第 13 或 15(d) 條提交報告：是 <input type="checkbox"/> 否 <input checked="" type="checkbox"/>	

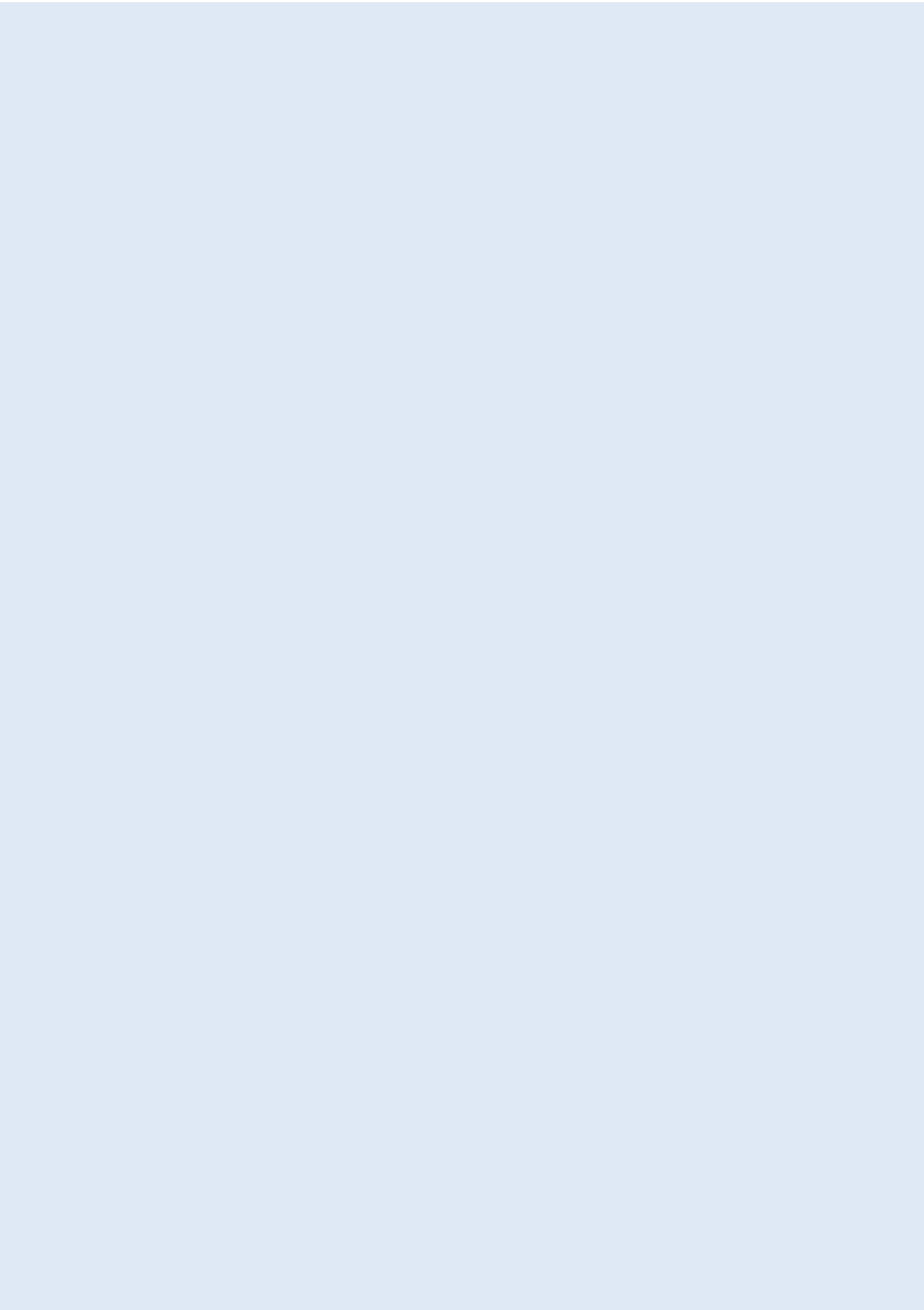
請以檢查記號標明登記人是否：(1)已經在先前 12 個月（或登記人須提交所有報告的較短期間）根據 1934 年《證券交易法》第 13 或 15(d)條備案規定提交所有報告，及(2)已經在過去 90 天遵守備案規定。是 <input checked="" type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>		
請以檢查記號標明登記人是否已經在先前 12 個月（或登記人須提交及郵寄文件的較短期間）以電子方式提交 S-T 規例第 405 條（本章程§232.405）規定提交的各份交互式數據文件：是 <input checked="" type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>		
請以檢查記號標明登記人是否是大型加速編報公司、加速編報公司、或非加速編報公司、或新興成長公司。請參閱《證券交易法》第 12b-2 條內「大型加速編報公司」、「加速編報公司」及「新興成長公司」的定義。		
大型加速編報公司 <input checked="" type="checkbox"/>	加速編報公司 <input type="checkbox"/>	非加速編報公司 <input type="checkbox"/>
新興成長公司 <input type="checkbox"/>		
如果新興成長公司根據美國公認會計準則擬備其財務報表，則請以檢查記號標明登記人是否已選擇不使用延長的過渡期（在遵守《證券交易法》第 13(a)條規定的新訂或經修訂財務會計準則方面）。 <input type="checkbox"/>		
請以檢查記號列明登記人在擬備本備案文件所載財務報表方面所使用的會計基礎。		
美國公認會計準則 <input type="checkbox"/>	國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則 <input checked="" type="checkbox"/>	其他 <input type="checkbox"/>
如果「其他」一欄已檢查以回應先前問題，請以檢查記號標明登記人已選擇採用的財務報表項目：第 17 項 <input type="checkbox"/> 或第 18 項 <input type="checkbox"/>		
如果這是年報，請以檢查記號標明登記人是否空殼公司（按《證券交易法》第 12b-2 條的定義）。是 <input type="checkbox"/> 否 <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>（只適用於過去五年進入破產程序的發行人）</b>		
請以檢查記號標明登記人是否已經在根據法院確認的計劃發行證券後提交 1934 年《證券交易法》第 12 條、第 13 條或第 15(d)條規定需要備案的所有文件及報告。是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>		





# 目錄

董事會及核數師 .....	7	綜合財務報表	
主席及行政總裁的致辭 .....	9	於 2018 年 12 月 31 日 .....	165
董事會報告 .....	13	■ 綜合損益表 .....	167
■ 序言 .....	13	■ 綜合全面收益表 .....	168
■ 管理報告 .....	16	■ 綜合財務狀況表 .....	169
□ 節選財務數據 .....	16	■ 綜合現金流量表 .....	170
□ 集團概覽 .....	18	■ 綜合權益變動表 .....	171
■ 業務計劃 .....	20	■ 綜合財務報表附註 .....	172
■ 業務概覽 .....	21	公司財務報表	
■ 銷售概覽 .....	29	於 2018 年 12 月 31 日 .....	273
□ 環境及其他監管事宜 .....	36	■ 損益表 .....	274
■ 財務概覽 .....	43	■ 財務狀況表 .....	275
■ 經營業績 .....	50	■ 公司財務報表附註 .....	276
□ 流動性及資本資源 .....	67	其他資料 .....	289
■ 風險管理 .....	77	■ 關於荷蘭企業管治的更多資料 .....	290
■ 風險因素 .....	81	■ 關於美國上市的更多資料 .....	293
■ 企業管治 .....	96	獨立核數師報告 .....	307
■ 薪酬報告 .....	132	20-F 表格 交叉引用 .....	319
■ 非財務資料 .....	144	署名 .....	323
■ 控制及程序 .....	159		
■ 2019 年指引 .....	163		



# 董事會及核數師

## 董事會

### 主席

John Elkann<sup>(3)</sup>

### 行政總裁

Michael Manley

## 董事

John Abbott

Andrea Agnelli

Tiberto Brandolini d'Adda

Glenn Earle<sup>(1)</sup>

Valerie A. Mars<sup>(1),(2)</sup>

Ruth J. Simmons<sup>(3)</sup>

Ronald L. Thompson<sup>(1)</sup>

Michelangelo A. Volpi<sup>(2)</sup>

Patience Wheatcroft<sup>(1),(3)</sup>

Ermenegildo Zegna<sup>(2)</sup>

## 獨立核數師

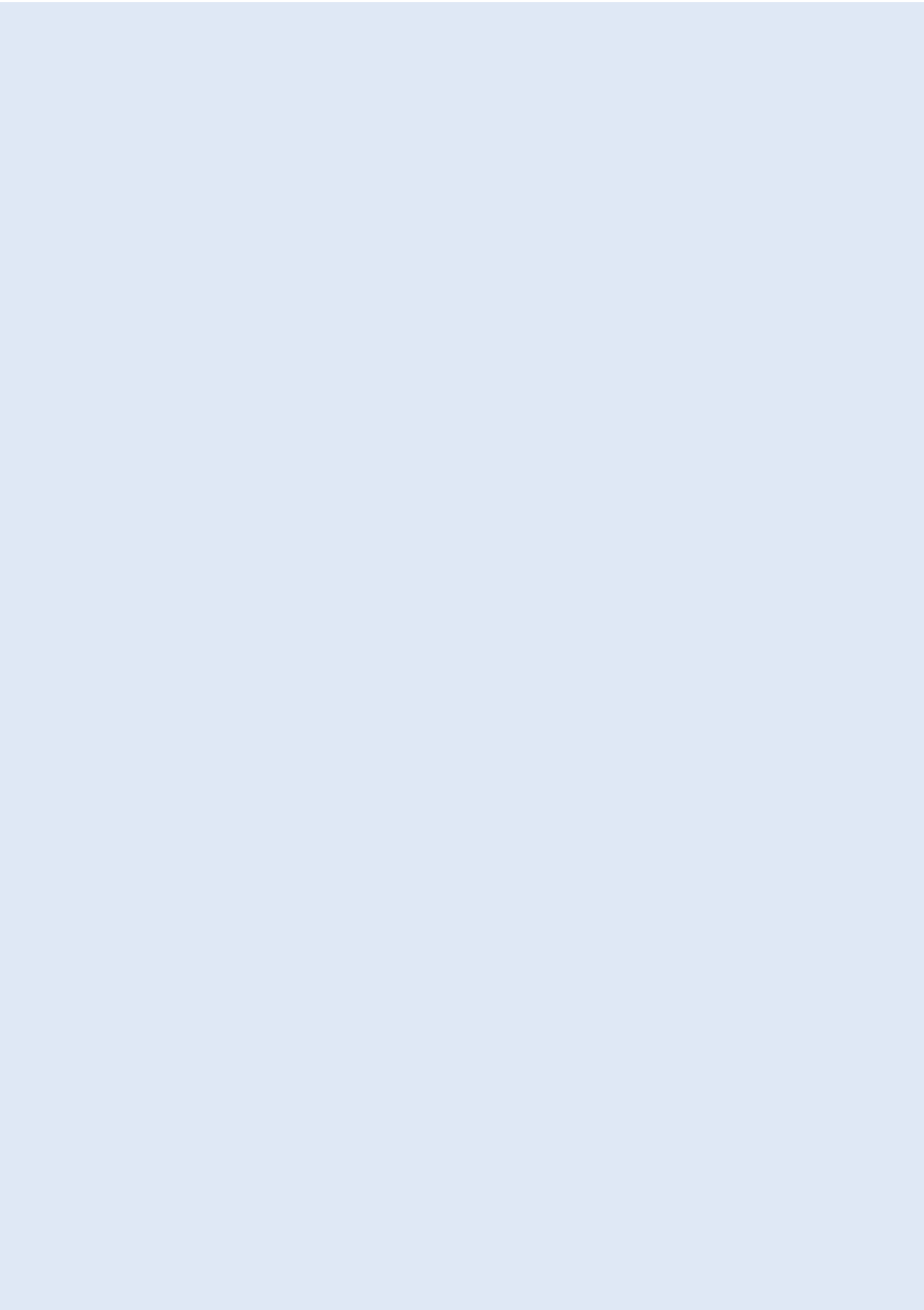
Ernst & Young Accountants LLP (歐盟年報備案)

Ernst & Young S.p.A (美國證監會 20-F 備案)

<sup>(1)</sup> 審計委員會成員

<sup>(2)</sup> 薪酬委員會成員

<sup>(3)</sup> 管治與可持續發展委員會成員



## 主席及行政總裁的致辭

我們想感謝 FCA 組織中的每一個人在這不平凡的一年中所做出的個人專業貢獻。

在他們的貢獻下，我們在 2018 年實現了自 FCA 成立以來最強勁的財務狀況。我們取得了創紀錄的成績和許多重大里程碑，為我們下一階段的增長和利潤鋪平了道路。

這一年的另一要事是，在 Sergio Marchionne 不合時宜地去世後，領導層發生了突如其來的意外變化。

這對我們每一個人來說都是一個艱難的時刻，包括在個人層面上，但我們的組織已經做好了管理這一出乎意料的轉變的準備，因為從一開始，Sergio 就謙遜和睿智地看到他作為一個領導者的最終成就是教導身邊的人成為領導者。

儘管情況困難，我們還是能夠迅速採取行動，確保領導層的穩定和願景的平穩推進。

一想到我們來自何方以及迄今為止給我們走過的旅程，我們將以一個非常明確的願景推動本組織向前發展，以實現我們的雄心壯志。

我們堅信，我們有所需深度和廣度的人才和技能，以此塑造這個組織的未來，正如我們所設想的那樣：一家具有全球視野和無限可能性的公司，努力成為世界上最賺錢的汽車製造商之一。

這一願景的力量來自於我們人民的集體精神—我們對推動業務和生活的價值觀的堅定承諾是一致的：誠信和紀律、坦率接納反饋和建設性辯論、以及充分接受我們每個人負有的責任。

2018 年，我們首次實現淨現金。工業自由現金流翻了一番多，達到 43 億歐元<sup>(1)</sup>，年末工業淨現金為 19 億歐元<sup>(1)</sup>。

在此基礎上，董事會近十年來首次建議以恢復普通股息的方式獎勵我們的股東。

出售 Magneti Marelli 一事預計將於 2019 年第二季度完成，關於該項出售的協議將創造全球領先的獨立汽車部件供應商之一，認可我們部件業務的全部戰略價值。它不僅將為 Magneti Marelli 及其員工提供一個安全和令人興奮的未來，而且還將使我們能夠進一步加強資產負債表，並以特別的股息回報我們的股東。

我們一貫的強勁表現迎來三大信用評級機構對我們評級的提升。

本年度經調整息稅前利潤達到創紀錄的 73 億歐元<sup>(1)</sup>。

經調整純利增長 34%，達到創紀錄的 50 億歐元<sup>(1)</sup>，純利增長 3%，達到 36 億歐元<sup>(1)</sup>。全球總出貨量為 480 萬輛，淨收入增長 4%，達到 1,154 億歐元<sup>(1)</sup>。

從我們按地區劃分的大眾市場業務來看，北美自貿區表現強勁，經調整息稅前利潤創下歷史新高，增長 19%，達到 62 億歐元，利潤率為 8.6%。在美國，我們公佈了 17 年來的最高零售額，Jeep 和 Ram 品牌均創下新紀錄。我們還完成了最複雜和最密集的階段，重新調整我們在該地區的製造足跡，以回應不斷轉向卡車和 SUV 的需求。

<sup>(1)</sup> 包括 Magneti Marelli，截至 2018 年 12 月 31 日止年度該公司被歸為已終止業務。

拉美地區實現了強勁增長，經調整息稅前利潤較上年增長一倍以上，達到 3.59 億歐元，利潤率增長 250 個基點，達到 4.4%。在巴西，我們在皮卡、輕型商用車和 SUV 這三個最重要的細分市場中處於領先地位，而在阿根廷，而雖然下半年經濟危機嚴重，我們於阿根廷的市場份額仍有所提高。

亞太地區的業績令人失望，經調整息稅前利潤虧損 2.96 億歐元，受到了市場疲軟和競爭加劇帶來的貿易和監管挑戰的影響，並反映了我們中國合資企業的出貨量下降。

在歐洲、中東及非洲，業績受到若干因素的不利影響，包括向新排放法規的過渡。對這一轉變的反應是銷量和定價降低，以及在支持 Jeep 品牌增長方面廣告成本的提高，導致經調整息稅前利潤下降至 4.06 億歐元。淨收入為 228 億歐元，與上年持平。

瑪莎拉蒂也做出了積極貢獻，但業績低於 2017 年的水平，主要是由於中國的市場挑戰，以及北美和歐洲的庫存管理行動和較低的銷量。

在產品方面，我們增加了產品，推出了幾款關鍵車型。

Jeep 推出：中國的全新大指揮官，一款專屬中國市場的高級七座 SUV；歐洲和日本的全新牧馬人；歐洲、中國和日本的新切諾基；拉美的新自由俠。全新的角鬥士，一款最能型的中型皮卡，在全球首次亮相洛杉磯車展。

阿爾法羅密歐透露了新款 Stelvio 和 Giulia Quadrifoglio Nürburgring 限量版，每種車型都有 108 款，以紀念品牌 108 週年。

在紐約國際車展上，瑪莎拉蒂首次推出了 Levante Trofeo V8，這款車將在全球市場銷售。

Ram 推出了全新的 1500，它已經贏得了北美最負盛名的兩個獎項：2018 年北美年度卡車（NACTOY）和年度汽車趨勢卡車。

我們從 2019 年開始，在底特律舉行的北美國際車展上展示了全新的 Ram Heavy Duty。

作為我們致力於在改變我們行業的快速技術變革中保持領先地位的一部分，我們正在實施一項多夥伴戰略，以開發先進駕駛輔助和自動駕駛技術，並與在各自領域處於領先地位的公司合作。

我們在 2018 年與谷歌的自動駕駛汽車項目 Waymo 進一步加強了合作夥伴關係，宣佈了一項協議，將額外交付 62,000 輛克萊斯勒 Pacifica 混合動力小型廂式貨車，以支持推出首個自動駕駛汽車出租車服務。我們還在美國的 Chelsea Proving Grounds 專門設立了一個新設施，用於進一步開發和測試自動駕駛車輛和先進的安全技術。

此外，我們還與寶馬合作開發 3 級自動駕駛和與 APTIV 合作開發先進駕駛輔助零售解決方案，這些舉措提供了充分利用每個合作夥伴能力的機會。

我們認為，在正確的時機選擇正確的技術，是我們在未來交通運輸中發揮領導作用的關鍵，尤其是在新興技術正在徹底改變個人出行概念的今天。

我們準備調整技術和平臺，不僅滿足，而且塑造新的願景。

在不久的將來，我們可能看到的另一項重大技術轉變與電氣化有關，我們的業務計劃中也提到了這點。我們的期望是繼續通過與各市場的車輛組合、消費者需求和監管框架相一致的技術組合，減少二氧化碳排放。到 2022 年，我們計劃在全球架構上提供 12 個電氣化推進系統，覆蓋所有車輛細分市場，並提供 30 多個帶有電氣化解決方案的車輛銘牌。

我們為未來設定的目標，以及已經採取的重大步驟，清楚地證明了我們的業務原則和決心，以確保實現財務目標和與所有利益相關者齊肩並進。

在 2018 年的可持續發展計劃中，我們在全球工廠實施了約 5,000 個環境項目，與 2010 年相比，我們每輛車的碳足跡下降了 27%，每輛車產生的廢物與 2010 年相比減少了 62%。

我們的企業公民努力植根於《FCA 行為守則》，並與聯合國可持續發展目標相一致。

我們努力通過創造就業機會、通過員工志願服務回饋社會以及通過我們的慈善活動提供財政支持，豐富我們生活和工作所在社區的活力。

2018 年期間，全世界的集團員工志願服務數千小時，支持廣泛的社會項目。

我們還致力於為員工提供一個包容的工作環境，讓每個人都感到受尊重和重視，我們為自己的努力得到 Thomson Reuters 多樣性與包容性指數等機構的認可而感到自豪，該指數將 FCA 列為全球 100 家最具多樣性和包容性的組織之一。

我們決定命名 FCA 學生成就獎，以紀念 Sergio Marchionne，這是通過支持我們員工最有才華和最值得擁有的孩子來重申他的原則和信念的一種方式。

因為今天 FCA 的樣子，我們在增長和價值方面取得的成果是有可能的。

我們是一個強大的，有競爭力的集團，在世界上擁有一些最具創新性的技術、最廣泛的產品系列和最強的品牌。

我們是一個靈活而有凝聚力的集團，業務遍佈全球，有足夠的實力應對市場環境的任何意外變化。

我們要感謝所有股東和利益相關者的支持，無論閣下是與我們在一起多年還是僅僅數月。在我們進入下一個發展階段時，閣下的信任是 FCA 的基礎。

2019 年 2 月 22 日

/s/ John Elkann

John Elkann  
主席

/s/ Mike Manley

Mike Manley  
行政總裁





## 董事會報告

### 序言

#### 關於本報告

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，就菲亞特克萊斯勒汽車公司 (Fiat Chrysler Automobiles N.V.) 而言，本文檔構成符合荷蘭法律要求的法定年報，以及符合適用於外國私人發行人 (「外國私人發行人」) 的 1934 年《美國證券交易法》的關於 20-F 表格的年報。在本報告其他章節的 *20-F 表格交叉引用* 章節中，列出了將本報告的內容與 20-F 表格要求交叉引用的表格。年報和 20-F 表格提交予荷蘭金融市場管理局 (Autoriteit Financiële Markten，簡稱「荷蘭金管局」)。年報和 20-F 表格及其他相關文件均提交予美國證券交易監督委員會 (「美國證監會」)。

就我們向美國證監會提交的 20-F 表格而言，以下章節已被刪除：

- 主席及行政總裁的致辭；
- 企業管治 - 關於年報的責任；
- 非財務資料；
- 控制及程序 - 董事會聲明；
- 2019 年指引；
- 菲亞特克萊斯勒汽車公司的公司財務報表；及
- 獨立核數師報告 (Ernst & Young Accountants LLP，關於荷蘭金管局備案方面)。

如果沒有上述章節，根據荷蘭法律要求，向美國證監會提交的 20-F 表格不構成法定年報。

#### 展示的文件

閣下可以在美國證監會公共資料室 (地址：100F Street, N.E., Room 1580, Washington, D.C. 20549) 閱讀並複製我們向美國證監會提交或提供的任何文件。閣下也可以從美國證監會網站 [www.sec.gov](http://www.sec.gov) 上獲取我們向其提交或提供的文件。美國證監會網站的地址僅供參考，不作為活動鏈接。關於其公共資料室的更多資料，閣下可以訪問網站或致電美國證監會 (1-800-732-0330)。有關 FCA 業務的報告和其他資料也可在紐約證券交易所辦公室查閱，地址 11 Wall Street, New York, New York 10005。

在將這些報告和其他資料以電子方式向美國證監會提交或提供予美國證監會後，我們還會在合理可行的情況下儘快在我們的網站 [www.fcagroup.com](http://www.fcagroup.com) 上免費提供我們的定期報告以及向美國證監會提交或提供予美國證監會的其他資料。本網站上的信息未在本報告內加以引用而列載。

#### 若干詞語定義

在本報告中，除非另有說明，否則「我們」、「本集團」、「本公司」和「FCA」是指菲亞特-克萊斯勒汽車公司，連同其附屬公司以及其前身 (在 Fiat S.p.A. 與 Fiat Investments N.V. 於 2014 年 10 月 12 日完成合併及併入後者 (當時 Fiat Investments N.V. 更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司 (Fiat Chrysler Automobiles N.V.) 或「FCA NV」) 前) (「合併」) 或它們任何一家或以上公司 (視情況而定)。「菲亞特」僅指 Fiat S.p.A.，即合併之前 FCA NV 的前身。「FCA US」是指 FCA US LLC 以及其直接和間接附屬公司。

### 呈列財務及其他數據

本報告包括根據國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）發佈的國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）以及歐盟採用的國際財務報告準則編製的本集團截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日和截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表。國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則與歐盟採用的國際財務報告準則之間的差異不會對此等綜合財務報表產生影響。我們將綜合財務報表和綜合財務報表附註統稱為「綜合財務報表」。

本報告中對「歐元」和「€」的所有提述均指歐洲中央銀行發行的貨幣。本集團的財務資料以歐元呈列。對「美元」和「\$」的所有提述均指美利堅合眾國（或「美國」）的貨幣。

本報告的語言是英語。若干立法參考文獻和專業術語已按其原始語言引用，以便根據適用法律賦予其正確的學術含義。

由於四捨五入，本報告中表格內若干總數可能無法作加法。

除本報告中另有披露外，自本報告其他章節所載經審計綜合財務報表的日期以來未發生重大變化。

### 市場及行業資料

在本報告中，包含並參考了行業和市場數據，包括市場份額、排名和其他數據，這些數據源自或基於各種官方、非官方和內部來源（例如內部調查和管理層估計、市場研究、公開信息和行業出版物）。本報告中包含的市場份額、排名和其他數據也可能基於我們的真誠估計、我們自己的知識和經驗以及其他可用的來源。由於原始數據的可用性和可靠性有限、數據收集過程的自願性質、不同來源關於用來收集、彙編、分析或計算市場數據的不同方法（包括不同的汽車細分市場定義和描述、以及任何對市場份額或規模的統計調查所固有的其他限制和不確定性），因此市場份額數據可能發生變化，並且始終不能驗證其完全確定性。行業出版物、調查和預測通常指出，當中包含的資料是從據信可靠的來源獲得的，但不能保證所載資料的準確性或完整性。儘管我們認為此資料是可靠的，但我們尚未獨立驗證第三方來源的數據。此外，我們通常會根據註冊數據估算我們在汽車和商用車方面的市場份額。

在沒有獲得註冊數據的市場方面，我們根據與對最終客戶銷售有關的估計來計算市場份額。此類數據可能與與我們對經銷商和分銷商的出貨量有關的數據不同。雖然我們認為我們對行業的內部估計是可靠的，但我們的內部公司調查和管理層估計尚未得到獨立專業人士的驗證，我們不能保證第三方（使用不同的方法彙編、分析或計算市場數據）會獲得或生成相同的結果。本報告中呈列的市場份額數據指截至本報告發佈之日從所述來源獲得的最佳估計，尤其是它們與市場份額和我們的未來預期有關，涉及風險和不確定性，並可能因各種因素而變化（包括本報告中*風險因素*一節討論的內容）。

### 前瞻性陳述

本報告中的陳述，特別是關於可能或假設的 FCA 未來表現、競爭實力、成本、股息、儲備和增長，行業增長、其他趨勢和預測以及公司收益估算的陳述，是涉及風險和不確定性的「前瞻性陳述」。在若干情況下，「可能」、「將會」、「預期」、「或會」、「應該」、「打算」、「估計」、「預計」、「相信」、「仍然」、「按計劃進行」、「設計」、「目標」、「目的」、「目標」、「預測」、「預料」、「展望」、「前景」、「計劃」等詞語或類似詞語是被用於確定前瞻性陳述。這些前瞻性陳述反映了本集團對未來事件的當前看法，涉及重大風險和不確定性，或會導致與實際結果產生重大差異。

這些因素包括但不限於：

- 我們在成功推出產品並保持車輛出貨量方面的能力；
- 全球金融市場、總體經濟環境的變化以及對汽車產品需求的變化，而這些變化是週期性的；
- 當地經濟和政治狀況的變化、貿易政策的變化以及全球和各地徵收的關稅或汽車行業關稅、稅收改革的實施或稅收法律法規的其他變化；
- 我們在全球擴展若干品牌方面的能力；
- 我們在提供創新、有吸引力的產品方面的能力；
- 我們在開發、製造和銷售具有先進功能（包括增強的電氣化、連接性和自動駕駛特性）的車輛方面的能力；
- 各種類型的索賠、訴訟、政府調查和其他可能影響我們的突發事件，包括產品責任和保修索賠以及環境索賠、調查和訴訟；
- 與遵守環境、健康和安全法規有關的重大運營支出；
- 汽車行業的激烈競爭水平，可能由於兼併而加劇；
- 我們面臨定額養老金計劃資金短缺的風險；
- 我們在為經銷商和零售消費者提供或安排充足融資方面的能力，以及與金融服務公司的建立和運營有關的關聯風險，包括需要用於金融服務的資金；
- 我們在獲得資金以執行業務計劃並改善業務、財務狀況和經營業績方面的能力；
- 嚴重的故障、破裂或安全漏洞，破壞我們安裝在車輛內的信息技術系統或電子控制系統；
- 我們在從合資安排中實現預期收益方面的能力；
- 我們在順利實施和執行戰略計劃和交易方面的能力，包括我們計劃分離若干業務；
- 政治、社會和經濟不穩定造成的破壞；
- 與我們與僱員、經銷商和供應商的關係有關聯的風險；
- 成本增加、供應中斷或原材料短缺；
- 勞資關係的發展及適用勞動法的發展；
- 匯率波動、利率變化、信用風險和其他市場風險；
- 政治和社會動亂；
- 地震或其他災難；及
- 本報告其他章節討論的其他因素。

此外，鑒於在預測未來結果方面的固有難度，因此無法確定本報告中提供的特定期間的任何估計或預測。我們明確聲明，對於本報告中任何前瞻性陳述的不準確性或對於任何第三方對此等前瞻性陳述的任何使用，均不承擔任何責任。實際結果或會與此等前瞻性陳述中的預期存在重大差異。我們不承擔關於公開更新或修訂任何前瞻性陳述的義務。

關於或會導致實際結果和發展與前瞻性陳述所表達或隱含的結果有所差異的其他因素，已列載於本報告內**風險因素**一節。

## 管理報告

### 節選財務數據

如下表格列出了 FCA 的節選歷史綜合財務數據和其他數據，且部分來源於：

- FCA 截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日和截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表，載於本報告其他章節；及
- FCA 截至 2016 年、2015 年及 2014 年 12 月 31 日和截至 2015 年及 2014 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表（不列載於本報告中）。

此數據應與呈列財務及其他數據、風險因素、財務概覽章節和本報告其他章節所載綜合財務報表及相關附註一併閱讀。

### 綜合損益表數據

	截至 12 月 31 日止年度				
	2018 年 <sup>(1)</sup>	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>	2015 年 <sup>(1,2)</sup>	2014 年 <sup>(1,2)</sup>
	(百萬歐元，每股數額除外)				
淨收入	€ 110,412	€ 105,730	€ 105,798	€ 105,859	€ 89,350
稅前利潤	€ 4,108	€ 5,879	€ 2,950	€ 99	€ 719
持續性業務淨利潤 / (虧損)	€ 3,330	€ 3,291	€ 1,713	€ (15)	€ 269
已終止業務利潤 (除稅淨額)	€ 302	€ 219	€ 101	€ 392	€ 363
純利	€ 3,632	€ 3,510	€ 1,814	€ 377	€ 632
歸屬於以下各方的純利：					
母公司所有者	€ 3,608	€ 3,491	€ 1,803	€ 334	€ 568
非控股權益	€ 24	€ 19	€ 11	€ 43	€ 64
持續性業務每股收益 / (虧損)					
每股基本收益 / (虧損)	€ 2.15	€ 2.14	€ 1.13	€ (0.01)	€ 0.20
每股攤薄收益 / (虧損)	€ 2.12	€ 2.11	€ 1.12	€ (0.01)	€ 0.20
已終止業務每股收益					
每股基本收益	€ 0.18	€ 0.14	€ 0.06	€ 0.23	€ 0.27
每股攤薄收益	€ 0.18	€ 0.13	€ 0.06	€ 0.23	€ 0.26
持續性及已終止業務的每股收益					
每股基本收益	€ 2.33	€ 2.27	€ 1.19	€ 0.22	€ 0.46
每股攤薄收益	€ 2.30	€ 2.24	€ 1.18	€ 0.22	€ 0.46

### 其他統計資料 (未經審計)：

總出貨量 (千輛) <sup>(3)</sup>	4,842	4,740	4,720	4,738	4,743
合併出貨量 (千輛) <sup>(4)</sup>	4,655	4,423	4,482	4,602	4,601

<sup>(1)</sup> FCA 截至 2018 年、2017 年、2016 年、2015 年及 2014 年 12 月 31 日止年度的經營業績不包括 Magneti Marelli，因為截至 2018 年 12 月 31 日止年度 Magneti Marelli 被歸類為已終止業務；Magneti Marelli 的經營業績不包括在本集團的持續性業務中，並在上述截至 2018 年、2017 年、2016 年、2015 年及 2014 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表數據中作為單行項目列示。

<sup>(2)</sup> FCA 截至 2015 年及 2014 年 12 月 31 日止年度的經營業績不包括法拉利，原因是法拉利被分類為截至 2015 年 12 月 31 日止年度的已終止業務；法拉利的經營業績不包括在本集團的持續性業務中，並在截至 2015 年及 2014 年 12 月 31 日止各年度的綜合損益表中作為單行項目列示。

<sup>(3)</sup> 總出貨量包括本集團經合併附屬公司和非合併合資企業的出貨量。

<sup>(4)</sup> 合併出貨量僅包括本集團經合併附屬公司的出貨量。

## 綜合財務狀況表數據

	於 12 月 31 日				
	2018 年 <sup>(1)</sup>	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>	2015 年 <sup>(1,2)</sup>	2014 年 <sup>(1,2)</sup>
	(百萬歐元，已發行股份數據除外)				
現金及現金等價物	€ 12,450	€ 12,638	€ 17,318	€ 20,662	€ 22,840
總資產	€ 96,873	€ 96,299	€ 104,343	€ 105,753	€ 101,149
債務	€ 14,528	€ 17,971	€ 24,048	€ 27,786	€ 33,724
總權益	€ 24,903	€ 20,987	€ 19,353	€ 16,968	€ 14,377
歸屬於母公司所有者的權益	€ 24,702	€ 20,819	€ 19,168	€ 16,805	€ 14,064
非控股權益	€ 201	€ 168	€ 185	€ 163	€ 313
股本	€ 19	€ 19	€ 19	€ 17	€ 17
已發行股份 (千股)					
普通股 <sup>(3)(4)</sup>	1,550,618	1,540,090	1,527,966	1,288,956	1,284,919
特殊表決權 <sup>(4)</sup>	408,942	408,942	408,942	408,942	408,942

<sup>(1)</sup> 於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中，Magneti Marelli 的資產和負債分類為持作待售資產和持作待售負債，而於 2017 年、2016 年、2015 年及 2014 年 12 月 31 日的比較性綜合財務狀況表中，Magneti Marelli 的資產和負債並未如此分類。

<sup>(2)</sup> 法拉利的資產和負債在 2015 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中分類為持作分配資產和持作分配負債，而法拉利的資產和負債並未在 2014 年 12 月 31 日的比較綜合財務狀況表中如此歸類。

<sup>(3)</sup> 於 2018 年 12 月 31 日，每股普通股的賬面價值為 15.93 歐元。

<sup>(4)</sup> 請參閱本報告其他章節所載我們綜合財務報表內的附註 26 權益。

## 集團概覽

我們是一家全球性汽車集團，通過 102 家製造工廠和 46 個研發中心，在全球範圍內從事車輛、部件和生產系統的設計、設計生產、製造、分銷和銷售。<sup>(1)</sup>我們在 40 多個國家開展業務，並直接或通過遍佈逾 135 個國家的分銷商和經銷商銷售我們的車輛。我們為大眾市場設計、設計生產、製造、分銷和銷售阿巴斯、阿爾法羅密歐、克萊斯勒、道奇、菲亞特、Fiat Professional、Jeep、藍旗亞和 Ram 品牌的汽車以及 SRT 性能車指定。對於我們的大眾市場汽車品牌，我們擁有集中式設計、設計生產、開發和製造業務，這使我們能夠在全球範圍內高效運營。我們在全球範圍內以 Mopar 品牌就大眾市場汽車銷售相關服務零件和配件以及服務合同來支持我們的車輛出貨量。此外，我們進行瑪莎拉蒂品牌豪華汽車的設計、設計生產、製造、分銷和銷售。我們通過我們的附屬公司、合資企業和與第三方金融機構的商業安排提供零售和經銷商融資、出租和租賃服務。此外，我們在部件和生產系統板塊以 Teksid 和 Comau 品牌運營。

2018 年，我們出貨了 480 萬輛汽車（包括集團的未合併合資企業），淨收入為 1,104 億歐元，淨利潤為 36 億歐元（其中 33 億歐元歸屬於持續性業務）。於 2018 年 12 月 31 日，我們（包括 Magneti Marelli）的可用流動資金為 211 億歐元（包括未提取的承諾信貸額度下的 77 億歐元）及我們的淨工業現金為 19 億歐元（請參閱非公認會計準則的財務計量）。

### FCA 歷史

菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）是於 2014 年 4 月 1 日根據荷蘭法律註冊成立的公眾股份有限公司（*naamloze vennootschap*），並於 2014 年 10 月 12 日成為本集團的母公司。其主要辦事處位於 25 St. James's Street, London SW1A 1HA, United Kingdom (電話號碼: +44 (0) 20 7766 0311)。其美國聯邦證券法律事務代理人是 Christopher J. Pardi, 轉交 FCA US LLC (地址 1000 Chrysler Drive, Auburn Hills, Michigan 48326)。

菲亞特 (Fiat) 是 FCA 的前身，是於 1899 年 7 月 11 日於意大利都靈以 *Fabbrica Italiana Automobili Torino* 名稱創立的汽車製造商。1902 年，菲亞特的創辦人 Giovanni Agnelli 成為該公司的董事總經理。

2009 年 4 月，菲亞特和 Old Carco LLC (前身為 Chrysler LLC, 「Old Carco」) 簽訂了一項協議，根據該協議，當時被稱為克萊斯勒集團 (Chrysler Group LLC) 的 FCA US LLC (「FCA US」) 同意購買 Old Carco 的主營業務資產並承擔 Old Carco 若干負債。交易結束後，菲亞特持有 FCA US 20% 的初始所有權權益。Old Carco 可溯源至 1925 年由 Walter P. Chrysler 創立的子公司。

在接下來的幾年中，菲亞特收購了 FCA US 的更多所有權權益，及於 2014 年 1 月，菲亞特收購了其當時未持有的 FCA US 的全部股權，從而 FCA US 成為其 100% 控股的附屬公司。

2011 年 1 月，菲亞特的非汽車資本產品業務的分離完成，並成立了 Fiat Industrial (現稱 CNH Industrial N.V. (「CNHI」))。

### 企業重組

2014 年 10 月 12 日，菲亞特完成了企業重組，在荷蘭成立了 FCA NV，作為本集團的母公司，其主要行政辦事處位於英國。

2014 年 10 月 13 日，FCA 普通股開始在米蘭電子股市場 (Milan Mercato Telematico Azionario) (「MTA」) 和紐約證券交易所 (「紐交所」) 交易。因此，作為 Fiat S.p.A. 的承繼者，FCA NV 是本集團的母公司。

<sup>(1)</sup> 不包括與 Magneti Marelli 有關的設施。

### 法拉利分拆

Ferrari N.V.的分拆於2015年12月3日在FCA臨時股東大會上獲得批准。截至2015年12月31日止年度，本集團將法拉利分部歸類為已終止業務，因此，法拉利的業績被排除在本集團的持續性業務之外，法拉利業務的稅後業績在截至2015年12月31日止年度綜合損益表中單項列示。

Ferrari N.V.從本集團的分拆已於2016年1月3日完成。法拉利分部的資產和負債分配予FCA股份和強制性可轉換證券的持有人。由於控制和鞏固FCA的Exor N.V.繼續控制和鞏固Ferrari N.V.，因此Ferrari N.V.的分拆按賬面價值入賬，在分配上沒有任何盈虧。

### Magneti Marelli 出售

2018年4月5日，FCA董事會宣佈，其已授權FCA管理層制定並實施關於將Magneti Marelli業務與本集團分離的計劃。

於2018年9月30日，未來12個月內分離的可能性很高，Magneti Marelli業務符合被歸類為待售處置集團的標準。它還符合根據國際財務報告準則第5號—持作待售的非流動資產和已終止業務分類為已終止業務的標準。

2018年10月22日，FCA宣佈，其已簽訂最終協議，將其Magneti Marelli業務出售予CK Holdings, Ltd.。該協議的交易價值為62億歐元，但需進行若干調整。該交易預期在2019年第二季度完成，但須經監管部門批准和受制於其他慣常的成交條件。

### 主要股東

Exor N.V.是FCA的最大股東，持有我們已發行普通股的28.98%股權（截至2019年2月20日）。通過忠誠投票機制，Exor N.V.的投票權為42.11%。

因此，Exor N.V.或會對提交予FCA股東表決的所有事項有重大影響力，包括批准年度股息、選舉和罷免董事以及批准非常規業務合併。

Exor N.V.被Giovanni Agnelli B.V.（「GA」）控制，後者持有其52.99%的股本。根據荷蘭法律，GA是一家私人有限責任公司，其資本分為若干股份，目前由菲亞特的創始人Giovanni Agnelli的後代Agnelli和Nasi家族成員持有。其目前的主要業務是收購、管理和處置於公眾和私人公司中的股權，尤其是確保其控股權益的管理的凝聚力和連續性。GA的董事是John Elkann、Tiberto Brandolini d'Adda、Alessandro Nasi、Andrea Agnelli、Eduardo Teodorani-Fabbi、Luca Ferrero de' Gubernatis Ventimiglia、Jeroen Preller及Florence Hinnen。

根據FCA股東名冊的信息、向荷蘭金管局和美國證監會提交的監管文件以及FCA可獲得的其他來源，以下人士截至2019年2月20日直接或間接擁有FCA資本及/或投票權益的3%以上：

FCA 股東	已發行普通股數目	所持百分比
Exor N.V. <sup>(1)</sup>	449,410,092	28.98
Tiger Global Management LLC <sup>(2)</sup>	81,375,000	5.25
Harris Associates L.P. <sup>(3)</sup>	59,119,458	3.81

<sup>(1)</sup> 此外，Exor N.V.持有375,803,870股特殊表決權股份；Exor N.V.於FCA中的實益所有權為42.11%，此乃按(i) Exor N.V.擁有的普通和特殊表決權股份的總數與(ii)流通普通股和已發行特殊表決權股份的總數之比率計算。

<sup>(2)</sup> Tiger Global Management LLC、Charles P. Coleman III和Scott Shleifer實益擁有合計81,375,000股普通股（佔已發行股份的4.15%）。

<sup>(3)</sup> Harris Associates L.P.實益擁有59,119,458股普通股（佔已發行股份的3.02%）。



根據 FCA 股東名冊的信息以及我們可獲得的其他來源，截至 2019 年 1 月 31 日，在美國持有約 4.436 億股 FCA 普通股，佔 FCA 普通股的 29%。截至同一日期，約 1,100 位記錄持有人在美國擁有註冊地址。

## 業務計劃

於 2018 年 6 月 1 日，FCA 的前行政總裁 Sergio Marchionne 與本集團執行管理層成員共同提出了本集團的 2018-2022 年業務計劃（「業務計劃」）。於 2019 年 2 月 7 日，行政總裁 Mike Manley 著重指出了關於改善歐洲、中東及非洲、亞太地區（特別重點是中國）及瑪莎拉蒂的經營業績的其他措施。

上述業務計劃和措施建立在先前計劃中採取的戰略行動的基礎上，以通過以下方式實現銷量增長和利潤增長：

- 繼續強調通過利用關鍵產品的更新和產品組合的擴展來建立強大的品牌；
- 透過新的空白產品，特別重點是 Jeep、Ram、瑪莎拉蒂和阿爾法羅密歐品牌；
- 提升瑪莎拉蒂作為豪華品牌的定位、通過特殊車型彌合產品差距及營銷重點重新定向至 Levante；
- 將中國市場的營銷重心聚焦在最近推出的產品上、提供更高效率的動力總成組合、產品質量改進；
- 在歐洲、中東和非洲地區繼續專注於工業合理化，通過提高製造和採購效率來節省成本，並採取措施提高產能利用率；
- 在整個產品組合中實施各種電動動力總成應用程序，這是我們監管合規戰略的一部分；
- 繼續開拓機會發展合作夥伴關係，共享技術和平臺，增強與自動駕駛技術相關的技能組，保留完全的選擇性，並確保入市速度；及
- 保持規範的資本配置方法，並重新確立貫徹一致的股東薪酬行動。

我們會繼續評估關於運行和實施業務計劃中列載的戰略目標的潛在影響，包括重新分配資源。我們的若干資產或現金產生單位（「現金產生單位」）的可收回性可能在未來期間受到影響。例如，我們的產品開發策略可能會受到監管方面的變化以及關於實施電氣化的預期成本（包括電池成本）變化的影響。隨著相關情況的變化，我們預期會調整產品計劃，這可能導致本集團若干車輛平臺的預期用途的變化。此外，若干車輛平臺（尤其是在歐洲、中東及非洲）的可收回性取決於更多車輛的開發和推出，且其預測銷量和利潤率與我們的業務計劃基本一致。這些不確定性或會導致這些平臺減損或降低其預期使用壽命，或兩者兼而有之。

有關擬議向 FCA 普通股持有人分配年度普通股息的更多詳情，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 26 權益。

## 業務概覽

我們的活動通過以下五個報告分部進行：

- (i) **北美自貿區**：此業務主要以 Jeep、Ram、道奇、克萊斯勒、菲亞特、阿爾法羅密歐和阿巴斯品牌支持在美國、加拿大、墨西哥和加勒比海群島的大眾市場汽車的分銷和銷售。
- (ii) **拉美**：此業務主要以菲亞特、Jeep、道奇和 Ram 品牌支持在南美和中美洲的大眾市場汽車的分銷和銷售，最是看重巴西和阿根廷的業務。
- (iii) **亞太**：此業務主要以 Jeep、菲亞特、阿爾法羅密歐、阿巴斯、Fiat Professional、Ram 和克萊斯勒品牌支持在亞太地區（主要在中國、日本、印度、澳大利亞和韓國）透過附屬公司及合資企業進行大眾市場汽車的分銷和銷售。
- (iv) **歐洲、中東和非洲**：此業務主要以菲亞特、Fiat Professional、Jeep、阿爾法羅密歐、藍旗亞、阿巴斯、Ram 和道奇品牌支持在歐洲（包括歐盟 28 個成員國和歐洲自由貿易聯盟成員國）、中東和非洲的大眾市場汽車的分銷和銷售。
- (v) **瑪莎拉蒂**：瑪莎拉蒂品牌豪華汽車的設計、設計生產、開發、製造、全球分銷和銷售。

我們的 Magneti Marelli 業務的業績先前與我們的工業自動化系統設計和生產業務以及我們的鑄鐵和鋁部件業務一並在部件分部報告。在截至 2018 年、2017 年和 2016 年 12 月 31 日止年度將 Magneti Marelli 歸類為已終止業務之後（參閱附註 3 綜合範圍），部件分部中的剩餘活動不再被視為國際財務報告準則第 8 號-經營分部定義的單獨可報告分部，並在下文所述的「其他活動」內列報。

我們還對在其他活動和業務中運營的公司擁有或持有權益。這些活動分為「其他活動」，主要包括我們以 Comau 品牌進行的工業自動化系統設計和生產業務、我們的鑄鐵和鋁材業務（以 Teksid 品牌生產用於發動機、變速箱、變速器和懸架的鑄鐵部件和鋁制氣缸蓋及發動機缸體）、提供服務的公司（包括本集團的會計、薪資、稅務、保險、採購、信息技術、設施管理和安全）以及管理中央金庫活動。

## 釋義及縮寫

多功能車（「UV」）包括運動型多功能車（「SUV」）和跨界型多功能車（「CUV」），SUV 四輪驅動系統可提供真正的越野能力，而 CUV 並非為重型越野使用而設計。UV 可以分為六個主要組別，從「微型」或「A 級」（定義為長度小於 3.9 米的 UV）到「大型」或「F 級」（定義為長度超過 5.2 米的 UV）不等。輕型卡車可以分為廂式貨車（亦稱輕型商用車，或「LCV」）和皮卡，廂式貨車一般用於運輸貨品或一群人，而皮卡是具有後部開放貨區的輕型汽車。

小型廂式貨車，亦稱多用途車（「MPV」），通常容納多達 8 位乘客。乘用車包括轎車、旅行車和三门及五門掀背車，其尺寸可能從長度小於 3.7 米的「微型」或「A 級」車輛到長度大於 5.1 米的「大型」或「F 級」車輛不等。

如果車輛的平臺與上一款車型年份所使用的平臺明顯不同及/或進行了全面的外部更新，則該車是「全新」。

如果車輛延續其先前的車輛平臺，但與上一車型年份相比進行了較大的改動或升級，則該車是「重大更新」。

### 設計與製造

我們在 SUV、乘用車、卡車和輕型商用車市場上銷售大眾市場汽車。我們的 SUV 和 CUV 產品組合包括 Jeep 大切諾基、Jeep 切諾基、Jeep 牧馬人、Jeep 自由俠、Jeep 指南者、全新 Jeep 大指揮官、道奇 Durango、道奇酷威和阿爾法羅密歐 Stelvio。我們的乘用車產品組合包括菲亞特 500、阿爾法羅密歐 Giulia、道奇 Challenger 和 Charger 等汽車以及小型廂式貨車（例如克萊斯勒 Pacifica）。我們銷售輕型和重型皮卡（例如 Ram 1500 和 2500/3500、菲亞特 Toro 和菲亞特 Fullback）以及底盤車（例如 Ram 3500/4500/5500）。我們的輕型商用車包括 Fiat Professional Doblò、Fiat Professional Ducato 和 Ram ProMaster 等廂式貨車。

我們已經採取了一系列重要舉措來滿足客戶需求，包括 Jeep 汽車在意大利、中國、印度和巴西的本地化生產。

我們在整個製造過程中均採用了世界級製造（「世界級製造」）準則。世界級製造準則由世界級製造協會制定，世界級製造協會是致力於制定卓越製造標準的非營利組織。我們是世界級製造協會的唯一原始設備製造商（「OEM」）。世界級製造倡導一種旨在提高安全性、質量和效率以及消除所有類型廢物的製造文化。與其他一些先進製造計劃不同的是，世界級製造旨在優先考慮問題、關注那些可能帶來最顯著的節省和改進的計劃，並把資源分配予這些計劃。我們還為供應商提供各類世界級製造計劃，供它們學習和把世界級製造準則納入自身的運營中。

### 研發

我們從事旨在改善產品和服務的設計、性能、安全性、燃油效率、可靠性、消費者認知和可持續性的研發活動。截至 2018 年 12 月 31 日，我們在全球範圍內運營著 46 個研發中心，總數約 1.8 萬名員工支持我們的研發工作。<sup>(1)</sup>

過往，我們把大部分效率研究工作集中在兩個領域：減少車輛能源需求和降低燃料消耗及排放。降低燃料消耗和排放的活動主要集中在動力總成技術上，包括發動機、變速器和動力傳動系統、混合動力和電力推進以及替代燃料。近年來，我們加大了對自動駕駛和連接技術的研究力度。

#### 車輛能源需求

我們的研究重點是減輕重量、減少空氣阻力、輪胎滾動阻力、制動阻力、動力傳動系統寄生損失、加熱和空調以及電氣負載。我們亦將繼續開發常規和混合動力汽車技術，旨在改善動能回收和熱能再利用，減少總能耗和二氧化碳排放量。

我們引入了主動式空氣動力學裝置，在若干運行條件下自動激活。這些主動式空氣動力學裝置包括主動式中網格柵、主動式前氣壩和可調高度的懸架。此外，我們還推出了智能執行器單元（例如變速燃油泵、可變排量空調壓縮機以及用於冷卻風扇的高效無刷電機），以減少燃油消耗。此智能執行器單元僅需要各種特定工作條件所需的能量，從而避免了電能浪費。

<sup>(1)</sup> 不包括與 Magneti Marelli 有關的設施。

## 動力總成

### 發動機

我們已經開發了全球小型和中型排量汽油發動機系列，以此改善燃油經濟性和排放。這些發動機系列包括三缸和四缸渦輪增壓版本（全球小型發動機系列也有三缸和四缸自然吸氣變體版）。每個發動機系列均採用共享氣缸設計的模塊化方法（允許各式發動機配置、排量、效率和功率輸出）。每種發動機均基於特定的氣缸配置，可為發動機開發（通用燃燒開發和通用設計佈局）和製造（通用加工、組裝功能和部件及子系統）提供重要的協同作用。當全面部署，這些發動機系列將涵蓋廣泛的車輛應用，並引入各色功能和技術（例如直接燃油噴射、小型化、集成排氣歧管、Multiair 可變氣門升程、渦輪增壓和冷卻的廢氣再循環）。所有這些功能使這些發動機系列在燃油消耗、性能、重量和噪聲、振動和聲震粗糙度（「NVH」）方面在中小排量發動機中具有競爭力。

2016 年第三季度，1.0L 三缸和 1.3L 四缸自然吸氣 Firefly 全球小型發動機在拉丁美洲地區推出，2018 年第二季度，全球小型發動機的渦輪增壓變型在歐洲、中東和非洲地區推出（Jeep 自由俠和菲亞特 500X）。此外，2016 年第四季度在阿爾法羅密歐 Giulia 推出的首款全球中型發動機應用（2.0L 渦輪四缸發動機）和 2018 年在 Jeep 切諾基和 Jeep 牧馬人上推出了全球中型發動機的雙頂置凸輪軸版本（帶冷卻廢氣再循環）。為了達到越來越嚴格的空氣質量標準，我們在一些歐洲、中東和非洲市場和亞太地區市場在該兩個全球發動機系列上採用了汽油顆粒過濾器。

展望未來，FCA 正在參與開發新款和改進的發動機用鋁合金。這項工作表明，與目前使用的其他鋁合金相比，鋁合金在 300°C 攝氏度時的強度可提高 50%。雖然仍處於早期開發階段，但這種合金強度特性有可能為氣缸蓋和氣缸體提供更大的設計靈活性，並有助於提高發動機效率。

### 變速器及動力傳動系統

我們的變速器組合包括手動變速器、雙幹式離合器變速器和自動變速器。

我們的自動變速器產品包括 8 速和 9 速單元，旨在為我們的客戶提供更高的效率、性能和駕駛舒適性。長行程減震器和擺式減震器技術用於使發動機以較低的速度和較高的扭矩運行—發動機在將燃料能轉換為機械能方面效率更高。

其他改進措施用於減少變速器的功率消耗。第二代 TorqueFlite 8 速通過改進的管路壓力控制和減少的離合器阻力來提高傳動效率。添加變速器油加熱器，使變速器可以快速加熱到工作溫度並提高變速器效率。我們正在研究眾多其他關於提高變速器系統效率的技術，例如可選的單向離合器和降低的油粘度。

為了支持全球燃料消耗和二氧化碳排放需求，我們開發了首款專用混合動力變速器（eFlite），用於克萊斯勒 Pacifica 混合動力款。新 eFlite 混合動力變速器架構是具有分流式輸入配置的電動可變前驅驅動橋，並集成了兩個電動機，兩者均能夠以純電動模式驅動。潤滑和冷卻系統使用兩個泵，一個是電動的，另一個是機械驅動的。我們期待未來配備 eFlite 變速器和類似電力推進系統的混合動力汽車組合增長。

### 電動及混合動力技術

FCA 開發了一套電氣化技術，包括 12 伏發動機啟停、48 伏輕度混合動力、插電式混合動力和純電池電動汽車。FCA 主要在奧本山（美國密歇根州）、摩德納及都靈（意大利）的技術中心進行這些開發。然而，還與全球各地的供應商和大學開展了大量合作。

當車輛停止時，12 伏啟停系統自動關閉發動機和燃料流，並在駕駛員鬆開制動器時重啟發動機。這項技術的逐步採用始於 2013 年車型，並在 2018 年用於 FCA 全球約 42% 的產量。

2018 年，FCA 推出了三款使用皮帶啟停發電機（BSG）技術的輕度混合動力車應用。BSG 技術可提高燃油經濟性，減少二氧化碳排放。這款新的 48 伏輕度混合動力技術在全新 2018 款 Jeep 牧馬人（配備 2.0L 渦輪發動機或）以及全新 2019 款 Ram 1500 5.7L 和 3.6L 應用中被稱為「eTorque」。該系統提供更快、更平穩的啟停功能、實時動力總成效率優化管理器（平衡電機和發動機扭矩）、在若干機動過程中增強和延長燃油切斷時間，以及再生制動以為 48 伏電池充電。該系統在燃油經濟性方面也有顯著提高。例如，配備 eTorque 的 2019 款 Ram 1500 5.7L HEMI V8 在城市燃油經濟性方面提高了 13%，在 4x2 Crew Cab 車型中，與基礎 HEMI 相比，綜合二氧化碳排放降低了 10%。

根據美國環境保護署的測試標準，克萊斯勒 Pacifica 混合動力汽車的能效等級為 82 英里/加侖當量（「MPGe」），與非混合動力汽車克萊斯勒 Pacifica 相比，其二氧化碳排放量減少約 72%。車輪的動力由 16 千瓦時蓄電池透過混合動力驅動系統提供，而該系統由一個新版特改 Pentastar 3.6L V-6 發動機（獲獎）和新 eFlite 混合動力變速器組成。

菲亞特 500e 是 FCA 提供的純電動汽車，僅在北美自貿區市場上提供。它擁有 84 英里的純電動行駛里程，達到城市路況 121 英里/加侖，高速路況 103 英里/加侖和總和值 112 英里/加侖。自 2013 年推出以來，已售出約 25,000 輛。

我們的內部研發活動還輔之以與學術合作夥伴的合作。其中一例是與加拿大麥克斯特大學（McMaster University）合作的項目，該項目專門開發適合於一系列車輛應用的下一代節能、高性能、有成本效益的電氣化動力總成部件和控制系統。

### 替代燃料

FCA 是歐盟市場壓縮天然氣（「CNG」）推進領域的領導者之一。1997 年至 2018 年，本公司在歐洲的 CNG 動力汽車產量超過 750,000 輛。在一個實驗項目中，歐洲的公司研究人員製造了一輛菲亞特 Panda，它依靠從污水污泥和廢水中提取的生物甲烷來運行。

### 自動駕駛技術

2016 年，我們宣佈與 Waymo（前身為谷歌自動駕駛汽車項目）合作，將其自動駕駛技術集成到克萊斯勒 Pacifica 混合動力款。第一批 100 輛克萊斯勒 Pacifica 混合動力小型廂式貨車的生產於 2016 年底完成，該車是為實現全自動駕駛而製造的。2018 年，我們宣佈將擴大我們的合作夥伴關係，達成協議，將 Waymo 的自動駕駛車隊增加至 62,000 輛克萊斯勒 Pacifica 混合動力小型廂式貨車。

我們已經在數款瑪莎拉蒂車型上推出了高速公路輔助自動駕駛技術。該系統包括 Mobileeye 視覺技術，可在指定的高速公路上實現自動駕駛。我們還正在與寶馬合作開發 3 級自動駕駛平臺。

2017 年，我們還展示了克萊斯勒 Portal 概念車，這是一款半自動電動汽車，其設計採用了一套能夠實現 3 級自動駕駛的傳感技術，隨著技術進步實現更高級別的自動駕駛，有可能得到升級。

### 連接性

FCA 正與供應商合作，開發一項雲端全球連接性解決方案，該解決方案將連接到互聯網和 FCA 特定的服務交付平臺，並允許司機和乘客與汽車和外部世界互動。該解決方案旨在實現可擴展性，提高安全和防護，並提供服務和信息的實時可用性。

### 地區合規舉措

我們四個主要地區的監管環境展望顯示，從 2018 年到 2024 年，二氧化碳排放量持續減少 25-30%。這種預期的嚴格監管與客戶偏好相平衡，指導未來產品的研發，並將在下文按地區和關鍵產品作出了著重介紹。

#### 北美自貿區

美國政策很複雜，存在三本獨立的二氧化碳排放法規，但它也包含眾多靈活的新技術激勵措施，鼓勵工業朝向電氣化的未來發展。例如，美國的法規包括向消費者提供高達 7,500 美元的稅收抵免，以刺激需求，鑒於燃料價格相對較低，且消費者越來越偏愛市場上的 SUV 和卡車，這是必需的。

美國消費者往往通勤時間長，隨時可在家裡使用充電功能。FCA 計劃到 2022 年，其全部車型（包括商用車）的 22% 將採用高壓，重點是插電式系統，全部車型的 15% 將配備輕度混合動力系統，其餘 65% 將保留傳統內燃機。

#### 拉美

巴西可大量種植甘蔗，因此能夠用各種方法解決二氧化碳減排問題。現在，巴西約 30% 的汽車燃料是由甘蔗制乙醇構成。甘蔗乙醇是從「井」（或田地）到車輪中的 80% 可再生能源，在相當於 30/70 燃料混合 E100/E22 的基礎上實現約 12.5% 的二氧化碳減排。巴西政府最近啟動了一項改善乙醇質量和生產能力的計劃（RenovaBio），目標是將乙醇 E100 在燃料矩陣中的份額從目前的 30% 提高到 2022 年的 40% 和 2030 年的 55%。此外，巴西政府和 FCA 正在非常密切在研發機會方面合作，通過改進乙醇燃料發動機的方式進一步減少二氧化碳排放。

巴西消費者已經廣泛使用乙醇燃料，在目前的燃料零售市場上容易購買。FCA 相信，隨著其乙醇發動機的使用和效率提高，且無任何高壓電氣化，巴西二氧化碳車型減排目標將在 2025 年實現。

#### 亞太地區

中國正在引領此地區的快速變化。中國政府已表示它意欲在未來十年成為汽車電氣化領域的全球領導者。監管政策包括積分倍數，以及對新能源汽車（定義為電池電動汽車、插電式混合動力汽車或燃料電池汽車）的激勵措施。一些大城市為消費者提供新能源汽車牌照獎勵。鑒於這些獎勵措施可能高達每輛車 11,000 歐元，我們相信它們將成功推動市場走向電氣化。

從消費者的角度來看，中國是世界上首次購車人數最多的國家。由於大部分的汽車消費人口居住在城市地區，因此公共充電有望成為實現中國電氣化目標的關鍵因素。

FCA 的計劃是到 2022 年使全部車型（包括商用車）的 15% 使用高壓電氣化，且在任何地區純電池電力的普及率最高，全部車型的 20% 配備輕度混合動力系統及全部車型的 65% 保留傳統內燃機。

與中國相反，印度仍是一個對成本非常敏感的市場，基礎設施欠完善。因此，預計通過採用共享的傳統技術（有限依賴電氣），滿足日益提高的監管要求。

#### 歐洲、中東及非洲

歐洲是最具挑戰性的嚴格監管和消費者價格敏感的地區。歐盟正在推動 2020 年功能性減少二氧化碳排放，大都市地區正在實施低排放區，試圖改善城市中心的空氣質量。傳統內燃機應用可能會受到限制，特別是老化車輛。二氧化碳經濟懲罰結構非常重要。

鑒於高油價和可支配收入方面的壓力，歐洲許多消費者需要降低汽車擁有成本。隨著對柴油車需求持續下降，FCA 打算使用輕度混合動力車作為替代品。該地區將需要解決充電基礎設施的發展問題，使消費者更方便使用零排放汽車。

FCA 的計劃是到 2022 年全部車型（包括商用車）的 20% 使用高壓電氣化，全部車型的 40% 配備輕度混合動力系統及 40% 保留傳統內燃機。

#### 知識產權

我們擁有許多專利、商業機密、許可證、商標和服務標志，尤其包括與我們的產品和服務相關的車輛、部件和生產系統品牌的標志。由於我們繼續追求技術創新，我們預計這一數字會增長。我們在歐洲、美國和世界各地申請專利，以此保護對業務實屬重要的技術和改進。沒有單一專利對我們的整體業務是重要的。

#### 物業、廠房及設備

截至 2018 年 12 月 31 日，我們運營 102 家製造工廠（包括車輛和輕型商用車組裝、動力總成和部件工廠，不包括合資企業及瑪莎拉蒂設施），其中 27 家位於意大利，13 家位於歐洲其他地區，26 家位於美國，12 家位於巴西，9 家位於墨西哥，6 家位於加拿大，3 家位於阿根廷和其餘工廠位於其他各國。我們還擁有其他重要的物業，包括零件配送中心、研究實驗室、測試跑道、倉庫和辦公樓。截至 2018 年 12 月 31 日，我們的物業、廠房及設備的賬面總值為 263 億歐元。

我們的若干製造設施和設備（包括土地和工業建築、廠房和機械以及其他資產）均受按揭和其他抵押權益的約束，以擔保對若干金融機構的債務。截至 2018 年 12 月 31 日，我們的物業、廠房及設備作為貸款抵押的金額約為 22 億歐元（見附註 11 物業、廠房及設備）。

我們認為，計劃的生產能力足以應付預期的零售需求，且我們的運營足夠靈活應對為滿足全球市況和新品計劃所需的計劃產品設計更改（例如通過利用各地區的現有生產能力應付出口需求）。

我們並無注意到任何會嚴重影響我們固定資產使用的環境問題。請參閱 *工業環境控制*。

### 原材料及零部件供應

我們向眾多供應商採購各種部件（包括機械、鋼鐵、電氣和電子、塑料部件以及鑄件和輪胎）、原材料、用品、公用事業、物流和其他服務。從歷史上看，原材料、零部件的採購佔總收入成本的 70%-80%。在這些採購中，10%-15%與原材料成本有關，包括鋼材、橡膠、鋁材、樹脂、銅、鉛和貴金屬（包括鉑、鈾和銻）。

我們專注於質量改進、成本降低、產品創新和生產靈活性，這就要求我們依靠注重質量和有能力降低成本的供應商。我們重視與供應商的關係，近年來，我們通過選擇在相關市場中處於領先地位的供應商，努力與數量上顯著減少的供應商建立更緊密的關係。此外，我們還在內部從 Teksid 採購了一些汽車零部件。我們亦與 Magneti Marelli 就預計出售該業務達成多年供應協議。儘管近年來材料或零件短缺，我們沒有出現任何重大的生產損失，這是因為我們與大多數競爭對手一樣，經常向單一供應商或有限數量的供應商採購一些系統、部件、零件、設備和模具，如果任何供應商未能按時交付貨物和服務，我們將面臨生產延誤和生產損失的風險。

原材料、零部件的供應也可能因自然災害而受破壞或中斷。在這種情況下，我們主動與供應商合作，以確定材料和零件短缺，並採取措施，通過部署額外人員、訪問替代供應源和管理我們的生產計劃來減輕其影響。鑒於產量增加可以滿足我們的產量目標，我們還將繼續改進流程，以確定供應商層面的產能限制。此外，我們根據關鍵指標（如零件質量、交付、績效、財務償付能力和可持續性），持續注意供應商表現。

### 僱員

於 2018 年 12 月 31 日，我們共有 198,545 名僱員（不包括若干合資企業及 Magneti Marelli 已終止業務的僱員），較 2017 年 12 月 31 日增長 1.0% 及較 2016 年 12 月 31 日增長 2.9%。下表按合同類型和地區列出了截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日這些僱員的明細。

	小時工			領薪員工			合計		
	2018 年	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>	2018 年	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>	2018 年	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>
歐洲	40,446	40,910	42,257	24,170	24,920	25,306	64,616	65,830	67,563
北美	74,703	71,414	64,981	22,326	22,778	22,313	97,029	94,192	87,294
拉美	26,004	25,634	26,171	7,062	6,917	8,138	33,066	32,551	34,309
亞洲	253	271	266	3,313	3,486	3,394	3,566	3,757	3,660
世界其他地區	46	4	4	222	177	160	268	181	164
<b>合計</b>	<b>141,452</b>	<b>138,233</b>	<b>133,679</b>	<b>57,093</b>	<b>58,278</b>	<b>59,311</b>	<b>198,545</b>	<b>196,511</b>	<b>192,990</b>

<sup>(1)</sup> 先前報告的 2017 年和 2016 年員工人數已重新列報，不包括 Magneti Marelli 已終止業務。

我們與工會和員工代表保持對話，以就應對各地區不同市況達成共識性解決方案。在過去的三年，我們沒有發生任何重大的勞工騷亂事件，亦沒有發生任何重大的地方性勞工行動。

在歐洲，我們於 1997 年成立了歐洲勞資委員會（簡稱「EWC」），以確保工人按照適用於共同體範圍企業的歐盟條例的要求享有信息和諮詢的權利。EWC 是在最初於 1996 年簽署的協議的基礎上建立的，該協議隨後在 2016 年 7 月進行了修訂和修正，簽立了更多修正案。修正案將席位總數從 20 個增加到 24 個，以便在 EWC 的範圍內增加來自新國家的僱員。



### 工會與集體談判

FCA 的員工可以自由加入任何工會，前提是他們按照當地法律和相關工會的規則加入。本集團承認並尊重其僱員由工會或其他代表根據當地適用法律和慣例所代表的權利。

我們在意大利、美國、加拿大和墨西哥的大部分工人均有工會代表。除了授予所有意大利工會和工人的結社自由權利外，我們還同意為意大利僱員通過代表僱員支付工會會費的方式提供額外服務。

在一些國家，各級集體談判導致與工會就工資和就業條件達成了重大協議。根據包括意大利 Sevel 工廠在內的平均數字，我們在全球的 88.8% 員工均受集體談判協議保護。

在意大利，我們所有的僱員均受到集體談判協議的保護。2015 年 4 月，在意大利汽車業務內，FCA 公司簽署了一份為期四年的報酬協議。新的報酬協議隨後被納入勞動協議，並於 2015 年 7 月 7 日擴展至意大利所有 FCA 公司。薪酬安排自 2015 年 1 月 1 日至 2018 年 12 月 31 日追溯生效，激勵所有員工實現集團業務計劃的 2015-2018 年期間制定的生產力、質量和盈利目標，包括連續輪班週期（每週共 20 次輪班），並在基本工資中增加兩個可變附加要素：

- 根據實現的生產效率和工廠的世界級製造審計狀況計算的年度獎金；及
- 歐洲、中東和非洲地區與實現 2015-2018 年業務計劃期間確定的財務目標掛鉤的組成部分，包括高級品牌阿爾法羅密歐和瑪莎拉蒂的活動。

此勞動合同續簽談判於 2018 年 11 月 29 日開始。截至 2019 年 2 月 22 日，談判仍在進行中。

2015 年 10 月，FCA US 和全美汽車工人聯合會達成了一項為期四年的全國集體談判協議，該協議將於 2019 年 9 月到期。該協議的條文在達到若干質量和財務業績指標的基礎上，繼續為成功發展型薪酬提供若干機會。該協議在 8 年期間縮小了「傳統」和「薪級」員工之間的薪酬差距，並將繼續為以全美汽車工人聯合會為代表的員工提供簡化的經調整利潤分成計劃。經調整利潤分成計劃於 2016 年生效，並與北美自貿區的盈利能力直接掛鉤。該協議包括一次性總付，以代替 2015 年 11 月 6 日支付予全美汽車工人聯合會成員的主要是「傳統」員工 4,000 美元和「薪級」員工 3,000 美元的工資增長，合計約 1.41 億美元（1.26 億歐元）。

2012 年 9 月與加拿大 Unifor 簽訂的四年期集體談判協議於 2016 年 9 月到期。FCA 與加拿大 Unifor 簽訂了一份四年期勞動協議，並於 2016 年 10 月 16 日獲得批准。此協議的條款規定，2012 年 9 月 24 日之前僱傭的僱員在協議的第一年和第四年的工資增長 2%，並將通過修訂十年期累進工資表計劃，繼續縮小 2012 年 9 月 24 日或之後僱傭的僱員的工資差距。該協議包括一次性總付款，代替 2016 年 11 月 4 日支付予 Unifor 成員的每人 6,000 加元（合計約 5,500 萬加元，約合 3,800 萬歐元）的進一步工資增長。該協議於 2020 年 9 月到期。

Unifor 及全美汽車工人聯合會的一次性總付款在各自四年期勞動協議期內按比例攤銷。

## 銷售概覽

新車銷售指主要由經銷商和分銷商，或在若干情況下由我們直接向零售客戶和車隊客戶銷售 FCA 汽車。銷售我們工廠生產的大眾市場和豪華車，以及由我們的合資企業和第三方合同製造商生產並以我們的品牌分銷的汽車。銷售數字不包括我們為其他 OEM 製造商代工車輛的銷售。雖然汽車銷售說明了我們的競爭地位和對我們汽車的需求，但銷售與我們在任何特指時期的淨收入、收入成本或其他財務業績衡量指標並不直接相關，因為這些業績主要是因我們向經銷商和分銷商的汽車發貨而來。有關我們出貨量的討論，請參閱財務概覽—出貨資料。下表顯示了所列期間按地理市場劃分的新車銷售情況。

	2018 年	截至 12 月 31 日止年度	
		2017 年	2016 年
		(百萬輛)	
北美自貿區	2.5	2.4	2.6
拉美	0.6	0.5	0.5
亞太	0.2	0.3	0.2
歐洲、中東及非洲	1.4	1.5	1.4
<b>大眾市場汽車品牌合計</b>	<b>4.7</b>	<b>4.7</b>	<b>4.7</b>
瑪莎拉蒂	0.04	0.05	0.04
<b>全球合計</b>	<b>4.8</b>	<b>4.8</b>	<b>4.7</b>

## 北美自貿區

### 北美自貿區銷售及競爭

下表列出了所示期間北美自貿區分部的大眾汽車銷售和估計市場份額：

北美自貿區	2018 年 <sup>(1)(2)</sup>		2017 年 <sup>(1)(2)</sup>		2016 年 <sup>(1)(2)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
	千輛（百分比除外）					
美國	2,235	12.6%	2,059	11.7%	2,244	12.6%
加拿大	225	11.3%	267	13.0%	279	14.2%
墨西哥及其他地區	74	5.1%	86	5.5%	88	5.3%
<b>合計</b>	<b>2,534</b>	<b>12.0%</b>	<b>2,412</b>	<b>11.4%</b>	<b>2,611</b>	<b>12.2%</b>

<sup>(1)</sup> 作為經營租賃入賬的若干車隊銷售包含在汽車銷售中。

<sup>(2)</sup> 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit 和 Ward's Automotive。

下表列出了我們和我們在美國（我們在北美自貿區的最大市場）的主要競爭對手的新車市場份額估計信息：

美國 汽車製造商	2018 年	截至 12 月 31 日止年度	
		2017 年	2016 年
	佔行業百分比		
通用	16.7%	17.1%	17.0%
福特	14.1%	14.7%	14.6%
豐田	13.7%	13.9%	13.7%
<b>FCA</b>	<b>12.6%</b>	<b>11.7%</b>	<b>12.6%</b>
本田	9.1%	9.3%	9.2%
日產	8.4%	9.1%	8.8%
現代/起亞	7.2%	7.3%	8.0%
其他	18.2%	16.9%	16.1%
<b>合計</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

美國汽車行業銷量（包括中重型車）從 2009 年的 1,060 萬輛增加到 2018 年的 1,770 萬輛。2009 年至 2018 年，汽車行業強勁復蘇，得益於穩健的宏觀經濟和汽車行業特有因素，如人均可支配收入增長、消費者信心增強、汽車使用年限增加、改善消費者獲得可負擔融資的渠道、二手車價格上漲。

我們在北美自貿區分部的汽車系列憑藉 Jeep、Ram、道奇和克萊斯勒品牌的品牌認知度，提供這些品牌的多功能車、皮卡、轎車和小型廂式貨車，以及較小細分市場的車輛，例如微型/小型細分市場的菲亞特 500 和小型 SUV/跨界 SUV 細分市場的菲亞特 500X 和 Jeep 自由俠。我們在北美自貿區分部的汽車銷售和盈利能力通常是以大型汽車（如多功能車、卡車和廂式貨車）衡量的，這與北美自貿區分部的整體行業銷售趨勢一致，近年來，該地區越來越傾向於多功能車和卡車。2017 年，我們開始在北美自貿區分銷阿爾法羅密歐 Giulia 和 Stelvio。我們在 2018 年的銷量增長主要歸功於 Jeep 和 Ram 品牌的強勁表現，而新車型的推出為其增長提供了支撐。

#### 北美自貿區分銷

在北美自貿區分部，我們的汽車主要售予經銷商網絡中的經銷商，供其售予零售消費者和車隊客戶。商業渠道的車隊銷售通常比政府和日租渠道的銷售更有利可圖，因為它們更多地涉及更多可選功能和配件的定制車輛；然而，商業渠道的汽車訂單通常比日租渠道的訂單小。政府渠道方面的車隊銷售通常比日租渠道方面的車隊銷售更有利可圖，主要是由於每個渠道中包含的產品組合所致。

#### 北美自貿區經銷商及客戶融資

在北美自貿區分部，我們沒有專屬財務公司或合資企業，而是依賴獨立的金融服務提供商，包括 Santander Consumer USA Inc.（「SCUSA」）為美國的經銷商和零售客戶提供融資。2013 年 2 月，我們與 SCUSA 簽訂了一份私有品牌融資協議（「SCUSA 協議」），根據該協議，SCUSA 以 Chrysler Capital 品牌的名義，為我們在美國的經銷商和零售客戶提供廣泛的批發和零售金融服務，涵蓋克萊斯勒、Jeep、道奇、Ram 和菲亞特品牌。

SCUSA 協議的有效期為十年（自 2013 年 2 月起計），但在若干情況下可提前終止，包括一方未能履行其在此協議項下的若干持續性義務。根據 SCUSA 協議，SCUSA 擁有一定的權利，包括有限度排他性參與特定最低比例的若干零售融資利率補助計劃。SCUSA 的排他性權利取決於 SCUSA 根據最低批准利率和市場基準利率（通過 SCUSA 協議中規定的指導委員會程序確定）保持一定的績效標準和價格競爭力。根據 SCUSA 協議，SCUSA 和 FCA US 一直在就績效事宜進行討論。雙方於 2018 年 7 月就 SCUSA 協議簽訂了一份收費協議，根據該協議，（其中包括）雙方同意各方應完全保留和保持其各自於 2018 年 4 月 30 日已存在的權利、索賠和抗辯。

截至 2018 年 12 月 31 日，SCUSA 向約 10% 的美國經銷商提供批發信貸額度，而對 Ally Financial Inc.（「Ally」）而言此數字為 34%。截至 2018 年 12 月 31 日止年度，我們估計我們的美國零售客戶購買的約 85% 汽車是融資或租賃的，其中約 52% 是透過 SCUSA（37%）和 Ally（15%）融資或租賃的。阿爾法羅密歐品牌在美國的發展也得到了經銷商和零售客戶在主要金融機構融資的支持。此外，我們還與多家金融機構達成安排，在加拿大提供各項經銷商和零售客戶融資計劃，並與墨西哥 Inbursa 集團簽訂了私有品牌協議。

## 拉美

### 拉美銷售及競爭

下表列出了所列期間拉美分部的大眾市場汽車銷售和市場份額：

拉美	截至 12 月 31 日止年度					
	2018 年 <sup>(1)</sup>		2017 年 <sup>(1)</sup>		2016 年 <sup>(1)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
	千輛（百分比除外）					
巴西	434	17.5%	380	17.5%	365	18.4%
阿根廷	99	12.8%	105	12.2%	79	11.6%
其他拉美地區	33	2.9%	28	2.5%	29	2.9%
<b>合計</b>	<b>566</b>	<b>12.8%</b>	<b>513</b>	<b>12.4%</b>	<b>473</b>	<b>12.9%</b>

<sup>(1)</sup> 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit、National Organization of Automotive Vehicles Distribution 和 Association of Automotive Producers。

下表列出了我們的大眾市場汽車市場份額信息和我們在巴西（我們在拉美分部的最大市場）的主要競爭對手：

巴西 汽車製造商	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年 <sup>(1)</sup>	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>
	佔行業百分比		
通用	17.6%	18.1%	17.4%
<b>FCA</b>	<b>17.5%</b>	<b>17.5%</b>	<b>18.4%</b>
大眾	14.8%	12.5%	12.1%
福特	9.2%	9.5%	9.1%
其他	40.9%	42.4%	43.0%
<b>合計</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

<sup>(1)</sup> 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit、National Organization of Automotive Vehicles Distribution 和 Association of Automotive Producers。

拉美分部運營所在的汽車行業從 2017 年增長了 7%，到 2018 年達到 440 萬輛（汽車和輕型商用車），這主要是由於巴西工業車輛銷量增長了 14%，反映出市場狀況有所改善，部分被阿根廷行業汽車銷量 10% 的下降所抵銷，反映了阿根廷經濟低迷的影響。

儘管自 2017 年起本集團拉美收入增長 2%，本集團市場份額從 12.4% 增加到 12.8%，增加了 40 個基點，反映了阿根廷及其他拉美市場份額的增長。在巴西，整體市場份額維持在 17.5%，而在阿根廷，整體市場份額從 2017 年的 12.2% 增長至 12.8%。

我們在拉美的汽車系列充分利用了菲亞特的品牌認知度，以及巴西等國家相當城區人口，於菲亞特 Mobi、Argo 和 Cronos 等細分市場發售汽車。菲亞特在巴西的皮卡市場也處於領先地位，菲亞特 Strada 市場份額 20.6% 和菲亞特 Toro 市場份額 17.9%。Jeep 還憑藉 Jeep 指南者（11.9% 的市場份額）和 Jeep 自由俠（9.2% 的市場份額），繼續保持在巴西中小型 SUV 細分市場的增長勢頭。

### 拉加分銷

在拉美分部，我們通常與單一經銷商簽訂多份經銷商協議。在主要市場巴西和阿根廷之外，我們主要通過總經銷商分銷汽車。

### 拉美經銷商及客戶融資

在拉美分部，我們透過 100% 控股的專屬財務公司和與金融機構的戰略關係，為經銷商和零售客戶提供融資渠道。

我們在拉美分部有 2 家 100% 控股的專屬財務公司：巴西的 Banco Fidis S.A.（「Banco Fidis」）和阿根廷的 FCA Compañía Financiera S.A.。這些專屬財務公司向經銷商及零售客戶提供融資。此外，在巴西，我們與 Banco Itaú 和布拉德斯科銀行建立了兩項重要商業合作夥伴關係，為購買 FCA 品牌汽車的零售客戶提供融資。Banco Itaú 是巴西領先的汽車零售融資公司，該合作關係於 2013 年 8 月續簽，為期十年，至 2023 年結束。根據此協議，Banco Itaú 對我們的促銷活動享有排他性權利，對非促銷融資享有優先權。我們就每輛汽車融資超過一定的門檻收取佣金。該協議僅適用於購買菲亞特品牌汽車的零售客戶。2015 年 7 月，FCA Fiat Chrysler Automoveis Brasil（「FCA Brasil」）和 Banco Fidis 與巴西主要銀行之一的布拉德斯科銀行（透過其聯屬公司 Bradesco Financiamentos）簽署了一份為期十年的合作合同，由此，Bradesco Financiamentos 為 Jeep、克萊斯勒、道奇和 Ram 汽車在巴西的零售提供融資。根據此協議，布拉德斯科銀行在促銷活動上享有排他性權利，FCA Brasil 將布拉德斯科銀行提升為其官方財務合作夥伴。Banco Fidis 負責此合作關係的商業管理，並根據盈利能力和市場滲透率就此合夥協議和作為銀行代理收取佣金。

### 亞太地區

#### 亞太地區銷售及競爭

下表列出了所列期間亞太分部的汽車銷售情況：

	2018 年 <sup>(1),(4)</sup>		2017 年 <sup>(1),(4)</sup>		2016 年 <sup>(1),(4)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
千輛（百分比除外）						
中國 <sup>(2)</sup>	163	0.8%	215	0.9%	176	0.8%
日本	22	0.5%	21	0.5%	20	0.5%
印度 <sup>(3)</sup>	19	0.6%	15	0.5%	7	0.2%
澳大利亞	11	1.0%	13	1.1%	18	1.6%
韓國	8	0.5%	8	0.5%	7	0.4%
<b>亞太五大市場</b>	<b>223</b>	<b>0.7%</b>	<b>272</b>	<b>0.8%</b>	<b>228</b>	<b>0.7%</b>
其他亞太地區	5	—	5	—	5	—
<b>合計</b>	<b>228</b>	<b>—</b>	<b>277</b>	<b>—</b>	<b>233</b>	<b>—</b>

<sup>(1)</sup> 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit 及 National Automobile Manufacturing Associations。

<sup>(2)</sup> 銷售數據包括我們於中國的合資企業出貨的汽車。

<sup>(3)</sup> 印度市場份額基於批發數量。

<sup>(4)</sup> 銷售反映零售交付。亞太地區行業反映了本集團競爭所在的主要市場（中國、澳大利亞、日本、韓國和印度）的總量。市場份額基於零售註冊數據，但如上所述，在印度，市場份額基於批發數量。

亞太分部汽車行業呈現出逐年輕微下滑的態勢，五大主要市場（中國、印度、日本、澳大利亞和韓國）的行業銷量下降 4% 至 3,220 萬輛。總體而言，在我們競爭所在的五個主要市場的 10 年期間，行業銷量從 2009 年的 1,610 萬輛增長到 2018 年的 3,220 萬輛，複合年增長率約為 8%。2017 年至 2018 年，行業需求下降，中國下降 7%、澳大利亞下降 3%、日本持平，抵銷了印度 5% 增幅及韓國 2% 增幅。

我們在亞太分部銷售一系列汽車，包括小型車、緊湊型車和多功能車。儘管按汽車銷量計算，我們的大眾市場份額最小，但我們認為亞太分部代表一個巨大的增長機會，且我們已投資與中國和印度的主要合資夥伴建立關係，以增加我們在該地區的市場佔有。2010 年，我們與廣州汽車集團股份有限公司的合資公司廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司（「廣汽菲克合資公司」）成立。2015 年，我們透過廣汽菲克合資公司擴大了本地生產，生產 Jeep 切諾基，2016 年生產 Jeep 自由俠和 Jeep 指南者。2016 年，隨著進口 Jeep 牧馬人和 Jeep 大切諾基的推出，Jeep 品牌也重返印度。2017 年，我們在中國推出了進口的阿爾法羅密歐 Giulia 和阿爾法羅密歐 Stelvio，而 Jeep 指南者也在印度 Ranjangaon 工廠進行本地生產，並在印度和其他右舵駕駛國家銷售。2018 年，我們在中國推出了大指揮官，這是一款在中國長沙廣汽菲克合資公司工廠生產的高級七座 SUV。在亞太分部的其他地區，我們透過經銷商和分銷商分銷我們在美國、歐洲和印度製造的車輛。

### 亞太地區分銷

在亞太分部的主要市場（中國、澳大利亞、印度、日本和韓國），我們透過 100% 控股的附屬公司或合資企業向當地獨立經銷商出售汽車。在我們沒有實質性市場存在的其他市場，我們與總經銷商訂立協議。

### 亞太地區經銷商及客戶融資

在亞太分部，我們經營一家全資專屬財務公司菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司，該公司透過經銷商和零售客戶融資以非排他性方式支持我們在中國的銷售活動。我們還與第三方金融機構簽訂了合作協議，以在印度、韓國、澳大利亞和日本提供經銷商網絡和零售客戶融資。

### 歐洲、中東及非洲 (EMEA)

#### 歐洲、中東及非洲銷售及競爭

下表列示了所示期間歐洲、中東及非洲分部的乘用車及輕型商用車銷售情況：

	截至 12 月 31 日止年度					
	2018 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2017 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2016 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
<b>歐洲、中東及非洲</b>	千輛（百分比除外）					
<b>乘用車</b>						
意大利	500	26.2%	558	28.3%	528	28.9%
德國	105	3.1%	104	3.0%	97	2.9%
法國	100	4.6%	88	4.2%	80	4.0%
西班牙	81	6.1%	67	5.4%	60	5.2%
英國	52	2.2%	60	2.4%	84	3.1%
歐洲其他地區	175	4.0%	158	3.6%	136	3.3%
<b>歐洲*</b>	<b>1,013</b>	<b>6.5%</b>	<b>1,035</b>	<b>6.6%</b>	<b>985</b>	<b>6.5%</b>
其他歐洲、中東及非洲地區**	102	—	116	—	113	—
<b>合計</b>	<b>1,115</b>	<b>—</b>	<b>1,151</b>	<b>—</b>	<b>1,098</b>	<b>—</b>

\* 28 個歐盟成員國和歐洲自由貿易聯盟成員國（意大利、德國、英國、法國和西班牙除外）。

\*\* 該市場份額不包括在其他歐洲、中東及非洲地區，因為我們的市場佔有不足 1%。

(1) 按經營租賃入賬的若干車隊銷售包含在汽車銷售中。

(2) 所列估計市場份額數據基於歐洲汽車製造商協會 (ACEA) 註冊數據庫及國家註冊辦公室數據庫。

(3) 銷售數據包括我們在土耳其的合資企業的汽車銷售。

	截至 12 月 31 日止年度					
	2018 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2017 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2016 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>	
	集團銷售	市場份額	集團銷售	市場份額	集團銷售	市場份額
<b>歐洲、中東及非洲</b>	千輛（百分比除外）					
<b>輕型商用車</b>						
歐洲*	263	11.1%	260	11.4%	250	11.6%
其他歐洲、中東及非洲地區**	50	—	75	—	69	—
<b>合計</b>	<b>313</b>	<b>—</b>	<b>335</b>	<b>—</b>	<b>319</b>	<b>—</b>

\* 28 個歐盟成員國和歐洲自由貿易聯盟成員國。

\*\* 該市場份額不包括在其他歐洲、中東及非洲地區，因為我們的市場佔有不足 1%。

(1) 按經營租賃入賬的若干車隊銷售包含在汽車銷售中。

(2) 所列估計市場份額數據基於國家註冊辦公室產品數據庫（按輕型商用車分類）。

(3) 銷售數據包括我們在土耳其的合資企業的汽車銷售。

下表總結了新的汽車市場份額信息和我們在歐洲（我們在歐洲、中東及非洲分部的最大市場）的主要競爭對手：

歐洲乘用車 汽車製造商	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年 <sup>(1)</sup>	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>
	佔行業百分比		
大眾	23.9%	23.8%	24.1%
PSA	16.0%	12.1%	9.7%
雷諾	10.5%	10.4%	10.1%
寶馬	6.6%	6.7%	6.8%
FCA <sup>(1)</sup>	6.5%	6.7%	6.6%
福特	6.4%	6.6%	6.9%
戴姆勒	6.2%	6.3%	6.2%
豐田	4.9%	4.6%	4.3%
通用	—%	3.8%	6.6%
其他	19.0%	19.0%	18.7%
合計	100.0%	100.0%	100.0%

\* 包括所有 28 個歐盟 (EU) 成員國和 4 個歐洲自由貿易聯盟 (EFTA) 成員國

<sup>(1)</sup> 所列市場份額數據基於歐洲汽車製造商協會 (ACEA) 註冊數據庫，該數據庫還包括本集團所有列示期間的瑪莎拉蒂，包括 2015 年本集團內的法拉利。

2018 年，菲亞特品牌在歐盟 28 國+歐洲自由貿易聯盟的歐洲 A 級小型車細分市場繼續保持領先地位，菲亞特 500 和菲亞特 Panda 在細分市場的份額為 28.0%，菲亞特 500 仍保持細分市場領先地位，銷量增長 1.3%。菲亞特品牌也增加了在其他細分市場的市場佔有，菲亞特 500L 和菲亞特 500X 在各自細分市場中繼續處於領先地位。

在歐盟 28 國+歐洲自由貿易聯盟，Jeep 品牌的銷量較 2015 年增長了一倍左右，主要受 Jeep 指南者推動。阿爾法羅密歐 Stelvio 的銷量也比 2017 年增長了 73.5%，該車型是意大利的細分市場領導者。

輕型商用車市場銷量上升，行業銷量較上年增長 3.6%，達到 240 萬輛左右。

在歐洲，FCA 的銷量主要是乘用車，2018 年我們在此小型轎車市場中的銷量佔汽車總銷量的 35.5%，反映出許多歐洲城市普遍的駕駛條件和嚴格的環境法規影響對小型車的需求。

#### 歐洲、中東及非洲分銷

在歐洲，我們與各別經銷商實體的關係可以通過若干合同來體現（通常而言，我們為每個待售品牌汽車簽訂一份協議），經銷商可以透過一家或多家銷售點銷售這些車輛。

在歐洲，我們直接向位於大多數歐洲市場的獨立實體和我們自己的經銷商以及車隊客戶（包括政府和租賃客戶）銷售我們的車輛。在歐洲、中東及非洲分部的其他市場，我們沒有實質性的市場存在，與總經銷商訂立協議。

#### 歐洲、中東及非洲經銷商及客戶融資

在歐洲、中東及非洲分部，經銷商和零售客戶融資主要由 FCA Bank 管理，而 FCA Bank 是我們與法國農業信貸銀行消費金融公司 (Crédit Agricole Consumer Finance S.A.，「CACF」) 成立的合資企業。FCA Bank 在歐洲（包括意大利、法國、德國、西班牙和英國五大市場）開展業務。我們於 2007 年成立了這家合資企業，並與法國農業信貸銀行 (Crédit Agricole) 達成協議，將其期限延長至 2022 年 12 月 31 日，除非在 2019 年 1 月 1 日至 2019 年 6 月 30 日期間發出終止通知，否則該期限可自動延長至 2024 年 12 月 31 日。根據協議，FCA Bank 將繼續受益於法國農業信貸銀行的金融支持，同時繼續加強其作為證券化和債務市場積極參與者的地位。FCA Bank 提供經銷商和零售融資，在選定的國家內還提供租賃，以支持我們的大眾市場汽車品牌。FCA Bank 為瑪莎拉蒂和法拉利豪華品牌以及其他一些 OEM 製造商提供服務。

我們還經營一家合資企業 Koç Fiat Kredi，它主要為土耳其的零售客戶提供金融服務，並與其他市場的銀行合作夥伴一起運作供應商計劃，以便在這些市場提供經銷商和零售客戶融資渠道。

### 瑪莎拉蒂

瑪莎拉蒂是一個創立於 1914 年的豪華汽車品牌，1993 年成為本集團的一部分。2013 年，瑪莎拉蒂品牌透過引入下一代 Quattroporte 和引入 Ghibli（豪華四門轎車）而重新推出，第一款應對大型旗艦轎車分部，第二款應對全尺寸豪華轎車分部。瑪莎拉蒂目前的車型還包括 GranTurismo（第一款現代雙門四座轎車，也有敞篷版）和瑪莎拉蒂 Levante（瑪莎拉蒂歷史上的第一款 SUV，2018 年佔瑪莎拉蒂銷量的 50% 以上）。

下表列示了截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度按地理區域劃分的瑪莎拉蒂銷量佔總銷量的百分比：

	佔 2018 年銷量的百分比	佔 2017 年銷量的百分比	佔 2016 年銷量的百分比
美國	32%	28%	31%
中國	24%	30%	30%
歐洲四大國家 <sup>(1)</sup>	17%	16%	15%
日本	4%	4%	3%
其他國家	23%	22%	21%
合計	100%	100%	100%

<sup>(1)</sup> 按銷量計算的歐洲四大國家是意大利、英國、德國和瑞士。

2018 年，共向零售消費者銷售了 3.5 萬輛瑪莎拉蒂汽車，與 2017 年相比下降了 28%，這是由於中國和其他主要市場的銷量減少導致的，部分原因是瑪莎拉蒂相關細分市場的行業銷量下降。

FCA Bank 為瑪莎拉蒂品牌汽車在歐洲的經銷商和零售客戶提供融資，我們 100% 控股的專屬財務公司菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司在中國按非排他性基準為經銷商及零售客戶提供融資。在其他地區，我們依靠與金融服務商簽訂的地方協議，為經銷商和最終客戶提供瑪莎拉蒂品牌汽車的融資。

### 業務週期性

正如汽車行業的典型情況一樣，我們的汽車銷售對整體經濟狀況、經銷商和零售客戶對低利率汽車融資的可貸性以及其它外部因素（包括燃料價格）高度敏感，因此各季節及各年度可能大不相同。當可支配收入和消費者信心較低時，零售消費者往往會推遲購買新車。此外，我們的汽車產量和相關收入可能每月均有所變化，有時是由於工廠停產，這可能是由於多種原因造成的，包括從一個車型年份到下一個車型年份的生產變化、平衡汽車供需波動和適當調整經銷商庫存水平的措施。工廠停產，無論是與車型年份換代有關，還是與其他因素（如臨時供應商中斷）有關，均可能對我們的收入和營運資本產生負面影響，這是由於我們繼續按照既定條款向供應商付款，而我們沒有從車輛銷售中獲得收益。有關更多資料，請參閱流動性及資本資源—流動性概覽。



## 環境及其他監管事宜

我們在全球範圍內進行工程、製造和銷售產品，並提供服務，但須遵守適用於我們產品的要求（涉及車輛排放、燃油經濟性、排放控制軟件校準及車載診斷）、以及適用於我們製造設施的要求（涉及煙囪排放、廢物、水和有害物質的處理、土壤污染禁令、以及工人的健康和 safety）。我們的汽車和汽車發動機還必須符合廣泛的地區、國家和地方法律法規及行業自律規則（包括關於規範報廢車輛和零件化學成分的法規）。此外，汽車安全法規也越來越嚴格。

我們相信，我們基本上遵守全球各地影響我們設施和產品（作為整體）的相關監管要求，但可能不時未能達到特定監管要求。我們始終注意全球各地影響我們的設施和產品的相關監管要求，並在尋求保持合規的過程中調整我們的運營和流程。遵守這些規定方面涉及重大成本和風險。請參閱「*風險因素—法律、法規和政府政策，包括與提高燃油效率要求和減少溫室氣體和尾氣排放有關者，對我們的經營方式有重大影響。*」及「*風險因素—我們受到一些政府機構的柴油排放調查和一些相關的私人訴訟的影響。*」

## 汽車尾氣排放

許多法律法規限制汽車排放，包括汽車尾氣排放標準、汽車蒸發性排放標準、排放控制軟件校準及車載診斷系統要求。先進的車載診斷系統用於識別和診斷排放控制系統的問題。這些要求每年愈加具有挑戰性，特別是鑒於全球對柴油機排放控制軟件校準的審查日益嚴格，我們預計全球範圍內這些排放和認證要求將更加嚴格。

### 北美自貿區

根據《美國清潔空氣法案》，美國環境保護署（EPA）和加利福尼亞州空氣資源委員會（CARB），要求在美國或加利福尼亞州（以及許多其他採用加利福尼亞排放要求的州）銷售車輛之前獲得排放合規認證。該兩個機構均對新機動車和發動機的排氣管和若干非溫室氣體污染物的蒸發性排放作出了限制，在若干情況下還規定我們的發動機必須採用的污染控制方法。

我們的汽車須符合美國環境保護署的三級車輛排放和燃料標準計劃（規定了車輛排氣管和蒸發性排放標準及燃料）。該 3 級標準一般較早前標準更加嚴格，且一般與加州低排放車輛（「LEV」）III 級排氣管和蒸發性標準一致（如下討論）。該 3 級標準亦要求汽車製造商進行生產後車輛測試，以證明在車輛的使用壽命內符合這些排放限值，並要求將 FCA Italy 生產的和在美國銷售的瑪莎拉蒂品牌的汽車納入本集團向 EPA 和 CARB 報告的美國車型。

此外，我們已在所有車輛中安裝了與車載診斷監測要求相關的硬件和軟件系統。透過這些系統發現的狀況可能導致車輛召回（或其他補救措施，如延長保修期），相關檢查、修理或每輛車處罰的成本高昂。

除了 LEV III 級排放標準外，CARB 法規亦要求在加利福尼亞州銷售的特定百分比的汽車和若干輕型卡車是零排放汽車，如電動汽車、混合動力汽車或氫燃料電池汽車。我們關於遵守零排放汽車要求的策略涉及各款車輛的銷售，包括電池電動汽車和混合動力汽車。我們還從其他 OEM 製造商購買信貸以支持合規策略。本集團遵守零排放汽車法規的情況包括在美國銷售的瑪莎拉蒂汽車。

除加利福尼亞州外，目前有 12 個州和加拿大魁北克省執行加利福尼亞州的 LEV III 標準代替聯邦 EPA 標準，10 個州也採用了加利福尼亞州的零排放車輛要求。

有關我們在美國遵守若干法規的調查的討論，請參閱本報告其他章節綜合財務報表內附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。另請參閱「風險因素—法律、法規和政府政策，包括與提高燃油效率要求和減少溫室氣體和尾氣排放有關者，對我們的經營方式有重大影響。」

#### 拉美地區

南美洲的若干國家採用美國的程序、標準和車載診斷要求，而其他國家則採用下文歐洲、中東及非洲地區所述的歐洲程序、標準和車載診斷要求。在巴西，車輛排放標準由環境部規定，並自 1988 年起對乘用車和輕型商用車實施。下一階段法規的第一步目前在討論中，預計於 2022 年 1 月與燃油效率和安全標準保持一致，第二步也在討論中，實施日期仍待確定。阿根廷實施的法規反映了歐盟委員會對所有新車的歐 5 標準。

#### 亞太地區

中國國 5 標準與歐 5 標準相若，目前在全國範圍內實施。國 6 標準於 2016 年發佈，從 2020 年 7 月起全國要求國 6a 起步標準，及 2023 年 7 月起要求國 6b 起步標準。國 6a 和 6b 對排氣管排放閾值比歐 6 更嚴格，還增加了歐盟（EU）的實際駕駛排放和美國的車載診斷、車載加油蒸汽回收和蒸發性排放控制系統要求。中國部分地區在將於 2023 年 7 月前實施國 6b 標準，如北京（始於 2020 年初）及天津、上海、廣州及深圳（始於 2019 年 7 月），預計更多地區會跟隨此項舉措。FCA 的全部中國車型一直在開發以期達到國 6 標準。

韓國從 2016 年起實施類似於加州 LEV III 法規的法規，並將在 2019 年年底前對所有汽油車作全面要求。柴油車必須滿足歐 6 歐盟排放要求。日本在 2018 年對新車型採用了世界輕型車統一測試規程（「WLTP」），2020 年 9 月之前將對所有車型作此要求。WLTP 是一項關於規範溫室氣體（GHG）排放、非 GHG 污染物、輕型車輛燃料或能源消耗及電池電動汽車或混合動力汽車電動範圍等的全球統一標準。印度目前採用 Bharat Stage IV（「BSIV」）排放標準，相當於歐 4 標準。從 2017 年開始，在全國範圍內實施 BSIV 排放標準。政府將在 2020 年 4 月起強制實施新的 Bharat Stage VI 排放標準，跳過了歐 5 的同等標準。

#### 歐洲、中東及非洲地區

在歐洲，排放由歐盟委員會（EC）和聯合國歐洲經濟委員會（UNECE）監管。歐盟委員會對所有 28 個歐盟成員國銷售的車輛實施標準化排放控制要求，而非歐盟國家則採用聯合國歐洲經濟委員會框架下的法規。歐盟成員國可以對購買早於合規日期但符合排放標準的車輛提供稅收優惠。因此，車輛必須滿足排放要求，並獲得適當成員國的機構的批准，才能在任何歐盟成員國銷售。這些監管要求包括對新裝配車輛的隨機測試和製造商在用監督計劃。歐盟及聯合國歐洲經濟委員會規定就嚴格程度及實施而言是等同的。

歐 6 排放標準對所有乘用車和輕型商用車均有效，與之前的歐 5 標準相比，需要額外的技術並進一步增加柴油發動機的成本。這些新技術給本已充滿挑戰的歐洲中小型柴油動力車市場帶來了更大的成本壓力。歐盟委員會已經制定了歐 6 的進一步規定，該規定對 2018 年 9 月 1 日之後註冊的所有新乘用車有效。此外，用於直接評估實際駕駛條件下輕型車管治排放的新測試程序於 2017 年對所有新批准乘用車有效，並將於 2019 年對登記的所有新乘用車有效，以及於 2020 年對登記的新輕型商用車有效。關於遵守歐洲聯盟若干法規一事的調查的討論，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。另請參閱「風險因素—我們受到一些政府機構的柴油排放調查和一些相關的私人訴訟。」

### 汽車燃油經濟性及溫室氣體排放

在我們運營的市場中，我們透過最具成本效益的開發、製造和銷售燃油經濟性更好、排放更低的車輛、購買合規積分和支付監管處罰，力求遵守燃油經濟性和溫室氣體法規。我們策略的每一個組成部分的成本均增加了，預計今後還會繼續增加。隨著每一個組成部分的成本（特別是每一個組成部分的相對成本）發生變化，我們打算調整我們的戰略，努力保持以最具有成本效益的方法遵守法規。

#### 北美自貿區

自頒佈《1975年能源政策和節約法》以來，美國國家公路交通安全管理局（「國家公路交通安全管理局」）已就在美國銷售的新乘用車和輕型卡車實施了最低企業平均燃料經濟性（「CAFE」）要求。這些 CAFE 標準適用於所有國產和進口乘用車和輕型卡車，目前要求到 2025 年止燃油經濟性逐年提高。是項要求是根據車輛佔地面積來確定的。CAFE 標準規定，從北美自貿區以外進口到美國的乘用車與北美自貿區製造的乘用車分開計算均值，國產車和輕型卡車也分開考慮。可根據 CAFE 標準支付民事罰款，而該標準可隨燃油經濟性目標未達到的程度而變化，該政策還允許 CAFE 信貸交易作為實現合規的一種手段。

此外，作為與美國國家公路交通安全管理局的 CAFE 標準共同規則的一部分，美國環境保護署實施了溫室氣體標準，該標準也基於足跡，直至 2025 年止嚴格程度逐年增加。這一要求對應 2025 車型年份 54.5 英里／加侖的等效燃油經濟性目標。存在著各種靈活性實現此目標，包括利用更環保的製冷劑。不能透過支付民事罰款來達到溫室氣體標準。該標準目前正在進行「中期」審閱，並可能在 2021 至 2025 車型年進行修改。

最後，對於輕型車，10 個州（包括加州）已經頒佈零排放汽車命令，要求各州的各家 OEM 製造商汽車的一定比例為零排放一電池電動汽車或燃料電池汽車。到 2025 年止，該標準的嚴格性也會提高。作為對製造商的靈活舉措，該政策確實允許銷售有限數量的部分零排放汽車和插電式混合動力汽車。

對於重型車（>8,500 磅車輛總重額定值），溫室氣體標準是基於公用事業（有效載荷和牽引）的，且到 2027 年止愈加嚴格。與乘用車類似，在遵守溫室氣體排放法規方面存在靈活性。不能透過支付民事罰款來達到重型車溫室氣體標準標準。

為達到美國要求而開發的方法和技術也旨在確保加拿大和墨西哥市場的合規性。

#### 拉美地區

2012 年，巴西政府頒佈了一項二氧化碳減排法令，對符合若干規定的製造商提供間接稅收優惠。參與公司必須在 2016 年 10 月 1 日至 2017 年 9 月 30 日間銷售的車輛上達到車輛能效目標，且必須在 2020 年 9 月 30 日之前保持所規定的水平。該計劃的額外目標是，根據目標完成的幅度和時間，給予額外的稅收優惠。

2018 年 7 月，第一批與 Rota 2030 相關的法規頒佈。Rota 2030 是一項長期計劃（三個週期，每個週期五年），其中包括與在巴西銷售的所有車輛的能效相關的關鍵原則。重要的 Rota 2030 法規已獲巴西國會批准，並於 2018 年 12 月獲得巴西總統批准，以及關於解決若干最低要求和其他指標的普通法規亦得批准。從 2022 年起下一階段能源效率（二氧化碳／燃料效率）法規包含三種車型，分為乘用車、大型 SUV 和輕型商用車類別。其中包括，該規則獎勵甘蔗乙醇燃燒效率的提高，並亦認可在標準化政府測試週期未出現的條件下帶來裨益的技術和為其提供信貸靈活性。

### 亞太地區

在中國，第 IV 階段的企業平均燃料經濟性（或「CAFC」）目前已實施，並規定了到 2020 年每 100 公里 5.0 升的行業目標。各 OEM 製造商必須滿足與車重相關的特定車型平均油耗目標。此車型平均油耗要求於 2016 年逐步實施，到 2020 年止每年愈加嚴格。第 IV 階段的其他規定包括從 2019 年起滿足新能源汽車（NEV）配額。新能源汽車包括插電式混合動力汽車、電池電動汽車和燃料電池汽車。儘管新能源汽車獲得了積分倍數，但中國法規中不存在非週期積分彈性。

中國政府發佈了第五階段法規草案，越來越嚴格，到 2025 年達到每 100 公里 4.0 升的目標。

2017 年 9 月，中國工業和信息化部發佈了關於企業平均燃料經濟性和新能源汽車信貸的管理規定，並於 2018 年 4 月生效。如不符合這些管理規定中的企業平均燃料經濟性目標，則可以透過結轉企業平均燃料經濟性積分、在聯屬公司內轉移企業平均燃料經濟性積分、OEM 製造商使用其自身新能源汽車積分或購買新能源汽車積分的方式抵銷。如不符合新能源汽車目標，則僅可通過購買新能源汽車積分的方式抵銷。對於無法抵銷企業平均燃料經濟性及/或 NAV 積分赤字的 OEM 製造商，將被暫停批准超過企業平均燃料經濟性目標的新產品，直到這些積分赤字被抵銷為止。

亞太地區其他市場已經頒佈了燃料消耗和溫室氣體排放目標。印度從 2017 年 4 月起實施第 I 階段企業平均燃料經濟性限制，從 2022 年起實施第二階段更嚴格的限制。

韓國從 2016 年起實施新一階段的 CAFE/CO<sub>2</sub> 標準，提高了 2020 年目標。

在日本，汽車製造商必須達到 2015 年燃油經濟性標準（就每種車重等級而言），該標準適用到 2019 財年。2020 年，將實施新的燃油經濟性標準，從車重等級均值轉向企業平均燃油經濟性。在澳大利亞，雖然沒有強制性的溫室氣體要求，但政府正在進行二氧化碳標準修訂，預計這將導致輕型車的二氧化碳排放目標。

### 歐洲、中東及非洲地區

各汽車製造商必須達到一項特定的與車重有關的銷售加權車型二氧化碳排放的平均目標。該法律規定，從 2020 年起，乘用車的車型平均行業目標為每公里 95 克二氧化碳排放（到 2019 年止為 130 克/公里）。為了促進超高效汽車的銷售，從 2020 年到 2022 年，汽車製造商如銷售每公里二氧化碳排放量低於 50 克的汽車，則可以獲得額外的二氧化碳排炭權額度。此外，汽車製造商如利用創新技術或生態創新（可提高實際燃油經濟性，但可能不會在測試週期中顯示，如太陽能電池板或 LED 照明），可獲得車型每公里多達 7 克二氧化碳的不可轉讓平均排炭權。

歐盟亦通過了規範輕型商用車（LCV）二氧化碳排放的標準。該法規要求新輕型商用車在 2020 年達到每公里 147 克二氧化碳排放的車型平均目標（到 2019 年止為 175 克/公里）。

2018 年 12 月，歐盟機構同意自 2025 年和 2030 年起實施的新二氧化碳排放目標：於 2025 年較 2021 年水平下降 15%（乘用車和 LCV），於 2030 年時乘用車和 LCV 較 2021 年水平分別下降 37.5% 及 31%。

一種用於測量輕型車二氧化碳排放和燃料消耗的新監管測試程序，即世界輕型車統一測試規程（「WLTP」），於 2018 年 9 月 1 日對所有乘用車生效，預計 WLTP 將規定更能代表實際駕駛條件的二氧化碳排放和燃料消耗量。

2019 年二氧化碳排放量不僅將受到市場演變（如柴油份額預期減少）的影響，還將受到符合新的歐 6d 溫度標準的車輛商業化的影響，該標準規定了尾氣排放，並於 2018 年 9 月 1 日生效。遵守該法規一事導致了新的發動機標定，這意味著更高的二氧化碳排放量。FCA 已確定了一項計劃，以管理新規程帶來的干擾，主要基於技術行動（如引進新的小型汽油發動機）和商業行動（如推廣低二氧化碳排放車型）。

歐洲、中東及非洲地區其他國家，如瑞士和沙特阿拉伯，已經出臺了關於減少汽車二氧化碳排放或燃料消耗的具體法規。FCA 當前假設英國脫歐後將繼續採用歐盟溫室氣體政策。

## 車輛安全

### 北美自貿區

根據美國聯邦法律，在美國銷售的所有車輛必須符合國家公路交通安全管理局頒佈的《聯邦機動車安全標準》（「FMVSS」），並且必須在首次購買車輛時由其製造商認證符合所有有關標準。此外，如果車輛存在與機動車安全相關的缺陷或不符適用的 FMVSS 標準，製造商必須通知美國國家公路交通安全管理局和車主，並免費提供補救措施。再者，TREAD 法案授權美國國家公路交通安全管理局頒佈關於要求預警報告（「預警報告」）的法規。預警報告規則要求製造商向美國國家公路交通安全管理局提供數類資料，包括涉及一人或多人傷亡的所有索賠；製造商收到實際通知的所有事件，涉及死亡或人身傷害，聲稱或證明是由美國製造商的機動車或機動車設備的可能缺陷引起的；及涉及外國一人或多人死亡的所有索賠，當可能缺陷是與在美國出售的機動車或機動車設備相同或基本相似的機動車或機動車設備，以及聲稱機動車或機動車設備缺陷產生的財產損害索賠的匯總數據；保修索賠；消費者投訴和關於聲稱存在或可能缺陷的現場調查報告。這些規則亦要求報告客戶滿意度活動、消費者諮詢、召回或涉及修理或更換機動車或機動車設備項目的其他活動（即使與安全無關）。

國家公路交通安全管理局已獲得包括 FCA 在內的製造商關於為未來的車輛配備自動電子制動系統的自願承諾。該承諾將使這些制動系統在 2022 年 9 月 1 日前幾乎在所有車輛總重 8,500 磅或以下的輕型車和卡車上成為標準配置，並且在 2025 年 9 月 1 日前幾乎在所有車輛總重介乎 8,501 磅至 10,000 磅的卡車上成為標準配置。遵守這些規定和承諾，以及國家公路交通安全管理局其他預期可能的規定，可能代價高昂。

2018 年，國家公路交通安全管理局更新了自動駕駛系統（ADS）測試和部署指南，提供了額外的清晰度，並與 OEM 製造商的要求保持一致，包括宣佈了一項可能的試點計劃，鼓勵裝有 ADS 的車輛進行公共道路測試。此外，截至 2018 年 10 月，美國眾議院已通過立法，鼓勵對「高度自動化車輛」（HAV）和配備 ADS 的車輛進行安全測試和商業部署。一項類似的法案也在等美國參議院通過。這兩項法案都將引導一系列規則制定，最終影響製造商。最終法案可能要求製造商將裝有 HAV 或 ADS 的車輛引入州際商業，必須向美國交通部提供一份安全評估報告，說明製造商如何處理車輛安全的九個方面，並對虛假或誤導性報告進行民事處罰。

有時，國家公路交通安全管理局或美國公路安全保險協會（IIHS）等機構會發佈或重新發佈適用於車輛的安全等級。2018 年 10 月，國家公路交通安全管理局召開公開會議，聽取利益相關者關於該機構發佈的安全評級可能更改的意見。目前還不知道任何此類更改的時間範圍。2017 年，IIHS 繼續引入新的測試，並修改了其「頂級安全評價」方案。根據新的方案，我們數款車輛的最高評級已經下調，直到新的技術引進，如新的車頭照明系統。這可能會影響到受影響車輛的市場競爭力。

2016 年，國家公路交通安全管理局發佈了一份旨在實現車對車（「車對車」）通信技術的《擬議規則制定通知》（「擬議規則制定通知」）。自那時起，這一領域的規則制定一直處於不活躍狀態，在可預見的未來與擬議規則制定通知有關的任何額外費用被推遲收取。然而，國家公路交通安全管理局與工業界進行了接觸，以確認關於促進這項技術發展的持續性興趣。

此外，國家公路交通安全管理局還發佈了關於解決新機動車設計和製造方面網絡安全問題的無約束力指南，以及網絡安全措施調查和驗證指南。

在墨西哥，預計基於美國標準的新安全法規將生效，它將（其中有）包括關於車輛製造商向聯邦消費者保護局（the Federal Consumer Protection Agency）提供的截止時間（i）推出日期和適用於在墨西哥所售車輛的每項安全活動的詳細說明，（ii）基於國際機構調查和指導方針的強制性召回活動，及（iii）缺陷產品強制性產品購回。

#### *拉美地區*

在拉美地區銷售的車輛，一般根據歐洲和聯合國標準，視乎各國情況，須遵守各項車輛安全條例。巴西在 2017 年公佈了 10 年期安全監管路線圖草案。該路線圖提供了一種分階段的方法來實現新的測試需求和主動安全技術。它將計劃在 2024 年後實施更貴的自動安全技術。2018 年 7 月，第一部與 Rota 2030 相關的法規頒佈。Rota 2030 是一項長期計劃（三個週期，每個週期五年），包括與在巴西銷售的所有車輛的強制性安全相關的原則。這些法規已由巴西國會批准，並於 2018 年 12 月獲巴西總統批准，以及關於處理若干最低要求和其他指標的普通法規獲批准。

#### *亞太地區*

亞太地區的許多國家，包括中國、韓國、日本和印度，已經或正在採用行人保護措施和車輛安全條例。例如，中國公佈了 2013 年起施行的《缺陷汽車產品召回管理條例》和 2016 年起施行的《缺陷汽車產品召回管理條例實施辦法》。此外，印度還實施了汽車碰撞法規，於 2017 年對新車型生效，於 2019 年對所有車型生效，及關於行人安全、強制安裝安全氣囊、限速提醒器、防抱死制動系統和倒車停車傳感器等方面的新標準於 2019 年實施。在韓國，已經提出了對與車輛事故、火災事故、缺陷報告和召回程序有關的主要條款的修正案，這可能會大大增加車輛製造商的責任和對其的處罰。

#### *歐洲、中東及非洲地區*

在歐洲銷售的車輛須遵守歐盟制定的車輛安全條例，或在非常有限案例及方面的情況下，由個別成員國制定的車輛安全條例。於 2009 年，歐盟建立了一個統一的車輛安全法律框架，廢除了當時存在的 50 多個指令，取而代之的是一部被稱為《通用安全法規》（「通用安全法規」）的單一法規，旨在納入相關的聯合國標準。2012 年開始納入聯合國標準。2014 年，歐洲開始討論全面升級通用安全法規，預計這將導致落實一套可變的被動和主動安全技術，視乎車輛類型和分類而定。就主流車輛正在討論的重要項目包括自動緊急制動、智能車速輔助、車道保持、困倦和注意力檢測、先進分心識以及擴大正面和側面碰撞測試範圍。關於新車型的通用安全法規的實施時間估計為 2022 年。此外，2018 年，歐盟、以色列和土耳其市場的新車型必須配備車內緊急呼叫系統。在俄羅斯，類似的車內緊急呼叫系統於 2015 年強制實施，而中東地區許多國家現在正在起草這些系統的法規。

#### **工業環境控制**

我們的經營受到一系列環境保護法律的約束，包括有關規範空氣排放、水排放、廢物管理和環境清理的法律。若干環境法規規定責任人為補救行動提供資金，而不論過錯、原始處置的合法性或垃圾堆置場的所有權。在若干情況下，這些法律規定了連帶責任以及對自然資源的相關損害規定了相關責任。我們的環境管理體系（「環境管理體系」）正式確立了我們對環境管理的責任。環境管理體系適用於全球各地運營的所有工廠，環境管理體系由旨在防止或減少製造活動對環境影響的方法和過程構成。ISO 14001 是一項國際公認的標準，規定了環境管理體系的要求。於 2018 年 12 月 31 日，本集團的大多數設施均已通過 ISO 14001 環境管理體系認證。

我們對環境和可持續性問題的承諾也反映在我們的內部世界級製造（「世界級製造」）系統中。

#### 工作場所健康及安全

FCA 的目標是為在世界各地的每個設施和每個活動領域的所有僱員提供一個安全、健康和高效的工作環境。因此，本集團致力於識別和評估工作場所的安全風險，執行安全和人體工程學標準，提高僱員的意識和安全行為，鼓勵健康的生活方式。

在 FCA 設定的目標內正式確定零事故目標，以及透過在全球各地採用經 OHSAS 18001 標準認證的職業健康與安全管理體系（「OHSMS」），實現零事故目標。於 2018 年 12 月 31 日，我們絕大多數工廠均已採納經 OHSAS 18001 認證的 OHSMS 體系。

有效的安全管理還得到了在世界級製造工具和方法的應用、僱員的積極參與和有針對性的投資方面的支持。

#### 銀行業法律法規對金融服務的適用性

我們的數家專屬財務公司，每家均向我們的客戶提供金融服務，在其經營所在的司法權區內作為金融機構而受監管。FCA Bank S.p.A.，在意大利註冊成立，受歐洲中央銀行和意大利銀行的監管。在 FCA Bank 集團內，兩家附屬公司（the Austrian FCA Bank G.m.b.H.和 the Portuguese FCA Capital Portugal I.F.I.C., S.A.）受歐洲中央銀行和地方中央銀行的監管，而若干其他附屬公司則受地方金融或銀行管理局的監管。Banco Fidis S.A.在巴西註冊成立，受巴西中央銀行監管。FCA Compañia Financiera S.A.在阿根廷註冊成立，受阿根廷中央銀行的監管。菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司在中國註冊成立，受中國銀行保險監督管理委員會和中國人民銀行的監管。因此，這些公司在償付能力、資本需要、報告、客戶保護和賬戶管理等各個方面均受到監管。

## 財務概覽

### 管理層關於本集團財務狀況及經營業績的討論及分析

以下有關我們財務狀況和經營業績的討論，應與「集團概覽」、「節選財務數據」項下的信息以及本報告其他章節所載綜合財務報表一併閱讀。此項討論包括前瞻性陳述，涉及許多風險和不確定性，包括但不限於「前瞻性陳述」和「風險因素」下所述的風險和不確定性。實際結果可能與任何前瞻性陳述中所載者有重大差異。

### 趨勢、不確定性及機會

我們的經營業績和財務狀況受到若干因素的影響，包括我們無法控制的因素。

**出貨量。**汽車出貨量一般受到我們關於滿足消費者車輛需求的計劃所推動。消費需求受經濟條件、經銷商和客戶融資的可貸性和成本以及向零售客戶提供的激勵舉措的影響（如下所詳述）。控制權的轉移、因而收入的確認，一般對應車輛出貨。這通常發生在將車輛交給負責將車輛運輸至經銷商或分銷商的承運人時，或者當車輛提供予經銷商或分銷商時。出貨和收入確認一般不與經銷商的零售額直接相關，這可能會受到其他因素的影響，包括經銷商對適當庫存水平的決定。

**產品開發和技術。**消費者需求（及因而我們的出貨）的一個關鍵驅動因素，一直是我們的汽車產品組合的不斷翻新、更新和演變，而我們已承諾投入大量資本和資源在新平臺上推出新的車輛，並增加新的動力系統和其他新技術。為了實現我們為保持市場份額和取得有競爭力的經營利潤率而進行的重大投資的回報，我們將不得不繼續在新車上市方面進行重大投資。我們相信，開發通用汽車平臺和動力系統的努力加快了我們許多新車上市的時間，並節省了成本。

與產品開發、車輛改進和推出相關的成本影響我們的淨利潤。此外，我們能否繼續在產品開發方面進行必要的投資並收回相關成本，在很大程度上取決於我們推出的新車型或顯著更新車型的市場接受度和成功。在新車上市和投放市場期間，我們通常會增加與廣告活動和相關促銷活動相關的銷售開支、一般開支和廣告開支。

我們在新項目的初始研究階段產生的成本（可能與車型、車輛平臺、動力傳動系統或技術有關）於產生時支銷並按研發費用列報。如若且當同時滿足下列兩個條件時，因產品開發發生的成本予以資本化，確認為無形資產：

(i) 開發支出能夠可靠地計量；及 (ii) 項目的技術可行性，預計產量和價格表明開發支出有可能產生未來的經濟效益。資本化開發支出包括可直接歸屬於開發過程的所有成本。有關資本化開發支出，根據從開始生產到開發產品的預期經濟使用壽命按直線法攤銷，並在我們的綜合損益表確認和報告此類攤銷為研發費用。如果車輛生產計劃在預期結束日期之前終止，則按該車型或平臺的剩餘使用經濟壽命，加速資本化開發支出的攤銷。如果車輛生產在期內終止，則所有未攤銷的資本化開發支出均在該期間支銷。



我們產品組合的未來開發（以支持我們的增長戰略）及其相關的開發支出，可能導致開發資產的重大資本化。我們的產品上市時間至少是自設計定稿作模和生產之日起計 24 個月，但根據產品而變化，項目投產後，導致攤銷增加。因此，基於我們的產品組合策略和產品計劃，我們的研發支出的週期性會影響我們的經營業績。

為了應對消費者需求和監管要求的預期變化，我們打算在產品開發和研發方面投入大量資源。替代燃料汽車和自動駕駛汽車的新市場也在開始湧現，我們預計在這些領域投入資源，以應對未來的需求，並支持遵守排放和燃油效率要求。此外，全球需求繼續從乘用車轉向多功能車，並從柴油動力車轉向其他汽車。

**收入成本。**收入成本包括採購（包括與購買部件和原材料有關的成本）、人工成本、折舊、攤銷、物流和產品保修以及召回成本。我們向眾多供應商採購各種部件、原材料、用品、公用事業、物流和其他服務。這些採購歷來佔總收入成本的 70%-80%。收入成本的波動主要與我們生產和銷售的車輛數量以及車輛組合的變化有關，原因是新型汽車一般具有技術上更先進的部件和增強功能，因此單位成本更高。收入成本也可能受到原材料價格波動的影響。原材料成本歷來佔上述採購總額的 10%-15%，其餘部分採購由部件、原材料變換和間接製造成本構成。我們通常尋求透過利用固定價格購買合同、商業談判和技術效率來管理這些成本並儘量減少其波動性。儘管如此，由於最近的關稅行動，我們與材料和部件相關的收入成本有所增加，這是由於近期關稅事件和由於我們在更新和翻新產品組合時顯著提升了車輛的內容。隨著時間的推移，技術進步和材料採購改進可能會降低我們額外升級的成本。此外，我們尋求通過定價行動收回更高的成本，但即使競爭環境允許，成本的增加與實現定價提增的能力之間也可能存在時間差。因此，在市場接受漲價之前，我們的業績一般受到不利影響，至少在短期內是如此。

此外，在許多出售我們汽車的市場上，我們需要支付這些車輛的進口稅（列入收入成本內）。在市場條件允許的情況下，我們將這些成本轉嫁到在向客戶收取的價格中。然而，對於我們的許多車輛，特別是大眾市場汽車細分市場，我們不能總是將關稅增幅轉嫁至經銷商和分銷商以及保持競爭力。我們在車輛定價以收回增加的成本方面的能力已經並將繼續影響我們的盈利能力。

**定價。**我們的盈利能力在一定程度上取決於我們維持或提高向經銷商和車隊客戶所售車輛的定價的能力，同時也將受到我們在轉嫁關於遵守愈加嚴格的監管合規要求所需的技術成本增幅方面的能力的重大影響。

此外，由於現有競爭車輛的多樣性和全球製造能力過剩，汽車行業繼續面臨激烈的價格競爭。歷史上，製造商透過向經銷商、零售客戶和車隊客戶提供激勵（包括現金回扣、選項包折扣和補貼資金或租賃計劃）來促銷產品。由於行業有季節性需求變化，激勵的數額和類型取決於許多因素，包括市場競爭水平、車輛需求、經濟狀況、車型年齡和年份時間。我們計劃繼續利用這些激勵對車輛進行有競爭力的定價，管理需求，支持對庫存管理而產生的盈利能力。

**汽車盈利能力。**我們的經營業績反映了我們銷售的汽車的盈利能力，而盈利能力往往會因許多因素而變化，包括汽車尺寸、內容和品牌定位。汽車盈利能力還取決於對經銷商和車隊客戶的銷售價格（扣除銷售激勵）、材料和部件成本以及運輸和保修成本。在北美自貿區分部，我們的大型汽車（如大型 SUV 和皮卡）在利潤率方面歷來高於其他車輛，在 2018 年約佔我們美國零售汽車總出貨量的 68%。近年來，消費者對若干大型汽車（如 SUV）的偏好有所增加；然而，並不能保證此情況持續下去。

在全球所有大眾市場汽車細分市場中，配備附加選項的車輛一般對我們來說更具盈利能力。因此，我們在提供有吸引力的汽車選項和升級方面的能力對我們提高這些車輛的盈利能力至關重要。此外，在美國和歐洲，我們向經銷商出售（供其銷售予零售客戶）汽車一事在正常情況下比我們的車隊銷售業務更有利可圖，原因是，在車隊客戶越來越傾向於購買更小、更省油但較少可選功能的汽車的同時（歷史上每車的盈利能力較低），零售客戶一般選擇附加的可選功能。

當對若干品牌和型號的汽車有很強的品牌認知度時，以這些品牌和型號銷售的汽車通常更有盈利空間。在若干情況下，這與這些品牌和車型的悠久歷史有關，而在其他情況下，則與客戶認定這些車輛更現代、更能滿足客戶需要有關。

**經濟狀況。**對新車的需求往往反映了我們經營所在的各個市場的經濟狀況，因為零售銷售取決於個人購買決定，而這又受到許多因素的影響，包括可支配收入水平。例如，阿根廷最近的經濟惡化和高通脹狀況對我們在拉美分部的出貨產生了重大影響。輕型商用車的車隊銷售和銷售也受到經濟狀況的影響，經濟狀況推動了車輛利用和投資活動。此外，對輕型商用車和皮卡車的需求部分是由建築和基礎設施項目推動的。因此，我們的業績受到我們經營所在的市場的宏觀經濟趨勢的影響。

**法規。**我們在全世界受到複雜的監管制度的制約，其中車輛安全、排放和燃油經濟性監管變得越來越嚴格，相關的執法機制亦越來越活躍。這些情況發展可能會影響我們的汽車銷售，以及我們的盈利能力和聲譽。例如，最近向世界輕型車統一測試規程（「WLTP」）的過渡對我們在歐洲、中東和非洲地區的出貨產生了重大影響。我們受適用的國家和地方法規的約束，必須達到適當的合規水平，以便在每個市場（包括我們獲得大量收入的一些市場）繼續運營。開發、工程和製造滿足這些要求的車輛，從而在這些市場上銷售，這需要大量的管理時間和財政資源。

在我們運營所在的市場中，我們遵守燃油經濟性和溫室氣體法規，以最具成本效益的組合方式開發、製造和銷售燃油經濟性更好、排放更低的車輛、購買合規積分和支付監管罰款。我們戰略的每項組成部分的成本均增加了，預計未來會繼續增加。由於這些組成部分的成本（特別是每項組成部分的相對成本）變化，我們打算調整我們的戰略，努力維持最具成本效益的方法來遵守法規。此外，這些成本和為應對其他監管要求而產生的成本可能很難轉嫁予客戶，因此增加的成本可能會影響我們的經營業績和盈利能力。

另外，2018年，中國是全球最大的單一市場，其監管規定的發展在若干方面限制了我們在該國擴大業務範圍時可以謀求推出的產品組合。有關更多資料，請參閱「**風險因素—法律、法規和政府政策，包括與提高燃油效率要求和減少溫室氣體和尾氣排放有關者，對我們的經營方式有重大影響**」。

**關稅及貿易政策。**最近，美國與其貿易夥伴（包括中國和歐盟）之間有關關稅和進口稅的活動和猜測顯著增加。美國與其貿易夥伴之間實施的關稅或進口稅，以及《美國—墨西哥—加拿大協定》的實施或美國退出《北美自由貿易協定》，可能會降低消費者需求及／或降低我們產品的利潤。此外，關於我們可在全球採購的部件和原材料的供應和價格可能會受到不利影響。

**Magneti Marelli。**2018年10月22日，我們宣佈，我們已與 Calsonic Kansei Corporation 的控股公司 CK Holdings, Ltd. 簽訂了最終協議，根據該協議，CK Holdings, Ltd. 將收購我們的汽車部件業務 Magneti Marelli。該協議的交易價值為 62 億歐元，但可作若干調整。該交易預計在 2019 年第二季度結束，但須經監管部門批准和受制於其他慣常的成交條件。

**合併。**汽車行業是異常資本密集型行業，近年來，由於我們追求技術創新和應對各項挑戰，我們行業的資本支出和研發需求持續大幅增長。由於遵守強化的排放和安全法規，繼續產生新的和不斷增加的資本要求，這正如開發專有組件一樣。雖然我們繼續執行我們的業務計劃，且我們相信我們的業務將繼續增長及我們的營業利潤率將繼續提高，但如果我們不能透過與其他製造商的合作或合併來降低我們的資本要求，則我們可能無法減少組件開發成本，優化製造投資或產品配置，提高模具、機械和設備的利用率，因此我們的產品開發和製造成本將繼續限制我們的盈利能力和資本回報。儘管無法保證我們能夠通過大規模集成或產品開發和製造合作來克服這些挑戰，但如果我們無法追求這些利益，我們所使用的資本的回報可能會受損，從而可能對我們的經營業績和財務狀況產生不利影響。

**經銷商及客戶融資。**由於經銷商和零售客戶在購買我們全球範圍內所售很大一部分車輛方面是融資購買的，融資的可貸性和成本是影響我們汽車出貨量和淨收入的一個重要因素。客戶融資的可貸性可能會影響汽車組合，原因是那些可獲得更多融資的客戶能夠購買更高價的車輛，而當客戶融資受到限制時，汽車組合可能會轉向更低價的車輛。近年來的低利率環境已經產生了關於降低汽車擁有的實際成本的正面效果。雖然美國和歐洲的利率一直處於歷史低位，但美國聯邦儲備委員會最近提高了利率（這可能影響消費者融資利率），且隨著時間的推移，融資的可貸性和條款會繼續發生變化，從而影響我們的業績。我們目前在許多地區（包括美國）開展業務，沒有一家專屬財務公司，並繼續通過合資企業和第三方安排的方式在我們的數個主要市場（包括美國）提供融資渠道。因此，與擁有和經營聯屬財務公司的競爭對手相比，我們在這些市場上可能更無法確保為我們的經銷商和零售客戶提供融資。

**外匯匯率影響。**外匯匯率（包括美元／歐元匯率）於 2018 年大幅波動，且未來可能繼續這樣的波動。我們受到以下外匯匯率波動的影響：(i) 透過把外幣財務報表換算為歐元以作合併入賬，我們稱之為換算影響；及(ii) 透過本集團內實體以其自身功能貨幣以外的貨幣進行交易，我們稱之為交易影響。考慮到我們在美國的業務規模，美元兌歐元的走強通常會對我們的財務業績（以歐元報告）以及與我們在美國銷售歐洲生產的車輛和部件相關的業務產生積極影響。我們主要是以歐元、美元和巴西雷亞爾計價的債務形式獲得資金。考慮到我們債務和流動性，美元兌歐元的走強通常將對我們的淨債務狀況產生積極影響。

為了減少外匯匯率的影響，我們對若干風險進行了一定比例的對沖。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 30 *關於金融風險的定性及定量資料*。

### 出貨資料

如 *集團概覽—業務概覽* 所討論，我們的業務通過五個報告分部進行：四個區域性大眾市場汽車分部（北美自貿區、拉美、亞太和歐洲、中東及非洲）和瑪莎拉蒂全球豪華品牌分部。下表按分部列出了我們的汽車出貨信息。汽車出貨通常與我們關於滿足消費者需求的計劃所推動的當期生產保持一致。當我們的車輛、服務或零件的控制權已經轉移且本集團對客戶的履約義務已經履行時，確認收入。本集團已確定，我們汽車和服務零件的銷售的客戶一般是經銷商、分銷商或車隊客戶。控制權的轉移，因而收入確認，通常對應與車輛或服務零件提供予客戶，或車輛或服務零件交付予負責把它運送給客戶的承運人的日期。當車輛控制權轉移至車隊客戶時，透過折舊保證計劃（「折舊保證計劃」）進行的新車銷售被確認為收入，除非本集團發行有重大經濟激勵的認沽期權。有關我們的收入確認政策的更多詳情，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 2 *編製基準*。

有關我們的經銷商和分銷商的描述，請參閱 *集團概覽—銷售概覽*。因此，出售的車輛數目不一定與在任何給定期間記錄收入的汽車出貨數量相對應。

(千輛)	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
北美自貿區	2,633	2,401	2,587
拉美	585	521	456
亞太	84	85	91
歐洲、中東及非洲	1,318	1,365	1,306
瑪莎拉蒂	35	51	42
<b>合併出貨量合計</b>	<b>4,655</b>	<b>4,423</b>	<b>4,482</b>
合資企業出貨量	187	317	238
<b>總出貨量合計</b>	<b>4,842</b>	<b>4,740</b>	<b>4,720</b>

關於北美自貿區、拉美、亞太、歐洲、中東及非洲及瑪莎拉蒂的 2018 年與 2017 年出貨量比較及 2017 年與 2016 年出貨量比較的討論，請參閱下文 *—按分部劃分的業績*。

### 非公認會計準則的財務計量

我們透過採用數項非公認會計準則（「非公認會計準則」）財務指標來監控我們的運營：淨現金／（債務）、淨工業現金／（債務）、經調整息稅前利潤（「經調整息稅前利潤」）、經調整純利及以固定匯率（「固定匯率」）提供的若干信息。我們認為，這些非公認會計準則的財務計量可提供有關我們經營業績的有用且相關的信息，並增強關於評估我們財務表現及財務狀況的整體能力。它們為我們提供了可比的計量標準，有助於管理層確定運營趨勢的能力，並就未來支出、資源分配和其他運營決策做出決定。這些及類似措施在我們經營所處的行業中廣泛使用，但是，這些財務計量可能無法與其他公司的其他類似名稱的計量相提並論，並且不擬替代根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則及歐盟採用的國際財務報告準則編製的財務表現及財務狀況計量。

*經調整息稅前利潤 (EBIT)*：不包括持續性業務淨利潤／（虧損）中的若干調整（含投資出售收益／（虧損）、重組、減值、資產撤銷以及被視為不頻繁性質的罕見或離散事件的特別收入／（費用）），也不包括財務開支淨額和稅項開支／（利益）。

經調整息稅前利潤用於內部報告以評估績效，並作為本集團預測、預算和決策過程的一部分，是因為它為本集團的核心業務提供了更大透明度。我們認為，此項非公認會計準則計量是有用的，是因為它排除了我們認為不代表本集團持續經營業績的項目，並允許管理層查看經營趨勢，進行分析比較以及以基準計量在各期間和各分部之間的業績。我們還認為，經調整息稅前利潤有助於分析師和投資者瞭解管理層如何在一致性基礎上評估本集團的持續經營業績。此外，經調整息稅前利潤是用於確定集團行政總裁及其他合資格僱員（包括集團執行委員會成員）年度績效獎金的若干績效目標的指標之一。

關於更多討論內容以及關於據此非公認會計準則計量核對持續性業務純利（這是我們綜合損益表中最直接可比的計量），請參閱以下 *集團業績及按分部劃分的業績* 等節。經調整息稅前利潤不應被視為替代持續性業務純利、現金流或根據國際財務報告準則報告的其他分析我們業績的方法。

*經調整純利*：作為持續性業務純利／（虧）計算（不包括經調整息稅前利潤排除的相同項目的稅後影響），以及不頻繁性質的罕見或離散事件的財務收入／（開支）和稅項收入／（開支）。

我們認為此項非公認會計準則計量有用，是因為它還排除了我們認為不代表本集團持續經營業績的項目，並為投資者提供了本集團持續經營業績的更有意義的比較。此外，經調整純利是用於確定年度績效獎金和實現若干績效目標的指標之一，而該等績效目標是根據本集團行政總裁和其他合格員工（包括集團執行委員會的成員）股權激勵計劃的條款建立。

關於更多討論內容以及關於據此非公認會計準則計量核對持續性業務純利（這是我們綜合損益表中最直接可比的計量），請參閱以下 *集團業績* 一節。經調整純利不應被視為替代持續性業務純利、現金流或根據國際財務報告準則報告的其他分析我們業績的方法。

*淨現金／（債務）和淨工業現金／（債務）*：我們認為，淨現金／（債務）有助於本集團在考慮現金及現金等價物和流動證券後計量淨負債。

由於用於償付工業活動和金融服務之間金融債務的現金流來源不同（通過經營活動的現金（就工業活動而言）和通過收取金融服務應收款（就金融服務而言）），以及不同的業務結構和槓桿影響，我們提供了單獨的工業活動和金融服務之間的淨現金／（債務）的分析。

工業活動和金融服務之間的劃分是基於每個集團公司的核心業務活動（工業或金融服務）的子合併。工業活動的子合併還包括進行集中資金活動的公司，例如在市場上籌集資金和為集團公司融資，但不向第三方提供融資。金融服務包括提供零售和經銷商融資以及租賃服務的公司，以支持若干地區分部的大眾市場汽車品牌和瑪莎拉蒂豪華品牌。此外，作為第三方保理的替代，金融服務活動還包括為工業活動提供保理服務。這些金融服務活動的經營業績列入其經營所在的區域或分部內。

淨工業現金/(債務) (即工業活動的淨現金/(債務)) 是管理層分析我們財務槓桿和資本結構的主要指標, 直到今年我們的資產負債表去槓桿化工作基本完成, 並且仍然是計量我們業績的主要指標之一。淨工業現金/(債務) 計算為: 債務加上與工業活動有關的衍生金融負債, 減去 (i) 現金和現金等價物, (ii) 若干流動債務證券, (iii) 集團或共同控制的金融服務實體的流動財務應收款, 及 (iv) 衍生金融資產和抵押品存款; 因此, 與金融服務實體有關的債務、現金和現金等價物以及其他金融資產/負債不包括在淨工業現金/(債務) 的計算中。淨工業現金/(債務) 不應被視為國際財務報告準則下現金流量或其他財務計量的替代物; 此外, 淨工業現金/(債務) 取決於每個資產負債表日的現金和現金等價物的金額, 這些金額可能受應收賬款貨幣化和應付賬款支付時間的影響, 以及受營運資金的其他組成部分變動的影響, 這些變動因 (其中包括) 現金管理計劃和其他因素 (其中一些或非本集團所能控制) 而在不同時期有所不同。因此, 應將淨工業現金/(債務) 與根據國際財務報告準則報告的其他指標一併進行評估, 以更全面地瞭解本公司的資本結構和流動性。此外, 淨工業現金/(債務) 是用於確定集團行政總裁和其他合資格僱員 (包括集團執行委員會成員) 年度績效獎金的指標之一。

關於更多資料以及這些非公認會計準則債務計量的核對 (這是我們綜合財務狀況表中最直接可比的計量), 請參閱下文 *流動性及資本資源—淨現金/(債務)*。

*工業自由現金流:* 從歷史上看, 由於我們的槓桿狀況, 我們使用淨工業現金/(債務) 作為一個關鍵指標, 使我們的團隊專注於資產負債表去槓桿化的基本任務。由於我們的資產負債表去槓桿化在今年已經基本完成, 我們已經用未來現金流指標取代這個關鍵指標, 特別是工業自由現金流, 我們將其定義為經營活動產生的現金流並減去: 已終止業務經營活動現金流; 與金融服務相關的經營活動現金流 (扣除對銷); 工業活動的物業、廠房和設備及無形資產的投資; 及對超出養老金計劃要求款額的酌情養老金供款的調整 (扣除稅款)。工業自由現金流的時間可能受到應收賬款貨幣化和應付賬款支付的時間以及營運資金其他組成部分變化的影響, 這些變化在各期間因 (其中包括) 現金管理舉措和其他因素而不同, 其中一些可能非本集團所能控制。

關於更多資料和據此非公認會計準則計量核對經營活動現金流 (這是我們綜合現金流量表中最直接可比的計量), 請參閱 *流動性及資本資源—工業自由現金流*。工業自由現金流不應被視為替代持續性業務純利、現金流或根據國際財務報告準則報告的其他分析我們業績的方法。

*固定貨幣信息:* 集團業績一節內的討論包括有關我們在固定匯率 (「固定匯率」) 方面的業績的信息, 而該信息是通過應用上一年度平均匯率換算以當地貨幣表示的當前財務數據 (相關財務報表以該貨幣表示) 而得出 (關於所應用的匯率, 請參閱在本報告其他章節所載綜合財務報表內的附註 2 *編製基準*)。儘管我們認為該非公認會計準則計量不能替代公認會計準則計量, 但我們認為排除匯率波動影響的業績為投資者提供了有關我們業務經營表現及趨勢 (按當地貨幣) 的更多有用信息。

## 經營業績

### 集團業績 – 2018 年與 2017 年的比較和 2017 年與 2016 年的比較

以下是對本集團截至 2018 年 12 月 31 日止年度與截至 2017 年 12 月 31 日止年度和截至 2017 年 12 月 31 日止年度與截至 2016 年 12 月 31 日止年度的經營業績比較的討論。

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			
	2018 年	2017 年	2016 年	
淨收入	€ 110,412	€ 105,730	€ 105,798	
收入成本	95,011	89,710	90,927	
銷售、一般及其他費用	7,318	7,177	7,388	
研發費用	3,051	2,903	2,930	
投資業績	235	399	310	
撥回巴西間接稅項負債	—	895	—	
投資出售收益	—	76	13	
重組費用	103	86	68	
財務開支淨額	1,056	1,345	1,858	
<b>稅前利潤</b>	<b>4,108</b>	<b>5,879</b>	<b>2,950</b>	
稅項開支	778	2,588	1,237	
<b>持續性業務純利</b>	<b>3,330</b>	<b>3,291</b>	<b>1,713</b>	
已終止業務利潤 (除稅淨額)	302	219	101	
<b>純利</b>	<b>€ 3,632</b>	<b>€ 3,510</b>	<b>€ 1,814</b>	
<b>歸屬於以下各方的純利：</b>				
母公司所有者	€ 3,608	€ 3,491	€ 1,803	
非控股權益	€ 24	€ 19	€ 11	
<b>歸屬於以下各方的持續性業務純利</b>				
母公司所有者	€ 3,323	€ 3,281	€ 1,708	
非控股權益	€ 7	€ 10	€ 5	
<b>歸屬於以下各方的已終止業務純利：</b>				
母公司所有者	€ 285	€ 210	€ 95	
非控股權益	€ 17	€ 9	€ 6	

截至 2018 年 1 月 1 日，本集團採用了國際財務報告準則第 15 號—與客戶所訂合約的收入及國際財務報告準則第 9 號—金融工具。關於採納此等新準則的影響並不重大，並且本集團預期持續採納此等新準則方面不會產生重大影響。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 2 編製基準。

由於按已終止業務呈列 Magneti Marelli，因此剩餘的部件業務不再被視為單獨的報告分部，並列入「其他活動」內。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 3 綜合範圍。

### 淨收入

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度				增長 / (下降)		
	2018 年	2017 年	2016 年	2018 年比 2017 年		2017 年比 2016 年	
				% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
淨收入	€ 110,412	€ 105,730	€ 105,798	4.4%	9.3%	(0.1)%	0.1%

有關我們 5 個報告分部（北美自貿區、拉美、亞太、歐洲、中東及非洲和瑪莎拉蒂）2018 年與 2017 年和 2017 年與 2016 年的淨收入比較的討論，請參閱以下按分部劃分的業績。

## 收入成本

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			2018 年比 2017 年		增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	% 實際	% 固定匯率	2017 年比 2016 年	
						% 實際	% 固定匯率
收入成本	€ 95,011	€ 89,710	€ 90,927	5.9%	10.8%	(1.3)%	(0.3)%
收入成本佔淨收入的百分比	86.1%	84.8%	85.9%				

收入成本包括採購（含商品成本）、人工成本、折舊、攤銷、物流、產品保修和召回成本。

與 2017 年相比，2018 年收入成本的增加主要與以下因素有關：(i) 北美自貿區的成本增加，因新車型內容和技術改進而使得銷量和產品成本提高；(ii) 由於銷量增加，拉丁美洲的成本增加；(iii) 歐洲、中東和非洲地區的車輛組合，部分被如下各項抵銷；(iv) 主要在北美自貿區和拉丁美洲的外幣換算影響引致的減少；及 (v) 瑪莎拉蒂的交易量減少。

與 2016 年相比，2017 年收入成本的下降主要與以下因素有關 (i) 銷量減少，(ii) 外匯換算影響，(iii) 採購效率，及 (iv) 因與高田集團 (Takata Corporation) 製造的安全氣囊充氣裝置全行業召回相關的召回活動的估計成本，2016 年確認的費用高於 2017 年確認的費用。這些部分上被 (v) 車輛組合及 (vi) 內容和技術改進的較高產品成本所抵銷。收入成本的下降主要歸因於北美自貿區和亞太地區的減少，部分被拉丁美洲、歐洲、中東和非洲以及瑪莎拉蒂的增加所抵銷。

## 銷售、一般及其他費用

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			2018 年比 2017 年		增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	% 實際	% 固定匯率	2017 年比 2016 年	
						% 實際	% 固定匯率
銷售、一般及其他費用	€ 7,318	€ 7,177	€ 7,388	2.0%	6.1%	(2.9)%	(2.1)%
銷售、一般及其他費用佔淨收入的百分比	6.6%	6.8%	7.0%				

銷售、一般及其他費用包括廣告費、人事費和管理費。截至 2018 年、2017 年和 2016 年 12 月 31 日止年度，廣告費分別約佔銷售、一般及其他費用的 42%、47% 和 48%。

與 2017 年相比，2018 年銷售、一般及其他費用的增加主要與已確認 7.48 億歐元撥備有關，涉及美國柴油排放事項的民事、環境和消費者索賠方面達成的最終和解（參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 25 授出擔保、承諾及或有負債），部分被北美自貿區較低的廣告費和有利外匯換算影響所抵銷。

與 2016 年相比，2017 年的銷售、一般及其他費用的下降主要涉及 (i) 主要在北美自貿區的廣告和營銷費用降低，(ii) 外匯換算影響及 (iii) 主要在北美自貿區和歐洲、中東及非洲的成本效益，部分被歐洲、中東及非洲的廣告費增加所抵銷。



**研發費用**

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)			
	2018 年	2017 年	2016 年	2018 年比 2017 年 % 實際 % 固定匯率	2017 年比 2016 年 % 實際 % 固定匯率		
支銷的研發支出	€ 1,448	€ 1,506	€ 1,467	(3.9)%	0.2%	2.7%	4.0%
資本化開發支出攤銷	1,456	1,294	1,357	12.5%	16.8%	(4.6)%	(4.6)%
資本化開發支出減值及撇銷	147	103	106	42.7%	43.7%	(2.8)%	(2.8)%
<b>研發費用總額</b>	<b>€ 3,051</b>	<b>€ 2,903</b>	<b>€ 2,930</b>	<b>5.1%</b>	<b>9.1%</b>	<b>(0.9)%</b>	<b>(0.2)%</b>

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
支銷的研發支出佔淨收入的百分比	1.3%	1.4%	1.4%
資本化開發支出攤銷佔淨收入的百分比	1.3%	1.2%	1.3%
資本化開發支出減值及撇銷佔淨收入的百分比	0.1%	0.1%	0.1%
<b>研發費用總額佔淨收入的百分比</b>	<b>2.8%</b>	<b>2.7%</b>	<b>2.8%</b>

下表總結了我們截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的研發支出：

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	2018 年比 2017 年	2017 年比 2016 年
資本化開發支出	€ 2,079	€ 2,431	€ 2,395	(14.5)%	1.5%
支銷的研發支出	1,448	1,506	1,467	(3.9)%	2.7%
<b>研發支出總額</b>	<b>€ 3,527</b>	<b>€ 3,937</b>	<b>€ 3,862</b>	<b>(10.4)%</b>	<b>1.9%</b>
資本化開發支出佔研發支出總額的百分比	58.9%	61.7%	62.0%		
<b>研發支出總額佔淨收入的百分比</b>	<b>3.2%</b>	<b>3.7%</b>	<b>3.7%</b>		

我們進行新車和技術研發，以改善車輛的性能、安全性、燃油效率、可靠性、消費者認知和環境影響。研發費用主要包括材料成本、服務和人員相關費用（用於支持採用動力傳動系統技術開發新的和現有的車輛）。有關研發費用的更多詳情，請參閱趨勢、不確定性及機會—產品開發及技術和業務概覽—研發。

與 2017 年相比，2018 年資本化開發支出攤銷額的增加主要是由於北美自貿區的攤銷額增加，主要歸因於全新 Ram 1500、全新 Jeep 牧馬人和全新 Jeep 切諾基。

2018 年，主要是在歐洲、中東和非洲地區，資本化開發支出的減值和撇銷是由於與 2018-2022 年業務計劃相關的產品計劃發生了變化。

與 2016 年相比，2017 年資本化開發支出攤銷額減少的主要原因是若干車型的預期生命週期變化和外匯換算影響，部分被拉美地區全新瑪莎拉蒂 Levante、全新阿爾法羅密歐 Giulia 和 Stelvio、全新 Jeep 指南者、全新菲亞特 Argo 的增長所抵銷。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，資本化開發支出的減值和撇銷主要與歐洲、中東和非洲的全球產品組合變動和拉丁美洲產品組合變動有關。

### 投資業績

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	2018 年比 2017 年	2017 年比 2016 年
投資業績	€ 235	€ 399	€ 310	(41.1)%	28.7%

與 2017 年相比，2018 年投資業績的下降主要是由於亞太地區的廣汽菲克合資公司和歐洲、中東及非洲地區的 Tofas 合資公司業績下降，部分被歐洲、中東及非洲地區 FCA Bank 業績改善所抵銷。

與 2016 年相比，2017 年投資業績的增長主要歸因於亞太地區廣汽菲克合資公司的業績改善（由於中國本地化生產的增加），以及 FCA Bank 的業績改善。

### 撥回巴西間接稅項負債

2017 年 6 月，集團撥回了巴西 8.95 億歐元的間接稅負債（反映了若干法院判決）。

由於該負債與本集團在巴西的多個細分市場的業務有關，且鑒於該項目的重大和不經常性質，因此該負債不歸屬於相關細分市場的結果，不包括在截至 2017 年 12 月 31 日止年度集團經調整息稅前利潤（見附註 22 其他負債及應付稅項）中。

### 財務開支淨額

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	2018 年比 2017 年	2017 年比 2016 年
財務開支淨額	€ 1,056	€ 1,345	€ 1,858	(21.5)%	(27.6)%

2018 年與 2017 年相比和 2017 年與 2016 年相比的財務開支淨額有所下降，主要原因是計劃總債務繼續減少。

### 稅項開支

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	2018 年比 2017 年	2017 年比 2016 年
稅項開支	€ 778	€ 2,588	€ 1,237	(69.9)%	109.2%
實際稅率	18.5%	44.2%	40.5%	-2570 基點	+370 基點

與 2017 年相比，2018 年稅收開支的減少主要歸因於：(i) 由於確認巴西遞延所得稅資產的減少，2017 年錄得 7.34 億歐元稅收開支；(ii) 2017 年就 2017 年 12 月美國《減稅與就業法案》（「該稅法」）錄得預計稅項開支淨額 8,800 萬歐元；(iii) 2018 年因該稅法而確認減少 6.73 億歐元；及 (iv) 關於 2018 年確定的前幾年稅收狀況的淨稅收優惠 3.34 億歐元，包括把估算的 2017 年美國以前認定的遞返稅開支調減 7,000 萬歐元，以及來自加速後的酌情養老金供款的稅收利益 9,400 萬歐元（有關更多詳情，請參閱我們綜合財務報表中附註 19 僱員福利負債）；部分被 (v) 確認與美國柴油排放事項的民事、環境和消費者索賠的最終和解相關的成本撥備而產生的稅收影響所抵銷；及 (vi) 亞太地區經營業績下降。更多詳情請參閱綜合財務報表附註 7 稅項開支。

2018 年確定的前幾年 3.34 億歐元稅收優惠淨額包括：(i) 關於美國所提供退稅調整的 4.47 億歐元稅收優惠（包括估算的 2017 年美國一次性視同遞返稅開支調減 7,000 萬歐元，以及來自加速後的酌情養老金供款的稅收優惠 9,400 萬歐元（有關更多詳情，請參閱我們綜合財務報表中附註 19 僱員福利負債）；部分被 (ii) 1.13 億歐元的淨稅項開支（主要是由於不確定的稅務狀況和其他前幾年的稅務狀況的影響）抵銷。

2017 年巴西遞延所得稅資產的減少包括：

- 2.81 億歐元與上述撥回巴西間接稅負債有關；及
- 4.53 億歐元被撤銷，原因是集團修訂了對巴西的展望，以反映隨後數年的復蘇速度放緩和展望（主要是由於政治不確定性提高），並得出結論，巴西的一部分遞延所得稅資產不再可收回。

上述項目不包括在經調整純利中。

實際稅率從 2017 年的 44% 降至 2018 年的 19%，主要原因是：(i) 由於確認巴西遞延所得稅資產的減少而在 2017 年錄得稅項開支；(ii) 因該稅法的影響而確認淨稅收優惠；及 (iii) 就 2018 年最終確定的前幾年稅收狀況確認淨稅收優惠；部分被 (iv) 確認與美國柴油排放事項的民事、環境和消費者索賠的最終和解相關的成本撥備而產生的稅收影響所抵銷。

與 2016 年相比，2017 年稅項開支的增加主要歸因於：(i) 稅前利潤增加，特別是北美自貿區；(ii) 稅收抵免的產生和使用淨減少；(iii) 如上所述，2017 年 12 月 8,800 萬歐元的稅收改革的影響；及 (iv) 如上所述，巴西遞延所得稅資產減少 7.34 億歐元。

實際稅率從 2016 年的 40.5% 提高到 2017 年的 44.2%，主要是由於確認巴西遞延所得稅資產減少而致 2017 年錄得開支。

#### 已終止業務利潤（除稅淨額）

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	2018 年比 2017 年	2017 年比 2016 年
已終止業務利潤（除稅淨額）	€ 302	€ 219	€ 101	n.m.	n.m.

n.m. = 數字無意義

Magneti Marelli，在截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表內作為已終止業務呈列。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 3 綜合範圍。

Magneti Marelli 的物業、廠房及設備的停止折舊和無形資產攤銷對國際財務報告準則第 5 號要求的持待售分類的影響為 0.96 億歐元，扣除稅項 2,000 萬歐元。

#### 持續性業務純利

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	2018 年比 2017 年	2017 年比 2016 年
持續性業務純利	€ 3,330	€ 3,291	€ 1,713	1.2%	92.1%

與 2017 年相比，2018 年持續性業務純利的增長主要是由於 (i) 稅收和淨財務開支減少，及 (ii) 北美自貿區和拉丁美洲經營業績的改善（扣除亞太地區、瑪莎拉蒂和歐洲、中東及非洲的業績下降）。這些部分上被以下因素抵銷：(iii) 就與美國柴油排放事項的民事、環境和消費者索賠的最終和解有關的費用確認一筆 7.48 億歐元的撥備；及 (iv) 2017 年，本集團巴西附屬公司先前應計的巴西間接稅相關負債回撥 8.95 億歐元。

與 2016 年相比，2017 年持續性業務純利的增長主要是由於 2017 年經營業績的改善、財務費用降低以及巴西間接稅負債回撥而產生 8.95 億歐元得益，部分被本年度所得稅增加（包括上文討論的巴西遞延所得稅資產減少）抵銷。

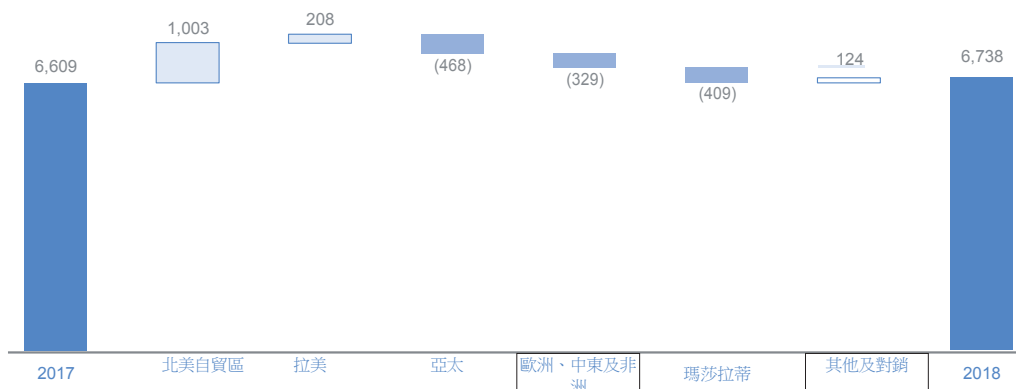
## 經調整息稅前利潤

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			2018 年比 2017 年		2017 年比 2016 年	
	2018 年	2017 年	2016 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
	經調整息稅前利潤	€ 6,738	€ 6,609	€ 5,680	2.0%	7.9%	16.4%
經調整息稅前利潤率(%)	6.1%	6.3%	5.4%	-20 基點	—	+90 基點	—

下圖列示了按分部劃分的我們 2018 年與 2017 年和 2017 年與 2016 年的經調整息稅前利潤比較：

## 按分部的經調整息稅前利潤

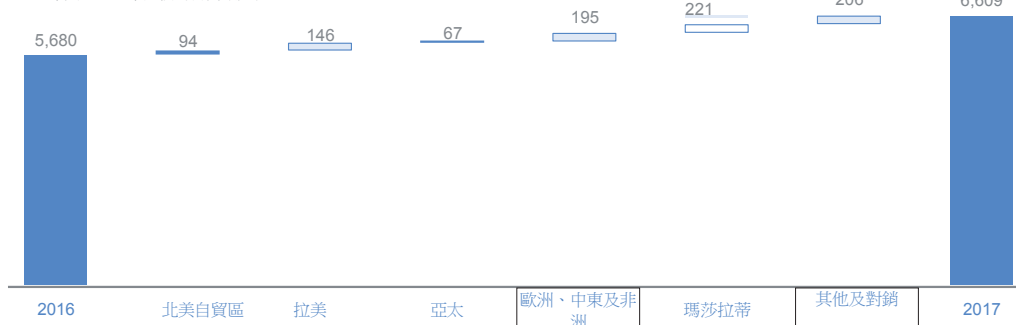
2018 年與 2017 年比較 (百萬歐元)



截至 2018 年 12 月 31 日止年度，與 Magneti Marelli 相關的經調整息稅前利潤（不包括在本集團經調整息稅前利潤內）為 5.46 億歐元，扣除公司間對銷。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 3 *綜合範圍*。

## 按分部的經調整息稅前利潤

2017 年與 2016 年比較 (百萬歐元)



截至 2017 年 12 月 31 日止年度，與 Magneti Marelli 相關的經調整息稅前利潤（不包括在本集團經調整息稅前利潤內）為 4.45 億歐元，扣除公司間對銷。截至 2016 年 12 月 31 日止年度，與 Magneti Marelli 相關的經調整息稅前利潤（不包括在本集團經調整息稅前利潤內）為 3.76 億歐元，扣除公司間對銷。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 3 *綜合範圍*。

關於我們 5 個報告分部（北美自貿區、拉美、亞太、歐洲、中東及非洲和瑪莎拉蒂）2018 年與 2017 年和 2017 年與 2016 年的經調整息稅前利潤比較的討論，請參閱下文按分部劃分的業績。

下表總結了持續性業務純利與經調整息稅前利潤的對賬：

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
<b>持續性業務純利</b>	<b>€ 3,330</b>	<b>€ 3,291</b>	<b>€ 1,713</b>
稅項開支	778	2,588	1,237
財務開支淨額	1,056	1,345	1,858
調整：			
美國柴油排放事項費用	748	—	—
減值費用及供應商債務	353	219	177
中國存貨減值	129	—	—
召回成本（扣除回收）— 氣囊充氣裝置	114	102	414
美國特別花紅付款	111	—	—
重組費用（扣除回撥）	103	86	68
僱員福利結算虧損	92	—	—
意大利薩沃納港洪災火災	43	—	—
終止綜合委內瑞拉	—	42	—
貨幣貶值	—	—	19
天津（中國）港口爆炸保險賠償	—	(68)	(55)
投資出售收益	—	(76)	(13)
（收回）／召回成本—與供應商有爭議	(50)	—	132
北美自貿區產能調整	(60)	(38)	156
巴西間接稅—回撥負債／確認抵免	(72)	(895)	—
其他	63	13	(26)
調整總額	1,574	(615)	872
<b>經調整息稅前利潤</b>	<b>€ 6,738</b>	<b>€ 6,609</b>	<b>€ 5,680</b>

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，經調整息稅前利潤不包括主要與以下相關的調整：

- 就與美國柴油排放有關的民事、環境和消費者索賠達成的最終和解相關的費用確認 7.48 億歐元的撥備（請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）；
- 3.53 億歐元涉及 2.97 億歐元的減值費用和 5,600 萬歐元的供應商債務（主要是在歐洲、中東及非洲），這是由於與 2018-2022 年業務計劃有關的產品計劃發生變化所致；
- 1.29 億歐元涉及中國加速採用新排放標準和銷售低於預期有關的存貨減值；
- 召回成本為 1.14 億歐元，扣除與高田安全氣囊充氣裝置相關的回收費用。2017 年，收入成本為 1.02 億歐元，與高田氣囊充氣裝置召回範圍的擴大有關，其中 2,900 萬歐元與之前宣佈的北美自貿區召回有關，7,300 萬歐元與拉美的預防性安全活動有關。2016 年期間，與高田安全氣囊充氣裝置相關的召回活動的估計成本為 4.14 億歐元，計入截至 2016 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中的收入成本，以調整 2016 年 5 月召回活動中人數擴大方面的保修撥備。由於保修調整的費用是由於高田製造的零件引起的全行業召回，並且由於高田的財務不確定性，我們確定這些費用在性質上是不尋常的，因此，2016 年、2017 年和 2018 年的費用不包括在經調整息稅前利潤中（關於更多資料，請參閱在本報告其他章節所載的綜合財務報表內附註 25，授出擔保、承諾及或有負債）；

- 1.11 億歐元費用涉及依據《減稅與就業法案》向美國共約 60,000 名小時工及領薪員工（不含高級管理人員）支付特別花紅 2,000 美元（2018 年 1 月 11 日宣佈）；
- 1.03 億歐元涉及重組費用，包括歐洲、中東及非洲 1.23 百萬歐元費用，被撥回拉美先前重組費用 2,800 萬歐元所抵銷；
- 0.92 億歐元費用用於結算北美自貿區一部分補充退休計劃以及年金買斷；
- 0.43 億歐元費用涉及與意大利薩沃納港洪災及火災有關的費用；
- 部分收回 2016 年應計的與供應商有爭議的召回成本相關的金額，產生 5,000 萬歐元的得益；
- 先前就北美自貿區產能調整計劃計提的費用減少 6,000 萬歐元。於截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，作為提高北美自貿區利潤率計劃的一部分，本集團調整了其在該地區的部分生產能力，以使本集團現有工廠基礎設施更好地滿足對 Ram 皮卡和 Jeep 汽車的市場需求。在截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，該計劃實施產生的淨增量成本 1.56 億歐元已確認，也不包括在經調整息稅前利潤中。在截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，與撥備調整相關的 3,800 萬歐元收入已確認，不包括在經調整息稅前利潤中；及
- 7,200 萬歐元得益，涉及確認與巴西間接稅相關的先前數年所付金額的抵免。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，經調整息稅前利潤不包括主要與以下相關的調整：

- 2.19 億歐元的資產減值費用，主要在拉丁美洲和歐洲、中東及非洲，由產品組合的變化以及委內瑞拉若干房地產資產的減值引起；
- 上述與高田安全氣囊充氣裝置有關的召回活動的估計費用 1.02 億歐元；
- 8,600 萬歐元的重組費用，其中 7,500 萬歐元主要與拉丁美洲的勞動力重組費用有關；
- 我們在委內瑞拉的業務終止綜合而造成的淨損失 4,200 萬歐元。參閱附註 3—綜合範圍；
- 6,800 萬歐元的收入，反映了與中國天津港爆炸事件有關的最終保險賠償。2015 年 8 月 12 日，天津港的一個集裝箱堆放區發生了一系列爆炸，影響了幾個堆放區，當中約有 25,000 輛 FCA 品牌的車輛，其中約 13,300 輛歸 FCA 所有，約 11,400 輛前已售予我們的分銷商。由於爆炸使然，天津港幾乎所有車輛均受到影響，一些車輛被摧毀。截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，與天津相關的 5,500 萬歐元的保險賠償金不列入經調整息稅前利潤中。只要與賠償相關的保險損失不列入經調整息稅前利潤中，與天津港爆炸事故相關的損失有關的保險賠償不列入經調整息稅前利潤中。只要保險賠償與經調整息稅前利潤中包括的費用、增加的激勵或業務中斷損失有關，保險賠償就列入經調整息稅前利潤中；
- 7,600 萬歐元的投資出售收益，主要與 4,900 萬歐元的集團出版業務出售收益有關；
- 3,800 萬歐元收益，與上述北美自貿區產能調整計劃儲備的調整有關；及
- 如上文所述，巴西間接稅負債回撥得益 8.95 億歐元。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，經調整息稅前利潤不包括主要與以下相關的調整：

- 與資產減值相關的 1.77 億歐元費用，主要是由於集團在中國的 SUV 生產能力調整，導致本地生產的菲亞特 Viaggio 和 Ottimo 車輛產生減值費用 9,000 萬歐元，以及 7,300 萬歐元的減值損失和資產沖銷，其中 4,300 萬歐元與 FCA Venezuela 若干資產有關（原因是委內瑞拉經濟狀況持續惡化）；

- 與上述高田安全氣囊充氣裝置相關的召回活動的估計費用 4.14 億歐元；
- 6,800 萬歐元的重組費用，主要與拉美和部件有關；
- 與上述天津港爆炸事件有關的 5,500 萬歐元保險賠償金；
- 與上述北美自貿區產能調整相關的 1.56 億歐元；及
- 1.32 億歐元，計入綜合損益表中收入成本內，與一家供應商有爭議費用的召回相關的估計費用有關。儘管 FCA 認為該供應商有責任召回，但根據成本分攤協議，僅確認部分估計費用收回金額。

#### 經調整純利

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	2018 年比 2017 年	2017 年比 2016 年
經調整純利	€ 4,707	€ 3,512	€ 2,353	34.0%	49.3%

與 2017 年相比，2018 年經調整純利的增長是由於經營業績的改善以及財務開支淨額和稅項開支的減少。

與 2016 年相比，2017 年經調整純利的增長是由於經營業績的改善以及財務開支淨額的減少（部分被稅項開支增加所抵銷）。

下表總結了持續性業務純利與經調整純利的對賬情況：

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
<b>持續性業務純利</b>	€ 3,330	€ 3,291	€ 1,713
調整（如上）	1,574	(615)	872
關於調整的稅收影響	(125)	14	(232)
巴西遞延稅項資產撤銷	—	453	—
與撥回巴西間接稅負債有關的遞延稅項資產的減少	—	281	—
美國稅收改革的影響	(72)	88	—
總調整（除稅淨額）	1,377	221	640
<b>經調整純利</b>	€ 4,707	€ 3,512	€ 2,353

截至 2018 年 12 月 31 日止年度內，經調整純利不包括與以下相關的調整：

- 1.25 億歐元的收益，反映了對上述經調整息稅前利潤未包括的項目的稅收影響；及
- 與 2017 年 12 月美國稅制改革影響相關的 7,200 萬歐元得益。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，經調整純利不包括與以下相關的調整：

- 1,400 萬歐元的開支，反映了對上述經調整息稅前利潤未包括的項目的稅收影響；
- 與上述巴西遞延所得稅資產撤銷相關的 4.53 億歐元開支；
- 2.81 億歐元的開支，由於與上述巴西間接稅負債回撥相關的遞延所得稅資產減少而產生；及
- 與 2017 年 12 月美國稅制改革影響相關的 8,800 萬歐元開支。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，經調整純利不包括與以下相關的調整：

- 2.32 億歐元的得益，反映了對上述經調整息稅前利潤中未包括的項目的稅收影響。

## 分部業績 - 2018年與2017年的比較和2017年與2016年的比較

(百萬歐元，以千輛計數的出貨量除外)	淨收入			經調整息稅前利潤			出貨量		
	截至12月31日止年度								
	2018年	2017年	2016年	2018年	2017年	2016年	2018年	2017年	2016年
北美自貿區	€ 72,384	€ 66,094	€ 69,094	€ 6,230	€ 5,227	€ 5,133	2,633	2,401	2,587
拉美	8,152	8,004	6,197	359	151	5	585	521	456
亞太	2,703	3,250	3,662	(296)	172	105	84	85	91
歐洲、中東及非洲	22,815	22,700	21,860	406	735	540	1,318	1,365	1,306
瑪莎拉蒂	2,663	4,058	3,479	151	560	339	35	51	42
其他活動	2,888	3,248	3,116	(40)	(98)	(175)	—	—	—
未分配項目及對銷 <sup>(1)</sup>	(1,193)	(1,624)	(1,610)	(72)	(138)	(267)	—	—	—
<b>合計</b>	<b>€ 110,412</b>	<b>€ 105,730</b>	<b>€ 105,798</b>	<b>€ 6,738</b>	<b>€ 6,609</b>	<b>€ 5,680</b>	<b>4,655</b>	<b>4,423</b>	<b>4,482</b>

<sup>(1)</sup> 主要包括綜合中對銷的公司間交易；還包括主要在2017年推出阿爾法羅密歐Giulia平臺的相關成本，由於出貨數量有限，該成本未分配至大眾市場車輛分部。

以下是對各個分部截至2018年12月31日止年度與截至2017年12月31日止年度相比和截至2017年12月31日止年度與截至2016年12月31日止年度相比的淨收入、經調整息稅前利潤和發貨量的討論。我們以如下經營推動因素審查經營業績的變化：

- **銷量**: 反映了售予客戶（主要是經銷商和車隊客戶）的產品的變化。銷量的變化受行業銷量、市場份額和經銷商庫存水平變化的推動。我們的未合併附屬公司製造和分銷的車輛不包括在銷量內；
- **組合**: 通常反映產品組合的變化（包括汽車品牌和車型之間的組合）以及區域市場和分銷渠道組合的變化（包括零售和車隊客戶之間的組合）；
- **淨價**: 主要反映對客戶的價格變化（包括與內容改進相關的更高定價（扣除折扣）、價格回扣和其他銷售激勵計劃）、以及相關的外幣交易影響；
- **工業成本**: 主要包括製造和採購與內容、技術和車輛功能增強相關的材料的成本變化、以及工業效率和低效率、召回活動和保修成本、研發費用及相關外幣交易影響；
- **銷售、一般及管理費用**（「銷售、一般及管理費用」）：主要包括廣告和促銷活動費用、服務購買費用、信息技術費用和其他與產品開發和製造不直接相關的費用；及
- **其他**: 包括上述未提及的其他項目，如外匯換算和合資企業及聯營公司的業績。

## 北美自貿區

	截至12月31日止年度			2018年比2017年		2017年比2016年	
	2018年	2017年	2016年	%實際	%固定匯率	%實際	%固定匯率
	增長/(下降)						
出貨量(千輛)	2,633	2,401	2,587	9.7%	—	(7.2)%	—
淨收入(百萬歐元)	€ 72,384	€ 66,094	€ 69,094	9.5%	14.5%	(4.3)%	(2.6)%
經調整息稅前利潤(百萬歐元)	€ 6,230	€ 5,227	€ 5,133	19.2%	24.9%	1.8%	4.0%
經調整息稅前利潤率(%)	8.6%	7.9%	7.4%	+70 基點	—	+50 基點	—



### 出貨量

與 2017 年相比，2018 年汽車出貨量的增長主要是由全新 Jeep 牧馬人和全新 Ram 1500 以及新款 Jeep 切諾基和 Jeep 指南者出貨量的增加。出貨量反映了 (i) 美國增加 31.1 萬輛 (增長 15%)，部分被 (ii) 加拿大減少 6 萬輛 (下降 22%) 和 (iii) 墨西哥減少 2.2 萬輛 (下降 25%) 所抵銷。

與 2016 年相比，2017 年車輛出貨量的減少主要是由於計劃的車隊銷售減少 (主要是 Jeep) 以及 Jeep 自由客、道奇 Dart 和克萊斯勒 200 的停產 (部分被 Ram 和阿爾法羅密歐品牌、Jeep 大切諾基以及全新 Jeep 指南者的發貨量增加所抵銷) 導致車隊銷售減少。出貨量反映了 (i) 美國減少 18.9 萬輛 (下降 9%)，部分被 (ii) 墨西哥增加 4,000 輛 (上升 4%) 所抵銷，而 (iii) 加拿大的出貨量在此期間持平。

### 淨收入

與 2017 年相比，北美自貿區 2018 年淨收入增加的主要原因是，銷量增加和積極組合產生 66 億歐元及正淨價產生 29 億歐元，部分被不利外匯換算影響產生的 33 億歐元抵銷。

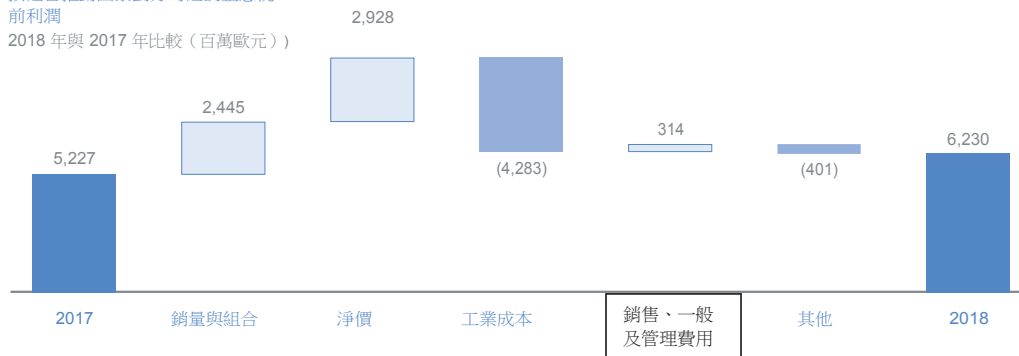
與 2016 年相比，北美自貿區 2017 年淨收入的減少主要歸因於出貨量下降而淨減少 17 億歐元 (如上所述) (經扣除有利的車輛及渠道組合) 和 12 億歐元的有利外匯換算影響。

### 經調整息稅前利潤

下圖反映了按經營推動因素劃分的北美自貿區經調整息稅前利潤變化 (2018 年與 2017 年比較和 2017 年與 2016 年比較)：

#### 按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤

2018 年與 2017 年比較 (百萬歐元)



與 2017 年相比，2018 年北美自貿區經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 更高的出貨量、有利的車輛及市場組合；
- 正淨價，主要針對新車和現有車輛的定價行動，扣除激勵增幅；
- 銷售、一般及管理費用減少，主要是由於廣告費用減少。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 工業成本增加，主要涉及約 30 億歐元的產品內容、約 10 億歐元的發佈成本、物流成本以及與新車相關的折舊和攤銷，部分被採購效率和保修費用減少所抵銷；及
- 不利外匯換算影響。

按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤  
2017年與2016年比較（百萬歐元）



與2016年相比，2017年北美自貿區經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 有利的組合，扣除上述出貨量下降；
- 正定價，部分被更高激勵和加元帶來的外匯影響所抵銷；及
- 銷售、一般及管理費用減少，主要是由於廣告成本降低。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 由於內容增強而致產品成本提高，產能調整計劃的成本增加（部分被採購效率和保修費用減少所抵銷），導致工業成本增加；
- 不利外匯換算影響；及
- 上一年度一次性殘值調整，包含在上述其他項目中。

## 拉美

	截至12月31日止年度			2018年比2017年		增長／(下降)	
	2018年	2017年	2016年	% 實際	% 固定匯率	2017年比2016年	% 實際
出貨量(千輛)	585	521	456	12.3%	—	14.3%	—
淨收入(百萬歐元)	€ 8,152	€ 8,004	€ 6,197	1.8%	21.0%	29.2%	23.6%
經調整息稅前利潤(百萬歐元)	€ 359	€ 151	€ 5	137.7%	197.5%	n.m.	n.m.
經調整息稅前利潤率(%)	4.4%	1.9%	0.1%	+250 基點	—	+180 基點	—

n.m. = 數字無意義。

## 出貨量

與2017年相比，2018年汽車出貨量的增加主要是由於巴西的需求增加（部分被阿根廷經濟衰退的影響抵銷），全新菲亞特Argo和Cronos、菲亞特Strada以及博南布哥製造的汽車（部分被停產車輛抵銷）。出貨量反映了(i)巴西增加7.2萬輛（增長19%），(ii)阿根廷減少2萬輛（下降18%），及(iii)其他拉丁美洲市場增加1.2萬輛（增長41%）。

與2016年相比，2017年汽車出貨量的增長主要歸因於市場狀況的改善以及菲亞特Mobi、全新菲亞特Argo和Jee指南者的成功，部分被停產的菲亞特派力奧家族所抵銷。出貨量反映了(i)巴西增加3.1萬輛（增長9%），及(ii)阿根廷增加3萬輛（增長37%）。

## 淨收入

與2017年相比，2018年拉丁美洲淨收入略有增加，16億歐元得益於更高的銷量、有利的車輛組合和正淨價，部分被15億歐元的有利外匯換算影響和阿根廷比索疲軟所抵銷。

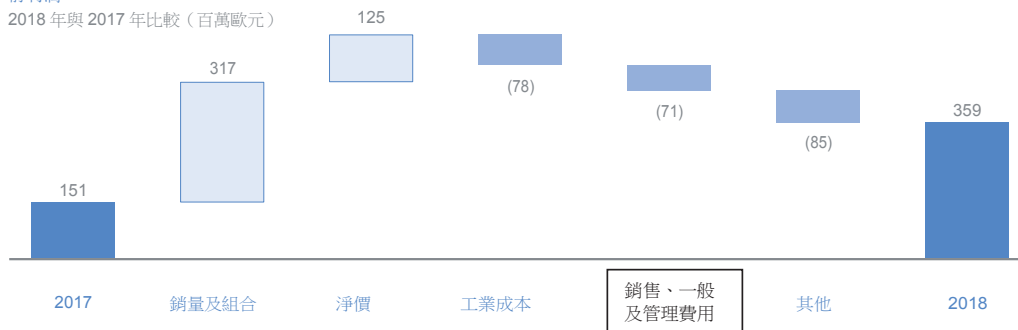
與 2016 年相比，2017 年拉美淨收入的增長主要歸因於更高出貨量（如上所述）和有利車輛組合產生 14 億歐元，正淨價產生 2 億歐元（部分被增加的激勵抵銷），以及有利的外匯換算影響產生 3 億歐元。

#### 經調整息稅前利潤

以下圖表反映了 2018 年與 2017 年相比和 2017 年與 2016 年相比，按經營推動因素劃分的拉美經調整息稅前利潤的變化：

#### 按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤

2018 年與 2017 年比較（百萬歐元）



與 2017 年相比，2018 年拉美經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

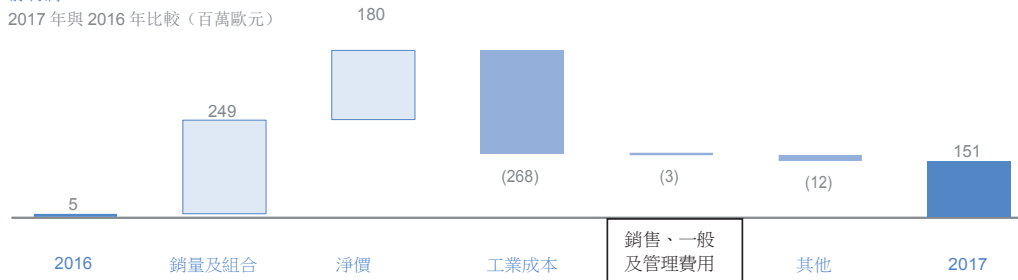
- 更高的銷量和有利的組合；及
- 巴西的正淨價。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 更高的工業成本，主要來自更高的折舊和攤銷以及新車研發費用；
- 與新車相關的廣告成本增加；及
- 不利外匯影響。

#### 按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤

2017 年與 2016 年比較（百萬歐元）



與 2016 年相比，2017 年拉美經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 銷量增加和有利的車輛組合；
- 有利的淨價，部分被增加的激勵措施抵銷；及
- 巴西降低了間接稅。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 由於投入成本膨脹，工業成本上升；及
- 與新車相關的更高折舊和攤銷。

## 亞太

	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)			
				2018 年比 2017 年		2017 年比 2016 年	
	2018 年	2017 年	2016 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
總出貨量 (千輛)	209	290	233	(27.9)%	—	24.5%	—
合併出貨量 (千輛)	84	85	91	(1.2)%	—	(6.6)%	—
淨收入 (百萬歐元)	€ 2,703	€ 3,250	€ 3,662	(16.8)%	(12.8)%	(11.3)%	(9.2)%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ (296)	€ 172	€ 105	(272.1)%	(274.1)%	63.8%	71.8%
經調整息稅前利潤率 (%)	(11.0)%	5.3%	2.9%	-1630 基點	—	+240 基點	—

我們通過持有 50% 股份的廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司（「廣汽菲克合資公司」）在當地生產和分銷 Jeep 切諾基、Jeep 自由俠、Jeep 指南者以及全新 Jeep 大指揮官。廣汽菲克合資公司的業績採用權益法核算，並在綜合損益表內「投資業績」項目中確認我們所佔合資公司的淨收入。我們還通過與 Fiat India Automobiles Private Limited（「FIAPL」）的聯合經營生產全新 Jeep 指南者，並逐項確認我們在聯合經營中的相關利益。

我們合併附屬公司的出貨量（包括 FIAPL 生產的車輛）在合併和總出貨量中均有報告。廣汽菲克合資公司的出貨量不包括在合併出貨量中，僅包括在總出貨量中。

廣汽菲克合資公司到 2017 年全面投入運營，到 2018 年生產四款 Jeep 運動型多功能車（「SUV」）（全新大指揮官、切諾基、自由俠和指南者），而 2016 年僅生產一款 Jeep SUV 車型（切諾基）。

### 出貨量

與 2017 年相比，2018 年合併出貨量略有下降，主要原因是進口量減少，部分被印度全新 Jeep 指南者發貨量增加所抵銷。這些因素（包括中國市場疲軟）連同競爭加劇，特別是 SUV 細分市場的競爭加劇，使得 2018 年的總出貨量較 2017 年下降。

與 2016 年相比，2017 年合併出貨量略有下降，主要原因是在中國 Jeep 進口計劃減少，部分被阿爾法羅密歐在該地區的推出和 Jeep 指南者在印度的生產所抵銷。與 2016 年相比，2017 年的總出貨量有所增加，原因是通過廣汽菲克合資公司實現 Jeep 本地化生產的攀升。

### 淨收入

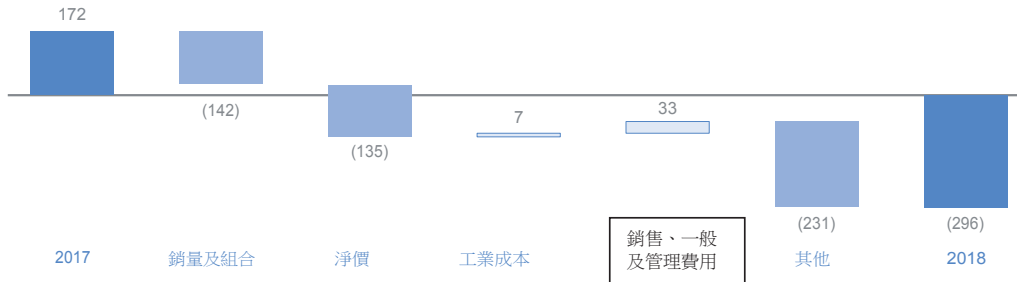
與 2017 年相比，2018 年亞太地區淨收入下降的主要原因是中不利的組合和定價措施、中國進口量下降以及不利外匯換算影響。印度出貨量的增加部分上抵銷了這些影響。

與 2016 年相比，2017 年亞太地區淨收入減少的主要原因是，（如上所述）合併出貨量減少，零部件銷售下降，以及不利外匯影響。

**經調整息稅前利潤**

下圖反映了按經營推動因素劃分的亞太經調整息稅前利潤變化（2018年與2017年相比和2017年與2016年相比）：

按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤  
2018年與2017年比較（百萬歐元）



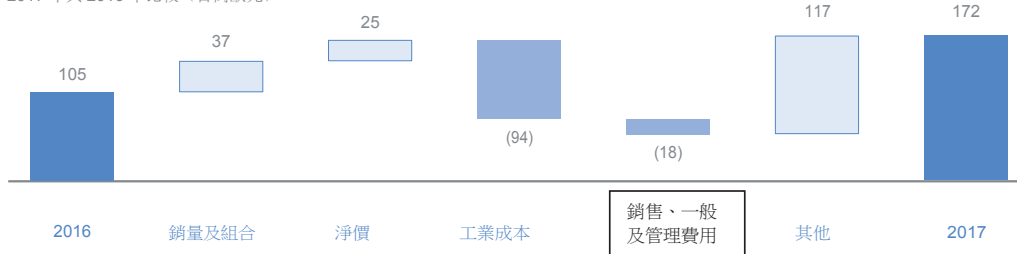
與2017年相比，2018年亞太地區經調整息稅前利潤下降的主要原因是：

- 如上所述，淨收入下降；
- 廣汽菲克合資公司業績下降（列入上述其他項目中）；及
- 天津港爆炸事故最終保險賠償9,300萬歐元，包括在上一年度的業績中（列入上述其他項目中）。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 廣告和銷售、一般和管理費用（主要與中國Jeep進口有關）下降。

按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤  
2017年與2016年比較（百萬歐元）



與2016年相比，2017年亞太地區經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 與天津（中國）港口爆炸有關的9,300萬歐元保險賠償（列入經調整息稅前利潤內）；
- 有利的車輛組合和激勵減少；及
- 廣汽菲克合資公司的業績改善（列入上述其他項目中）。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 與阿爾法羅密歐品牌相關的發佈成本；及
- 不利外匯交易影響導致工業成本上升。

**歐洲、中東及非洲**

	截至 12 月 31 日止年度			2018 年比 2017 年		增長 / (下降)	
	2018 年	2017 年	2016 年	% 實際	% 固定匯率	2017 年比 2016 年	% 實際
						% 實際	% 固定匯率
出貨量 (千輛)	1,318	1,365	1,306	(3.4)%	—	4.5%	—
淨收入 (百萬歐元)	€ 22,815	€ 22,700	€ 21,860	0.5%	1.0%	3.8%	4.4%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ 406	€ 735	€ 540	(44.8)%	(46.2)%	36.1%	35.6%
經調整息稅前利潤率 (%)	1.8%	3.2%	2.5%	-140 基點	—	+70 基點	—

**出貨量**

與 2017 年相比，2018 年汽車出貨量的減少主要是由於菲亞特的出貨量減少，部分被 Jeep 指南者和全新 Jeep 牧馬人的出貨量增加所抵銷。出貨量反映了 (i) 乘用車出貨量減少至 103.1 萬輛 (-4%)，及 (ii) 輕型商用車 (LCV) 出貨量減少至 28.7 萬輛 (-3%)。

與 2016 年相比，2017 年汽車出貨量的增長主要歸因於全新阿爾法羅密歐 Stelvio 和 Jeep 指南者以及菲亞特 Tipo 家族。出貨量反映了 (i) 乘用車出貨量增加至 106.8 萬輛 (增長 6%)，及 (ii) LCV 出貨量增加至 29.7 萬輛 (增長 1%)。

**淨收入**

2018 年歐洲、中東和非洲地區的淨收入與 2017 年持平，有利的車輛組合被銷量減少、負淨價和外匯影響所抵銷。

與 2016 年相比，2017 年歐洲、中東和非洲地區淨收入的增長主要歸因於 16 億歐元的積極影響，這與銷量增長 (如上所述) 和有利組合有關。這部分上被負淨價和包括英鎊貶值在內的不利外匯影響所抵銷。

**經調整息稅前利潤**

下圖反映了按經營推動因素劃分的歐洲、中東及非洲經調整息稅前利潤變化 (2018 年與 2017 年相比和 2017 年與 2016 年相比)：

按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤  
2018 年與 2017 年比較 (百萬歐元)



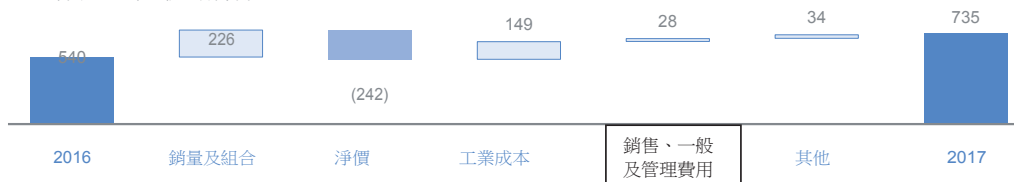
與 2017 年相比，2018 年歐洲、中東及非洲經調整息稅前利潤有所下降，主要原因是：

- 負淨價，也受到向世界輕型車統一測試規程過渡、更高激勵和外匯交易影響；
- 銷量下降和不利調整和渠道組合；及
- 更高的廣告成本。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 工業成本降低，主要是由於採購和製造效率；及
- 持續的成本控制措施。

按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤  
2017年與2016年比較（百萬歐元）



與2016年相比，2017年歐洲、中東和非洲經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 如上所述，更高的銷量和有利的車輛組合；
- 主要由於採購和製造成本效益而使工業成本降低，部分被與新車相關的更高攤銷和折舊成本抵銷；及
- FCA Bank 合資企業的業績改善（列入上述其他項目中）。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 不利的淨價，主要是由於更高的激勵和不利外匯影響，包括英鎊貶值。

### 瑪莎拉蒂

	截至12月31日止年度			2018年比2017年		2017年比2016年	
	2018年	2017年	2016年	%實際	%固定匯率	%實際	%固定匯率
出貨量（千輛）	35	51	42	(31.4)%	—	21.4%	—
淨收入（百萬歐元）	€ 2,663	€ 4,058	€ 3,479	(34.4)%	(33.0)%	16.6%	19.3%
經調整息稅前利潤（百萬歐元）	€ 151	€ 560	€ 339	(73.0)%	(72.6)%	65.2%	67.7%
經調整息稅前利潤率(%)	5.7%	13.8%	9.7%	-810 基點	—	+410 基點	—

#### 出貨量

與2017年相比，2018年瑪莎拉蒂的出貨量減少主要是由於中國（-52%）以及北美（-26%）和歐洲（-21%）的銷量減少。

與2016年相比，2017年瑪莎拉蒂出貨量的增加主要歸因於瑪莎拉蒂 Levante 出貨量的增加（部分被瑪莎拉蒂 Ghibli 和 Quattroporte 銷量的下降所抵銷），這推動了中國（增長31%）、歐洲（增長25%）和北美（增長11%）出貨量增加。

#### 淨收入

與2017年相比，2018年瑪莎拉蒂淨收入有所下降，主要原因是銷量下降和不利的組合。

與2016年相比，2017年瑪莎拉蒂淨收入的增長主要是由於更高的出貨量，部分被不利外匯影響抵銷。

#### 經調整息稅前利潤

與2017年相比，2018年瑪莎拉蒂經調整息稅前利潤的下降主要是由於出貨量減少和不利的市場組合、折舊和攤銷費用增加以及外匯影響。這些部分上被廣告和營銷支出降低所抵銷。

與2016年相比，2017年瑪莎拉蒂經調整息稅前利潤的增長主要是由於出貨量增加（如上所述）和工業成本降低（主要是由於製造和採購效率）。這些部分上被不利外匯影響抵銷。

## 流動性及資本資源

### 流動性概覽

我們需要大量的流動資金來履行我們的義務並為我們的業務提供資金。短期流動資金須用於購買汽車生產所需的原材料、零部件，以及用於銷售、管理、研發等費用。除了我們的一般營運資金和運營需要外，我們還預計把大量現金用於以下目的：(i) 關於支持我們現有和未來產品的資本支出；(ii) 我們財務義務下的本金和利息支付；及(iii) 養老金和僱員福利付款。我們在經營所在地區進行主要與引入新產品相關的資本投資（包括電氣化和自動駕駛、提高製造效率、提高產能和維護能力以及遵守監管和環境法規）。2019年，我們的資本支出預計約為85億歐元，我們計劃主要用經營活動產生的現金以及提供予本集團若干實體的信貸額度為其提供資金。

我們的業務和經營業績取決於我們在達到一定的最低汽車出貨量方面的能力。與汽車製造商的典型情況一樣，我們的固定成本非常高，因此，汽車出貨量的變化會對盈利能力和流動性產生重大影響。我們通常在發貨後不久即收到經銷商和分銷商的付款，而我們從供應商處收到零件和材料的時間與我們須就此付款的時間之間有一定的遲滯。因此，在車輛出貨量不斷增加的期間，通常會對我們的現金流和流動性產生相應的積極影響。相反，在汽車發貨量下降的期間，通常會對我們的現金流和流動性產生相應的負面影響。汽車出貨的延誤，包括為了解決質量問題而導致的發貨延誤，往往會對我們的現金流和流動性產生負面影響。此外，由於付款條款的不同，我們收取與汽車出口裝運、車隊銷售以及動力總成系統和車輛預裝部件銷售有關的應收款的時間往往較長。儘管我們定期為此類應收款進行保理交易，以加快收款速度並將相關風險轉移至保理商，但車輛發運量的變化可能會導致我們的營運資金波動。我們產品組合的國際化程度提高也可能影響我們的營運資金需要，因為將車輛運送到與生產地不同的國家的要求可能會增加。此外，營運資金會受到具有回購承諾的車輛發貨的趨勢和季節性的影響。

管理層相信，除了經營和融資活動將會產生的資金外，目前可用的資金將使本集團能夠履行其義務，為其業務提供資金（包括為計劃投資提供資金、營運資金需要）並履行其在日常經營過程中償還債務的義務。

Fidis S.p.A. 是我們 100% 控股的專屬財務公司，通過提供應收款融資活動（也稱保理），支持本集團層面（包括瑪莎拉蒂分部）所有地區經營資金需要。此外，Fidis S.p.A. 還為意大利選定經銷商提供融資。

流動性需求主要通過經營產生的現金來滿足，包括向全球經銷商、分銷商和其他消費者銷售車輛、服務和零件。

本集團的經營現金管理和流動性投資與確保本集團資金有效高效管理的目標相協調。各家公司通過各種融資渠道在金融市場籌集資金。

2017年3月6日，一家財務附屬公司 Fiat Chrysler Finance US Inc.（「FCF US」）根據特拉華州法律註冊成立，成為本公司的間接全資附屬公司。2017年5月9日，FCF US 和本公司以 F-3 表格向美國證監會提交了一份自動生效的摺架式登記聲明。如果 FCF US 發行債務證券，本公司將為其提供完全的、無條件的擔保。本公司的任何其他附屬公司均不會為該等債務提供擔保。

FCA 及其財資附屬公司發行的若干票據包括可能受若干附屬公司（包括 FCA Italy 和 FCA US）相關情況影響的契約；特別是，存在交叉違約條款，如果有關附屬公司未能支付其若干債務，則其可加速還款。



隨著未償債務到期或我們需要支付本金，長期流動性需要可能涉及一定程度的債務再融資。儘管我們相信我們目前的總流動性水平足以滿足我們的短期和長期流動性要求，但我們會定期評估改善流動性狀況的機會，以增強財務靈活性，並實現和保持與業內其他公司一致的流動性和資本狀況。

然而，我們流動性的任何實際或感知限制可能會限制交易對方（包括經銷商、消費者、供應商、貸款人和金融服務提供商）與我們開展業務的能力或意願，或要求我們限制額外的現金金額，以為我們的債務提供抵押品擔保。我們的流動性水平受到若干風險和不確定性的影響，包括風險因素中所描述者。

### 可用流動性

下表總結了我們的可用流動性，並包括瑪莎拉蒂，以與先前期間比較：

(百萬歐元)	於 12 月 31 日					
	2018 年		2017 年	2016 年		
現金、現金等價物及流動證券 <sup>(1)</sup>	€	13,397	€	12,814	€	17,559
未提取的承諾信貸額度 <sup>(2)</sup>		7,728		7,563		6,242
<b>可用流動性總額<sup>(3)</sup></b>	<b>€</b>	<b>21,125</b>	<b>€</b>	<b>20,377</b>	<b>€</b>	<b>23,801</b>

<sup>(1)</sup> 流動證券由短期或有價證券組成，這些證券代表臨時投資，但不滿足歸類為現金等價物的所有要求，因為它們可能不容易轉換為現金，或者它們面臨價值變化的重大風險（即使它們是短期的或可出售的）。

<sup>(2)</sup> 不包括於 2018 年 12 月 31 日可用於計劃投資資金的未提取 1 億歐元長期專用信貸額度（於 2017 年 12 月 31 日未提取 1 億歐元，於 2016 年 12 月 31 日未提取 3 億歐元）。

<sup>(3)</sup> 我們的大部分流動性可用於我們在歐洲和美國的財務業務；然而，流動性也可用於在其他國家運營的若干附屬公司。在這些國家持有的現金可能會受到轉移限制，視乎這些附屬公司經營所在的海外司法權區而定。根據我們對我們經營和保有重大現金餘額所處的國家的此類轉移限制的審查，我們認為此類轉移限制不會對本集團在上述日期滿足其流動性要求的能力產生不利影響。

我們的流動性主要以美元和歐元計價。於 2018 年 12 月 31 日可用的合計 134 億歐元現金、現金等價物和流動證券中（於 2017 年 12 月 31 日為 128 億歐元，於 2016 年 12 月 31 日為 176 億歐元），78 億歐元或 58.2% 以美元計價（於 2017 年 12 月 31 日為 70 億歐元或 54.7%，於 2016 年 12 月 31 日為 98 億歐元或 55.7%）和 19 億歐元或 14.2% 以歐元計價（於 2017 年 12 月 31 日為 23 億歐元或 18.0%，於 2016 年 12 月 31 日為 33 億歐元或 18.8%）。

於 2018 年 3 月，本集團修訂了其最初於 2015 年 6 月簽署及先前於 2017 年 3 月修訂的銀團循環信貸融資（經修訂「循環信貸融資」）。該修訂將循環信貸融資的最終期限延長至 2023 年 3 月。循環信貸融資可用於一般公司用途及本集團的營運資金需求，且分為兩個批次：31.25 億歐元，期限為 37 個月，且具有兩次延期選擇，分別為一年及 11 個月，可於修訂簽署日期的第一及第二週年行使；以及 31.25 億歐元，期限為 60 個月。該修訂已按債務更改入賬，因此與 2018 年 3 月修訂相關的新成本以及與最初 50 億歐元循環信貸融資以及先前 2017 年 3 月修訂相關的剩餘未攤銷債務發行成本，將於經修訂循環信貸融資的期限內攤銷。於 2018 年 12 月 31 日，62.5 億歐元循環信貸融資未提取。

在 2017 年 3 月的修訂中，原循環信貸融資從 50 億歐元增加到 62.5 億歐元，最後期限延長至 2022 年 3 月。該修訂已按債務更改入賬，因此，與 50 億歐元原循環信貸融資相關的剩餘未攤銷債務發行成本和與修訂相關的新成本在循環信貸融資的有效期內攤銷。

於 2018 年 12 月 31 日，合計 77 億歐元的未提取承諾信貸額度包括 62.5 億歐元循環信貸融資和約 15 億歐元其他循環信貸融資。於 2017 年 12 月 31 日，合計 76 億歐元的未提取承諾信貸額度包括 62.5 億歐元循環信貸融資和約 13 億歐元其他循環信貸融資。

自 2017 年 12 月 31 日至 2018 年 12 月 31 日，可用流動性總額增加了 7 億歐元，主要反映了本年度的正淨現金流量，即本年度經營活動產生的現金流量、投資活動所用的現金淨額和融資活動所用的現金。有關更多資料，請參閱下文現金流量一節。

## 現金流量

### 截至 2018 年 12 月 31 日止年度與截至 2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的比較

下表匯總了截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止各年度的經營、投資和融資活動現金流量。另外，更多資料請參閱我們的綜合現金流量表和附註 29 綜合現金流量表解釋附註（在本報告其他章節所載綜合財務報表內）。

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度					
	2018 年 <sup>(1)</sup>		2017 年 <sup>(1)</sup>		2016 年 <sup>(1)</sup>	
經營活動所得現金流量—持續性業務	€	9,464	€	9,680	€	9,912
經營活動所得現金流量—已終止業務		484		705		682
投資活動所用現金流量—持續性業務		(6,106)		(8,726)		(8,490)
投資活動所用現金流量—已終止業務		(632)		(570)		(549)
融資活動所用現金流量—持續性業務		(2,695)		(4,287)		(5,126)
融資活動所用現金流量—已終止業務		(90)		(186)		(1)
換算匯兌差額		106		(1,296)		228
現金及現金等價物變動總額		531		(4,680)		(3,344)
期初現金及現金等價物		12,638		17,318		20,662
現金及現金等價物變動總額		531		(4,680)		(3,344)
減：期末現金及現金等價物（列入持作待售資產內）		719		—		—
<b>期末現金及現金等價物</b>	<b>€</b>	<b>12,450</b>	<b>€</b>	<b>12,638</b>	<b>€</b>	<b>17,318</b>

<sup>(1)</sup> 本集團截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的現金流量已在截至 2018 年 12 月 31 日止年度 Magneti Marelli 被歸類為已終止業務後重新列報；Magneti Marelli 的經營業績不包括在本集團的持續性業務中，並在所列各期的綜合損益表中作為一個單獨列報。Magneti Marelli 的資產和負債在 2018 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中被劃分為持作待售資產和持作待售負債，而在所列各期比較性綜合財務狀況表中 Magneti Marelli 的資產和負債並未如此歸類。金額不包括 Magneti Marelli 與本集團其他公司之間的交易和結餘，有關更多資料請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 3 綜合範圍。

### 經營活動—截至 2018 年 12 月 31 日止年度

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，經營活動產生的淨現金為 99.48 億歐元，主要原因是：(i) 持續性業務淨利潤為 33.3 億歐元，經調整後，就折舊和攤銷費用加回 55.07 億歐元；除此之外，(ii) 撥備淨增加 9.13 億歐元，主要是因為就與美國柴油排放事項的民事、環境和消費者索賠的最終和解相關的費用確認了 7.48 億歐元撥備；(iii) 4.57 億歐元涉及遞延所得稅資產淨額減少（主要因北美自貿區遞延所得稅負債增加），及 (iii) 已終止業務經營活動的現金流為 4.84 億歐元。這些積極影響部分被營運資金變動 11.06 億歐元的負面影響所抵銷，主要原因是 (a) 與 2017 年同期相比，截至 2018 年 12 月 31 日止三個月內，歐洲、中東和非洲地區的生產量下降導致貿易應付款減少 12.4 億歐元，(b) 其他應付款減少（扣除 12.84 億歐元的應收款後），主要是由於拉丁美洲間接稅應收款增加，北美自貿區所得稅應付款減少以及拉丁美洲和歐洲、中東和非洲來自客戶的預付款減少，部分被 (c) 由於所有地區的庫存管理行動而使庫存減少 13.99 億歐元所抵銷。

**經營活動—截至 2017 年 12 月 31 日止年度**

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，經營活動產生的淨現金為 103.85 億歐元，主要原因是：(i) 持續性業務淨利潤為 32.91 億歐元，經調整後，就折舊和攤銷費用加回 54.74 億歐元；以及主要與拉美相關的遞延所得稅資產淨減少 10.75 億歐元，其他非現金項目淨減少 1.97 億歐元；(ii) 主要從我們的權益法核算投資中獲得的 1.02 億歐元股息；及 (iii) 主要由於以下各項因素而致營運資金變動 5.39 億歐元的負面影響：(a) 於年底與新車型（包括全新阿爾法羅密歐 Stelvio 和新 Jeep 牧馬人以及拉美和瑪莎拉蒂的銷量增長）攀升有關的存貨增加 15.96 億歐元，及 (b) 貿易應收款增加 1.57 億歐元，部分被以下因素抵銷：(c) 與 2016 年同期相比，2017 年第四季度北美自貿區和拉美的貿易應付款增加了 9.37 億歐元，主要與產量增加有關；及 (d) 其他應付款和應收款增加而產生 2.77 億歐元的積極影響，主要與應付稅款和更高遞延收入有關。

**經營活動—截至 2016 年 12 月 31 日止年度**

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，經營活動產生的淨現金為 105.94 億歐元，主要原因是：(i) 持續性業務淨利潤為 17.13 億歐元，經調整後，就折舊和攤銷費用加回 55.49 億歐元，以及其他非現金項目 8,700 萬歐元，(ii) 撥備淨增加 14.53 億歐元，主要是由於北美自貿區召回活動的 4.14 億歐元保修撥備方面的增加，召回活動涉及由高田製造的零件引起的安全氣囊充氣裝置的全行業召回，與召回相關的估計淨成本為 1.32 億歐元，召回成本與一家供應商存在爭議，應計銷售激勵增加主要與北美自貿區和歐洲、中東和非洲有關；(iii) 1.23 億歐元的股息主要來自我們的權益法核算投資，及 (iv) 6.46 億歐元營運資金變動的積極影響，主要是由於 (a) 貿易應收款減少 1.31 億歐元，(b) 貿易應付款增加 7.29 億歐元，主要與歐洲、中東和非洲的生產水平增加有關，部分被拉美活動減少和 Jeep 車在中國本地化生產的影響所抵銷，(c) 其他應付款和應收款增加 2.8 億歐元，主要與稅款和遞延費用的淨支付有關，部分被 (d) 4.94 億歐元的庫存增加所抵銷，主要與歐洲、中東和非洲地區新車型產量的增加有關。

**投資活動—截至 2018 年 12 月 31 日止年度**

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，用於投資活動的淨現金為 67.38 億歐元，主要是由於 (i) 53.92 億歐元的資本支出，包括主要與北美自貿區和歐洲、中東和非洲有關的 20.79 億歐元資本化開發支出，用於支持對現有和未來產品的投資，包括對電氣化和自動駕駛的投資，及 (ii) 融資活動應收款淨增加 6.76 億歐元，主要與拉丁美洲、歐洲、中東和非洲以及亞太地區金融服務活動的貸款組合的增加有關。

**投資活動—截至 2017 年 12 月 31 日止年度**

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，用於投資活動的淨現金為 92.96 億歐元，主要是由於 (i) 81.05 億歐元的資本支出，包括主要與北美自貿區和歐洲、中東和非洲有關的 24.31 億歐元資本化開發支出，用於支持對現有和未來產品的投資，包括對電氣化和自動駕駛的投資，及 (ii) 融資活動應收款淨增加 8.36 億歐元，主要與集團在中國和歐洲的金融服務活動的貸款組合增加有關，部分被以下各項抵銷 (iii) 因出售 FCA 對 CNH Industrial N.V. (「CNHI」) 的投資而收到 1.44 億歐元所得，並在現金流量表內的證券變動中確認（參閱本報告其他章節綜合財務報表中附註 13 其他金融資產）。

**投資活動—截至 2016 年 12 月 31 日止年度**

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，用於投資活動的淨現金為 90.39 億歐元，主要是由於 (i) 82.41 億歐元的資本支出，包括支持對現有和未來產品投資的 23.95 億歐元資本化開發支出，主要涉及北美自貿區和歐洲、中東和非洲的大眾市場車輛運營，以及對阿爾法羅密歐品牌的投資，(ii) 對合資企業、聯營公司和未合併附屬公司的投資總額為 1.13 億歐元，主要與對廣汽菲克合資公司的額外投資有關，以及 (iii) 主要與集團在中國和歐洲的金融服務活動貸款組合增加有關的融資活動應收款淨增加 4.88 億歐元。

**融資活動—截至 2018 年 12 月 31 日止年度**

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，用於融資活動的淨現金為 27.85 億歐元，主要是由於 (i) 於 2018 年 11 月支付了 10.09 億美元 (8.93 億歐元) FCA US 2018 年 12 月 31 日到期的第 B 批定期貸款 (「2018 年到期的 B 批定期貸款」) 的未償本金和應計利息，(ii) 中期票據計劃 (「中期票據計劃」，前稱全球中期票據計劃或「GMTN 計劃」) 下的兩張票據到期償還，一張本金為 12.5 億歐元，一張本金為 6 億歐元。

**融資活動—截至 2017 年 12 月 31 日止年度**

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，用於融資活動的淨現金為 44.73 億歐元，主要原因是 (i) 2017 年 2 月自願提前償還了 18.26 億美元 (17.21 億歐元) FCA US 2017 年 5 月 24 日到期的第 B 批定期貸款 (「2017 年到期的 B 批定期貸款」) 的未償本金和應計利息，(ii) 中期票據計劃下三張票據的到期還款，一張本金為 8.5 億歐元，一張本金為 10 億歐元，一張本金為 4.5 億瑞士法郎 (3.85 億歐元)，以及 (iii) 其他長期債務本金 8.89 億歐元還款 (扣除所得款項)。

**融資活動—截至 2016 年 12 月 31 日止年度**

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，用於融資活動的淨現金為 51.27 億歐元，主要原因是 (i) 根據中期票據計劃發行的三張票據到期時償還，其中兩張本金總額為 20 億歐元，一張本金為 4 億瑞士法郎 (3.73 億歐元)，及 (ii) 合計 46.05 億歐元的其他長期債務還款，其中包括 (a) 18 億歐元 (20 億美元) 的現金，用於自願提前償還 FCA US 第 B 批定期貸款的本金 (請參閱以下 *資本市場及其他融資交易* 一節)，(b) 在 2.13 億歐元強制性可轉換證券轉換為 FCA 股份時支付該項金融負債，以及 (c) 主要在巴西 26.05 億歐元其他長期債務到期時償還，一部分被以下各項所抵銷 (iii) 根據中期票據計劃發行本金為 12.5 億歐元的新票據 (見下文 *資本市場及其他融資交易* 一節) 和 (iv) 其他長期債務收益共計 13.09 億歐元，其中包括 2016 年 12 月與歐洲投資銀行 (「歐洲投資銀行」) 簽訂的 2.5 億歐元貸款的所得 (參閱下文 *資本市場及其他融資交易* 一節)。

**淨現金／（債務）**

下表詳細說明了我們截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日的淨現金／（債務），並提供了非公認會計準則債務計量的對賬（這是我們綜合財務狀況表中最直接可比的計量）。

	2018 年 <sup>(1)</sup>			2017 年 <sup>(1)</sup>		
	工業活動	金融服務	綜合	工業活動	金融服務	綜合
(百萬歐元)						
第三方債務（本金）	€ (12,174)	€ (2,406)	€ (14,580)	€ (16,375)	€ (1,647)	€ (18,022)
資本市場 <sup>(2)</sup>	(7,699)	(413)	(8,112)	(9,443)	(308)	(9,751)
銀行債務	(3,850)	(1,548)	(5,398)	(6,219)	(986)	(7,205)
其他債務 <sup>(3)</sup>	(625)	(445)	(1,070)	(713)	(353)	(1,066)
應計利息及其他調整 <sup>(4)</sup>	52	—	52	53	(2)	51
<b>與第三方的債務（來自持續性業務）</b>	<b>(12,122)</b>	<b>(2,406)</b>	<b>(14,528)</b>	<b>(16,322)</b>	<b>(1,649)</b>	<b>(17,971)</b>
分類為持作出售的債務	(177)	—	(177)	—	—	—
<b>與第三方的債務（包括已終止業務）</b>	<b>(12,299)</b>	<b>(2,406)</b>	<b>(14,705)</b>	<b>(16,322)</b>	<b>(1,649)</b>	<b>(17,971)</b>
公司間、淨額 <sup>(5)</sup>	560	(560)	—	844	(844)	—
來自共同控制金融服務公司的流動財務應收款 <sup>(6)</sup>	242	—	242	285	—	285
債務，扣除公司間及來自共同控制金融服務公司的流動財務應收款（包括已終止業務）	(11,497)	(2,966)	(14,463)	(15,193)	(2,493)	(17,686)
衍生金融資產／（負債）淨額及抵押品存款 <sup>(7)</sup>	150	1	151	204	2	206
流動債務證券 <sup>(8)</sup>	219	—	219	176	—	176
現金及現金等價物	12,275	175	12,450	12,423	215	12,638
現金及現金等價物、流動債務證券及衍生金融資產／（負債）淨額（分類為持作出售） <sup>(9)</sup>	725	—	725	—	—	—
<b>淨現金／（債務）總額</b>	<b>€ 1,872</b>	<b>€ (2,790)</b>	<b>€ (918)</b>	<b>€ (2,390)</b>	<b>€ (2,276)</b>	<b>€ (4,666)</b>

<sup>(1)</sup> Magneti Marelli 的資產和負債在 2018 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中被劃分為持作待售資產和持作待售負債，而在所列各期比較性綜合財務狀況表中 Magneti Marelli 的資產和負債並未如此歸類。上述於 2018 年 12 月 31 日的金額不包括 Magneti Marelli 與本集團其他公司之間的結餘（於 2018 年 12 月 31 日，Magneti Marelli 應付予其他集團公司的財務應付款淨額為 4.44 億歐元）。有關更多資料請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表內附註 3 綜合範圍。

<sup>(2)</sup> 包括根據中期計劃或中期票據計劃發行的票據，以及在金融市場發行的其他票據（於 2018 年 12 月 31 日為 76.99 億歐元，於 2017 年 12 月 31 日為 94.22 億歐元）和其他債務工具（於 2018 年 12 月 31 日為 4.13 億歐元，於 2017 年 12 月 31 日為 3.29 億歐元），主要來自拉丁美洲金融服務公司。

<sup>(3)</sup> 包括資產支持型融資，即根據國際財務報告準則不允許終止確認的應收款出售（2018 年 12 月 31 日為 4.64 億歐元，2017 年 12 月 31 日為 3.6 億歐元），以及根據國際財務報告詮釋委員會詮釋第 4 號—確定安排是否包含租賃和其他債務）作為租賃人賬的安排。

<sup>(4)</sup> 包括債務和淨（應計）/遞延利息的公允價值會計調整以及其他攤銷成本調整。

<sup>(5)</sup> 工業活動實體應收金融服務實體款項（2018 年 12 月 31 日為 9.58 億歐元，2017 年 12 月 31 日為 9.83 億歐元）與工業活動實體應付金融服務實體款項（2018 年 12 月 31 日為 3.98 億歐元，2017 年 12 月 31 日為 1.39 億歐元）之間的淨額。

<sup>(6)</sup> 來自 FCA Bank 的財務應收款。

<sup>(7)</sup> 衍生金融工具的公允價值（2018 年 12 月 31 日為淨正值 9,000 萬歐元，2017 年 12 月 31 日為淨正值 1.45 億歐元）和抵押品存款（2018 年 12 月 31 日為 6,100 萬歐元，2017 年 12 月 31 日為 6,100 萬歐元）。

<sup>(8)</sup> 不包括根據適用法規持有的若干債務證券（2018 年 12 月 31 日為 7,200 萬歐元，2017 年 12 月 31 日為 5,900 萬歐元）。

<sup>(9)</sup> 包括 900 萬歐元的流動債務證券。沒有分類為持作待售的抵押品存款。

截至 2018 年 12 月 31 日，淨債務為 9 億歐元，較 2017 年 12 月 31 日的 47 億歐元減少 37 億歐元。工業活動的淨債務改善了 43 億歐元（見下文淨工業現金／（債務）變動），部分被用於支持拉丁美洲、歐洲、中東和非洲以及（其次是）亞太地區融資活動增加方面的金融服務淨債務增加 5 億歐元所抵銷。

### 淨工業現金／（債務）變動

如非公認會計準則的財務計量所述，淨工業現金／（債務）是分析我們財務槓桿和資本結構的指標。以下章節闡述了2018年和2017年我們的淨工業現金／（債務）變動的解釋，包括已終止業務。

於2018年12月31日，淨工業現金為18.72億歐元，較2017年12月31日的淨工業債務23.90億歐元改善42.62億歐元，主要原因是（i）工業經營活動產生的現金流量98.89億歐元，這佔經營活動產生的99.48億歐元綜合現金流的大部分（參閱上文現金流量一節），（ii）工業活動的物業、廠房和設備及無形資產投資60.25億歐元，以及（iii）有利外匯換算影響3.51億歐元。

於2017年12月31日，淨工業債務為23.9億歐元，較2017年12月31日的45.85億歐元減少了21.95億歐元，主要原因是（i）工業經營活動產生的現金流102.39億歐元，這佔經營活動產生的103.85億歐元綜合現金流的大部分（參閱上述現金流量一節），（ii）出售FCA在CNHI的投資的所得1.44億歐元（如上所述），（iii）對沖衍生工具頭寸方面的正變動1.65億歐元，以及（iv）活動範圍變動2.76億歐元，部分被（v）工業活動投資8,663歐元（指物業、廠房和設備以及無形資產投資）抵銷。

### 資本市場及其他融資交易

#### 通過中期票據計劃發行的票據

本集團發行的若干票據受中期票據計劃（前稱全球中期票據計劃或「GMTN」計劃）的條款和條件規範。本計劃最多可使用200億歐元，其中51億歐元的票據在2018年12月31日未償還（2017年12月31日為69億歐元）。中期票據計劃下的票據由FCA NV發行或以其他方式擔保。我們可能會不時在市場上回購已發行的票據。如果進行此類回購，則取決於市場狀況、集團財務狀況和其他可能影響此類決定的因素。

2018年期間，中期票據計劃下發行的票據發生變化的原因是：

- 2018年3月到期償還票據，本金為12.5億歐元；及
- 2018年7月到期償還票據，本金為6億歐元。

2017年期間，中期票據計劃下發行的票據發生變化的原因是：

- 2017年3月到期償還票據，本金為8.5億歐元；
- 2017年6月到期償還票據，本金為10億歐元；以及
- 2017年11月到期償還票據，本金4.5億瑞士法郎（3.85億歐元）。

截至2018年12月31日，FCA遵守根據中期票據計劃發行的票據的契諾（有關截至2018年和2017年12月31日根據中期票據計劃和相關契諾發行的未償還票據的信息，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註21（債務））。

#### 其他票據

2015年，FCA NV發行了15億美元（14億歐元）本金的，於2020年4月15日到期的票息4.5%無擔保優先債務證券（「2020年票據」），以及發行了15億美元（14億歐元）本金的，於2023年4月15日到期的票息5.25%無擔保優先債務證券（「2023年票據」），發行價格為其本金金額的100%。2020年票據和2023年票據合稱為「該等票據」，就FCA的所有現有和未來優先無擔保債務而言在付款權上具有同等地位，且在付款權上優先於FCA任何未來次級債務及現有債務（根據其條款，在付款權上從屬於該等票據）。2020年票據和2023年票據的利息在4月和10月每半年支付一次。

## 銀行債務

### FCA US 第 B 批定期貸款

2018 年 11 月 13 日，FCA US 提前償付了 2018 年 12 月 31 日到期的 B 批定期貸款的 10.09 億美元（8.93 億歐元）未償本金和應計利息（「2018 年到期的 B 批定期貸款」）。提前還款是用手頭現金支付的，導致了 100 萬歐元的減債損失。

截至 2017 年 12 月 31 日，FCA US 於 2018 年 12 月 31 日到期的 B 批定期貸款項下未償還金額為 8.36 億歐元（包括應計利息）。2017 年 2 月 24 日，FCA US 提前償還了於 2017 年 5 月 24 日到期的 B 批定期貸款的 18.26 億美元（17.21 億歐元）未償本金和應計利息（「2017 年到期的 B 批定期貸款」）。提前還款是用手頭現金支付的，導致了 300 萬歐元的減債損失。2017 年 4 月 12 日，FCA US 修訂了規管 2018 年到期的 B 批定期貸款的信貸協議，將適用的利差每年降低 0.50%，並將倫敦銀行同業拆借利率下限每年降低 0.75% 至 0.00% 之間。截至 2018 年、2017 年和 2016 年 12 月 31 日止年度，利息根據倫敦銀行同業拆借利率累計。

2016 年 3 月 15 日，FCA US 修訂了規管 B 批定期貸款的信貸協議，（其中包括）刪除了限制 FCA US 為集團其他成員提供擔保和支付股息的契諾，建立統一的融資平臺，實現集團內部資金的自由流動。結合這些修正，FCA US 自願以手頭現金按面值提前償還本金 20 億美元（18 億歐元），其中 12.88 億美元（11.59 億歐元）用於 2017 年到期的 B 批定期貸款，7.12 億美元（6.41 億歐元）用於 2018 年到期的 B 批定期貸款。還支付了與 B 批定期貸款本金提前還款部分有關的應計利息和相關交易費用。

本金的提前還款作為債務清償入賬，因此，截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表中淨財務開支中記錄 1,000 萬歐元的非現金費用，包括撇銷剩餘的未攤銷債務發行成本。對剩餘本金餘額的修改按每個貸款人進行分析，並根據國際會計準則第 39 號—*金融工具：確認和計量* 作為債務修改入賬。因此，每項修訂的債務發行成本均已資本化，並在 B 批定期貸款的剩餘期限內攤銷。

### 歐洲投資銀行借款

FCA 與歐洲投資銀行（「歐洲投資銀行」）簽訂了融資協議，截至 2018 年 12 月 31 日未償還總金額為 7 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日未償還總金額為 11 億歐元），其中包括以下融資項下應付的剩餘債務：

- 該筆 2.5 億歐元（2019 年 12 月到期）的融資於 2016 年 12 月簽訂，用於支持本集團在意大利研發中心的投資計劃（2017-2019 年），其中包括提高燃油效率、減少汽油和替代燃料發動機的二氧化碳排放、研究新的混合動力結構以及意大利南部設施的若干資本支出等若干關鍵目標。
- 該筆 5 億歐元（2021 年 6 月到期）的融資於 2011 年 5 月簽訂（由 SACE 和塞爾維亞政府擔保），用於塞爾維亞汽車廠現代化和擴大生產能力的投資計劃；以及
- 該筆 4.2 億歐元（2022 年 6 月到期）的融資，於 2018 年 6 月簽訂，用於支持 FCA 在 2018-2020 年期間實施的研發項目。

### 巴西

我們的巴西附屬公司有渠道獲得當地銀行多項貸款，為投資和運營提供資金。截至 2018 年 12 月 31 日，這些融資項下的未償債務的本金總額為 23 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 32 億歐元）。貸款主要包括公共金融機構（如 Banco Nacional do Desenvolvimento（「BNDES」））發放的補貼貸款，目的是支持若干領域的工業項目。這使本集團有機會以有吸引力的利率為巴西的大型投資提供大量貸款。截至 2018 年 12 月 31 日，未償補貼貸款總額為 14 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 21 億歐元），其中約 10 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 13 億歐元）與在伯南布哥（巴西）修建工廠有關，它得到了合計 65 億巴西雷亞爾（「雷亞爾」）（15 億歐元）的補貼信貸額度的支持。截至 2018 年 12 月 31 日，約有 1 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 1 億歐元）的承諾信貸額度未提取，其訂約是為該地區的計劃投資提供資金。

### 墨西哥銀行貸款

我們在墨西哥的主要運營附屬公司 FCA Mexico, S.A. de C.V.（「FCA Mexico」）訂立了一份美元計價的非循環貸款協議（「墨西哥銀行貸款」），到期日為 2022 年 3 月 20 日，利息為一個月倫敦銀行同業拆借利率加上每年 3.35%。截至 2018 年 12 月 31 日，墨西哥銀行貸款未償還餘額為 3 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 4 億歐元）。截至 2018 年 12 月 31 日，我們可以提前償還全部或部分貸款，無需支付額外費用或罰金。墨西哥銀行貸款要求 FCA Mexico 保留若干固定資產作為抵押品，並遵守若干契約，包括但不限於金融維護契約、留置權、債務產生和資產出售的限制。截至 2018 年 12 月 31 日，FCA Mexico 遵守了墨西哥銀行貸款項下的所有契約（有關契約的信息，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 21（債務））。

### 其他債務

在截至 2018 年 12 月 31 日止年度內，其他債務與截至 2017 年 12 月 31 日止年度保持一致。

在截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，FCA US 的加拿大附屬公司就加拿大醫療信託（Canada Health Care Trust）（「加拿大醫療信託」）B 批票據支付了合計 2.72 億歐元的款項，包括本金和應計利息的計劃付款，以及加拿大醫療信託 B 批票據的剩餘計劃付款的提前還款。提前還款額為 2.26 億歐元，計入債務清償，因此，在截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中，淨財務開支內記錄 900 萬歐元的清償得益。加拿大醫療信託票據指 FCA US 的主要加拿大附屬公司對加拿大醫療信託的剩餘財務負債，因其對加拿大國家汽車、航空航天、交通和普通工人聯合會（「CAW」，現為 Unifor 的一部分，代表僱員、退休人員和家屬）退休後醫療福利義務的結算而產生。

### 資產擔保債務

截至 2018 年 12 月 31 日，本集團資產擔保的債務金額為 10.95 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 13.48 億歐元），其中 2.61 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 2.81 億歐元）為就融資租賃項下獲得的資產應付債權人的款項，其餘款項主要與拉丁美洲的補貼融資有關。

截至 2018 年 12 月 31 日，作為本集團貸款擔保的資產（不包括與 B 批定期貸款相關的擔保金額）的賬面總額為 22.14 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日為 23.72 億歐元）（附註 11 物業、廠房及設備）。截至 2017 年 12 月 31 日，FCA US 資產擔保的 B 批定期貸款的債務金額為 8.36 億歐元。



**工業自由現金流**

如非公認會計準則的財務計量所述，工業自由現金流是管理層的關鍵現金流指標。下表提供了截至 2018 年、2017 年和 2016 年 12 月 31 日止年度的經營活動現金流量（我們的綜合現金流量表中所載的最直接可比的計量）與工業自由現金流的對賬。以下金額包括 Magneti Marelli，用於與以前期間和以前提供的指引進行比較：

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
經營活動所得現金流量	€ 9,464	€ 9,680	€ 9,912
減：不歸屬於工業活動的經營活動	(59)	(159)	(67)
減：工業活動資本支出	(6,025)	(8,663)	(8,812)
加回：酌情養老金供款（除稅淨額）	478	—	—
工業自由現金流	€ 4,342	€ 1,563	€ 1,715

剔除酌情養老金供款的影響（除稅淨額），2018 年經營活動所得現金流為 99.42 億歐元，比 2017 年增加 2.68 億歐元。與 2017 年相比，工業活動的資本支出減少了 26.38 億歐元。

與 2016 年相比，2017 年工業自由現金流減少 1.52 億歐元，主要原因是持續性業務產生的現金流減少。

# 風險管理

## 風險管理

### 我們的方法

風險管理是一個重要的業務推動因素，是實現集團長期業務計劃的一個組成部分。我們對風險管理採取綜合方法，當中風險和機會評估是領導團隊議程的核心。我們作為一個組織的成功取決於我們在識別和利用我們的業務和我們競爭所在市場市場所產生的機會方面的能力。通過管理相關風險，我們努力實現增長和回報目標與相關風險之間的平衡。

### 風險管理框架

本集團的風險管理框架（「該框架」）基於 COSO 框架（美國全國反虛假財務報告委員會下屬發起人委員會—企業風險管理模式）和荷蘭企業管治守則的原則。該框架由一套政策、程序和組織結構組成，旨在識別、衡量、管理和監測本公司面臨的主要風險。該框架整合在本公司的組織和企業管治中，支持保護公司資產、業務流程的效率和有效性、財務信息的可靠性以及遵守法律法規。

該框架包括以下三個層級的監察：

第 1 層	經營方面，識別及評估風險以及確立風險管理的具體行動
第 2 層	確定為風險所有者的特定個人，界定關於監控及管理風險的方法及手段
第 3 層	企業風險管理（「企業風險管理」）職能，支持在集團層面監控我們的風險及管理關於風險的討論

除了這三個層級的控制之外，企業風險管理過程的結果是集團內部審計在確定其審計計劃時風險評估的一部分，因此，計劃對全球企業風險管理重大風險進行具體審計。

### 重大風險偏好

我們將風險偏好與業務計劃相結合。風險邊界是通過我們的策略、行為守則、預算和政策確定的。我們成立了風險管理委員會，由其負責支持各自區域/分部的風險治理。2017 年成立了一個全球風險管理委員會（「全球風險管理委員會」），以促進集團內相關風險所有者主動進行風險監控和管理的文化。全球風險管理委員會由本集團首席財務官擔任主席，其他成員是來自法務、風險管理、內部審計職能部門和業務運營部門的代表。委員會的任務是提供廣泛的過程監督，並促進我們的綜合風險評估過程。職責包括：

- 為企業風險管理計劃提供指導。
- 審查年度企業風險評估（「企業風險評估」）的結果。
- 協助審查關鍵風險指標（「關鍵風險指標」）和儀錶板，包括：
  - 確定將與全球風險管理委員會討論的風險；及
  - 審查並提供與全球風險管理委員會討論的風險緩解計劃的反饋。
- 協助發展本公司的風險偏好和風險承受能力，這是我們的歐盟年報中要求的披露。

- 審查歐盟年報中的風險管理披露。
- 審查集團風險管理職能的設計，包括報告權限、通信和控制功能，以確保它們是適當的。

此外，我們利用現有產品（集團和區域）和商業委員會的運營重點來支持風險治理。產品委員會監督資本投資、工程和產品開發，而商業委員會則監督與銷售和營銷有關的事項。該兩個委員會均包括來自本公司各品牌的執行經理，所有這些經理在所有品牌中均有各自獨立的職能職責。通過我們的綜合方法，我們的各個委員會支持我們的集團執行委員會（「集團執行委員會」）、首席財務官、行政總裁和董事會（透過審計委員會）進行風險監督。我們的風險偏好因風險類別而異，如下所示。

風險類別	類別描述	風險偏好
戰略	因執行 FCA 的業務計劃、業務環境的戰略變化及/或不利的戰略業務決策而可能產生的風險。	我們準備以負責任的方式承擔風險，同時考慮到利益相關者的利益，並與我們的業務計劃保持一致。
經營	與內部流程、人員和系統或外部事件有關的風險（包括法律和聲譽風險）。	我們希望基於成本/利益考慮最大限度地降低運營風險。
財務	與回報不確定性有關的風險，以及由於財務表現而可能造成的財務損失風險。	我們尋求資本市場和其他交易來加強我們的財務狀況，同時允許我們在全球統一的基礎上為我們的業務融資。
合規	關於不遵守相關法律法規、內部政策和程序的風險。	我們認為，我們自己以及我們的員工都有責任以誠實、正直和尊重的態度行事，包括遵守我們的行為守則、在我們開展業務的任何地方適用的法律和法規。

#### 識別重大風險並採取控制措施

從我們的經營分部開始，每年進行一次企業風險評估。被確定對本組織具有高或中高水平潛在影響的風險，以及根據本集團內部的緩解因素被確定具有高或中高水平脆弱性的風險，均被視為重大風險。評估結果合併並向集團報告，供與全球風險管理委員會和集團行政總裁審查和核驗。此外，就本集團可能面臨的最重大風險維護風險儀錶板，以支持對風險指標的監控以及當前和未來的緩解工作。一旦確認，會與審計委員會討論結果，協助董事會對風險管理活動進行戰略監督。

各個關鍵的全球焦點風險均按風險類別進行了分類，並隨後為每個識別的風險定義了控制措施和緩解措施。下文所述的風險、控制措施和緩解措施並非包羅萬象。所列風險和緩解措施的順序並不反映任何重要性、可能性或重大性的順序。

風險類別	關鍵全球風險描述	控制/緩解措施
合規	<b>監管合規</b>  我們能否管理符合車輛燃油經濟性（「燃油經濟性」）、溫室氣體（「溫室氣體」）和零排放車輛（「零排放車輛」）要求的監管法規的影響。	集團產品委員會（「集團產品委員會」）管理燃油經濟性/溫室氣體/零排放車輛相關合規性方面的投資批准  在高級管理層的領導下，對內部檢查和合規活動進行中央協調和監督，以促進整個運營過程中方法和流程的一致性。  在 2018 年 6 月資本市場日傳達的二氧化碳合規戰略概述了為改善燃料消耗和排放而採用的技術和應用。  「毫無疑問」計劃鼓勵員工、承包商、供應商和經銷商報告任何可能涉及車輛安全、排放或監管合規的問題。

風險類別	關鍵全球風險描述	控制/緩解措施
經營	<p><b>產品質量及客戶滿意度</b></p> <p>我們能否生產符合產品質量標準的汽車，獲得市場認可，滿足客戶期望。</p>	<p>在全球執行委員會和產品委員會會議上監控質量和客戶滿意度績效改進指標。</p> <p>世界級製造（「世界級製造」）原則貫穿於我們的製造業務，培養以提高安全、質量和效率為目標的製造文化。</p>
經營	<p><b>車輛網絡安全</b></p> <p>我們能否保護我們複雜的電子控制系統（裝在我們的車輛上）不出現重大故障、中斷或安全漏洞。</p>	<p>跨職能專業人員團隊通過威脅監控、設計改進和第三方滲透測試等舉措，專注於我們車輛的網絡安全。在車輛的整個生命週期中，包括開發、製造和服務，均要考慮網絡安全。</p> <p>通過眾包懸賞計劃對發現和報告潛在網絡安全漏洞者提供經濟獎勵。</p> <p>積極參與汽車信息共享與分析中心（「汽車信息共享與分析中心」）。汽車信息共享與分析中心增強了行業快速瞭解新威脅和漏洞的能力，並以協作的方式處理威脅分類。</p>
經營	<p><b>關鍵供應中斷及供應商質量</b></p> <p>我們能否管理我們的關鍵供應，以確保符合所需的期望、需求和質量標準，並防止中斷導致生產受阻。</p>	<p>積極注意供應商的財務健康狀況，以減輕因我們供應鏈中各公司的財務困境而造成的破壞。</p> <p>注意全球範圍內政治、環境和經濟事件，以預測或識別可能導致供應中斷的事件，從而採取緩解措施。</p>
經營/戰略	<p><b>人才管理—吸引、發展和留聘關鍵人員</b></p> <p>我們能否在全球範圍內管理人才管理的所有方面—包括吸引、發展和留住人才，以促進內部基準和改進，從而滿足當前和未來的需要。</p>	<p>關鍵人力資源人才管理流程、指標和報告的融合，以及增加全球人力資源流程監督和治理等，已列入 2019 年-2021 年業務週期計劃中，包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 實施單一的全球學習管理系統</li> <li>• 同意關於將現有區域人力資源信息系統合併為一個共同的集團級系統的計劃</li> <li>• 進一步加強留聘/吸引指標和報告的標準化，包括按職能劃分的全球觀點，包括內部和外部基準（最初於 2018 年年中引入）</li> <li>• 制定一致的僱主價值主張，供各地區用於吸引人才</li> <li>• 採用區域最佳做法分享和一體化方法</li> </ul>
戰略	<p><b>技術開發及產品發佈</b></p> <p>我們能否開發和推出新技術產品（如電氣化和推進、自動駕駛和連接車輛），以滿足監管要求和客戶期望。</p>	<p>集團執行委員會和產品委員會審查產品計劃和商業化戰略，以確定近期和長期的投資需要。</p> <p>更多的研究集中在自動駕駛技術上；協同工作（例如，Waymo）允許利用能力和資源來實現協同效應和推進自動駕駛技術所需的規模經濟。</p>
戰略	<p><b>產品組合及技術戰略</b></p> <p>我們能否創建關於支持實現戰略目標的產品組合，包括產品範圍和技術內容的完整性。</p>	<p>集團執行委員會和產品委員會審查產品計劃和商業化戰略，以確定近期和長期的投資需要。</p>
戰略	<p><b>商業價格（定價）</b></p> <p>我們能否管理數量、價格和市場組合，確保有競爭力的定價與競爭對手的成績和內部目標一致。</p>	<p>銷售和營銷（包括定價）由商業委員會監督。</p>

我們區域和業務分部的風險管理委員會全年都在監測上述關鍵全球風險的控制措施和綜合緩解措施，以確保這些措施是相關和充分的。根據需要，加強控制措施和緩解措施，以確保風險得到適當處理。我們認為，這種做法使我們能夠及時處理風險，並確保所採取的控制措施的有效性。

#### **整體風險管理系統的當前或計劃改進**

我們繼續在關鍵風險領域開展該事務，與同行公司建立流程基準，並探索改進機會。我們執行這些更改的目標是加強關鍵風險指標的識別，以便以更具預測性的方式監控風險，評估補救計劃，並促進對整個集團風險的有效監控。在新的一年，我們將繼續就整個集團的關鍵風險進行審查我們的管理和監控活動的事務。當我們繼續發展集團企業風險管理計劃時，我們將努力確定最佳做法，並改善關鍵風險指標以識別本組織面臨的重大風險和完善流程以識別及提升風險發展。2019年，我們計劃升級現有的治理、風險管理和合規工具，其中包括實施企業風險管理（ERM）模塊，以提高效率和風險監控與報告。

有關我們面臨的風險、上一財政年度的重大影響（如有）、其結果以及對業績或財務狀況的預期影響的更多資料，請參閱下文的**風險因素**。

## 風險因素

我們的業務面臨各種風險。下面描述的風險和不確定性並不是我們面臨的唯一風險和不確定性。我們沒有察覺到或我們目前認為不重要的其他風險和不確定性也可能成為影響我們的重要因素。

### 與我們的業務、戰略和經營有關的風險

*如果我們的汽車出貨量惡化，特別是皮卡和大型運動型多功能車在美國零售市場的出貨量，則我們的經營業績和財務狀況將受到影響。*

與汽車製造商的典型情況一樣，我們有大量固定成本，因此，汽車出貨量的變化會對我們的盈利能力產生不成比例的重大影響。

此外，我們在美國、加拿大、墨西哥和加勒比群島（「北美自貿區」）的盈利能力尤其取決於對我們皮卡和大型 SUV 的需求，該地區在過去三年中每年均貢獻了我們大部分的利潤。例如，我們的皮卡和大型 SUV 歷來比其他車輛更賺錢，在 2018 年約佔我們在美國零售汽車總出貨量的 68%。北美自貿區消費者需求從這些汽車轉向緊湊型和中型乘用車，無論是對燃油價格上漲還是其他因素的反應，均可能對我們的盈利能力產生不利影響。

我們在北美自貿區對皮卡和大型 SUV 的依賴度在 2018 年仍然很高，因為我們於 2016 年在緊湊型和中型乘用車停產後，繼續執行我們的計劃，將更多的生產能力重新分配給這些車型。鑒於我們 2018-2022 年業務計劃的重點是北美自貿區的皮卡和 SUV，預計我們對這些車輛的依賴將繼續下去。有關影響汽車盈利能力的因素的更多資料，請參閱集團概覽—業務概覽和趨勢、不確定性及機會。

再者，我們的營運資金往往為負，因為我們通常在發貨後數天內收到車輛付款，而從供應商處收到零件和材料的時間與我們支付此類零件和材料的時間之間存在一定的滯滯；因此，如果我們的車輛出貨量大幅下降，我們可能遭受現金流和流動性的重大負面影響，因為在我們從汽車出貨中獲得較低所得的期間內，我們繼續向供應商支付款項。如果由於經濟衰退、消費者信心的變化、地緣政治事件、無法生產足夠數量的若干車輛、融資渠道有限或其他因素，致使汽車出貨量下降或達不到我們的假設，這種下降或不足可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們的業務可能會受到全球金融市場及一般經濟狀況以及我們幾乎或根本無法控制的其他條件的影響。*

我們的經營業績和財務狀況可能會受到我們經營所在各個國家的各種宏觀經濟因素的影響，包括國內生產總值、消費者和企業信心水平的變化、消費者和企業信貸利率或可貸性的變化、失業率 and 外幣匯率。

一般而言，汽車行業歷來受到高度週期性需求的影響，往往反映經濟的整體表現，經常放大經濟趨勢的影響。鑒於難以預測經濟週期的規模和持續時間，我們無法保證我們經營的任何市場對我們產品的未來需求趨勢。

除了經濟增長放緩或衰退外，還有其他經濟情況，如能源價格、燃料價格上漲和原材料價格波動或基礎設施開支縮減，可能對我們經營的行業產生負面影響，並與前述其他因素一起作用下，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們還面臨全球經營所固有的風險，包括與以下相關的風險：

- 面臨當地政治環境風險；
- 進口和/或出口限制；
- 多種稅收制度，包括有關轉讓定價和預扣稅以及對（自）附屬公司的匯款和其他付款徵收的其他稅的條例；
- 遵守適用的反腐敗法律；
- 外國投資和/或貿易限制或要求（包括關稅）、外匯管制和資金匯回限制；以及
- 出臺更加嚴格的法律法規。

在我們經營所在的新興市場，包括土耳其、中國、巴西、阿根廷、印度和俄羅斯，我們特別容易受到這些風險的影響。這些風險領域中的任何一個或組合的不利發展（可能因國家而異）均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

例如，2016年6月23日，在英國（「英國」）舉行的全民公投中，多數投票者投票贊成英國退出（「英國脫歐」）歐盟（「歐盟」）。2017年3月29日，英國政府根據《歐盟條約》（Treaty of the European Union）提交了第50條通知，觸發為期兩年的談判期，以確定英國退出歐盟的條款以及英國未來與歐盟的關係。在此期間，英國政府可撤銷其退出歐盟的通知或延長第50條談判期。公投給英國和歐盟未來的關係帶來了很大的不確定性。2018年11月14日，歐盟和英國政府就脫歐協議的條款達成一致，英國和歐洲議會必須在2019年3月29日英國脫歐前批准該協議。目前尚不清楚脫歐協議或任何替代協議是否會在這一最後期限之前最後確定和批准。在這種情況下，如果第50條談判期沒有延長或第50條通知被撤銷，就沒有過渡期，2019年3月29日將出現「無協議」脫歐。然後，英國將恢復世界貿易組織規則下的貿易。

儘管我們認為英國脫歐，包括無協議脫歐，不會對我們的運營產生直接實質性影響或對我們的稅收開支產生實質性影響，但無協議脫歐或最終脫歐協議的條款可能會導致英國和歐盟國家之間對進出口的更大限制，貨幣匯率的波動和額外的監管複雜性，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。此外，英國公投為蘇格蘭和北愛爾蘭（其次是威爾士）的獨立運動提供了新的動力，透過與英國分離使其繼續留在歐盟。這也激勵了其他歐盟成員國內的若干政黨考慮脫歐，並提出了其他歐盟成員國繼續成為歐盟成員國的全民投票的可能性。任何此類事件，以及可能發生的任何政治、經濟和監管變化，均可能對本公司在歐洲的業務和經營業績產生重大不利影響。

此外，近年來，歐盟若干成員國實施了銀根緊縮措施，以避免拖欠債務。如果歐元區內的一個國家出現債務違約或退出歐元區，或者在更極端的情況下，歐元區將完全解體，那麼對全球市場和本公司全球業務的影響可能是直接和重大的。

美國與其貿易夥伴之間新的或經修訂的協議也可能影響我們的業務，特別是我們在美國境外生產進口到美國的車輛，特別是從加拿大、墨西哥和意大利進口到美國的車輛。任何新的政策和我們可能採取的任何應對這些協議的措施，可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

最近，美國與其貿易夥伴之間有關關稅和進口稅的活動和炒作顯著增加。美國與其貿易夥伴之間實施的關稅或進口稅可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。直接影響我們產品的關稅或進口稅可能會降低消費者需求及/或降低我們產品的利潤。此外，美國與其主要貿易夥伴之間關稅或進口稅事件的持續升級可能對全球經濟活動產生負面影響，進而可能降低對我們產品的需求。

此外，我們和其他巴西納稅人最近就巴西稅法的適用問題與巴西稅務機關發生了重大爭議。雖然我們認為，鑒於巴西目前的經濟狀況和政治不確定性，這些爭議很可能不會產生重大影響，但可能會出臺新的稅法，現行稅法的適用可能會發生變化，或累計稅收優惠的實現可能會受到限制、延遲或拒絕，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們可能在努力提高一些我們認為具有全球吸引力和影響力的自身品牌的增長方面面臨失敗。*

我們的業務計劃中反映的銷量增長和利潤增長戰略包括更新關鍵產品、推出白色空間產品、實施各種電氣化動力傳動系統應用以及與自主駕駛技術發展相關的合作夥伴關係。

這些戰略一直需要並將會繼續需要在產品、動力系統、生產設施和分銷網絡方面進行重大投資。如果我們無法實現我們的銷量增長和利潤增長目標，則我們可能無法從這些投資中獲得足夠的回報，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們未來的表現取決於我們提供創新、有吸引力的產品的能力。*

我們的成功取決於（其中包括）我們在開發創新、高質量產品方面的能力，而這些產品對消費者具有吸引力，並帶來足夠的盈利能力。

我們可能無法在電氣化、自動駕駛、移動性和行業的其他新興趨勢方面與其他汽車製造商有效競爭。在若干情況下，我們計劃採用的技術尚不具備商業實用性，取決於我們、我們的合作夥伴和供應商未來的重大技術進步。無法保證這些技術進步將以及時或可行的方式出現而我們為這些目的編列預算或支出的資金將會是足夠的，或者我們將能夠獲得使用這些技術的權利。此外，我們的競爭對手和他人正在追求類似的技術和其他競爭性技術，無法保證它們將不會比我們更快地或在排他性的基礎上或在顯著的成本優勢下獲得和實施類似或優越的技術。

此外，由於產品開發週期的延長和在預測消費者接受度方面的固有困難，我們認為將會有吸引力的汽車可能無法實現足夠數量和足夠高價（從而獲利）的銷售。設計和開發一輛新車通常需要兩年或以上的時間，而且若干因素可能會延長這一時間表。例如，如果我們在發佈零售前確定某一車型存在安全或排放缺陷、機械缺陷或不符合法規的情況，則此類車輛的發佈可能會延遲，直到我們對缺陷或不合規情況進行補救。各種因素也可能有助於消費者接受新車設計，包括競爭對手的產品介紹、燃油價格、一般經濟條件和款式偏好的變化。

如果我們不能開發出包含令人滿意的技術、有吸引力並被消費者接受的產品，則我們的汽車的剩餘價值可能會受到負面影響。此外，在我們和競爭對手的車輛中加入新的創新和技術的步伐越來越快，也可能對我們車輛的剩餘價值產生負面影響。雖然與擁有和經營美國專屬財務公司的競爭對手相比，我們的汽車殘值下降對我們的影響可能不會那麼大，但剩餘價值的下降可能會增加消費者租賃我們汽車的成本，或增加我們為支持我們的租賃計劃而支付的補助。

未能及時開發和提供創新的、有吸引力的和相關的產品，而這些產品與主要競爭對手相比是不利的，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。由於我們在物業、廠房和設備方面的大量投資，以及我們的集體談判協議和其他適用的勞動關係法規的要求，我們的固定成本比例很高，這限制了我們根據產品需求的變化調整人員成本的靈活性，可能進一步加劇這種風險。



*法律、法規和政府政策，包括與提高燃油效率要求和減少溫室氣體和尾氣排放有關者，對我們的經營方式有重大影響。*

在我們尋求遵守政府法規，特別是與燃油效率、車輛安全、溫室氣體和尾氣排放標準有關的法規時，我們必須投入大量的財政和管理資源，以及汽車工程製造和設計方面的注意，以滿足這些法律要求。我們預計，這些監管要求的數量和範圍，以及與合規相關的成本，在未來將大幅增加，這些成本可能難以轉嫁至消費者。有關我們所須遵守的法規的更多討論，請參閱環境及其他監管事宜。

此外，數個市場的燃油效率法規也有所增加。例如，2017年9月，中國工業和信息化部發佈了《乘用車企業平均燃料消耗量（「企業平均燃料消耗量」）與新能源汽車（「新能源汽車」）積分管理規定》，該規定於2018年4月生效。不符合這些管理規則中企業平均燃料消耗量目標的情況可以通過結轉企業平均燃料消耗量積分、在聯屬公司內轉移企業平均燃料消耗量積分、OEM製造商使用其自身新能源汽車積分或購買新能源汽車積分來抵銷。不符合新能源汽車目標只能通過購買新能源汽車積分來抵銷。如果我們不能遵守適用的目標，並且不能抵銷負的積分餘額，我們的新乘用車銷售或生產如不能達到企業平均燃料消耗量的目標則可能會被暫停。儘管我們繼續評估其具體影響，但這些規定可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們受到一些政府機構的柴油排放調查和一些相關的私人訴訟的影響。*

2019年1月10日，我們宣佈FCA US與美國環境保護署（EPA）、美國司法部、加州空氣資源委員會、加利福尼亞州、其他49個州以及美國海關和邊境保護局就民事、環境和消費者索賠達成最終和解，就此我們應計7.48億歐元，其中約有3.50億歐元將被用於支付關於解決柴油排放要求差異的民事處罰。我們還宣佈，FCA US已達成有關假定集體訴訟（代表消費者）的和解，就此FCA US同意就受召回影響的每個合資格客戶平均每輛車支付2,800美元。

我們仍然受到美國證券交易監督委員會和美國司法部刑事司的柴油排放相關調查。此外，我們仍面臨一些相關的私人訴訟，以及選擇不參與集體訴訟解決方案的消費者提出額外索賠的可能性。

我們還收到了一些司法權區的其他監管機構的詢問，因為它們在檢查幾家汽車製造商車輛的道路尾氣排放，在司法管轄方面適當時，我們繼續配合這些政府機構和機關。

在歐洲，我們一直與意大利交通部（「意大利交通部」）和荷蘭車輛監管機構（「RDW」）（這些是認證在歐盟銷售的FCA柴油車的機構）以及英國駕駛員和車輛標準局（「DVSA」）合作。我們最初還回應了德國機構德國機動車管理局（Kraftfahrt-Bundesamt）（「德國機動車管理局」）關於我們車輛排放測試結果的詢問，並討論了德國機動車管理局報告的測試結果、我們的排放控制校準以及所討論車輛的特性。在這些初步討論之後，意大利交通部（它擁有唯一的對其認證的車輛的監管合規事宜的授權），聲稱其對德國機動車管理局提出的問題的專屬管轄權，測試車輛，確定車輛符合適用的歐洲法規，並向德國機動車管理局通知其決定。此後，意大利交通部與德國聯邦交通和數字基礎設施部（負責監管德國機動車管理局）之間根據歐盟委員會（「歐盟委員會」）規定進行了調解，以解決它們之間的分歧。調解結束，沒有對FCA採取任何行動。2017年5月，歐盟委員會宣佈，它打算對意大利提起侵權程序，指控意大利未能回應歐盟委員會對若干FCA排放控制校準的擔憂。意大利交通部對歐盟委員會的指控作出了回應，確認車輛的審批程序得到了正確執行。

此外，應法國消費者保護局的請求，巴黎大審法院法官（Juge d'Instruction du Tribunal de Grande Instance of Paris）正在調查包括 FCA 在內的多家汽車製造商的柴油車，調查這些車的銷售是否違反了法國消費者保護法。2018 年 12 月，韓國環境部宣佈，其確定 2015 年、2016 年和 2017 年期間進口到韓國的 2,428 輛 FCA 車輛不符合排放標準，並且車輛隨後更新了 FCA 自願執行的排放控制校準，儘管合規，需要對相關車輛進行重新認證。

雖然我們相信，我們在解決相當一部分與排放有關的調查和訴訟方面取得了有意義的進展，但目前無法預測未解決的調查和私人訴訟的結果。這些調查和訴訟可能導致進一步的執法行動、處罰或損害賠償，任何此類情況均可能對我們的業務、經營業績和聲譽有重大不利影響。

*我們的成功在很大程度上取決於我們的管理團隊有效運作和管理的能力。*

我們的成功在很大程度上取決於我們的高級主管和其他管理層成員有效管理本集團和各個業務領域的能力。我們的管理團隊對我們戰略方向的執行和業務計劃的實施至關重要。

我們已經制定了我們認為適當的繼任計劃，但難於確定地預言我們是否將能夠以具有同等經驗和能力的人員取代他們各人。如果我們無法找到足夠的替代人員，或無法吸引、留住和激勵高級主管、其他關鍵員工或新的合格人員，則這種無力作為可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*如果其他製造商尋求合併，我們可能會面臨更激烈的競爭。*

一段時間以來，我們一直主張在汽車行業進行整合，因為我們認為，我們的行業的特點是產品開發成本的顯著重複，其中很多並不推動消費者感知價值。我們相信，製造商之間分擔產品開發成本，最好是通過合併，將使汽車製造商能夠提高其用於產品開發和製造的資本回報率，並提高模具、機械和設備的利用率。在我們繼續實施我們的業務計劃的同時，我們相信，我們的業務將繼續增長，我們的營業利潤率將繼續提高，而如果我們的競爭對手能夠成功地相互整合，而我們又不能加強自己的合作或有效地適應日益激烈的競爭，我們競爭對手的整合可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*產品召回和保修責任可能導致產生直接成本，由此造成的汽車銷售損失可能對我們的業務產生重大不利影響。*

我們及美國汽車行業一般會為處理性能、合規或安全相關問題而持續增加召回活動。我們召回汽車的成本很高，通常包括更換零件的成本和拆卸及更換零件的人工成本。這些成本在很大程度上取決於補救措施的性質和受影響車輛的數量，並且可能在車輛銷售多年後產生。產品召回也可能損害我們的聲譽，迫使我們停止若干車輛的銷售，並導致消費者質疑我們產品的安全性或可靠性。鑒於整個汽車行業的監管措施十分激烈，預計持續的合規成本仍將高企。

因產品召回而產生的任何成本或車輛銷售損失可能對我們的財務狀況和經營業績產生重大不利影響。另外，如果我們收到消費者的投訴，或者我們從汽車評級服務公司收到的信息使我們的其中一輛汽車的安全性或可靠性受到質疑，而我們並不發佈召回，或者如果我們不及時發佈召回，則我們的聲譽也可能受到損害，我們可能會失去未來的汽車銷售。根據我們的保修協議條款，我們也有義務在所訂明的期間內自費修理或更換我們車輛上的零件。因此，任何超出我們假設的失敗均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*汽車行業具有高度的競爭性和週期性，我們可能較若干競爭對手更容易受到這些因素的影響。*

我們的絕大部分收入均來自極具競爭的汽車行業，包括乘用車、輕型商用車和部件以及生產系統的生產和分銷。我們面臨來自歐洲、北美、拉美和亞太地區其他國際乘用車和輕型商用車製造商、分銷商和部件供應商的競爭。這些市場在產品質量、創新、新技術引入、定價、燃油經濟性、可靠性、安全性、消費者服務和所提供金融服務方面均存在高度競爭。我們的許多競爭對手的資本狀況比我們更好，擁有更大的市場份額。

在汽車業務中，對消費者的銷售是週期性的，並會受到經濟總體狀況、消費者購買意願和獲得融資能力的變化，以及政府可能採取的刺激需求措施的影響。汽車行業還需要通過頻繁推出新車型和在這些車型中採用新技術來不斷更新產品。如果汽車行業出現負面趨勢，或者我們無法有效地適應外部市場條件，再加上資本比許多主要競爭對手更為有限，可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

此外，全球汽車生產能力超過當前需求。如果行業出貨量減少，產能過剩加劇，我們的競爭對手可能會試圖通過增加汽車增強功能、提供補貼融資或租賃計劃，或通過在若干市場直接或提供折扣選項包、價格回扣或其他銷售激勵措施等降低車輛價格，使其車輛對消費者更具吸引力或更便宜。生產成本較低的國家的製造商也可能選擇將成本較低的汽車出口到更成熟的市場。這些行動的增加可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們在若干關鍵市場缺乏專屬財務公司，這可能使我們在與其他汽車製造商的競爭中處於劣勢，而這些汽車製造商可能能夠以比我們的消費者和經銷商能夠獲得者更好的條款為消費者和經銷商提供融資和租賃。*

我們的經銷商達成批發融資安排，向我們購買汽車，以保持庫存並促進零售銷售，而零售消費者使用各種融資和租賃計劃來購買車輛。

與我們的許多競爭對手不同的是，我們目前並不擁有和經營只專注於我們在美國的大眾市場汽車業務和在歐洲、亞洲和南美的若干關鍵市場的受控財務公司。相反，我們選擇通過合資企業和商業協議與專業金融服務提供商合作。我們在這些關鍵市場缺乏受控財務公司，可能會增加我們的經銷商和零售消費者無法以可接受的條款獲得足夠融資的風險，這可能會對我們未來的汽車銷售產生不利影響。此外，我們的許多競爭對手能夠更好地實施融資計劃，旨在最大限度地提高汽車銷售，從而在總體上優化它們及其財務公司的盈利能力。由於我們的競爭能力取決於經銷商和零售消費者能否獲得適當的融資來源，因此我們在這些市場上缺乏受控財務公司一事可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

如果我們在美國成立一家專屬財務服務公司，我們將面臨此類業務固有的風險，包括依賴公共債務市場提供支持我們的融資計劃所需的資本、承保風險、違約風險，遵守與消費者貸款相關的法律法規以及與其他消費金融公司和第三方金融機構的競爭。

在其他市場，我們依靠受控財務公司、合資企業和與第三方（包括第三方金融機構）的商業關係，為我們的經銷商和零售消費者提供融資。財務公司在以有競爭力的利率提供融資服務方面的能力取決於各種因素，包括：

- 貸款和租賃在其投資組合中的表現，可能受到拖欠、違約或提前還款的重大影響；
- 二手車批發拍賣價格；
- 高於預期的車輛回報率及其租賃車輛的剩餘價值表現；以及
- 利率和貨幣匯率的波動。

任何財務服務提供商，包括我們的合資企業和受控財務公司，也將面臨對其資金的其他需求（包括需要或希望滿足競爭對手的經銷商或消費者的融資要求）、以及與其他投資有關的流動性問題。此外，它們可能會受到監管變化的影響，這可能會增加它們的成本，從而削弱它們向我們的經銷商和零售消費者提供具有競爭力的融資產品的能力。

如果金融服務提供商無法或不願意以有競爭力的費率向我們的經銷商和零售消費者提供足夠的融資，則有關經銷商和零售消費者可能無法獲得足夠的融資來購買或租賃我們的車輛。因此，我們的汽車銷售和市場份額可能受到影響，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

#### *汽車零售銷售在很大程度上取決於可負擔的汽車融資利率。*

在包括北美自貿區在內的若干地區，由於政府的擴張性貨幣政策等原因，新車銷售的融資多年來一直處於相對較低的利率水平。隨著利率的上升，預期新車融資的市場利率通常也會上升，這可能會使我們的汽車對零售消費者的負擔能力下降，或將消費者引導到對我們來說利潤較低的較便宜汽車上，從而對我們的財務狀況和經營業績產生不利影響。此外，如果消費者利率大幅提高，或者如果金融服務提供商收緊貸款標準或將其貸款限制在若干類別的信貸，消費者可能不希望或無法獲得融資來購買或租賃我們的車輛。此外，由於我們車輛的購買者可能對融資和宏觀經濟條件的可用性和充分性的變化相對更為敏感，我們的汽車銷售可能會受到與競爭對手汽車銷售相關的融資條件變化的不成比例的影響。因此，消費利率大幅提高或貸款標準收緊可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

#### *我們的業務運營和聲譽可能會受到各類索賠、訴訟和其他意外事件的影響。*

我們牽涉與產品責任、保修、車輛安全、排放和燃油經濟性、產品性能、石棉、人身傷害、經銷商、供應商和其他合同關係、環境、證券法、勞動、反壟斷、知識產權、稅收、其他事宜等事項有關的各種糾紛、索賠、訴訟、調查和其他法律程序。我們估計此類潛在索賠和或有負債，並在適當情況下記錄關於處理這些或有負債的撥備。針對我們的法律程序的最終結果尚不確定，此類程序可能對我們的財務狀況或經營業績產生重大不利影響。此外，其他事實可能會曝光，或者我們在未來可能會面臨判決或達成訴訟和索賠的和解，這可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。雖然我們對若干索賠維持保險範圍，但並非所有索賠或潛在損失均可以投保，即使索賠可以投保，我們在未來可能無法以可接受的條款投保（如果有的話），而任何此類保險可能不會就任何此類申索提供足夠的承保。有關更多資料，亦請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 20 撥備和附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。此外，有關此類調查和訴訟的宣傳，無論是否有價值，均可能對我們的聲譽和零售客戶對車輛的看法產生不利影響，這可能對我們車輛的需求產生不利影響，並對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。有關若干程序的其他風險，請參閱「我們受到一些政府機構的柴油排放調查和一些相關的私人訴訟的影響。」

*嚴重的安全漏洞如危及我們車輛中的電子控制系統，則可能會損害我們的聲譽，破壞我們的業務，並對我們的競爭能力產生不利影響。*

我們的車輛以及其他原始設備製造商（或「OEM」）製造的車輛包含控制各種車輛過程的複雜系統，包括發動機、變速器、安全、轉向、制動器、車窗和門鎖功能。這些電子控制系統越來越多地與外部雲端系統相連，容易受到網絡犯罪的影響，包括故意破壞和竊取個人信息的威脅。隨著我們車輛的連接性和自主性水平的提高，這些威脅在複雜性和頻率方面也可能增加。嚴重的故障、中斷或安全漏洞如危及我們車輛中的電子控制系統，則可能會損害我們的聲譽，使我們承擔重大責任，並可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*嚴重的故障、中斷或安全漏洞如危及我們的信息技術系統的運作，則可能會損害我們的聲譽，破壞我們的業務，並對我們的競爭能力產生不利影響。*

我們在保持業務有效運營方面的能力取決於我們的信息、數據處理和電訊系統的功能和高效運作，包括我們的車輛設計、製造、庫存跟蹤以及計費和支付系統。此外，我們的車輛越來越多地連接到外部雲端系統。這些系統經常成為第三方威脅的目標。我們的任何一個計算機或數據處理系統的重大或大規模故障或中斷，包括通過利用我們的系統或供應商系統中的弱點，均可能對我們管理和保持生產和其他經營有效運行的能力產生重大不利影響，並損害我們的聲譽。會導致我們業務廣泛或持續中斷的故障或安全漏洞可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

除了支持我們的經營外，我們還使用我們的系統收集和存儲機密和敏感數據，包括有關我們的業務、消費者和員工的信息。隨著我們的技術不斷發展，我們預計未來我們將收集和存儲更多的數據，而且我們的系統將越來越多地使用對故意和無意的安全漏洞均敏感的遠程通信功能。我們的大部分價值來自我們的機密商業信息，包括車輛設計、專有技術和商業機密，如果這些信息的機密性受到損害，我們可能會失去競爭優勢，我們的汽車出貨量可能會受到影響。我們還收集、保留和使用個人信息，包括為產品開發和營銷目的從消費者處收集的數據，以及從員工處獲得的數據。如果出現允許第三方訪問此個人信息的安全漏洞，我們會受到全球範圍內各項不斷變化的法律的約束，這些法律要求我們向數據所有者發出通知，並使我們面臨訴訟、罰款和其他監管執法手段。例如，於2018年5月完全生效的《通用數據保護條例》（第2016/679號條例（歐盟））（「通用數據保護條例」）提高了歐盟數據保護要求和相關處罰的嚴格程度。如不遵守通用數據保護條例則會導致2,000萬歐元或全球年收入4%（以較高者為準）的罰款。通用數據保護條例的規定使得我們必須改變現有的業務實踐和系統，以遵守通用數據保護條例或解決我們的客戶或業務合作夥伴的憂慮。遵守任何新的與數據保護相關的監管要求一事可能會迫使我们產生大量費用，或要求我們以對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響的方式改變我們的業務做法。

在數據洩露的情況下，我們的聲譽也可能受到影響，這可能導致消費者從我們的競爭對手那裡購買車輛。最終，數據安全完整性的任何重大損害均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*無法保證我們將能夠彌補 Magneti Marelli 預期出售所損失的盈利能力。*

2018年10月22日，我們宣佈，我們已與 Calsonic Kansei Corporation 的控股公司 CK Holdings, Ltd. 簽訂了最終協議，據此，CK Holdings, Ltd. 將收購我們的汽車部件業務 Magneti Marelli。該協議的交易價值為62億歐元，但可作若干調整。該交易預計於2019年第二季度完成，但須經監管機構批准和受制於其他慣常交割條件，且須經董事會批准，才能在交割時支付20億歐元的特別股息。

如果 Magneti Marelli 出售帶來的資本狀況改善不足以彌補相關的收入和盈利損失，則我們可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們可能無法充分保護我們的知識產權，這可能會損害我們的業務。*

我們的成功在一定程度上取決於我們保護我們的知識產權的能力。如果我們不能保護我們的知識產權，他人可能會利用與我們相同或相似的知識產權與我們競爭。此外，不能保證我們的知識產權足以為我們提供與我們類似產品的競爭優勢。儘管我們作出了努力，但我們可能無法阻止第三方侵犯我們的知識產權，並利用我們的技術來獲取競爭優勢。任何此類侵權行為均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們經營所在的一些國家的法律並不像美國或歐洲的法律那樣對我們的知識產權提供同樣的保護。此外，在若干國家，可能並無或只有有限的有效知識產權執法，使我們難以保護我們的知識產權免受濫用或侵犯。我們無法在若干國家保護我們的知識產權一事可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們依賴若干新興市場的合營安排，可能會對我們在這些地區的業務發展產生不利影響。*

我們打算通過夥伴關係和合資企業，擴大在包括中國和印度在內的新興市場的業務。例如，廣汽菲克合資公司在當地為中國市場生產 Jeep 切諾基、Jeep 自由俠、Jeep 指南者和全新 Jeep 大指揮官，擴大了目前可供中國消費者購買的 Jeep SUV 產品組合。我們還與塔塔汽車有限公司（TATA Motors Limited）建立了合資業務，在印度生產我們的若干汽車、發動機和變速器。

我們依賴合營安排進入或擴大我們在這些市場的存在，可能使我們面臨與我們的合營安排夥伴發生衝突的風險，並需要轉移管理資源來監督這些安排。此外，由於這些安排需要與第三方合作夥伴進行合作，這些合營安排可能無法像我們自身行動那樣迅速作出決定，或者根據考慮合作夥伴利益的需要，可能採取不同於我們單獨行動的行動。因此，我們可能降低及時對市場動態變化作出反應，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們面臨著與成本增加、供應中斷或車輛所用原材料、零部件和系統短缺相關的風險。*

我們在業務中使用各種原材料，包括鋼、鋁、鉛、樹脂和銅、貴金屬（如鉑、鈀和銻）以及能源。隨著我們根據業務計劃開始在整個產品組合中實施各種電氣化動力傳動系統應用，我們還將依賴鋰、鎳和鈷的大量供應。這些原材料的價格波動及市場狀況會在短期內影響我們管理收入成本的能力。我們可能無法成功地管控這些風險敞口。原材料價格的大幅上漲將增加我們的運營成本，如果成本的增幅不能被車價變化或生產率的提高所抵銷，則可能會降低盈利能力。特別是，若干原材料購自有限數量的供應商和有限數量的國家。我們不能保證我們將能夠與這些供應商保持安排，以確保獲得這些原材料，而在若干情況下，這種獲取可能會受到一些因素的影響，包括政府政策，這些因素不在我們的控制範圍內，也不在我們的供應商的控制範圍內。例如，自然或人為災害或內亂可能對未來若干原材料的價格和可得性產生嚴重和不可預測的影響。

與原材料一樣，我們也面臨著汽車零部件供應中斷和短缺的風險，原因很多，包括但不限於供應商糾紛，特別是涉及保修申索方面、供應商財務困境、信貸市場緊張、貿易限制、關稅、天災人禍或生產困難。我們將繼續與供應商合作，以監控潛在的中斷和短缺，並減輕任何新出現的短缺對我們的產量和收入的影響。然而，不能保證這些事件將不會對我們未來的生產產生不利影響，任何此類影響都可能是重大的。此外，無法保證將不會實施貿易限制和關稅，而如果實施，關稅和其他貿易限制可能會使所需原材料的成本更高，或延遲或限制我們獲取這些原材料，各種情況均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績有重大不利影響。

任何供應中斷或原材料、零部件和系統成本增加均可能對我們實現車輛出貨目標和盈利能力產生負面影響。如果一個零件或部件完全購自一家供應商，中斷的潛在影響特別大。原材料、零部件和系統供應的長期中斷可能會對車輛生產、車輛出貨目標和盈利能力產生重大影響。如無法通過調漲汽車價格方式彌補成本增幅，或無法通過生產率提高抵銷成本增幅，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*勞動法與我們的工會簽訂的集體談判協議可能會影響我們提高經營效率的能力。*

與在不同行業及/或不同地理區域經營的企業不同，我們的絕大多數生產員工均由工會代表，受集體談判協議的保護及/或受適用的勞動關係法規保障，這些法規可能限制我們根據市況變化快速更改運營和降低成本的能力。有關這些安排的描述，包括 FCA US 與 UAW 之間為期 4 年的全國集體談判協議（將於 2019 年 9 月到期），請參閱業務概覽—僱員。在我們的集體談判協議中的這些和其他條款可能會妨礙我們成功重組業務以更有效地競爭的能力，特別是與那些其僱員沒有工會代表或受不太嚴格的法規約束的汽車製造商的競爭，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們面臨與匯率波動、利率變化、信貸風險及其他市場風險有關的風險。*

我們在全球許多市場開展業務，面臨著貨幣和利率波動帶來的市場風險。貨幣風險敞口主要與我們的製造活動和商業活動在地理分佈上的差異有關，導致銷售產生的現金流以不同於購買或生產活動的貨幣計價。此外，我們的經營現金流的很大一部分是以美元產生的，儘管我們有大量以美元計價的債務，但我們的大部分債務是以歐元和巴西雷亞爾計價的。

我們使用各種形式的融資來滿足我們工業活動的資金需求，並為我們的經銷商和消費者提供融資。此外，工業活動的流動性也主要投資於浮動利率或短期金融工具。我們的金融服務業務通常採用配套政策，以抵銷利率差異對融資組合和相關負債的影響。然而，利率的變化會影響我們的淨收入、財務成本和利潤率。

此外，雖然我們通過金融對沖工具管理與貨幣和利率波動相關的風險，但貨幣或利率波動可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們的金融服務活動也面臨著經銷商和零售消費者無力償債的風險、以及開展業務所在市場的不利經濟狀況。儘管我們努力通過適用於經銷商和零售消費者的信貸審批政策來降低此類風險，但無法保證我們將能夠成功地降低此類風險，尤其是與經濟狀況的整體變化有關者。

*我們是一家荷蘭上市有限公司，我們的股東可能擁有與在美國成立的公司的股東不同的權利。*

我們股東的權利可能不同於受美國司法權區法律管轄的股東的權利。我們是一家荷蘭上市有限公司（*naamloze vennootschap*）。我們的公司事務受我們的章程則程和荷蘭規範註冊成立的公司的法律規範。股東的權利和董事會成員的責任可能不同於其他司法權區（包括美國）法律管轄的公司的股東權利和董事會成員的責任。在履行其職責時，我們的董事會按荷蘭法律規定考慮我們的利益以及我們的股東、員工和其他利益相關者的利益，在任何情況下都要適當遵守合理和公平的原則。這些當事人中的一些人可能有不同於閣下股東利益，或者除了閣下股東利益之外的利益。

*可能難以執行美國對我們的判決。*

我們根據荷蘭法律註冊成立，大部分資產在美國境外。我們的大多數董事和高級管理層以及我們的獨立核數師均是美國境外居民，因此他們各自的全部或大部分資產可能位於美國境外。由此，美國投資者可能難以在美國境內為這些人送達傳票。美國投資者也可能難以在美國境內執行以美國或其任何州的證券法的民事責任條款為依據的判決。此外，美國以外的法院是否會承認或執行美國法院根據美國或其任何州的證券法的民事責任條款對我們或我們的董事和高級職員作出的判決，還存在不確定性。因此，可能難以對我們、我們的董事和高級職員以及我們的獨立核數師執行美國判決。

*我們的經營是為了在稅務上僅被視為英國的居民，但相關稅務機關可能會將我們視為其他地方的稅務居民。*

我們不是在英國註冊成立的公司。因此，我們是否為英國稅務居民取決於我們的「中央管理和控制」是否（全部或部分）位於英國。關於「中央管理和控制」測試，很大程度上是基於各種情況的事實和程度的問題，而不是法律問題。儘管如此，英國法院的判決和英國稅務海關總署（「英國稅務海關總署」）公佈的慣例表明，按此基準，我們作為一家集團控股公司，從註冊成立之日起就可能被視為英國居民，且如果（如我們所打算一樣）是如下情況則仍被視為英國居民：（i）我們董事會至少有一半的會議在英國舉行，大多數董事出席了在英國的這些會議；（ii）在這些會議上，對影響我們和附屬公司的關鍵戰略問題進行了充分的討論並作出了決定；（iii）這些會議有適當的記錄；（iv）至少我們的一些董事和支援人員是在英國；及（v）我們在英國有固定的辦公場所。

雖然英國稅務海關總署已經認可我們的「中央管理和控制」是在英國，但是，如果（a）我們同時居住在另一個與英國有雙重稅收協定的司法權區（適用該司法權區的稅收居所規則），及（b）該稅收協定中有一項將專屬居住權分配給該另一司法權區的決定性條款，我們將不會被視為英國居民。

我們就意大利稅收而言的住所很大程度上是一個基於各種情況的事實問題。我們建立並因而維持且打算繼續維持我們的管理和組織結構，以使我們不應被視為意大利國內法或意大利—英國稅收協定而言的意大利稅務居民，並應自我們註冊成立起被視為英國居民（就意大利—英國稅收協定而言）。因為這一分析是高度真實的，並且可能取決於我們管理和組織結構的未來變化，所以我們無法保證最終確定我們的稅務住所。如果我們被視為意大利稅務居民，我們將在意大利對我們的全球收入納稅，並且可能需要遵守意大利稅法規定的預扣稅及／或報告義務，這可能導致額外的成本和費用。



儘管認可我們的「中央管理和控制」是在英國，但根據我們在荷蘭註冊成立的情況，我們被視為荷蘭居民（就荷蘭企業所得稅和荷蘭股息預扣稅而言）。儘管如此，根據荷蘭-英國稅收協定，如果英國和荷蘭主管當局同意情況是這樣，我們可以被單獨視為英國或荷蘭的居民。我們收到了英國和荷蘭主管當局的裁定，即就該協定而言，我們應僅被視為在英國的居民。主管機關裁定之事實，如因時間推移而有變更時，可予撤銷或停止適用。

我們預計因 2016 年 6 月舉行的全民公投而使英國退出歐盟一事不會影響我們在英國的稅務居留權；然而，我們無法確定地預測，關於實施英國退出歐盟的討論最終是否會對此事產生任何影響。

*如果我們被認為沒有在意大利維持一個常設機構，我們的納稅義務可能會大幅增加。*

在合併後，我們是否在意大利維持一個常設機構（「意大利常設機構」），這在很大程度上是一個基於所有情況的事實問題。我們相信，基於我們根據意大利-英國稅收協定應為英國居民公司的理解，我們可能會被視為維持意大利常設機構，因為我們已經並打算繼續在意大利維持足夠的員工、設施和活動，以符合維持意大利常設機構的資格。如果是這樣，(i) 我們與意大利常設機構相關資產的嵌入式收益不能因合併而被徵稅；(ii) 我們的稅項遞延權益儲備不能被徵稅，因為它們已經記錄在意大利常設機構的財務賬目中；以及 (iii) 在合併前由菲亞特領導的意大利財務單位（「財務單位」）繼續與我們的意大利附屬公司有關，這些附屬公司的股份是意大利常設機構淨資產的一部分。

2014 年 4 月 16 日，FCA 通過意大利常設機構向意大利稅務機關提交了關於財務單位存續的裁定請求。意大利稅務機關於 2014 年 12 月 10 日發佈裁定（「2014 年裁定」），確認財務單位可透過意大利常設機構存續。此外，在 2015 年 10 月 9 日發佈的另一項裁定（「2015 年裁定」）中，意大利稅務機關證實，從意大利所得稅的角度來看，法拉利與本集團分離（包括透過意大利常設機構持有的若干資產的首次分拆）將符合免稅、中性交易的資格。最後，在 2016 年 10 月 28 日發佈的一項裁定中，意大利稅務機關確認，意大利常設機構可以根據意大利名義利息扣除制度（*Aiuto alla Crescita Economica*）確定其計算基礎，而不考慮若干反避稅規定（「2016 年裁定」，連同 2014 年裁定和 2015 年裁定，統稱「裁定」）。然而，這些裁定並不是對若干事實和情況的評估。因此，儘管 2014 年裁定確認財務單位可以透過意大利常設機構存續，2015 年裁定和 2016 年裁定假設存在此類常設機構，但這並不排除意大利稅務機關未來可能會核實 FCA 是否實際上在意大利有常設機構，並可能質疑此類常設機構的存在。因為分析是高度真實的，所以不能保證在合併後維持意大利常設機構。

### 與我們流動性及現有債務有關的風險

*對我們的流動性和融資渠道的限制，可能會限制我們執行業務戰略及改善我們的財務狀況和經營業績的能力。*

我們的表現取決於（其中包括）我們從經營現金流、可用流動性、現有銀行貸款及／或融資的續期或再融資以及可能獲得資本市場或其他融資來源為債務償還義務和計劃投資提供融資的能力。儘管我們已經制定了旨在確保充足流動性水平的措施，但如果我們的汽車出貨量因在負營運資金的情況下經營而大幅下降，則我們的流動性會潛在大量吸收。有關這些因素的討論，請參閱財務概覽—流動性及資本資源。此外，我們的大部分信用評級均低於投資級別，其任何下降均可能嚴重影響我們的集資和前景。

因此，我們可能會發現自己不得不尋求額外的融資及／或必須為現有債務再融資，包括在不利的市場條件下、融資有限、融資成本普遍增加。由於車輛出貨量減少、現有債務金額或限制、信貸市場狀況、一般經濟狀況或其他原因而產生對我們流動性的任何限制，均可能對我們執行業務戰略的能力產生不利影響，並損害我們的財務狀況和經營業績。此外，我們流動性的任何實際或感知限制可能會限制交易對方（包括經銷商、消費者、供應商、貸款人和財務服務提供商）與我們開展業務的能力或意願，這可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們有大量未償債務，這可能限制我們在競爭條件下獲得額外資金的能力，並限制我們的財務和經營靈活性。*

儘管我們在本年度基本完成了資產負債表的去槓桿化，但我們的負債程度可能仍然對我們的經營和財務業績產生重要影響，包括：

- 我們可能無法為營運資金、資本支出、償債要求或一般公司用途獲得額外資金；
- 我們可能需要使用我們預計的未來經營現金流的一部分來支付我們負債的本金和利息，這可能會減少我們可用於其他用途的資金數額，包括產品開發；
- 我們的財務槓桿高於競爭對手，這可能使我們處於競爭劣勢；及
- 我們可能無法迅速適應不斷變化的市場條件，這可能使我們更容易受到一般經濟條件或我們業務下滑的影響。

這些風險可能因金融市場的波動而加劇，特別是由於人們認為一些政府和金融機構的財務和信譽受到壓力。

*我們債務協議中的限制性契約可能會限制我們的財務和經營靈活性。*

關於管理本集團若干未償公共債務的契約，以及本集團內公司作為締約方的其他信貸協議，包含限制本集團若干公司能力的契約，其中包括：

- 招致額外的債務；
- 進行若干投資；
- 出售若干資產或與其他公司合併或併入其他公司；
- 在其他交易中使用資產作為擔保；以及
- 達成售後回租交易。

有關我們的信貸融資和債務的更多資料，請參閱*財務概覽—流動性及資本資源*。

*我們可能會面臨養老金計劃資金不足的風險。*

我們的若干定額養老金計劃目前資金不足。截至 2018 年 12 月 31 日，我們的定額養老金計劃資金不足約 40 億歐元，未來數年可能會面臨重大的最低供款問題。如果計劃資產的投資績效與福利支付義務不同步，我們的養老金資金義務可能會大幅增加。強制性資金義務可能會因計劃資產回報低於預期而增加，無論是由於整體市場表現不佳或特定投資決策、用於確定所需資金水平的利率水平變化、計劃所提供的利益水平變化或任何與資金要求相關的適用法律改動。我們的定額福利計劃目前持有對權益和固定收益證券的重大投資，以及對較低流動性的工具（如私募股權、房地產和若干對沖基金）的投資。由於若干投資的複雜性和規模，可能存在額外的風險，包括投資政策發生重大變化的影響、完成特定投資戰略的市場能力不足以及短期風險管理能力和快速重新平衡非流動性和長期投資的能力之間目標的內在差異。

為了確定我們的定額福利計劃的適當資金和供款水平以及計劃的投資策略，我們需要做出各種假設，包括計劃資產的預期回報率和用於衡量定額養老金計劃項下義務的貼現率。利率上升通常會導致固定收益證券投資價值和債務現值的下降。相反，利率下降通常會提高固定收益證券投資的價值和債務的現值。請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 2 *編製基準—重大會計政策—僱員福利*。

貼現率或計劃資產價值的任何降低，或債務現值的任何增加，均可能增加我們的養老金開支和所需供款，因此，可能限制流動性，並對我們的財務狀況和經營業績產生重大不利影響。如果我們未能提供所需的最低出資額，我們可能需要向 U.S. Pension Benefit Guaranty Corporation 披露可報告事件，以及根據任何資金不足金額計算的利息和消費稅。

### 與我們普通股有關的風險

*我們普通股維持於兩個交易所上市一事可能會對我們普通股市場的流動性產生不利影響，並可能導致我們普通股在兩個交易所之間的價格差異。*

我們的普通股在紐約證券交易所和意大利證交所 (*Borsa Italian*) 運營的電子股市場 (*Mercato Telematico Azionario*) 上市交易。我們普通股的雙重上市可能導致兩個市場之間的交易分拆，並可能導致股份在一個或兩個市場的交易流動性有限，這可能對我們普通股在其中一個或兩個交易所的活躍交易市場的發展產生不利影響，並可能導致交易所之間的價差。交易時間的差異，以及兩種交易貨幣匯率的波動性等因素，可能導致我們在兩個交易所的普通股交易價格不同，這可能會助推我們股票交易的波動性。

*忠誠投票架構可能會影響我們普通股的流動性，並降低我們的普通股價格。*

我們的忠誠投票架構可能會限制我們普通股的流動性，並對我們普通股的交易價格產生不利影響。忠誠投票架構旨在合併生效後任何時間通過向初始股東和至少連續三年持有我們普通股的人士授出關於選擇接受我們特殊表決權股份的選擇權的方式獎勵股東以維持長期持股。我們的特殊表決權股份不能交易，及在緊接普通股從 FCA 忠誠登記冊注銷之前，任何相應的特殊表決權股份應無償轉讓予我們 (*om niet*)。這種忠誠投票架構旨在鼓勵穩定的股東基礎，相反，它可能會阻止那些有興趣獲得或保留我們特殊表決權股份的股東進行交易。因此，忠誠投票架構可能會降低我們普通股的流動性，並對其交易價格產生不利影響。

*忠誠投票架構可能使股東更難獲得控制性權益，改變我們的管理或戰略，或以其他方式對我們施加影響，及我們的普通股的市場價格可能因此降低。*

我們章程細則中關於建立忠誠投票架構的規定可能會使第三方更難獲得或試圖獲得本公司的控制權，即使持有我們大多數普通股的股東認為控制權變更是有利的。由於忠誠投票架構，我們的投票權中相當大的一部分可能集中在對我們有重大影響的相對少數的股東身上。截至 2019 年 2 月 20 日，控股 FCA 的 Exor N.V. 持有 FCA 28.98% 的普通股，由於參與忠誠投票架構，Exor N.V. 對 FCA 擁有 42.11% 的投票權，因此，Exor N.V. 將有能力對涉及我們股東的事項施加重大影響。這些參與忠誠投票架構的股東可以有效地防止控制權變更交易，否則可能使我們的股東受益。忠誠投票架構也可防止或阻止股東旨在改變我們的管理或戰略或以其他方式對我們施加影響的舉措。

*對美國股東而言，可能存在潛在的被動外國投資公司稅務考慮。*

如果在美國股東持有我們普通股的任何應稅年度，在應用通視規則後（i）應稅年度總收入的 75%或以上由被動收入構成（包括股息、利息、投資性房地產的銷售或交換得益、租金和特許權使用費，但不包括從無關聯方收取的與活躍貿易或業務（如適用的《美國財政部規章》所定義）相關的租金和特許權使用費）或（ii）其至少 50%的資產在應稅年度（年平均並根據價值確定）產生或持作產生被動收入，就美國聯邦所得稅而言，美國股東持有我們的股票將是涉及美國股東的被動外國投資公司（「被動外國投資公司」）的股票。持有被動外國投資公司股份的美國人在被動外國投資公司獲得的收入、從被動外國投資公司獲得的股息以及出售或另行處置其在被動外國投資公司中的股份所獲得的得益（如有）方面，須遵守不利的美國聯邦所得稅制度。

雖然我們認為，就美國聯邦所得稅而言，我們的股票不是被動外國投資公司的股票，但這一結論是基於每年作出的事實決定，因此可能會發生變化。此外，如果我們的資產、收入或經營發生變化，我們股票的股份可能在未來納稅年度成為被動外國投資公司的股票。

*我們忠誠投票架構的稅務後果是不確定的。*

沒有任何法定、司法或行政當局直接討論特殊表決權股份的獲得、持有或處置應如何處理（就意大利、英國或美國的稅收而言），因此，這些司法權區的稅務後果是不確定的。

我們特殊表決權股份的公平市價可能與稅務後果有關，是一種事實上的決定，不受直接解決這種情況的任何指導的約束。因為（其中包括）特殊表決權股份是不可轉讓的（在非常有限的情况下，與我們相關聯的普通股一併考慮除外），只有在我們被清算的情況下，股東才會收到與特殊表決權股份有關的款項，我們相信並打算採取這樣的立場，即每股特殊表決權股份的公平市價是最低的。然而，有關稅務機關可能聲稱我們確定的特殊表決權股份的價值是不正確的。

忠誠投票架構的稅務處理尚不清楚，敦請股東就收購、擁有和處置特殊表決權股份的後果諮詢其稅務顧問。

*股息派付可能需要預扣繳稅款。*

儘管英國和荷蘭主管當局已經裁定，就荷蘭—英國雙重徵稅協定而言，我們應僅被視為英國的居民，根據荷蘭國內法，我們向荷蘭居民支付的股息仍需繳納荷蘭股息預扣稅，我們沒有義務就此類款項支付額外款項。

如果對我們普通股的未來股息或分派徵收荷蘭或意大利預扣稅，則該預扣稅是否可抵減股東應承擔的納稅義務取決於該股東司法權區的法律和該股東的特殊情況。敦請股東就可能徵收荷蘭及／或意大利預扣稅的後果諮詢其稅務顧問。請參閱上文「與我們的業務、戰略和經營有關的風險」一節內「我們的經營是為了在稅務上僅被視為英國的居民，但相關稅務機關可能會將我們視為其他地方的稅務居民」。

## 企業管治

### 企業管治

#### 序言

菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）是一家根據荷蘭法律註冊成立及組織的上市有限公司，是 Fiat S.p.A 與 Fiat Investments N.V.（「Fiat Investments」）跨境合併及併入後者的產物，於 2014 年 10 月 12 日合併（「合併」）生效後，更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司。根據紐約證券交易所（「紐交所」）的上市準則，本公司符合外國私人發行人資格，其普通股在紐交所和意大利證券交易所（Borsa Italiana S.p.A）管理的電子股市場（Mercato Telematico Azionario）（「MTA」）上市。

根據《紐交所上市公司手冊》，允許本公司在若干企業管治標準方面遵循母國慣例。除下文討論外，本公司已採納荷蘭企業管治守則委員會發佈的經修訂荷蘭企業管治守則的最佳慣例條文，該守則於 2018 年 1 月 1 日生效（「荷蘭企業管治守則」），並自 2017 年 1 月 1 日開始的財政年度起適用。荷蘭企業管治守則包含各項原則和最佳慣例條文，規範了（其中包括）公司董事會與其委員會之間的關係及其與股東大會的關係。

在本報告中，本公司闡述了其整體企業管治架構。本公司在其當前和未來的年度報告中披露並打算披露任何與荷蘭企業管治守則最佳慣例條文有重大偏離的內容。

#### 公司辦事處和業務活動受母國

本公司根據荷蘭法律註冊成立，在荷蘭阿姆斯特丹有自己的公司地址（*statutaire zetel*），及本公司的實際管理地點在英國。

董事會和高級管理人員的辦公地址為 25 St. James's Street, SW1A1HA London, United Kingdom。

本公司在荷蘭商業登記處註冊，註冊號為 60372958，並在英國公司註冊處註冊，註冊號 FC031853。

就歐盟透明度指令（第 2004/109/EC 號指令（經修訂））而言，荷蘭是 FCA 的業務活動受母國。

#### 董事會

根據本公司的組織章程細則（「章程細則」），其董事會（「董事會」）可以有三名或以上的董事（「董事」）。在 2018 年 4 月 13 日舉行的股東週年大會上，董事人數設定為 12 人，以容納任命 Abbott 先生為增補非執行董事。目前的董事名單於 2018 年 4 月 13 日選舉產生，但例外情況是，Manley 先生（在 2018 年 9 月 7 日召開的臨時股東大會上被任命為新執行董事）接替 2018 年 7 月 25 日去世的 Marchionne 先生。現任董事的任期將在本公司 2019 年股東週年大會後屆滿，屆時預期本公司股東將重新選舉董事，任期約一年，至本公司 2020 年股東週年大會時屆滿。每名董事可在隨後的股東大會上被重新任命。

董事會（作為整體）對本公司的戰略負責。董事會由 2 名執行董事（即主席及行政總裁，負責公司的日常管理）及 10 名非執行董事（在公司或集團內不承擔日常管理責任）組成。根據章程細則第 17 條的規定，代表公司的一般權力應授予董事會和行政總裁（「行政總裁」）。

在若干關鍵行業事項上，行政總裁獲集團執行委員會（「集團執行委員會」）的支持，而集團執行委員會負責執行行政總裁和董事會的決定以及公司的日常管理，主要是與公司運營管理相關方面，包括審查企業的經營表現和就若干經營事項進行合作。

以下是現任 FCA 董事的姓名、出生年份和職位。以下列出的各人的辦公地址為（轉交）FCA, 25 St. James's Street, London SW1A 1HA, United Kingdom。董事會的任期將在下一次股東大會時屆滿，該大會目前定於 2019 年 4 月 12 日舉行。

姓名	出生年份	職位
John Elkann	1976 年	執行董事
Michael Manley	1964 年	執行董事
John Abbott	1960 年	非執行董事
Andrea Agnelli	1975 年	非執行董事
Tiberto Brandolini d'Adda	1948 年	非執行董事
Glenn Earle	1958 年	非執行董事
Valerie A. Mars	1959 年	非執行董事
Ruth J. Simmons	1945 年	非執行董事
Ronald L. Thompson	1949 年	非執行董事
Michelangelo A. Volpi	1966 年	非執行董事
Patience Wheatcroft	1951 年	非執行董事
Ermenegildo Zegna	1955 年	非執行董事

根據紐約證券交易所規則、經修訂的 1934 年《證券交易法》（「交易法」）第 10A-3 條及荷蘭企業管治守則，我們已確定我們的十二名董事會成員中有如下八名具備獨立資格：John Abbott；Glenn Earle；Valerie A. Mars；Ruth J. Simmons；Ronald L. Thompson；Michelangelo A. Volpi；Patience Wheatcroft 和 Ermenegildo Zegna。董事會還根據荷蘭企業管治守則第 2.1.9 條任命 Ronald L. Thompson 先生為高級非執行董事。

董事應做好準備並出席所有董事會會議、股東週年大會及其所服務的委員會會議，但有一項諒解，即有時董事可能無法出席會議。

2018 年，共召開 9 次董事會會議。這些會議的平均出席率約為 95%。

FCA 現任董事簡介如下：

**John Elkann（執行董事）** - John Elkann 是 FCA 的主席。他於 2010 年 4 月 21 日被任命為 Fiat S.p.A. 的主席，在此之前，他從 2004 年開始擔任副主席，從 1997 年開始擔任董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為 FCA 的主席。Elkann 先生同時也是 Exor N.V. 的主席兼行政總裁和 Giovanni Agnelli B.V. 的主席。

Elkann 先生於 1976 年出生於紐約，獲得巴黎杜裡高中（Lycée Victor Duruy）科學畢業會考成績，並畢業於意大利都靈工程大學（Engineering University of Turin）理工學院（Politecnico）工程專業。在大學期間，他在本集團在英國和波蘭（製造業）以及法國（銷售和營銷）的多家子公司獲得了工作經驗。2001 年，他作為公司審計組成員在通用電氣開始了職業生涯，被派往亞洲、美國和歐洲工作。Elkann 先生是 Ferrari N.V. 和 Ferrari S.p.A. 的主席、GEDI Gruppo Editoriale S.p.A. 的副主席、PartnerRe Ltd 和經濟學人集團（The Economist Group）的董事會成員。Elkann 先生是現代藝術博物館（MoMA）董事會和提名委員會成員。他還擔任 Giovanni Agnelli Foundation 主席。

**Michael Manley (執行董事)** - Michael Manley 於 1964 年出生於英國 Edenbridge，於 2018 年 7 月 21 日被任命為菲亞特克萊斯勒汽車公司行政總裁。此外，他還於 2018 年 7 月至 9 月擔任歐洲、中東及非洲地區臨時首席運營官，並於 2018 年 10 月至 2018 年 12 月擔任北美自貿區首席運營官。2018 年 9 月 7 日召開的臨時股東大會上正式任命 Manley 先生為 FCA 執行董事。

此前，Manley 先生擔任了 Jeep 品牌負責人、Ram 品牌負責人和亞太地區首席運營官。他還曾是克萊斯勒集團在北美自貿區以外地區的國際活動的牽頭主管，負責執行通過菲亞特國際分銷網絡分銷克萊斯勒集團產品的合作協議。

在擔任這些職務之前，Manley 先生是國際銷售和全球產品規劃業務執行副總裁。他於 2008 年 12 月被任命該職位，負責北美以外的產品規劃和所有銷售活動。

Manley 先生於 2000 年加入戴姆勒克萊斯勒 (DaimlerChrysler)，擔任 DaimlerChrysler United Kingdom, Ltd. 網絡開發總監，為他在經銷商層面帶來了豐富的國際汽車業務經驗。

他擁有英國阿什裡奇的阿什裡奇管理學院工商管理碩士學位和英國倫敦南岸大學工程學學士學位。

**John Abbott (非執行董事)** - John Abbott 於 1960 年出生於英國諾丁漢，自 2013 年 10 月起擔任荷蘭皇家殼牌公司 (Royal Dutch Shell plc) 下游董事和執行委員會成員。他住居倫敦，對製造業、化學品、貿易和供應以及市場營銷等方面負有全球責任。

Abbott 還是 Shell-Cosan 的合資公司 Raizen 的監事會成員，Raizen 在巴西擁有並經營糖業、乙醇和燃料的銷售和營銷業務。

自 1981 年加入殼牌以來，他一直在英國、新加坡、泰國、荷蘭、加拿大和美國工作，主要從事全球製造和供應、貿易和分銷領域的工作。1994 年，他被借調到英國政府，在當時的環境部中央政策和規劃組做簡要任務工作。

2006 年，Abbott 先生成為美國德克薩斯州休斯頓的卓越製造和支持副總裁。兩年後，他成為位於加拿大卡爾加里裡的殼牌美洲上游重油業務的執行副總裁。

2012 年，他被任命為全球製造執行副總裁，領導了一支位於全球約 30 家煉油廠和化工廠由 30,000 名僱員和承包商組成的團隊。

Abbott 先生是 FTSE 100 跨公司指導基金會的導師，也是殼牌亞洲人才委員會的執行董事。

他畢業於英國伯明翰大學，獲得化學工程一級榮譽學位。他是英國化學工程師協會的資深會員，也是特許工程師和特許科學家。

Abbott 先生於 2018 年 4 月 13 日被任命為董事會成員。

**Andrea Agnelli (非執行董事)** - Andrea Agnelli 自 2010 年 5 月起擔任尤文圖斯足球俱樂部 (Juventus Football Club S.p.A.) 的主席，同時也是控股公司 Lamse S.p.A. 的主席，自 2007 年起他一直是該公司的創始股東。他於 1975 年生於都靈，曾就讀於牛津大學 (聖克萊爾國際學院) 和米蘭 (博科尼商業大學)。在大學期間，他在意大利和國外均積累了專業經驗，包括在如下公司任職：倫敦 Iveco-Ford；米蘭 Piaggio；裡爾 Auchan Hypermarché；倫敦 Schroder Salomon Smith Barney；及最後是都靈尤文圖斯足球俱樂部。

1999 年，Agnelli 先生在盧加諾的法拉利創意中心 (Ferrari Idea) 開始了他的職業生涯，負責在非汽車領域推廣和發展法拉利品牌。2000 年 11 月，他搬到巴黎，在聖保羅銀行 (Banque San Paolo) 負責 Uni Invest SA 的市場營銷工作，該公司專門從事管理投資產品。Agnelli 先生於 2001 年至 2004 年在洛桑的菲利普莫裡斯國際公司工作，最初負責市場營銷和贊助，後來負責企業傳播。2005 年，Agnelli 先生回到都靈，為 IFIL Investments S.p.A. (現為 Exor N.V.) 從事戰略發展工作，並於 2006 年 5 月加入 IFI S.p.A. (現為 Exor N.V.) 董事會。Agnelli 先生是 Exor N.V. 的非執行董事。

Agnelli 先生是 Giovanni Agnelli B.V. 的普通合夥人，也是 BlueGem Capital Partners LLP 諮詢委員會的成員。自 2017 年 3 月起，他擔任「Fondazione del Piemonte per l'Oncologia」總裁。他自 2012 年起一直是歐洲足球俱樂部協會執行董事會成員，自 2017 年起擔任主席。2014 年至 2017 年，他擔任意甲聯賽 (Serie A National League of Professionals) 董事會成員和職業團隊運動普遍互助基金會 (Foundation for the General Mutuality) 董事會成員。2015 年 9 月，他被任命為歐洲足球協會聯合會執委會歐洲足球俱樂部協會 (ECA) 代表。

Agnelli 先生於 2004 年 5 月 30 日被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為董事會成員。

**Tiberto Brandolini d'Adda (非執行董事)** - Tiberto Brandolini d'Adda 於 1948 年出生於瑞士洛桑，畢業於帕爾馬大學商法專業。1972 年至 1974 年，Brandolini d'Adda 先生在 Fiat S.p.A. 國際部積累了最初的工作經驗，然後在倫敦的 Lazard 銀行工作。1975 年，他被任命為布魯塞爾歐洲經濟委員會企業政策總幹事助理。他於 1976 年加入 Ifint，擔任法國總經理。1985 年，他被任命為歐洲總經理，1993 年，被任命為 Exor 集團 (前身為 Ifint) 董事總經理，並於 2003 年至 2007 年擔任副主席。他作為數家公司的主要董事會董事擁有豐富的國際經驗，這些公司包括：Le Continent、Bolloré Investissement、Société Foncière Lyonnaise、Safic Alcan 和 Chateau Margaux。

Brandolini d'Adda 先生曾擔任 Méditerranée 俱樂部監督委員會的理事，然後在 1997 年至 2003 年擔任主席。他在 2009 年至 2015 年 5 月期間擔任 Exor S.p.A. (現為 Exor N.V.) 的副主席，該公司是通過 IFI 和 IFIL Investments 的合併成立的。他於 2007 年至 2017 年 9 月任 Exor S.A. (盧森堡) 主席。2004 年 5 月，他被任命為 Worms & Cie 監督委員會主席，曾自 2000 年起擔任副主席。2005 年 5 月，他成為 Sequana Capital (前稱 Worms & Cie) 主席兼行政總裁，2007 年至 2013 年任 Sequana 董事會主席。2004 年至 2010 年，他一直是 Vittoria Assicurazioni S.p.A. 董事會成員。2005 年至 2013 年，他一直是 Société Générale de Surveillance S.A. (SGS) 董事會成員。Brandolini d'Adda 先生目前是 YAFAS.p.A. 董事會獨立董事。此外，從 2015 年起，他一直是 LumX Asset Management (Suisse) S.A. (前稱 Gottex Fund Management Holdings Limited) 的獨立董事會董事。他是 Giovanni Agnelli B.V. 的董事。Brandolini d'Adda 先生榮獲法國榮譽軍團軍官勳章。

Brandolini d'Adda 先生於 2004 年 5 月 30 日被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為董事會成員。



**Glenn Earle (非執行董事)** - Glenn Earle 於 1958 年出生於英國馬恩島道格拉斯，是私人投資銀行諮詢公司 Ardea Partners UK LLP 歐洲、中東及非洲地區的負責人。他還是 Affiliated Managers Group, Inc. 董事會成員，教育慈善機構 Teach First 副主席和 The Young Vic 受託人。Earle 先生於 2011 年 12 月從高盛國際 (Goldman Sachs International) 退休，在該公司最後任職是董事總經理兼首席運營官。Earle 先生還是高盛國際銀行 (Goldman Sachs International Bank) 的首席執行官，其他職責包括擔任該公司全球承諾和資本委員會 (Commitments and Capital Committees) 的聯合主席以及高盛國際執行委員會的成員。1987 年起，他曾在高盛擔任紐約、法蘭克福和倫敦的多個職位，1996 年成為合夥人。1979 年至 1985 年，他在倫敦和紐約的 Grindlays Bank/澳新銀行拉丁美洲部工作，卸任時任副總裁。

Earle 先生畢業於劍橋大學伊曼紐爾學院和哈佛商學院，在那裡他獲得了工商管理碩士學位 (優異)，是貝克學者和 Loeb, Rhoades 研究員。他的其他活動包括高等教育委員會和薩頓信託諮詢委員會的成員。他以前的職責包括高盛基金會董事會成員和天才青年 (Gifted and Talented Youth) 部長級工作組成員、劍橋大學賈吉商學院顧問委員會主席、Rothsay Life Group 副主席、皇家國家劇院的受託人和導演以及 Hayfin Capital Management LLP 顧問委員會成員。

Earle 先生於 2014 年 6 月被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為董事會成員。

**Valerie A. Mars (非執行董事)** - Valerie Mars 於 1959 年生於紐約，是瑪氏公司 (Mars, Incorporated) 的高級副總裁兼企業發展負責人，該公司是一家多元化的食品企業，業務遍及 120 多個國家，是世界上最大的私營公司之一。在這個職位上，她專注於公司的收購、合資和剝離。她曾任職於瑪氏公司審計委員會和薪酬委員會，是 Royal Canin 董事會成員。2018 年 3 月，Mars 女士被選為 Ahlstrom-Munksjo 董事會成員，這是一家芬蘭/瑞典上市的特種紙企業。

此外，Mars 女士是荷蘭合作銀行北美諮詢委員會的成員。1994 年至 2000 年 9 月，她在納斯達克上市公司 Celebrity Inc. 董事會任職。此前，Mars 女士是歐洲每食富 (Masterfoods) 的企業發展總監。她的歐洲工作經歷始於 1996 年，當時她成為捷克和斯洛伐克共和國每食富的總經理。在加入瑪氏公司前，Mars 女士是一家精品投資公司 Whitman Heffernan Rhein 的財務總管。她在 Manufacturers Hanover Trust Company 開始了職業生涯，是一名培訓項目參與者，後來升為助理秘書。Mars 女士參與了一些社區和教育組織，目前在保護國際董事會任職，擔任審計委員會主席。她還是 The Open Space Institute 名譽董事。

Mars 女士擁有耶魯大學文學學士學位和哥倫比亞商學院工商管理碩士學位。

Mars 女士於 2014 年 10 月 12 日被任命為董事會成員。

**Ruth J. Simmons (非執行董事)** - Ruth J. Simmons 於 1945 年出生於美國德克薩斯州 Grapeland，2012 年至 2014 年在 FCA US 董事會任職。她也曾於 2001 年至 2012 年任布朗大學校長，2001 年至 2014 年任布朗大學比較文學系和非洲研究系教授，現任普雷里維農工大學校長。

在加入布朗大學之前，Simmons 女士曾是史密斯學院的院長，在那裡開始了美國女子學院的第一個工程項目。她還曾任普林斯頓大學副教務長和斯貝爾曼學院教務長，在擔任普林斯頓大學副教務長之前，她擔任了各種職務，責任越來越大。Simmons 女士以前是南加州大學的助理院長，後來是副院長。她還擔任過各種職務，包括加州州立大學 (北嶺分校) 國際項目代理主任、文學院助理院長、新奧爾良大學法語助理教授、拉德克利夫學院招生官、喬治華盛頓大學法語講師和美國國務院口語語言服務處。

Simmons 女士也在 Square Inc. 董事會任職。

Simmons 女士畢業於新奧爾良迪拉德大學，在哈佛大學獲得羅曼語言和文學博士學位。她是美國藝術與科學學院院士、外交關係委員會成員。

Simmons 女士於 2014 年 10 月 12 日被任命為董事會成員。

**Ronald L. Thompson (非執行董事)** - Ronald L. Thompson 於 1949 年出生於美國密歇根州底特律，2009 年至 2014 年在 FCA US 董事會任職。Thompson 先生目前是美國教師退休基金會 (TIAA) 董事會主席，這是一家盈利性人壽保險公司，為高校、醫院、文化機構和其他非營利組織的教職員及員工的退休和財務需要提供服務。他還擔任密蘇裡州聖路易華盛頓大學董事會成員、南卡羅來納醫科大學基金會董事會成員、以及普利茅斯風險投資夥伴基金 (Plymouth Venture Partners Fund) 諮詢委員會成員。

Thompson 先生先前曾任俄亥俄州莫米市 Midwest Stamping Company 首席執行官兼董事長，該公司為汽車市場生產中重型金屬部件的生產商。他在 2005 年底賣掉了這家公司。Thompson 先生曾在許多不同公司的董事會任職，包括聖路易商業銀行 (Commerce Bank of St. Louis)、GR 集團 (美國)、Illinova Corporation、Interstate Bakeries Corporation、McDonnell Douglas Corporation、Midwest Stamping Company、Ralston Purina Company 和 Ryerson Tull, Inc.。他還是美國全國製造商協會的董事會成員。他曾任 GR 集團董事長兼首席執行官，Puget Sound Pet Supply Company 總經理，Evaluation Technologies 董事長兼首席執行官。Thompson 先生曾在歐道明大學、弗吉尼亞州立大學和密歇根大學任職教師。

Thompson 先生擁有密歇根州立大學農業經濟學博士和碩士學位，以及密歇根大學工商管理學士學位。

Thompson 先生於 2014 年 10 月 12 日被任命為高級非執行董事。

**Michelangelo A. Volpi (非執行董事)** - Michelangelo Volpi 於 1966 年出生於意大利米蘭，自 2009 年以來一直是指數創投 (Index Ventures) 的合夥人。他專注於企業軟件基礎架構和消費者互聯網領域的投資。Volpi 先生牽頭指數創投對 Pure Storage (PSTG)、Cloud.com (CTX) 和 StorSimple (MSFT) 的投資，目前是 Sonos、Wealthfront、Lookout、Elastic、Confluent、Blue Bottle Coffee、Slack 及 Zuora 的董事。Volpi 先生還擔任 Exor N.V. 董事會獨立董事，直至 2018 年 5 月 29 日止。

從 1994 年開始，Volpi 先生在思科系統公司 (Cisco Systems) 任職 13 年，擔任各行政職務。他曾擔任該公司的首席戰略官，負責思科的公司戰略以及業務發展、戰略聯盟、先進互聯網項目、法律服務和政府事務。在此任期內，Volpi 先生主導制定了公司的收購和投資策略，思科在其任期內收購了 70 多家公司。然後，他成為 Routing and Service Provider 技術事業部高級副總裁兼總經理，領導思科在服務提供商市場的業務，同時還負責所有思科的路由產品。Volpi 先生的職業生涯始於 Hewlett Packard 光電部門產品開發工程師。加入 Index 前，他曾擔任 Joost 的首席執行官—通過互聯網交付的高級視頻服務領域的創新公司。

Volpi 先生擁有斯坦福大學機械工程學士學位和製造系統工程碩士學位，以及斯坦福大學商學院的工商管理碩士學位。他是加利福尼亞帕洛阿爾托市 Castilleja 學校的受託人，並曾擔任斯坦福商學院信託的受託人，直到 2017 年。

Volpi 先生於 2017 年 4 月 14 日被任命為董事會成員。

**Patience Wheatcroft (非執行董事)** - Patience Wheatcroft 於 1951 年出生於英國切斯特菲爾德，英國國籍，伯明翰大學法學學士學位。自 2011 年以來，她還是英國上議院議員，以及財經評論員和記者。Wheatcroft 女士目前擔任財富管理公司 St. James's Place PLC 的非執行董事。Wheatcroft 女士在媒體和企業界有著廣泛的經驗，曾在《華爾街日報》歐洲版（擔任主編）、《星期日電訊報》、《泰晤士報》、《星期日郵報》任職以及在 Barclays Group PLC 和 Shaftesbury PLC 擔任非執行董事。

Wheatcroft 女士在大英博物館董事會任職至 2018 年。

Wheatcroft 女士於 2012 年 4 月被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為董事會成員。

**Ermenegildo Zegna (非執行董事)** - Ermenegildo Zegna 於 1955 年出生於意大利都靈，自 1997 年以來一直擔任 Ermenegildo Zegna Group 首席執行官，自 1989 年起一直擔任董事會成員。此前，他曾於紐約 Bloomingdale's 積累零售經驗後，在 Zegna Group 擔任高級行政職位（包括在美國）。他還是 Tom Ford International、Camera Nazionale della Moda Italiana 董事會成員、美國與意大利委員會成員以及從 2018 年起為新收購的美國奢侈品品牌 Thom Browne 的董事會成員。2011 年，他被意大利共和國總統提名為勞動騎士（Cavaliere del Lavoro）。

Zegna 先生畢業於倫敦大學經濟學專業，並曾就讀於哈佛商學院。

Zegna 先生於 2014 年 10 月 12 日被任命為董事會成員。

#### 董事會組成

根據荷蘭法律，自 2017 年 1 月 1 日開始的財政年度起，FCA 應努力在董事會中實現至少 30% 的男性和 30% 的女性代表，如果不符合這些標準，則應在其年度報告中作出解釋。我們現有的 12 名董事中有三名是女性，因此，按照荷蘭法律的要求，女性董事在董事會中所佔比例不到 30%。本公司意識到，需要多樣性的觀點和才識，以便更好地瞭解與公司業務相關的時事、長期風險和機遇，因此於 2017 年 12 月 20 日通過了多樣性政策，並提供了非執行董事簡介。多樣性政策規定（其中包括），目標是「董事會至少 30% 的席位由女性擔任，至少 30% 的席位由男性擔任，董事會的組成應儘快達到這一目標」。本公司將在委任及提名執行董事及非執行董事時，繼續考慮該目標。儘管如此，本公司認為，現任董事會具有經驗、專業知識和背景的多樣性，具有適當的獨立性和判斷力，能夠適當履行責任和執行職務。

#### 董事會報酬的數額和構成

董事會及其委員會的薪酬詳情載於本報告其他章節的「薪酬報告」一節。

## 董事持股

下表顯示了於 2019 年 2 月 22 日董事會成員持有的 FCA 普通股數量：

持有 FCA 普通股的董事	股份	佔類別股份的百分比
John Elkann	133,000	—%
Michael Manley	345,362	—%
John Abbott	—	—%
Andrea Agnelli	36,102	—%
Tiberto Brandolini d'Adda	25,973	—%
Glenn Earle	34,136	—%
Valerie Mars	25,973	—%
Ruth J. Simmons	50,881	—%
Ronald L. Thompson	25,973	—%
Michelangelo Volpi	—	—%
Patience Wheatcroft	25,973	—%
Ermenegildo Zegna	29,008	—%

高級管理人員概無實益擁有本公司 1% 或以上的普通股。

## 董事會慣例和委員會

### 董事會規章

2017 年 12 月 20 日，董事會通過了其現行規章，論及與董事會及其內部委員會有關的事項。

該規章對董事會會議的召開舉行方式（包括決策過程）作出了規定。該規章規定，會議可以通過電話會議或視頻會議的方式舉行，但前提是所有與會董事均可以跟上會議進程，實時參與對議程項目的討論。

董事會只有在多數在任董事親自或委派代表出席會議時，才能通過有效的決議。

董事只可由另一名獲得書面授權的董事代表。

一名董事不得擔任一名以上的其他董事的代表。

所有決議均應以親自或委派代表出席會議的多數董事的贊成票通過，但前提是該規章包含這方面的具體規定。

每名董事有一票表決權。

所有董事均以書面形式發表意見的，董事會獲授權在不召開會議的情況下通過決議，除非一名或多名董事在通過決議前以書面形式反對以這種方式通過的決議。

有關規章可在本公司網站上查閱。

### 委員會

於 2014 年 10 月 13 日，董事會任命了以下內部委員會：(i) 審計委員會；(ii) 管治與可持續發展委員會；及 (iii) 薪酬委員會，該任命自合併生效之日起生效。

### 審計委員會

2017年12月20日，董事會通過了審計委員會現行章程。審計委員會負責協助和建議董事會對以下事項的監督（其中包括）：（i）本公司財務報表的完整性，包括任何已刊發的中期報告；（ii）本公司的稅務規劃政策；（iii）本公司的融資；（iv）本公司信息通信技術的應用情況；（v）管理層和董事會建立的內部控制制度；（vi）本公司遵守法律、法規的情況；（vii）本公司遵守內部和獨立核數師的建議和意見的情況；（viii）本公司關於處理若干實際或視為利益衝突的政策和程序；（ix）獨立核數師的資格、獨立性、薪酬和對本公司的任何非審計服務；（x）本公司內部核數師和獨立核數師的表現；（xi）風險管理指南和政策；及（xii）本公司道德和合規計劃的實施和有效性。

審計委員會目前由 Glenn Earle 先生（主席）、Thompson 先生、Wheatcroft 女士和 Mars 女士組成。審計委員會由董事會選舉產生，至少由三名非執行董事組成。審計委員會成員還被要求（i）與本公司沒有任何實質性關係，或不擔任本公司的核數師或會計師；（ii）就紐約證券交易所規則、《交易法》第 10A-3 條和荷蘭企業管治守則而言屬「獨立」；及（iii）具備「財務知識」和「會計或選定的財務管理專業知識」（由董事會決定）。審計委員會至少有一名成員應為《薩班斯-奧克斯利法案》和美國證券交易監督委員會規則以及關於設立審計委員會的法令第 2（3）條所定義的「財務專家」。任何審計委員會成員不得在其他上市公司的四個以上審計委員會任職，除非董事會豁免且必須在本公司年度報告中披露。除非審計委員會另有決定，否則本公司的獨立核數師、首席財務官及內部審計主管均有權出席其會議，而行政總裁則有權出席審計委員會的會議（除非審計委員會另有決定），並應出席審計委員會會議（如果審計委員會要求）。審計委員會應在執行董事和管理層不出席的情況下，每年至少與獨立核數師舉行一次會議。

我們的董事會已經確定 Glenn Earle 和 Ronald Thompson 是「審計委員會財務專家」。Earle 先生和 Thompson 先生是紐約證交所標準下的獨立董事。

2018 年期間，審計委員會共召開 8 次會議。其成員出席這些會議的平均出席率為 100%。該委員會在集團首席財務官和主要來自財務和法律部門的其他公司高級職員的協助下，每季度審查一次集團財務業績，重點是主要業務推動因素以及關鍵會計和報告事項。獨立核數師出席了所有會議，定期向委員會提供關於其活動的資料，特別側重於重大審計風險領域，例如需要管理層作出判斷的資產和負債評估。委員會接獲了關於法律和合規事項的最新情況，總法務顧問出席了委員會會議。定期審查內部審計活動，內部審計主管出席所有會議，並與委員會討論主要調查結果和補救措施。財務報告的內部控制也是這些審查的一部分。根據本集團採納的政策，委員會定期參與審查和批准與關聯方達成的交易。

### 薪酬委員會

2017 年 12 月 20 日，董事會通過了薪酬委員會現行章程。薪酬委員會負責（其中包括）在如下方面協助和建議董事會：（i）確定符合本公司薪酬政策的高管薪酬；（ii）審查和批准執行董事薪酬結構；（iii）管理股權激勵計劃和遞延薪酬福利計劃；（iv）與管理層討論本公司薪酬政策和慣例，並就此提出建議；及（v）擬備薪酬報告。

薪酬委員會目前由 Zegna 先生（主席）、Mars 女士和 Volpi 先生組成。薪酬委員會由董事會選舉產生，由至少三名非執行董事組成，根據荷蘭企業管治守則，其中至多有一名董事可予不獨立。除非薪酬委員會另有決定，否則本公司的人力資源主管出席其會議。

2018 年，薪酬委員會共召開 4 次會議，其成員出席這些會議的出席率為 100%。薪酬委員會審查了薪酬政策和薪酬報告的執行情況。薪酬委員會活動的更多詳情載於本報告其他章節 *薪酬報告* 一節。

#### 管治與可持續發展委員會

2017 年 12 月 20 日，董事會通過了管治與可持續發展委員會的現行章程。管治與可持續發展委員會負責（其中包括）在如下方面協助和建議董事會：（i）確定擔任董事候選人的標準、專業和個人資格；（ii）定期評估董事會的人數和組成；（iii）定期評估各位董事的表現並向董事會報告；（iv）關於聘任執行董事和非執行董事的建議；（v）監督高級管理人員的選拔標準和聘任程序；（vi）關於集團可持續發展政策和全球範圍內慣例、管理標準、戰略、業績和管治的監測和評估報告；及（vii）審查、評估關於可持續性相關問題的戰略指導方針及提出建議，並審查年度可持續性報告。

管治與可持續發展委員會目前由 Elkann 先生（主席）、Wheatcroft 女士和 Simmons 女士組成。管治與可持續發展委員會由董事會選舉產生，至少由三名董事組成。根據荷蘭企業管治守則，半數以上的成員應是獨立的，且最多有一名成員可以是執行董事。

2018 年，管治與可持續發展委員會召開了一次會議，其成員出席該會議的出席率為 100%。委員會審查了董事會和委員會的評估、可持續性成就和目標以及董事選舉建議。

#### 關於董事的彌償保證

根據荷蘭法律，彌償條款可以列入公司章程細則中。根據其章程細則，FCA 須向其任何及所有董事、高級職員、前董事、前高級職員以及應其要求在其擁有股份或其為債權人的另一家公司擔任董事或高級職員的任何人士作出彌償保證，使他們任何人免於負擔因他們或他們任何人由於擔任或一直擔任本公司或有關其他公司的董事或高級職員而成為當事方的任何行動、訴訟或法律程序進行抗辯而實際及必然招致的任何及所有開支，但就任何有關人士在該行動、訴訟或法律程序中因對履行職責中的重大過失或故意不當行為負責而應被判決的事宜而言，則屬例外。此類彌償保證不應被視為排除被賠償人可能享有的任何其他權利。

#### 利益衝突

董事不得參與董事會在關於有其直接或間接個人利益而與本公司利益和與本公司相關聯業務相衝突的事項方面的討論和決定（「利益衝突」），應在有關董事不在場的情況下決定。所有存在利益衝突的交易必須按照相關分公司慣常的和董事會批准的條款締結。此外，全體董事會可臨時議決個別董事與某一特定事項存在強烈利益衝突，而議決被視為符合適當決定過程的最佳利益，因此有關個別董事被免除參與與該事項有關的決定過程，即使有關董事可能沒有實際的利益衝突。

每名董事應至少每年真誠地評估 (i) 根據 (a) 荷蘭企業管治守則第 2.1.8 條最佳慣例條文、(b) 《交易法》第 10A-3 條規定，及 (c) 《紐約證券交易所上市公司手冊》第 303A 條，其是否獨立；及 (ii) 其是否有涉及本公司與本公司的重要股東或關聯方（包括重要股東的聯屬公司）之間的任何交易的利益衝突（此類衝突稱為「關聯方衝突」），據瞭解，目前 Exor N.V. 將被視為重要股東。

董事應通過高級非執行董事或董事會秘書向董事會通報可能影響其「獨立」特徵或影響其利益評估的任何情況或關係的所有重要信息，包括迅速回應或代表秘書分發的年度董事與高級職員（「董事與高級職員」）問卷，旨在獲取有關業務及其他關係的相關信息。

根據上述每位董事的評估，董事會應至少每年就有關董事的獨立性和有關董事的關聯方衝突做出決定。這些年度決定應是決定性的，除非向董事會披露的情況發生變化，從而需要更改該決定。

### 高級管理層

本集團的管理層由 FCA 的行政總裁領導，而行政總裁由集團執行委員會（「集團執行委員會」）支持。從運營角度來看，我們每個報告分部由首席運營官（「首席運營官」）領導，其負責分部的損益和分部資源的管理，包括工商活動。這些工作由公司職能部門集中支持，包括首席財務官和總法務顧問。除總法務顧問外，這些高級管理層成員均為集團執行委員會成員。

區域首席運營官和主要公司職能部門的領導是：

- Michael Manley 任行政總裁；
- Pietro Gorlier 任歐洲、中東及非洲地區首席運營官和全球零件與服務主管 (MOPAR)；
- Antonio Filosa 任拉美地區首席運營官；
- Mark Stewart 任北美自貿區首席運營官；
- Daphne Zheng 任中國首席運營官；
- Paul Alcalá 任亞太區首席運營官（不包括中國）；
- Harald Wester 任瑪莎拉蒂首席運營官；
- Richard K. Palmer 任首席財務官；及
- Giorgio Fossati 任公司總法務顧問。

這些個人的履歷概要載列如下。關於 Manley 先生的履歷，見上文。

**Pietro Gorlier** - Pietro Gorlier 於 2018 年 10 月被任命為歐洲、中東及非洲地區首席運營官 (COO)。自 2011 年 9 月起，他一直是集團執行委員會的成員和全球零件與服務主管 (MOPAR)。Gorlier 先生還擔任過本集團其他重要職務，包括 2015 年 6 月被任命為部件首席運營官、2009 年 6 月被任命為 Chrysler Group LLC 的 MOPAR 品牌服務、零件和客戶服務總裁兼首席執行官。

他從 Fiat Group Automobiles S.p.A. 和 CNH Global N.V. 加入克萊斯勒集團，此前曾擔任網絡與自有經銷商組織的主管。Gorlier 先生於 1989 年加入菲亞特集團，在依維柯擔任市場分析師，並在物流、售後和客戶服務方面擔任多個職位，後於 2006 年加入 Fiat Group Automobiles 網絡開發。他畢業於都靈大學，主修經濟和商業。

Gorlier 先生於 1962 年出生於意大利都靈。

**Antonio Filosa** - Antonio Filosa 於 2018 年 3 月被任命為拉美地區首席運營官和集團執行委員會成員。此前，Filosa 先生分別自 2016 年和 2018 年以來擔任阿根廷主管以及拉美地區阿爾法羅密歐和瑪莎拉蒂品牌的主管。

在擔任這些職務之前，他負責拉美地區的所有採購活動。Filosa 先生在集團內擔任了一系列職務，職責越來越大，包括擔任 Betim 工廠的工廠經理。他於 1999 年加入本集團。Filosa 先生擁有米蘭理工大學（意大利）工程碩士學位。Filosa 先生於 1973 年出生於意大利斯塔比亞海堡。

**Mark Stewart** - Mark Stewart 被任命為北美自貿區首席運營官，並於 2018 年 12 月 6 日被任命為集團執行委員會（GEC）成員。此前，Stewart 先生自 2017 年起擔任亞馬遜運營副總裁。他曾是北美 200 家運營機構客戶履行方面的牽頭主管。在此職位上，他還負責監督運營、採購、施工和工程，與團隊致力於追求自動化、人工智能和先進機器人技術和運載。在此之前，Stewart 先生從 2015 年起擔任 ZF TRW Automotive 的執行副總裁兼首席運營官。從 2006 年起，他還曾擔任了 TRW Automotive, Inc. 的多個職位，職責越來越大。他職業生涯的最初幾年在 TRW Inc. 從事製造業，後來在 Tower Automotive, Inc. 擔任運營總監和執行副總裁。Stewart 先生在美國、比利時、德國和中國有著豐富的生產、質量和工程經驗。他擁有範德比爾特大學工程學士學位和田納西大學工商管理碩士學位。Stewart 先生於 1967 年出生在美國阿拉巴馬州麥迪遜。

**Daphne Zheng** - Daphne Zheng 於 2017 年 1 月被任命為中國區首席運營官和集團執行委員會成員。Zheng 女士最近擔任廣州汽車集團股份有限公司在華銷售合資公司的董事總經理，自 2008 年以來曾在 FCA 中國區擔任銷售和營銷高級職位。

在此之前，她曾於 2007 年在霍尼韋爾中國擔任副總裁，2005 年在美国安吉星擔任全球副總裁。Zheng 女士於 1993 年開始在《中國日報》擔任記者，後來加入通用汽車中國擔任公關總監。她擁有羅格斯大學工商管理碩士學位和上海外國語大學新聞學學士學位。Zheng 女士於 1970 年出生於中國上海。

**Paul Alcalá** - Paul Alcalá 於 2017 年 1 月被任命為亞太地區（不包括中國）首席運營官和集團執行委員會成員。他最近擔任中國發展部主管和廣州汽車集團股份有限公司在中國的製造和銷售合資企業副主席。在此之前，他是瑪莎拉蒂的售後主管、FCA US 的客戶服務與呼叫中心主任以及 FCA US 的國際服務和零配件主任。Alcalá 先生還曾任北京吉普汽車有限公司（Beijing Jeep Corp.）總經理和 Chrysler de Venezuela 行政總裁。他還曾是 Chrysler de Venezuela 的製造總監和首席財務官。Alcalá 先生於 1987 年加入前克萊斯勒汽車公司，並在美国、歐洲、拉丁美洲和亞太地區擔任眾多越來越重要的職務。

Alcalá 先生擁有杜克大學工商管理碩士學位和密歇根大學工商管理學士學位。Alcalá 先生於 1961 年出生於美國密歇根州羅亞爾奧克（Royal Oak）。

**Harald Wester** - Harald Wester 於 2018 年 10 月被任命為瑪莎拉蒂首席運營官。自 2011 年 9 月起，他一直是集團執行委員會（GEC）成員和首席技術官。此前，他是阿爾法羅密歐和瑪莎拉蒂（到 2016 年 5 月止）和阿巴斯（到 2013 年止）的負責人。Wester 先生於 2007 年 9 月被任命為菲亞特集團的首席技術官。除此職位之外，2008 年 8 月，他被任命為 Maserati S.p.A. 行政總裁，2009 年 1 月被任命為 Abarth & C. S.p.A. 行政總裁，2010 年 1 月被任命為 Alfa Romeo Automobiles 行政總裁。



Wester 先生在沃爾夫斯堡的大眾汽車公司 (Volkswagen AG) 開始了職業生涯，1991 年至 1995 年，他是該公司汽車研究和新概念部的總經理。那年晚些時候，他在英戈爾斯塔特 (Ingolstadt) 加入奧迪股份公司 (Audi AG)，成為 A2 車型和特種車輛的項目經理，一直任職到 1999 年 1 月。隨後，他於馬拉內羅 (Maranello) 加入 Ferrari S.p.A.，擔任產品開發總監，一直任職至 2002 年 1 月。Wester 先生隨後被 Magna Steyr AG、Magna AG (維也納格拉茨) 聘為集團工程部總裁兼首席技術官 (研究、開發和技術)。2004 年加入菲亞特集團，擔任 Fiat Group Automobiles 首席技術官。

他獲得了德國布倫瑞克技術大學機械工程碩士學位。Wester 先生於 1958 年出生於德國萊茵河畔林茨。

**Richard K. Palmer** - Richard K. Palmer 於 2011 年 9 月被任命為首席財務官和集團執行委員會成員。2018 年 7 月，他還被任命為業務發展主管。此前，他曾擔任首席運營官，負責系統和鑄件事務。在目前的職位上，Palmer 先生負責本集團的所有財務活動，包括控制、財務和稅務。Palmer 先生於 2009 年 6 月至 2017 年擔任 FCA US 首席財務官。Palmer 先生從前 Fiat Group Automobiles 加入 FCA US，從 2006 年 12 月開始擔任首席財務官。2003 年，他以 Comau 首席財務官的身份加入本集團，2005 年，他以同樣的身份調任依維柯 (Iveco)。

在此之前，他曾是通用電氣石油天然氣集團 (General Electric Oil and Gas) 幾個業務單位的財務經理。Palmer 先生職業生涯的最初幾年在普華永道 (Price Waterhouse) 從事審計工作，後來在聯合技術公司任職。Palmer 先生於 2013 年至 2016 年 9 月擔任 R.R. Donnelley & Sons Company 董事會成員。自 2016 年 10 月 1 日起，Palmer 先生擔任 LSC Communications, Inc. 董事會成員，該公司是於該日從 R.R. Donnelly and Sons Company 剝離的。

Palmer 先生是特許會計師和英國威爾士特許會計師公會 (ICAEW) 成員，並持有英國華威大學微生物學理學學士學位。Palmer 先生於 1966 年出生於英國凱恩舍姆 (Keynsham)。

**Giorgio Fossati** - Giorgio Fossati 於 2014 年 11 月被任命為公司總法務顧問。他也是歐洲、中東及非洲地區的總法務顧問。此前，Fossati 先生於 2011 年被任命擔任菲亞特的總法務顧問職位。此前，他自 2002 年起擔任 Fiat Auto 總法務顧問，先前在菲亞特法律部擔任其他職位，責任越來越大。在此之前，Fossati 先生在 Iveco S.p.A. 法律部門擔任各職，責任越來越大。

Fossati 先生獲得都靈大學法學院獲得法律碩士學位。Fossati 先生於 1961 年出生於意大利奧爾巴薩諾。

#### 章程細則及 FCA 股份資料

以下是與 FCA 普通股有關的重要信息摘要，包括章程細則的若干條文、FCA 特殊表決權股份的條款及條件 (「特殊表決權股份條款及條件」) 以及在本報告日期生效的適用荷蘭法律規定的概要。本報告所載章程細則和特殊表決權股份條款及條件的概要，須參照章程細則和特殊表決權股份條款及條件的全文，方屬完整。

#### 股本

FCA 的法定股本為四千萬歐元 (40,000,000 歐元)，分為 20 億 (2,000,000,000) 股普通股、每股面值一歐分 (0.01 歐元) 和 20 億 (2,000,000,000) 股特殊表決權股份、每股面值一歐分 (0.01 歐元)。

2014年10月29日，FCA董事會決議，根據合併結束前通過的框架股權激勵計劃，授權發行最多90,000,000股FCA普通股。2014年至2018年期間，此計劃項下的任何股票發行均須滿足若干績效和保留規定。對董事的發行須經股東批准。2018年，根據框架股權激勵計劃，共發行了10,527,873股FCA普通股。

於2014年12月31日，根據FCA非執行董事薪酬計劃，未來5年內有1,250,000股FCA普通股預留作發行。2015年期間，共有83,172股FCA普通股以公平市價發行，相當於適用計劃年度季度最後一個交易日紐交所正常交易時間內FCA普通股最高和最低銷售價格的平均值。2016年，以公平市價發行合計163,333股FCA普通股。2017年，共有54,855股普通股以公平市價發行。2017年4月14日召開的股東大會通過的《董事會薪酬政策》修正案後，2018年期間未發行FCA普通股，該修正案引入了對非執行董事的現金支付內容。

FCA普通股是以FCA股份登記簿中的條目表示的記名股票。董事會可以決定，為在外國證券交易所進行股份交易和轉讓，股票的發行方式應當符合該外國證券交易所的要求。股東名冊由FCA在荷蘭保存，分冊由過戶代理人（作為證券登記分處和過戶代理人）代表FCA在美國保存。

在紐交所交易的FCA普通股的實益權益透過The Depository Trust Company（「DTC」）提供的簿記系統持有，並作為DTC的代名人以Cede & Co.的名義登記在FCA股東名冊上。在MTA上交易的FCA普通股的實益權益透過意大利中央結算與交收系統Monte Titoli S.p.A.持有（作為DTC的參與者）。

關於FCA權益的其他信息，見本報告其他章節所載綜合財務報表附註26 權益。

## 董事

以下是章程細則內有關我們各董事的重要條款的概要。本概要不重述章程細則的全部內容。

FCA董事在董事會的任期約為一年，該任期在下一個歷年召開第一次股東週年大會之日屆滿。FCA的股東在股東大會上任命董事會董事。每名董事可無限期連任。股東大會決定董事是否是執行董事或非執行董事。

FCA有一項關於董事會成員報酬的政策。在適當遵守薪酬政策的情況下，董事會可決定董事履行職責的薪酬。董事會必須將獎勵股份的計劃或者認購股份的權利提交股東大會批准。

FCA不得向各董事提供任何個人貸款或擔保。

董事會的其他信息載於本報告其他章節所載*非執行董事報告*。

## 無責任進行進一步資本追加

所有流通的FCA普通股和特殊表決權股均已繳足股款且不應評稅。

#### 歧視性條款

章程細則中沒有任何與因為股東擁有大量股份而歧視股東有關的條款。

#### 優先購買權

根據荷蘭法律和章程細則，每位 FCA 股東在發行新的 FCA 普通股或授出關於認購 FCA 普通股的權利時，有權按照其所持股份的總面值的比例享有優先購買權。此優先購買權的例外情況包括 (i) 根據 FCA 的股權激勵計劃，向 FCA 或其集團另一成員公司的員工；(ii) 就實物支付（現金以外的出資）及 (iii) 向行使先前授予的 FCA 普通股認購權的人，發行新的 FCA 普通股，或授出關於認購普通股的權利。

發行特殊表決權股份時，股東不享有優先購買權。

發行 FCA 普通股時，股東大會可議決限制或排除優先購買權，如果在股東大會上所代表的股份不足已發行股本的一半，則該決議須經至少三分之二的投票通過。章程細則或股東大會也可指定董事會議決限制或排除關於發行 FCA 普通股的優先購買權。根據荷蘭法律，股東大會可指定權利授予董事會不超過五年的指定期限，且只有董事會已被指定或同時被指定有權議決發行 FCA 普通股。董事會在章程細則中被指定為排除或限制優先購買權的主管機構，初始期限為自 2014 年 10 月 12 日起計五年，可由股東大會延長，每次最多延長五年。

#### 股份回購

在與相關 FCA 股東達成協議後，FCA 可在任何時候以不計價 (*om niet*) 的方式收購自身的股份，或根據荷蘭法律和章程細則的若干規定，計價收購有關股份，前提是：(i) FCA 的股東權益減去收購所需的付款，不低於催繳和實收股本及任何法定儲備的總和；(ii) FCA 此後不會對 FCA 普通股進行質押，或連同其附屬公司持有 FCA 普通股，總面值超過 FCA 已發行股本的 50%；及 (iii) 董事會經股東大會按此行事授權。

FCA 以不計價 (*om niet*) 以外方式收購繳足股款的股份需要股東大會的授權。該項授權的有效期不得超過 18 個月，並應訂明股份數量、可收購股份的方式和可收購股份的價格範圍。根據適用於 FCA 員工的計劃，收購 FCA 員工或其集團另一股東的股份不需要授權，在若干其他有限情況下，透過運用法律落實收購（例如根據合併或分拆），回購所收購的股份不需要授權。這些股份必須正式列入交易所的價格表。

在股東大會上，股東可議決指定董事會作為主管機構，令其議決 FCA 以不計價 (*om niet*) 以外方式收購任何繳足股款的 FCA 普通股，期限達 18 個月。

FCA 可與其附屬公司共同以超過其發行資本十分之一的自有資本持有 FCA 股份，但不得超過不計價 (*om niet*) 收購有關 FCA 股份後三年，或在若干其他有限情況下，透過運用法律落實收購，例如根據合併或分拆。FCA 持有的超出許可數目的 FCA 股份，應在三年期限的最後一天結束時共同轉讓予所有董事會成員。董事會各成員應個別並連帶承擔賠償 FCA 當時 FCA 股份價值的責任，並按法定利率支付利息。本段所稱 FCA 股份一詞，包括股份及 FCA 享有質權之股份之存托憑證。

股東大會不得對 FCA 或其附屬公司持有的 FCA 股份進行表決。此外，對於已出具存托憑證且由 FCA 擁有的 FCA 股份，股東大會不得對其行使表決權。儘管如此，如果在 FCA 或其附屬公司收購有關股份之前授予了用益權或質押權，則與 FCA 及其附屬公司在 FCA 股本中所持股份有關的用益權或質押權的持有人不被排除對有關股份的投票權。FCA 或其任何附屬公司均不得就其或其附屬公司擁有用益權或質押權的股份進行投票。特殊表決權股份不得設定質押權，且特殊表決權股份的表決權不得轉讓予用益權人。

#### 股本削減

股東在股東大會上有權注銷 FCA 所購股份或降低股份的面值。如果少於一半的已發行資本出席或委派代表出席會議，則關於減少股本的決議需要獲得股東大會上至少三分之二票數的贊成。如果一半以上的已發行資本出席或委派代表出席股東大會，則只需簡單多數贊成即可。關於注銷或降低面值的任何提議均應符合荷蘭法律關於減少股本的一般要求。

#### 股份轉讓

根據荷蘭法律的規定，及根據章程細則第 12 條，FCA 股份的轉讓或在其上創設物權，需要為此目的訂立契據，並且，除非公司為當事方，否則本公司應書面確認該轉讓。

未納入簿記系統的 FCA 普通股的轉讓將按照章程細則第 12 條的規定進行。

已納入 DTC 簿記系統的普通股將以 Cede & Co. 的名義登記（作為 DTC 代名人），而透過 DTC 持有的股份的實益所有權的轉讓將透過 DTC 參與者進行的電子轉讓落實。章程細則第 12 條不適用於 FCA 普通股在管制市場或同等市場的交易。

轉讓在 DTC（包括作為 DTC 參與者的 Monte Titoli S.p.A.）或由 Computershare US（FCA 在紐約的過戶代理人或「過戶代理人」）維護的其他直接登記系統以外持有的股份，且未有證書的，透過股票轉讓文書落實，並須經 FCA 書面確認。登記證書的轉讓通過向過戶代理人出示並交回證書而落實。有效的轉讓要求登記證書按照證書中的規定適當背書轉讓，並附有適當的轉讓文書和股票轉讓稅印章，或支付任何適用的股票轉讓稅的款項。

FCA 普通股可自由轉讓。如下文所述，特殊表決權股份一般不可轉讓。

任何時候，在忠誠登記冊上登記的 FCA 普通股（即選擇普通股或合資格普通股）持有人如有意在有限的特定情況以外轉讓此類 FCA 普通股（即透過繼承、捐贈或其他轉讓轉讓方式轉讓予聯屬公司或親屬），必須首先提出關於從忠誠登記冊注銷此類股份的請求，且如果在常規交易系統之外持有，則將此類普通股轉回常規交易系統。從忠誠登記冊注銷登記後，此類 FCA 普通股不再符合選擇普通股或合格普通股的資格，因此，該等 FCA 普通股的持有人須無償 (*om niet*) 向 FCA 提供和轉讓與該等 FCA 普通股有關的特殊表決權股份，而有關股份先前是合資格普通股，詳情請參閱「忠誠投票架構—特殊表決權股份條款及條件—撤回特殊表決權股份」。

#### 外匯管制

根據荷蘭法律，對 FCA 普通股的投資或付款沒有外匯管制限制。章程細則或荷蘭法律沒有與限制非荷蘭公民或居民的股東持有 FCA 普通股或投票的權利有關的特別限制。

#### 年度賬目及獨立核數師

FCA 的財政年度是歷年。根據 FCA 的註冊契據，FCA 的第一個財政年度於 2014 年 12 月 31 日結束。在每個財政年度結束後的四個月內，董事會將擬備並公佈年度賬目，且該賬目必須附有年度報告和核數師報告，並留存在 FCA 的註冊辦事處以供查閱。所有董事會成員均須簽署年度賬目，而如果任何成員的簽名缺失，必須說明原因。年度賬目由股東週年大會通過，在該次會議上，董事會成員將被免除履行其職責的責任，而該職責與年度賬目中披露的相關財政年度的任何事項有關且在年度賬目列示的範圍內。年度賬目、年度報告及獨立核數師報告，自關於召開股東週年大會的通知之日起，透過 FCA 網站提供予股東審閱。

#### 股息派付

有關股息派付的資料載於本報告其他章節內「其他資料」一節。

#### 章程細則修訂，包括權利變更

股東大會關於章程細則修訂或 FCA 清盤的決議，須經董事會提議，並經至少三分之二票數投票批准後方可作實（如果少於一半的已發行股本出席或委派代表出席該股東大會）。

只有按照荷蘭法律修訂章程細則方可更改股東的權利。

#### 解散及清算

經董事會提議，股東大會可議決解散 FCA。如果少於一半的已發行資本出席或委派代表出席會議，須經至少三分之二票數贊成方可作實。如果解散，FCA 將根據荷蘭法律和章程細則進行清算，而清算應由董事會成員安排，除非股東大會任命其他清算人。清算期間，章程細則的條文將盡可能久地保持生效。

如果 FCA 解散並清算，FCA 在所有債務清償後的剩餘股權，應首先用於按 FCA 各普通股持有人所持 FCA 普通股總面值的比例向各持有人分配股份溢價儲備和其他儲備（特別股息儲備除外）的總餘額；其次，從剩餘的餘額中，等於 FCA 普通股面值總額的金額，將按照各持有人所持有的 FCA 普通股總面值的比例分配予 FCA 普通股持有人；第三，從剩餘的餘額中，等於特殊表決權股份股息儲備總額的金額，將按其各自所持特殊表決權股份總面值的比例分配予特殊表決權股份持有人；第四，從剩餘的餘額中，特殊表決權股份總面值將按其各自所持特殊表決權股份面值總額的比例分配予特殊表決權股份的持有人；最後，剩餘的餘額將按其各自所持 FCA 普通股總面值的比例分配予 FCA 普通股的持有人。

#### 董事責任

根據荷蘭法律，像 FCA 這樣的單層董事會架構的公司，其管理是一項共同的承擔，董事會的每位成員均對 FCA 承擔個別及連帶責任，以防在不當或疏忽履行職責的情況下造成損害。此外，根據《荷蘭民法典》的若干規定，董事會成員根據侵權行為對第三方承擔責任。所有董事對一名或多名聯合董事的失敗負有連帶責任。個別董事只有證明其管理不善一事不可被嚴重追究責任，並證明其在設法防止管理不善的後果方面沒有疏忽，才可免除責任。但在這方面，董事可提及董事之間的任務分配。在若干情況下，董事可能會承擔額外的具體民事和刑事責任。

### 董事選舉及罷免

FCA 的章程細則規定，FCA 的董事會應由三名或三名以上的成員組成。

董事由股東大會上有效投票的簡單多數票任命。股東大會可以隨時中止或罷免董事。

### 忠誠投票架構

本公司實施了忠誠投票架構，據此，對於在合併中有權獲得的每股普通股，Fiat S.p.A. 的前股東可以選擇收取一股特殊表決權股份，每股票面價值為 0.01 歐元，但前提是他們須符合特殊表決權股份的條款及條件所述的規定。這些股東的普通股已在本公司股東名冊的單獨登記冊（「忠誠登記冊」）中登記。本次登記後，向上述股東分配了相應數量的特殊表決權股份。通過簽署選擇表格（該表格的簽署是選擇獲得特殊表決權股份所必需的），股東同意受其條款和條件的約束，包括下文所述的轉讓限制。

繼合併完成後，股東可隨時選擇參與忠誠投票架構，要求本公司將其全部或部分普通股登記在忠誠登記冊上。如果這些普通股已經以同一股東的名義在忠誠登記冊中登記（因此被禁止在常規交易系統中交易）達連續三年，該等股份符合資格獲得特殊表決權股份（「合資格普通股」），相關股東將有權就每一股合資格普通股獲得一股特殊表決權股份。如果在任何時候，該等普通股因任何原因從忠誠登記冊中注銷，則相關股東應喪失其持有相應數量特殊表決權股份的權利。

合資格普通股持有人可隨時要求從忠誠登記冊中注銷部分或全部此類股份，這將允許有關股東自由交易其普通股。自提出該要求之時起，合資格普通股持有人應被視為放棄了其與該等合資格普通股相關的投票權。從忠誠登記冊注銷登記後，相關股份將不再是合資格普通股。任何注銷登記的要求均將自動觸發一項強制性轉讓要求，根據該要求，公司將根據特殊表決權股份的條款和條件，不計價 (*om niet*) 收購特殊表決權股份。

本公司的普通股可以自由轉讓。但是，轉讓或處置與特殊表決權股份相關聯的本公司普通股，均將觸發有關普通股從忠誠登記冊中注銷，並將所有相關特殊表決權股份轉讓予本公司。特殊表決權股份不允許上市，僅在非常有限的情況下可轉讓。特別是，任何股東不得直接或間接：(a) 出售、處置或轉讓任何特殊表決權股份或以其他方式授予其任何權利或權益；或 (b) 對任何特殊表決權股份或任何特殊表決權股份的任何權益設定或允許存在任何質押、留置權、固定或浮動押記或其他產權負擔。

忠誠投票架構的目的是通過授予特殊表決權股份的方式授予長期股東一項額外的表決權（持有特殊表決權股份的股東有權對所持每股特殊表決權股份行使一票表決權，對所持每股普通股行使一票表決權），除與普通股相關的經濟權利外，不賦予有關股東任何經濟權利。然而，根據荷蘭法律，特殊表決權股份不能被完全排除在經濟權利之外。因此，根據章程細則，特殊表決權股份的持有人有權獲得最低股息，該股息分配至單獨的特別股息儲備（「特別股息儲備」）。特別股息儲備分配或特別股息儲備（部分）撥回，將需要董事會事先提出建議，並隨後由特殊表決權股份持有人會議作出決議。對特別股息儲備分配的表決權是授予該次會議的唯一權力，只有董事會認為必要時才能召開該次會議。特殊表決權股份沒有任何其他經濟權利。

特殊表決權股份的條款及條件第 10 條包括旨在阻止持有人違反其條款的任何企圖的違約損害賠償條文。本公司可通過向荷蘭法院提起的法律訴訟強制執行這些違約損害賠償條文。特別是，如果違反上述有關轉讓特殊表決權股份條款及條件的條文，則可能導致被收取違約損害賠償金。

根據特殊表決權股份的條款及條件第 12 條，條款及條件的任何修訂（除了純技術性的、非實質性的修訂）必須於 FCA 股東大會上經股東批准方可作實。

#### *特殊表決權股份的條款及條件*

特殊表決權股份的條款和條件適用於 FCA 股本中特殊表決權股份的發行、分配、收購、持有、回購和轉讓，以及選擇普通股、合資格普通股和 FCA 普通股的若干方面，而有關股份已經或將要在忠誠登記冊登記。

#### **申請特殊表決權股份**

FCA 股東可隨時選擇參與忠誠投票架構，要求 FCA 將其持有的全部或部分 FCA 普通股登記在忠誠登記冊中。該項選擇應自作出選擇的曆月月底起生效，並須在忠誠登記冊內登記。如果該等 FCA 普通股（即選擇普通股）已以同一股東的名義在忠誠登記冊中登記（並因此被禁止在常規交易系統中交易）達連續三年，則該等 FCA 普通股的持有人將有權就已登記的每股 FCA 普通股獲得一股 FCA 特殊表決權股份。如果在任何時候，無論出於何種原因，該等 FCA 普通股從忠誠登記冊中注銷，則相關股東喪失其持有相應數量的 FCA 特殊表決權股份的權利。

#### **撤回特殊表決權股份**

如上所述，合資格普通股或選擇普通股的持有人可要求將其部分或全部合資格普通股或選擇普通股從忠誠登記冊中注銷，而如果在常規交易系統之外持有，則將有關股份轉讓回常規交易系統，這將允許有關股東自由交易其 FCA 普通股（如下所述）。自提出該要求之時起，合資格普通股持有人應被視為放棄了其對已發行和分配的與該等合資格普通股相關的 FCA 特殊表決權股份的投票權。任何此類要求將自動觸發強制性轉讓規定，據此，FCA 特殊表決權股份將根據章程細則和特殊表決權股份的條款及條件無償 (*om niet*) 向 FCA 提供和轉讓。FCA 可以繼續持有特殊表決權股份作為庫存股份，但無權通過任何此類庫存股份進行表決。或者，FCA 可以撤回和注銷特殊表決權股份，由此，有關股份票面價值將被分配至 FCA 的特別資本儲備。因此，與從忠誠登記冊中注銷的相關合資格普通股有關的忠誠投票功能將終止。根據條款和條件，要求轉讓特殊表決權股份的股東概無權獲得有關特殊表決權股份的任何對價，且各股東明確放棄這方面的任何權利，以之作為參與忠誠投票架構的一項條件。

### 控制權變更

如果控制權發生變更，合資格股東或在忠誠登記冊上登記普通股的股東必須立即通知本公司，並且必須就其在忠誠登記冊上登記的普通股提出注銷登記要求。注銷要求導致上述特殊表決權股份的撤回。控制權變更的定義見章程細則第 1.1 條，該條文包括非個人股東 (*natuurlijk persoon*) 通過一項或一系列關聯交易進行的任何直接或間接轉讓，其結果是 (i) 該股東的多數表決權；(ii) 在支配可在該股東的 FCA 股東大會上行使的多數表決權方面的實際能力；及/或 (iii) 任命或罷免該股東的大多數董事、執行董事或董事會成員或執行高管的能力，或在董事會會議上支配多數或更多表決權的行使的能力、該股東的管理機構或執行委員會被轉讓予新的所有者。如果 (a) 所有權及/或控制權的轉讓是同一母公司下的集團內轉讓；(b) 所有權及/或控制權的轉讓是配偶之間的繼承或資產清算或遺產繼承、捐贈、向配偶或親屬 (包括第四順位) 的其他轉讓的結果；或 (c) 該股東持有的合資格普通股的公平市價於轉讓時不到被轉讓集團總資產的百分之二十 (20%)，且按本公司獨家判斷，該股東持有的合資格普通股對被轉讓集團或控制權變更交易而言是不重要的，則不應視為控制權發生變更。

章程細則第 1.1 條將「被轉讓集團」定義為由相關股東及其聯屬公司 (如有) 組成，及根據章程細則上述條款內的定義，作為同一控制權變更交易的一部分對其進行控制權轉讓。

### 股東大會及表決權

#### 股東大會

FCA 股東大會每年至少召開一次，並在財政年度結束後六個月內召開。股東週年大會的目的是，討論 (其中包括) 年度報告、年度賬目的採納、利潤分配 (包括派息提議)、免除董事會成員對其管理和監督的責任及所提出供董事會審議的其他提議。

此外，只要董事會、主席或行政總裁認為有必要舉行大會或荷蘭法律另有要求，在不影響下一段規定內容的情況下，FCA 股東大會應依據《荷蘭民法典》第 2:108a 條所述情況舉行。

單獨或者合計持有公司已發行股本百分之十 (10%) 以上的股東，可以書面形式請求董事會召開 FCA 股東大會，並列明應當處理的事項。

如果董事會未能召開會議，則該等股東可 (按其申請) 由法院臨時法官 (*voorzieningenrechter van de rechtbank*) 授權召開 FCA 股東大會。如對申請人事先書面提請董事會召開 FCA 股東大會及具體討論事項不滿意，臨時法官 (*voorzieningenrechter van de rechtbank*) 應駁回申請。

FCA 股東大會應在荷蘭阿姆斯特丹或哈勒默梅爾 (史基浦機場) 舉行，並由董事會、主席或行政總裁召集，召集方式應符合法律和適用的證券交易所條例的要求，不得遲於會議當天之前四十二天召集。FCA 股東大會的所有會議召集以及所有向股東發佈的公告、通知和通訊均應通過本公司的公司網站上發佈公告的方式進行，並且在相關 FCA 股東大會召開之前，該公告應保持可訪問狀態。



根據荷蘭法律或章程細則，向 FCA 股東大會發送的任何通訊，可列入前一句所述通知內，或在該通知規定的範圍內，在本公司的公司網站上及／或在本公司辦公室和董事會確定的其他地點所提供供查閱的文件內。FCA 股東大會的召集可通過電子通訊手段發送至股東就此向本公司提供的地址。通知應列明會議地點、日期和時間、會議議程以及法律要求的其他資料。依據荷蘭法律有權提出有關建議的相關數目股東以書面形式提出的項目，應列入通知內，或應以類似於通知公告的方式公佈，前提是本公司已於不遲於會議日期前第 60 天收到相關請求，包括將相關項目列入議程的原因。

#### *召集會議、議程、會議記錄和出席情況*

FCA 股東週年大會議程還應包括（其中有）下列事項：

- a) 年度賬目的採納；
- b) 薪酬政策的執行情況；
- c) 本公司關於增加儲備金和股息（如有）的政策；
- d) 就董事在有關財政年度內履行其職責一事批准其解職；
- e) 董事的任命；
- f) 支付股息的提議（如適用）；
- g) 討論本公司企業管治架構的任何重大變化（如適用）；及
- h) 會議召集人決定的任何事項，以及在適當遵守適用荷蘭法律的情況下列入議程的任何事項。

董事會應向 FCA 股東大會提供所有要求的資料，除非這有違本公司壓倒一切的利益。如果董事會援引壓倒一切的利益，必須說明理由。

FCA 股東大會召開時，董事會應當決定：根據章程細則第 19 條、第 20 條，有權投票或出席會議的人士應被視為在會議日期（「記錄日期」）前第 28 天擁有這些權利，並已登記在董事會為此目的指定的登記冊中，無論他們在會議當天是否擁有這些權利。除記錄日期外，會議通知還應進一步說明股東和其他有參會權的各方登記的方式以及可予行使這些權利的方式。

FCA 股東大會應由主席主持，主席不在時由董事會推舉的人士作為主席主持會議。會議主席為此目的指定的出席人士之一應擔任秘書並記錄所處理的事務。

會議記錄應由會議主席和秘書確認，並由他們簽字為證。FCA 股東大會的會議記錄應在會議結束後三個月內根據要求提供予股東，此後三個月內，股東應有機會對會議記錄作出反應。會議記錄應當按照前段規定的方式採納。如果對會議上處理的事務作了正式的公證記錄，則無需起草會議記錄，公證人簽署正式公證記錄即足夠。

作為出席會議並在適用範圍內行使表決權的先決條件，有權出席會議的股東有義務在召集通知所述的期限內以書面形式通知董事會。董事會最遲須於召集通知所述日期收到本通知。股東和荷蘭法律允許出席 FCA 股東大會的人士可安排其經正式書面授權的受委代表出席任何會議，前提是他們以書面形式通知公司關於希望在會議通知中規定的時間和地點委派代表出席會議。為免生疑，如果委託書是以電子方式記錄的，則有關代理人也可獲得書面授權。董事會可決定有關委託書交存的更多規則；這些規則應在會議通知中提及。會議主席應決定有權出席者以外的人士的出席與否。

對於每次 FCA 股東大會，董事會可決定股東有權通過電子通訊手段出席、發言和行使表決權，但前提是參加會議之股東，應能以電子通訊方式被識別，並直接知悉會議討論及表決權之行使（如適用）。董事會可對使用電子通訊手段的使用提出要求，並在召集通知中予以說明。此外，對於每次 FCA 股東大會，董事會可決定，在會議前使用電子通訊手段所投出並獲董事會接收的票數應視為在會議上所投出的票數。此類投票不得在記錄日期之前進行。前項句子條文是否適用及關於行使該句所述權利之程序，應於通知中列明。

在獲准參加會議之前，股東和有權出席會議的每個人或其代理人應簽署一份出席名單，同時列明其姓名和（在適用範圍內）其有權投出的票數。以電子通訊方式出席會議的股東和其他依照上述規定確定的人士，由董事會在出席名單上登記。如果涉及股東的代理人或有權出席會議的其他人士，還應列明代理人所代表的人士的姓名。會議主席可決定，出席名單也必須由出席會議的其他人士簽署。

會議主席可決定有權出席 FCA 股東大會的股東和其他人士發言的時間（如果其認為這是合乎需要的），旨在會議的有序進行以及主席認為有利於會議事務的高效有序進行的其他程序。

FCA 獲豁免遵守 1934 年《美國證券交易法》（經修訂）的代表規則。會議主席應決定有權出席會議者以外的人士的出席與否。

#### *股東大會上的表決權*

每股股份（不論普通或特殊表決權）應賦予權利在股東大會上投一票。荷蘭法律規定不得投票的股份，在確定出席或委派代表出席的股東的投票比例或出席或委派代表出席的股本比例時，應不予考慮。除非章程細則另有規定，否則所有決議均應以有效投票的絕對多數票通過。空白票不算作投票。

所有投票應以書面或電子方式進行。但會議主席可決定允許舉手表決或以其他方式表決。出席或委派代表出席會議的股東無異議的，可以鼓掌表決。FCA 股東大會不得對本公司或其附屬公司持有的股份行使表決權。然而，本公司及其附屬公司所持股份的質權人和用益權人，如果質權或用益權是在股份由本公司或附屬公司所有之前設定的，則不得被排除其行使表決權的權利。本公司或其任何附屬公司均不得對其擁有質權或用益權的股份行使表決權。

在不影響章程細則的情況下，本公司應就通過的每項決議確定：

- a) 已投有效票的股份數目；
- b) 第(a)項所指的股份數目佔已發行股本的百分比；
- c) 有效投票的總數；及
- d) 贊成和反對一項決議的總票數，以及棄權票數。

#### *股東對若干處理事項的投票*

FCA 的身份或性質發生重大變化時，必須經股東大會批准，包括 (i) 將 FCA 的業務或實際上 FCA 的全部業務轉讓予第三方；(ii) FCA 或其附屬公司與其他法律實體或公司的任何長期合作訂約或解約或作為普通合夥或有限合夥的負全責合夥人，而有關訂約或解約對 FCA 具有深遠的重要性；及 (iii) FCA 或其附屬公司收購或處置（根據 FCA 最近採納的年度賬目內綜合財務狀況表及其解釋附註）價值至少為 FCA 資產三分之一的公司資本權益。

#### **股份發行**

FCA 股東大會或者董事會（如果 FCA 股東大會上被指定如此行事），有權議決任何股份的發行和股份認購權。FCA 股東大會應在為此目的而對董事會作出指定的有效期間，不再有權決定股票的發行和認購權。

自 2014 年 10 月 12 日起五年內，董事會已被不可撤銷地授權發行股份和股份認購權利，數目為不時修訂的章程細則第 4.1 條規定的本公司法定股本中所訂最大股份總額。

FCA 股東大會或董事會（根據章程細則指定），應在適當遵守荷蘭法律和章程細則規定的情況下，決定發行價格和其他條款及條件。

如果董事會被指定有權決定股份的發行或認購權，則該項指定應詳列在該指定下可發行的股份類別和最大股份數目或認購權。在作出該項指定時，應同時議決該項指定的期限，但不得超過五年。指定的期限可不時延長，但不得超過五年。除非作出指定的決議另有規定，否則指定不得撤回。

股份款項應以現金支付，除非另有約定另一種對價形式。只有在本公司同意的情况下，才能使用歐元以外的貨幣付款。

董事會還被指定為受權機構，以限制或排除與董事會受權發行普通股和授出認購上述普通股權利有關的股東優先購買權。請參閱本報告其他章節內*優先購買權*一節。

在發行普通股的情況下，每名普通股持有人對普通股享有優先購買權，或對按其普通股佔普通股總面值的比例發行的普通股享有認購權，但前提是該優先購買權不適用於根據本公司的任何購股權計劃擬發行予本公司或集團公司員工的股份或普通股認購權。

股東對非現金出資發行的股份不享有優先購買權。

向合資格股東發行特殊表決權股份的，股東不享有優先購買權。

FCA 股東大會或董事會（視情況而定）應在通過關於發行股份或股份認購權利的決議時，決定以何種方式發行股份，並在優先購買權適用的情況下，決定在何期限內行使這些權利。

#### 荷蘭法律下的持股披露

由於 FCA 普通股在 MTA 上市，《荷蘭金融監管法》（「荷蘭金融監管法」）第 5.3 章適用，據此，任何直接或間接收購或處置 FCA 中的實際或潛在資本權益及/或實際或潛在投票權的人士，如果由於此收購或處置而致該人士持有的資本權益及/或投票權的百分比達到、超過或低於以下閾值：3%、5%、10%、15%、20%、25%、30%、40%、50%、60%、75% 及 95%，則必須立即以標準格式向荷蘭金管局書面通知關於收購或處置的情況。

為了計算資本權益或表決權的百分比，必須考慮（其中包括）下列權益：（i）任何人士直接持有（或收購或處置）的股份及/或表決權；（ii）該人士的受控實體或第三方（為該人士的利益）持有（或收購或處置）的股份及/或表決權；（iii）與該人士訂立口頭或書面表決協議的第三方所持有（或收購或處置）的表決權；（iv）根據規定臨時轉讓表決權以換取款項的協議而獲得的表決權；及（v）該人士或任何受控實體或上述第三方根據任何購股權或其他獲得股份的權利可能獲得的股份。

由於上述內容的結果，就上述閾值而言，必須在 FCA 普通股中加入特殊表決權股份。

受控實體（定義見荷蘭金融監管法）本身不負有荷蘭金融監管法下的通知義務，因為其直接和間接利益歸屬於其（最終）母公司。如果在 FCA 股本或投票權中擁有百分之三或以上權益的人士不再是受控實體，則必須立即通知荷蘭金管局，而荷蘭金融監管法項下的所有通知義務將適用於該前受控實體。

特別規則適用於作為合夥企業財產或其他形式共同所有權一部分的股份及/或表決權的歸屬。如果股份的質權或受益權持有人擁有或能夠獲得股份投票權，則該持有人也須承擔通知義務。質權人或實益擁有人獲得（有條件的）表決權一事也可能引發通知義務，如同質權人或實益擁有人是股份及/或表決權的合法持有人一樣。

此外，在計算資本權益的百分比時，如果（i）該人士持有金融工具，其價值（部分）由股份價值或與之相關的任何分派決定，且該金融工具不賦予該人士關於獲得任何股份的權利；（ii）該人士可能有義務根據購股權購買股份；或（iii）該人士已訂立另一份合同，據此，該人士獲得與持有股份相當的經濟利益，則該人士也被視為擁有股份。

如任何人士的資本權益及/或表決權，因 FCA 已發行流通股本或表決權的變動而達到、超過或低於上述閾值，則該人士須在荷蘭金管局公佈下述 FCA 通知後的第四個交易日內發出通知。

在荷蘭金融監管法第 2013/50/EU 號指令實施後，持有已發行流通股本或表決權的 3% 或以上的各股東，其權益與其最近的通知相比發生了變化，且該股東知道或應該知道其權益據此產生的變動達到或超過了若干行為導致的閾值（如上所述，包括交換金融工具或合同，據此，持有人被視為擁有（由其支配）已發行流通股份或表決權），必須向荷蘭金管局通知該變動。

FCA 必須及時通知荷蘭金管局關於自上次通知以來其已發行流通股本或表決權的百分之一或以上的任何變動。FCA 已發行流通股本或投票權的其他變動必須在變動發生的季度結束後 8 天內通知荷蘭金管局。

除了上述與資本權益或表決權相關的通知義務外，根據第 236/2012 號條例（歐盟）（經修訂），還必須通知關於 FCA 已發行股本中 0.2% 的任何淨淡倉頭寸，以及高於該閾值的隨後每 0.1% 的淨淡倉頭寸。通知從 0.5% 開始，隨後每超過該閾值的 0.1%，將通過荷蘭金管局的賣空登記冊公佈。此外，如果達到、超過或低於閾值，則應通知總淡倉頭寸。關於總淡倉頭寸，適用與資本權益及/或投票權持有人相同的披露閾值。

此外，董事會每位成員必須在以下時間通知荷蘭金管局：

- 在其任命後兩周內通知其持有的股份數量和其有權就 FCA 已發行流通股本投票的數量；及
- 隨後通知其持有的股份數量的每次變更以及其有權就 FCA 已發行流通股本投票的票數的每次變更。

荷蘭金管局保存根據這些披露義務所作所有通知的公共登記冊，並發佈可透過 [www.AFM.nl](http://www.AFM.nl) 訪問的任何所收通知。本段所指的通知應以書面形式通過標準格式或透過荷蘭金管局通知系統以電子方式發出。

不遵守這些披露義務一事是一種經濟犯罪，可能導致刑事起訴。荷蘭金管局可對違規行為及其公佈實施行政處罰。此外，民事法庭可對任何未能或不正確地把所需通知事項通知荷蘭金管局的人採取措施。要求採取此類措施的申索可由 FCA 及/或一名或多名單獨或與他人一併代表 FCA 已發行流通股本至少 3% 或能夠行使至少 3% 表決權的股東提出。民事法庭可以採取的措施包括：

- 要求適當披露的頒令；
- 根據法庭的決定，暫停行使表決權多達三年；
- 撤銷股東大會通過的決議，如果法庭確定若不是為了行使有披露義務的人的表決權，該決議不會通過，或暫停股東大會通過的決議，直至法庭作出關於該撤銷的決定；及
- 頒令在法院確定的最多五年內不得獲得 FCA 的股份及/或表決權。

建議股東諮詢其自身的法律顧問，以確定披露義務是否適用於他們。

#### 強制性要約收購要求

根據荷蘭法律，任何人士單獨或與他人一致行動，直接或間接獲得 FCA 30% 或以上投票權的，將有義務對 FCA 股本中所有流通股發起公開要約。對於股票首次在 MTA 上市前單獨或與他人一致行動而擁有 FCA 至少 30% 表決權權益的股東，以及首次上市後仍持有該等表決權的股東，則是例外。緊隨 FCA 普通股首次在 MTA 上市後，Exor N.V. 持有 FCA 超過 30% 的投票權。因此，Exor N.V. 於 FCA 中的權益是祖父級的，只要其持有的股份佔 FCA 投票權的 30% 以上，適用於 Exor N.V. 的例外情況將繼續適用。

### 荷蘭財務報告監管法案

根據《荷蘭財務報告監管法案》（*Wet toezicht financiële verslaggeving*，簡稱「FRSA」），荷蘭金管局監督其公司所在地在荷蘭且其證券在受監管的荷蘭或外國證券交易所上市的公司（其中包括）應用財務報告準則事宜。

根據《荷蘭財務報告監管法案》，荷蘭金管局有獨立權利（i）要求 FCA 就應用適用財務報告準則一事作出解釋，及（ii）建議我們提供進一步的解釋。如果我們不遵守此類要求或建議，則荷蘭金管局可要求荷蘭企業商會命令我們（i）提供荷蘭金管局所建議的進一步解釋；（ii）解釋我們對財務報告應用適用財務報告準則的方式；或（iii）按照荷蘭企業商會的指示編製財務報告。

### 強制性收購

根據《荷蘭民法典》第 2:92a 條的規定，股東如果為自身利益持有 FCA 已發行股本的 95% 以上，可以對其他股東提起程序，要求共同將其股份轉讓予它。該程序在荷蘭企業商會進行，可根據《荷蘭民事訴訟法》的規定，通過向每位少數權益股東送達傳票的方式提起該程序。在任命一至三名專家（其將就少數權益股東股份的金額向荷蘭企業商會提出意見）後，如有必要，荷蘭企業商會可批准與所有少數權益股東有關的排擠申索，並將確定股份的金額。一旦轉讓令在荷蘭企業商會成為決定性文件，獲得股份的人士必須向其地址已知的被收購股份的持有人發出書面通知，說明付款日期、地點和價格。除非所有地址都為其所知，否則還必須在荷蘭全國發行的日報上公佈。股東只能在荷蘭最高法院對荷蘭企業商會的判決提出上訴。

此外，根據《荷蘭民法典》第 2:359c 條，在公開發售後，持有 FCA 至少 95% 已發行股本和表決權的股東有權要求少數權益股東向其出售股份。任何此類要求必須在公開發售接納期結束後三個月內向荷蘭企業商會提出。相反，根據《荷蘭民法典》第 2:359d 條，在這種情況下，每位少數權益股東均有權要求持有 FCA 至少 95% 已發行股本和表決權的股東購買其股份。少數權益股東必須在公開發售接納期結束後三個月內向荷蘭企業商會提出此申索。

### 上市證券交易信息披露

根據荷蘭金融監管法和第 596/2014 號《市場濫用法規》（歐盟），董事會每位成員和在 FCA 內履行管理職責的任何其他人士（以該身份被授權作出影響 FCA 未來發展和業務前景的決定，並定期獲得與 FCA 直接或間接相關的內幕信息）（各為「內幕人士」）必須向荷蘭金管局通知所有為其自身賬戶進行或執行的與 FCA 普通股、特殊表決權股份或金融工具相關的交易，其價值（部分）由 FCA 普通股或特殊表決權股份的價值決定。

此外，與董事會成員或任何其他內幕人士有密切關係的人士，必須向荷蘭金管局通知所有為其自身賬戶而進行的與 FCA 股份或金融工具有關的交易，其價值（部分）由 FCA 股份的價值決定。《市場濫用法規》指明以下類別的人士：（i）配偶或適用法律視作與配偶同等的任何伴侶；（ii）受扶養子女；（iii）在相關交易日與同一家庭共同生活至少一年的其他親屬；及（iv）（其中包括）其管理職責由董事會成員或任何其他內幕人士或上文（i）、（ii）或（iii）項所述人員履行的任何法人、信託或合夥企業。

必須立即通過標準格式通知荷蘭金管局關於以 FCA 股份或金融工具進行的交易，其價值（部分）由交易日後 FCA 股份的價值確定。然而，根據《市場濫用法規》發出的通知可推遲至有關歷年內為個人利益進行的交易連同與該人有關聯的人進行的交易的價值達到或超過 5,000 歐元之日。荷蘭金管局對根據荷蘭金融監管法和《市場濫用法規》發出的所有通知保存公開登記冊。

不遵守這些報告義務一事可能導致刑事處罰、行政罰款和停止令及終止令（及其公佈）、監禁或其他制裁。

#### 美國法律規定的股東披露和報告義務

FCA 股份持有人須遵守《交易法》項下關於持有根據《交易法》第 12 條登記的任何類別權益證券 5% 以上的股東的若干美國報告要求。報告要求包括披露義務，旨在讓投資者瞭解可能導致發行人控制權變更的重大股份累積。

如果未來 FCA 不符合外國私人發行人的資格，則《交易法》第 16 (a) 條將要求 FCA 的董事和執行高管，以及持有 FCA 權益證券註冊類別 10% 以上的人士，向美國證監會提交有關其擁有 FCA 股權和其交易的報告。這些董事、執行高管和 10% 權益股東還需要向 FCA 提供他們提交的所有第 16 條報告的副本。

#### 意大利法律和歐盟法律下的披露規定

根據意大利法律，由於 FCA 股份在 MTA 上市，更多披露規定應適用於 FCA。以下概述了 FCA 在 FCA 普通股獲准在 MTA 上市方面應遵守的最重要規定。如違反下列義務則可能導致罰款和刑事處罰（包括（例如）就內幕交易和操縱市場所規定者）。

特別是，下列主要披露義務應適用於 FCA：

- 第 58/1998 號法令，或截至本報告日期生效的《意大利金融法》：第 92 條（平等待遇原則）、第 114 條-重列（在適用於荷蘭公司的範圍內，關於向公司高管、員工和合作者分配金融工具的信息）、第 115 條（向意大利金融市場監管局（CONSOB）披露的信息）及第 180 條以及下文（與內幕交易和市場操縱有關）；
- 有關市場濫用的適用法律，特別是第 596/2014 號法規（歐盟）（「市場濫用法規」）及其實施措施：第 7 條（內幕信息）、第 17 條（公開披露內幕信息）和第 18 條（內幕人士名單）以及實施條例。

除上述規定外，市場規則下規定的適用條文（包括與股息支付時間有關的規定）應適用於 FCA。

我們仍瞭解，上述規定是以現行法律框架為基礎的，因此，在有關成員國和主管機構進行任何潛在的監管干預之後，可能會有所不同。

### 內幕信息披露—市場濫用法規第 17 條

根據市場濫用法規，FCA 應即時向公眾披露下列任何內幕信息：(i) 性質確切；(ii) 尚未公開；(iii) 與 FCA 或 FCA 普通股直接相關；及 (iv) 如果公開，將可能對 FCA 普通股價格或相關衍生金融工具的價格產生重大影響（「內部信息」）。在這方面：

- 如果：(a) 它表明一組存在的或合理預期將要存在的情況，或已發生的或合理預期將要發生的事件，及 (b) 它足夠具體，能夠就金融工具（即 FCA 普通股）或相關衍生金融工具價格的情況或事件可能的影響得出結論，「信息應被視為具有確切性質」。在這方面，如果是一個漫長過程，而其擬將造成或導致特定情況或特定事件，則這些未來情況或該未來事件，以及該過程中與造成或導致這些未來情況或該未來事件有關的中間步驟，可被視為確切信息；
- 「如果公開，可能對金融工具、衍生金融工具的價格產生重大影響的信息」是指理性投資者可能用來作為其投資決定基礎的一部分的信息。

如果漫長過程中的中間步驟本身滿足上述內幕信息標準，則應視為內幕信息。

應透過 FCA 按照市場濫用法規及荷蘭和意大利法律規定的方式發佈新聞稿，向公眾披露相關內幕信息，從而遵守上述披露規定。

在特定情況下，意大利金融市場監管局可隨時要求：(a) FCA 在認為適當或必要時向公眾披露特定信息或文件，或者 (b) 提供特定信息或文件。就此而言，意大利金融市場監管局有廣泛的權力（其中包括）對董事會成員、監事會成員或外聘核數師進行檢查或要求提供信息。

FCA 應將在 FCA 普通股上市所在的任何非歐盟國家（即美國）傳播的任何信息公佈並傳送至意大利金融市場監管局，前提是該信息對於評估在 MTA 上市的 FCA 普通股具有重要意義。

FCA 可（自行承擔責任）在滿足下列所有條件的前提下，延遲向公眾披露內幕信息：(a) 即時披露有可能損害 FCA 的合法利益；(b) 延遲披露不可能誤導公眾；(c) FCA 能夠確保該信息的機密性。

如果是分階段發生的、擬將造成或導致特定情況或特定事件的漫長過程，FCA 可（自行承擔責任）延遲與該過程相關的內幕信息的公開披露，但須符合上述 (a)、(b) 和 (c) 點的規定。

### 內幕人士登記冊—市場濫用法規條例第 18 條

FCA 以及代表 FCA 或為其利益行事的人士，應起草並定期更新一份名單，列明可以獲得內幕信息及根據僱傭合同為其工作的所有人員，或執行任務並由此可以獲得內幕信息的人員（如顧問、會計師或信用評級機構）（「內幕人士名單」）。

FCA 或代表 FCA 或為其利益行事的任何人士，應採取所有合理措施，確保內幕人士名單上的任何人士以書面形式承認所承擔的法律和監管職責，並瞭解適用於內幕交易和非法披露內幕信息的制裁措施。



### 公開收購要約

意大利法律規定的有關自願和強制性公開收購要約的若干規則，應適用於就 FCA 普通股發起的任何要約。特別是，（其中包括）有關要約收購價、要約文件內容和要約收購披露的規定將受到意大利金融市場監管局和意大利法律的監督。

### FCA 政策

#### 行為守則

本公司及其所有附屬公司引用 2015 年 4 月 29 日經董事會批准並於 2017 年 1 月更新的《FCA 行為守則》（「行為守則」）所載的原則。

本守則適用於 FCA 及其附屬公司的所有董事會成員和高級職員，以及 FCA 及其任何附屬公司的全職和兼職員工。行為守則也適用於所有臨時、合同和所有代表 FCA 行事的其他個人和公司，無論他們位於世界何處。

行為守則代表了本集團認可、堅持和提倡的一系列價值觀，其理解基於勤勉、誠信正直和公平原則的行為是社會和經濟發展的重要推動力。

行為守則是誠信體系的支柱，該體系規範本集團及其員工為了利益相關者利益的決策過程和經營方法。行為守則擴大了與經濟、社會和環境層面有關的行為方面，強調了與利益相關者對話的重要性。明確引用聯合國《世界人權宣言》、主要的《國際勞工組織（「國際勞工組織」）公約》、《經濟合作與發展組織跨國企業準則》、美國《反海外腐敗法》（「反海外腐敗法」）和《英國反賄賂法》（「英國反賄賂法」）。行為守則還輔以旨在向全體員工提供具體指導的做法，指導他們如何有效地應用行為守則中有關環境、健康與安全、反腐敗、供應商、尊重人權、利益衝突、數據隱私、信息資產保護、反壟斷和出口管制等各種主題的原則。此外，FCA 最近已在 FCA 網站上發佈了公司可持續發展指南的更新版本，以涵蓋具體的業務事項，詳細說明 FCA 對責任和誠信文化的擔當和承諾。

FCA 努力確保行為守則被視為商業行為的最佳實踐，並被與之保持長久商業關係的第三方（如供應商、經銷商、顧問和代理人）遵守。事實上，全球範圍內的集團合同包括與認可和遵守行為守則所依據的原則以及遵守當地法規（特別是與腐敗、洗錢、恐怖主義和其他構成法人責任的犯罪有關的法規）有關的具體條款。

本公司密切監控行為守則的有效性和遵守情況。違反行為守則的行為主要通過（其中包括）以下方式確定：集團內部審計員根據經 FCA 審計委員會和行政總裁批准的年度審計計劃，基於集團風險評估流程，定期執行相關活動；根據「道德熱線流程」收到的指控；及構成標準操作程序一部分的檢查。內部審計員還通過具體的商業道德審計（「商業道德審計」）調查違反行為守則的行為。首席審計官（CAE）定期向行政總裁和審計委員會通報主要調查結果。對於所有違反行為守則的行為，所採取的紀律措施與案件的嚴重程度相稱，並符合當地法律。

行為守則，包括其有效性和合規性的更新信息，可在集團網站的管治部分查閱：[https://www.fcagroup.com/en-US/group/governance/code\\_of\\_conduct/](https://www.fcagroup.com/en-US/group/governance/code_of_conduct/)。

#### 內幕交易政策

2014年10月10日，Fiat Investments 董事會通過了一項內幕交易政策，就公司證券交易向集團所有董事、高管和員工提出了指導方針和建議。本政策同樣適用於本政策所涵蓋的直系親屬和家庭成員，旨在防止內幕交易或內幕交易指控，並保護本公司的誠信和道德行為。本政策於2016年7月28日由FCA董事會根據有關市場濫用的新適用法律，特別是市場濫用法規及其實施條例進行修訂。

#### 可持續性實踐

本集團致力於以對環境和社會負責的方式運營。有關可持續性管治、指導方針、目標和結果的完整說明，請參閱本報告其他章節內*非財務資料*一節。

#### 多樣性政策

2017年12月20日，董事會通過了董事會多樣性政策（「多樣性政策」），因為本公司認為，董事會組成在年齡、性別、才識、工作背景和國籍方面的多樣性是促進辯論、董事會的平衡決策和獨立行動的重要手段。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載*董事會組成*一節。

本公司對董事會實行以下方面的多樣性：年齡、性別、才識、工作和個人背景及國籍。本公司認為上述各方面是支持上述目標並實現充分多樣觀點和才識以充分瞭解與本公司業務相關的時事和長期風險及機遇等的關鍵推動因素。董事會及其管治與可持續發展委員會在評估董事會候選人和年度表現評估過程中考慮這些因素。

本公司在未來數年內以價值為重，所要實現的具體目標是：（a）董事會至少30%的席位由女性擔任，至少30%的席位由男性擔任；董事會成員的國籍應與FCA業務的地域分佈合理一致，任何國籍不應佔董事會成員的60%以上；及（c）董事會成員的年齡應更加多樣化，董事會成員中有一名或多名年齡在50歲以下的成員（在提名之日）；前提是在根據界定的多樣性標準、規則和公認的不歧視原則（基於（例如）原屬種族、種族、殘疾或性取向）選擇候選人時將被考慮在內。

為確保其正確實施，多樣性政策已在採納非執行董事簡介時予以考慮，並將在提名執行董事以及提名和推薦非執行董事時予以考慮。在2018財政年度，有關國籍和年齡的目標已經實現。

#### 遵守荷蘭企業管治守則的情況

荷蘭企業管治守則包含規範董事會與股東（包括股東大會）之間關係的原則和最佳慣例條文。荷蘭企業管治守則分為五章，涉及以下主題：（i）長期價值創造；（ii）有效管理和監督；（iii）薪酬；（iv）股東大會；及（v）一層管治結構。

根據荷蘭法律規定，股份在受監管的證券交易所或類似系統（如紐約證券交易所或MTA）上市的荷蘭公司必須在其年度報告中披露是否適用荷蘭企業管治守則的規定，如果不適用某項規定，解釋它們選擇偏離的原因。

FCA承認良好企業管治的重要性，並支持荷蘭荷蘭企業管治守則的最佳慣例條文。

荷蘭企業管治守則於 2016 年 12 月修訂，經修訂的荷蘭企業管治守則於 2018 年 1 月 1 日生效，自 2017 財政年度起追溯適用。因此，FCA 在 2018 年報告了其在 2017 財政年度內應用經修訂的荷蘭企業管治守則。

雖然本公司認可荷蘭企業管治守則的原則和最佳慣例條文，但其現行企業管治結構適用以下最佳慣例條文：

- 我們偏離荷蘭企業管治守則的一般最佳慣例條文，即最多有一名非執行董事與持有公司 10%或以上股份的股東有關聯。鑒於 Exor N.V. 作為我們的優先股股東的地位，我們認為這是適當的。
- 本公司沒有荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.2.4 條所述的退休時間表，因為根據章程細則，董事的任期約為一年，於下一歷年第一次 FCA 股東週年大會召開之日屆滿。這一方法符合在美國上市公司的一般慣例。由於本公司在紐約證券交易所上市，本公司還依賴於美國的若干管治政策，其中之一是我們在每次 FCA 股東週年股東大會上重新任命董事。
- 從荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.3.7 條上說，董事會尚未任命副主席。然而，董事會已任命公司主席和一名非執行董事為董事會「主席」（下稱「高級非執行董事」）。董事會規章規定，高級非執行董事缺席的，由出席會議的董事過半數選舉的其他非執行董事主持董事會會議。此外，本公司主席就高級非執行董事的職能與各董事保持聯繫，高級非執行董事的任何利益衝突或潛在利益衝突均可以向主席報告。我們認為，這足以確保荷蘭企業管治守則賦予副主席的職能得到適當履行。
- 根據荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 4.1.8 條，每位被提名的執行董事和非執行董事均應出席股東大會，在大會上對其提名進行投票。根據章程細則，由於董事的任期約為一年，於下一個歷年第一次 FCA 股東週年大會召開之日屆滿，董事會所有成員每年被提名（重新）任命。通過公佈每位（重新）任命被提名人的相關傳記和履歷信息，本公司確保本公司股東大會充分瞭解（重新）任命被提名人的情況，因此，實際上，只有執行董事才會出席股東大會。
- John Elkann 先生是執行董事，在適用荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 5.1.4 條的管治與可持續發展委員會中擔任職務。Elkann 先生作為執行董事在該委員會擔任的職務，（其中包括）來自管治與可持續發展委員會的職責，其範圍比甄選和任命委員會的職責更廣，並包括本公司認為需要執行董事參與的職責。

#### 荷蘭企業管治慣例與紐交所上市準則的差異

下面的討論總結了我們的企業管治慣例與適用於美國公司的紐交所標準之間的顯著差異，以及我們的管治慣例（見上文遵守荷蘭企業管治守則的情況一節）與荷蘭企業管治守則內建議內容偏離的若干方式。

- 紐交所要求，當一家美國國內上市公司的審計委員會成員在四個或以上的上市公司審計委員會任職時，上市公司應（在其網站上或在其向美國證監會提交的年度委託書或年度報告中）披露，董事會已確定該同時服務不會損害董事對上市公司的服務。荷蘭法律不要求本公司做出這樣的確定。

- 審計委員會由董事會選舉產生，由至少三名非執行董事組成。審計委員會成員還必須（i）與本公司沒有任何實質性關係，或沒有擔任本公司的核數師或會計師；（ii）就紐約證券交易所規則、《交易法》第 10A-3 條和荷蘭企業管治守則而言，屬「獨立」；及（iii）具備「財務知識」和「會計或選定的財務管理專業知識」（由董事會確定）。此外，審計委員會不得由董事會主席或本公司前高管擔任主席。目前，審計委員會由 Earle 先生（主席）、Thompson 先生、Wheatcroft 女士和 Mars 女士組成。
- 與適用於美國公司的紐交所規則（要求由審計委員會任命外聘核數師）不同，荷蘭法律的一般規則是，外聘核數師在股東大會上任命。根據荷蘭法律的要求，我們的獨立註冊會計師事務所的任免必須由股東大會議決。我們的審計委員會負責向股東推薦獨立註冊會計師事務所的聘任和報酬，並監督和評估獨立註冊會計師事務所的工作。
- 紐交所規則要求美國上市公司設立薪酬委員會和完全由獨立董事組成的提名/企業管治委員會。作為一家外國私人發行人，我們不必遵守這一要求，但荷蘭企業管治守則也要求我們設立薪酬委員會及甄選和任命委員會（我們稱之為管治與可持續發展委員會）。我們的薪酬委員會章程規定，根據荷蘭企業管治守則，薪酬委員會最多有一名成員可以是非獨立的。根據紐交所規則和荷蘭企業管治守則，薪酬委員會的所有現任成員均是獨立的。
- 根據紐交所上市準則，美國公司的股東必須有機會就所有股權薪酬計劃進行投票及批准對這些計劃的重大修訂，紐交所規則規定的有限例外情況除外。作為一家外國私人發行人，我們獲准遵守母國有關股東批准薪酬計劃的法律，及根據荷蘭法律，對於董事會成員以外的員工的股權薪酬計劃，且在股東大會上已授予董事會股權權利的授權範圍內，不需要股東批准。對於董事會成員的股權薪酬計劃及/或如果發行股份及/或股份認購權的權力未授予董事會，則需要股東大會批准。
- 雖然紐交所上市準則不要求上市公司的股東批准或宣佈股息，但荷蘭企業管治守則規定，股息分派應在採用年度賬目的股東大會上作為單獨的議程項目。就我們而言，章程細則第 23 條規定，年度股息必須由股東大會議決。不過，中期股息分派可由董事會議決，但須符合本公司章程細則第 23 條所列的若干標準。

## 非執行董事報告

### 序言

按荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 5.1.5 條所提述，這是本公司非執行董事 2018 財年的報告。

非執行董事有責任監督執行董事執行的政策和公司及其聯屬企業的一般事務，包括本公司長期價值創造戰略的實施。這樣做，非執行董事的行為完全是為了本公司的利益。為保持對本公司的監督，非執行董事定期與執行董事討論 FCA 的長期業務計劃、計劃的執行情況以及與計劃相關的風險。

根據章程細則，董事會是一個單一的董事會，由三名或以上的成員組成，其中包括負責 FCA 日常管理的成員（執行董事）和不負責 FCA 日常管理的成員（非執行董事）。單層董事會（如本公司董事會）中的執行董事和非執行董事的任務可根據章程細則分配，但前提是股東大會已訂明有關董事被任命為執行董事或非執行董事，且監督董事履職之任務，只能由非執行董事執行。無論任務分配如何，所有董事仍對本公司的適當管理和戰略負集體責任（包括非執行董事監督）。

董事會（包括非執行董事）及其委員會目前的組成詳情載於上文「董事會」一節。

### 非執行董事的監督

非執行董事對執行董事執行的政策和本公司及其聯屬企業的一般事務進行監督。在此過程中，非執行董事還關注本公司內部風險管理和控制制度的有效性、財務報告和 FCA 長期業務計劃的完整性和質量、此類計劃的實施以及相關風險。

非執行董事還決定執行董事的薪酬，並提名董事任命候選人。此外，董事會可將若干具體職責分配予一名或多名個別董事或由本公司及本公司附屬公司的合資格董事組成的委員會。在這方面，董事會已將若干具體職責分配予審計委員會、薪酬委員會和管治與可持續發展委員會。關於這些委員會履行職責的方式的更多詳情，載於上文「董事會慣例和委員會」內「審計委員會」、「薪酬委員會」和「管治與可持續發展委員會」等節。

非執行董事監督本集團戰略和政策的採納和實施，審閱本年度報告（包括薪酬報告和本集團的財務業績），接獲有關法律和合規事項的最新情況，並定期參與審查和批准與關聯方達成的交易。非執行董事還審閱了董事會及其委員會的報告、可持續性發展成就和目標以及董事任命建議。

2018年，共召開9次董事會會議。部分會議在執行董事不在場的情況下舉行。這些會議的平均出席率約為95%。各董事出席董事會及其委員會各次會議的情況概述連同會議總數如下：

姓名	董事會會議	審計委員會	管治與可持續發展委員會	薪酬委員會
John Elkann	9/9	-	1/1	-
Sergio Marchionne	3/4	-	-	-
Michael Manley <sup>(1)</sup>	4/4	-	-	-
Ronald L. Thompson	9/9	8/8	-	-
Andrea Agnelli	8/9	-	-	-
Tiberto Brandolini d'Adda	9/9	-	-	-
Glenn Earle	9/9	8/8	-	-
Valerie A. Mars	9/9	8/8	-	4/4
Ruth J. Simmons	8/9	-	1/1	-
Michelangelo A. Volpi	7/9	-	-	4/4
Patience Wheatcroft	9/9	8/8	1/1	-
Ermenegildo Zegna	9/9	-	-	4/4
John Abbott <sup>(2)</sup>	7/7	-	-	-

<sup>(1)</sup> Michael Manley 先生在 2018 年 9 月 7 日（星期五）舉行的臨時股東大會上被任命為執行董事。

<sup>(2)</sup> John Abbott 先生在 2018 年 4 月 13 日（星期五）舉行的股東大會上被任命為非執行董事。

在這些會議期間，討論的主要議題包括：集團戰略和 2018–2022 年業務計劃、集團財務業績和報告、投資、收購和撤資、高管薪酬、產品計劃和技術開發、風險管理、法律和合規事項、可持續性、人力資源、薪酬政策的實施及薪酬報告。此外，在多次會議期間，在執行董事缺席以及外聘顧問的建議下，由於 Marchionne 先生打算在 2019 年初離開本公司，董事會廣泛關注行政總裁職位的繼任計劃。

#### 非執行董事的獨立性

荷蘭法律要求，非執行董事僅為本公司利益行事。荷蘭企業管治守則規定了與非執行董事獨立性有關的企業管治規則，並在大多數情況下要求大多數非執行董事「獨立」。

就紐交所規則、《交易法》第 10A–3 條和荷蘭企業管治守則而言，我們已確定 12 名董事會成員中有 8 名符合獨立資格。

Thompson 先生是高級非執行董事和董事會的「主席」，根據荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.1.9 條，他是荷蘭企業管治守則項下獨立人士。

雖然 FCA 承認其不符合荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.1.7 (iii) 條，依據是其一名以上的非執行董事與 FCA 的最大股東 Exor N.V. 有關聯，而儘管有上述關於非獨立董事的規定，FCA 認為，它在其他方面符合荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.1.10 條規定的獨立性要求。

#### 非執行董事的評估

非執行董事負責監督董事會及其委員會以及各執行董事和非執行董事，並在這方面得到管治與可持續發展委員會的協助。

根據管治與可持續發展委員會章程，管治與可持續發展委員會就定期評估各董事的表現向董事會提供協助和建議。在這方面，管治與可持續發展委員會（其中包括）有職責及責任每年審查董事會及其委員會的表現，並根據管治與可持續發展委員會的決定的適當定期間隔，審查每位董事在董事會的繼續履職情況。

2018年，管治與可持續發展委員會在2月19日召開的會議上，關注對董事會、其委員會和各董事的表現的定期評估。在那次會議上，管治與可持續發展委員會還探討了董事提名過程，關注對董事資格、董事會及委員會的人數和組成以及董事選舉建議的評估。

按荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第2.3.5條所述，非執行董事獲各委員會定期通報情況，並在起草非執行董事報告時考慮這些委員會的結論。

非執行董事能夠審查和評估審計委員會、管治與可持續發展委員會及薪酬委員會的表現。無需修改審計委員會、管治與可持續發展委員會及薪酬委員會的人數或組成，也確定無任何理由修改其章程。關於這些委員會履行職責方式的更多詳情，載於上文「董事會慣例和委員會」內「審計委員會」、「薪酬委員會」和「管治與可持續發展委員會」各節。

在管治與可持續發展委員會的籌備工作基礎上，非執行董事能夠審閱董事會評估、各董事評估和董事選舉建議。董事會的結論是，每位董事繼續表現出對其在本公司中各自角色的承諾。

此外，根據薪酬委員會章程，薪酬委員會實施並監督薪酬政策，因為薪酬政策適用於非執行董事、執行董事和直接向執行董事匯報的高級職員。薪酬委員會管理所有股權激勵計劃和遞延薪酬福利計劃。根據評估結果，非執行董事決定執行董事的薪酬，並提名董事任命候選人。

非執行董事監督審計委員會、薪酬委員會和管治與可持續發展委員會的工作表現。

**與年報有關的責任**

董事會負責根據荷蘭法律和由國際會計準則理事會頒佈並由歐盟通過的國際財務報告準則（EU-IFRS），編製年報，包括綜合財務報表和公司財務報表以及運營報告。

根據荷蘭金融監管法第 5:25c 條第 2 段，董事會聲明，據其所知，根據適用會計準則編製的財務報表真實、公允地反映了本公司及其附屬公司本年度的資產、負債、財務狀況及損益，以及運營報告真實、公允地反映了本財政年度內的業務表現、本公司及其附屬公司於資產負債表日期的狀況、本年度的發展情況、以及對本公司和本集團所面臨的主要風險和不確定性的描述。

2019 年 2 月 22 日

**董事會**

John Elkann  
Michael Manley  
John Abbott  
Andrea Agnelli  
Tiberto Brandolini d'Adda  
Glenn Earle  
Valerie A. Mars  
Ruth J. Simmons  
Ronald L. Thompson  
Michelangelo A. Volpi  
Patience Wheatcroft  
Ermenegildo Zegna



## 薪酬報告

### FCA 董事會和集團執行委員會成員的薪酬

我們領導班子的素質和他們對公司的奉獻是我們成功的根本。FCA 的薪酬原則支持我們在多元化和不斷發展的全球市場的業務戰略和增長目標。我們的薪酬政策旨在競爭性地獎勵長期可持續性績效的實現，並吸引、激勵和留住致力於為股東的長期利益履行職責的高素質高管。鑒於有關負責任和合理薪酬的國際標準不斷變化，在評估薪酬時考慮了多種因素，如職能的複雜性、責任範圍、風險和回報的一致性，國家和國際立法以及本公司和股東的長期目標。

### 執行董事薪酬政策

我們執行董事的薪酬由董事會根據董事會轄下薪酬委員會（「薪酬委員會」）的建議和本公司執行董事薪酬政策（「薪酬政策」）確定。目前的薪酬政策在 2017 年 FCA 股東週年大會上得到菲亞特克萊斯勒汽車公司股東的批准，並由薪酬委員會進行年度審查。我們的薪酬政策全文可在公司網站 [www.fcagroup.com](http://www.fcagroup.com) 上查看。

薪酬委員會審查薪酬政策及其執行情況。薪酬委員會的結論是，沒有理由在 2019 年 FCA 股東週年大會上就執行董事的薪酬政策提出調整建議。本報告描述了本公司對執行董事的薪酬原則和結構，並總結了薪酬委員會在 2018 年做出的重大薪酬決定。

### 2018 年執行董事變動情況

2018 年 7 月 21 日，由於前行政總裁 Sergio Marchionne 不幸去世，Michael Manley 擔任行政總裁一職。Manley 先生的董事會任命在 2018 年 9 月 7 日的臨時股東大會上獲得了股東的批准。根據 Marchionne 先生的僱傭協議，如果薪酬委員會確認績效歸屬條件得到滿足，則 2018 績效年度將不支付獎金，剩餘一項按比例計算的 1,561,165 個單位長期激勵將於 2019 年歸屬。（按照 2019 年 1 月平均每單位 16.10 美元的股價計算，這些單位的估計價值為 25,134,756 美元）。其他款項將按照 Marchionne 先生的僱傭協議規定的義務支付，包括他 5 倍基本薪酬的任務完成津貼。

### 2018 財年-節選業務摘要

FCA 薪酬政策的一項關鍵原則是績效工資。儘管 2018 年出現了意想不到的挑戰，但本集團仍創下了歷史新高。下表重點介紹了年內若干主要成就：

- 經調整息稅前利潤為創紀錄的 73 億歐元，及經調整純利為 50 億歐元（包括 Magneti Marelli）；
- 截至 2018 年 12 月，淨工業現金為 19 億歐元，比上年增加了 43 億歐元，反映了工業自由現金流的改善；及
- Jeep 和 Ram 品牌的全球銷量創紀錄，同比分別增長 14% 和 5%。

儘管取得了創紀錄的業績，但集團並沒有實現集團指導意見中規定的所有業績目標，這反映在下文討論的薪酬中。

### 薪酬原則

我們薪酬政策的指導原則是創造這樣的薪酬結構：使 FCA 能夠吸引和留住最合格的高管人才，並激勵這些高管以與我們核心業務及領導價值相一致的方式實現為股東創造價值的業務和財務目標。FCA 的薪酬理念（如薪酬政策所載）旨在為其執行董事提供以下薪酬。

與 FCA 戰略一致	薪酬與集團公開披露的業績目標的實現密切相關。
績效薪資	薪酬必須加強我們以業績為導向的文化和精英管理原則。因此，大部分薪酬通過短期和長期浮動薪酬工具直接與本集團業績掛鉤。
競爭力	薪酬應在相若市場上具有競爭力，並以吸引、留住和激勵專家領導和高素質高管的方式確定。
實現長期股東價值	觸發任何浮動薪酬支付的目標應與股東的利益相一致。
合規	我們的薪酬政策和計劃旨在符合適用法律和企業管治要求。
風險審慎觀	薪酬結構應避免鼓勵可能威脅本公司價值的不必要或過度風險的激勵措施。

### 薪酬同業集團

2016 年，我們的薪酬委員會評估了我們潛在的同業公司的合適性（這些公司是我們最有可能與之競爭高管級人才的類似行業的公司），並將同業集團的組成調整為以下 26 家公司。就 2018 年而言，同一薪酬同業集團被用於評估相對薪酬水平與公司績效的一致性。

薪酬委員會努力找出一家最能反映 FCA 業務所有方面的同業集團，並考慮上市、行業慣例、地域範圍和收入接近，將市值視為次要特徵。我們的同業集團代表了美國和歐洲公司的混合體，可以之辨別我們高管的相關人才市場。除了包括美國和歐洲汽車製造商外，我們的同業集團還包括擁有重要製造及/或工程運作以及業務遍佈全球市場的美國和歐洲公司。這份清單按 14 家美國公司和 12 家歐洲公司劃分，與我們高管團隊的組成類似。

#### 同業集團公司

空中客車集團	戴姆勒股份公司	Johnsons Controls Inc.	3M 公司
ArcelorMittal SA	迪爾公司	洛克希德馬丁公司	蒂森克虜伯股份公司
拜耳公司	福特汽車公司	諾斯羅普格魯曼公司	聯合技術公司
BMW Group AG	General Dynamics Corporation	標緻雪鐵龍集團	大眾汽車公司 (Volkswagen AG)
波音公司	通用電氣公司	雷神公司	沃爾沃集團
卡特彼勒公司	通用汽車公司	雷諾	
大陸集團	霍尼韋爾國際公司	西門子股份公司	

**薪酬要素概述**

執行董事的薪酬在設計上是簡單和透明的，由以下關鍵要素組成：

要素	描述	2018 年實施
年度底薪	<ul style="list-style-type: none"> <li>具有市場競爭力的固定現金薪酬</li> <li>每年審查一次（計及市場環境和同業集團）</li> </ul>	年度底薪如下： <ul style="list-style-type: none"> <li>主席：200 萬美元</li> <li>行政總裁：160 萬美元</li> </ul>
短期激勵（「短期激勵」或「獎金」） <sup>(1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>每年確定績效指標</li> <li>行政總裁目標短期激勵發放：底薪的 150%</li> <li>行政總裁最高短期激勵發放：底薪的 300%</li> <li>基於年度目標及指標完成情況的短期激勵現金發放</li> <li>主席：不符合短期激勵資格</li> </ul>	三個同等權重指標： <ul style="list-style-type: none"> <li>經調整息稅前利潤</li> <li>經調整純利</li> <li>淨工業現金</li> </ul> 實際發放 <ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁：目標短期激勵的 34.0%</li> <li>發放激勵區間：最小值與目標值之間線性區間及目標值與最大值之間線性區間</li> </ul>
長期激勵（「長期激勵」）	<ul style="list-style-type: none"> <li>一個計劃：2014-2018 年長期激勵計劃</li> <li>行政總裁兩種激勵組成               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 75% 績效股單位</li> <li>- 25% 限制性股單位</li> </ul> </li> <li>績效標準包括 2 個同等權重指標，相對股東總回報（「股東總回報」）和經調整純利</li> <li>最大發放：所授出績效股單位目標數目的 125%</li> <li>主席：不符合長期激勵資格</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁：就行政總裁於 2018 年 7 月 21 日至 2018 年 12 月 31 日期間的行政總裁服務授出 180,364 個單位的長期激勵</li> </ul>
養老金及退休儲蓄	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁參加美國薪資僱員的定額供款計劃並有補充退休福利</li> <li>主席參加 5 倍底薪的任務完成福利計劃</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁：補充退休福利：3 倍年度底薪</li> <li>主席：放棄任務完成福利，2019 年 1 月 1 日生效</li> </ul>
其他福利	<ul style="list-style-type: none"> <li>執行董事可獲得一般福利，例如，遣散費、公司汽車、醫療保險、意外事故及傷殘保險、稅款準備、財務諮詢及稅負平衡</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁遣散費：與避免同業競爭限制掛鈎的 1 倍底薪</li> <li>主席遣散費：目前基於遺留協議的 2 倍底薪，然而，根據其對當前薪酬的看法，主席已表示有意減少其遣散費福利至 1 倍底薪。2019 年，本公司將與主席更新書面協議，供董事會批准，以正式納入此變更</li> </ul>

<sup>(1)</sup> 2018 年，主席僅獲得固定薪酬，沒有資格獲得任何浮動薪酬。

**2018 年執行董事薪酬**

我們的高管薪酬計劃旨在使執行董事的利益與股東的利益保持一致。它的目的是根據實現持續的財務和經營業績和顯示出的領導能力獎勵我們的執行董事。我們的目標是吸引、僱用和留住該等能夠幫助我們取得目前和未來成功並保持行業領先地位的高績效高管。我們支持一種共同的、一家公司的績效和責任意識，以實現業務目標。

**執行董事目標直接薪酬組合**

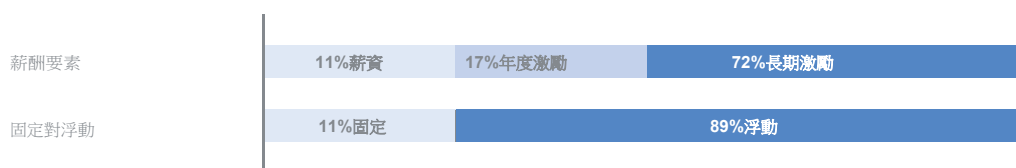
集團與主席簽署了一份書面協議，記錄了主席在在公司服務的約定條款和條件。2018 年，主席的上述任何薪酬要素均未發生變化。主席沒有資格獲得任何形式的浮動薪酬。

根據主席對其當前薪酬的看法，董事會批准了一項新的主席未來薪酬計劃，自 2019 年 1 月 1 日起生效。這一薪酬框架包括基本薪酬和長期浮動薪酬。就 2019 年而言，我們主席薪酬的 75% 是基於績效的風險薪酬。

2018年9月，集團批准了新任命行政總裁的修訂僱傭協議，其中規定了基本工資、短期浮動薪酬和長期浮動薪酬。薪酬條款是在審查外部基準和評估內部公平後制定的，並得到我們外聘薪酬顧問的支持。對於基於績效的薪酬要素，年度激勵和長期激勵相結合，將89%的目標薪酬置於風險之中。行政總裁的目標年薪為1,400萬美元，包括：

- 底薪: 160萬美元
- 目標獎金: 240萬美元
- 授予時的目標股權公平市價: 1,000萬美元，其中75%基於業績，25%基於留聘

以下行政總裁目標薪酬組合表的權重說明了這一點：



下文更加詳細地描述了2018年關於主席和現任行政總裁各自生效的協議的重要條款。

#### 執行董事已實現薪酬

已實現薪酬是指我們的執行董事在2018年實際收到的金額。已實現薪酬包括實際獲得的基本工資、實際年度獎金以及本年度歸屬的任何股權獎勵的價值。2018年，我們的主席的實現現金薪酬為1,693,545歐元，僅包括基本工資（與往年一致，主席在2018年沒有獲得任何浮動薪酬）。我們現任行政總裁的實現現金薪酬為600,442歐元，僅包括基本工資，因為我們的現任行政總裁在2018年沒有因其擔任行政總裁而獲得任何浮動薪酬。

已實現薪酬與本報告後面董事薪酬表中列出的薪酬總額不同。

#### 內部支付費率

2018年期間，本公司在荷蘭外部法律顧問的支持下，對執行董事的薪酬進行了外部基準測試，並繼續監控荷蘭企業管治守則，並注意到荷蘭薪酬費率指南沒有更新。

2018年，美國同業開始按照美國證監會指導原則披露支付費率，這提供了有限的比較背景，因為我們的12家歐洲同業集團公司均沒有披露行政總裁支付費率。

鑒於上述情況，FCA對17家財富200強公司的行政總裁支付費率進行了審查，這些公司的員工地理分佈相似（超過約75%的員工在美國境外）。根據我們的外部薪酬顧問的意見，FCA排名低於403:1的中位數。我們行政總裁的年度目標薪酬總額12,642,204歐元（基本工資、獎金、長期股權獎勵和養老金餘額變動）與員工年度薪酬總額中位數33,353歐元（基本工資、浮動薪酬、加班費和養老金餘額變動）的比率估計為379:1。

根據行政總裁實現的部分年度收入，我們認為年度目標薪酬（包括基本工資和短期和長期激勵）是2018年薪酬支付最合適的比較。

### 基本工資

我們主席的基本工資連續五年保持不變（2014年、2015年、2016年、2017年和2018年）。自2019年1月1日起，主席的年度底薪將從200萬美元減至100萬美元。自2018年7月21日即我們新行政總裁任命之日起，其年度底薪為160萬美元。公司不保證執行董事的年度底薪增長，其協議也不考慮自動底薪增長。底薪是我們執行董事總現金薪酬的唯一固定組成部分，旨在提供具有市場競爭力的薪酬，以吸引和留住高素質高管和專家領導。底薪是基於個人的技能、工作職責範圍、經驗和競爭市場數據。我們的執行董事的基本工資與薪酬的其他組成部分一起進行評估，以確保它們符合我們的總體薪酬理念，並與績效保持一致。

### 浮動部分

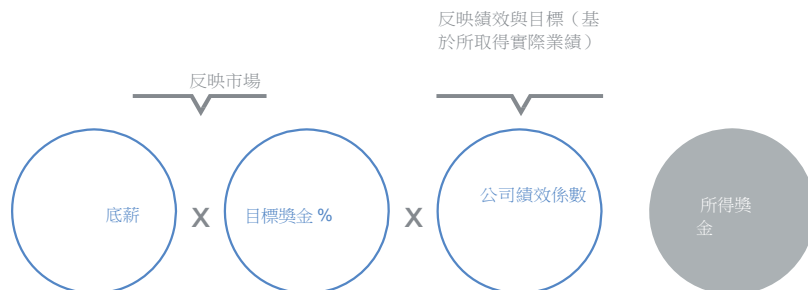
FCA的行政總裁有資格獲得短期浮動薪酬，但前提是達到預先設定的經營和財務績效目標。行政總裁薪酬的浮動組成部分（包括短期和長期薪酬）均與預先確定的、可衡量的目標相掛鉤，這些目標有助於激勵強勁的業績和股東回報，並得到非執行董事的批准。非執行董事認為，將更為顯著的權重放在長期部分上對行政總裁一職來說是適當的，因為它將精力集中在公司的長期目標上。

根據荷蘭企業管治守則的規定，每年均會進行情景分析，以檢查所選績效標準與行政總裁浮動薪酬的可能結果之間的關係。在完成2018財年的此類分析後，公司發現薪酬與績效之間存在緊密的聯繫，並得出結論，所選擇的績效標準在支持公司戰略目標的薪酬總額的短期和長期激勵部分下是適當的。

### 短期浮動激勵

短期浮動激勵的主要目標是激勵本年度業務優先事項的實現。行政總裁的短期浮動激勵僅基於薪酬委員會提出並經非執行董事每年批准的年度財務目標。短期浮動激勵計劃採用嚴格的績效措施，以確保年度支付與公司績效之間的掛鉤。

### 我們確定年終獎的方法



關於行政總裁年度績效獎金的確定，薪酬委員會：

- 批准目標和最高獎金；
- 選擇指標和目標權重；
- 設定延伸目標；
- 審查每個經營指標的績效，以確定實現目標的適當總體計量；以及
- 批准最終獎金決定。

年度獎金計劃的目標激勵是行政總裁基本工資的 150%。要獲得任何激勵，門檻績效必須至少為所確定特定目標的 90%。要獲得目標 200% 的最大支付，所有績效指標的實際結果必須達到目標績效的 150% 或更高。

薪酬委員會根據向董事會提交的公司 2018 年財務計劃制定年度財務業績目標。此外，薪酬委員會還考慮了公司相對於業務計劃的績效以及外聘薪酬顧問輸入的信息，以確保目標與股東的長期價值創造掛鉤。2018 年獎金計劃目標設置了具有挑戰性的障礙，符合集團最初的外部指導和我們的五年業務計劃，如下所述。

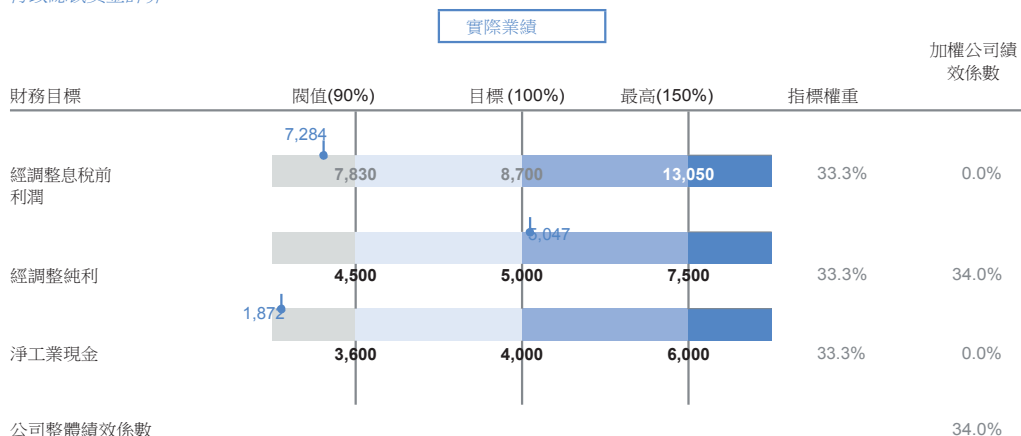
2018 年績效指標 <sup>(1)</sup>	權重	閾值 (百萬歐元)	目標 (百萬歐元)	最高 (百萬歐元)
經調整息稅前利潤	1/3	7,830	8,700	13,050
經調整純利	1/3	4,500	5,000	7,500
淨工業現金	1/3	3,600	4,000	6,000

<sup>(1)</sup> 有關這些績效指標的更多詳細信息和定義，請參閱財務概覽-非公認會計準則的財務計量；2018 年績效指標包括 Magneti Marelli 的業績。

#### 2018 年業績討論

薪酬委員會審查業績和成就，並將結果提交予非執行董事，通常在每年第一季度（與完成年終業績發佈有關）。2018 年，實現了經調整純利指標，而經調整息稅前利潤和淨工業現金低於 90% 的閾值，公司整體績效係數為 34.0%。

#### 行政總裁獎金計算



薪酬委員會確定，根據上述既定指標的實現情況，現任行政總裁在 2018 年 7 月 21 日至 2018 年 12 月 31 日期間獲得與其行政總裁服務相關的 2018 年度獎金 367,000 美元。2018 年，主席沒有資格獲得任何形式的短期浮動薪酬。

### 長期激勵

長期激勵薪酬是我們執行董事薪酬結構的重要組成部分。此薪酬組成旨在：

- 使執行董事和其他關鍵貢獻者的利益與股東的利益相一致；
- 激勵公司業績目標的實現，並獎勵持續的股東價值創造；及
- 作為管理層和薪酬委員會吸引和長期留任的重要工具，用來增強對公司的忠誠度。

我們業務的週期性和長期性。汽車和輕型商用車的市場需求是週期性的，產品生命週期長，因此 FCA 的業務性質也是如此。由於長期激勵薪酬是激勵和獎勵管理者的關鍵機制之一，公司構造這一組成部分以考慮業務的長期性、週期性。

### 2014-2018 年長期股權激勵計劃

為了長期吸引、激勵和留聘執行董事，根據 FCA 股票市場價格所反映的未來業績對執行董事進行獎勵，並在執行董事利益與公司及其股東利益之間建立長期聯繫，薪酬委員會制定了 2014-2018 年長期激勵計劃（「2014-2018 年長期激勵計劃」）。該計劃與 2014 年 5 月向資本市場提交的公司業務計劃一致，後者隨後進行了更新，以反映公司資本結構的變化。通過這種方式，執行董事的薪酬支付與股東的利益掛鉤並保持一致。

長期激勵計劃下基於績效的獎勵歸屬取決於是否滿足兩個獨立指標，即經調整純利和相對股東總回報，這些指標在目標值上的權重相等。每個指標都有閾值和目標績效水平，因此低於閾值的績效導致無獎勵。如下表所示，支付機會基於公司相對於同業集團公司的相對股東總回報排名。相應地，行政總裁可能會獲得目標獎勵數量的 0% 到 125%。經調整純利部分的支付從目標實現的 80% 開始，達到目標的 100% 時獲得最大支付。如果本公司在包括本公司在內的 11 家行業特定同業集團中排名第七或更高，則相對股東總回報部分可予部分歸屬；如果本公司在 11 家公司中排名第一，則最高支付 150%。該獎勵有三次歸屬機會，第一次是 2014-2016 年業績之後，第二次是 2014-2017 年業績之後，第三次是 2014-2018 年完整業績之後。FCA 實現了 100% 的經調整純利對應的支付，就三次歸屬機會的各次而言排名第一。

經調整純利支付比例		股東總回報支付比例	
% 實現	支付佔目標的%	FCA 排名	支付佔目標的%
80.0%	50.0%	1	150.0%
85.0%	62.5%	2	133.3%
90.0%	75.0%	3	125.0%
95.0%	87.5%	4	100.0%
100.0%	100.0%	5	83.3%
		6	66.7%
		7	50.0%
		8-11	0.0%

下面列出了相對股東總回報同業集團：

### 2014-2018 年績效週期相對股東總回報指標-同業

大眾汽車公司	豐田汽車公司	戴姆勒股份公司	通用汽車公司
福特汽車公司	本田汽車公司	寶馬集團	現代汽車公司
標緻雪鐵龍集團	雷諾		

#### 2019-2021 年長期股權激勵計劃

2018 年 12 月，薪酬委員會批准了新的 2019-2021 年長期股權激勵計劃結構，該結構更好地符合市場慣例。這一新計劃與公司於 2018 年 6 月提交資本市場的業務計劃一致。根據新計劃發行股票須於 2019 年股東週年大會上經股東批准。

#### 行政總裁長期激勵股權獎勵

根據 2014-2018 年長期激勵計劃，我們的行政總裁就其在 2018 年 7 月 21 日至 2018 年 12 月 31 日期間的行政總裁服務，獲得了由 135,273 股績效股單位和 45,091 股限制性股單位組成的一次性新授予。涵蓋五年績效期剩餘時間的一次性授予的設計和獎勵水平是基於薪酬委員會外聘薪酬顧問提供的市場競爭分析。績效股單位和限制性股單位可在 2019 年轉換為公司股份，但須符合特定的歸屬條件。行政總裁可能在績效股單位上實現的實際支付取決於薪酬委員會就 2014-2018 年績效期間制定的關鍵經營和相關股票表現目標的實現情況。薪酬委員會將在 2019 年評估這些績效目標的完成情況。與行政總裁服務掛鉤的新股權獎勵最終歸屬的最大機會是 214,182 個單位。

#### 養老金和退休儲蓄

根據在極具挑戰性的時期為激勵主席而制定的遺留安排，提供了若干退休福利。FCA 主席的退休儲蓄福利總額相當於他上一年度基本薪酬的五倍。2018 年，根據主席對其養老金和退休儲蓄福利的看法，他提出從 2019 年 1 月 1 日起將該福利從當前薪酬框架中移除。董事會批准去除主席的這項福利。

行政總裁參加與其他美國領薪員工類似的定額供款計劃以及補充退休福利計劃。考慮到他的行政總裁服務，補充退休福利計劃提供的退休儲蓄福利總額相當於其年度底薪的 3 倍。這項福利要求行政總裁服務 5 年，則 100% 歸屬；服務 3 年，則 50% 歸屬（服務 0 至 3 年、服務 3 年以上、服務 5 年以下直線插值）。2018 年，這些退休儲蓄福利計劃確定了 30 萬歐元的費用。

#### 競業限制和遣散費

關於在 2018 年批准的行政總裁書面協議，他同意了競業限制，根據該限制，他承諾在其服務終止後一年內不直接或間接為與本公司競爭的任何企業工作或與之交往。此外，根據協議，如果本公司因非正當理由（按定義）終止其服務，或者如果他因正當理由（按定義）終止其服務，則本公司將向行政總裁支付相當於其服務終止前最後一個財政年度的年度底薪總和一倍的金額，而如果在控制權變更（按定義）後的二十四個月內，本公司非自願終止行政總裁的服務（出於理由除外），或行政總裁出於正當理由終止服務，行政總裁有權根據股權激勵計劃獲得遣散費和獎勵加速歸屬。如果行政總裁離開公司，那麼根據他的協議，他在終止日期後一年內不得為競爭對手工作。如果行政總裁因故被解僱，他將無權獲得遣散費。

目前，關於主席的遺留書面僱傭協議，如果本公司出於非正當理由（按定義）終止其服務，或者如果他出於正當理由（按定義）終止其服務，公司將向主席支付相當於其年度底薪兩倍的金額，使用服務終止前最後一個財政年度的有效基本工資計算。根據他對目前薪酬的看法，主席表示有意將其遣散費福利減至基本工資的一倍。2019 年，公司將與主席更新書面協議，供董事會批准，正式納入此變更。



### 其他福利

我們向行政總裁和主席提供慣常的額外津貼。執行董事也有權享受通常和慣例的附加福利，如個人使用飛機、公司汽車和司機、個人/家庭安全、醫療保險、意外和殘疾保險、稅務準備、財務諮詢和稅負平衡。薪酬政策還使薪酬委員會能夠在特定情況下向執行董事提供其他福利。

### 稅負平衡

#### 採取的行動

對執行董事的稅負平衡

#### 基本理由

在增量稅負的情況下，對所有服務收入維持各自的母國稅收

執行董事因其在我們地理位置不同的公司中所扮演的角色，可能要對其在多個國家的服務收入納稅。鑒於執行董事在各自母國須就全球收入納稅，本公司研究了處理全球移動執行董事產生的增量稅負成本的普遍做法。基於這一分析，董事會決定，如果執行董事因母國稅率產生增量稅負，則就執行董事各自母國的實際稅率平衡所有就業收入（包括股權收入）的稅負。

### 股票持有

我們的董事會認識到，高管持股在使管理層的利益與股東的利益相一致方面發揮著關鍵作用。雖然本公司沒有維持正式的持股政策，但當將現任行政總裁的持股量視為其 2018 年基本工資的倍數時，其持股量明顯高於通常市場上 6 倍基本工資的做法。公司已在諮詢後採取了計劃於 2019 年實施的持股和保留政策。

### 激勵報酬的收回 (追回政策)

公司致力於維護和加強以誠信和責任為中心的文化。與管理層成員（包括其執行高管）簽訂的僱傭協議，以及股權激勵計劃，允許公司收回或追回激勵報酬，包括（如果任何現金或股權激勵獎勵以實現財務業績為前提，且財務業績須經會計重述）追溯調整的能力。此外，如果在支付後的兩年內，（i）FCA 重述其關於報酬所涵蓋的任何歸屬期或績效期（「涵蓋期」）的財務報表，（ii）高管僱傭協議中定義的、在涵蓋期內存在的「原因」，或（iii）高管進行對公司造成重大損害的若干行為，則行政總裁和公司的每位執行高管將償付其 2016 年、2017 年和 2018 年年終獎、限制性股單位和業績股單位的淨收入。

*股權激勵計劃—長期激勵計劃*

2014 – 2016 年	2014 – 2017 年	2014 – 2018 年	2017 年、2018 年及 2019 年歸屬
績效期間			獎勵須符合追回政策項下調減/註銷/收回規定
第 1、第 2 及第 3 批股權獎勵分別基於 2014–2016 年、2014–2017 年及 2014–2018 年績效的實現			普通股獎勵

*年度獎金計劃*

2016 年、2017 年及 2018 年	2016 年、2017 年及 2018 年追回
年度績效期間	獎勵須符合調減/註銷/收回規定
基於 2016 年、2017 年及 2018 年表現的業績	於 2017 年、2018 年及 2019 年第一季度以現金獎勵

**內幕交易政策**

本公司維持一項內幕交易政策，適用於上市人士及其他無關人士的所有董事、僱員、家庭成員及直系親屬（包括配偶及子女），前提是他們得到上市人士的支持。內幕交易政策規定，上述個人在掌握重大非公開信息的情況下，不得買賣或者從事本公司股票的其他交易；購買或出售其他公司的證券（掌握因本公司與該等公司之間的業務往來而知悉的有關該等公司的重大非公開信息時）；向本公司以外的任何未經授權人士披露重大非公開信息；或通過使用若干衍生工具（如涉及本公司證券的看跌期權和看漲期權）進行對沖交易。內幕交易政策還將交易限制在公司季度盈利公佈後的規定窗口期內。

**賣空禁令（反對沖）**

為確保與股東利益保持一致，並進一步加強我們的薪酬風險管理政策和慣例，本公司的內幕交易政策禁止本政策適用的所有個人做空本公司或其附屬公司的證券和衍生產品（如期權、認沽期權、認購期權或認股權證）。

**非執行董事薪酬**

非執行董事的薪酬在薪酬政策中有規定。非執行董事的當前薪酬如下表所示。

非執行董事薪酬	美元
年度現金聘任費	200,000
審計委員會成員額外聘任費	10,000
審計委員會主席額外聘任費	20,000
薪酬/管治委員會成員額外聘任費	5,000
薪酬/管治委員會主席額外聘任費	15,000
首席獨立董事額外聘任費	25,000

在 2017 年 FCA 股東週年大會上，公司股東批准了薪酬政策修正案，引入非執行董事現金薪酬原則。根據 2017 年股東週年大會後不久實施的修正，非執行董事將獲現金支付，不再有選擇權選擇以普通股形式收取其年度聘請費、委員會成員費和委員會主席費。非執行董事的薪酬是固定的，不取決於本集團的財務業績。非執行董事沒有資格獲得可變薪酬，也不參與任何激勵計劃。非執行董事也有權獲得若干汽車補貼，這些補貼就購買或租賃本公司汽車的推算收入而言須納稅。

### 董事薪酬

下表總結了截至 2018 年 12 月 31 日止年度支付或授與董事會成員的薪酬。

FCA 董事	任職	在職時間	年度袍金 (現金) (€)	年度激勵 (股權) <sup>(1)</sup> (€)	年度激勵 (獎金) <sup>(2)</sup> (€)	其他 薪酬 (€)	養老金及 類似福利 <sup>(7)</sup> (€)	合計 (€)
ELKANN John Philipp	主席	01/01/2018- 12/31/2018	1,693,545	—	—	875,944 <sup>(3)</sup>	549,000	3,118,489
MARCHIONNE Sergio	前行政 總裁	01/01/2018- 07/20/2018	1,975,803	284,671	—	4,369,176 <sup>(4)</sup>	4,336,905	10,966,555
MANLEY Michael	行政總裁	07/21/2018- 12/31/2018	600,442	1,687,075	310,766	89,817 <sup>(5)</sup>	292,329	2,980,429
ABBOTT John	董事	04/13/2018- 12/31/2018	84,677	—	—	—	—	84,677
AGNELLI Andrea	董事	01/01/2018- 12/31/2018	169,355	—	—	—	—	169,355
BRANDOLINI D'ADDA Tiberto	董事	01/01/2018- 12/31/2018	169,355	—	—	1,074	—	170,429
EARLE Glenn	董事	01/01/2018- 12/31/2018	186,290	—	—	18,392 <sup>(6)</sup>	—	204,682
MARS Valerie	董事	01/01/2018- 12/31/2018	182,056	—	—	8,044 <sup>(6)</sup>	—	190,100
SIMMONS Ruth J.	董事	01/01/2018- 12/31/2018	173,588	—	—	6,917 <sup>(6)</sup>	—	180,505
THOMPSON Ronald L.	董事	01/01/2018- 12/31/2018	198,992	—	—	6,917 <sup>(6)</sup>	—	205,909
VOLPI Michelangelo A.	董事	01/01/2018- 12/31/2018	173,588	—	—	—	—	173,588
WHEATCROFT Patience	董事	01/01/2018- 12/31/2018	182,056	—	—	11,819 <sup>(6)</sup>	—	193,875
ZEGNA Ermenegildo	董事	01/01/2018- 12/31/2018	182,056	—	—	9,186 <sup>(6)</sup>	—	191,242
合計			5,971,803	1,971,746	310,766	5,397,286	5,178,234	18,829,835

<sup>(1)</sup> 對於前行政總裁，截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本公司確認了 284,671 歐元的以股份為基礎的薪酬支出淨額。該開支包括 430 萬歐元的前期開支（已於 2018 年撥回，原因是根據前行政總裁僱傭協議中包含的特殊股權歸屬條款沒收了 683,583 個單位）。行政總裁就其在 2018 年 7 月 21 日至 2018 年 12 月 31 日期間行政總裁服務獲得了一次性授予，本公司確認了與此次授予有關的 1,687,075 歐元以股份為基礎的報酬開支。

<sup>(2)</sup> 年度激勵指將於 2019 年支付的 2018 績效年度的獎金。

<sup>(3)</sup> 所述金額包括使用交通工具和保險費。

<sup>(4)</sup> 所述金額包括保險費、稅務準備和稅負平衡。

<sup>(5)</sup> 所述金額包括使用交通工具和財務諮詢。

<sup>(6)</sup> 所述金額指若干汽車補貼，對購買或租賃公司車輛的推算收入應納稅。

<sup>(7)</sup> 這些金額反映了截至 2018 年 12 月 31 日止年度為董事預留或應計的養老金、退休和類似福利。

### 授予董事的股份計劃

下表概述了前任行政總裁持有的股份計劃。

姓名/計劃	授出日期	歸屬日期	於 2018 年 1 月 1 日獎勵項下股份數目	授出日期公允價值 (1)	授出的股份	歸屬的股份	於 2018 年 12 月 31 日獎勵項下股份數目
Marchionne / FCA 長期激勵獎勵 (1)(2),(3)	04/16/2015	2017 / 2018 / 2019	4,472,800	14.84 美元	—	2,805,935	1,561,165
Manley/ FCA 長期激勵獎勵	09/27/2018	2019	—	16.61 美元	180,364	—	180,364

(1) 2018 年 1 月，薪酬委員會根據長期激勵計劃的條款，對股權獎勵進行了調整，就 GEDI Gruppo Editoriale S.p.A. (GEDI) 的普通股分配導致的 FCA 股份價值攤薄而彌補公司長期激勵獎勵的持有人。對於長期激勵獎勵，所得單位的實際價值將取決於上述本公司的業績。公允價值的計算方法是，將獎勵的每單位價值乘以截至授出日期績效條件最可能的結果中對應的單位數量。每個單位是基於本公司在授出日期的股票，通過蒙特卡羅模擬（股票價格、績效期、波動率和股息收益率等多個輸入值）對其進行調整，以反映相對股東總回報修正。

事件	獎勵項下股份數目	轉換係數	獎勵日期公允價值	攤薄調整	經調整股份數目
GEDI	4,472,800	1.003733	9.52 美元	16,696	4,489,496

(2) 歸屬的股份指行政總裁股權獎勵第二次歸屬的最大機會。

(3) 截至 2018 年 12 月 31 日，2019 年歸屬交付的目標單位數目將為 1,561,165 個已發行單位。該金額是根據前任行政總裁的僱傭協議中包含的特殊股權歸屬條款計算的。該獎勵將在所有方面以實現適用的績效目標為前提。

### 高管薪酬

關於負有戰略責任的高管的薪酬費用總額，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 24 關聯方交易。

## 非財務資料

### 序言

FCA 認識到，我們的環境和社會活動不僅影響到我們發展業務的願望，而且也影響到我們積極影響世界的承諾。由於汽車行業價值鏈和產品供應的複雜性，FCA 影響了眾多廣泛的利益相關者。我們的目標是通過與客戶、員工、經銷商、供應商和社區等的關係和聯繫創造價值。

新興趨勢、不斷變化的消費者態度和監管要求不僅影響我們開發的產品和服務，而且也影響我們如何開發這些產品和服務。FCA 將循環經濟的概念融入其商業方法中，專注於減少價值鏈中從車輛設計到生產、分銷、使用和材料最終再利用的各個環節的浪費。

我們為實現業務計劃目標所做的努力反映了我們對負責任地創造長期價值的承諾，同時充分認識到公司所扮演的更廣泛的角色。

為了實現我們的目標，本集團瞄準如下方面：

- 基於透明度和誠信的治理模式；
- 安全和可持續發展的產品；
- 有競爭力的產品和創新的移動性解決方案；
- 與消費者的有效溝通；
- 員工的建設性管理和職業發展；
- 安全的工作條件和尊重人權；
- 與商業夥伴和當地社區的互利關係；及
- 負責管理製造和非製造過程，以減少對環境的影響。

### 可持續性管治

集團內的幾個實體，主要是下文所述的實體，幫助指導可持續性管理的紀律性方法。

董事會由執行董事和非執行董事組成，負責本集團從長期價值創造的角度的管理和戰略指導。董事會管治與可持續發展委員會評估與戰略可持續發展倡議相關的提案，必要時向董事會全體成員提供建議，並審查年度可持續發展報告。有關委員會職責的詳細說明，請參閱本報告其他章節 *企業管治* 一節。

行政總裁（「行政總裁」）獲集團執行委員會（「集團執行委員會」）支持，集團執行委員會是一個由行政總裁牽頭的團隊，由來自區域運營、品牌、工業流程及支持/企業職能部門的高級領導組成。集團執行委員會批准運營指南，並在確保可持續發展努力與經濟和商業目標相一致方面發揮重要作用。

首席審計員、可持續性與合規官也是集團執行委員會的成員，並協調可持續性團隊的活動。可持續性團隊的成員分佈在意大利、巴西、中國和美國，促進了持續改進的過程，間接促進了風險管理、成本優化、利益相關者的參與以及與利益相關者有效溝通其承諾和成果。

### 誠信經營

FCA 的管治模式的基礎是行為守則和若干支持性聲明，體現我們對致力於誠信、責任和道德行為的文化的承諾。

有關我們行為守則的更多資料，請參閱本報告其他章節企業管治一節。

FCA 誠信體系由以下主要元素組成：

- 體現公司對商業和個人行為重要價值觀的承諾的原則；
- 關於實現我們的首要原則所必需的指導我們日常行為的基本規則方面的慣例；
- 關於進一步闡明公司實現合規的具體運作方法和可能限於特定地理區域及/或業務（視情況而定）的特定應用方面的程序；及
- 包括指導方針在內聲明，涵蓋關於強調公司在責任和對責任、誠信和道德行為文化承諾方面的特定論題。這涵蓋（其中包括）與人權、競爭、供應商可持續性、環境管理和衝突礦產有關的事宜。

FCA 向員工傳播建立在行為守則基礎上的原則。向僱員提供道德和合規方面的培訓，特別側重於行為守則、反腐敗、公司治理和人權，包括不歧視。此外，FCA 員工還可以聯繫其直屬主管、人力資源代表、法務部門和道德熱線，就 FCA 行為守則的適用和解釋徵求意見。

除非當地法律另有規定，否則員工必須報告其意識到的違反法律、法規或公司政策的行為，包括但不限於涉及車輛安全、車輛排放、財務報告或向政府機構報告的問題。如未能報告此類違反行為，則可能使公司面臨風險，並可能受到紀律處分。

為了允許報告關注問題和確保保護提起關注問題的個人，2015 年將舉報管理系統原有渠道整合到 FCA 道德熱線中。道德熱線通過電話（38 條專線和 22 種語言）和網絡提供了一個全球性的、共同的和獨立的接收渠道，以報告任何可能與行為守則不符的情況、事件或行動方面的關注問題。它由一家獨立的提供商管理，每週 7 天，每天 24 小時提供服務。FCA 選擇此報告渠道是為了滿足合規需要並維持一個持續性的報告環境。

2018 年，在 FCA 道德熱線中創建了一個新模塊，幫助員工管理利益衝突或其他潛在衝突。

此外，FCA 道德熱線還允許員工、供應商、經銷商、消費者和其他利益相關者就行為守則的應用徵求意見（例如，核實守則下術語或限制的定義）。

### 反貪污賄賂

FC 行為守則包括與反賄賂、反腐敗、反不正當競爭行為和利益衝突有關的規則。

FCA 致力於在所有內部和外部事務中以最高的誠信、誠實和公平標準行事，不會容忍任何形式的賄賂。

集團的政策是，任何人（董事、高級職員或其他僱員、代理人或代表）在為本公司工作中不得直接或間接給予、提議、請求、承諾、授權、索取或接受賄賂或任何其他利益。違反反賄賂和反腐敗法律一事對公司和個人而言均是嚴重的犯罪，可導致巨額罰款、名譽損害和個人監禁。

該政策要求，與第三方簽訂合同的 FCA 各公司應採取一切適當措施，確保在訂約方之間最終確定任何協議之前，對所考慮的第三方進行充分的背景調查和其他適當的盡職調查程序。

如涉嫌違反，可通過與其他潛在違規行為相同的渠道舉報，包括 FCA 道德熱線網站和本公司網站上的電話聯繫列表。

### 人權

FCA 的承擔包括努力防止不利的人權狀況。

本集團要求在 FCA 公司經營的各地地理區域採取國際公認的基本人權尊重和支持原則。FCA 在其影響力範圍內提倡這些原則，期望其與之開展業務的供應商、承包商和其他商業夥伴秉持這些原則。

公司致力於採用、維護和改進旨在從我們的供應鏈或業務的任何部分消除奴役和人口販運的系統和流程。2018 年，根據行為守則增加了一些做法，並進行了溝通，以進一步解決這些問題，包括「保護我們的員工」和「禁止童工和強迫勞動」。

公開的《FCA 人權準則》符合《聯合國世界人權宣言》、《聯合國商業和人權指導原則》（「Ruggie 框架」）、《聯合國可持續發展目標》、《經合組織跨國企業準則》、《國際勞工組織（「國際勞工組織」）工作中的基本原則和權利宣言》和《2015 年現代奴隸法》的精神和意旨。

《人權準則》涵蓋了我們為我們的主要利益攸關方爭取並與他們一起確保的權利：

- 僱員：FCA 禁止使用童工和強迫勞動。我們力求提供一個多元化和包容的工作場所，無歧視和騷擾。我們承認並尊重員工的結社自由，並承諾提供有競爭力和符合所有適用就業、工資和工作時間的法律的就業條件。FCA 根據適用法律，在全球範圍內開展所有業務，高度重視員工的健康和安全，並致力於不斷改進健康和安全措施，以資確保將工作場所受傷的可能性降至最低。
- 客戶：FCA 致力於為客戶提供安全、可靠、高質量的車輛。
- 社區：FCA 致力於對我們開展業務所在的社區承擔社會責任。
- 商業夥伴和供應商：FCA 希望我們的供應商、承包商和與我們有業務往來的其他商業夥伴秉持我們的人權標準。它們還必須遵守所有與職業健康和安全的有關的條例及法規，並採取有助於在整個價值鏈中全面提高職業健康和安全的措施和標準。有關更多資料，請參閱本報告其他章節 *供應鏈* 一節。

我們的盡職程序包括旨在防止在我們業務的任何部分和供應鏈中侵犯人權的行動。

作為我們在內部識別和減輕任何相關風險的舉措的一部分，我們開發了以下工具：

- 每年進行一次調查，目的是查明世界各地的 FCA 各公司（包括那些位於尚未就這些問題批准《國際勞工組織公約》的國家的公司）的任何童工和強迫勞動案件。2018 年，調查的任何公司均無報告童工或強迫及強制性勞動事件；及
- 內部審計部進行的人權調查，作為標準內部審計程序的一部分，涵蓋 Ruggie 框架的盡職調查要求。根據年度審計計劃，在風險較高的國家也會進行檢查。FCA 增強與童工和年輕工人、強迫勞動、不歧視、就業條件、安全和供應鏈管理有關的清單風險項目。人權自我評估合規清單由各個法律實體執行，並由 FCA 的內部審計與合規組織進行審閱，覆蓋 FCA 全球 74% 的員工。

我們通過兩個主要的監測工具定期監測供應鏈中與人權有關的風險：

- FCA 供應商可持續性自我評估（「可持續性自我評估」）涵蓋勞動實踐、人權、道德、多樣性、健康和安全等方面；及
- 由內部供應商質量工程師或第三方核數師在高風險供應商工廠進行的現場審計。

涉嫌侵犯人權行為與其他類型的潛在違反行為通過同樣的渠道舉報，包括 FCA 道德熱線網站和我們公司網站上提供的電話聯繫列表。

### 重要性分析與風險

每年，FCA 均會對可持續性相關主題（或對公司而言屬重要的）進行分析。在這個意義上「重要」不同於財務定義，表示由於其經濟、環境或社會影響而被確定為內部和外部利益相關者感興趣的信息。重要方面包括與 FCA 為其利益相關者創造長期價值的能力有關並對其產生影響的最重要因素。

對重要方面的評估涉及考慮利益相關者的投入、業務計劃目標、公司價值觀、行業趨勢、投資者感興趣的信息、社會標準和期望等因素。

此外，通過 FCA 的風險管理框架確定的關鍵全球風險也會被檢查，以確定其與本公司可持續發展概況和影響的相關性。這些風險包含一系列廣泛的主題，涉及監管合規、產品組合、產品質量及客戶滿意度、供應鏈、人才管理及技術開發。

有關 FCA 確定的關鍵全球焦點風險和採取的控制措施的更多資料，請參閱本報告其他章節*風險管理*一節。

收集利益相關者的意見以確定重要性，是一個持續的過程。作為一家擁有複雜、錯雜關係價值鏈的全球企業，FCA 與包括員工、客戶、供應商、經銷商、機構、投資者、工會、協會和當地社區在內的廣泛利益相關者打交道。

本集團每年均會開展調查和利益相關者參與活動，重點是可持續性主題。FCA 的目標是擴大及引入與利益相關者的可持續性對話，相信這些活動是穩健可持續性計劃的重要組成部分。它們幫助我們更好地識別風險和機遇，並使我們的目標順應全球的社會、技術和監管變化。在 FCA 經營的每一個地區，這些利益相關者的倡議均適應當地相關的主題和需求。

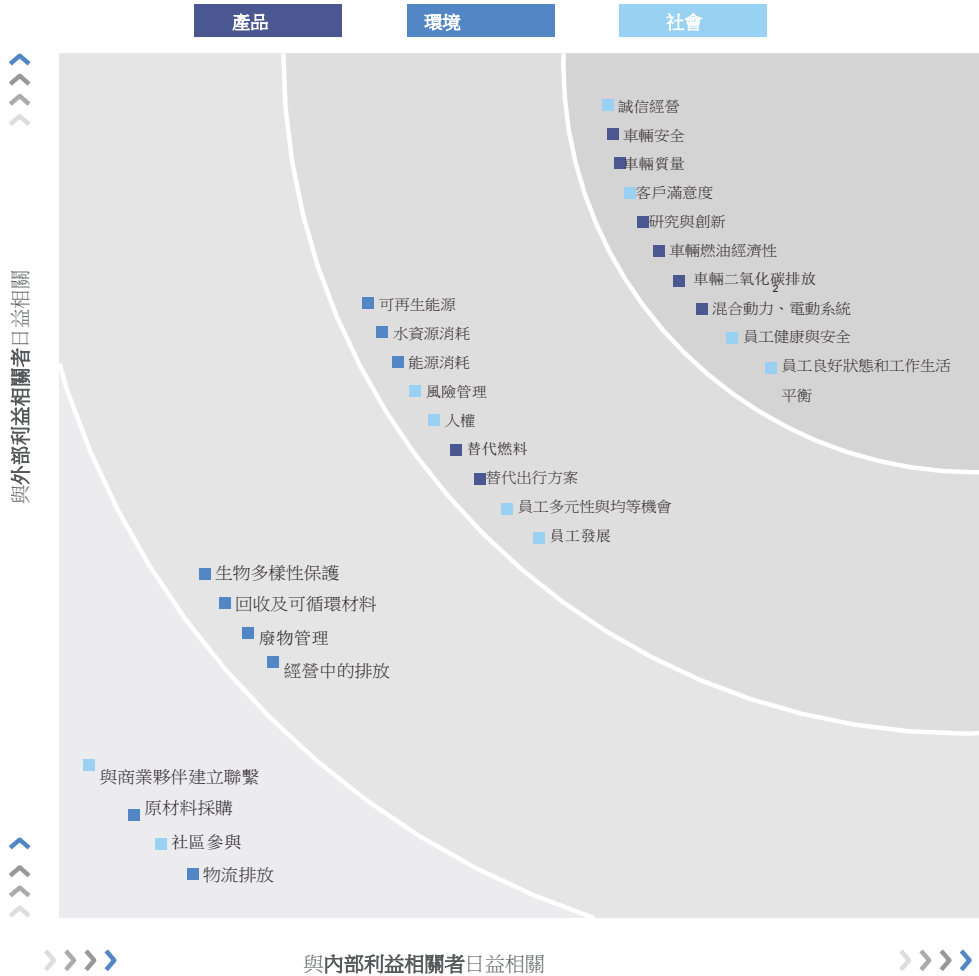
我們對各種因素的分析所得出的結論，連同利益相關者參與活動和調查所得出的結果，均列在重要性圖表上，該圖表顯示了各議題對內部和外部利益相關者的相對重要性。

該重要性評估用於幫助我們在以可持續性為重點的報告中確定問題的優先順序，並設定關於處理所確定重要方面的目標。

因此，FCA 制定了長期的以可持續性為重點的目標，涵蓋了各優先方面，如車輛質量和安全；對環境負責的產品、工廠和工藝；公司治理；健康、安全和包容的工作環境；與當地社區及商業夥伴的建設性關係。這些方面在 2018 年評估中被確認為與可持續發展重要性圖表中的內部和外部利益相關者相關，並與風險管理框架所確定的關鍵風險因素相關聯。



2018 年 FCA 重要性圖表



**運營對環境的影響**

FCA 的環境管理努力在兩個方面實現目標：減少其環境足跡，同時通過降低生產成本為公司的財務亨通做出貢獻。

FCA 的環境指南明確了我們處理環境和氣候變化問題的承諾，旨在：

- 通過更高效的生產工藝降低能源消耗；
- 通過減少所使用的能源數量、實施創新的技術解決方案和推廣可再生能源，限制製造業活動產生的溫室氣體和其他污染物的排放；
- 減少所有地區的淡水消耗（特別是在淡水供應對周圍環境和人口至關重要的地區），增加淡水的再利用和再循環，並盡量減少製造業向水源排放有害物質；
- 鼓勵負責任的用水（作為我們與供應商共同承諾的一部分）；
- 通過在我們的生產過程中推廣可再生和回收材料，盡量減少原材料的使用；

- 鼓勵使用可重複使用和環保的包裝和貨箱，以增加材料節約和減少浪費；
- 儘量減少廢物的產生：
  - 通過實施旨在在整個過程中管理廢物的程序；及
  - 通過限制潛在危險物的使用並盡可能促進使用其替代物；
- 保護我們場所周圍地區的自然棲息地及生物多樣性。

FCA 還採用了物流指南，詳細列明我們每年在全球移動數百萬零件和車輛方面努力採用的方法。

本集團在全球範圍內實施了環境管理體系（「環境管理體系」），符合 ISO 14001 標準。環境管理體系包括一套方法和流程體系，旨在通過（例如）減少排放、水消耗和廢物產生以及節約能源和原材料，防止或減少集團製造活動對環境的影響。

對我們環境管理的一個重要貢獻因素是採用了世界級製造（「世界級製造」）計劃。世界級製造在 10 多年前首次被採用，並在全世界幾乎所有的 FCA 工廠實施。世界級製造是一個促進可持續發展、系統性改進的結構化生產系統，旨在通過嚴格應用方法和標準，並在全體員工的參與下，評估和解決我們製造運營中所有類型廢物和損失（包括傷害）。

世界級製造內開發的項目是為了減少損失及廢物；提高生產率；以系統性方式改善質量及安全，旨在最終達到零事故、零廢物、零故障和零庫存。2018 年，實施了約 70,000 個世界級製造相關項目，包括約 5,000 個專門針對減少環境影響和自然資源消耗的項目。

#### 能源消耗和排放

本集團謀求關於實現進一步減少溫室氣體排放和化石燃料使用的解決方案。隨著時間的推移，這些解決方案大大節省了能源相關費用。

2018 年能耗約為 4,500 萬千兆焦耳（「千兆焦耳」）。在大眾市場汽車組裝和衝壓工廠，每輛汽車的能耗與 2010 年相比下降了約 17%（從 7.4 千兆焦耳降至 6.1 千兆焦耳）。

#### 製造能耗

FCA 全球 (百萬千兆焦耳)	2018 年	2017 年	2016 年
總能耗	45.3	44.5	43.9

製造過程中的二氧化碳排放總量為 360 萬噸，無論是按總量還是按每輛汽車計算均遠低於 2010 年的水平。在過去 8 年中，大眾市場汽車組裝和衝壓工廠生產的每輛汽車的二氧化碳排放量下降了約 27%，從 2010 年的每輛汽車 0.62 噸下降到 2018 年的每輛汽車 0.45 噸。FCA 的目標是到 2020 年，與 2010 年的基準相比，所產每輛車的二氧化碳排放量下降 32%。

#### 製造二氧化碳排放

FCA 全球 (百萬噸二氧化碳)	2018 年	2017 年	2016 年
總二氧化碳排放量	3.6	3.5	3.6

2018 年，FCA 繼續廣泛利用可再生能源。在巴西（我們大多數南美工廠所在地），電力幾乎全部來自可再生能源。2018 年，集團生產過程中使用的可再生能源約佔總用電量的 15%。

**其他製造排放<sup>(1)</sup>**

2018 年，由於天然氣消耗量增加及鑄造車間生產增加，基於直接燃料消耗（作能源生產）的其他物質的估計排放量略有增多。粉塵也略有增加。<sup>(2)</sup>

**氮氧化物、硫氧化物及粉塵的直接排放**

FCA 全球 (千噸)	2018 年	2017 年	2016 年
氮氧化物	1.3	1.3	1.2
硫氧化物	0.1	0.1	0.1
粉塵	0.1	0.1	0.1

<sup>(1)</sup> 只報告與能源生產（對我們生產過程而言屬重要及/或適用）相關的排放。

<sup>(2)</sup> 也稱為顆粒物。

**水資源管理**

FCA 的目標是負責任地管理整個水循環，從市政供水公司或自然資源中抽取的水開始；使用和再利用循環水進行冷卻、清潔和衛生；及包括排放（經過處理方法以減少污染物後方能排放）。FCA 特別注重採用各項技術和程序來增加水的回收和再利用，並降低排放水中的污染水平。本集團在 2016 年採用了一種新的風險評估方法，以評估水資源緊張的地區，並進行情景分析，以減輕未來氣候變化的影響，識別位於水資源有限的地區的工廠。2018 年，概無工廠位於所識別的整體水源高風險的地區（根據 WRI Aqueduct 的資料）。

與 2017 年相比，2018 年的總取水量減少，為 2,170 萬立方米，從總量和每輛車來看均低於 2010 年的水平。2018 年，大眾市場車輛組裝和衝壓工廠生產每輛車所用水量比 2010 年下降約 38%。

**製造用水**

FCA 全球 (百萬立方米)	2018 年	2017 年	2016 年
總用水	21.7	21.9	22.3

與 2010 年相比，對於 2020 年，FCA 的目標是所產每輛車的用水量減少 40%。

**廢物管理**

為了減少原材料消耗和相關的環境影響，FCA 實施了各項程序來實現最佳的回收和再利用，同時減少浪費。我們努力回收無法再利用的東西。如果既不能再利用也不能回收，則使用對環境影響最小的方法來處理廢物，而垃圾填埋場只能作為最後的手段。

由於廢物管理的持續改善，FCA 的廢物產生總量同比減少了 4%。

大眾市場車輛工廠（佔到了廢物產生總量的大部分），將垃圾填埋場的廢物減少到零或非常接近零。

在大眾市場車輛組裝和衝壓廠，2018 年每輛車產生的廢物量與 2010 年相比下降了約 62%（從 217 千克/輛減少到 83 千克/輛）。從 2016 年到 2017 年的顯著下降是由於減少廢物倡議以及北美自貿區與特定國家廢物豁免的一致性。

**製造產生的廢物**

FCA 全球 (百萬噸)	2018 年	2017 年	2016 年
產生的總廢物	0.9	0.9	1.3

### 負責任產品

FCA 對負責任車輛開發的方法包括致力於高效動力系統、改進空氣動力學、減輕重量、安全、質量、增加可再生材料的使用，以及創新的移動性選項（包括自動駕駛技術和連接性解決方案）。經濟上可行的結果最好是在技術上可行的情況下，結合常規和替代技術，同時認識到並適應每個市場的不同監管要求。FCA 承認氣候變化帶來的挑戰，並制定了有助於實現向低碳未來過渡的目標。

有關我們研究工作重點領域的更多資料，請參閱本報告其他章節*業務概覽—研發*一節。

FCA 設計、製造和銷售我們的車輛，重點是遵守地方、地區、國家有關車輛排放、燃油經濟性、報廢車輛管理和零件化學成分的各项全面法律法規。本公司致力於減少二氧化碳排放量和提高燃油經濟性，以應對 FCA 主要市場的獨特監管要求。有關各市場監管要求的更多資料，請參閱本報告其他章節*環境及其他監管事宜*一節。有關若干市場中與排放有關的監管事項的討論，見本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 25 *授出擔保、承諾及或有負債*。

在歐盟（EU），FCA 制定了一個目標，即到 2020 年，與 2006 年歐洲大眾市場所售汽車的基準相比，二氧化碳排放量下降 40%。

2017 年，FCA 大眾市場汽車的平均二氧化碳排放量為 119.2g/km。這比 2006 年（歐盟法規用於設定 2012–2015 年和 2020 年目標的基準年）減少了 21%，並比 2000 年（歐盟委員會監測平均排放量的第一年）下降了 26%。根據第 443/2009 號法規（歐盟委員會）的要求的程序，尚未有 FCA 2018 年的二氧化碳排放數據。新歐洲駕駛循環（NEDC）程序將作為監測歐盟 2020 年之前平均二氧化碳排放量目標的參考。

對於美國市場，FCA 的目標是積極採取行動支持美國環境保護署/美國國家公路交通安全管理局的行業目標，並在業務計劃中描述了實現該目標的計劃。

FCA 還設定了一個目標，即與更換的汽車/車型相比，FCA US 重大更新後的汽車的燃油經濟性至少提高 5%至 15%。自它成立以來的若干年，已經實現，且在若干情況下已經超過了這一目標。

全新 2018 款 Jeep 牧馬人通過減少車輛能源需求、實施全球中型發動機系列的 2.0 升渦輪增壓變型以及部署 eTorque 輔助輕度混合動力技術，在燃油經濟性方面比前一款車型提高了 30%以上。eTorque 系統捕捉制動能量，並在啟動期間和其他瞬態情況下使用它來輔助車輛，以減少日常駕駛中的燃油消耗。

於 2018 年 6 月 1 日舉行的 FCA 資本市場日上，FCA 披露了新 2018-2022 年業務計劃，其透過一系列因市場而異的技術，結合車輛組合、消費者需求和監管框架，繼續減少二氧化碳排放。該計劃預計，我們將在全球全系列汽車分部的架構中提供 12 項電力推進系統（電池電力、插電式混合動力電動、全混合動力和輕度混合動力）。該計劃還預計，到 2022 年，將有 30 個銘牌採用其中一個或多個系統。具體應用將與每個 FCA 品牌的屬性保持一致。這些汽車將加入到克萊斯勒 Pacifica 混合動力汽車（於 2016 年底開始生產）。

#### *自動駕駛、連接性和移動性*

作為我們承諾提供新服務以改善移動性體驗和提供更多經濟性解決方案的一部分，FCA 制定了 2020 年目標，研究、推進開發和交付新的可持續連接性和移動性解決方案，而這些解決方案在經濟上對 FCA 和我們的客戶而言均是可行的。

為了支持這一承諾，FCA 正在與各行業的領導者合作，實施一項多名夥伴戰略，開發先進的駕駛員輔助和自動駕駛技術。我們正在與谷歌的自動駕駛技術公司 Waymo 合作，將其自動駕駛技術集成到克萊斯勒 Pacifica 混合動力車中。我們正與寶馬合夥開發 3 級自動駕駛，並與 Aptiv 合夥開發 2 級+先進駕駛輔助零售解決方案。FCA 還在開發一項新的全球標準化連接性解決方案（將汽車連接到互聯網）和一個雲端的 FCA 特定服務交付平臺。

我們的目標是為客戶提供新的出行解決方案，以滿足他們不斷變化的需求，例如 2018 年宣佈的基於訂閱的購車計劃。這項每月訂閱服務預計將使客戶可查看 FCA 組合車輛，並可將車輛換成另一個 FCA 品牌和車型。

這類解決方案是對我們現有的移動選項（如 Enjoy）的補充。Enjoy 是一項汽車共享服務，為意大利的城市司機提供菲亞特 500 和多寶（Doblò）汽車車隊。2013 年底，它由能源公司 Eni 與 FCA 合作在米蘭推出，提供約 2,500 輛汽車。自從這項服務推出以來，六個大城市地區約有 830,000 人報名使用，記錄了約 1,800 萬次租用。

FCA 還支持有特殊出行需要的個人。對於殘疾人士來說，無障礙車輛移動性可提高其獨立性。在 FCA，自動駕駛和操控性計劃旨在通過為購買適當的可定制自適應設備提供財政援助，幫助永久殘疾的客戶。

#### *材料和壽命週期評估*

我們產品中使用的材料在其壽命週期的各個階段均會影響我們車輛的環境足跡。

FCA 對選定的車輛和部件進行壽命週期評估，使公司能夠評估其環境影響並實施循環經濟方法。FCA 的目標是通過集成 ISO 14040/44 標準，在符合壽命週期評估方法情況下提供具有環境績效認證的新產品。

歐盟第 2000/53 號指令闡述了延長生產者責任的原則，其中規定汽車製造商必須管理其投放市場的報廢產品。FCA 執行歐盟指令，落實可循環和可回收車輛的設計、報廢車輛免費回收網絡的管理、拆卸信息的共享以及歐盟國家持續努力實現再利用/循環/回收的目標。

FCA 關注全球管制物質限制中確定的關注物質（「關注物質」），如 REACH（化學品註冊、評估、授權和限制）條例和重金屬禁令。FCA 供應商也有同樣高度的意識和合規承諾，我們與這些供應商密切合作，為預計在不久的將來受到限制的物質確定技術上等同和環境上可持續的替代品。

#### **客戶體驗**

FCA 旨在通過在整個擁有過程中創造積極的體驗來加強客戶關係。我們專注於通過傳統產品和服務以及更個性化的解決方案來提升整個客戶體驗。

#### *車輛安全及質量*

車輛安全和質量是整個客戶體驗的關鍵要素。向客戶提供安全的產品是 FCA 的一個基本和堅定不移的目標，也是我們行為守則中描述的基本責任之一。2018 年，FCA 擴大溝通並提升全球範圍內現有道德熱線系統以鼓勵供應商、經銷商和其他利益相關者報告與車輛安全、排放或監管合規相關的問題。我們的行為守則要求 FCA 員工報告此類問題。

### 車輛安全

FCA 採取了一種在行業和本公司內促進主動車輛安全文化的方法。FCA 為不同的駕駛員和車輛分部提供主動和被動功能。主動安全系統的目的是通過幫助駕駛員控制車輛或提醒他們注意潛在的危險情況，幫助駕駛員避免碰撞。這些系統監測周圍環境、車輛狀態和駕駛員行為。被動安全系統的設計有助於減輕碰撞的影響。其中包括乘員約束技術和使用更先進的材料，以改善碰撞能量管理。

除了我們對安全系統的專注之外，我們還會在潛在的車輛安全問題出現時，立即進行調查並採取糾正措施，包括在適當的時候發起召回活動。

隨著我們繼續努力在安全技術方面取得進展，獨立機構的評級有助於驗證我們的進展。獨立機構對不同地區汽車行業的相對安全性進行評級。雖然具體標準各不相同，但這些評級通常評估的是在碰撞過程中為乘員提供的安全水平，以及車輛通過使用技術避免碰撞的能力。多年來，根據評估期間的表現，FCA 汽車獲得了最高評級。例如，2019 款克萊斯勒 Pacifica 被美國公路安全保險協會（「公路安全保險協會」）評為頂級安全車型，菲亞特 500X 獲得 Latin NCAP 五星評級。

### 車輛質量

除了安全性，我們在生產符合產品質量標準和獲得市場認可的車輛方面的能力，亦是 FCA 贏得和維護客戶信任和忠誠的方法的核心。在車輛開發過程中，我們以客戶為中心的質量方針將客戶的需求和期望放在心上，這可能因不同市場的駕駛體驗和當地偏好（如車輛尺寸、燃油類型和對新技術的接受程度）而有所不同。

作為我們對車輛質量承諾的一部分，FCA 根據每個地理區域的相關競爭性基準，設定了到 2020 年實現車輛組合第一四分位排名的目標。這包括按維修率計量的車輛可靠性，以及與車輛功能和設計相關的調查結果。2018 年，全球汽車保有量前 90 天的維修率平均提高了約 1%。Things Gone Wrong（「TGW」）是一個內部和外部調查過程，評估客戶需要和與車輛功能和設計問題相關的行為。2018 年，三個地區（北美自貿區、歐洲、中東和非洲以及亞太地區）的 TGW 平均改善了約 2%。拉丁美洲推出了一種新的外部調查方法，不在此範圍之內。

通過 FCA 的風險管理框架，產品質量和客戶滿意度（包括產品召回、保修義務及其他與產品組合有關的表現指標）已被確定為全球關注的關鍵風險。有關此主題的詳細信息，請參閱本報告其他章節 *風險管理* 一節。

### 客戶溝通

客戶在其購買和擁有體驗期間有多種渠道與 FCA 溝通。在 FCA，我們已經在世界各地建立專門的客戶聯繫部門。客戶聯繫中心（「客戶聯繫中心」）連同經銷商，是客戶與本公司溝通的主要渠道。我們在全球共有 26 個客戶聯繫中心，約有 1,500 名代理和主管（在 2018 年處理了約 2,800 萬個客戶聯繫），提供各種服務（包括信息、投訴管理），在一些地方還提供道路救援。他們提供多種語言支持，尤其側重聘用 28 種不同語言的母語人士。

### 僱員

FCA 努力創造一個良好工作環境，使員工能夠以變差異為優勢的方式進行合作，打破地理和文化障礙，並開發每個人的潛力。本公司將員工的多樣性視為一項關鍵資產，不容忍任何形式的歧視（如《人權準則》所述）。

FCA 儘量重視每位員工的貢獻，以長期可持續發展目標、納入和監測相關績效的具體倡議加以支持。人力資源流程旨在監控全球機會均等的實施情況，並在本公司內部建立一套完整的技能體系。

以下 2018 年的例子，表明了 FCA 的承擔：

- 198,545 名僱員中有 20% 是女性；
- 根據包括 **Sevel** 工廠（意大利）在內的平均數字（根據各國的法規和慣例，這一數字涵蓋了各種情況），我們全球 88.8% 的員工受集體談判的保護；
- 在非工會組織的公司中，97.7% 的未受集體談判保護的僱員受益於補充或優於法律規定的最低限度的條件；
- 年內有約 8,900 份固定期限僱傭合同轉為永久性合同；表明本集團對員工長期穩定的承擔；及
- 為殘疾僱員提供了適當的機會。在 FCA 經營的若干國家，立法要求公司僱傭殘疾工人的最低比例。即使沒有具體規定，集團公司也積極主動地確保殘疾人有適當的便利設施和工作站的改造。

#### 管理及發展

集團對員工管理和發展的態度體現在我們對領導原則的承諾上：我們將領導定義為領導變革和領導員工；我們擁抱並珍惜競爭；我們的目標是實現一流的績效；我們合作並簡化決策過程，我們所做的一切都是力求速度、嚴格及紀律；我們重視多樣性和包容性。

隨著我們繼續努力成為當今汽車行業一流人才的組織，這些基本要素預計將影響每一個決策，包括領導人任命。

績效與領導力管理（「績效與領導力管理」）是全球範圍內採用的評估 FCA 員工（經理、專業人員和領薪人員）績效的一種系統。通過績效與領導力管理程序，確立有助於公司成功的具體目標，以指導和評估僱員的成績和領導行為。

2018 年，績效和領導力評估涉及全球約 53,000 名集團員工。

人才管理和繼任計劃也是員工管理和發展不可或缺的一部分。2018 年，人才盤點確定了具有領導潛力的個人，他們在職業發展中值得公司額外關注和投資。

通過一些活動提供學習和發展機會，例如輪崗、輔導、指導及培訓。最近，集團推出了一個創新的學習平臺，使員工能夠成長，並與學習社區的同事分享他們的個人專業技能，在團隊中工作，解決業務挑戰。2018 年，公司開展了第二輪廣泛的培訓活動，重點是可持續性，全球約有 40,000 名員工可以參加，以加強員工對 FCA 承諾和成就的認識和參與。

#### 工作場所的健康和安全

FCA 的目標是在世界各個場地和每個活動領域為所有員工提供一個安全、健康和高效的工作環境。本公司專注於識別和評估安全風險；執行安全和人體工程學標準；增加使用協作機器人；提高員工意識和安全行為；鼓勵健康的生活方式。

FCA 進一步致力於建立一個牢固的安全文化，從員工身心健康的角度更廣泛地應用員工健康和安全管理被考慮其中的方法。員工通過旨在提高安全意識的培訓和倡議，以及通過參與收集反饋和建議的綜合系統，參與這一過程。

零事故的目標已在公司制定的目標中正式確定，並通過在全球範圍內採用經 OHSAS 18001 標準認證的職業健康安全管理體系（「OHSMS」）。

2018 年底，我們絕大多數工廠均採用通過 OHSAS 18001 認證的 OHSMS 體系。

多年來採取的措施有助於大大改善所有傷害指標。2018 年，工傷發生率較 2010 年下降 80% 以上（每 100,000 工時傷 0.07 人），嚴重事故率較 2010 年下降 70% 以上（每 1,000 工時因傷害而缺勤 0.03 天）。

有效的安全管理還通過應用世界級製造工具和方法、員工的積極參與、特定能力的發展和有針對性的投資而加以支持。加上這些措施，FCA 在健康和安全管理方面的投資已經使得意大利意外事故和殘疾保險機構 INAIL 評定集團的意大利工廠風險水平逐步降低。因此，本集團有資格享受「表現優良」的溢價折扣，從而從 2012 年到 2018 年節省了超過 1.20 億歐元。

除了工作場所的安全外，FCA 還為員工及其家庭提供許多項目和服務，以促進和支持個人安全、幸福和健康的生活方式。其中包括但不限於篩查和疫苗接種、營養教育倡議、戒煙計劃、艾滋病毒/艾滋病預防計劃，以及通過運動隊或俱樂部（包括供體育活動的公司專用區域）及/或與當地體育中心簽訂協議供員工及其家人使用的方式促進體育鍛煉。鼓勵員工利用這些舉措，這些舉措構成了集團文化的重要組成部分。

### 供應鏈

建立在合作和相互理解基礎上的牢固的供應商關係對於有效採購貨物和服務至關重要。作為一個整合團隊與我們的供應鏈合作，有助於發展負責任和可持續性的慣例，限制意外事件和供應中斷的風險。

選擇供應商的依據是其產品和服務的質量和競爭力，以及對社會、道德和環境原則的尊重。此承諾是成為 FCA 供應商和與我們建立持久業務關係的先決條件。

本公司的一般條款及條件要求與供應商簽訂的任何新採購訂單符合 FCA 政策規定的原則，包括 FCA 行為守則和 FCA 供應商可持續發展指南。如果供應商未能達到這些標準，則需要與 FCA 共同制定糾正措施計劃。FCA 可在不合規的情況下採取其他行動，包括直至終止業務關係。

此外，潛在供應商如符合資格，必須證明它們採用了一套行為守則、一套認證的員工健康和安全管理體系，以及一套在內部和供應鏈端促進可持續發展的計劃。這些條件有助於確保它們監測和管理環境方面、勞工慣例、人權及其對社會的影響。

FCA 公司網站和 FCA 供應商門戶網站上列載的供應商可持續發展指南要求集團供應商至少秉持以下原則：

- 人權和工作條件
- 拒絕以任何形式強迫勞動或使用童工；
- 根據適用法律承認結社自由的權利；
- 不受騷擾和歧視；



- 保障員工健康和 safety；及
- 保障平等機會、公平的工作條件、適當的工作時間、平等的報酬和僱員接受培訓的權利。

#### 尊重環境

- 優化利用資源；
- 負責廢物管理；
- 生產過程中關注物質的管理；
- 開發低環境影響產品；及
- 使用環境可持續的物流系統。

#### 商業道德

- 高度正直、誠實和公正；及
- 禁止腐敗和洗錢。

我們從眾多供應商處採購各種部件、原材料、用品、公用事業、物流和其他服務。這些採購歷來佔總收入成本的 70%-80%。原材料成本歷來佔上述採購總額的 10%-15%。

我們的業務影響當地經濟，只要可能，我們在主要業務地點附近利用當地供應商。這在企業所在社區產生直接和間接收入和就業機會，同時儘量減少與交通有關的環境影響。當地供應商是指那些在同一個國家向 FCA 工廠供貨的生產運營商。例如，近年來，我們在巴西工廠的支出中有 75% 以上源於向該國國內供應商採購。

#### 供應鏈的環境和社會影響

FCA 努力防止或減輕可能與我們自身業務活動或與供應商的產品和服務直接相關的不利環境或社會影響。汽車行業的供應鏈非常複雜，涉及從原材料到成品部件等大宗商品的供應商和次級供應商。供應商在我們活動的連續性方面發揮著關鍵作用，並可對外部對我們的社會和環境責任的認知產生重大影響。

FCA 通過 FCA 供應商可持續發展自我評估（「可持續發展自我評估」）評估供應商的可持續性概況。這項調查涵蓋了環境、勞動實踐、人權、合規、道德、多樣性以及健康和 safety 方面。可持續發展自我評估的結果和其他標準用於創建風險圖，以確定可能存在風險、需要通過重點審計進行進一步調查的供應商。

由於我們的環境足跡超出了我們自身的製造地點邊界，FCA 支持我們的供應商解決氣候變化問題，包括減少溫室氣體排放。2018 年，集團再次邀請選定供應商參與 CDP 供應鏈計劃。2018 年，共有 185 家供應商披露，回覆率 71%。我們的目標是到 2020 年，讓 90%-100% 的頂級戰略供應商參與到該計劃中。

價值鏈上的可持續性標準和績效還包括與國際人權標準和勞動法有關的方面。

FCA 與同行、供應商和其他利益相關者就整個供應鏈中與人權和工作條件有關的問題進行合作。除了衝突礦產，這一關注主題還包括雲母和鈷供應鏈，它們也有與童工和強迫勞動相關的風險。為了幫助打擊這些和其他相關的供應鏈問題，包括奴役和人口販運，我們與汽車工業行動小組（AIAG）等汽車工業小組和責任礦產倡議（前稱「CFSI」）等跨行業組織進行了接觸。

雖然供應商承擔著大部分的管理責任，但 FCA 承認本公司在保護人權和促進符合全球標準的工作條件和負責任採購方面可以發揮的作用。

經濟合作與發展組織（「經合組織」）創建的上游和下游供應鏈五步框架提供了一個共同的基礎工具，有助於鞏固我們整個供應鏈中負責任採購慣例和決策。該框架是我們對供應商和 FCA 買家培訓的重要組成部分。

與汽車工業行動小組合作，繼續向供應商提供有關負責任工作條件的深入培訓。該培訓是與其他汽車製造商合作開發的，旨在幫助保護工人的權利和尊嚴，並加強影響供應鏈的環境和道德問題。FCA 使用 9 種語言提供的培訓，讓全球採購及供應鏈質量部門的員工瞭解這些重要概念，並與我們的供應基地建立一致的信息。

### 衝突礦產

我們致力於負責任地採購和避免故意使用可能與侵犯人權有關的礦物，包括人口販賣、奴役、強迫勞動、童工、酷刑和戰爭罪。由於我們供應鏈的複雜性，我們依賴我們的供應商提供關於正確識別供應我們產品中的錫、鉭、鎢及金（統稱「衝突礦產」或「3TG」）的冶煉廠和精煉廠而所需的信息，並採取適當行動確定這些冶煉廠和精煉廠負責任採購。我們通常與 3TG 冶煉廠或精煉廠沒有直接關係，也不執行或直接審計我們供應鏈中的這些實體。

根據經合組織指南，我們通過建立內部監督委員會、加入行業協會和努力提高供應商參與度的方式，實施了內部管理制度。

FCA 的衝突礦產政策確認，我們做出了合理的努力：a) 瞭解並要求 FCA 供應商向本公司披露我們產品中使用的衝突礦產的來源；及 b) 在商業上可行的情況下，儘快取消採購從資助或支持源於受衝突影響和高風險地區的無人道待遇的來源且含有衝突礦產的產品。這項政策的目的是禁止在受衝突影響和高風險地區採購衝突礦產或其他產品，而是促進從這些地區的負責任來源採購。

除了由我們的採購部門牽頭的衝突礦產合規計劃外，我們還成立了一個跨職能的衝突礦產監督委員會，提供專業知識和反饋。衝突礦產擁護者領導衝突礦產監督委員會，FCA 的每個地區和聯屬公司均指定了衝突礦產團隊負責人，確保參與。該委員會包括來自 FCA 供應商關係、工程、法律、可持續發展、通信和採購部門的代表。

我們使用 iPoint 衝突礦產平臺（「iPCMP」）和衝突礦產報告模板（「衝突礦產報告模板」）作為直接材料供應商報告其 3TG 使用、加工冶煉廠或精煉廠以及原產國和礦山的途徑。如果供應商的回覆顯示其產品不包括 3TG，我們要求供應商證明此信息。

作為額外盡職調查的一種手段，我們使用內部系統交叉檢查供應商的回覆，以確定供應商產品中包含哪些材料，並確定可能需要與供應商進一步跟進的回覆差異。正如經合組織指南（我們的體系所依據的國際公認標準）所概述的，我們支持無衝突採購倡議，這是一項對冶煉廠和精煉廠的盡職調查活動進行審計的行業倡議。

### 社區參與

FCA 致力於通過我們的運營創造就業機會、通過員工志願服務給予回報、通過慈善活動提供財政支持，從而豐富我們生活和工作的社區的活力。「支持我們的社區」是 FCA 行為守則的關鍵原則之一，該守則體現了公司對商業和個人行為中重要價值觀的承諾。

我們的企業公民努力投入主要是在我們開展業務的地區進行。經與非營利組織、學術界和政府部門的主要社區利益相關者和領導人合作，我們可以評估並在可能的情況下解決當地的社會和經濟發展需要。

FCA 與社區有關的目標與聯合國可持續發展目標相一致，並涉及僱員志願服務、促進當地社區的社會經濟發展、促進青年教育和培訓，特別強調科學、技術、工程和數學課程。

我們的員工貢獻他們的時間和技能，幫助建立強大的、自力更生的社區，並與他們生活和工作的社區建立重要聯繫。2018 年，全世界的集團員工志願服務數千小時，支持廣泛的社會項目。

### 非財務資料的範圍和例外情況

本非財務資料是為符合《荷蘭非財務資料法令》的規定，該法令將 2014/95/EU 指令併入荷蘭法律，及本非財務資料基於全球報告倡議組織（GRI）標準報告指南。

本節中報告的數據也將包含在提交予 Deloitte & Touche S.p.A.（供其鑑證）的 FCA 2018 年可持續發展報告中。獨立核數師報告將在 FCA 2018 年可持續發展報告中公佈，提供了鑑證工作的範圍、方法、限制和結論。

更多詳細的信息和結果載於 2019 年 4 月 12 日 FCA NV 股東週年大會上提交的 FCA 可持續發展報告（連同年報），並在 [www.fcagroup.com](http://www.fcagroup.com) 上在線提供。

本次非財務資料披露的報告範圍不同於 FCA 年報中的財務披露。將任何地理區域、集團公司或特定地點排除在所選關鍵績效指標的報告範圍之外，歸因於無法獲得令人滿意的質量數據，或是其與本集團（作為整體）相關的非實質性，是因新收購實體或生產活動（尚未完全投入運營）可能是這種情況。在若干情況下，財務報表內未完全合併的實體由於其重大的環境和社會影響而被列入報告範圍。

尤其是：

- 人權調查數據也涉及未完全合併的實體；
- 關於職業健康和安全的數據涉及 102 家工廠中的 96 家，涵蓋絕大多數工廠工人，包括機構工人；辦公設施；以及 4 家未完全合併公司的工廠（包括土耳其的 1 家合資企業和中國的 3 家）；及
- 本集團的環境及能源績效涉及 102 家工廠中的 96 家，佔集團工業收入的近 100%，還有 4 家未完全合併公司的工廠（其中土耳其 1 家合資企業及中國 3 家）。

本節數據的收集和報告採用的方法與本公司多年來在可持續性相關成果的年度申報中使用的方法相同。在現有的管理控制和信息系統（如可用）的幫助下收集和報告數據，以確保信息流的可靠性和對可持續性績效的正確監測。對若干指標實行專門的報告程序，使用電子數據庫或由負責全世界各個方面的個人或實體直接填寫的文件。

本報告不包括與我們的 Magneti Marelli 業務相關的信息，以便與集團的綜合財務報表進行比較，該情況下 Magneti Marelli 的經營符合國際財務報告準則第 5 號—持作待售的非流動資產及已終止業務規定的分類為持作待售出售集團及已終止業務的標準。有關 2017 年和 2016 年的資料已重新列報，不包括 Magneti Marelli。

除另有說明外，本節所列數據係指國際通用單位制，或會四捨五入。

## 控制及程序

### 披露控制及程序

在我們的管理層（包括我們的行政總裁和首席財務官）的監督和參與下，我們根據《交易法》第 13a-15 (b) 條對截至 2018 年 12 月 31 日的披露控制及程序的有效性進行了評估。基於上述評估，我們的行政總裁和首席財務官得出結論，我們的披露控制及程序是有效的，能夠合理保證我們的《交易法》備案文件中所需披露的信息在美國證監會規則及表格所訂明的時間內記錄、處理、匯總和報告規則，以及此類信息收集和傳達予我們的管理層，包括我們的行政總裁和首席財務官（視情況而定），以便及時做出有關所需披露的決定。

### 管理層關於財務報告內部控制的報告

公司管理層負責建立和維持對財務報告的充分內部控制。本公司的內部控制制度旨在合理保證已公佈財務報表根據國際財務報告準則編製和公允列報。

所有的內部控制制度，無論設計得多好，均有內在的局限性。因此，即使是那些被確定為有效的制度，也只能合理保證財務報表按照國際財務報告準則編製和列報。

管理層使用美國反虛假財務報告委員會下屬的發起人委員會發佈的「內部控制-綜合框架（2013）」中規定的標準，評估了截至 2018 年 12 月 31 日公司財務報告內部控制的有效性。根據上述評估，管理層認為，截至 2018 年 12 月 31 日，公司對財務報告的內部控制有效。

本公司獨立註冊會計師事務所對本公司財務報告內部控制的有效性出具了審計報告。該報告已包括在本報告中。

### 內部控制變動

截至 2018 年 12 月 31 日止年度內，我們對財務報告的內部控制未發生對財務報告內部控制產生重大影響或合理可能產生重大影響的變動。

### 內部控制制度的主要特徵與財務報告的內部控制

本公司根據《COSO 內部控制框架》提供的模型設計了財務報告內部控制制度，根據該框架，內部控制制度被定義為一套規則、程序和工具，旨在為實現公司目標提供合理保證。在財務報告過程中，信息的可靠性、準確性、完整性和及時性有助於實現這些公司目標。對財務報告內部控制制度進行定期評估，是為了對 COSO 框架各組成部分（控制環境、風險評估、控制活動、信息和通信以及監測）在實現這些目標方面的總體有效性提供合理保證。

公司採用的評估、監測和持續更新財務報告內部控制制度的方法，是基於符合 COSO 框架的「自上而下、基於風險」的流程。這有助於將重點放在風險及/或重要性較高的方面，在這些方面，財務報表和相關文件的要素有可能出現重大錯誤，包括可歸因於欺詐的錯誤。該過程的關鍵組成部分是：

- 識別和評估財務報告要素中重大錯誤的來源和可能性；
- 評估關鍵控制措施在防止或發現財務報告要素中的潛在錯報方面的充分性；及
- 根據對財務報告中錯報風險的評估，核實控制措施的運作有效性，測試重點放在風險較高的方面。

## 獨立註冊會計師事務所報告

致菲亞特克萊斯勒汽車公司 (Fiat Chrysler  
Automobiles N.V.) 董事會及股東

### 關於財務報告內部控制的意見

我們根據美國全國反虛假財務報告委員會下屬發起人委員會發佈的《內部控制整體框架》(2013年框架)內確立的標準(COSO標準),對菲亞特克萊斯勒汽車公司截至2018年12月31日的財務報告內部控制進行了審計。我們認為,截至2018年12月31日,菲亞特克萊斯勒汽車公司(「貴公司」)在所有重大方面均根據COSO標準對財務報告進行了有效的內部控制。

我們還按照美國上市公司會計監督委員會(PCAOB)的準則,審計了菲亞特克萊斯勒汽車公司截至2018年及2017年12月31日的綜合財務狀況表以及截至2018年12月31日止期間三個年度各年的相關綜合損益表、綜合全面收益表、綜合現金流量表及綜合權益變動表以及相關附註,我們日期為2019年2月22日的報告對此發表了無保留意見。

### 意見的基礎

貴公司管理層負責維持對財務報告的有效內部控制,並負責評估隨附的管理層關於財務報告內部控制的報告中所載的財務報告內部控制的有效性。我們的責任是在審計的基礎上對貴公司財務報告的內部控制發表意見。我們是一家在PCAOB註冊的公共會計師事務所,根據美國聯邦證券法以及證券交易監督委員會和PCAOB的適用規則和條例,我們必須獨立於貴公司。

我們按照PCAOB的準則進行了審計。這些準則規定我們計劃和執行審計工作,以合理鑑證是否在所有重大方面對財務報告維持有效的內部控制。

我們的審計工作包括了解財務報告的內部控制,評估存在重大缺陷的風險,根據評定的風險測試和評估內部控制的設計和運作有效性,以及執行我們認為在這種情況下必要的其他程序。我們相信我們的審計為我們的意見提供了合理的依據。

### 財務報告內部控制的釋義及局限性

公司對財務報告的內部控制是一個過程,旨在根據公認會計原則,就財務報告的可靠性和為外部目的編製財務報表作出合理鑑證。公司對財務報告的內部控制包括以下政策和程序:(1)與合理詳細地、準確地和公正地反映公司資產的交易和處置的記錄維護有關的政策和程序;(2)合理鑑證交易記錄是必要的,以便按照公認會計原則編製財務報表,並且公司的收支僅根據公司管理層和董事的授權進行;及(3)對防止或者及時發現可能對財務報表產生重大影響的未經授權獲取、使用或者處置公司資產方面作出合理鑑證。

由於其固有的局限性,對財務報告的內部控制可能無法防止或發現錯報。此外,任何對未來期間有效性評估的預測均可能受到以下風險的影響:由於條件的變化,控制可能變得不充分,或者遵守政策或程序的程度可能降低。

/s/ EY S.p.A.  
意大利都靈  
2019年2月22日

**董事會聲明**

根據所進行的評估，董事會認為，截至 2018 年 12 月 31 日，本集團和本公司對財務報告的內部控制被視為有效，且 (i) 董事會報告對內部風險管理和控制制度有效性方面的任何重大缺陷提供了充分的見解（請參閱本年報中*控制及程序—管理層關於財務報告內部控制的報告*一節），(ii) 內部風險管理和控制制度旨在合理保證財務報告不存在任何重大不準確之處（請參閱本年度報告中*控制及程序—管理層關於財務報告內部控制的報告*一節），(iii) 根據目前的各項事務情況，本集團和本公司的財務報告按持續經營基準編製屬合理（有關編製基準的更多資料，請參閱綜合財務報表附註 2 *編製基準*），及 (iv) 董事會報告陳明，董事會判斷這些風險和不確定性與董事會報告編製後十二個月內公司持續性經營預期相關（請參閱本年報*風險因素*一節）。

2019 年 2 月 22 日

/s/ John Elkann

John Elkann

主席

/s/ Michael Manley

Michael Manley

行政總裁

## 2019 年指引

經調整息稅前利潤	> 67 億歐元
經調整息稅前利潤率	> 6.1%
經調整每股攤薄收益	> 每股 2.70 歐元
工業自由現金流	> 15 億歐元

上述指引基於以下假設：

- 北美自貿區和拉丁美洲的表現持續強勁，經調整息稅前利潤和經調整息稅前利潤率上升：
  - 北美自貿區 2019 年下半年的表現將得益於全新 Jeep 角鬥士和 Ram Heavy Duty 以及為提高利潤率而進一步計劃工業效率行動；及
  - 預計北美自貿區 2019 年上半年的表現將下降，原因是：
    - – 2018 年上半年，經典和全新 Jeep 牧馬人車型的計劃生產重疊帶來的利益不重複；
    - 繼續採取措施管理經銷商庫存水平；及
    - 因與 2020 年初推出新牧馬人插電式混合動力電動汽車（「PHEV」）相關的工廠改造而計劃 Jeep 牧馬人停機。
- 歐洲、中東及非洲、瑪莎拉蒂和中國的業績有望在 2019 年下半年開始改善；
- 工業自由現金流下降，原因是：
  - 根據業務計劃增加資本支出；及
  - 與美國柴油排放事項和解有關的罰款和其他費用的現金支付約 5 億歐元。
- 實際稅率約為 25%，將高於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，主要原因是美國方面。

2019 年 2 月 22 日

### 董事會

John Elkann  
 Michael Manley  
 John Abbott  
 Andrea Agnelli  
 Tiberto Brandolini d'Adda  
 Glenn Earle  
 Valerie A. Mars  
 Ruth J. Simmons  
 Ronald L. Thompson  
 Michelangelo A. Volpi  
 Patience Wheatcroft  
 Ermenegildo Zegna





綜合財務報表  
於 2018 年 12 月 31 日

綜合財務報表目錄

獨立註冊會計師事務所報告	166
綜合損益表	167
綜合全面收益表	168
綜合財務狀況表	169
綜合現金流量表	170
綜合權益變動表	171
綜合財務報表附註	172
(1) 主要活動	172
(2) 編製基準	172
(3) 綜合範圍	198
(4) 淨收入	202
(5) 研發費用	203
(6) 財務開支淨額	203
(7) 稅項開支	204
(8) 按性質劃分的其他資料	207
(9) 商譽及無形資產（不確定使用年限）	208
(10) 其他無形資產	209
(11) 物業、廠房及設備	210
(12) 按權益法核算的投資	212
(13) 其他金融資產	215
(14) 存貨	216
(15) 貿易、其他應收款及應收稅項	217
(16) 衍生金融資產及負債	220
(17) 現金及現金等價物	223
(18) 以股份為基礎的報酬	223
(19) 僱員福利負債	227
(20) 撥備	234
(21) 債務	236
(22) 其他負債及應付稅項	241
(23) 公允價值計量	243
(24) 關聯方交易	246
(25) 授出擔保、承諾及或有負債	250
(26) 權益	255
(27) 每股收益	258
(28) 分部報告	260
(29) 綜合現金流量表解釋附註	264
(30) 關於金融風險的定性及定量資料	266
(31) 期後事項	271

## 獨立註冊會計師事務所報告

致菲亞特克萊斯勒汽車公司 (Fiat Chrysler  
Automobiles N.V.) 董事會及股東

### 關於財務報表的意見

我們審計了後附的菲亞特克萊斯勒汽車公司 (「貴公司」) 截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表，以及截至 2018 年 12 月 31 日止期間三個年度各年的相關綜合損益表、綜合全面收益表、綜合現金流量表和綜合權益變動表，以及相關的附註 (統稱「財務報表」)。我們認為，財務報表在所有重大方面公允列報了貴公司截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日的綜合財務狀況，以及截至 2018 年 12 月 31 日止期間三個年度各年的綜合經營業績和現金流量，符合國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則以及歐盟採用的國際財務報告準則。

我們還按照美國上市公司會計監督委員會 (PCAOB) 的準則，根據美國全國反虛假財務報告委員會下屬發行人委員會發佈的《內部控制整體框架》(2013 年框架) 內確立的標準，審計了貴公司截至 2018 年 12 月 31 日的財務報表的內部控制，以及我們日期為 2019 年 2 月 22 日的報告對此發表了無保留意見。

### 意見的基礎

這些財務報表是由貴公司管理層負責。我們的責任是在審計的基礎上對貴公司的財務報表發表意見。我們是一家在 PCAOB 註冊的公共會計師事務所，根據美國聯邦證券法以及證券交易監督委員會和 PCAOB 的適用規則和條例，我們必須獨立於貴公司。

我們按照 PCAOB 的準則進行了審計。這些準則規定我們計劃和執行審計工作，以合理鑑證財務報表是否不存在重大錯誤陳述 (不論是由於過錯或欺詐)。我們的審計工作包括執行相關程序以評估財務報表重大錯誤陳述的風險 (不論是由於過錯或欺詐)，並執行應對該等風險的程序。有關程序包括在測試的基礎上查驗財務報表內數額及披露內容的證據。我們的審計工作還包括評估管理層所用的會計原則及作出的重大估計，以及評估財務報表的整體列報。我們相信我們的審計為我們的意見提供了合理的依據。

/s/ EY S.p.A.

我們自 2012 年起一直擔任貴公司的核數師。

意大利都靈

2019 年 2 月 22 日

## 綜合損益表

(百萬歐元，每股數額除外)

		截至 12 月 31 日止年度			
	附註	2018 年	2017 年	2016 年	
淨收入	4	€ 110,412	€ 105,730	€ 105,798	
收入成本		95,011	89,710	90,927	
銷售、一般及其他費用		7,318	7,177	7,388	
研發費用	5	3,051	2,903	2,930	
投資業績：		235	399	310	
分佔權益法核算的投資對象的利潤	12	240	400	308	
其他投資收益		(5)	(1)	2	
撥回巴西間接稅負債	22	—	895	—	
投資出售收益		—	76	13	
重組費用		103	86	68	
財務開支淨額	6	1,056	1,345	1,858	
<b>稅前利潤</b>		<b>4,108</b>	<b>5,879</b>	<b>2,950</b>	
稅項開支	7	778	2,588	1,237	
<b>持續性業務純利</b>		<b>3,330</b>	<b>3,291</b>	<b>1,713</b>	
已終止業務利潤 (除稅淨額)	3	302	219	101	
<b>純利</b>		<b>€ 3,632</b>	<b>€ 3,510</b>	<b>€ 1,814</b>	
<b>歸屬於以下各方的純利：</b>					
母公司所有者		€ 3,608	€ 3,491	€ 1,803	
非控股權益		24	19	11	
		€ 3,632	€ 3,510	€ 1,814	
<b>歸屬於以下各方的持續性業務純利：</b>					
母公司所有者		€ 3,323	€ 3,281	€ 1,708	
非控股權益		7	10	5	
		€ 3,330	€ 3,291	€ 1,713	
<b>每股收益：</b>					
每股基本收益	27	€ 2.33	€ 2.27	€ 1.19	
每股攤薄收益		€ 2.30	€ 2.24	€ 1.18	
<b>每股收益 (就持續性業務純利而言)：</b>					
每股基本收益	27	€ 2.15	€ 2.14	€ 1.13	
每股攤薄收益		€ 2.12	€ 2.11	€ 1.12	

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

## 綜合全面收益表

(百萬歐元)

	附註	截至 12 月 31 日止年度			
		2018 年	2017 年	2016 年	
純利(A)		€ 3,632	€ 3,510	€ 1,814	
隨後期間將不會被重新分類至綜合損益表的項目：	26				
定額福利計劃重新計量之收益／(虧損)		317	(72)	616	
就權益法核算的投資對象分佔定額福利計劃重新計量之收益／(虧損)		—	2	(5)	
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股本工具收益／(虧損)		(4)	14	15	
有關稅項影響		(76)	(18)	(265)	
與已終止業務有關的項目(除稅淨額)		2	5	(28)	
<b>隨後期間將不會被重新分類至綜合損益表的總項目(B1)</b>		<b>239</b>	<b>(69)</b>	<b>333</b>	
隨後期間可能被重新分類至綜合損益表的項目：	26				
現金流對沖工具之收益／(虧損)		(9)	129	(240)	
換算海外業務之匯兌(虧損)／收益		126	(1,982)	509	
就權益法核算的投資對象分佔其他全面(虧損)		(103)	(121)	(122)	
有關稅項影響		(6)	(12)	69	
與已終止業務有關的項目(除稅淨額)		(91)	60	(60)	
<b>隨後期間可能被重新分類至綜合損益表的總項目(B2)</b>		<b>(83)</b>	<b>(1,926)</b>	<b>156</b>	
<b>其他全面收益／(虧損)總額(除稅淨額)(B1)+(B2)=(B)</b>		<b>156</b>	<b>(1,995)</b>	<b>489</b>	
<b>全面收益總額(A)+(B)</b>		<b>€ 3,788</b>	<b>€ 1,515</b>	<b>€ 2,303</b>	
歸屬於以下各方的全面收益總額：					
母公司所有者		€ 3,763	€ 1,491	€ 2,288	
非控股權益		25	24	15	
		<b>€ 3,788</b>	<b>€ 1,515</b>	<b>€ 2,303</b>	
歸屬於母公司所有者的全面收益總額：					
持續性業務		€ 3,558	€ 1,212	€ 2,281	
已終止業務		205	279	7	
		<b>€ 3,763</b>	<b>€ 1,491</b>	<b>€ 2,288</b>	

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

## 綜合財務狀況表

(百萬歐元)

	附註	於 12 月 31 日	
		2018 年	2017 年
<b>資產</b>			
商譽及無形資產 (不確定使用年限)	9	€ 13,970	€ 13,390
其他無形資產	10	11,749	11,542
物業、廠房及設備	11	26,307	29,014
按權益法核算的投資	12	2,002	2,008
其他金融資產	13	362	482
遞延稅項資產	7	1,814	2,004
其他應收款	15	1,484	666
應收稅項	15	71	83
預付費用及其他資產		266	328
其他非流動資產		556	508
<b>非流動資產總額</b>		<b>58,581</b>	<b>60,025</b>
存貨	14	10,694	12,922
附有回購承諾的已售資產		1,707	1,748
貿易及其他應收款	15	7,188	7,887
應收稅項	15	419	215
預付費用及其他資產		418	377
其他金融資產	13	615	487
現金及現金等價物	17	12,450	12,638
持作待售資產	3	4,801	—
<b>流動資產總額</b>		<b>38,292</b>	<b>36,274</b>
<b>總資產</b>		<b>€ 96,873</b>	<b>€ 96,299</b>
<b>權益及負債</b>			
<b>權益</b>	26		
歸屬於母公司所有者的權益		€ 24,702	€ 20,819
非控股權益		201	168
<b>總權益</b>		<b>24,903</b>	<b>20,987</b>
<b>負債</b>			
長期債務	21	8,667	10,726
僱員福利負債	19	7,875	8,584
撥備	20	5,561	5,770
其他金融負債	16	3	1
遞延稅項負債	7	937	388
應付稅項	22	1	74
其他負債	22	2,452	2,500
<b>非流動負債總額</b>		<b>25,496</b>	<b>28,043</b>
貿易應付款		19,229	21,939
短期債務及長期債務的流動部分	21	5,861	7,245
僱員福利負債	19	595	694
撥備	20	10,483	9,009
其他金融負債	16	204	138
應付稅項	22	114	309
其他負債	22	7,057	7,935
持作待售負債	3	2,931	—
<b>流動負債總額</b>		<b>46,474</b>	<b>47,269</b>
<b>總權益及負債</b>		<b>€ 96,873</b>	<b>€ 96,299</b>

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

## 綜合現金流量表

(百萬歐元)

	截至 12 月 31 日止年度			
	附註	2018 年	2017 年	2016 年
<b>經營活動現金流量：</b>				
持續性業務純利		€ 3,330	€ 3,291	€ 1,713
攤銷及折舊		5,507	5,474	5,549
出售有形及無形資產的淨虧損		1	16	14
投資出售淨收益		—	(76)	(13)
其他非現金項目	29	129	(197)	87
已收股息		75	102	123
撥備變動		913	545	1,453
遞延稅項變動		457	1,075	435
因附有回購承諾的已售資產及折舊保證計劃汽車而變動		158	(11)	(95)
存貨變動		1,399	(1,596)	(494)
貿易應收款變動		19	(157)	131
貿易應付款變動		(1,240)	937	729
其他應付款及應收款的變動		(1,284)	277	280
經營活動現金流量—已終止業務		484	705	682
<b>合計</b>		<b>9,948</b>	<b>10,385</b>	<b>10,594</b>
<b>投資活動所用現金流量：</b>				
投資物業、廠房及設備和無形資產		(5,392)	(8,105)	(8,241)
投資合資企業、聯營公司及未合併附屬公司		(3)	(9)	(113)
出售有形及無形資產的所得款項		47	54	25
出售其他投資的所得款項		—	4	55
融資活動應收款的變動淨額		(676)	(836)	(488)
證券變動		(75)	174	301
其他變動		(7)	(8)	(29)
投資活動所用現金流量—已終止業務		(632)	(570)	(549)
<b>合計</b>		<b>(6,738)</b>	<b>(9,296)</b>	<b>(9,039)</b>
<b>融資活動所用現金流量：</b>				
發行票據	29	—	—	1,250
償付票據		(1,850)	(2,235)	(2,373)
其他長期債務所得款項		935	811	1,309
償付其他長期債務		(2,852)	(3,421)	(4,605)
短期債務及其他金融資產／負債的變動淨額		1,062	561	(570)
已付分派		(1)	(1)	(18)
其他變動		11	(2)	(119)
融資活動所用現金流量—已終止業務		(90)	(186)	(1)
<b>合計</b>		<b>(2,785)</b>	<b>(4,473)</b>	<b>(5,127)</b>
換算匯兌差額		106	(1,296)	228
<b>現金及現金等價物變動總額</b>		<b>531</b>	<b>(4,680)</b>	<b>(3,344)</b>
<b>期初現金及現金等價物</b>		<b>12,638</b>	<b>17,318</b>	<b>20,662</b>
現金及現金等價物變動總額		531	(4,680)	(3,344)
減：期末現金及現金等價物—列入持作待售資產內		719	—	—
<b>期末現金及現金等價物</b>	17	<b>€ 12,450</b>	<b>€ 12,638</b>	<b>€ 17,318</b>

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

## 綜合權益變動表

(百萬歐元)

	歸屬於母公司所有者									合計
	股本	其他儲備	現金 流對沖儲備	貨幣換算差額	以公允價值 計量且其變 動計入其他 全面收益的 金融資產	定額福利 計劃之重 新計量	累計分佔權益法 核算的投資 對象的其他 全面收益	非控 股權益		
於2015年12月31日	€ 17	€ 15,455	€ 70	€ 2,492	€ (26)	€ (1,098)	€ (105)	€ 163	€ 16,968	
增資	—	—	—	—	—	—	—	18	18	
強制性可換股證券(附註26)	2	(2)	—	—	—	—	—	—	—	
以股份為基礎的報酬	—	98	—	—	—	—	—	—	98	
純利	—	1,803	—	—	—	—	—	11	1,814	
其他全面收益/(虧損)	—	—	(182)	456	15	324	(128)	4	489	
其他變動	—	(42)	49	(36)	—	6	—	(11)	(34)	
於2016年12月31日	19	17,312	(63)	2,912	(11)	(768)	(233)	185	19,353	
增資	—	—	—	—	—	—	—	3	3	
分拆 Itedi S.p.A	—	(64)	—	—	—	5	—	(28)	(87)	
分派	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
以股份為基礎的報酬	—	115	—	—	—	—	—	—	115	
純利	—	3,491	—	—	—	—	—	19	3,510	
其他全面收益/(虧損)	—	—	131	(1,942)	14	(84)	(119)	5	(1,995)	
其他變動	—	67	—	—	—	37	—	(15)	89	
於2017年12月31日	19	20,921	68	970	3	(810)	(352)	168	20,987	
採用國際財務報告準則第15號及國際財務報告準則第9號的影響	—	21	—	—	—	—	—	—	21	
於2018年1月1日	19	20,942	68	970	3	(810)	(352)	168	21,008	
增資	—	—	—	—	—	—	—	11	11	
分派	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)	
以股份為基礎的報酬	—	82	—	—	—	—	—	—	82	
純利	—	3,608	—	—	—	—	—	24	3,632	
其他全面收益/(虧損)	—	—	(22)	41	(4)	243	(103)	1	156	
其他變動 <sup>(1)</sup>	—	18	(1)	—	—	—	—	(2)	15	
於2018年12月31日	€ 19	€ 24,650	€ 45	€ 1,011	€ (1)	€ (567)	€ (455)	€ 201	€ 24,903	

<sup>(1)</sup> 包括轉移至存貨的1百萬歐元遞延對沖收益(除稅淨額)

隨附附註為綜合財務報表的一部分。



## 綜合財務報表附註

### 1. 主要業務

於 2014 年 1 月 29 日，Fiat S.p.A.（「菲亞特」）董事會批准一項建議企業重組，據此在荷蘭組建及成立菲亞特克萊斯勒汽車公司作為本集團母公司，其主要執行辦事處位於 25 St. James' s Street, London SW1A 1HA, United Kingdom。菲亞特克萊斯勒汽車公司於 2014 年 4 月 1 日根據荷蘭法律以 Fiat Investments N.V. 的名義註冊成立為公眾有限公司 (*naamloze vennootschap*)。

於 2014 年 10 月 12 日，菲亞特併入其 100% 直接擁有附屬公司 Fiat Investments N.V. 的跨境法定合併（「合併」）生效。合併採取反向合併形式，結果 Fiat Investments N.V. 成為存續實體，並更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司（「FCA NV」）。

除另有註明外，「本集團」、「FCA 集團」、「本公司」及「FCA」指 FCA NV 連同其附屬公司及於合併完成前的前身，或當中任何一方或多方。凡提述「菲亞特」之處僅指 FCA NV 於合併前的前身 Fiat S.p.A.。

本集團及其附屬公司，當中最重要者為 FCA US LLC（「FCA US」），連同其附屬公司，從事汽車及輕型商用車、引擎、傳動系統、冶金產品及生產系統的設計、設計生產、製造、分銷及銷售。此外，本集團亦從事若干其他業務，包括（主要為專屬）服務，於本集團業務中所佔比例不大。有關將 Magneti Marelli 列作已終止業務的資料，請參閱附註 3 *綜合範圍*。

FCA 已按照《荷蘭民法典》第 2 卷第 379 及 414 條編製附屬公司及聯營公司名單並提交荷蘭阿姆斯特丹公司登記冊存檔。

本報告中凡提及「歐元」及「€」之處指根據《歐盟運作條約》（經修訂）在歐洲經濟及貨幣聯盟第三階段開始時引入的貨幣。本集團財務資料以歐元呈列。凡提及「美元」及「\$」之處指美利堅合眾國（「美國」）的貨幣。

### 2. 編製基準

#### 綜合財務報表的授權及遵守國際財務報告準則

FCA 截至 2018 年 12 月 31 日及截至該日止年度的綜合財務報表連同其附註已於 2019 年 2 月 22 日獲董事會授權刊發，並根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則以及歐盟採納的國際財務報告準則編製。國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則與歐盟採納的國際財務報告準則之差異對此等綜合財務報表並無影響。「國際財務報告準則」一詞亦包括國際會計準則及國際財務報告準則詮釋委員會的所有詮釋。

#### 編製基準

綜合財務報表乃根據歷史成本法（按需要就計量若干金融工具作出修改）及持續經營基準編製。就此而言，本集團的評估為其持續經營能力不存在重大不確定性（定義見國際會計準則第 1 號-*財務報表的呈列*）。

對於綜合財務報表的呈列，本集團採用基於支出功能（而非其性質）的分類，原因為其更能代表內部報告及管理所用的格式及符合汽車行業國際慣例。

## 重大會計政策

### 綜合基準

#### 附屬公司

附屬公司為本集團擁有控制權的實體。本集團於擁有對被投資方的權力、承受或享有來自其參與被投資方而得的可變回報的風險或權利以及擁有運用其對被投資方的權力以影響其回報金額的能力時，被視為取得控制權。附屬公司於本集團取得控制權之日起按逐項基準綜合入賬。如事實和情況顯示上列三個控制權元素中，一個或多個有變動時，本集團會重新評估其是否控制被投資方。

本集團逐項交易按公允價值或非控股權益分佔被收購方可識別淨資產的已確認金額確認被收購方的非控股權益。淨利潤或虧損及其他全面收益／（虧損）的每個組成項目歸入歸屬於母公司所有者的權益及非控股權益。附屬公司全面收益／（虧損）總額歸入歸屬於母公司所有者的權益及非控股權益，即使此舉將導致非控股權益結餘出現虧蝕。

不會導致本集團失去附屬公司控制權的本集團於附屬公司所有權權益變動入賬列作股權交易。歸屬於母公司所有者的權益及非控股權益賬面值經調整以反映其於附屬公司相關權益的變動。非控股權益賬面值與交易所支付或收取對價的公允價值的任何差額直接於歸屬於母公司所有者的權益內確認。

附屬公司於控制權終止之日起終止綜合入賬。當本集團不再擁有附屬公司的控制權時，會按賬面值取消確認附屬公司資產（包括商譽）及負債、取消確認前附屬公司非控股權益的賬面值，並確認自交易所收取任何對價的公允價值。於前附屬公司的任何保留權益隨後按公允價值重新計量。

所有集團內結餘及交易，以及從集團內交易產生的任何未變現損益，於編製綜合財務報表時均予對銷。

#### 於合資企業及聯營公司的權益

合資企業為一項合資安排，安排的共同控制方對安排的淨資產擁有權利。

聯營公司為本集團擁有重大影響力的實體。重大影響力為參與被投資方財務及經營決策的權力，但對該等政策並無控制權或共同控制權。

合資企業及聯營公司自取得共同控制權或重大影響力之日起採用權益會計法入賬。於收購時，投資超出分佔被投資方可識別資產及負債公允價值淨額的部分確認為商譽，並計入投資賬面值。本集團分佔被投資方可識別資產及負債的公允價值淨額超出投資成本的部分於釐定本集團分佔被投資方於收購期間利潤／（虧損）時納入作為收入。

根據權益法，投資初始按成本確認，其後作出調整以確認本集團分佔被投資方利潤／（虧損）及其他全面收益／（虧損）。本集團分佔被投資方利潤／（虧損）於綜合損益表內確認。自被投資方收取的分派將扣減投資賬面值。其他全面收益／（虧損）於收購後的變動於其他全面收益／（虧損）內確認，並相應調整投資賬面值。

本集團與合資企業及聯營公司交易產生的未變現收益以本集團於合資企業及聯營公司的權益為限予以對銷。未變現虧損亦予以對銷，除非交易提供所轉讓資產出現減值的證據。

當本集團分佔合資企業或聯營公司虧損超出本集團於該合資企業或聯營公司的權益時，本集團不再確認其分佔的進一步虧損。僅當本集團代表合資企業或聯營公司產生法定或推定責任或付款時，方會計提額外虧損撥備及確認負債。本集團自投資不再為聯營公司或合資企業之日或被分類為可供出售時起停止採用權益法。

#### 於合資經營的權益

合資經營為一項合資安排，其共同控制方對安排的資產擁有權利，對其負債承擔責任。共同控制權為合約協定分享安排的控制權，僅在相關活動的決策需要分享控制權的各方一致同意時存在。

當本集團根據合資經營開展活動時，會確認於合資經營的相關權益，包括：(i)其資產，包括分佔的任何共同持有資產，(ii)其負債，包括分佔的任何共同產生負債，(iii)分佔出售合資經營產出所得收入，(iv)分佔合資經營出售產出所得收入，及(v)其支出，包括分佔的任何共同產生支出。

#### 持作待售資產、持作分派資產及已終止業務

根據國際財務報告準則第5號-持作待售非流動資產及已終止業務，非流動資產及出售組別的賬面值如主要通過出售交易（而非持續使用）收回，則分類為持作待售。僅當資產或出售組別可按現狀即時出售，僅須符合出售該資產或出售組別的一般慣常條款，並且出售十分可能進行及預期於分類日期起一年內完成，此條件方視為達成。

分類為持作待售的非流動資產及出售組別按賬面值及公允價值減出售成本兩者中的較低者計量，並於綜合財務狀況表中分開呈列。非流動資產及出售組別不會於綜合財務狀況表呈列的比較期間內分類為持作待售。

已終止業務為本集團中已出售或分類為持作待售的組成部分，及(i)代表單獨的主要業務線或營運地區，(ii)為出售單獨主要業務線或營運地區的單一協調計劃的一部分，或(iii)為僅為轉售而收購且其出售涉及失去控制權的附屬公司。

已終止業務的分類於出售時或（如較早）資產或出售組別符合分類為持作待售的標準時發生。當資產或出售組別分類為已終止業務，比較資料於綜合損益表及綜合現金流量表內重新分類，猶如資產或出售組別已自所呈列的最早比較期間開始時終止。此外，資產或出售組別於分類為持作待售時停止折舊及攤銷。

上述國際財務報告準則第5號-持作待售非流動資產及已終止業務的分類、呈列及計量規定亦適用於分類為持作分派予所有者的資產或出售組別，此時必須有分派承諾，資產或出售組別必須可供即時分派且分派必須十分可能進行。

### 外幣

本集團實體的功能貨幣為其各自所在主要經濟環境所用的貨幣。於個別公司中，外幣交易按交易當日的通行匯率確認。外幣計值的貨幣性資產及負債按綜合財務狀況表日期的通行匯率換算。結算貨幣性項目或按不同於首次確認匯率的匯率呈報貨幣性項目所產生的匯兌差額於綜合損益表內確認。

功能貨幣並非歐元的海外綜合公司的所有資產及負債採用綜合財務狀況表日期的收市匯率換算。收入及支出按期間平均匯率換算為歐元。應用此方法所產生的換算差額於其他全面收益／（虧損）內分類，直至出售附屬公司為止。編製綜合現金流量表時會採用期間平均匯率換算海外附屬公司的現金流量。

將其他貨幣換算為歐元所用的主要匯率如下：

	2018 年		2017 年		2016 年	
	平均	於 12 月 31 日	平均	於 12 月 31 日	平均	於 12 月 31 日
美元	1.181	1.145	1.130	1.199	1.107	1.054
巴西雷亞爾	4.308	4.444	3.605	3.973	3.857	3.431
人民幣	7.808	7.875	7.629	7.804	7.352	7.320
加元	1.529	1.561	1.465	1.504	1.466	1.419
墨西哥比索	22.705	22.492	21.329	23.661	20.664	21.772
波蘭茲羅	4.261	4.301	4.257	4.177	4.363	4.410
阿根廷比索 <sup>(1)</sup>	43.074	43.074	18.683	22.595	16.327	16.707
英鎊	0.885	0.895	0.877	0.887	0.819	0.856
瑞士法郎	1.155	1.127	1.112	1.170	1.090	1.074

<sup>(1)</sup> 自 2018 年 7 月 1 日起，阿根廷經濟被視為惡性通脹。功能貨幣為阿根廷比索的實體於 2018 年 1 月 1 日後的交易採用 2018 年 12 月 31 日收市即期匯率換算。

## 無形資產

### 商譽

商譽指於業務合併中所付對價的公允價值超出所收購有形資產及可識別無形資產淨值的公允價值的部分。商譽不進行攤銷，但會每年或當有事件或情況變動顯示可能減值時更頻繁進行減值測試。商譽於首次確認後按成本減任何累計減值虧損計量。

### 不確定使用年期的無形資產

不確定使用年期的無形資產主要包括多個品牌，其使用年期不受法律、合約、競爭、經濟或其他因素限制。不確定使用年期的無形資產不進行攤銷，但會每年或當有事件或情況變動顯示資產可能減值時更頻繁進行減值測試。

### 開發支出

若同時滿足國際會計準則第 38 號—無形資產內的下列兩個條件，汽車生產及相關部件、引擎及生產系統的開發支出將確認為資產：(i) 開發支出能夠可靠地計量，及(ii) 產品技術可行性、預計產量及定價支持開發支出將產生未來經濟利益的觀點。資本化開發支出包括可直接歸屬於開發過程的所有直接及間接成本。所有其他開發支出於產生時支銷。

資本化開發支出從相關資產可供使用時（一般從開始生產時）起在所開發車型（一般 5-6 年）或動力系統（一般 10-12 年）的預期壽命週期內採用直線法攤銷。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 物業、廠房及設備

### 成本

物業、廠房及設備初始按成本確認，包括收購價、可直接歸屬於使資產達致能按管理層預期方式運作的地點及狀況的任何成本以及拆除資產及恢復其所在場地的初始估計成本。自建資產初始按生產成本確認。後續支出及更換資產部件的成本僅在其提升該資產體現的未來經濟利益時資本化。所有其他支出於產生時支銷。當更換成本資本化時，所更換部件賬面值於綜合損益表列作支出。

根據融資租賃（為本集團提供所有權的絕大部分風險及回報）持有的資產按公允價值或（如較低）最低租賃付款現值確認為本集團資產。對出租人的相應負債計入綜合財務狀況表內債務下。

### 折舊

於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，採用下列折舊率在估計使用年期按直線基準對資產進行折舊：

	折舊率
樓宇	3% - 8%
廠房、機器及設備	3% - 33%
其他資產	5% - 33%

出租人保留租賃資產絕大部分風險及回報的租賃分類為經營租賃。經營租賃支出於相關租期內按直線基準支銷。

### 借貸成本

可直接歸屬於收購、建造或生產物業、廠房或設備或視為合資格資產（定義見國際會計準則第 23 號*借貸成本*）的無形資產的借貸成本予以資本化。符合資本化資格的借貸成本金額對應期內產生的實際借貸成本，減暫時投資任何未動用借入資金的任何投資收入。於截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度資本化的借貸成本金額分別為 1.55 億歐元及 2.25 億歐元。

## 長期資產減值

本集團每年或當事實或情況顯示出現減值時更頻繁地評估是否有任何跡象顯示其具有確定年期的無形資產（包括資本化開發支出）及物業、廠房及設備發生減值。

若存在減值跡象，資產賬面值將減至可收回金額，即公允價值減出售成本及使用價值兩者中的較高者。可收回金額會就個別資產釐定，除非該資產不產生大致獨立於其他資產或資產組別的現金流入，在此情況下該資產作為所屬現金產生單位的一部分進行測試。現金產生單位為所產生現金流入大致獨立於其他資產或資產組別現金流入的最小可識別資產組別。於評估資產或現金產生單位的使用價值時，估計未來現金流量會採用反映對貨幣時間價值及資產或現金產生單位特有風險的當前市場評估的貼現率折現為現值。若可收回金額低於賬面值，會確認減值虧損。

當資產減值虧損不再存在或已減少，資產或現金產生單位的賬面值會增加至可收回金額的經修訂估計值，但不得高於假設未確認減值虧損本應記錄的賬面值。減值虧損的回撥於綜合損益表內確認。其他資料請參閱下文*使用估算*一節。

## 金融資產及負債

有關本集團採納國際財務報告準則第9號—*金融工具*的資料，請參閱下文自2018年1月1日起生效的新準則及修訂。

## 金融資產的轉讓

有關本集團採納國際財務報告準則第9號—*金融工具*的資料，請參閱下文自2018年1月1日起生效的新準則及修訂。

## 存貨

原材料、半成品及製成品存貨按成本及可變現淨值兩者中的較低者列賬，成本按先進先出法釐定。存貨的計量包括材料及勞動力的直接成本及間接成本（浮動及固定）。陳舊及滯銷原材料、製成品、備件及其他供應品根據其預計未來用途及可變現價值計提撥備。可變現淨值為一般業務過程中的估計售價減估計完成成本及估計銷售及分銷成本。生產系統建造合約的計量基於完成階段，後者按結算日已產生的成本佔估計合約總成本的比例釐定。該等項目於扣除已收客戶進度款後呈列。該等合約的任何虧損於識別期間內於綜合損益表內列賬。

## 僱員福利

### 定額供款計劃

定額供款計劃產生的成本於產生時支銷。

### 定額福利計劃

本集團針對各定額福利計劃分別釐定責任淨額，方法為估計僱員所賺取的未來福利現值並扣減任何計劃資產的公允價值。定額福利責任現值採用不偏不倚及互相兼容的精算方法及精算假設計量，使用預期累積福利單位法將福利歸入提供退休後福利責任產生的期間。計劃資產按公允價值確認及計量。若責任淨額為潛在資產，所確認金額限於作為未來退款或未來計劃供款減少的任何可用經濟利益現值（資產上限）。定額福利成本的組成部分按下列方式確認：

- 服務成本於綜合損益表內按職能確認，並於相關項目（收入成本、銷售、一般及其他費用以及研發及開發支出）內列示；
- 定額福利負債／（資產）的利息開支淨額於綜合損益表內淨財務開支下確認，按負債／（資產）淨額乘以折現責任所用的貼現率釐定，並考慮年內所作供款及福利付款的影響；及

綜合財務報表

綜合財務報表附註

- 責任淨額的重新計量部分，包括精算損益、計劃資產回報（不包括於綜合損益表內確認的利息收入）及資產上限影響的任何變動，即時於其他全面收益／（虧損）內確認。該等重新計量部分於後續期間不會重新分類至綜合損益表。

計劃修訂及縮減產生的過往服務成本以及計劃結算損益即時於綜合損益表內確認。

#### 其他長期僱員福利

本集團的責任為僱員所賺取作為服務回報的未來福利現值。其他長期僱員福利的重新計量部分於產生期間於綜合損益表內確認。

### 以股份為基礎的報酬

本集團設有多個報酬計劃，規定可向若干僱員及董事授出以股份為基礎的報酬。以股份為基礎的報酬計劃根據國際財務報告準則第 2 號-*以股份為基礎的付款*入賬，當中要求根據公允價值確認以股份為基礎的報酬開支。權益分類獎勵的報酬開支於授出日期根據獎勵公允價值採用蒙特卡羅模擬模型計量，該模型要求輸入主觀假設，包括普通股預期波動率、利率及普通股與相關市場指數之間的相关係數。對於設有歸屬後或有條件的獎勵，我們運用調整計入符合或有條件的概率。

計量負債分類獎勵的公允價值時，管理層會運用最佳估計，包含可公開觀察的數據及折現現金流量法，並於各結算日重新計量至公允價值，直至獎勵結算為止。

報酬開支於歸屬期內確認，並相應增加權益或其他負債進行抵銷，視獎勵性質而定。與設有分級歸屬的計劃相關的以股份為基礎的報酬開支採用分級歸屬法確認。以股份為基礎的報酬開支於綜合損益表內銷售、一般及其他費用下確認。

### 收入確認

有關本集團採納國際財務報告準則第 15 號-*與客戶所訂合約的收入*的資料，請參閱下文自 2018 年 1 月 1 日起生效的新準則及修訂。

### 收入成本

收入成本包括於製造及分銷汽車及零件時產生的開支。最重大元素為材料及部件成本，其餘成本包括勞動力（包括直接及間接工資）、運輸成本、物業、廠房及設備折舊以及其他生產相關無形資產攤銷。此外，可直接歸屬於金融服務公司的開支，包括與其整體融資相關的利息開支以及風險撥備及資產撇減，乃於收入成本下記錄（截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度分別為 7,500 萬歐元、6,800 萬歐元及 9,100 萬歐元）。於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，收入成本亦分別包括與附有回購承諾的已售資產價值下跌相關的 2.93 億歐元、3.97 億歐元及 3.84 億歐元。此外，與產品保修及召回行動相關的估計費用於收入成本下記錄（詳情請參閱下文*使用估算*一節）。

## 政府補助

若有合理保證本集團符合收取補助的條件且將會收取補助，政府補助於綜合財務報表確認。政府補助於擬抵銷的相關成本的相同期間確認為收入。

低於市場利率的政府貸款的利益視為政府補助。低於市場利率的利益按貸款初始賬面值（公允價值加交易成本）與已收所得款項之間的差額計量，並根據確認政府補助所用的政策入賬。

## 稅項

所得稅包括所有基於本集團應課稅利潤的稅項。即期及遞延稅項確認為利益或開支，計入該期間的綜合損益表，惟(i)於相同或不同期間於其他全面收益／（虧損）或直接於權益確認的交易或事件或(ii)業務合併產生的稅項除外。

遞延稅項採用全額負債法入賬。就資產或負債賬面值與其稅基之間的所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債，除非遞延稅項負債產生自首次確認商譽或首次確認非業務合併交易中的資產或負債，且於交易時不影響會計利潤或應課稅利潤。就所有可扣稅暫時差額確認遞延稅項資產，前提是很可能將有應課稅利潤可供動用可扣稅暫時差額，除非遞延稅項資產產生自首次確認非業務合併交易中的資產或負債，且於交易時不影響會計利潤或應課稅利潤。遞延稅項資產及負債按本集團經營所在各司法管轄區預期應用於變現資產或清償負債期間的實質實施稅率計量。本集團於暫時差額於可見將來很可能不會撥回時確認與附屬公司存在未分派利潤相關的遞延稅項負債，除非其能夠控制撥回暫時差額的時間。本集團僅於暫時差額於可見將來很可能撥回且將有應課稅利潤可供動用暫時差額時確認與附屬公司投資的可扣稅暫時差額相關的遞延稅項資產。

與未動用稅收虧損結轉及稅項抵免相關及產生自可扣稅暫時差額的遞延稅項資產於很可能有未來利潤可供動用該等項目時確認。本集團於各報告日期監察未確認遞延稅項資產，並於很可能將有未來應課稅利潤可供收回遞延稅項資產時確認先前未確認的遞延稅項資產。

即期所得稅及遞延稅項於涉及相同稅務管轄區且有依法可強制執行的對銷權利時對銷。並非基於收入的其他稅項，例如物業稅及資本稅，均計入銷售、一般及其他費用。

有關稅項開支及遞延稅項資產的詳情，請參閱附註 7 稅項開支。



綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 公允價值計量

計量及披露所用的公允價值按市場參與者於計量日期的有序交易中出售資產所收取或轉讓負債所支付的對價釐定，而不論該價格是否直接觀察得到還是採用估值方法估計。公允價值計量乃假設出售資產或轉讓負債的交易於下列市場發生：

- 該資產或負債的主要市場；或
- 如無主要市場，該資產或負債最有利的市場。

資產或負債的公允價值採用市場參與者為該資產或負債定價時所用的假設計量，並假設市場參與者按符合自身最佳經濟利益的方式行事。非金融資產的公允價值計量會考慮市場參與者通過按最高及最佳用途使用資產或向其他將按最高及最佳用途使用資產市場的參與者出售資產所產生經濟利益的能力。於估計公允價值時，我們會使用可得的可觀察市場數據。若無法獲得可觀察市場數據，我們會使用最大化相關可觀察輸入數據使用量及最小化不可觀察輸入數據使用量的估值方法。

國際財務報告準則第 13 號 - 公允價值計量確立了計量公允價值所用輸入數據的優次層級制。該層級制對相同資產及負債的活躍市場報價（未經調整）給予最高優先級（第一層輸入數據），對不可觀察輸入數據給予最低優先級（第三層輸入數據）。在若干情況下，計量資產或負債公允價值所用的輸入數據可能歸類為公允價值層級制的不同層級。在該等情況下，公允價值計量按對整個計量具重要意義的最低層級輸入數據全部歸類為公允價值層級制中的同一層級。

層級制所用的層級如下：

- 第一層輸入數據包括本集團於計量日期可取得的相同資產及負債的活躍市場報價（未經調整）。第一層金融工具主要包括現金及現金等價物以及若干可供出售及持作交易證券。
- 第二層輸入數據包括截至計量日期可直接或間接觀察的數據。第二層工具包括商業票據及非交易所買賣衍生工具，例如場外貨幣及商品遠期、掉期及期權合約，其估值採用模型或其他估值方法。該等模型主要為考慮不同假設的行業標準模型，包括類似工具的活躍市場遠期報價、相同或類似輸入數據於非活躍市場的報價以及可觀察輸入數據。
- 第三層輸入數據無法從市場上的客觀來源觀察得到，並反映管理層就市場參與者為工具定價所用假設作出的判斷。此類工具包括非交易所買賣衍生工具，例如若干場外商品期權及掉期合約。

有關公允價值計量的詳情，請參閱附註 23 公允價值計量。

## 使用估算

綜合財務報表乃根據國際財務報告準則編製，需要運用估計、判斷及假設，而這會影響資產及負債賬面值、或有資產及負債的披露及所確認收入及開支的金額。估計及相關假設乃基於管理層對編製財務報表時已知要素的最佳判斷、歷史經驗以及任何其他視為相關的因素。

本集團會定期及在有需要時檢討估計及相關假設。實際結果可能有別於估計，因而需要相應調整估計。估計發生任何變更的影響於作出調整的期間或於未來期間於綜合損益表內確認。

需要估計且資產及負債賬面值未來可能產生重大差異風險的項目於下文論述。

### 僱員福利

本集團向特定活躍僱員及退休人士提供退休後福利，具體因本集團經營所在各國家的法律、財政及經濟狀況而異，並可能定期變更。本集團根據所提供福利類型將計劃分類如下：養老金福利、醫療及壽險計劃以及其他退休後福利。集團公司根據定額供款計劃向僱員提供若干退休後福利，例如養老金或醫療福利，本集團據此按法定強制、合約或自願基準向公營或私營計劃供款。本集團於產生時確認定額供款計劃成本，並於綜合損益表內按職能將其分類為收入成本、銷售、一般及其他費用以及研發費用。

### 養老金計劃

本集團資助主要於美國及加拿大的非分攤及分攤定額福利養老金計劃，大多數為已撥資。非分攤養老金計劃涵蓋特定小時工及領薪僱員，而福利按每個服務年度的固定比率計算。此外，亦根據領薪僱員退休計劃向特定領薪僱員提供分攤福利。

本集團的定額福利養老金計劃按精算基準入賬，需要運用估計及假設釐定負債淨額或資產淨值。本集團考慮多項金融性質參數，例如貼現率、加薪率及採用人口假設估計的潛在未來事件可能性，估計所有參與者的預計未來付款現值。人口假設會影響未來付款的金額及時間，例如死亡率、解僱及退休比率，其制定目的是反映實際及預測計劃經驗。死亡率採用計劃特定人口、此領域公認專家（主要為美國精算師學會及加拿大精算師學會）發佈的近期死亡率資料以及（如適當）其他數據制定，以反映實際及預測計劃經驗。供款的預計金額及時間乃基於最低資金要求評估。所作供款不時會超出法定要求的金額。

計劃責任及成本乃基於現有退休計劃提供的福利。並無假設提供的福利日後發生超出本集團目前承諾範圍的任何潛在變動。實際經驗的重大差異或下列主要假設的重大變動可能會影響養老金責任及養老金開支：

- **貼現率。**貼現率乃基於到期時間及金額與預測福利付款時間及金額匹配的高質素（AA 級）固定收益投資的收益

率。

實際結果與假設不同及修訂假設的影響計入其他全面收益／（虧損）。於 2018 年及 2017 年 12 月 31 日，釐定定額福利計劃的定額福利責任所用的加權平均貼現率分別為 4.3% 及 3.7%。

於 2018 年 12 月 31 日，若所有其他假設保持不變，貼現率下降或上升對定額福利責任的影響如下：

	養老金福利責任增加／（減少）對負債淨額的影響
	（百萬歐元）
貼現率下降 10 個基點	257
貼現率上升 10 個基點	(252)

有關本集團養老金計劃的詳情，請參閱附註 19 僱員福利負債。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

#### 其他退休後福利

本集團向特定小時工及領薪僱員提供醫療、法律、遣散、彌償壽險福利及其他退休後福利。該等僱員退休後可符合資格繼續享受若干福利。福利及資格規則可能會定期修改。

此等其他退休後福利按精算基準入賬，這需要選擇不同假設。估計本集團與其他退休後福利相關的責任、成本及負債需要運用對所有參與者預計未來付款現值的估計，並考慮採用人口假設估計的潛在未來事件可能性，以及各國有關退休的法律規定。人口假設會影響未來付款的金額及時間，例如死亡率、解僱及退休比率，其制定目的是反映實際及預測計劃經驗。死亡率採用計劃特定人口、此領域公認專家發佈的近期死亡率資料以及（如適當）其他數據制定，以反映實際及預測計劃經驗。

計劃責任及成本乃基於現有計劃提供的福利。並無假設提供的福利日後發生超出本集團目前承諾範圍的任何潛在變動。

實際經驗的重大差異或下列主要假設的重大變動可能會影響其他退休後福利責任及開支：

■ **貼現率。**貼現率乃基於到期時間及金額與預測福利付款時間及金額匹配的高質素（AA 級）固定收益投資的收益率。

■ **醫療費用趨勢。**本集團的醫療費用趨勢假設乃基於歷史費用數據、近期展望及可能長期趨勢的評估制定。

於 2018 年 12 月 31 日，若所有其他假設保持不變，影響醫療、壽險計劃及意大利遣散彌償（trattamento di fine rapporto 或「TFR」）的主要假設減少或增加的影響如下：

	對醫療及壽險福利責任的影響	對 TFR 福利責任的影響
	（百萬歐）	
貼現率下降 10 個基點 /（TFR 為 100 個基點）	27	46
貼現率上升 10 個基點 /（TFR 為 100 個基點）	(27)	(41)
醫療費用趨勢率下降 100 個基點	(38)	—
醫療費用趨勢率上升 100 個基點	45	—

有關本集團其他退休後福利負債的詳情，請參閱附註 19 僱員福利負債。

#### 具有確定使用年期的非流動資產的可收回性

具有確定使用年期的非流動資產包括物業、廠房及設備、無形資產及持作待售資產。具有確定使用年期的無形資產主要包括主要與北美自貿區及歐洲、中東和非洲分部相關的資本化開發支出。本集團定期或於有事件或情況顯示資產可能減值時檢討具有確定使用年期的非流動資產的賬面值。具有確定使用年期的非流動資產的可收回性乃基於資產相關現金產生單位的估計未來現金流量（使用本集團現有業務計劃）。

由於燃料效率、溫室氣體排放及其他尾氣排放的監管要求持續變化，加上電氣化及自動駕駛等新興技術變革，全球汽車行業正經歷重大轉變。我們的業務計劃可能會因應該等要求變化及新興技術而發生變動。隨著我們持續評估該等要求變化、新興技術或未來計劃或戰略及實施和落實業務計劃所載戰略目標（包括資源重新分配）的潛在影響，我們若干資產或現金產生單位的可收回性於未來可能會受到影響。

例如，產品開發戰略可能會受監管變化及實施電氣化的預期成本（包括電池成本）變動所影響。隨著相關情況轉變，我們預期會調整產品計劃，從而可能導致本集團部分汽車平台的預期用途發生變化。此外，部分汽車平台（尤其在歐洲、中東及非洲）的可收回性有賴開發及推出更多車型，且預測數量及利潤率須於業務計劃大致相符。該等不確定性可能會導致該等平台出現減值或預計使用年期縮短或兼而有之。可收回性的任何變動將於業務計劃發生變動時入賬。

於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，所執行的減值測試對比了各現金產生單位所含資產的賬面值與其使用價值。現金產生單位的使用價值乃採用折現現金流量法（主要基於不可觀察輸入數據，包括歸屬於現金產生單位的估計稅前未來現金流量及反映對貨幣時間價值及現金產生單位特有風險的當前市場評估的稅前貼現率）釐定。

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，已確認減值虧損總額 2.97 億歐元。此減值虧損的最重大組成部分源自歐洲、中東和非洲，主要產生自涉及 2018-2022 年業務計劃的產品計劃變更。現金產生單位的賬面值被釐定超出使用價值，因此分別於歐洲、中東和非洲、北美自貿區、亞太及拉美確認減值費用 2.62 億歐元、1,600 萬歐元、1,100 萬歐元及 800 萬歐元。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，已確認減值虧損總額 2.19 億歐元。此減值虧損的最重大組成部分源自歐洲、中東和非洲，涉及全球產品組合變更，以及源自拉美，涉及產品組合變更。現金產生單位的賬面值被釐定超出使用價值，因此分別於歐洲、中東和非洲及拉美確認減值費用 1.42 億歐元及 5,600 萬歐元。此外，於 2017 年第二季度，由於委內瑞拉經濟狀況持續惡化，FCA Venezuela 部分資產採用市場法減值至其公允價值，導致減值虧損 2,100 萬歐元。

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，已確認減值虧損總額 1.77 億歐元。此減值虧損的最重大組成部分涉及本地生產菲亞特 Viaggio 及 Ottimo 車型的資本化開發支出減值，原因為本集團將產能調整至在中國生產 SUV。現金產生單位的賬面值被釐定超出使用價值，產生減值費用 9,000 萬歐元。此外，由於委內瑞拉經濟狀況持續惡化，FCA Venezuela 部分資產採用市場法減值至其公允價值，導致減值費用 4,300 萬歐元。

#### 商譽及不確定使用年期的無形資產的可收回性

根據國際會計準則第 36 號 - 資產減值，商譽及不確定使用年期的無形資產不進行攤銷，但會每年或當事實或情況顯示資產可能減值時更頻繁進行減值測試。

商譽及不確定使用年期的無形資產會分配至經營分部或經營分部內的現金產生單位。減值測試通過比較商譽所分配的每個現金產生單位或現金產生單位組別的賬面值（主要包括物業、廠房及設備、商譽、品牌及資本化開發支出）及可收回金額進行。現金產生單位的可收回金額為其公允價值減出售成本及使用價值兩者中的較高者。本集團確認的商譽及不確定使用年期的無形資產結餘主要涉及收購 FCA US。收購 FCA US 產生的商譽已分配至北美自貿區、歐洲、中東和非洲、亞太及拉美經營分部。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

減值測試所用假設代表管理層對所考慮期間的最佳估計。

- 進行各經營分部年度減值測試所用的可收回金額估計乃採用截至 2018 年 12 月 31 日止年度的公允價值減出售成本釐定，並基於下列假設：
  - 2019 至 2022 年期間的預計未來現金流量。該等預計現金流量反映有關經濟狀況及市場趨勢的當前預期以及本集團對 2019-2022 年期間的具體倡議。該等現金流量涉及相關現金產生單位於編製財務報表時的現狀，並撇除重組計劃或其他架構變動可能產生的估計現金流量。估計未來現金流量所用的銷量及銷售組成乃基於認為合理及可持續的假設，且有關假設反映對各經營分部於所考慮期間預計市場趨勢及分部、品牌及車型份額狀況的最佳估計。對於：
    - 亞太經營分部，預計未來現金流量對若干假設敏感，主要為終端期間的預計利潤率，以致於終端期間利潤率下降 0.7% 將令公允價值減至賬面值。儘管所用假設被視為合理及可實現，且反映對經營分部預計狀況的最佳估計，管理層一直並持續積極實施各項措施，改善商業表現及成本架構，提升經營業績，以在亞太實現預期的利潤率及現金流量。
    - 拉美經營分部，預計未來現金流量包括延續至 2025 年的若干稅收利益及其他於 2018 年第四季度在巴西簽署為法律的政府補助。
  - 預計未來現金流量包括用於估計明確考慮期間之後的未來結果的常態化終端期間，其納入 2% 的長期增長率假設。長期息稅前利潤率經考慮五年業務計劃所納人的利潤率後設定，並就有關地區的經濟週期階段及任何具體情況（例如在拉美，長期息稅前利潤率經調整以假設巴西稅收利益不會延長至 2025 年後）作出調整。
  - 稅前現金流量採用反映對考慮期間的貨幣時間價值及經營分部及所考慮現金流量特有風險的當前市場評估的稅前貼現率折現。加權平均資金成本介於約 13.7% 至約 21.7%。加權平均資金成本採用資本資產定價模型方法計算。

按上述方式估計的價值被認為超出商譽所分配的各經營分部所用資本淨額的賬面值。因此，於截至 2018 年 12 月 31 日止年度並無就商譽及不確定使用年期的無形資產確認減值費用。

就截至 2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度進行的減值測試並無產生減值費用。

#### 遞延稅項資產的可收回性

若將有足夠應課稅利潤可供動用部分或全部遞延稅項資產的利益，則會確認遞延稅項資產。遞延稅項資產的可收回性取決於本集團於假設可扣稅暫時差額撥回及可動用結轉稅項虧損的期間產生足夠未來應課稅收入的能力。作出此評估時，本集團會根據最近期業務計劃考慮將產生的未來應課稅收入。此外，本集團會估計應課稅暫時差額撥回對收益的影響，並考慮可收回該等遞延稅項資產的期間。

評估所用估計及假設存在不確定性，特別是涉及本集團未來表現與業務計劃的對比（尤其是在拉美及歐洲、中東及非洲）。因此，當前估計因預期外事件所產生的變動可能對綜合財務報表造成重大影響。

詳情請參閱附註 7 稅項開支。

### 銷售激勵

本集團於向經銷商銷售時將向經銷商及消費者提供的銷售激勵計劃估計成本確認為收入扣減。此估計成本代表向經銷商及消費者提供的激勵計劃，以及預期為促進經銷商存貨銷售而對該等計劃作出的修改。銷售激勵計劃與先前售予經銷商的汽車相關的後續調整於可釐定調整的期間確認為收入淨額調整。

本集團因應多種市場及產品因素使用價格折扣調整汽車定價，包括競爭對手的定價行動及激勵、經濟狀況、行業過剩產能數量、市場競爭強度、消費者對產品的需求以及支持宣傳活動的意向。本集團可於任何時間提供各種銷售激勵計劃，包括經銷商及消費者現金激勵，以及向客戶提供補貼計劃（又稱租賃補貼），減少零售客戶月租付款或在融資安排開始時的應付現金或兩者兼具。銷售激勵計劃一般針對特定品牌、車型及地區，有確定的持續期。

按汽車系列估計未來激勵開支所用的多種因素包括市場現有激勵計劃、規劃宣傳計劃及隨著車型年齡增長產生的正常激勵升級。估計激勵比率會每月檢討，並相應調整計劃比率的變更，從而影響收入。由於有大量輸入數據影響銷售激勵估計的計算，任何該等變量的增減均可能對收入淨額造成重大影響。

### 產品保修、召回行動及產品責任

本集團於確認相關銷售時設立產品保修儲備。本集團會發出各類產品保修，據此已交付產品在特定期間或期限的表現一般會獲得保證。產品保修的估計項目包括法律或合約所規定保修責任的預計費用，以及政策覆蓋、召回行動及回購承諾的預計費用。該等行動的估計未來費用主要基於有關每個汽車系列及該汽車系列每個車型年份的終生保修費用假設，以及本集團汽車的歷史索賠經驗。此外，會考慮預計批准的額外維修行動數量及範圍以及與額外維修行動相關的政策。由於該等估計因素的不確定性及潛在波動性，所用假設的變動可能會對經營業績造成重大影響。

本集團定期發起主動維修及召回行動，以處理有關所售汽車的各種客戶滿意度、安全及排放問題。儲備包括該等維修及召回行動的估計費用。在北美自貿區，我們在銷售時累計估計召回費用，金額基於歷史索賠經驗以及額外精算分析，該分析對最近曆年的召回行動趨勢賦予更大權重。然而在其他地區及細分市場，通常沒有足夠歷史數據支持應用基於精算的估計方法。因此，其他地區及細分市場的估計召回費用在很可能產生及可合理估計時累計，這一般在確定批准及宣佈具體召回行動時發生。

此類行動的日後費用估計受各種不確定因素所影響，包括新法律法規的制定、受維修或召回行動影響的汽車數量及糾正行動的性質。這些維修及召回行動的最終費用有合理可能要求本集團在更長時間支付超出（或少於）所設儲備的支出，並且其範圍無法合理估計。年內會定期檢討保修及額外維修和召回行動責任的估計值。經驗表明，任何特定車型年份的初始數據可能存在波動；因此，我們的流程依賴長期歷史平均值，直至有足夠可用數據為止。實際經驗可用時，將用於修訂歷史平均值，確保預測處於可能結果範圍內。由此產生的估計項目隨後與當前支出率對比，確保結餘足夠履行預計未來責任。

---

綜合財務報表

綜合財務報表附註

---

此外，本集團就財產損毀及人身傷害（包括過失致死）所產生的估計產品責任費用以及指稱產品缺陷所導致的潛在懲戒性或懲罰性損害賠償計提撥備。基於其性質，該等費用可能很少發生、難以預計且金額可能差異甚大。儲備估值根據已售汽車數量及已產生產品責任索賠等因素按年以精算方法釐定。與該等撥備相關的成本於綜合損益表記錄，任何後續調整於釐定調整的期間記錄。

#### 訴訟

本集團面臨各種法律程序、索賠及政府調查，涉及各種主題，包括汽車安全、排放及燃料經濟性、競爭、稅項及證券事項、指稱違法、勞工、經銷商、供應商及其他合約關係、知識產權、產品保修及環境事宜。上述部分程序指稱多個車型的特定零部件或系統（包括氣囊、座位、安全帶、制動器、球形接頭、引擎及燃料系統）存在缺陷，或指稱普遍存在與汽車操縱及穩定性、突然意外移動或防撞性相關的設計缺陷。該等程序尋求追討財產損毀、人身傷害或過失致死的賠償，在若干情況下包括懲戒性或懲罰性損害賠償的主張。上述一項或多項程序中的不利裁決可能要求本集團支付巨額損害賠償，或執行維修行動、召回行動或其他成本高昂的行動。

訴訟受大量不確定因素所影響，個別事項的結果無法有把握地預計。此外，針對本集團的案件及索賠通常產生自涉及不同程度的不確定性的複雜法律問題，包括每個具體案件的事實及情況、適用法律可能的詮釋及適用方式，以及牽涉的司法管轄區及不同法律。若很可能出現資金流出且金額可合理估計，會就待決或威脅提起的訴訟設立撥備。若很可能出現資金流出但金額無法估計，該事項將於綜合財務報表附註內披露。由於該等撥備為估計數字，當中部分事項的解決方案可能要求本集團支付超出累計金額的款項，或要求本集團支付無法合理估計的一筆或多筆款項。本集團會監察待決法律程序的狀態，並定期就法律及稅務事項諮詢專家。因此，本集團的法律程序及訴訟撥備可能因待決事項的未來發展而變化。

### 自 2018 年 1 月 1 日起生效的新準則及修訂

為採納國際財務報告準則第 15 號—與客戶所訂合約的收入及國際財務報告準則第 9 號—金融工具而對截至 2018 年 1 月 1 日的綜合財務狀況表作出修改的累計影響如下：

(百萬歐元)	於 2017 年 12 月 31 日 (先前呈 報)		採納國際 財務報告 準則第 15 號的影響		採納國際 財務報告 準則第 9 號的影響		於 2018 年 1 月 1 日 (經 調整)	
<b>資產</b>								
商譽及不確定使用年期的無形資產	€	13,390	€	—	€	—	€	13,390
其他無形資產		11,542		—		—		11,542
物業、廠房及設備		29,014		—		—		29,014
按權益法核算的投資		2,008		—		(9)		1,999
其他金融資產		482		—		(59)		423
遞延稅項資產		2,004		(5)		—		1,999
貿易及其他應收款		666		—		—		666
應收稅項		83		—		—		83
預付開支及其他資產 <sup>(1)</sup>		328		—		—		328
其他非流動資產		508		—		—		508
非流動資產總額		<b>60,025</b>		<b>(5)</b>		<b>(68)</b>		<b>59,952</b>
存貨		12,922		—		—		12,922
附有回購承諾的已售資產		1,748		(288)		—		1,460
貿易及其他應收款		7,887		—		—		7,887
應收稅項		215		—		—		215
預付開支及其他資產 <sup>(1)</sup>		377		—		—		377
其他金融資產		487		—		59		546
現金及現金等價物		12,638		—		—		12,638
流動資產總額		<b>36,274</b>		<b>(288)</b>		<b>59</b>		<b>36,045</b>
總資產	€	<b>96,299</b>	€	<b>(293)</b>	€	<b>(9)</b>	€	<b>95,997</b>
<b>權益及負債</b>								
<b>權益</b>								
歸屬於母公司所有者的權益	€	20,819	€	30	€	(9)	€	20,840
非控股權益		168		—		—		168
權益總額		<b>20,987</b>		<b>30</b>		<b>(9)</b>		<b>21,008</b>
<b>負債</b>								
長期債務		10,726		—		—		10,726
僱員福利負債		8,584		—		—		8,584
撥備		5,770		—		—		5,770
其他金融負債		1		—		—		1
遞延稅項負債		388		2		—		390
應付稅項		74		—		—		74
其他負債		2,500		(17)		—		2,483
非流動負債總額		<b>28,043</b>		<b>(15)</b>		<b>—</b>		<b>28,028</b>
貿易應付款		21,939		(73)		—		21,866
短期債務及長期債務的流動部分		7,245		—		—		7,245
僱員福利負債		694		—		—		694
撥備		9,009		1		—		9,010
其他金融負債		138		—		—		138
應付稅項		309		—		—		309
其他負債		7,935		(236)		—		7,699
流動負債總額		<b>47,269</b>		<b>(308)</b>		<b>—</b>		<b>46,961</b>
權益及負債總額	€	<b>96,299</b>	€	<b>(293)</b>	€	<b>(9)</b>	€	<b>95,997</b>

<sup>(1)</sup> 標題先前呈報為「應計收入及預付開支」



綜合財務報表

綜合財務報表附註

**國際財務報告準則第 15 號 - 與客戶所訂合約的收入**

國際財務報告準則第 15 號 - 與客戶所訂合約的收入（「國際財務報告準則第 15 號」）要求公司於向客戶轉移商品或服務控制權時按反映預計就該等商品或服務所收取對價的金額確認收入。本集團採用經修訂追溯法採納國際財務報告準則第 15 號及所有相關修訂，首次應用該準則的累計影響確認為本集團於 2018 年 1 月 1 日期初權益結餘的調整。比較期間未經重列，繼續根據 2018 年 1 月 1 日前的期間生效的會計準則呈報。於 2018 年採納此準則對綜合財務報表並無重大影響，我們預計不會持續有重大影響。

大部分收入繼續以同往年一致的方式確認。汽車及服務零件銷售收入於控制權轉移至客戶時確認，一般對應汽車及服務零件提供給經銷商或分銷商的日期，或汽車及服務零件交給負責運送給經銷商或分銷商的承運人的日期。然而，根據國際財務報告準則第 15 號，通過折舊保證計劃（據此本集團擔保剩餘價值或以其他方式對汽車最低轉售價值承擔責任）完成的新汽車銷售，以及包含賣出期權（客戶並無重大行使經濟動機）的汽車，將於汽車裝運時確認為收入，而非入賬列作經營租賃。

採納該準則對截至 2018 年 12 月 31 日止年度綜合損益表及於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表的影響如下：

	截至 2018 年 12 月 31 日止年度		
	目前呈報	不採納國際財務報告準則第 15 號的金額	變動影響 上升 / (下降)
	(百萬歐元)		
綜合損益表			
收入淨額	110,412	110,533	(121)
收入成本	95,011	95,127	(116)
稅項開支	778	779	(1)
已終止業務利潤（除稅淨額）	302	303	(1)
純利	3,632	3,637	(5)

	於 2018 年 12 月 31 日		
	目前呈報	不採納國際財務報告準則第 15 號的金額	變動影響 上升 / (下降)
	(百萬歐元)		
綜合財務狀況表			
資產			
遞延稅項資產	1,814	1,814	—
存貨	10,694	10,694	—
附有回購承諾的已售資產	1,707	1,890	(183)
持作待售資產	4,801	4,805	(4)
權益			
歸屬於母公司所有者的權益	24,702	24,679	23
負債			
遞延稅項負債	937	937	—
其他負債（非流動）	2,452	2,453	(1)
貿易應付款	19,229	19,280	(51)
撥備（流動）	10,483	10,483	—
應付稅項（流動）	114	114	—
其他負債（流動）	7,057	7,186	(129)
持作待售負債	2,931	2,960	(29)

### 收入確認

收入於汽車、服務或零件控制權已轉移及本集團對客戶的履約責任已履行時確認。收入按本集團預計就轉讓商品或提供服務而收取的對價金額計量。本集團向客戶轉讓商品或服務的時間因客戶付款時間而異。本集團於轉讓商品或提供服務前向客戶開具款項發票時確認合約負債。當本集團給予客戶退回合資格商品的權利時，本集團會根據歷史經驗分析估計預期退貨量。本集團於創收活動的同時代收的銷售、增值及其他稅項從收入中撇除，並於綜合財務狀況表內其他負債及應付稅項項目下確認。就合約而言不屬重大的相關項目確認為開支。

本集團亦訂立附帶多項履約責任的合約。對於此等合約，本集團根據相對獨立售價將交易價格的收入分配至合約中的不同商品及服務。若本集團於同一市場分開銷售商品或服務，獨立售價為本集團分開銷售商品或服務的可觀察價格。對於所有其他商品或服務，本集團使用成本加利潤法估計獨立售價。

### 銷售商品

本集團釐定汽車及服務零件銷售的客戶一般為經銷商、分銷商或車隊客戶。控制權轉移及因此產生的收入確認一般對應汽車或服務零件提供給客戶的日期，或汽車或服務零件交給負責運送給客戶的承運人的日期。這也是開具發票的時間點，汽車付款一般即時到期，而服務零件付款一般於次月到期。對於零部件銷售，收入確認方式與服務零件一致。本集團亦銷售工具，控制權於客戶接收工具時轉移。

激勵成本（如有）於合約訂立時按預期最終支付的金額估計，並於銷售時確認為收入扣減。若汽車合約交易具有多項履約責任，激勵成本全部分配至該汽車，因為激勵目的是促進汽車銷售。若激勵估計值於向客戶出售後發生變動，估計變動於變動期間確認為收入調整。有關該等計劃的詳情請參閱*使用估算 - 銷售激勵*。

通過折舊保證計劃完成的新汽車銷售於汽車控制權轉移至車隊客戶時確認為收入，但本集團發行賣出期權且客戶具有重大行使經濟動機的情況除外，如下文所述。於確認汽車收入時，本集團會確立與任何剩餘價值擔保估計金額相等的負債。

本集團銷售汽車的合約除保證剩餘價值外，亦可能包括賣出期權，據此車隊客戶可要求本集團回購汽車。對於此類安排，本集團會評估客戶是否有行使賣出期權的重大經濟動機。若本集團釐定客戶沒有行使賣出期權的重大經濟動機，則收入於汽車控制權轉移至車隊客戶時確認，並確認與任何剩餘價值擔保估計金額相等的負債。若本集團釐定有重大經濟動機，則安排按類似回購責任的方式入賬，如*附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款*所述。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

#### 提供服務

若商品控制權於本集團負責的裝運活動完成前轉移至客戶，此為單獨的履約責任，相關的裝運收入於裝運服務完成時確認。其他提供服務收入主要包括保養計劃及延長保修，亦包括連接服務，並於合約期間根據歷史經驗按預期產生的成本確認。該等服務計入汽車售價或分開定價。服務收入根據估計獨立售價分配。合約銷售相關成本予以遞延，後續按符合相關收入確認的方式攤銷至開支。本集團於 2018 年 12 月 31 日擁有 2 億歐元的遞延服務合約成本，於截至 2018 年 12 月 31 日止年度確認 8,800 萬歐元的攤銷開支。

#### 合約收入

建造合約（包括工業自動化系統）收入計入「其他活動」，於合約期間根據歷史經驗按預期產生的成本確認為收入。若合約服務預期成本總額超出交易價格，則確認虧損。

#### 附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款

對車隊客戶的汽車銷售可能包括回購責任，據此本集團必須於指定時間點回購汽車。本集團將該等銷售入賬列作經營租賃。向車隊客戶轉讓汽車時，本集團於綜合財務狀況表內其他負債下記錄與已收所得款項相等的負債。已收所得款項與保證回購金額之間的差額於合約期內按直線基準確認為收入。汽車成本於綜合財務狀況表內附有回購承諾的已售資產下記錄，汽車成本與估計剩餘價值之間的差額於合約期內於綜合損益表內收入成本下確認。

#### 金融服務活動利息收入

利息收入主要產生自本集團提供的經銷商及零售融資，採用實質利率法確認。

### 國際財務報告準則第 9 號 - 金融工具

國際財務報告準則第 9 號 - 金融工具（「國際財務報告準則第 9 號」）取代國際會計準則第 39 號 - 金融工具（「國際會計準則第 39 號」）。具體而言，該準則修訂三大方面的先前指引：

- 金融資產分類及計量，由現金流量特徵及持有資產的業務模式決定；
- 金融資產減值的會計處理，引入「預期信貸損失」減值模型取代國際會計準則第 39 號的已產生損失法；及
- 對沖會計處理，尤其是取消國際會計準則第 39 號下應用對沖會計法的部分限制，以及令對沖工具會計法與風險管理政策更趨一致。

根據國際財務報告準則第 9 號的過渡規定，本集團並無重列先前期間。本集團已就對沖會計追溯應用該準則。比較數字並無根據該準則的分類及計量規定（包括減值）重列，而是繼續根據於 2018 年 1 月 1 日前的期間生效的會計準則呈報。採納對綜合財務報表並無重大影響。

### 金融資產及負債

金融資產主要包括貿易應收款、融資活動應收款、於其他公司的投資、衍生金融工具、現金及現金等價物，以及代表可用資金暫時投資且不符合分類為現金等價物規定的債務證券。

金融負債主要包括債務、衍生金融工具、貿易應付款及其他負債。國際財務報告準則第 9 號下的金融負債分類與國際會計準則第 39 號下的先前會計規定相比保持不變。

經銷商融資活動應收款一般產生自汽車銷售，及一般作為本集團金融服務公司組合的組成部分根據經銷商網絡融資計劃管理。該等應收款計息，但設有受限制的初始免息期。規管與經銷商網絡關係的合約條款因市場及付款期（介於 2 至 12 個月）而異。

### 分類及計量（自 2018 年 1 月 1 日起適用的政策）

金融資產的分類取決於本集團管理該金融資產及其合約現金流量的業務模式。本集團會考慮合約現金流量是否僅為與基本貸款安排相符的本金及利息付款。若合約條款引入與基本貸款安排不符的風險承擔或波動性，相關金融資產分類為以公允價值計量且其變動計入損益（「FVPL」）。

金融資產現金流量業務模式	初始計量 <sup>(1)</sup>	計量類別 <sup>(2)</sup>
僅為收取合約現金流量（持有收取）	公允價值，包括交易成本	攤銷成本 <sup>(2)</sup>
收取合約現金流量及從出售資產產生現金流量（持有收取及出售）	公允價值，包括交易成本	以公允價值計量且其變動計入其他全面收益（「FVOCI」）
主要從出售資產產生現金流量（持有出售）	公允價值	以公允價值計量且其變動計入損益

<sup>(1)</sup> 不含重大融資部分（定義見國際財務報告準則第 15 號）的貿易應收款初始按交易價計量。

<sup>(2)</sup> 期限超過一年、免息或利率遠低於市場利率的應收款採用市場利率折現。

<sup>(3)</sup> 於首次確認時，本集團不可撤回地將原本符合按攤銷成本計量規定的金融資產指定為以公允價值計量且其變動計入損益，或指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收益，倘此舉可對銷或大幅減少原本產生的會計錯配。

本集團釐定金融資產組別的業務模式時所考慮的因素包括：

- 如何收取該等資產現金流量的過往經驗；
- 先前期間出售金融資產的頻率、數量及時間、出售原因及未來出售活動預期；
- 資產表現如何評估及向主要管理人員報告；及
- 風險如何評估及管理以及管理層如何獲得報酬。

除非本集團變更管理金融資產的業務模式，否則金融資產於首次確認後不會重新分類，在此情況下，所有受影響金融資產於業務模式變更後首個報告期間第一日重新分類。

現金及現金等價物包括於銀行的現金、貨幣市場基金單位及其他於購買日期原訂期限為三個月或以內、可隨時變現的貨幣市場證券、商業票據及存款證。現金及現金等價物的價值變動風險不大，其結餘分散於不同的主要國家及國際貨幣市場工具。貨幣市場基金包括一般可按要求變現的高質素短期多元化金融工具投資，並以公允價值計量且其變動計入損益。於銀行的現金及其他現金等價物按攤銷成本計量。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

於其他公司的投資按公允價值計量。如國際財務報告準則第 9 號所允許，並無活躍市場報價和足夠金融資料以釐定公允價值的股權投資可按成本計量，作為公允價值的估計值。本集團於首次確認並非持作出售的股權投資時，可不可撤回地選擇於其他全面收益呈列投資公允價值的後續變動。此選擇乃逐項投資作出。一般而言，該等投資的任何股息於本集團確立收取付款權利時於投資業績內其他投資收入下確認。其他收益及虧損淨額於其他全面收益內確認，且不會於後續期間重新分類至綜合損益表。以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股權投資減值虧損（及減值虧損回撥）不會與其他全面收益內的公允價值變動分開呈報。

#### 金融資產減值（自 2018 年 1 月 1 日起適用的政策）

本集團的信用風險因活動類型而異。具體而言，融資活動（例如通過本集團金融服務公司進行的經銷商及零售融資）應收款面臨違約風險及交易對方信用惡化的直接風險，而銷售汽車及備件產生的貿易應收款主要面臨交易對方違約的直接風險。該等風險通過收取不同類型抵押物及組合風險分散於大量交易對方而減輕。

國際財務報告準則第 9 號的減值規定基於前瞻性預期信貸損失模型。預期信貸損失為現金差額現值的概率加權估計值。

預期信貸損失金額的計算基於交易對方違約的風險，該風險乃考慮各報告期末可得的交易對方償付能力、任何擔保公允價值及本集團歷史經驗相關資料而釐定。於發生下列情況時，本集團認為金融資產出現違約：(i) 不考慮賠償擔保或抵押物（如有）的情況下，借款人不大大可能全數償還債務；或(ii) 金融資產逾期超過 90 日。

本集團對金融資產應用國際財務報告準則第 9 號所載的兩種減值模型：簡化法及一般法。下表顯示各金融資產類別所用的減值模型。金融資產減值虧損根據交易對方的分類於綜合損益表內對應項目下確認。

金融資產	國際財務報告準則第 9 號減值模
貿易應收款	簡化法
融資活動應收款	一般法
其他應收款	一般法

為測試減值，個別重大應收款及可收回性面臨風險的應收款予以個別評估，而所有其他應收款根據共同風險特徵（例如工具類別、交易對方行業或地理位置）歸入同質風險類別。

釐定存在期預期信貸損失準備的簡化法分為兩步：

- 所有違約（定義見上文）貿易應收款個別進行減值評估；及
- 根據歷史損失率對所有其他貿易應收款（包括未逾期者）確認一般儲備。

本集團通過於各報告日期評估金融工具信用風險自首次確認後是否大幅上升，應用國際財務報告準則第 9 號釐定的一般法。當符合特定定量或定性指標或借款人的合約付款逾期超過 30 日時，本集團認為應收款的信用風險大幅上升。

根據信用質素自首次確認後的變動釐定及計量減值的「三個階段」概述如下：

階段	說明	計量預期信貸損失的時間段
階段 1	於首次確認時並非信貸已減值的金融工具	12 個月預期信貸損失
階段 2	信用風險自首次確認後大幅上升的金融工具	存在期預期信貸損失
階段 3	信貸已減值或已違約的金融工具	存在期預期信貸損失

預期信貸損失乃經考慮前瞻性經濟資料，通過預計各未來合約期間及各個別風險承擔或綜合組合的違約概率、違約風險承擔及違約損失率而釐定。計算預期信貸損失所用的貼現率為所訂明的實質利率或其約數。計算預期信貸損失的假設於各報告期間檢討並在有需要時更新。估計方法或重大假設自採納後並無發生重大變動導致預期信貸損失準備發生重大變動。

若預期無法收回，金融資產賬面總值將予以撇銷。當本集團釐定債務人並無資產或收入來源可產生足夠現金流量以償還須撇銷款項，則一般予以撇銷。然而，已撇銷金融資產仍可強制執行。

#### 衍生金融工具（自 2018 年 1 月 1 日起適用的政策）

衍生金融工具用於進行經濟對沖以降低匯率、利率及市場價格風險（主要與商品相關）。根據國際財務報告準則第 9 號，衍生金融工具乃根據結算日期確認，於首次確認時，按公允價值減（若金融資產並非以公允價值計量且其變動計入損益）可直接歸屬於收購金融資產的交易成本計量。於首次確認後，所有衍生金融工具按公允價值計量。此外，若(i)於對沖開始時對沖關係及本集團風險管理目標及對沖執行策略有正式指定及記錄，且(ii)對沖預期有效，則衍生金融工具符合對沖會計資格。

若衍生金融工具符合對沖會計資格，則應用下列會計處理方式：

- **公允價值對沖** - 若衍生金融工具指定為已確認資產或負債公允價值因可能影響綜合損益表的特定風險所產生變動的對沖，以公允價值重新計量對沖工具的損益於綜合損益表內確認。被對沖項目因被對沖風險所產生的損益作為被對沖項目賬面值的調整，於綜合損益表內確認。
  - **現金流量對沖** - 若衍生金融工具指定為已確認資產或負債未來現金流量變動或很可能發生的預測交易的對沖並可能影響綜合損益表，衍生金融工具任何損益的有效部分直接於其他全面收益／（虧損）內確認。若被對沖預測交易導致確認非金融資產，先前於其他全面收益／（虧損）內遞延的損益將重新分類並計入非金融資產成本的初始計量。任何損益的有效部分與影響綜合損益表的被對沖項目所產生的經濟影響同時於綜合損益表內確認。與無效對沖或其部分相關的損益即時於綜合損益表內確認。
- 若對沖工具或對沖關係終止但被對沖交易預期仍將發生，截至終止時變現的累計損益保留並於相關交易發生的同時於綜合損益表內確認。若被對沖交易不再很可能發生，於其他全面收益／（虧損）列賬的累計未變現損益即時於綜合損益表內確認。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

- 投資淨額對沖** - 若衍生金融工具指定為海外業務投資淨額的對沖工具，衍生金融工具損益的有效部分於其他全面收益／（虧損）內確認。累計損益於出售海外業務時從其他全面收益／（虧損）重新分類至綜合損益表。

對沖有效性於對沖關係開始時釐定，並通過定期前瞻性評估確保對沖關係滿足有效性要求（包括被對沖項目與對沖工具之間存在經濟關係）。當對沖工具關鍵條款密切或準確匹配被對沖項目條款時，本集團會訂立對沖關係，並執行有效性的定性評估。若存在被對沖項目關鍵條款並非密切或完美匹配對沖工具關鍵條款的對沖關係，本集團將執行定量評估以評估有效性。

計量無效性的方法為比較對沖工具公允價值的累計變動與被對沖項目公允價值因指定風險所產生的累計變動。對沖無效性的主要潛在來源為被對沖項目與對沖工具的時間或關鍵條款錯配。

對沖比率為衍生工具數量與被對沖項目數量之間的關係。本集團衍生工具的相關數量與被對沖項目相同，因此對沖比率預期為一比一。

若無法應用對沖會計法，衍生金融工具公允價值計量產生的損益即時於綜合損益表內確認。

有關公允價值計量的其他資料，請參閱附註 16 *衍生金融資產及負債*。

#### 金融資產的轉讓

本集團於不再持有資產所產生現金流量的合約權利或轉讓金融資產所有權的絕大部分風險及回報時取消確認金融資產。取消確認金融資產時，資產賬面值與轉讓資產已收或應收對價之間的差額於綜合損益表內確認。

本集團主要通過保理交易轉讓部分金融、貿易及稅項應收款。保理交易可能附帶或不附帶追索權。部分轉讓包括要求第一損失保障的遞延付款條款（例如保理人對小部分收購價的付款取決於自應收款收取的總額），據此轉讓人優先參與分攤損失，或要求保留對所轉讓應收款產生的現金流量變動的承擔。這些類型的交易不符合國際財務報告準則第 9 號取消確認資產的規定，因為與金融資產所有權相關的風險及回報並非絕大部分轉移，因此本集團繼續於綜合財務狀況表內確認該等應收款，並於計入債務的資產抵押融資下確認等額金融負債。這些類型的應收款分類為持作收取，原因為其業務模式符合本集團對應收款的持續確認。

#### 過渡

按權益法核算的共同控制金融服務公司 FCA Bank 持有的金融資產首次應用國際財務報告準則第 9 號減值模型對於 2018 年 1 月 1 日本集團歸屬於母公司所有者的權益的影響總額如下：

	於 2018 年 1 月 1 日	
	(百萬歐元)	
歸屬於母公司所有者的權益 - 國際會計準則第 39 號	€	20,819
對權益法的影響 (除稅淨額)		(9)
經調整歸屬於母公司所有者的權益 - 國際財務報告準則第 9 號	€	20,810

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本集團將 100 萬歐元收益從其他全面收益重新分類至存貨。

本集團預期採納此準則不會持續對純利產生重大影響。

於 2018 年 1 月 1 日，本集團的金融工具重新分類至適當的國際財務報告準則第 9 號類別。在計量類別之間重新分類所產生的主要影響如下：

財務報表項目	國際會計 準則第 39 號計量類 別 <sup>(a)</sup>	於 2017 年 12 月 31 日	重新分類	於 2018 年 1 月 1 日	國際財務報 告準則第 9 號計量類 別	財務報表項目
(百萬歐元)						
<b>其他金融資產 (非流動)</b>						其他金融資產 (非流動)
衍生金融資產	FVPL <sup>(b)</sup>	€ 19	€ —	€ 19	FVPL <sup>(b)</sup>	衍生金融資產
以公允價值計量且其變動計入 損益的債務證券	FVPL	59	(59) <sup>(A)</sup>			
持有至到期的債務證券	攤銷成本	2	(2)			
			2	2	攤銷成本	其他資產
按成本計量的股權工具	成本	43	(43) <sup>(b)</sup>			
			20 <sup>(b)</sup>	20	FVPL	以公允價值計量且其變動計入損益
以公允價值計量且其變動計 入其他全面收益的股權工具	FVOCI (AFS)	23	23 <sup>(b)</sup>	46	FVOCI	以公允價值計量且其變動計入其他 全面收益的股權工具
財務應收款	攤銷成本	275	—	275	攤銷成本	財務應收款
抵押保證金	FVPL	61	—	61	FVPL	抵押保證金
<b>其他金融資產總額</b>		<b>€ 482</b>	<b>€ (59)</b>	<b>€ 423</b>		<b>其他金融資產總額</b>
<b>其他應收款 (非流動)</b>						其他應收款 (非流動)
融資活動應收款	攤銷成本	€ 194	€ —	€ 194	攤銷成本	融資活動應收款
其他應收款	攤銷成本	472	—	472	攤銷成本	其他應收款
其他應收款總額		<b>€ 666</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 666</b>		<b>其他應收款總額</b>
<b>貿易及其他應收款 (流動)</b>						貿易及其他應收款 (流動)
貿易應收款	攤銷成本	€ 2,460	€ (28) <sup>(c)</sup>	€ 2,432	攤銷成本	貿易應收款
			28 <sup>(c)</sup>	28	FVPL	貿易應收款
融資活動應收款	攤銷成本	2,946	(700) <sup>(c)</sup>	2,246	攤銷成本	融資活動應收款
			700 <sup>(c)</sup>	700	FVPL	融資活動應收款
其他應收款	攤銷成本	2,481	—	2,481	攤銷成本	其他應收款
<b>貿易及其他應收款總額</b>		<b>€ 7,887</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 7,887</b>		<b>貿易及其他應收款總額</b>
<b>其他金融資產 (流動)</b>						其他金融資產 (流動)
衍生金融資產	FVPL <sup>(b)</sup>	€ 265	€ —	€ 265	FVPL <sup>(b)</sup>	衍生金融資產
以公允價值計量且其變 動計入其他全面收益的 債務證券	FVOCI (AFS)	4	(4)			
			4	4	攤銷成本	其他金融資產
以公允價值計量且其變動計入 損益的債務證券	FVPL (HFT)	172	59 <sup>(A)</sup>	231	FVPL	以公允價值計量且其變動計入損益
持作交易投資	FVPL (HFT)	46	(46)			
			46	46	FVPL	以公允價值計量且其變動計入損益 的股權工具
<b>其他金融資產總額</b>		<b>€ 487</b>	<b>€ 59</b>	<b>€ 546</b>		<b>其他金融資產總額</b>
<b>現金及現金等價物</b>						現金及現金等價物
於銀行的現金	FVPL	€ 6,396	€ —	€ 6,396	攤銷成本	於銀行的現金
貨幣市場證券	FVPL	6,242	(3,530)	2,712	FVPL	貨幣市場證券
			3,530	3,530	攤銷成本	其他現金等價物
<b>現金及現金等價物總額</b>		<b>€ 12,638</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 12,638</b>		<b>現金及現金等價物總額</b>

<sup>(A)</sup> 截至 2018 年 1 月 1 日，5,900 萬歐元的債務證券由非流動重新分類至流動，以反映持作出售的業務模式，對留存溢利並無影響。

<sup>(b)</sup> 如國際財務報告準則第 9 號所允許，本集團於首次應用日期將若干於其他公司的投資指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收益。

<sup>(c)</sup> 部分主要歸屬於歐洲、中東及非洲地區的貿易應收款及融資活動應收款由攤銷成本重新分類至以公允價值計量且其變動計入損益，原因為業務模式為持作出售。

<sup>(d)</sup> AFS：可供出售；HTM：持有至到期；L&R：貸款及應收款；HFT：持作交易；FV：公允價值。

<sup>(e)</sup> 如上文所述指定用於現金流量對沖關係的衍生工具除外。



**其他新準則及修訂**

本集團已採納下列自 2018 年 1 月 1 日起生效的修訂及詮釋。採納該等修訂對綜合財務報表並無影響。

- **國際財務報告準則第 2 號—以股份為基礎的付款**，載有下列各項的會計處理規定：(i) 歸屬及非歸屬條件對計量現金結算以股份為基礎的付款的影響，(ii) 就預扣稅責任設有淨額結算特徵的以股份為基礎的付款，及 (iii) 修訂以股份為基礎的付款條款及條件，將交易分類由現金結算改為權益結算。
- **應用國際財務報告準則第 9 號金融工具與國際財務報告準則第 4 號保險合約（國際財務報告準則第 4 號修訂本）**。該等修訂為發行國際財務報告準則第 4 號範圍內保險合約的實體提供兩個選項：(i) 一個選項允許實體將指定金融資產產生的部分收入或開支由損益重新分類至其他全面收益（「覆蓋法」），及 (ii) 主要活動為發行國際財務報告準則第 4 號範圍內保險合約的實體可選擇暫時豁免應用國際財務報告準則第 9 號（「遞延法」）。
- **2014 - 2016 年週期國際財務報告準則的年度改進**，當中包括國際會計準則第 28 號 - 於聯營公司及合資企業的投資修訂本（自 2018 年 1 月 1 日起生效）。該等修訂澄清、修正或刪除相關準則的多餘詞語。
- **國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 22 號 - 外幣換算及預付對價**，說明涉及收付外幣預付對價的交易所用的匯率。

**尚未生效的新準則及修訂**

國際會計準則理事會已頒佈以下新準則及修訂。我們將在其各自生效日期或之前遵守相關指引：

- **於 2016 年 1 月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則第 16 號—租賃（「國際財務報告準則第 16 號」）**，當中載列合約雙方確認、計量、呈列及披露租賃的原則，並取代先前的租賃準則國際會計準則第 17 號 - 租賃。國際財務報告準則第 16 號不適用於服務合約，僅適用於租賃或合約的租賃部分，並將租賃定義為在一段時間內向客戶（承租人）轉移資產使用權以換取代價的合約。國際財務報告準則第 16 號取消了國際會計準則第 17 號要求承租人將租賃分類為經營租賃或融資租賃的規定，並引入單一承租人會計處理模式，承租人須據此確認所有租賃的資產及負債。國際財務報告準則第 16 號於 2019 年 1 月 1 日生效。

本集團已選擇採用經修訂追溯法採納國際財務報告準則第 16 號，因此先前年度的比較資料不予重列。

由於國際財務報告準則第 16 號基本沿用國際會計準則第 17 號的出租人會計規定，若 FCA 為出租人，我們繼續將租賃分類為經營租賃或融資租賃並據此入賬。

我們正落實該準則的實施工作及評估其採納對綜合財務報表的影響。根據現有資料，該準則對本集團 2019 年 1 月 1 日綜合財務狀況表的估計影響為使用權資產及租賃負債均增加約 13 億歐元，其中約 2 億歐元將計入持作待售資產及負債。

預計採納對純利的長期影響並不重大，但與國際會計準則第 17 號相比，預載利息開支將產生時機影響。租金開支將重新分類至折舊及攤銷開支以及利息開支。因此，經營活動現金流量將增加，並被融資活動現金流量減少所抵銷，因此年內相關現金流量變化不大。預計 2019 年持續性及已終止業務對綜合損益表的估計影響並不重大。於 2019 年 1 月 1 日的租賃負債期初結餘將撇除短期租賃及低價值資產租賃，並將低於 2018 年 12 月 31 日採用國際會計準則第 17 號的最低經營租賃付款。

- 於 2017 年 5 月，國際會計準則理事會頒佈了國際財務報告準則第 17 號—保險合約（「國際財務報告準則第 17 號」），以取代國際財務報告準則第 4 號—保險合約。國際財務報告準則第 17 號要求所有保險合約應以一致的方式進行會計處理，

並應使用現值而非歷史成本列賬保險責任。新準則要求對未來現金流量進行當期計量，並在根據合約提供服務的期間確認利潤。國際財務報告準則第 17 號亦要求實體將保險服務業績（包括保險收入的呈列）與保險財務收支分開呈列，並要求實體作出會計政策選擇，以決定在損益中確認所有保險財務收支，還是在其他全面收益中確認其中部分收支。該準則自 2021 年 1 月 1 日或之後開始的年度期間生效，允許提前採用。採用該修訂後，預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。

- 於 2017 年 6 月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號—*所得稅處理的不確定性*（「詮釋」），澄清在所得稅處理存在不確定性時國際會計準則第 12 號—*所得稅確認及計量*規定的應用方式。詮釋明確說明：(i) 實體是否分開考慮不確定的稅務處理，(ii) 實體就稅務機關檢查稅務處理作出的假設，(iii) 實體如何釐定應課稅利潤（稅項虧損）、稅基、未動用稅項虧損、未動用稅項抵免及稅率及(iv) 實體如何考慮事實及情況變動。詮釋沒有增加任何新披露規定，但強調國際會計準則第 1 號*財務報表的呈列*有關披露判斷、所作假設資料及其他估計以及披露國際會計準則第 12 號所得稅項下稅務相關或有事項的現有規定。該詮釋適用於自 2019 年 1 月 1 日或之後開始的年度報告期間，並提供兩種過渡方案選項：(i) 採用國際會計準則第 8 號—*會計政策、會計估算變動及錯誤*追溯應用，前提是可在不利用後見之明的情況下應用，或(ii) 追溯應用，首次應用的累計影響於首次應用日期確認為權益調整，比較資料不予重列。本集團將自 2019 年 1 月 1 日起追溯應用國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號，首次應用的累計影響於首次應用日期確認為權益調整。我們預期應用該詮釋不會對綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2017 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈具有負補償的提前還款特徵（國際財務報告準則第 9 號修訂本），允許公司按攤銷成本或（若符合指定條件）以公允價值計量且其變動計入其他全面收益（而非以公允價值計量且其變動計入損益）計量具有所謂負補償的特定可提前還款金融資產，其於 2019 年 1 月 1 日生效。採納該修訂本後，我們預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2017 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈於聯營公司及合資企業的長期權益（國際會計準則第 28 號修訂本），澄清公司採用國際財務報告準則第 9 號入賬於聯營公司及合資企業的長期權益，但不使用權益法，其於 2019 年 1 月 1 日生效。採納該修訂本後，我們預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2017 年 12 月，國際會計準則理事會頒佈 2015-2017 年國際財務報告準則的年度改進，此對國際財務報告準則作出的系列修訂回應了主要就下列準則提出的問題：國際財務報告準則第 3 號—*業務合併*——澄清公司於取得業務控制權時重新計量先前於合資經營中持有的權益；國際財務報告準則第 11 號—*合營安排*——公司於取得業務共同控制權時無須重新計量先前於合資經營中持有的權益；國際會計準則第 12 號—*所得稅*——澄清股息（即利潤分派）的所有所得稅影響應於損益內確認，而不論該稅項如何產生，以及國際會計準則第 23 號—*借貸成本*——澄清公司於資產準備就緒可作預定用途或出售時將任何原本為發展資產而作出的借貸視作整體借貸的一部分。該修訂本的生效日期為 2019 年 1 月 1 日。採納該修訂本後，我們預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2018 年 2 月，國際會計準則理事會頒佈計劃修訂、縮減或結算（國際會計準則第 19 號修訂本），說明公司於定額福利養老金計劃發生變更時如何釐定養老金開支。國際會計準則第 19 號—*僱員福利*說明公司如何將定額福利計劃入賬。若計劃發生變更——修訂、縮減或結算，國際會計準則第 19 號要求公司重新計量定額福利負債或資產淨額。該等修訂要求公司採用從重新計量獲得的更新假設釐定期服務成本及報告期間於計劃變更後的餘下時間的利息淨額。該等修訂適用於自 2019 年 1 月 1 日或之後開始的首個年度報告期間開始時或之後發生的計劃修訂、縮減或結算。採納該修訂本後，我們預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。

## 綜合財務報表

## 綜合財務報表附註

- 於 2018 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈了國際財務報告準則第 3 號—*企業合併*的修訂，其更改了企業的定義，使實體能夠釐定一項收購屬於企業合併還是資產收購。該修訂自 2020 年 1 月 1 日或之後開始的年度期間生效，允許提前採用。採用該修訂後，預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2018 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈了國際會計準則第 1 號*財務報表的呈報*及國際會計準則第 8 號*會計政策、會計估計變更*有關重大定義的修訂，對重大的定義作出澄清以方便採用。該修訂自 2020 年 1 月 1 日或之後開始的年度期間生效，允許提前採用。採用該修訂後，預計不會對我們的綜合財務報表或披露產生重大影響。

## 3. 綜合範圍

下表載列 FCA 主要附屬公司（按我們的報告分部分類）以及我們控股公司及其他公司的清單：

名稱	國家	所持權益比例
<b>北美自貿區</b>		
FCA US LLC	美國（特拉華州）	100.00
FCA Canada Inc.	加拿大	100.00
FCA Mexico, S.A. de C.V.	墨西哥	100.00
<b>拉美</b>		
FCA Fiat Chrysler Automoveis Brasil LTDA	巴西	100.00
FCA Automobiles Argentina S.A.	阿根廷	100.00
Banco Fidis S.A.	巴西	100.00
<b>亞太地區</b>		
Chrysler Group (China) Sales Limited	中華人民共和國	100.00
FCA Japan Ltd.	日本	100.00
FCA Australia Pty Ltd.	澳大利亞	100.00
菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司	中華人民共和國	100.00
阿爾法羅密歐（上海）汽車銷售有限公司	中華人民共和國	100.00
<b>歐洲、中東及非洲</b>		
FCA Italy S.p.A.	意大利	100.00
FCA Melfi S.r.l.	意大利	100.00
FCA Poland Spółka Akcyjna	波蘭	100.00
FCA Powertrain Poland Sp. z o.o.	波蘭	100.00
FCA Serbia d.o.o. Kragujevac	塞爾維亞	66.67
FCA Germany AG	德國	100.00
FCA France S.A.S.	法國	100.00
Fiat Chrysler Automobiles UK Ltd.	英國	100.00
Fiat Chrysler Automobiles Spain S.A.	西班牙	100.00
Fidis S.p.A.	意大利	100.00
<b>瑪莎拉蒂</b>		
Maserati S.p.A.	意大利	100.00
Maserati (China) Cars Trading Co. Ltd.	中華人民共和國	100.00
Maserati North America Inc.	美國（特拉華州）	100.00
<b>控股公司及其他公司</b>		
FCA North America Holdings LLC	美國（特拉華州）	100.00
Fiat Chrysler Finance S.p.A.	意大利	100.00
Fiat Chrysler Finance Europe S.A.	盧森堡	100.00

### 持作出售 Magneti Marelli 及已終止業務

於 2018 年 4 月 5 日，FCA 董事會宣佈其已授權 FCA 管理層制定並實施一項計劃，以將 Magneti Marelli 業務自本集團分拆。

於 2018 年 9 月 30 日，相關分拆極有可能在未來十二個月內進行，Magneti Marelli 業務符合標準可分類為持作銷售的出售組別。根據國際財務報告準則第 5 號—持作銷售的非流動資產及已終止業務，其亦符合標準可分類為已終止業務。

於 2018 年 10 月 22 日，FCA 宣佈已就向 CK Holdings, Ltd. 出售其 Magneti Marelli 業務簽訂最終協議。該交易預計將於 2019 年第二季度完成，惟受限於監管部門的批准及其他慣常完成條件。

Magneti Marelli 業務呈列如下：

- 於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，Magneti Marelli 的經營業績已不計入本集團的持續性業務，並在扣除稅項後於綜合損益表以單一項目呈列。為呈列已終止業務的財務影響，公司間交易產生的收入及開支會相互抵銷，惟於出售已終止業務後預期會持續產生的收入及開支除外。然而，綜合損益表並未確認公司間交易的損益。
- Magneti Marelli 的資產及負債已於截至 2018 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表分類為持作出售資產及持作出售負債，而 Magneti Marelli 的資產及負債則未於 2017 年 12 月 31 日的比較綜合財務狀況表重新分類。
- Magneti Marelli 產生的現金流量已於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的綜合現金流量表單獨呈列為經營、投資及融資活動產生的已終止現金流量。該等現金流量為與第三方交易產生的現金流量。
- 根據國際財務報告準則第 5 號，Magneti Marelli 的資產於 2018 年 9 月 30 日停止折舊及攤銷。經扣除稅項 2,000 萬歐元後，停止對 Magneti Marelli 的物業、廠房及設備進行折舊以及停止對無形資產進行攤銷的影響為 9,600 萬歐元。

下表載列於 2018 年 12 月 31 日被分類為持作出售的 Magneti Marelli 業務相關資產及負債：

分類為持作出售的資產	於 2018 年 12 月 31 日 <sup>(1)</sup>			
	(百萬歐元)			
	合計	流動	非流動	
無形資產	€ 717	€ —	€ 717	
物業、廠房及設備	1,793	—	1,793	
遞延稅項資產	127	—	127	
存貨	766	766	—	
貿易及其他應收款	545	492	53	
現金及現金等價物	719	719	—	
其他資產	129	27	102	
<b>持作出售資產總額<sup>(2)</sup></b>	<b>€ 4,796</b>			
分類為持有出售的負債				
債務	€ 177	€ 64	€ 113	
僱員福利負債	300	55	245	
撥備	210	100	110	
遞延稅項負債	99	—	99	
貿易及其他應付款	1,788	1,788	—	
其他負債	357	305	52	
<b>持作出售負債總額</b>	<b>€ 2,931</b>			

<sup>(1)</sup> 單獨呈列金額不代表 Magneti Marelli 的財務狀況；該等金額已扣除 Magneti Marelli 與本集團其他公司之間的交易。

<sup>(2)</sup> 於 2018 年 12 月 31 日綜合財務狀況表呈列的持作出售資產包括與 Magneti Marelli 業務無關的 500 萬歐元。

下表概述 Magneti Marelli 的經營業績，該業績不計入截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表：

	截至 12 月 31 日止年度 <sup>(1)</sup>		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
淨收入	€ 4,998	€ 5,204	€ 5,220
開支	4,493	4,798	4,906
財務費用淨額	85	124	158
已終止業務的除稅前利潤	420	282	156
稅項開支	118	63	55
已終止業務的除稅後利潤	€ 302	€ 219	€ 101

<sup>(1)</sup> 單獨呈列金額不代表 Magneti Marelli 的損益表；該等金額已扣除 Magneti Marelli 與本集團其他公司之間的交易。

#### 持作出售的 Itedi S.p.A

於 2016 年 8 月 1 日，FCA 宣佈簽訂一份框架協議，當中列明 FCA 的合併傳媒與出版附屬公司 Italiana Editrice S.p.A.（「Itedi」，FCA 擁有其 77% 的所有權）與意大利傳媒集團 GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.（「GEDI」，前稱 Gruppo Editoriale L' Espresso S.p.A.）的建議合併條款。合併的所有必要步驟（包括意大利州政府的監管批准）已完成，於 2017 年 6 月 27 日 FCA 和 Itedi 的非控股股東 Ital Press Holding S.p.A.（「Ital Press」）將 Itedi 的 100% 股份轉讓予 GEDI，以換取新發行的 GEDI 股份，從而導致 GEDI 控股股東 CIR S.p.A. 持有 GEDI 所有權的 43.4%、FCA 持有 14.63% 及 Ital Press 持有 4.37%。

於 2017 年 6 月 27 日完成合併後，於 2017 年 7 月 2 日，FCA 按每股 FCA 普通股等於 0.0484 股 GEDI 普通股的比例，將其在 GEDI 的全部權益分派予 FCA 普通股持有人。因此，本集團於截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表入賬出售收益 4,900 萬歐元。

#### 終止綜合 FCA Venezuela

於 2017 年，委內瑞拉的宏觀經濟狀況持續惡化。於 2017 年第二季度，本公司就委內瑞拉房地產資產確認了 2,100 萬歐元的資產減值支出，並入賬列作銷售、一般及其他費用。於 2017 年 12 月，由於委內瑞拉收緊貨幣政策，加上無法支付股息及美元債務且經濟狀況惡化，這限制了委內瑞拉維持正常生產的能力，因此我們認為，我們不再有能力透過控制委內瑞拉的業務來影響我們的回報。因此，根據國際財務報告準則第 10 號—綜合財務報表，於 2017 年 12 月 31 日，我們終止綜合附屬公司 FCA Venezuela LLC（「FCA Venezuela」），導致產生稅前非現金開支 4,200 萬歐元，並於截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表入賬列為銷售、一般及其他費用。終止綜合後，FCA 在 FCA Venezuela 的投資按公允價值確認，該公允價值於 2017 年 12 月 31 日為零，並在之後期間按成本入賬。

2016 年，「浮動」Sistema de Divisa Complementaria 或「DICOM」匯率用於完成 FCA Venezuela 大部分將委內瑞拉玻利瓦爾兌換為美元的交易。於 2016 年 12 月 31 日，DICOM 匯率為 674 委內瑞拉玻利瓦爾兌 1 美元，1,900 萬歐元的重新計量費用總額（包括 SICAD 應收款的貶值及撇減）於截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內收入成本下列賬。

本公司與非控股股東進行了以下重大交易：

2018 年

- 並未與非控股股東進行重大交易。

2017 年

- 於 2017 年 1 月將本集團於 FMM Pernambuco 的 16.0% 權益出售予少數股東，隨後於 2017 年第三季度失去控制權，因而產生 1,900 萬歐元的出售收益。

2016 年

- 並未與非控股股東進行重大交易。

#### 4. 淨收入

淨收入載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
收入來自：			
銷售貨品	€ 104,990	€ 102,029	€ 102,279
提供服務	3,871	2,182	2,212
合約收入	958	935	746
附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款	394	421	405
融資服務活動的利息收入	199	163	156
淨收入總額	€ 110,412	€ 105,730	€ 105,798

按地區劃分的淨收入載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
淨收入產生自：			
北美	€ 73,405	€ 67,500	€ 70,199
意大利	8,815	8,407	8,137
巴西	6,452	5,982	4,584
法國	3,204	3,121	2,811
德國	2,755	2,804	2,825
中國	1,974	3,562	3,942
西班牙	1,397	1,306	1,173
阿根廷	1,384	1,791	1,380
英國	1,136	1,267	1,513
土耳其	896	1,244	1,488
日本	718	735	624
澳大利亞	418	496	472
其他國家	7,858	7,515	6,650
淨收入總額	€ 110,412	€ 105,730	€ 105,798

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，分部貢獻的淨收入載列如下：

	大眾市場車輛						總計
	北美自貿 區	拉美	亞太地區	歐洲、 中東及 非洲	瑪莎拉蒂	其他活動	
	(百萬歐元)						
收入來自：							
銷售貨品	€ 69,908	€ 7,756	€ 2,560	€ 21,516	€ 2,606	€ 644	€ 104,990
提供服務	2,287	270	21	945	39	309	3,871
建築合約收入	—	—	—	—	—	958	958
貨品及服務產生的收入	72,195	8,026	2,581	22,461	2,645	1,911	109,819
附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款	158	—	—	235	—	1	394
融資服務活動的利息收入	—	116	65	18	—	—	199
淨收入總額	€ 72,353	€ 8,142	€ 2,646	€ 22,714	€ 2,645	€ 1,912	€ 110,412

本集團於截至 2018 年 12 月 31 日止年度已就去年履約而確認淨收入減少淨額 1,400 萬歐元。這主要是由於本集團將車輛的控制權轉讓予經銷商後，銷售激勵計劃的估計成本發生變化。

## 5. 研發費用

研發費用載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
已支銷的研發支出	€ 1,448	€ 1,506	€ 1,467
資本化開發支出的攤銷	1,456	1,294	1,357
資本化開發支出的減值及攤銷	147	103	106
<b>研發費用總額</b>	<b>€ 3,051</b>	<b>€ 2,903</b>	<b>€ 2,930</b>

截至 2018 年 12 月 31 日止年度資本化開發支出的減值及撤銷（主要在歐洲、中東及非洲）是由於與 2018-2022 年業務計劃相關的產品計劃發生變化。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度資本化開發支出的減值及撤銷主要與歐洲、中東及非洲的全球產品組合及拉美產品組合發生變化有關。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度的資本化開發支出減值及撤銷主要涉及本集團將產能調整至在中國生產 SUV，導致本地生產的菲亞特 Viaggio 及 Ottimo 汽車錄得減值費用 9,000 萬歐元。

有關資本化開發支出的詳情，請參閱附註 10 其他無形資產。

## 6. 財務開支淨額

下表概述本集團的財務收益及開支，其列入財務開支淨額：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
利息收入及其他財務收益	€ 249	€ 220	€ 279
財務開支：			
利息開支及其他財務開支：			
票據利息開支	929	1,084	1,452
銀行借款利息開支	422	568	749
銀行借款利息開支	259	350	450
其他利息成本及財務開支	248	166	253
金融資產撤減	6	21	76
出售證券產生的虧損	6	5	6
僱員福利撥備的淨利息開支	276	304	341
<b>財務開支總額</b>	<b>1,217</b>	<b>1,414</b>	<b>1,875</b>
衍生金融工具產生的費用淨額及匯率差異	88	151	262
<b>財務開支總額以及衍生金融工具產生的費用淨額及匯率差異</b>	<b>1,305</b>	<b>1,565</b>	<b>2,137</b>
<b>財務開支淨額</b>	<b>€ 1,056</b>	<b>€ 1,345</b>	<b>€ 1,858</b>



## 7. 稅項開支

下表概述稅項開支：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
即期稅項開支	€ 592	€ 832	€ 797
遞延稅項開支	520	1,776	433
與先前期間有關的稅項開支／(利益)	(334)	(20)	7
<b>稅項開支總額</b>	<b>€ 778</b>	<b>€ 2,588</b>	<b>€ 1,237</b>

用於釐定理論所得稅的適用稅率為英國的法定稅率，英國為 FCA NV 所在的稅收管轄區。根據 2018 年理論稅率 19.0% (2017 年為 19.25% 及 2016 年為 20%) 計算的理論所得稅與已確認所得稅之間的對賬如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
理論所得稅	€ 781	€ 1,126	€ 590
稅收影響：			
確認及動用先前未確認的遞延稅項資產	—	(161)	(42)
永久差異	(416)	(397)	(217)
稅項抵免	(135)	(23)	(340)
未確認及撤減的遞延稅項資產	633	1,053	520
外國稅率及理論適用稅率與免稅期之間的差異	207	970	633
往年相關稅項	(334)	(20)	7
稅率變化	—	(22)	—
預扣稅	41	78	54
其他差異	(15)	(8)	(9)
<b>稅項開支總額，不包括意大利地區生產稅</b>	<b>762</b>	<b>2,596</b>	<b>1,196</b>
實際稅率	18.5%	44.2%	40.5%
意大利地區生產稅 (即期及遞延)	16	(8)	41
<b>稅項開支總額</b>	<b>€ 778</b>	<b>€ 2,588</b>	<b>€ 1,237</b>

由於意大利地區生產稅的應稅基準與除稅前利潤不同，因此其不計入上述實際稅率。

實際稅率從 2017 年的 44% 下降到 2018 年的 19%，主要由於：(i) 巴西已確認遞延稅項資產減少導致 2017 年錄得 7.34 億歐元稅項開支；(ii) 2018 年因稅法影響確認 6.73 億歐元淨稅收利益；及 (iii) 就 2018 年最終確定的先前數年稅收狀況確認 3.34 億歐元淨稅收利益；部分被 (iv) 就與美國柴油排放有關的民事、環境和消費者索賠達成的最終和解相關的費用確認撥備的稅務影響所抵銷。

就 2018 年最終確定的先前數年稅收狀況確認 3.34 億歐元淨稅收利益包括：(i) 美國返還撥備調整的 4.47 億歐元稅收利益 (包括把估算的 2017 年美國以前認定的遞延稅開支調減 7,000 萬歐元，以及來自加速後的酌情養老金供款的稅收利益 9,400 萬歐元，有關更多詳情，請參閱附註 19 僱員福利負債)；部分被 (ii) 主要因不確定稅收狀況及其他先前數年稅收狀況的影響產生的 1.13 億歐元淨稅項開支所抵銷。

本集團於遞延稅項資產確認單一公司遞延稅項資產減遞延稅項負債的金額，該等金額可予抵銷。確認的金額如下：

	於 2018 年		於 2017 年	
	€	1,814	€	2,004
遞延稅項資產	€	1,814	€	2,004
遞延稅項負債		(937)		(388)
淨遞延稅項資產總額	€	877	€	1,616

於 2018 年 12 月 31 日的遞延稅項資產淨額較 2017 年 12 月 31 日減少主要是由於(i)北美自貿區減少 4.81 億歐元，涉及撥備、資本支出稅項折舊及攤銷加速以及動用美國結轉稅收抵免；(ii)於權益確認的遞延稅項資產淨額減少 1.42 億歐元，主要涉及僱員福利及外幣換算；(iii)轉撥至持作待售的結餘的遞延稅項資產淨額減少 2,800 萬歐元；及(iv)其他遞延稅項資產淨額減少 3,900 萬歐元。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，遞延稅項資產及負債的重要組成部分及其變動載列如下：

	於 2018 年 1 月 1 日		於綜合損益表確認		於權益確認		轉撥至持作出售資產 / (負債)		換算差額及其他變動		於 2018 年 12 月 31 日	
	€		€		€		€		€		€	
遞延稅項資產產生自：												
撥備	€	3,848	€	240	€	—	€	(55)	€	94	€	4,127
僱員福利撥備		1,828		(280)		(77)		(31)		47		1,487
無形資產		192		(24)		—		(2)		—		166
金融資產減值		169		(1)		—		(13)		—		155
存貨		252		22		—		(24)		(4)		246
呆賬撥備		122		(6)		—		(7)		(13)		96
其他		387		48		4		(77)		323		685
遞延稅項資產總額	€	6,798	€	(1)	€	(73)	€	(209)	€	447	€	6,962
遞延稅項負債產生自：												
加速折舊	€	(1,891)	€	(386)	€	—	€	29	€	(48)	€	(2,296)
資本化開發資產		(2,116)		(103)		—		81		(302)		(2,440)
其他無形資產及不確定使用年期的無形資產		(849)		(20)		—		2		(45)		(912)
僱員福利撥備		(50)		(2)		(1)		3		(41)		(91)
其他		(314)		(103)		5		86		(98)		(424)
遞延稅項負債總額	€	(5,220)	€	(614)	€	4	€	201	€	(534)	€	(6,163)
稅項虧損結轉產生的遞延稅項資產	€	4,718	€	708	€	—	€	(328)	€	(135)	€	4,963
未確認的遞延稅項資產		(4,680)		(662)		(12)		308		161		(4,885)
淨遞延稅項資產總額	€	1,616	€	(569)	€	(81)	€	(28)	€	(61)	€	877

	於 2017 年 1 月 1 日		於綜合損益表確認		於權益確認		換算差額及其他變動		於 2017 年 12 月 31 日	
	(百萬歐元)									
遞延稅項資產產生自：										
撥備	€	6,149	€	(1,742)	€	—	€	(559)	€	3,848
僱員福利撥備		2,851		(364)		(16)		(643)		1,828
無形資產		211		(19)		—		—		192
金融資產減值		195		(25)		—		(1)		169
存貨		251		3		—		(2)		252
呆賬撥備		117		19		—		(14)		122
其他		385		(13)		(14)		29		387
<b>遞延稅項資產總額</b>	<b>€</b>	<b>10,159</b>	<b>€</b>	<b>(2,141)</b>	<b>€</b>	<b>(30)</b>	<b>€</b>	<b>(1,190)</b>	<b>€</b>	<b>6,798</b>
遞延稅項負債產生自：										
加速折舊	€	(2,770)	€	430	€	—	€	449	€	(1,891)
資本化開發開支		(2,742)		399		—		227		(2,116)
其他無形資產及不確定使用年期的無形資產		(1,493)		238		—		406		(849)
僱員福利撥備		(14)		(30)		—		(6)		(50)
其他		(331)		4		(10)		23		(314)
<b>遞延稅項負債總額</b>	<b>€</b>	<b>(7,350)</b>	<b>€</b>	<b>1,041</b>	<b>€</b>	<b>(10)</b>	<b>€</b>	<b>1,099</b>	<b>€</b>	<b>(5,220)</b>
稅項虧損結轉產生的										
遞延稅項資產	€	4,444	€	522	€	—	€	(248)	€	4,718
未確認的遞延稅項資產		(3,748)		(1,195)		9		254		(4,680)
<b>淨遞延稅項資產總額</b>	<b>€</b>	<b>3,505</b>	<b>€</b>	<b>(1,773)</b>	<b>€</b>	<b>(31)</b>	<b>€</b>	<b>(85)</b>	<b>€</b>	<b>1,616</b>

於 2018 年 12 月 31 日，本集團可抵扣暫時差額的遞延稅項資產總額為 69.62 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 67.98 億歐元），其中 8.98 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 9.40 億歐元）未確認。於 2018 年 12 月 31 日，本集團的稅項虧損結轉遞延稅項資產為 49.63 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 47.18 億歐元），其中 39.87 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 37.40 億歐元）未確認。

於 2018 年 12 月 31 日，本集團的已確認及未確認意大利遞延稅項資產淨額為 33.70 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 32.56 億歐元），這主要歸因於意大利稅項虧損可無限期結轉。遞延稅項資產會就意大利稅項虧損結轉進行確認，惟前提是透過實現本集團的 2018-2022 年業務計劃可獲得相關稅項利益。本集團繼續確認意大利的遞延稅項資產淨額 8.84 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 8.98 億歐元），原因是本集團認為我們將來可能會擁有足夠的應課稅收入，使其可變現該等遞延稅項資產淨額。動用目前並未確認遞延稅項資產的意大利稅項虧損結轉，取決於未來的持續盈利能力以及是否可在本集團 2018-2022 業務計劃之外的期間獲得應可稅收入，故是否可動用尚不確定。因此於 2018 年 12 月 31 日，並未確認 24.86 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 23.58 億歐元）的意大利遞延稅項資產淨額。

於 2018 年 12 月 31 日，本集團的已確認及未確認巴西遞延稅項資產淨額為 15.32 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 12.87 億歐元），這主要歸因於巴西稅項虧損可無限期結轉。遞延稅項資產會就巴西稅項虧損結轉進行確認，惟前提是透過實現本集團的 2018-2022 年業務計劃可獲得相關稅項利益。本集團繼續確認巴西的遞延稅項資產淨額 1.33 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 1.48 億歐元），原因是本集團認為我們將來可能會擁有足夠的應課稅收入，使其可變現該等遞延稅項資產淨額。動用目前並未確認遞延稅項資產的巴西稅項虧損結轉，取決於未來的持續盈利能力以及是否可在本集團 2018-2022 年業務計劃之外的期間獲得應可稅收入，故是否可動用尚不確定。因此於 2018 年 12 月 31 日，並未確認 13.99 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 11.39 億歐元）的巴西遞延稅項資產淨額。

該等遞延稅項資產的變現對釐定未來應課稅收入所使用的假設及判斷以及我們在必要時影響稅務計劃策略的能力較為敏感。本集團經營所在的歐洲、中東及非洲若干司法管轄區將來可能會開始產生利潤或應課稅收入。儘管我們尚未確認該等司法管轄區的遞延稅項資產，但我們對可變現性的評估可能會發生變化，從而導致需在資產負債表進一步確認遞延稅項資產，及在損益表確認相關所得稅利益。有關進一步詳情，請參閱註釋 2 使用估算—遞延稅項資產的可收回性。

附屬公司未分配盈利的遞延稅項負債並未確認，除非在可預見的將來可能會進行分配。

按到期年度分析的 2018 年 12 月 31 日可扣稅及應課稅暫時性差額總和及累計稅項虧損，以及遞延稅項資產的未確認金額載列如下：

	於 2018 年 12 月 31 日	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2022 年之 後	到期年度 無限/ 不確定
(百萬歐元)							
與企業稅項有關的暫時性 差額及稅項虧損：							
可抵扣暫時性差額	€ 28,300	€ 3,793	€ 3,143	€ 3,084	€ 3,478	€ 14,689	€ 113
應課稅暫時性差額	(25,749)	(2,484)	(2,451)	(2,450)	(2,499)	(12,730)	(3,135)
稅項虧損	18,978	152	151	111	292	1,868	16,404
未確認遞延稅項資產金額	(18,295)	(132)	(67)	(130)	(248)	(3,201)	(14,517)
與企業稅項有關的暫時性 差額及稅項虧損	€ 3,234	€ 1,329	€ 776	€ 615	€ 1,023	€ 626	€ (1,135)
與當地稅收（即意大利地區生 產稅）相關的暫時性差額及稅 項虧損：							
可抵扣暫時性差額	€ 9,761	€ 1,241	€ 827	€ 722	€ 1,176	€ 5,758	€ 37
應課稅暫時性差額	(8,123)	(657)	(650)	(649)	(700)	(5,363)	(104)
稅項虧損	4,211	8	1	65	231	250	3,656
未確認遞延稅項資產 金額	(5,054)	(42)	(15)	(77)	(270)	(1,335)	(3,315)
與當地稅收相關的暫時性 差額及稅項虧損	€ 795	€ 550	€ 163	€ 61	€ 437	€ (690)	€ 274

## 8. 按性質劃分的其他資料

截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團持續性業務的人員費用分別為 117 億歐元、117 億歐元及 118 億歐元，包括主要與產品開發活動有關的資本化費用。

截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團的持續性業務平均僱員人數分別為 203,122 人、197,040 人及 198,102 人。

## 9. 商譽及不確定使用年期的無形資產

於 2018 年及 2017 年 12 月 31 日商譽及不確定使用年期的無形資產概述如下：

	於 2018 年 1 月 1 日		轉撥至持作出售 資產	換算差額及 其他	於 2018 年 12 月 31 日
	(百萬歐 元)				
總額	€ 10,850	€ (96)	€ 500	€	€ 11,254
累計減值虧損		(454)	33	1	(420)
商譽	10,396	(63)	501		10,834
品牌	2,994	—	142		3,136
商譽及不確定使用年期的無形資產總額	€ 13,390	€ (63)	€ 643	€	€ 13,970

	於 2017 年 1 月 1 日		換算差額及 其他	於 2017 年 12 月 31 日
	(百萬歐 元)			
總額	€ 12,299	€ (1,449)	€	€ 10,850
累計減值虧損		(482)	28	(454)
商譽	11,817	(1,421)		10,396
品牌	3,405	(411)		2,994
商譽及不確定使用年期的無形資產總額	€ 15,222	€ (1,832)	€	€ 13,390

2018 年及 2017 年的換算差額主要與美元兌歐元的外幣換算有關。

### 品牌

因收購 FCA US 而獲取的品牌（包括克萊斯勒、Jeep、道奇、Ram 及 Mopar 品牌）會分配至北美自貿區分部。該等權利在政府機構註冊後在持續商用時會得到合法保護。由於該等權利並無法律、合約、競爭或經濟條款限制其可使用年期，且彼等分類為不確定使用年期的無形資產，因此不進行攤銷，而是每年進行減值測試。

為進行減值測試，品牌的眼面值與分配予北美自貿區分部的商譽一同進行測試。

### 商譽

於 2018 年 12 月 31 日，商譽包括收購 FCA US 產生的 108.01 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 103.11 億歐元）。於 2018 年 12 月 31 日，由於 Magneti Marelli 符合持作出售標準，因此商譽 6,300 萬歐元被分類為持作出售資產（參閱附註 3 綜合範圍）。

於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，概無就商譽及不確定使用年期的無形資產確認減值費用。有關商譽減值測試的假設及判斷詳情，請參閱附註 2 編製基準—使用估算。

下表概述 FCA 報告分部之間的商譽分配：

	於 2018 年		於 2017 年	
	(百萬歐 元)			
北美自貿區	€ 8,855	€	8,453	€
亞太地區	1,152		1,099	
拉美	552		529	
歐洲、中東及非洲	264		253	
其他活動	11		62	
商譽總額	€ 10,834	€	10,396	€

## 10. 其他無形資產

	資本化開發 支出	專利、 特許 權、牌 照及 排碳權	其他 無形資產	合計
	(百萬歐元)			
於 2017 年 1 月 1 日的賬面總值	€ 18,739	€ 3,552	€ 801	€ 23,092
添置	2,586	356	65	3,007
剝離	(329)	(16)	(1)	(346)
換算差額及其他變動	(1,097)	(309)	(61)	(1,467)
於 2017 年 12 月 31 日	19,899	3,583	804	24,286
添置	2,235	639	93	2,967
剝離	(568)	(224)	(89)	(881)
轉撥至持作出售資產	(1,553)	(132)	(131)	(1,816)
換算差額及其他變動	215	133	(41)	307
於 2018 年 12 月 31 日	20,228	3,999	636	24,863
於 2017 年 1 月 1 日的累計攤銷 及減值虧損	9,380	1,808	482	11,670
攤銷	1,424	371	61	1,856
減值虧損及資產撤銷	110	—	—	110
剝離	(324)	(10)	—	(334)
換算差額及其他變動	(388)	(140)	(30)	(558)
於 2017 年 12 月 31 日	10,202	2,029	513	12,744
攤銷	1,543	379	50	1,972
減值虧損及資產撤銷	153	—	—	153
剝離	(553)	(30)	(89)	(672)
轉撥至持作出售資產	(973)	(98)	(91)	(1,162)
換算差額及其他變動	31	82	(34)	79
於 2018 年 12 月 31 日	10,403	2,362	349	13,114
於 2017 年 12 月 31 日的賬面值	€ 9,697	€ 1,554	€ 291	€ 11,542
於 2018 年 12 月 31 日的賬面值	€ 9,825	€ 1,637	€ 287	€ 11,749

資本化開發支出包括直接歸屬於內部產品開發過程的內部及外部成本，主要包括材料成本以及工程、設計及開發相關的人員開支，該等開支主要產生自現有車輛、新車型及動力總成項目的內容改進。

於 2018 年，本公司確認了 1.53 億歐元的減值虧損及資產撤銷，如附註 5 研發費用所述。於 2017 年，本公司合共確認了 1.10 億歐元的減值虧損及資產撤銷，如附註 5 研發費用所述。有關對該等資產進行減值測試時使用的假設及判斷的進一步詳情，請參閱附註 2 使用估算—具有確定使用年期的非流動資產的可收回性。

換算差額主要與美元兌歐元的外幣換算有關。

資本化開發支出的攤銷在綜合損益表的研發費用中確認，如附註 5 研發費用所述。專利、特許權、牌照、排碳權以及其他無形資產的攤銷在收入成本以及銷售、一般及其他費用確認。

於 2018 年及 2017 年 12 月 31 日，本集團購買無形資產的合約承諾金額分別為 2.15 億歐元及 6.01 億歐元。

## 11. 物業、廠房及設備

	土地	工業樓宇	廠房、 機器及設 備	其他 資產	墊款及在 建有 形資產	合計
	(百萬歐元)					
於 2017 年 1 月 1 日的賬面總值	€ 948	€ 8,930	€ 50,389	€ 3,223	€ 3,648	€ 67,138
添置	20	256	3,768	187	1,428	5,659
剝離	(11)	(17)	(1,163)	(88)	(4)	(1,283)
綜合範圍的變動	(2)	(104)	(618)	(21)	(5)	(750)
換算差額	(71)	(639)	(3,167)	(301)	(325)	(4,503)
其他變動	1	68	1,844	3	(1,930)	(14)
於 2017 年 12 月 31 日	885	8,494	51,053	3,003	2,812	66,247
添置	7	183	1,976	84	811	3,061
剝離	(11)	(16)	(872)	(40)	(5)	(944)
換算差額	(10)	(34)	123	57	47	183
轉撥至持作出售資產	(21)	(401)	(3,870)	(294)	(299)	(4,885)
其他變動	1	113	1,607	56	(1,838)	(61)
於 2018 年 12 月 31 日	851	8,339	50,017	2,866	1,528	63,601
於 2017 年 1 月 1 日的累計折舊 及減值虧損	41	3,213	31,694	1,744	15	36,707
折舊	—	313	3,440	279	—	4,032
剝離	(2)	(11)	(1,126)	(78)	—	(1,217)
減值虧損及資產撇銷	1	22	83	6	7	119
綜合範圍的變動	(1)	(76)	(287)	(18)	—	(382)
換算差額	(1)	(163)	(1,693)	(152)	(1)	(2,010)
其他變動	(1)	—	(29)	19	(5)	(16)
於 2017 年 12 月 31 日	37	3,298	32,082	1,800	16	37,233
折舊	—	283	3,303	262	—	3,848
剝離	(5)	—	(851)	(34)	—	(890)
減值虧損及資產撇銷	—	—	140	—	4	144
換算差額	—	(1)	89	30	—	118
轉撥至持作出售資產	—	(204)	(2,663)	(223)	(2)	(3,092)
其他變動	—	(11)	(68)	20	(8)	(67)
於 2018 年 12 月 31 日	32	3,365	32,032	1,855	10	37,294
於 2017 年 12 月 31 日的賬面值	€ 848	€ 5,196	€ 18,971	€ 1,203	€ 2,796	€ 29,014
於 2018 年 12 月 31 日的賬面值	€ 819	€ 4,974	€ 17,985	€ 1,011	€ 1,518	€ 26,307

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，因有關 2018-2022 年業務計劃的產品計劃出現變動，本集團確認了合共 1.44 億歐元的歐洲、中東及非洲減值虧損及資產撇銷。有關該等資產進行減值測試時使用的假設及判斷詳情，請參閱附註 2 使用估算—具有限可使用年期的非流動資產的可收回性。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團確認減值虧損及資產撇銷總額 1.19 億歐元，其中 2,100 萬歐元涉及 FCA Venezuela 部分資產，原因為委內瑞拉經濟狀況於終止綜合前持續惡化。其餘減值虧損涉及歐洲、中東及非洲的全球產品組合變更以及拉美產品組合變更。

該等減值費用已於截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表的銷售、行政及其他開支內確認。

於 2018 年，換算差額為 6,500 萬歐元，主要是由於美元兌歐元升值，惟部分被巴西雷亞爾貶值所抵銷。於 2017 年，換算差額為 24.93 億歐元，主要是由於美元、墨西哥比索及巴西雷亞爾兌歐元貶值。

融資租賃協議項下租賃資產的賬面淨值包括供應商依法擁有但於綜合財務報表內確認的資產，並根據國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 4 號-釐定一項安排是否包含租賃確認相應的融資租賃應付款，因為該安排轉移控制使用特定資產的權利，即使該安排未明確提及有關資產。計入物業、廠房及設備的融資租賃協議項下租賃資產賬面淨值總額如下：

	於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
工業樓宇	€ 197	€ 209
廠房、機器及設備	129	193
融資租賃項下的物業、廠房及設備總額	€ 326	€ 402

已抵押作債務及其他承諾（主要與我們的巴西業務有關）擔保的本集團物業、廠房及設備，其賬面值概述如下：

	於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
已抵押作為債務擔保的土地及工業樓宇	€ 892	€ 1,031
已抵押作為債務及其他承諾擔保的廠房及機器	1,241	1,324
已抵押作為債務及其他承諾擔保的其他資產	81	17
已抵押作為債務及其他承諾擔保的物業、廠房及設備總額	€ 2,214	€ 2,372

除上述金額外，於 2017 年 12 月 31 日，FCA US 的 2018 年 12 月 31 日到期 B 批定期貸款（「2018 年到期 B 批定期貸款」）以 FCA US 所有資產及其美國附屬公司擔保人資產的高級優先抵押權益作抵押，但特定資產除外。此抵押權益於 2018 年 11 月提早償還 2018 年到期 B 批定期貸款時到期。詳情請參閱附註 21 債務。

於 2018 年及 2017 年 12 月 31 日，本集團就購買物業、廠房及設備而擁有的合約承諾分別為 5.39 億歐元及 5.40 億歐元。



## 12. 按權益法核算的投資

下表概述按權益法核算的投資：

	於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
合資企業	€ 1,866	€ 1,866
聯營公司	96	94
其他	40	48
按權益法核算的投資總額	€ 2,002	€ 2,008

於按權益法核算的合資企業的投資，其 FCA 所有權百分比及賬面值載列如下：

	所有權比例		投資結餘	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年	2018 年	2017 年
	(所有權比例)		(百萬歐元)	
合資企業				
FCA Bank S.p.A.	50.0%	50.0%	€ 1,360	€ 1,178
Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S.	37.9%	37.9%	233	298
廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司	50.0%	50.0%	216	287
其他			57	103
合計			€ 1,866	€ 1,866

FCA Bank 為與 Crédit Agricole Consumer Finance S.A. (「CACF」) 成立的合資企業，其主要在意大利、法國、德國、英國及西班牙等歐洲國家開展業務。本集團與 Credit Agricole 同意將其期限延長至 2022 年 12 月 31 日，其可自動續期至 2024 年 12 月 31 日，除非在 2019 年 1 月 1 日至 2019 年 6 月 30 日止期間作出終止通知。FCA Bank 作為本集團大眾市場汽車品牌及瑪莎拉蒂汽車的合作夥伴，直接或透過其附屬公司提供汽車零售、經銷商融資以及長期租賃服務。

截至 FCA 綜合財務報表刊發之日，於 2018 年 12 月 31 日及截至該日止年度的 FCA Bank 財務報表尚未獲授權刊發。因此，下表載列可獲得的最新公開財務資料。

對 FCA 應佔的 FCA Bank 淨收入及淨權益進行估計時，其已使用可獲得的最新資料。該數據與實際結果之間的任何差異將於 2019 年 FCA 綜合財務報表進行調整（如有）。

下表概述 FCA Bank 的相關財務資料：

	於 2018 年 6 月 30 日		於 2017 年 12 月 31 日	
	(百萬歐元)			
金融資產	€	25,496	€	23,434
其中：現金及現金等價物		—		1
其他資產		4,175		3,753
金融負債		25,634		23,424
其他負債		1,346		1,250
權益 (100%)		2,691		2,512
歸屬於母公司所有者的淨資產		2,645		2,469
本集團應佔淨資產		1,323		1,235
抵銷未變現利潤及其他調整		37		(57)
<b>FCA Bank 權益的眼面值<sup>(1)</sup></b>	<b>€</b>	<b>1,360</b>	<b>€</b>	<b>1,178</b>

<sup>(1)</sup> 分別於 2018 年及 2017 年 12 月 31 日的金額。

	截至 6 月 30 日止六個月		截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)			
利息及類似收入	€	471	€	855
利息及類似開支		(144)		(266)
所得稅開支		(80)		(105)
持續性業務產生的利潤		201		383
純利		201		383
歸屬於母公司所有者的純利(A)		199		378
歸屬於母公司所有者的其他全面收益 / (虧損) (B)		(5)		(8)
歸屬於母公司所有者的其他全面收益總額(A+B)	€	194	€	370
€	€	195	€	189
本集團應佔純利 <sup>(1)</sup>	€	195	€	189
			€	154

<sup>(1)</sup> 分別為截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的金額。

Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S. (「Tofas」) 為與 Koç Holding 成立的合資企業，其已在土耳其資本市場委員會註冊，並在伊斯坦布爾證券交易所上市。於 2018 年 12 月 31 日，本集團所持 Tofas 權益的公允價值為 5.31 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 13.75 億歐元）。

廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司（「廣汽菲克合資公司」）為與廣州汽車集團股份有限公司成立的合資企業，其在當地生產面向中國市場的 Jeep 車輛。

本集團應佔合資企業、聯營公司及未合併附屬公司權益的盈利乃按權益法核算，並計入綜合損益表的投資業績內。下表概述應佔按權益法核算的投資對象的利潤，其列入投資業績：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
合資企業	€ 221	€ 381	€ 288
聯營公司	6	9	7
其他	13	10	13
應佔按權益法核算的投資對象利潤總額	€ 240	€ 400	€ 308

#### 不重要合資企業及聯營公司

就本集團應佔所有按權益法核算的非重要單一合資企業及聯營公司權益而確認的總金額載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
<b>合資企業：</b>			
持續性業務產生的利潤	€ 27	€ 192	€ 134
純利	27	192	134
其他全面收益／(虧損)	(91)	(105)	(90)
其他全面收益總額	€ (64)	€ 87	€ 44
<b>聯營公司：</b>			
持續性業務的收益／(虧損)	€ 6	€ 9	€ 7
淨收入／(虧損)	6	9	7
其他全面收益／(虧損)	(3)	(3)	(1)
其他全面收益／(虧損)總額	€ 3	€ 6	€ 6

### 13. 其他金融資產

其他金融資產包括以下各項：

	附註	於 12 月 31 日					
		2018 年			2017 年		
		流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
		(百萬元)					
衍生金融資產	16	€ 283	€ 14	€ 297	€ 265	€ 19	€ 284
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的債務證券	23	—	—	—	4	—	4
以公允價值計量且其變動計入損益的債務證券	23	230	—	230	172	59	231
按攤銷成本計量的債務證券		61	2	63	—	—	—
持至到期的債務證券		—	—	—	—	2	2
以成本計量的股本工具		—	—	—	—	43	43
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股本工具	23	—	31	31	—	23	23
強制指定為以公允價值計量且其變動計入損益的股本工具	23	41	2	43	—	—	—
持作買賣投資		—	—	—	46	—	46
財務應收款		—	252	252	—	275	275
保證金 <sup>(1)</sup>	23	—	61	61	—	61	61
<b>其他金融資產總額</b>		<b>€ 615</b>	<b>€ 362</b>	<b>€ 977</b>	<b>€ 487</b>	<b>€ 482</b>	<b>€ 969</b>

<sup>(1)</sup> 保證金乃就衍生品交易及債務責任而持有。

於 2017 年 3 月 21 日，本集團完成出售其投資的 CNH Industrial N.V. (「CNHI」) 的 15,948,275 股普通股，佔 CNHI 普通股的 1.17%，對價為 1.44 億歐元，先前於以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股權工具內列賬。該出售未產生重大收益。本集團擁有但未獲賦予任何價值的額外 15,948,275 股特殊表決權股份於出售 CNHI 普通股時到期。

有關採納國際財務報告準則第 9 號對上文披露結餘影響的資料，請參閱附註 2 編製基準。

## 14. 存貨

	於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
成品及轉售貨品	€ 6,776	€ 8,261
在製品、原材料及製造耗材	3,783	4,476
應收客戶合約工程款	135	185
<b>存貨總額</b>	<b>€ 10,694</b>	<b>€ 12,922</b>

於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，主要在收入成本確認的存貨撇減金額分別為 6.69 億歐元、6.26 億歐元及 6.07 億歐元。

此外，於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本公司已就中國加快採用新的排放標準以及預期銷售增速放緩而確認亞太地區存貨減值合共 1.29 億歐元。

與工業自動化系統及相關產品的設計及生產有關的建造合約淨資產／（負債）概述如下：

	於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
迄今已產生的成本及已確認利潤（減已確認虧損）總額	€ 954	€ 881
減：進度款項	(912)	(886)
<b>建造合約淨資產／（負債）</b>	<b>42</b>	<b>(5)</b>
建造合約資產	135	185
減：建造合約負債（附註 22）	(93)	(190)
<b>建造合約淨資產／（負債）</b>	<b>€ 42</b>	<b>€ (5)</b>

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本集團建造合約淨資產／（負債）的變動載列如下：

	於 2018 年 1 月 1 日	自客戶收取的墊款	於收入確認的金額	轉撥至持作出售資產／（負債）	其他變動	於 2018 年 12 月 31 日
	(百萬歐元)					
建造合約淨資產／（負債）	€ (5)	€ (878)	€ 958	€ —	€ (33)	<b>€ 42</b>

建造合約淨資產／（負債）總額預計在未來 12 個月確認為收入。

## 15. 貿易、其他應收款及應收稅項

下表概述按到期日劃分的貿易、其他應收款及應收稅項：

	2018年					於2017年12月31日				
	全額於一年內到期(流動)	一至五年到期	五年後到期	全額於一年後到期(非流動)	合計	全額於一年內到期(流動)	一至五年到期	五年後到期	全額於一年後到期(非流動)	合計
	(百萬歐元)									
貿易應收款	€ 2,048	€ —	€ —	€ —	€ 2,048	€ 2,460	€ —	€ —	€ —	€ 2,460
融資活動應收款	3,304	297	13	310	3,614	2,946	194	—	194	3,140
其他應收款	1,836	1,086	88	1,174	3,010	2,481	414	58	472	2,953
貿易及其他應收款總額	<b>€ 7,188</b>	<b>€ 1,383</b>	<b>€ 101</b>	<b>€ 1,484</b>	<b>€ 8,672</b>	<b>€ 7,887</b>	<b>€ 608</b>	<b>€ 58</b>	<b>€ 666</b>	<b>€ 8,553</b>
應收稅項	€ 419	€ 53	€ 18	€ 71	€ 490	€ 215	€ 62	€ 21	€ 83	€ 298

### 貿易應收款

所列示的貿易應收款已扣除使用簡化方法計算的預期信貸損失撥備。貿易應收款撥備的變動載列如下：

	於2018年1月1日		使用情況及其他變動	轉撥至持作出售資產	於2018年12月31日
	撥備				
預期信貸損失撥備—貿易應收款	€ 269	€ 56	€ (47)	€ (31)	<b>€ 247</b>

(百萬歐元)

截至2018年12月31日止年度，一筆金額不大的貿易應收款已被撤銷，惟仍可被實施強制執行。由於根據國際財務報告準則第9號實施減值法，因此對2018年12月31日的預期信貸損失撥備產生的影響不大。

下表載列有關貿易應收款的信用風險及預期信貸損失資料：

	於2018年12月31日		
	流動及逾期少於90日	逾期90日或以上	合計
總額	1,920	310	2,230
預期信貸損失撥備	(65)	(182)	(247)
賬面值	<b>1,855</b>	<b>128</b>	<b>1,983</b>

除上述金額外，另一筆貿易應收款6,500萬歐元以公允價值計量且其變動計入損益。請參閱附註23公允價值計量。

**融資活動應收款**

主要與本集團全面合併的金融服務公司業務有關的融資活動應收款概述如下：

	於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
經銷商融資	€ 2,654	€ 2,295
零售融資	601	420
融資租賃	3	4
其他	356	421
<b>融資活動應收款總額</b>	<b>€ 3,614</b>	<b>€ 3,140</b>

所列示的融資活動應收款已扣除預期信貸損失撥備。融資活動應收款撥備的變動載列如下：

	於 2018 年 1 月 1 日		撥備	使用情 況及其他 變動	轉撥至持作 出售資產	於 2018 年 12 月 31 日
	€	€				
預期信貸損失撥備—融資活動應收款	€ 45	€ 87	€ (105)	€ —	€ 27	

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，一筆金額不大的融資活動應收款已被撤銷，惟仍可被實施強制執行。由於根據國際財務報告準則第 9 號實施減值法，因此對 2018 年 12 月 31 日的預期信貸損失撥備產生的影響不大。

下表載列有關融資活動應收款的信用風險及預期信貸損失資料：

	於 2018 年 12 月 31 日			
	第 1 階段	第 2 階段	第 3 階段	合計
總額	2,465	168	35	2,668
預期信貸損失撥備	(13)	(2)	(12)	(27)
<b>賬面值</b>	<b>2,452</b>	<b>166</b>	<b>23</b>	<b>2,641</b>

除上述金額外，另一筆融資活動應收款 9.73 億歐元以公允價值計量且其變動計入損益。請參閱附註 23 公允價值計量。

**其他應收款**

於 2018 年 12 月 31 日，其他應收款主要包括增值稅應收稅項及其他間接稅 21.49 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 21.53 億歐元）。

### 金融資產轉讓

於 2018 年 12 月 31 日，本集團於該日後到期的應收款為 85.23 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 78.66 億歐元），該等應收款已轉讓（不含追索權），且已根據國際財務報告準則第 9 號—*金融工具* 終止確認。貿易應收款及其他應收款相關轉讓為 68.47 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 67.52 億歐元），融資活動應收款相關轉讓為 16.76 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 11.14 億歐元）。該等款項包括應收款 55.17 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 49.33 億歐元），主要來自銷售網絡，已轉讓予我們共同控制的金融服務公司 FCA Bank。

於 2018 年及 2017 年 12 月 31 日，未終止確認的已轉讓金融資產及相關負債賬面值載列如下：

	2018 年			於 12 月 31 日 2017 年		
	貿易 應收款	融 資 活 動 應 收 款	總 計	貿易 應收款	融 資 活 動 應 收 款	總 計
	(百萬歐元)					
已轉撥且未確認的資產賬面值	€ 30	€ 427	€ 457	€ 22	€ 335	€ 357
相關負債的賬面值（附註 21）	€ 30	€ 427	€ 457	€ 22	€ 335	€ 357



綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 16. 衍生金融資產及負債

下表概述本集團衍生金融資產及負債的公允價值：

	2018年		2017年	
	正公允價值	負公允價值	正公允價值	負公允價值
	(百萬歐元)			
公允價值對沖：				
利率風險—利率掉期	€ —	€ —	€ 2	€ —
公允價值對沖總額	—	—	2	—
現金流量對沖：				
貨幣風險—遠期合約、貨幣掉期及貨幣期權	149	(75)	100	(95)
利率風險—利率掉期	22	(16)	4	(7)
利率及貨幣風險—合併利率及貨幣掉期	17	—	9	—
商品價格風險—商品掉期及商品期權	41	(59)	30	(1)
現金流量對沖總額	229	(150)	143	(103)
淨投資對沖：				
貨幣風險—遠期合約、貨幣掉期及貨幣期權	—	—	5	—
淨投資對沖總額	—	—	5	—
交易衍生品	68	(57)	134	(36)
衍生金融資產／(負債)的公允價值總額	€ 297	€ (207)	€ 284	€ (139)
金融衍生品資產／(負債)—流動	€ 283	€ (204)	€ 265	€ (138)
金融衍生品資產／(負債)—非流動	€ 14	€ (3)	€ 19	€ (1)

下表概述按到期日劃分的本集團未平倉衍生金融工具的名義金額：

	2018年				2017年			
	一年內到期	一至五年到期	五年後到期	合計	一年內到期	一至五年到期	五年後到期	合計
	(百萬歐元)							
貨幣風險管理	€ 12,782	€ 75	€ —	€ 12,857	€ 14,142	€ 154	€ —	€ 14,296
利率風險管理	1,630	1,144	—	2,774	1,581	1,753	101	3,435
利率及貨幣風險管理	236	34	—	270	—	291	71	362
商品價格風險管理	919	28	—	947	455	6	—	461
其他衍生金融工具	—	14	—	14	—	14	—	14
名義總金額	€ 15,567	€ 1,295	€ —	€ 16,862	€ 16,178	€ 2,218	€ 172	€ 18,568

### 公允價值對沖

評估未平倉利率衍生工具（用於管理利率風險）及貨幣衍生工具（用於管理貨幣風險）時產生的收益及虧損，乃按照公允價值對沖會計法確認，相關對沖項目產生的收益及虧損概述如下：

	截至 12 月 31 日止年度				
	2018 年		2017 年		2016 年
	(百萬歐元)				
<b>貨幣風險</b>					
合資格對沖的淨收益／(虧損)	€	—	€	104	€ (13)
對沖項目的公允價值變動		—		(104)	13
<b>利率風險</b>					
合資格對沖的淨(虧損)		(2)		(9)	(26)
對沖項目的公允價值變動		2		10	26
淨收益／(虧損)	€	—	€	1	€ —

### 現金流對沖

綜合損益表確認的金額主要涉及貨幣風險管理，以及商品價格風險管理及承受利率風險的現金流量相關對沖。

本集團的貨幣風險管理政策通常要求對沖未來十二個月交易活動及已獲訂單或進行中合約（不論到期日）的預測未來現金流。由此產生的對沖影響於其他全面（虧損）／收益的現金流量對沖儲備入賬，隨後（主要在下一年）將在綜合損益表確認。

與利率及貨幣風險管理有關的衍生工具被視為現金流量對沖，用於對沖以外幣發行的票據。在其他全面收益中以及在現金流量對沖儲備入賬的金額，乃根據相關票據現金流量的時間，於綜合損益表確認。

於 2017 年，本集團訂立利率掉期合約，以對沖與未來債務發行有關的利率上升。於 2018 年，部分該等利率掉期的到期日已延長。掉期被指定為現金流量對沖。於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，與此類衍生工具相關的 3,100 萬歐元虧損（截至 2017 年 12 月 31 日止年度為虧損 300 萬歐元）乃於其他全面（虧損）／收益的現金流量對沖儲備確認。

本集團將現金流量對沖產生的收益／（虧損）（經扣除稅項影響）從其他全面收益及存貨重新分類入綜合損益表，詳情如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
<b>貨幣風險</b>			
淨收入增加	€ 100	€ 8	€ 243
收入成本（增加）／減少	(17)	(96)	(31)
淨財務收益／（開支）	2	(22)	34
投資業績	24	28	26
<b>利率風險</b>			
投資業績	1	(1)	(1)
淨財務開支	—	(3)	(4)
<b>商品價格風險</b>			
收入成本（增加）／減少	29	28	(39)
無效及已終止對沖	(5)	4	12
稅項開支／（利益）	(36)	27	(48)
扣除稅項後的已終止業務項目	9	1	(21)
<b>綜合損益表確認的總額</b>	<b>€ 107</b>	<b>€ (26)</b>	<b>€ 171</b>

#### 淨投資對沖

為管理本集團海外業務投資的相關外幣風險，本集團進行了淨投資對沖，特別是外匯掉期及遠期合約。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，淨投資對沖相關淨虧損 1,700 萬歐元乃於其他全面（虧損）／收益的貨幣換算差額確認。於 2018 年 12 月 31 日，本公司並無未平倉的淨投資對沖。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，淨投資對沖相關的收益 1,500 萬歐元乃於其他全面（虧損）／收益的貨幣換算差額確認。截至 2017 年 12 月 31 日止年度，本公司並無無效對沖。

#### 持作交易衍生品

於 2018 年及 2017 年 12 月 31 日，持作交易衍生品主要包括為進行對沖而簽訂的衍生合約（不符合對沖會計條件）、收益率為通脹率趨勢函數的債券發行嵌入式衍生品以及相關對沖衍生品，其可將風險敞口轉換為浮動利率（嵌入式衍生品的總價值被對沖衍生品的價值所抵銷）。

有關本集團風險管理策略以及對沖活動的其他資料，請參閱附註 30 關於金融風險的定性及定量資料。

## 17. 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括以下各項：

	於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
銀行現金	€ 4,774	€ 6,396
貨幣市場證券	4,352	6,242
其他現金等價物	€ 3,324	—
現金及現金等價物總額	€ 12,450	€ 12,638

於部分海外國家（主要在中國及阿根廷）持有的現金及現金等價物，受當地外匯管制法規的約束，當中列明可匯出境外資金（不包括股息）限額。有關採納國際財務報告準則第 9 號的影響，請參閱附註 2 編製基準。

## 18. 以股份為基礎的報酬

### FCA—績效股單位

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，FCA 根據框架股權激勵計劃向若干重要僱員合共授出了 240 萬份績效股單位（「績效股單位」），如附註 26 權益所述。代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵包括股東總回報（「股東總回報」）目標。該等獎勵（「2018 年績效股單位股東總回報獎勵」）將根據 2017 年 1 月至 2021 年 12 月止五年績效期的市場情況歸屬。因此，最終發行的股份總數可能不同於最初授出的 240 萬份單位。如實現了 2017 年至 2019 年、2017 年至 2020 年及 2017 年至 2021 年的相關表現目標，則三分之一的績效股單位股東總回報獎勵將於 2020 年第一季度歸屬，剩餘獎勵的三分之二於 2021 年第一季度歸屬，而剩餘全部獎勵於 2022 年第一季度歸屬。此外，於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，FCA 向若干重要僱員進一步授出 10 萬份績效股單位獎勵，該等獎勵的條款與 2015 年授出的獎勵相同（如下文所述）。該等獎勵於 2019 年第一季度歸屬。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，FCA 根據框架股權激勵計劃向若干重要僱員合共授出了 226 萬份績效股單位。代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵設有包含淨收入目標以及股東總回報目標的財務表現目標，每個目標權重為 50%，且彼此獨立結算。半數獎勵（「2017 年績效股單位淨收益獎勵」）根據我們實現的 2016 年至 2018 年止三個年度淨收入目標歸屬，支付比例介乎 0% 至 100%。另一半績效股單位獎勵（「2017 年績效股單位股東總回報獎勵」）將根據市場情況歸屬，支付比例介乎 0% 至 150%。績效股單位股東總回報獎勵的績效期涵蓋 2016 年 12 月至 2018 年止兩個年度期間。因此，最終發行的股份總數可能與最初授予的 226 萬份單位有所不同。績效股單位獎勵於完成 2016 年至 2018 年度表現目標後於 2019 年第一季度歸屬。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度，FCA 根據股權激勵計劃向若干重要僱員合共授出了 1,471 萬份績效股單位。代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵設有 2014 年至 2018 年止五年期財務表現目標，該表現目標包含淨收入目標以及股東總回報目標，每個目標權重為 50%，且彼此獨立結算。半數獎勵（「2015 年績效股單位淨收益獎勵」）根據我們實現的淨收入目標歸屬，支付比例介乎 0% 至 100%。另一半獎勵（「2015 年績效股單位股東總回報獎勵」）將根據市場情況歸屬，支付比例介乎 0% 至 150%。因此，最終發行的股份總數可能與最初授予的 1,471 萬股股份有所不同。三分之一的績效股單位獎勵已於 2017 年歸屬，完成 2014 年至 2017 年表現目標後，剩餘績效股單位獎勵的三分之二已於 2018 年第一季度歸屬，完成 2014 年至 2018 年表現目標後，剩餘全部獎勵於 2019 年第一季度歸屬。

2017年績效股單位淨收益獎勵及2015年績效股單位淨收益獎勵的歸屬乃透過將相關期間本集團純利（不包括非常規項目）與本集團業務計劃的淨收入目標進行比較而釐定。2017年績效股單位淨收益獎勵的績效期始於2016年1月1日，2015年績效股單位淨收益獎勵的績效期始於2014年1月1日。由於績效期的開始時間實際上早於服務期的開始時間（與授出日期一致），因此本公司確定淨收入目標不符合國際財務報告準則第2號—以股份為基礎的付款所列表現條件釋義，因此須入賬列為非歸屬條件。因此，績效股單位淨收益獎勵的公允價值使用蒙特卡羅模擬模型計算。

於2018年、2017年及2016年，框架股權激勵計劃項下績效股單位淨收益獎勵的變動載列如下：

	2018年		2017年		2016年	
	績效股單位淨收益	授出日期的加權平均公允價值 (€)	績效股單位淨收益	授出日期的加權平均公允價值 (€)	績效股單位淨收益	授出日期的加權平均公允價值 (€)
於1月1日未歸屬的流通股份	8,803,826	€ 5.89	11,379,445	€ 5.65	7,356,550	€ 8.78
反攤薄調整	32,855	5.87	65,751	5.62	4,001,962	5.68
已授出	71,136	9.73	1,136,250	7.91	168,593	3.61
已歸屬	(3,857,502)	5.58	(3,758,870)	5.65	—	—
已註銷	—	—	—	—	(147,660)	5.83
已沒收	(481,485)	6.27	(18,750)	7.91	—	—
於12月31日未歸屬的流通股份	4,568,830	€ 6.14	8,803,826	€ 5.89	11,379,445	€ 5.65

用於計算績效股單位淨收益獎勵授出日期公允價值的主要假設載列如下：

主要假設	2017年績效股單位淨收益獎勵範圍	2015年績效股單位淨收益獎勵範圍
授出日期股價	€9.74 - €10.39	€13.44 - €15.21
預期波動性	40%	40%
無風險利率	(0.8)%	0.7%

預期波動性乃基於觀察到的FCA普通股歷史波動性釐定。無風險利率乃根據政府債券及國債的收益率釐定，而該等政府債券及國債的期限需與各績效股單位淨收益獎勵的歸屬日期類似。

於2018年、2017年及2016年，框架股權激勵計劃項下績效股單位股東總回報獎勵的變動載列如下：

	2018年		2017年		2016年	
	績效股單位股東總回報	授出日期的加權平均公允價值 (€)	績效股單位股東總回報	授出日期的加權平均公允價值 (€)	績效股單位股東總回報	授出日期的加權平均公允價值 (€)
於1月1日未歸屬的流通股份	8,803,827	€ 10.58	11,379,446	€ 10.64	7,356,550	€ 16.52
反攤薄調整	32,855	10.54	65,750	10.58	4,001,962	10.70
已授出	2,473,637	13.15	1,136,250	10.84	168,593	6.71
已歸屬	(3,857,502)	10.51	(3,758,869)	10.63	—	—
已註銷	—	—	—	—	(147,659)	10.84
已沒收	(526,404)	11.50	(18,750)	10.84	—	—
於12月31日未歸屬的流通股份	6,926,413	€ 11.42	8,803,827	€ 10.58	11,379,446	€ 10.64

於截至 2018 年、2017 年及 2015 年 12 月 31 日止年度授出的績效股單位股東總回報獎勵的加權公允價值使用蒙特卡羅模擬模型計算。用於計算績效股單位股東總回報獎勵授出日期公允價值的主要假設概述如下：

主要假設	2018 年績效股單位股東總回報	2017 年績效股單位股東總回報	2015 年績效股單位股東總回報
授出日期股價	€ 18.79	€9.74 - €10.39	€13.44 - €15.21
預期波動性	41%	44%	37% - 39%
股息率	—%	—%	—%
無風險利率	(0.3)%	(0.8)%	0.7% - 0.8%

預期波動性乃基於觀察到的 FCA 普通股歷史波動性釐定。無風險利率乃根據政府債券及國債的收益率釐定，而該等政府債券及國債的期限需與各績效股單位股東總回報獎勵的歸屬日期類似。此外，由於界定同業集團各成員公司的波動性並非完全彼此獨立，因此相關係數乃根據截至獎勵授出日期止三年期間 FCA 及界定同業集團的歷史股價變化計得。

#### FCA—限制性股份單位

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，FCA 向本公司若干重要僱員授出 58 萬份限制性股份單位（「限制性股份單位」），代表有權收取 FCA 普通股。該等股份將分別於 2019 年、2020 年及 2021 年分三批等額歸屬。獎勵公允價值使用授出日期 FCA 股價計量。此外，於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，FCA 向本公司若干重要僱員授出 5 萬份限制性股份單位，代表有權收取 FCA 普通股。此等額外獎勵將於 2019 年第一季度歸屬。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，FCA 向本公司若干重要僱員授出 229 萬份限制性股份單位，代表有權收取 FCA 普通股。一半獎勵將於 2018 年第一季度歸屬，其餘部分將於 2019 年第一季度歸屬。獎勵公允價值使用授出日期 FCA 股價計量。

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，FCA 向本公司若干重要僱員授出 9 萬份限制性股份單位，代表有權收取 FCA 普通股。一半獎勵於 2018 年第一季度歸屬，其餘部分於 2019 年第一季度歸屬。獎勵公允價值使用授出日期 FCA 股價計量。

於截至 2015 年 12 月 31 日止年度，FCA 向本公司若干重要僱員授出 520 萬份限制性股份單位，代表有權收取 FCA 普通股。三分之一獎勵於 2017 年第一季度歸屬，累計三分之二獎勵於 2018 年第一季度歸屬，其餘部分於 2019 年第一季度歸屬。獎勵公允價值使用授出日期 FCA 股價計量。

於 2018 年、2017 年及 2016 年，框架股權激勵計劃項下限制性股份單位獎勵的變動載列如下：

	2018 年		2017 年		2016 年	
	授出日期的加權平均公允價值 (€)	限制性股份單位	授出日期的加權平均公允價值 (€)	限制性股份單位	授出日期的加權平均公允價值 (€)	限制性股份單位
於 1 月 1 日未歸屬的流通股份	7,600,313	€ 9.17	7,969,623	€ 8.69	5,196,550	€ 13.49
反攤薄調整	28,299	9.12	46,189	8.64	2,826,922	8.74
已授出	627,081	18.54	2,293,940	10.43	94,222	5.73
已歸屬	(3,690,050)	9.09	(2,671,939)	8.64	—	—
已註銷	—	—	—	—	(148,071)	9.25
已沒收	(274,657)	10.28	(37,500)	10.39	—	—
於 12 月 31 日未歸屬的流通股份	4,290,986	€ 10.47	7,600,313	€ 9.17	7,969,623	€ 8.69

**反攤薄調整—績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵**

有關 FCA 長期激勵計劃的文件載有反攤薄條款，其對調整根據計劃授出的獎勵數量作出相關規定，以在發生任何事件影響我們的資本架構時，保留或防止擴大獎勵接受人擬獲得的利益。

於 2018 年 1 月，由於本公司於 2017 年 7 月 2 日將其所持 GEDI Gruppo Editoriale S.p.A. 的全部權益分配予 FCA 普通股持有人，因此 FCA 薪酬委員會批准了長期激勵計劃項下未歸屬獎勵適用的轉換係數 1.003733，以彌補股權獎勵持有人於 FCA 普通股的價值攤薄。該等調整並未導致將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵的總成本出現變動。

同樣地，於 2017 年 1 月，由於本公司於 2016 年 5 月 1 日將其所持 RCS Media Group S.p.A. 的 16.7% 所有權權益分配予其普通股持有人，因此 FCA 薪酬委員會批准了 2016 年 12 月 31 日前所授績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵適用的轉換係數 1.005865，以彌補股權獎勵持有人於 FCA 普通股的價值攤薄。該等調整並未導致將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵的總成本出現變動。

同樣地，於 2016 年 1 月，由於 Ferrari N.V. 分拆，因此 FCA 薪酬委員會批准了未歸屬績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵適用的轉換係數 1.5440 以進行公平調整，以彌補股權獎勵持有人於 FCA 股份的價值攤薄。就績效股單位淨收益獎勵而言，FCA 薪酬委員會還亦批准了對 2016-2018 年淨收入目標的調整，將法拉利的淨收入入賬，以保留擬提供予每名參與者的經濟利益。該等調整並未導致將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵的總成本出現變動。

下表載列反攤薄調整帶來的變化：

	2018 年反攤薄調整	2017 年反攤薄調整	2016 年反攤薄調整
<b>績效股單位獎勵：</b>			
獎勵數目—經調整	17,673,363	22,890,392	22,717,024
主要假設—經調整： 授出日期股價—績效股單位淨收益及績效股單位股東總回報	€5.71 - €10.35	€8.66 - €9.79	€8.71 - €9.85
<b>限制性股份單位獎勵：</b>			
獎勵數目—經調整	7,628,612	8,015,812	8,023,472

截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵的總支出分別約為 5,400 萬歐元、8,500 萬歐元及 9,600 萬歐元。於 2018 年 12 月 31 日，根據當前的沒收假設，本集團擁有未歸屬績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵相關的未確認報酬開支約 2,800 萬歐元，其將在 1.8 年的加權平均期間內予以確認。

## 19. 僱員福利負債

僱員福利負債包括：

	於 12 月 31 日					
	2018 年			2017 年		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
	(百萬歐元)					
養老金福利	€ 34	€ 4,475	€ 4,509	€ 34	€ 4,789	€ 4,823
衛生保健及人壽保險計劃	134	2,082	2,216	126	2,153	2,279
其他離職後福利	82	737	819	109	878	987
其他僱員撥備	345	581	926	425	764	1,189
<b>僱員福利負債合計</b>	<b>€ 595</b>	<b>€ 7,875</b>	<b>€ 8,470</b>	<b>€ 694</b>	<b>€ 8,584</b>	<b>€ 9,278</b>

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本集團就定額供款及州計劃確認了 15.18 億歐元的持續性業務總開支（2017 年為 14.72 億歐元、2016 年為 13.72 億歐元）。

下表概述定額福利責任的公允價值及相關計劃資產的公允價值：

	於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
定額福利責任現值：		
養老金福利	€ 22,767	€ 25,528
醫療保健及人壽保險計劃	2,216	2,279
其他離職後福利	819	987
<b>定額福利責任現值合計(a)</b>	<b>25,802</b>	<b>28,794</b>
計劃資產的公允價值(b)	18,819	21,218
資產上限(c)	13	14
<b>定額福利計劃淨額合計(a - b + c)</b>	<b>6,996</b>	<b>7,590</b>
其中：		
定額福利負債淨額(d)	7,544	8,089
定額福利計劃資產	(548)	(499)
<b>其他僱員撥備(e)</b>	<b>926</b>	<b>1,189</b>
<b>僱員福利負債總額(d + e)</b>	<b>€ 8,470</b>	<b>€ 9,278</b>

### 養老金福利

本集團定額福利計劃產生的負債通常由本集團附屬公司（有時由其僱員）向合法獨立信託（用於支付僱員福利）作出的供款提供資金。本集團已制定定額福利養老金計劃的資金政策，以作出法律法規要求的最低金額供款。本公司有時會作出高於法定要求的額外酌情供款，以達致若干必要的資金水平。在美國，該等超額供款會被追蹤，而產生的信貸結餘可用於滿足未來年度的最低資金要求。於 2018 年 12 月 31 日，美國及加拿大合資格養老金計劃的信貸結餘合計約為 25 億歐元，而是否使用信貸結餘以滿足最低資金要求取決於計劃是否能維持一定的資金水平。截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團在美國及加拿大作出的養老金供款總額分別為 7.24 億歐元、1.24 億歐元及 4.45 億歐元，其中包括於 2018 年 9 月向若干美國養老金計劃作出的加速酌情繳款 6.70 億歐元（8.00 億美元），導致產生稅項利益（有關詳情請參閱附註 7 稅項開支）。本集團對 2019 年養老金計劃的供款預計為 5.08 億歐元，其中 4.79 億歐元與美國及加拿大有關，當中 4.38 億歐元為酌情供款，4,100 萬歐元將用於滿足最低資金要求。



綜合財務報表

綜合財務報表附註

養老金計劃的預期福利付款載列如下：

	預期福利付款 (百萬歐元)	
2019年	€	1,507
2020年	€	1,486
2021年	€	1,471
2022年	€	1,460
2023年	€	1,451
2024-2028年	€	7,285

下表概述養老金計劃的變動：

	2018年				2017年			
	責任	計劃資產 的公允價 值	資產 上限	負債/ (資 產)	責任	計劃資產 的公允價 值	資產 上限	負債/ (資 產)
(百萬歐元)								
於1月1日	€ 25,528	€ (21,218)	€ 14	€ 4,324	€ 28,065	€ (23,049)	€ 12	€ 4,668
列入綜合損益表	1,189	(680)	—	509	1,259	(817)	—	442
列入其他全面收益：								
精算(收益)/虧損產生自：								
人口統計及其他假設	(196)	—	—	(196)	(42)	—	—	(42)
財務假設	(1,530)	—	—	(1,530)	1,567	—	—	1,567
資產收益	—	1,530	—	1,530	—	(1,589)	—	(1,589)
限制淨資產影響的變化	—	—	(1)	(1)	—	—	3	3
匯率變動	792	(584)	—	208	(3,006)	2,445	(1)	(562)
其他：								
僱員供款	—	(756)	—	(756)	—	(141)	—	(141)
計劃參與者供款	2	(2)	—	—	—	(3)	—	(3)
已付福利	(1,568)	1,556	—	(12)	(1,751)	1,735	—	(16)
已付補償金	(1,187)	1,187	—	—	(563)	563	—	—
轉撥至持作出售負債	(268)	126	—	(142)	—	—	—	—
其他變動	5	22	—	27	(1)	(2)	—	(3)
於12月31日	€ 22,767	€ (18,819)	€ 13	€ 3,961	€ 25,528	€ (21,218)	€ 14	€ 4,324

於綜合損益表確認的金額如下：

	截至12月31日止年度		
	2018年	2017年	2016年
(百萬歐元)			
當前服務成本	€ 172	€ 169	€ 172
利息開支	925	1,083	1,148
利息收入	(759)	(907)	(939)
其他行政費用	79	94	95
過往服務成本/(抵扣)及結算/削減產生的(收益)/虧損	92	(3)	(9)
已終止業務相關項目	—	6	6
於綜合損益表確認的總額	€ 509	€ 442	€ 473

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本集團在北美自貿區結算了部分補充退休計劃，導致產生超額資產退款 2,200 萬歐元。相關結算開支 7,800 萬歐元已於截至 2018 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他內確認。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，本集團亦就其兩項美國定額福利計劃簽訂年金買斷交易，向第三方保險公司支付合共 8.41 億歐元用於結算 FCA 債務，導致產生 1,200 萬歐元的結算虧損，該虧損已於截至 2018 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他內確認。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團就其兩項美國定額福利計劃簽訂年金買斷交易，向第三方保險公司支付合共 5.63 億歐元用於結算 FCA 債務，導致產生 100 萬歐元的結算虧損，該虧損已於截至 2017 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他內確認。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團修訂了其受薪僱員的美國定額福利計劃，以允許若干已終止歸屬參與者接受一次性付款。於 2016 年 12 月，合共向接受要約的參與者支付了 2.14 億歐元。該計劃修訂本導致產生 2,900 萬歐元的結算收益，該收益已於截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他費用內確認。

按類別劃分的計劃資產公允價值載列如下：

	於 12 月 31 日							
	2018 年			2017 年				
	具有活躍市場 報價		金額	具有活躍市場 報價		金額		
金額	金額	金額		金額				
(百萬歐元)								
<b>現金及現金等價物</b>	€	<b>672</b>	€	<b>615</b>	€	<b>628</b>	€	<b>611</b>
美國股本證券		1,286		1,284		1,426		1,426
非美國股本證券		784		757		1,098		1,098
混合基金		1,833		606		2,684		1,138
<b>股本工具</b>		<b>3,903</b>		<b>2,647</b>		<b>5,208</b>		<b>3,662</b>
政府證券		2,717		916		2,601		803
公司債券（包括可換股及高收益債券）		4,944		—		5,864		—
其他固定收益		1,307		86		1,071		114
<b>固定收益證券</b>		<b>8,968</b>		<b>1,002</b>		<b>9,536</b>		<b>917</b>
私募基金		2,066		—		1,962		—
混合基金		56		53		165		162
房地產基金		1,392		3		1,374		13
對沖基金		1,676		26		1,893		49
<b>投資基金</b>		<b>5,190</b>		<b>82</b>		<b>5,394</b>		<b>224</b>
保險合約及其他		86		12		452		50
<b>計劃資產的公允價值總額</b>	€	<b>18,819</b>	€	<b>4,358</b>	€	<b>21,218</b>	€	<b>5,464</b>

於發達國際及新興市場，非美國股本證券受到投資者的普遍青睞。固定收益證券為一種債務工具，主要由長期美國國債、全球政府債券以及美國、發達國際及新興市場公司的債務證券組成，其具有行業、地區及多類市值的多元化屬性。私募基金包括主要投資於非證券交易所上市公司股權的有限合夥基金。私人債務基金包括主要投資於公司及房地產開發企業債務的有限合夥基金。混合型基金包括普通集體信託基金、共同基金及其他投資實體。房地產基金投資包括投資於國內外各種商業及住宅房地產項目的有限合夥基金。對沖基金投資包括尋求透過使用各種收益改善及多元化策略將絕對回報最大化的基金。

養老金資產（主要位於美國及加拿大）的投資策略及目標注重平衡負債對沖及尋求投資回報。投資目標為最大程度地減少養老金資產相對於養老金負債的價值波動性，確保資產足以支付計劃債務。最大限度地減少資產相對於負債的波動性，該目標主要透過資產多元化、部分資產負債匹配及對沖來實現。資產廣泛分散於多種資產類別，以實現經風險調整後的收益，降低資產相對於負債的整體波動性。此外，為最大程度地減少養老金資產相對於養老金負債的波動性，部分養老金計劃資產被分配至固定收益證券。本集團的該等計劃政策可確保實際分配與適當的目標分配相符。

資產主要由外部投資經理主動監控及管理。投資經理所作投資不得超出其獲委任時獲準投資的資產類別或策略範圍。本集團設有投資指引，以確保投資經理僅根據法定投資策略進行投資。部分投資經理使用衍生金融工具來降低利率及外幣變化風險對部分投資公允價值的影響。如更具成本效益及／或效率，亦可使用衍生金融工具代替實物證券。計劃資產不包括 FCA 股份或本集團成員公司佔用的物業，但 FCA 無法控制投資指引的混合投資工具可能除外。

養老金計劃資產的潛在風險來源與市場風險、利率風險及運營風險有關。多元化戰略可降低市場風險，因此不存在與板塊、行業、地理、市值、經理或交易對方相關的重大集中風險。部分資產負債匹配可降低利率風險。固定收益目標資產分配與債券式長期養老金負債部分匹配。利率上升通常會導致固定收益證券投資的公允價值和債務現值下降。相反，利率下降通常會增加固定收益證券投資的公允價值及債務的現值。透過持續監督外部投資經理的風格、團隊實力、公司健康狀況及內部控制，可減輕運營風險。

用於釐定定額福利責任的加權平均假設載列如下：

	於 12 月 31 日					
	2018 年			2017 年		
	美國	加拿大	英國	美國	加拿大	英國
貼現率	4.4%	3.8%	2.8%	3.8%	3.5%	2.7%
未來工資增長率	—%	3.5%	3.0%	—%	3.5%	3.2%

美國及加拿大債務的平均期限分別約為 11 年及 13 年。英國養老金負債的平均期限約為 20 年。

#### 醫療保健及人壽保險計劃

該等未供款計劃產生的負債包括授予美國及加拿大僱員以及退休人員的退休人員醫療保健及人壽保險責任。從本集團退休後，該等僱員可有資格繼續獲得部分福利。福利及資格規則可能會定期修改。未供款醫療保健及人壽保險計劃的預期福利付款如下：

	預期福利付款 (百萬歐元)	
2019 年	€	134
2020 年	€	133
2021 年	€	133
2022 年	€	133
2023 年	€	133
2024-2028 年	€	668

醫療保健及人壽保險計劃的定額福利責任淨額變動載列如下：

	2018年		2017年	
	(百萬歐元)			
於1月1日的責任現值	€	2,279	€	2,466
列入綜合損益表		110		120
列入其他全面收益：				
精算(收益)/虧損產生自：				
—人口統計及其他假設		37		(52)
—財務假設		(161)		160
匯率變動影響		81		(278)
其他：				
已付福利		(128)		(137)
轉撥至持作出售負債		(2)		—
於12月31日的責任現值	€	2,216	€	2,279

於綜合損益表確認的金額如下：

	截至12月31日止年度		
	2018年	2017年	2016年
	(百萬歐元)		
當前服務成本	€ 22	€ 22	€ 26
利息開支	88	98	107
過往服務成本/(抵扣)及結算產生的虧損/(收益)	—	—	(3)
於綜合損益表確認的總額	€ 110	€ 120	€ 130

醫療保健及人壽保險計劃乃以精算基準入賬，當中涉及選擇各種假設。特別是，其需對向所有參與者作出的預期未來付款的現值作出估計，同時需考慮潛在未來事件發生的可能性，例如醫療保健成本增加及人口統計變化。

用於釐定定額福利責任的加權平均假設如下：

	於12月31日			
	2018年		2017年	
	美國	加拿大	美國	加拿大
貼現率	4.4%	3.8%	3.9%	3.6%
工資增長	1.5%	1.0%	1.5%	1.0%
加權平均最終醫療保健費用趨勢率	4.4%	4.0%	4.5%	4.5%

美國及加拿大債務的平均期限分別約為12年及16年。

明年假設及2018年計劃估值所用的美國醫療保險福利的人均成本本年增長率為6.4%（2017年為6.8%）。到2037年，該年率預計將逐漸下降到4.4%，此後將保持在該水平。明年假設及2018年計劃估值所用的加拿大醫療保險福利的人均成本本年增長率為4.4%（2017年為4.8%）。到2040年，該年率預計將逐漸下降到4.0%，此後將保持在該水平。

**其他離職後福利**

其他離職後福利包含授予本集團歐洲僱員的其他僱員福利，當中包括意大利法律規定的意大利僱員遣散費（「僱員遣散費」），於2018年12月31日為6.64億歐元及於2017年12月31日為7.52億歐元。

每名僱員有權享有的僱員遣散費須在僱員離開本集團時支付，並應根據相關僱員的僱佣期及應課稅收入計算。在若干條件下，部分該遣散費可於僱員的工作期間墊付。

2006年12月27日頒佈的第296號法律及2007年頒佈的後續法令及法規對該計劃的規管法律進行了修訂。根據該等修訂本，擁有至少50名僱員的公司有責任將僱員遣散費責任轉移至意大利國家社會保障局（「國家社會保障局」）管理的「國庫基金」或補充養老金。在修訂之前，所有意大利公司僱員的累計僱員遣散費可由公司自身管理。因此，意大利公司對國家社會保障局的責任以及對補充養老金的供款採取國際會計準則第19號—*僱員福利*項下的定額供款計劃形式，而列入僱員遣散費撥備的金額仍保持定額福利計劃的性質。因此，意大利的僱員遣散費撥備包括截至2006年12月31日的剩餘僱員遣散費責任。這屬於未供款定額福利計劃，因為相關福利已全部支付，唯一的例外是未來可進行重估。自2007年以來，該計劃已被分類為定額供款計劃，本集團在僱員提供服務的期間內確認相關成本。

其他離職後福利的定額福利責任變動載列如下：

	2018年		2017年	
	(百萬歐元)			
於1月1日的責任現值	€	987	€	987
列入綜合損益表		23		23
列入其他全面收益：				
精算(收益)/虧損產生自：				
—人口統計及其他假設		2		18
—財務假設		(5)		(3)
匯率變動影響		(3)		(5)
其他：				
已付福利		(50)		(48)
轉撥至持作出售負債		(98)		—
其他變動		(37)		15
於12月31日的責任現值	€	819	€	987

於綜合損益表確認的金額如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
當前服務成本	€ 9	€ 9	€ 6
利息開支	14	11	14
過往服務成本／( 抵扣) 及結算產生的虧損／( 收益)	—	—	1
已終止業務相關項目	—	3	5
於綜合損益表確認的總額	€ 23	€ 23	€ 26

用於衡量意大利僱員遣散費責任的貼現率乃根據優質 (AA 評級) 固定收益證券的收益率計得，該等證券的時間及到期金額與預期福利付款的時間及金額一致。就該計劃而言，反映該計劃 2018 年未來福利付款的估計時間及金額的單一加權平均貼現率為 1.4% (2017 年為 1.2%)。意大利僱員遣散費的平均期限約為 7 年。制定退休或僱員離職率是為了反映本集團在意大利的實際及預計退休情況及法律要求。

#### 其他僱員撥備

僱員的其他撥備主要包括長期傷殘福利、補充失業福利、可變及其他遞延薪酬以及為本公司在職僱員提供的獎金。

## 20. 撥備

撥備包括以下：

	於 2018 年 12 月 31 日					
	2018 年			2017 年		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
	(百萬歐元)					
產品保修及召回活動	€ 2,745	€ 4,015	€ 6,760	€ 2,676	€ 4,049	€ 6,725
銷售激勵	5,999	—	5,999	5,377	—	5,377
訴訟及糾紛	849	428	1,277	125	551	676
商業風險	442	272	714	481	334	815
重組	134	31	165	26	44	70
其他風險	314	815	1,129	324	792	1,116
<b>撥備總額</b>	<b>€ 10,483</b>	<b>€ 5,561</b>	<b>€ 16,044</b>	<b>€ 9,009</b>	<b>€ 5,770</b>	<b>€ 14,779</b>

撥備變動包括以下：

	於 2018 年 1 月 1 日	額外 撥備	補償金	未用 金額	換算 差額	轉撥至 持作出售 負債	其他 變動	於 2018 年 12 月 31 日
	(百萬歐元)							
產品保修及召回活動	€ 6,725	€ 3,241	€ (3,272)	€ —	€ 180	€ (118)	€ 4	€ 6,760
銷售激勵	5,377	14,514	(14,014)	(35)	162	—	(5)	5,999
訴訟及糾紛	676	971	(113)	(67)	(6)	(59)	(125)	1,277
商業風險	815	426	(457)	(65)	21	(27)	1	714
重組費用	70	105	(26)	(3)	—	(4)	23	165
其他風險	1,116	323	(230)	(84)	17	(2)	(11)	1,129
<b>撥備總額</b>	<b>€ 14,779</b>	<b>€ 19,580</b>	<b>€ (18,112)</b>	<b>€ (254)</b>	<b>€ 374</b>	<b>€ (210)</b>	<b>€ (113)</b>	<b>€ 16,044</b>

**產品保修及召回活動**

於 2018 年 12 月 31 日，產品保修及召回行動撥備與 2017 年基本一致。於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，額外產生 1.14 億歐元撥備，涉及與高田安全氣囊充氣裝置相關召回行動的成本（扣除回收）。於 2017 年 12 月 31 日，產品保修及召回行動撥備包括於截至 2017 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內收入成本下確認的費用 1.02 億歐元，涉及高田製造的零件引起全行業召回導致召回範圍擴大的相關估計成本，其中 2,900 萬歐元與之前宣佈的北美自貿區召回有關，7,300 萬歐元與拉美的預防性安全活動有關。詳情請參閱附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。產品保修及召回行動撥備非流動部分的現金流出預計主要在截至 2021 年的期間產生。

**銷售激勵**

如附註 2 編製基準—使用估算所述，本集團將向經銷商及消費者提供的銷售激勵計劃的估計成本，入賬列作向經銷商銷售車輛時的收入減少。

#### 訴訟及糾紛

除就美國柴油排放事項相關民事、環境及消費者索賠達成最終和解所產生的費用而於截至 2018 年 12 月 31 日止年度確認的 7.48 億歐元撥備外，訴訟及糾紛撥備總額中並無單一撥備屬重大（參閱附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）。

如附註 2 編製基準—使用估算所述，於訴訟很可能會導致資源外流時確認訴訟撥備。由於未決訴訟的最終結果尚不確定，因此訴訟及糾紛撥備現金流出的時間亦無法確定。

#### 商業風險

商業風險來自產品及服務銷售，如繁重的維護合約以及若干法規要求的排放。對於繁重的維修合約等項目，當根據該等合約完成服務的預期成本超過預期實現的收入時，則會確認撥備。與可用現金罰款解決的部分監管排放要求相關的罰款撥備，於出售車輛時確認，相關金額乃根據履行責任的估計成本，以及先前購買的監管積分成本加預期現金罰款（如有）計量。商業風險撥備的非流動部分現金流出預計主要發生於 2021 年之前的一段時間。

#### 其他風險

其他風險包括但不限於：供應商糾紛撥備，關於供應合約或不受訴訟約束的其他事項；人身傷害相關產品責任撥備，包括據稱因產品缺陷而造成的不當致死及示例性或懲罰性賠償；與其他人士的糾紛，關於合約或不受訴訟約束的其他事項；以及管理層對本集團可能產生的環境責任所作最佳估計，其中亦包括與環境事項有關的索償費用。其他風險撥備的非流動部分現金流出預計主要發生在 2021 年之前的一段時間。



## 21. 債務

分類為流動負債的債務包括原始期限不超過十二個月的短期銀行借款及其他融資，以及長期債務的流動部分。分類為非流動負債的債務包括期限超過十二個月的銀行借款及其他融資（長期債務）（扣除流動部分）。

下表概述按到期日劃分的本集團流動及非流動債務（金額包括應計利息）：

	2018年					2017年				
	一年 內 到期 (流 動)	一至五 年到期	五 年 後 到 期	合計 (非 流 動)	債務 總額	一年 內 到期 (流 動)	一至五 年到期	五年 後 到 期	合計 (非 流 動)	債務 總額
	(百萬歐元)									
票據	€ 1,598	€ 4,977	€ 1,250	€ 6,227	€ 7,825	€ 2,054	€ 5,071	€ 2,501	€ 7,572	€ 9,626
銀行借款	2,935	2,012	234	2,246	5,181	4,132	2,278	502	2,780	6,912
資產抵押融資（附註15）	457	—	—	—	457	357	—	—	—	357
其他債務	871	151	43	194	1,065	702	347	27	374	1,076
<b>債務總額</b>	<b>€ 5,861</b>	<b>€ 7,140</b>	<b>€ 1,527</b>	<b>€ 8,667</b>	<b>€ 14,528</b>	<b>€ 7,245</b>	<b>€ 7,696</b>	<b>€ 3,030</b>	<b>€ 10,726</b>	<b>€ 17,971</b>

### 票據

下表概述於2018年及2017年12月31日的未償還票據：

	貨幣	未償還票據 的公允價值			到期日	於12月31日	
		（百萬）	票息 %	2018年		2017年	
(百萬歐元)							
中期票據計劃：							
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	1,250	6.625	2018年3月15日	—	1,250	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	600	7.375	2018年7月9日	—	600	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(2)</sup>	瑞士法郎	250	3.125	2019年9月30日	222	213	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	1,250	6.750	2019年10月14日	1,250	1,250	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	1,000	4.750	2021年3月22日	1,000	1,000	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	1,350	4.750	2022年7月15日	1,350	1,350	
FCANV <sup>(1)</sup>	歐元	1,250	3.750	2024年3月29日	1,250	1,250	
其他 <sup>(3)</sup>	歐元	7			7	7	
<b>中期票據計劃合計</b>					<b>5,079</b>	<b>6,920</b>	
其他票據：							
FCANV <sup>(1)</sup>	美元	1,500	4.500	2020年4月15日	1,310	1,251	
FCANV <sup>(1)</sup>	美元	1,500	5.250	2023年4月15日	1,310	1,251	
<b>其他票據合計</b>					<b>2,620</b>	<b>2,502</b>	
對沖影響、應計利息及攤銷成本評估							
<b>票據合計</b>					<b>€ 7,825</b>	<b>€ 9,626</b>	

<sup>(1)</sup> 已獲准在愛爾蘭證券交易所上市。

<sup>(2)</sup> 已獲准在瑞士證券交易所上市。

<sup>(3)</sup> 未償還金額等於或少於5,000萬歐元的中期票據。

**透過中期票據計劃發行的票據**

本集團發行的若干票據受中期票據（「中期票據」）計劃（前稱全球中期票據計劃）的條款及條件規管。該計劃最多可動用 200 億歐元，其中於 2018 年 12 月 31 日尚有 51 億歐元未償還票據（於 2017 年 12 月 31 日為 69 億歐元）。中期票據計劃項下的票據由 FCA NV 發行或以其他方式擔保。我們可能會不時在市場上回購已發行票據。是否進行此類回購取決於市場條件、本集團的財務狀況以及其他可能影響此類決策的因素。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度，根據中期票據計劃發行的票據發生變動是由於：

- 在 2018 年 3 月償付到期票據本金額 12.50 億歐元；及
- 在 2018 年 7 月償付到期票據本金額 6.00 億歐元。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，根據中期票據計劃發行的票據發生變動是由於：

- 在 2017 年 3 月償付到期票據本金額 8.50 億歐元；
- 在 2017 年 6 月償付到期票據本金額 10.00 億歐元；及
- 在 2017 年 11 月償付到期票據本金額 4.50 億瑞士法郎（3.85 億歐元）。

根據中期票據計劃發行的票據對發行人及 FCA NV（作為擔保人）施加了相關契約責任，包括：(i) 被動抵押條款，要求倘發行人及／或 FCA NV 資產獲授相同等級票據或債務證券的抵押權益，則該抵押須等額及按比例擴展至未償付票據；(ii) 同等權利條款，據此票據將與發行人及／或 FCA NV 的所有其他當前及未來的非從屬及無擔保責任具有同等權利；(iii) 定期披露責任；(iv) 交叉違約條款，要求在 FCA 主要實體發行的其他金融工具發生若干違約事件時立即償還票據；及(v) 一般適用於類似證券的其他條款。違反該等契約可能需提前償還票據。截至 2018 年 12 月 31 日，FCA 已遵守中期票據計劃項下的契約。

**其他票據**

於 2015 年，FCA NV 發行了本金額為 15 億美元（14 億歐元），於 2020 年 4 月 15 日到期，利率為 4.5% 的無擔保優先債務證券（「2020 年票據」），以及本金額為 15 億美元（14 億歐元），於 2023 年 4 月 15 日到期，利率為 5.25% 的無擔保優先債務證券（「2023 年票據」），發行價均為彼等本金額的 100%。2020 年票據及 2023 年票據（統稱為「票據」）與 FCA NV 現有及未來所有無擔保優先債務的獲償權享有同等權利，但獲償權優先於 FCA NV 未來的任何次級債務及現有債務（其條款列明獲償權從屬於票據）。2020 年票據及 2023 年票據的利息於 4 月及 10 月每半年支付一次。

票據對 FCA NV 施加了相關契約責任，包括：(i) 被動抵押條款，要求倘 FCA NV 資產獲授相同等級票據或債務證券的抵押權益，則該抵押須等額及按比例擴展至未償付票據；(ii) 同等權利條款，據此票據將與 FCA NV 的所有其他當前及未來的非從屬及無擔保責任具有同等權利；(iii) 定期披露責任；(iv) 交叉違約條款，要求在 FCA 主要實體發行的其他金融工具發生若干違約事件時立即償還票據；及(v) 一般適用於類似證券的其他條款。違反該等契約可能需提前償還票據。截至 2018 年 12 月 31 日，FCA 已遵守票據的契約。

**Fiat Chrysler Finance US Inc.**

於 2017 年 3 月 6 日，Fiat Chrysler Finance US Inc.（「FCF US」）根據特拉華州法律註冊成立，並成為本公司的間接全資附屬公司。如 FCF US 發行債務證券，其將全部及無條件獲得本公司擔保。本公司其他附屬公司不會對此類債務作出擔保。

*銀行借款***FCA US B 批定期貸款**

於 2018 年 11 月 13 日，FCA US 就其 2018 年 12 月 31 日到期的 B 批定期貸款（「2018 年到期的 B 批定期貸款」）預付了未償本金額及應計利息 10.09 億美元（8.93 億歐元）。預付款乃使用手頭現金支付，導致清償虧損 100 萬歐元。

於 2017 年 12 月 31 日，於 2018 年 12 月 31 日到期的 FCA US B 批定期貸款有 8.36 億歐元（包括應計利息）未償還。於 2017 年 2 月 24 日，FCA US 就其於 2017 年 5 月 24 日到期的 B 批定期貸款預付了 18.26 億美元（17.21 億歐元）的未償本金額及應計利息（「2017 年到期的 B 批定期貸款」）。預付款乃使用手頭現金支付，導致清償虧損 300 萬歐元。於 2017 年 4 月 12 日，FCA US 修改了規管於 2018 年到期的 B 批定期貸款的信貸協議，將適用利差每年降低 0.50% 至 0.00%，並將倫敦銀行同業拆借利率下限每年降低 0.75% 至 0.00%。截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，利息乃根據倫敦銀行同業拆借利率計算。

於 2016 年 3 月 15 日，FCA US 訂立 B 批定期貸款信貸協議的修訂，以（其中包括）廢除限制 FCA US 為本集團其他成員提供擔保及派發股息的契諾，從而實現統一的融資平台及在本集團內部提供自由資本流動。與此同時，FCA US 以手頭現金按面值主動提早償還本金 20 億美元（18 億歐元），其中 12.88 億美元（11.59 億歐元）用於 2017 年到期 B 批定期貸款，7.12 億美元（6.41 億歐元）用於 2018 年到期 B 批定期貸款。B 批定期貸款提早償還部分的應計利息及相關交易費用亦已支付。

提早償還本金入賬列作債務清償，因此於截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內財務開支淨額下記錄 1,000 萬歐元的非現金費用，包括剩餘未攤銷債務發行成本的撇銷。本金餘額的修訂按貸方分析，並根據國際會計準則第 39 號按債務更改入賬。因此，各項修訂的債務發行成本於 B 批定期貸款各自的剩餘期限內資本化及攤銷。

**歐洲投資銀行借款**

FCA 與歐洲投資銀行（「歐洲投資銀行」）已就於 2018 年 12 月 31 日尚未償還的合共 7 億歐元債務（於 2017 年 12 月 31 日尚未償還金額為 11 億歐元）簽訂融資協議，其中包括根據以下融資到期的剩餘債務：

- 於 2016 年 12 月訂立的 2.5 億歐元（2019 年 12 月到期），以支持本集團意大利研發中心投資計劃（2017-2019 年）（包括多項主要目標，例如提升燃料效率、降低汽油及替代燃料引擎二氧化碳排放量及研究新混動架構），以及意大利南部設施的若干資本支出；
- 5.00 億歐元（於 2021 年 6 月到期），就塞爾維亞汽車廠現代化及擴大產能的相關投資項目而於 2011 年 5 月簽訂的融資（由 SACE 及塞爾維亞政府擔保）；及
- 4.20 億歐元（於 2022 年 6 月到期），為支持 FCA 在 2018-2020 年期間實施的研發項目而於 2018 年 6 月簽訂的融資。

### **巴西**

我們的巴西附屬公司已獲得多項本地銀行融資來為投資及運營提供資金。於 2018 年 12 月 31 日，該等融資項下的未償債務本金總額為 23 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 32 億歐元）。貸款主要包括由國家開發銀行（「國家開發銀行」）等公共部門近日機構提供的補貼貸款，目的是為支持部分地區的工業項目。這使本集團有機會以優惠利率獲得大額貸款，為巴西的大型投資提供資金。於 2018 年 12 月 31 日，未償還的補貼貸款為 14 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 21 億歐元），其中約 10 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 13 億歐元）乃與在巴西伯南佈哥建設工廠有關，該項目獲得合計 65 億巴西雷亞爾（15 億歐元）的補貼信貸額度支持。於 2018 年 12 月 31 日，已就該地區計劃投資簽約的承諾信貸額度約 1 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 1 億歐元）尚未提取。

### **循環信貸融資**

於 2018 年 3 月，本集團修訂了其最初於 2015 年 6 月簽署並於 2017 年 3 月修訂的銀團循環信貸融資（經修訂「循環信貸融資」）。該修訂將循環信貸融資的最終期限延長至 2023 年 3 月。循環信貸融資可用於一般公司用途及本集團的營運資金需求，且分為兩個批次：31.25 億歐元，期限為 37 個月，且具有兩次延期選擇，分別為一年及 11 個月，可於修訂簽署日期的第一及第二週年行使；以及 31.25 億歐元，期限為 60 個月。該修訂已按債務更改入賬，因此與 2018 年 3 月修訂相關的新成本以及與最初 50 億歐元循環信貸融資以及先前 2017 年 3 月修訂相關的剩餘未攤銷債務發行成本，乃於經修訂循環信貸融資的期限內攤銷。於 2018 年 12 月 31 日，62.5 億歐元循環信貸融資未提取。

在 2017 年 3 月的修訂中，原循環信貸融資從 50 億歐元增加到 62.5 億歐元，最後期限延長至 2022 年 3 月。該修訂已按債務更改入賬，因此，與 50 億歐元原循環信貸融資相關的剩餘未攤銷債務發行成本和與修訂相關的新成本在循環信貸融資的有效期內攤銷。

循環信貸融資的契約包括財務契約以及被動抵押、同等權利、交叉違約及控制條款變更。違反該等契約，且在部分情況下如未進行適當補救，可能導致被要求提前償還任何未償金額。於 2018 年 12 月 31 日，FCA 已遵守循環信貸融資的契約。

於 2018 年 12 月 31 日，未動用的承諾信貸額度合計 77 億歐元，其中包括 62.5 億歐元的循環信貸融資及約 15 億歐元的其他循環信貸融資。於 2017 年 12 月 31 日，未動用的承諾信貸額度合計 76 億歐元，其中包括 62.5 億歐元的循環信貸融資及約 13 億歐元的其他循環信貸融資。

### **墨西哥銀行貸款**

我們的墨西哥主要營運附屬公司 FCA Mexico, S.A. de C.V.（「FCA Mexico」）擁有一份於 2022 年 3 月 20 日到期的非循環貸款協議（「墨西哥銀行貸款」），按 1 個月倫敦銀行同業拆借利率加 3.5% 的年利率計息。於 2018 年 12 月 31 日，墨西哥銀行貸款的未償餘額為 3 億歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 4 億歐元）。於 2018 年 12 月 31 日，我們可預付全部或任何部分貸款，而無需支付手續費或罰款。墨西哥銀行貸款要求 FCA Mexico 提供若干固定資產作為抵押，並須遵守若干契約，包括但不限於財務維持契約、留置權限制、債務發生及資產出售。截至 2018 年 12 月 31 日，FCA Mexico 已遵守墨西哥銀行貸款的契約。

**資產抵押融資**

資產抵押融資是指透過不滿足國際財務報告準則第9號終止確認要求的保理交易而獲得的融資金額，其在綜合財務狀況表的貿易及其他應收款確認為4.57億歐元（於2017年12月31日為3.57億歐元）等值資產（附註15貿易、其他應收款及應收稅項）。

**其他債務**

於截至2017年12月31日止年度，FCA US的加拿大附屬公司已就加拿大醫療信託（「加拿大醫療信託」）B批票據支付合共2.72億歐元，其中包括本金額及應計利息的到期付款，以及票據剩餘未到期部分的預付款。2.26億歐元的預付款已入賬列為債務清償，因此900萬歐元的清償收益已於截至2017年12月31日止年度綜合損益表的淨財務開支確認。該加拿大醫療信託票據為FCA US主要加拿大附屬公司對加拿大醫療信託的剩餘財務負債，其來自支付加拿大全國汽車、航空、交通和通用工會（現為Unifor的一部分，代表員工、退休人員及家屬）退休後醫療保健福利責任。

其他債務亦包括主要從拉丁美洲金融服務公司籌集的資金、巴西及中國經銷商的按金以及本集團的融資租賃應付款，相關內容概述如下。

	2018年					2017年				
	一 年內到 期	一 至 三年 內到 期	三 至 五年內 到期	五 年 後到 期	合 計	一 年內到 期	一 至 三年 內到 期	三 至 五年內 到期	五 年 後到 期	合 計
	(百萬歐元)									
最低日後租賃付款	€ 73	€ 106	€ 54	€ 80	€ 313	€ 90	€ 134	€ 19	€ 74	€ 317
利息開支	(17)	(18)	(11)	(6)	(52)	(15)	(15)	(3)	(3)	(36)
最低租賃付款的現值	€ 56	€ 88	€ 43	€ 74	€ 261	€ 75	€ 119	€ 16	€ 71	€ 281

**資產抵押債務**

於2018年12月31日，由本集團資產抵押的債務為10.95億歐元（於2017年12月31日為13.48億歐元），其中2.61億歐元（於2017年12月31日為2.81億歐元）乃欠付根據融資租賃所購得資產的債權人，剩餘金額主要與拉丁美洲的補貼融資有關。

於2018年12月31日，作為本集團貸款抵押的資產賬面總額為22.14億歐元（於2017年12月31日為23.72億歐元，不包括就B批定期貸款作出的抵押金額。於2017年12月31日，以FCA US資產抵押的B批定期貸款相關債務為8.36億歐元。參閱附註11物業、廠房及設備。

## 22. 其他負債及應付稅項

其他負債包括以下各項：

	於 12 月 31 日					
	2018 年			2017 年		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
	(百萬歐元)					
折舊保證計劃及回購協議的應付款	€ 2,362	€ —	€ 2,362	€ 2,234	€ —	€ 2,234
應計費用及遞延收入	783	697	1,480	1,573	2,260	3,833
間接應付稅項	681	16	697	799	19	818
應付人員款項	956	16	972	988	16	1,004
社保應付款	265	4	269	313	6	319
建造合約負債 (附註 14)	93	—	93	190	—	190
服務合約責任	568	1,521	2,089	—	—	—
其他	1,349	198	1,547	1,838	199	2,037
<b>其他負債合計</b>	<b>€ 7,057</b>	<b>€ 2,452</b>	<b>€ 9,509</b>	<b>€ 7,935</b>	<b>€ 2,500</b>	<b>€ 10,435</b>

於 2018 年 1 月 1 日，採用國際財務報告準則第 15 號對其他負債的影響如下：

	於 2017 年 12 月 31 日 (如先前呈列)			調整 / 重新 分類			於 2018 年 1 月 1 日 (經調整)		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
		(百萬歐元)							
折舊保證計劃及 回購協議的應付款	€ 2,234	€ —	€ 2,234	€ (293)	€ —	€ (293)	€ 1,941	€ —	€ 1,941
應計費用及遞延收入	1,573	2,260	3,833	(440)	(1,414)	(1,854)	1,133	846	1,979
服務合約責任	—	—	—	497	1,397	1,894	497	1,397	1,894
未受採納國際財務報告準則第 15 號影響的結餘	4,128	240	4,368	—	—	—	4,128	240	4,368
<b>其他負債合計</b>	<b>€ 7,935</b>	<b>€ 2,500</b>	<b>€ 10,435</b>	<b>€ (236)</b>	<b>€ (17)</b>	<b>€ (253)</b>	<b>€ 7,699</b>	<b>€ 2,483</b>	<b>€ 10,182</b>

按到期日劃分的其他負債 (不包括應計費用、遞延收入及服務合約負債) 載列如下：

	於 12 月 31 日									
	2018 年					2017 年				
	一年 內 到期 合計 (流動)	一至 五年 到 期	五 年 後 到 期	一年後 到 期 合計 (非 流動)	合計	一年 內 到期 合計 (流動)	一至 五年 到 期	五 年 後 到 期	一年後 到 期 合計 (非 流動)	合計
	(百萬歐元)									
其他負債 (不包括 應計費用、遞延 收入服務合約負債)	€ 5,706	€ 221	€ 13	€ 234	€ 5,940	€ 6,362	€ 227	€ 13	€ 240	€ 6,602

折舊保證計劃及回購協議的應付款與本集團訂立的回購協議有關，其包括就產品收到的價格 (在銷售日期確認為預付款) 以及隨後的尚未確認回購價及剩餘租賃分期付款。

應計費用及遞延收入包括政府補助的剩餘部分，該等補助將在擬抵銷相關費用的期間內，在綜合損益表確認為收入。

於2017年3月15日，巴西最高法院裁定，計算聯邦所得稅的稅基不應計入州增值稅。於2017年6月30日，本集團確定不再可能產生與此類間接稅有關的經濟流出，FCA撥回於2007年至2014年止期間就該稅項累計但未支付的總負債為8.95億歐元。由於該項目的重要性及其對我們業績的影響，該金額乃於截至2017年12月31日止年度綜合損益表的撥回巴西間接稅項負債單獨呈列，當中包括最初確認為淨收入減少的5.47億歐元，以及最初確認為淨財務開支的3.48億歐元。巴西最高法院於2017年9月29日發佈其書面裁決記錄概要，並於2017年10月2日發佈審判記錄。於2017年10月19日，巴西政府就以社會融合計劃／社會保險財政繳款替代州貨物與服務流轉稅的判決提出上訴。於2017年12月31日，由於政府上訴並要求調解，令最高法院裁決的適用範圍存在不確定性，且由於巴西目前的政治及經濟不確定性加劇，管理層認為仍存在一定的經濟流出風險。於2018年8月18日，關於社會融合計劃替代州貨物與服務流轉稅的訴訟獲得最終及決定性的有利判決。於2018年9月30日，本集團確定不再可能發生與此類間接稅有關的經濟流出，並撥回累計及已付的負債總額5,400萬歐元。於2018年12月31日，管理層認為，社會保險財政繳款替代州貨物與服務流轉稅仍可能存在經濟外流的風險。

服務合約負債主要包括維護計劃及延長保修期。本集團於截至2018年12月31日止年度的服務合約負債變動如下：

	於2018年1月1日						其他變動	於 2018年12 月31日
	已收客戶 墊款	已於收入 確認的金 額	轉撥至持 作出售資產 ／(負債)	(百萬歐元)				
服務合約負債	€ 1,894	€ 879	€ (658)	€ —	€ (26)	€ 2,089		

就於2018年12月31日的服務合約負債總額而言，本集團預計將在2019年確認約5.12億歐元、在2020年確認4.40億歐元、在2021年確認3.62億歐元以及於其後確認7.75億歐元。

## 應付稅項

按到期日劃分的應付稅項載列如下：

	2018年					2017年				
	一年內到 期總額 (流動)	一至五 年到期	五年後 到期	一年後 到期總額 (非流動)	合計	一年內到 期總額 (流動)	一至五 年到期	五年後 到期	一年後 到期總額 (非流動)	合計
應付稅項	€ 114	€ 1	€ —	€ 1	€ 115	€ 309	€ 32	€ 42	€ 74	€ 383

(百萬歐元)

## 23. 公允價值計量

### 按公允價值計量的經常性資產及負債

下表列示按公允價值計量的經常性金融資產及負債的公允價值層級（基於可觀察及不可觀察輸入數據）：

附註	於 12 月 31 日								
	2018 年				2017 年				
	第 1 層	第 2 層	第 3 層	合計	第 1 層	第 2 層	第 3 層	合計	
	(百萬歐元)								
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的債務證券及 股本	13	€ 3	€ 15	€ 13	€ 31	€ 3	€ 24	€ —	€ 27
以公允價值計量且其變動計入 損益的債務證券及股本	13	270	—	3	273	275	—	2	277
衍生金融資產	16	—	256	41	297	—	254	30	284
保證金	13	61	—	—	61	61	—	—	61
融資活動應收款	15	—	—	973	973	—	—	—	—
貿易應收款	15	—	65	—	65	—	—	—	—
銀行現金 <sup>(1)</sup>	17	—	—	—	—	6,396	—	—	6,396
貨幣市場證券 <sup>(1)</sup>	17	4,352	—	—	4,352	4,404	1,838	—	6,242
<b>資產總額</b>		<b>€ 4,686</b>	<b>€ 336</b>	<b>€ 1,030</b>	<b>€ 6,052</b>	<b>€ 11,139</b>	<b>€ 2,116</b>	<b>€ 32</b>	<b>€ 13,287</b>
衍生金融負債	16	—	205	2	207	—	138	1	139
<b>負債總額</b>		<b>€ —</b>	<b>€ 205</b>	<b>€ 2</b>	<b>€ 207</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 138</b>	<b>€ 1</b>	<b>€ 139</b>

<sup>(1)</sup> 與銀行現金及若干貨幣市場證券有關的金額於 2018 年 1 月 1 日重新分類為攤銷成本。請參閱附註 2 編製基準—自 2018 年 1 月 1 日起生效的新準則及修訂。

於 2018 年 1 月 1 日，採用國際財務報告準則第 9 號對公允價值層級的影響如下：

	於 2017 年 12 月 31 日 (如先前呈列)				調整 / 重新分類				於 2018 年 1 月 1 日 (經調整)			
	第 1 層	第 2 層	第 3 層	合計	第 1 層	第 2 層	第 3 層	合計	第 1 層	第 2 層	第 3 層	合計
	(百萬歐元)											
以公允價值計 量且其變動計 入其他全面收 益的債務證券 及 股本工具	€ 3	€ 24	€ —	€ 27	€ —	€ (4)	€ 23	€ 19	€ 3	€ 20	€ 23	€ 46
以公允價值計 量且其變動計 入損益的債務證券及 股本工具	275	—	2	277	—	—	20	20	275	—	22	297
衍生金融資產	—	254	30	284	—	—	—	—	—	254	30	284
保證金	61	—	—	61	—	—	—	—	61	—	—	61
融資活動應收款	—	—	—	—	—	—	700	700	—	—	700	700
貿易應收款	—	—	—	—	—	28	—	28	—	28	—	28
銀行現金 <sup>(1)</sup>	6,396	—	—	6,396	(6,396)	—	—	(6,396)	—	—	—	—
貨幣市場證券 <sup>(1)</sup>	4,404	1,838	—	6,242	(1,692)	(1,838)	—	(3,530)	2,712	—	—	2,712
<b>資產總額</b>	<b>€ 11,139</b>	<b>€ 2,116</b>	<b>€ 32</b>	<b>€ 13,287</b>	<b>€ (8,088)</b>	<b>€ (1,814)</b>	<b>€ 743</b>	<b>€ (9,159)</b>	<b>€ 3,051</b>	<b>€ 302</b>	<b>€ 775</b>	<b>€ 4,128</b>
衍生金融負債	—	138	1	139	—	—	—	—	—	138	1	139
<b>負債總額</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 138</b>	<b>€ 1</b>	<b>€ 139</b>	<b>€ —</b>	<b>€ —</b>	<b>€ —</b>	<b>€ —</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 138</b>	<b>€ 1</b>	<b>€ 139</b>



2018年，公允價值層級制各層級之間並無轉撥。對於經常按公允價值於財務報表確認的資產及負債，本集團於各報告期末重新評估分類，釐定層級制各層級之間是否發生轉撥。

衍生金融資產及負債的公允價值乃透過考慮結算日的市場參數並採用金融業務環境中廣泛接受的估值技術來計量，詳情載列如下：

- 遠期合約及貨幣掉期的公允價值，採用結算日的現行匯率及利率確定；
- 利率掉期及遠期利率協議的公允價值，乃採用結算日的現行利率，使用預計現金流量折現法來釐定；
- 合併利率及貨幣掉期的公允價值，乃採用結算日的匯率及利率，使用預計現金流量折現法來釐定；及
- 用於對沖商品價格風險的掉期及期權的公允價值乃透過使用合適的估值技術以及結算日市場參數（特別是相關價格、利率及波動率）來釐定。

貨幣市場證券的公允價值亦根據可獲得的市場報價來釐定。現金等價物的公允價值在適當的情況下採用可觀察的市場收益率（分類為第2層），使用預計現金流量折現法來釐定。

分類為第3層公允價值的融資活動應收款的公允價值，已使用折現現金流量模型進行估算。此項計量中使用的最重要輸入數據為市場貼現率，該貼現率反映了各參考市場類似應收款所適用的條件，並作出調整以計入交易對方的信用風險。

下表載列以公允價值計量且分類為第3層的項目變動對賬：

融資活動 應收款	債務證券及 股本工具		2018年 衍生金融 資產/ (負債)	債務證券及 股本工具		2017年 衍生金融 資產/ (負債)
	(百萬歐元)					
於1月1日	700	45	29	12	19	
於綜合損益表確認的收益/(虧損)	—	(1)	30	1	27	
於其他全面收益/(虧損)確認的 收益/(虧損)	—	—	9	(1)	18	
發行/結算	273	—	(29)	—	(35)	
轉撥至持作出售資產/(負債)	—	(28)	—	—	—	
於12月31日	€ 973	€ 16	€ 39	12	29	

綜合損益表的收益/(虧損)乃於收入成本確認。於其他全面收益確認的收益/(虧損)總額中，700萬歐元於現金流儲備確認，200萬歐元於貨幣換算差額中確認。

#### 按公允價值計量的經常性資產及負債

以攤銷成本計量的債務證券、財務應收款、當期應收款及應付款的賬面值與公允價值相若，因為未來現金流量的現值與賬面值並無重大差異。

由於該等工具的期限較短，因此銀行現金及其他現金等價物的賬面值通常與公允價值相若（參閱附註 17 現金及現金等價物）。

下表載列並非按公允價值計量的經常性金融資產及負債的賬面值及公允價值：

	於 12 月 31 日			
	2018 年		2017 年	
	賬 面 值	公 允 價 值	賬 面 值	公 允 價 值
	(百萬歐元)			
附註				
經銷商融資	€ 1,681	€ 1,682	€ 2,295	€ 2,295
零售融資	601	584	420	405
融資租賃	3	3	4	4
融資活動其他應收款	356	355	421	421
融資活動應收款總額 <sup>(1)</sup>	15 € 2,641	€ 2,624	€ 3,140	€ 3,125
資產抵押融資	€ 457	€ 457	€ 357	€ 357
票據	7,825	8,152	9,626	10,365
其他債務	6,246	6,229	7,988	8,001
債務總額	21 € 14,528	€ 14,838	€ 17,971	€ 18,723

<sup>(1)</sup> 於 2018 年 12 月 31 日的金額不包括以公允價值計量且其變動計入損益的應收款

分類為第 3 層公允價值的融資活動應收款的公允價值，已使用折現現金流量模型進行估算。此項計量中使用的最重要輸入數據為市場貼現率，該貼現率反映了各參考市場類似應收款所適用的條件，並作出調整以計入交易對方的信用風險。

在活躍市場交易，且可獲得收盤價或最新交易價的票據歸入公允價值層級的第 1 層。無法獲得此類價格的票據乃按可獲得的最新價格或自獨立定價服務商或進行此類證券交易的交易商獲得的報價進行估值，並分類為第 2 層。於 2018 年 12 月 31 日，分別有 81.45 億歐元及 700 萬歐元的票據分類為第 1 層及第 2 層。於 2017 年 12 月 31 日，分別有 103.58 億歐元及 700 萬歐元的票據分類為第 1 層及第 2 層。

歸入公允價值層級第 2 層的其他債務，其公允價值已使用折現現金流量模型進行估算。使用的主要輸入數據為年末市場利率，並會就本集團發行的交易性證券及本集團負債的現有信用衍生品的報價所隱含的本集團違約風險的市場預期進行調整。需使用不可觀察輸入數據進行重大調整的其他債務的公允價值分類為第 3 層。於 2018 年 12 月 31 日，分別有 52.41 億歐元及 9.88 億歐元的其他債務分類為第 2 層及第 3 層。於 2017 年 12 月 31 日，分別有 67.96 億歐元及 12.05 億歐元的其他債務分類為第 2 層及第 3 層。

## 24. 關聯方交易

根據國際會計準則第 24 號—*關聯方披露*，本集團的關聯方被釐定為能夠對本集團及其附屬公司行使控制、共同控制或重大影響力的實體及個人。關聯方包括屬於 Exor N.V.（透過於 2018 年 12 月 31 日持有 28.98% 的普通股股權及 42.11% 的投票權而成為 FCA 的最大股東）的公司，即包括 Ferrari N.V. 及 CNHI。關聯方亦包括本集團的聯營公司、合資企業及未合併附屬公司、FCA 董事會成員、具有戰略責任的行政人員及其若干家族成員。

考慮到所涉及商品或服務的特徵，本集團與關聯方進行的交易乃按照相關市場的一般商業條款進行，其主要涉及：

- 向 Ferrari N.V. 購買瑪莎拉蒂汽車的發動機及發動機部件；
- 與在 Ferrari N.V. 一級方程式賽車上展示 FCA 品牌名稱有關的交易；
- 向合資企業 Koc Fiat Kredi 及 FCA Bank 的租賃及出租附屬公司出售車輛；
- 向合資公司 Sevel S.p.A. 出售發動機、其他部件及生產系統，以及從 Sevel S.p.A. 購買輕型商用車。有關詳情請參閱附註 31 期後事項；
- 向 CNHI 成員公司出售發動機、其他部件及生產系統；
- 向合資公司 Fiat India Automobiles Private Limited 購買車輛，以及提供服務以及將銷售貨物予該公司；
- 向廣汽菲克合資公司提供服務及出售商品；
- 向 CNHI 成員公司提供會計、薪資、稅務管理、資訊科技、採購及安全服務；
- 從合資企業 Tofas 購買輕型商用車及乘用車；及
- 向 Ferrari N.V. 出售汽車照明及汽車部件（列入已終止業務）。

與關聯方進行的最重大金融交易產生了本集團金融服務公司的融資活動應收款，相關應收款來自合資企業及資產抵押（與出售應收款而應付 FCA Bank 的款項有關），其不符合國際財務報告準則第 9 號—*金融工具*項下的終止確認條件。

於綜合損益表確認的與關聯方進行的重大交易金額載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度											
	2018 年				2017 年				2016 年			
	淨收入	收入成本	銷售、一般及其他成本淨額	融資費用/(收入)淨額	淨收入	收入成本	銷售、一般及其他成本淨額	融資費用/(收入)淨額	淨收入	收入成本	銷售、一般及其他成本淨額	融資費用/(收入)淨額
	(百萬歐元)											
Tofas	€ 926	€ 2,572	€ 7	€ —	€ 1,287	€ 2,779	€ 9	€ —	€ 1,536	€ 2,811	€ 3	€ —
Sevel S.p.A.	402	1	4	—	392	—	5	—	381	—	5	—
FCA Bank	1,611	28	(21)	56	1,715	26	(20)	36	1,571	18	(21)	39
廣汽菲克合資公司	419	11	(49)	—	569	—	(105)	—	683	—	(82)	—
Fiat India Automobiles Limited	2	—	—	—	25	1	—	—	23	1	(1)	(1)
其他	27	6	(4)	1	35	2	(4)	2	36	5	(3)	—
合資安排合計	<b>3,387</b>	<b>2,618</b>	<b>(63)</b>	<b>57</b>	<b>4,023</b>	<b>2,808</b>	<b>(115)</b>	<b>38</b>	<b>4,230</b>	<b>2,835</b>	<b>(99)</b>	<b>38</b>
聯營公司合計	<b>30</b>	<b>229</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>	<b>73</b>	<b>52</b>	<b>(3)</b>	<b>(1)</b>	<b>91</b>	<b>47</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
CNHI	501	326	6	—	526	329	2	—	543	422	3	—
Ferrari N.V.	64	218	4	—	82	320	1	—	81	246	—	—
董事及主要管理人員	—	—	77	—	—	—	114	—	—	—	143	—
其他	2	—	26	—	1	—	26	—	—	—	26	—
CNHI、法拉利、董事及其他合計	<b>567</b>	<b>544</b>	<b>113</b>	<b>—</b>	<b>609</b>	<b>649</b>	<b>143</b>	<b>—</b>	<b>624</b>	<b>668</b>	<b>172</b>	<b>—</b>
未合併附屬公司合計	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>61</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>57</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>1</b>
關聯方交易合計	<b>€ 3,991</b>	<b>€ 3,399</b>	<b>€ 52</b>	<b>€ 57</b>	<b>€ 4,766</b>	<b>€ 3,517</b>	<b>€ 28</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 5,002</b>	<b>€ 3,557</b>	<b>€ 81</b>	<b>€ 39</b>
本集團合計	<b>€ 110,412</b>	<b>€ 95,011</b>	<b>€ 7,318</b>	<b>€ 1,056</b>	<b>€ 105,730</b>	<b>€ 89,710</b>	<b>€ 7,177</b>	<b>€ 1,345</b>	<b>€ 105,798</b>	<b>€ 90,927</b>	<b>€ 7,388</b>	<b>€ 1,858</b>

與關聯方進行的重大交易產生的資產及負債載列如下：

	2018年					於12月31日				
	貿易及其他應收款	貿易應付款	其他負債	資產抵押融資	債務 <sup>(1)</sup>	貿易及其他應收款	貿易應付款	其他負債	資產抵押融資	債務 <sup>(1)</sup>
	(百萬歐元)									
Tofas	€ 11	€ 176	€ 40	€ —	€ —	€ 34	€ 240	€ 50	€ —	€ —
Sevel S.p.A.	20	—	2	—	11	23	—	6	—	1
FCA Bank	395	258	232	449	28	466	206	199	319	32
廣汽菲克合資公司	63	22	1	—	—	58	15	1	—	—
Fiat India Automobiles Limited	—	—	6	—	—	7	13	5	—	—
其他	19	1	—	—	—	20	1	—	—	—
<b>合資安排合計</b>	<b>508</b>	<b>457</b>	<b>281</b>	<b>449</b>	<b>39</b>	<b>608</b>	<b>475</b>	<b>261</b>	<b>319</b>	<b>33</b>
<b>聯營公司合計</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>10</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>13</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
CNHI	53	71	12	—	—	47	86	11	—	—
Ferrari N.V.	25	45	3	—	—	23	75	—	—	—
其他	2	2	—	—	—	1	2	—	—	—
<b>CNHI、Ferrari N.V.及其他合計</b>	<b>80</b>	<b>118</b>	<b>15</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>71</b>	<b>163</b>	<b>11</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>未合併附屬公司合計</b>	<b>17</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>—</b>	<b>26</b>	<b>83</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>—</b>	<b>28</b>
<b>關聯方交易合計</b>	<b>€ 639</b>	<b>€ 615</b>	<b>€ 307</b>	<b>€ 449</b>	<b>€ 65</b>	<b>€ 798</b>	<b>€ 678</b>	<b>€ 286</b>	<b>€ 319</b>	<b>€ 61</b>
<b>本集團合計</b>	<b>€ 8,672</b>	<b>€ 19,229</b>	<b>€ 9,509</b>	<b>€ 457</b>	<b>€ 14,071</b>	<b>€ 8,553</b>	<b>€ 21,939</b>	<b>€ 10,435</b>	<b>€ 357</b>	<b>€ 17,614</b>

<sup>(1)</sup> 關於不包括資產抵押融資的債務，請參閱附註 21 債務。

#### 承諾及擔保

截至 2018 年 12 月 31 日，本集團已與 Tofas 簽訂了照付不議承諾，當中未來最低預期責任如下：

	(百萬歐元)
2019 年	€ 299
2020 年	€ 291
2021 年	€ 267
2022 年	€ 152
2023 年	€ —
2024 年及之後	€ —

我們向 FCA Bank 提供了擔保，相關擔保與 FCA Bank 及經銷商簽訂的若干經銷商融資安排有關。於 2018 年 12 月 31 日尚未履行的擔保金額約為 8,600 萬歐元。該等擔保的公允價值並不重大，這是因為經銷商庫存車輛的價值已抵押予 FCA。

### 董事及主要管理人員酬金

本集團董事就履行其各自職責（包括在其他合併公司的職責）而可獲得的袍金載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(千歐元)		
董事 <sup>(1)</sup>	€ 18,830	€ 29,861	€ 39,329
酬金總額	€ 18,830	€ 29,861	€ 39,329

<sup>(1)</sup> 包括授予首席執行官的長期以股份為基礎的報酬以及授予非執行董事的以股份為基礎的報酬產生的名義酬金。

有關於 2015 年 4 月 16 日授予首席執行官的特別表彰獎勵以及授予若干重要僱員的績效股單位及限制性股份單位獎勵詳情，請參閱附註 18 *以股份為基礎的報酬*。

剩餘具有戰略責任的行政人員的報酬開支總額於 2018 年約為 5,800 萬歐元（2017 年為 8,100 萬歐元，2016 年為 1.03 億歐元），其包括（基本報酬除外）：

- 2018 年以股份為基礎的報酬開支約 2,800 萬歐元（2017 年約為 4,900 萬歐元，2016 年約為 7,300 萬歐元）；
- 2018 年短期僱員福利約 700 萬歐元（2017 年約為 800 萬歐元，2016 年約為 800 萬歐元）用於短期員工福利；及
- 2018 年養老金及類似福利約 1,000 萬歐元（2017 年為 900 萬歐元，2016 年為 600 萬歐元）。

## 25. 授出擔保、承諾及或有負債

### 授出擔保

於 2018 年 12 月 31 日，本集團已就第三方債務或承諾提供總額為 700 萬歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 500 萬歐元）的擔保以及對關聯方債務提供的擔保 300 萬歐元（於 2017 年 12 月 31 日為 400 萬歐元）。

### SCUSA 自有品牌融資協議

於 2013 年 2 月，FCA US 與 Banco Santander 的聯屬公司 Santander Consumer USA Inc.（「SCUSA」）簽訂自有品牌融資協議（「SCUSA 協議」），該協議於 2013 年 5 月 1 日生效。根據 SCUSA 協議，SCUSA 根據其一般及慣常借貸標準，以 Chrysler Capital 品牌名稱為 FCA US 的經銷商及消費者提供一系列批發及零售融資服務。

SCUSA 協議的期限自 2013 年 2 月起為期十年，在若干情況下可提前終止，包括一方未能履行其於 SCUSA 協議項下的若干持續責任。根據協議條款，SCUSA 於 2013 年 5 月提供了 1.09 億歐元（1.50 億美元）的不可退還先期融資，該款項已確認為遞延收入，並分十年攤銷。於 2018 年 12 月 31 日，5,700 萬歐元（6,500 萬美元）仍列為遞延收入。

FCA US 有時會在融資安排開始時與部分貸方合作，在利率或現金付款方面為客戶提供補貼，以鼓勵客戶購買其車輛，這種做法被稱為「補助金」。FCA US 已向 SCUSA 提供有限的排他性權利，可獲得其部分零售融資利率補貼計劃的指定最低百分比。SCUSA 已參與部分收入共享安排，並考慮把握未來的收入共享機會。SCUSA 面臨 SCUSA 協議規定的貸款損失風險。根據 SCUSA 協議的特定條款，各方分攤與消費者租賃有關的任何剩餘收益及虧損，包括對 FCA US 參與收益及虧損的限制。

### 其他回購責任

根據墨西哥其他批發融資安排的條款，在若干觸發事件及例外情況下（包括在實際或推定終止經銷商特許經營協議的情況下），FCA Mexico 須回購根據該等安排融資的經銷商庫存。該等責任不包括若干缺少設備或行駛里程過多或原始發票日期早於回購日期一年以上的車輛（包括但不限於損壞或改裝車輛）。於 2015 年 12 月，FCA Mexico 與 Banco Inbursa 的全資附屬公司 FC Financial, S.A De C.V., Sofom, E.R., Grupo Financiero Inbursa（「FC Financial」）簽訂一份為期十年的自有品牌融資協議，據此 FC Financial 以 FCA Financial Mexico 品牌名稱為 FCA Mexico 的經銷商及零售客戶提供一系列的金融批發及零售金融服務。如經銷商的特許經營協議被實際或推定終止，則新協議項下的批發回購責任將僅限於批發購買。

於 2018 年 12 月 31 日，根據該等批發融資安排而需支付的未來最高潛在付款金額約為 2.06 億歐元（2.36 億美元），其乃根據透過該等安排融資的相關經銷商庫存合格車輛的總回購價值計得。如需透過此類安排購回車輛，則風險總值將可減少至可轉售予其他經銷商的車輛價值。於 2018 年 12 月 31 日，擔保的公允價值為零。

#### 與主要供應商簽訂的安排

本集團不時在日常業務過程中與主要第三方供應商訂立各種安排，以建立戰略及技術優勢。此類安排數量有限，當中列明以固定及可釐定價格採購固定或最小數量的商品及／或服務的無條件採購責任。於 2018 年 12 月 31 日，該等安排項下的本集團持續性業務未來最低採購責任載列如下：

	(百萬歐元)	
2019 年	€	804
2020 年	€	508
2021 年	€	349
2022 年	€	216
2023 年	€	32
2024 年及之後	€	42

#### 經營租賃合約

本集團就工業大樓及設備使用權訂有經營租賃合約，平均期限分別為 10-20 年及 3-5 年。下表概列本集團持續性業務不可取消租賃合約項下的未來最低租賃付款總額：

	於 2018 年 12 月 31 日				
	一年內到期	一至三年到期	三至五年到期	五年後到期	合計
	(百萬歐元)				
經營租賃協議項下的未來最低租賃付款	€ 325	€ 331	€ 172	€ 199	€ 1,027

於 2018 年，本集團確認的租賃付款費用為 4.23 億歐元（2017 年為 2.84 億歐元，2016 年為 2.80 億歐元）。

#### 其他承諾、安排及合約權利

##### UAW 勞動協議

於 2015 年 10 月，FCA US 與 UAW 同意訂立一項四年期全國集體談判協議，該協議將於 2019 年 9 月到期。新協議的條文在達到若干質量和財務業績指標的基礎上，繼續為成功發展型薪酬提供若干機會。協議將在八年內消除「傳統」和「薪級」僱員的薪酬差距，並將繼續為 UAW 代表僱員提供簡化經調整利潤分成計劃。經調整利潤分成計劃於 2016 計劃年度生效，與北美自貿區盈利能力直接掛鉤。協議包括代替進一步工資增長的一次性總付款，主要為「傳統」僱員的 4,000 美元及「薪級」僱員的 3,000 美元，合計約 1.41 億美元（1.27 億歐元），於 2015 年 11 月 6 日支付給 UAW 成員。該等付款將按四年勞工協議期按比例攤銷。



#### 意大利勞動協議

於 2015 年 4 月，FCA 成員公司就意大利汽車業務簽署了四年薪酬協議。薪酬協議隨後被納入勞動協議，並於 2015 年 7 月 7 日擴展至意大利的所有 FCA 成員公司。

薪酬安排自 2015 年 1 月 1 日起至 2018 年 12 月 31 日止追溯生效，激勵所有僱員努力實現 2014 年 5 月制定的 2014-2018 年業務計劃所明列於 2015-2018 年期間需完成的生產力、質量及盈利能力目標，方式為在基本工資中添加兩項可變的附加要素：

- 年度獎金，根據達成的生產效率及工廠的世界級製造審計狀況計得；及
- 與完成歐洲、中東及非洲地區 2014-2018 年業務計劃的 2015-2018 年財務目標相關的要素，包括頂級品牌 Alfa Romeo 及瑪莎拉蒂的活動。

於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，與上述其他可變要素相關的合計 7,200 萬歐元、1.05 億歐元及 1.01 億歐元已於持續性業務產生的純利入賬列為開支。

我們於 2018 年 11 月 29 日開始就續簽勞動合同進行磋商。於 2019 年 2 月 22 日，相關磋商仍在進行中。

#### 加拿大勞動協議

FCA 與加拿大 Unifor 簽訂了一份四年期勞動協議，並於 2016 年 10 月 16 日獲得批准。此協議的條款規定，2012 年 9 月 24 日之前雇用的僱員在協議的第一年和第四年的工資增長 2%，並將通過修訂十年期累進工資表計劃，繼續縮小 2012 年 9 月 24 日或之後雇用的僱員的工資差距。該協議包括一次性總付款，代替 2016 年 11 月 4 日支付予 Unifor 成員的每人 6,000 加元（合計約 5,500 萬加元，約合 3,800 萬歐元）的進一步工資增長。該等付款在四年期勞動協議期內按比例攤銷。該協議將於 2020 年 9 月到期。

#### 或有負債

就過往年度進行的重大資產剝離而言，本集團向買方提供彌償保證，該等合約項下的最大潛在彌償責任金額通常以購買價的一定百分比為限。該等彌償主要是指在有限期間內違反合約規定的陳述及保證，以及在若干情況下違反環境或稅收事項而引起的潛在彌償責任。於 2018 年及 2017 年 12 月 31 日，該等彌償的潛在責任約為 1.60 億歐元，合共 5,000 萬歐元已於該等責任的相關撥備確認。本集團已提供若干無限制賠付的其他彌償，因此無法估計根據該等彌償提出的索賠可能導致的最大未來潛在付款金額。

#### 高田安全氣囊充氣裝置

我們獲悉，於 2018 年 3 月 FCA US 在美國佛羅里達州南區及密歇根州東區地方法院被提起集體訴訟，相關訴訟乃根據聯邦及州法律，就我們部分車輛安裝的高田安全氣囊充氣裝置導致的經濟損失提出索賠。在當前早期階段，我們無法可靠地評估是否會產生損失，亦無法估計潛在損失範圍。

### 尾部碰撞訴訟

於 2012 年 7 月 9 日，原告人就 2012 年 3 月涉及 1999 年 Jeep 大切諾基的尾部碰撞致死事故，在美國喬治亞州迪凱特縣高等法院對 FCA US 提起訴訟。原告人指控製造商在設計及銷售該汽車時魯莽及肆意行事，將油箱安置在後軸後面，並違反就所指控危險作出警示的職責。於 2015 年 4 月 2 日，陪審團裁定原告人勝訴，初審法院登錄一項 FCA US 敗訴的判決，賠償金額為 1.485 億美元（1.41 億歐元）。於 2015 年 7 月 24 日，法院發出一項減免損害賠償，將 FCA US 的賠償判決減至 4,000 萬美元（3,800 萬歐元）。

儘管 FCA US 尊重陪審團的決定，本公司就法官發出的最終判決提出上訴。FCA US 認為判決沒有證據或法律支持。FCA US 堅稱 1999 年 Jeep 大切諾基沒有缺陷，其燃油系統並未對機動車輛安全構成不合理風險。該汽車符合或超過所有適用的聯邦機動車輛安全標準，包括燃油系統完整性標準。此外，FCA US 向美國高速公路安全管理局提交了大量數據，證實該汽車的性能等於或優於碰撞研究中的同類汽車。但在審理過程中，法官不允許 FCA US 介紹先前向美國高速公路安全管理局提供的所有數據及其他重要證據以供陪審團考慮，以證明該汽車燃油系統沒有缺陷。

於 2016 年 11 月 15 日，喬治亞州上訴法院確認該法院的判決及 4,000 萬美元（3,800 萬歐元）的判決。於 2018 年 3 月 15 日，喬治亞州最高法院確認喬治亞州上訴法院的判決。FCA US 拒絕進一步上訴，待執行判決的最終金額（包括應計利息）未顯著超出現有撥備。

### 排放事項

2019 年 1 月 10 日，我們宣佈 FCA US 與美國環境保護署（「EPA」）、美國司法部、加州空氣資源委員會、加利福尼亞州、其他 49 個州以及美國海關和邊境保護局就民事環境和消費者索賠達成最終和解，據此我們已累計 7.48 億歐元，當中約有 3.50 億歐元將用於支付民事處罰以解決柴油排放要求的差異。我們亦宣佈 FCA US 已就代表消費者的集體訴訟達成和解，據此 FCA US 同意為受召回影響的每個合格客戶平均每輛車支付 2,800 美元。

我們仍然受到美國證券交易監督委員會和美國司法部刑事司的柴油排放相關調查。此外，我們仍面臨多項相關私人訴訟，以及選擇不參加集體訴訟和解的消費者可能提出的其他索賠。

我們還收到了一些司法權區的其他監管機構的詢問，因為它們在檢查幾家汽車製造商車輛的道路尾氣排放，在司法管轄方面適當時，我們繼續與這些政府機構和機關合作。

在歐洲，我們一直與意大利交通部（「意大利交通部」）和荷蘭車輛監管機構（RDW）（這些是認證在歐盟銷售的 FCA 柴油車的機構）以及英國駕駛員和車輛標準局合作。我們最初還回應了德國機構德國機動車管理局（Kraftfahrt-Bundesamt）（「德國機動車管理局」）關於我們車輛排放測試結果的詢問，並討論了德國機動車管理局報告的測試結果、我們的排放控制校準以及所討論車輛的特性。在這些初步討論之後，意大利交通部（它擁有唯一的對其認證的車輛的監管合規事宜的授權），聲稱其對德國機動車管理局提出的問題的專屬管轄權，測試車輛，確定車輛符合適用的歐洲法規，並向德國機動車管理局通知其決定。此後，意大利交通部與德國聯邦交通和數字基礎設施部（負責監管德國機動車管理局）之間根據歐盟委員會（「歐盟委員會」）規定進行了調解，以解決它們之間的分歧。調解結束，沒有對 FCA 採取任何行動。2017 年 5 月，歐盟委員會宣佈，它打算對意大利提起侵權程序，指控意大利未能回應歐盟委員會對若干 FCA 排放控制校準的擔憂。意大利交通部對歐盟委員會的指控作出了回應，確認車輛的審批程序得到了妥善執行。

此外，應法國消費者保護局的請求，巴黎大審法院法官（Juge d' Instruction du Tribunal de Grande Instance of Paris）正在調查包括 FCA 在內的多家汽車製造商的柴油車，調查這些車的銷售是否違反了法國消費者保護法。2018 年 12 月，韓國環境部宣佈，其確定 2015 年、2016 年和 2017 年期間進口到韓國的 2,428 輛 FCA 車輛不符合排放標準，並且車輛隨後更新了 FCA 自願執行的排放控制校準，儘管合規，需要對相關車輛進行重新認證。

目前無法預測未解決的調查和私人訴訟的結果，這些調查和訴訟可能會導致進一步的執法行動、處罰或損害賠償，其中任何一項均可能對我們的業務、經營業績及聲譽產生重大不利影響。該等事項的解決方案可能對我們在消費者中的聲譽產生不利影響，從而可能對我們的車輛需求產生不利影響，因而對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。目前，我們無法評估相關未決調查及私人訴訟是否會導致虧損，亦無法估計潛在損失範圍。

#### **安全召回及排放相關安全集體訴訟**

於 2015 年 9 月 11 日，原告人在紐約南區的美國地區法院對我們提起一項推定安全集體訴訟申訴，指控我們就遵守監管規定作出重大失實陳述，以及我們未能及時披露有關汽車召回行動的若干開支。於 2016 年 10 月 5 日，該地區法院駁回有關披露汽車召回行動開支的主張，但裁定有關指控監管規定失實陳述的主張獲准繼續審理。於 2017 年 2 月 17 日，原告人修訂申訴，指控排放合規存在重大失實陳述。於 2017 年 11 月 13 日，法院拒絕我們有關駁回排放相關主張的呈請。於 2018 年 6 月 15 日，法院核證本案中的集體股東。於 2019 年 2 月 4 日，我們訂立一項原則性協議以解決該訴訟，前提是法院批准及保險公司確認金額不超過適用保單的保障限額。因此，任何潛在虧損對本集團並不重大。

#### **美國銷售報告調查**

於 2016 年 7 月 18 日，我們確認美國證券交易監督委員會已開始對我們的美國最終客戶車輛單位銷售報告進行調查，並已查詢美國司法部提出的類似問題。該等車輛單位銷售報告主要與經銷商對消費者的單位銷量有關，而我們通常根據對經銷商和其他客戶的出貨量而不是對消費者的車輛單位銷售來確認收入。我們將繼續配合該等調查；然而相關結果尚不確定，且目前無法預測。在目前階段，我們無法可靠地評估是否會產生損失，亦無法估計潛在損失範圍。

如上文所述，我們在美國密歇根州東區地方法院面臨兩項推定安全集體訴訟，相關指控與我們的美國最終消費者汽車單位銷售報告有關。該等訴訟被合併為一項訴訟，於 2018 年 10 月 4 日，我們原則上已就該合併訴訟達成了一項和解協議，賠付一筆對本集團而言金額不大的款項，惟需待法院批准。

#### **國家培訓中心**

就政府對全美汽車工人聯合會—克萊斯勒國家培訓中心相關事宜進行的持續調查而言，美國司法部已對多名個人（包括前 FCA US 僱員及與全美汽車工人聯合會相關聯的個人）提起訴訟，指控（其中包括）彼等涉嫌稅務欺詐及違反《美國勞資關係法》（Taft-Hartley），為 FCA US 的利益串謀向全美汽車工人聯合會高級職員及全美汽車工人聯合會僱員提供金錢或其他有價值的物品。當中數名被告已認罪，部分人則聲稱彼等違反 Taft-Hartley 法案乃與 FCA US 串謀進行。我們將繼續配合此調查。FCA US 在美國聯邦法院面臨多項推定集體訴訟，當中指控該等訴訟對全美汽車工人聯合會工人造成了傷害。該等訴訟在初審階段被駁回，但仍可上訴。在此階段，我們無法可靠地評估損失產生的可能性，亦無法估計潛在損失的範圍。

## 26. 權益

### 股本

於 2018 年 12 月 31 日，FCA 的法定股本為四千萬歐元（40,000,000 歐元），分為二十億（2,000,000,000）股每股面值一歐分（0.01 歐元）的 FCA 普通股，以及二十億（2,000,000,000）股每股面值一歐分（0.01 歐元）的特殊表決權股份。

於 2018 年 12 月 31 日，FCA 的全額繳足股本為 1,900 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：1,900 萬歐元），包括 1,550,617,563 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份，面值均為每股 0.01 歐元（2017 年 12 月 31 日：1,540,089,690 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份，面值均為每股 0.01 歐元）。

下表概列截至 2018 年 12 月 31 日止年度 FCA 已發行普通股及特殊表決權股份數目的變動：

	普通股	特殊表決 權股份	合計
2018 年 1 月 1 日的結餘	1,540,089,690	408,941,767	1,949,031,457
向主要管理層發行股份	10,527,873	—	10,527,873
<b>2018 年 12 月 31 日的結餘</b>	<b>1,550,617,563</b>	<b>408,941,767</b>	<b>1,959,559,330</b>

於 2014 年 10 月 29 日，FCA 董事會議決授權根據在合併完成前採納，據此可向合資格人士授出股權獎勵的股權激勵計劃及長期激勵計劃發行最多 9,000 萬股普通股。2014 年至 2018 年期間發行任何股份須符合特定績效／保留規定，而向董事發行須經 FCA 股東批准（請參閱附註 18 以股份為基礎的報酬）。

### 強制性可轉換證券

於 2016 年 12 月 15 日，根據 FCA 普通股於 2016 年 11 月 14 日起至 2016 年 12 月 12 日止（含）連續 20 個交易日期間於紐約證券交易所的平均成交量加權平均價，2014 年 12 月發行的每份面值 100 美元的強制性可轉換證券被轉換為 8.3077 股 FCA 普通股，因此發行總共 238,846,375 股 FCA 普通股。

### 其他儲備：

其他儲備包括：

- 法定儲備，於 2018 年 12 月 31 日為 128.31 億歐元（2017 年 12 月 31 日：115.94 億歐元），根據荷蘭法律釐定，主要與附屬公司資本化的開發支出及其盈利相關，在向 FCA 作出分派方面設有若干限制；
- 資本儲備，於 2018 年 12 月 31 日為 59.2 億歐元（2017 年 12 月 31 日：58.17 億歐元）；
- 保留盈利（經分隔法定儲備後），為正 8.36 億歐元（2017 年 12 月 31 日：負 3.33 億歐元）；及
- 歸屬於母公司所有者的利潤，截至 2018 年 12 月 31 日止年度為 36.08 億歐元（截至 2017 年 12 月 31 日止年度：34.91 億歐元）。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

**其他全面收益**

其他全面收益如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2018 年	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)		
於後續期間不會重新分類至綜合損益表的項目：			
重新計量定額福利計劃產生的(虧損)/收益	€ 317	€ (72)	€ 616
分佔權益法核算投資對象重新計量定額福利計劃產生的收益/(虧損)	—	2	(5)
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股權工具收益/(虧損)	(4)	14	15
與已終止業務相關的項目	1	8	(32)
<b>不會重新分類至綜合損益表的項目總額 (B1)</b>	<b>314</b>	<b>(48)</b>	<b>594</b>
於後續期間可能重新分類至綜合損益表的項目：			
期內產生的現金流量對沖工具收益/(虧損)	99	47	(25)
重新分類至綜合損益表的現金流量對沖工具收益/(虧損)	(108)	82	(215)
<b>現金流量對沖工具收益/(虧損)總額</b>	<b>(9)</b>	<b>129</b>	<b>(240)</b>
匯兌收益/(虧損)	126	(1,982)	509
期內產生的分佔權益法核算投資對象其他全面收益/(虧損)	(77)	(94)	(97)
重新分類至綜合損益表的分佔權益法核算投資對象其他全面收益/(虧損)	(26)	(27)	(25)
<b>分佔權益法核算投資對象其他全面(虧損)/收益總額</b>	<b>(103)</b>	<b>(121)</b>	<b>(122)</b>
與已終止業務相關的項目	(91)	58	(60)
<b>可能重新分類至綜合損益表的項目總額 (B2)</b>	<b>(77)</b>	<b>(1,916)</b>	<b>87</b>
<b>其他全面收益總額 (B1)+(B2)=(B)</b>	<b>237</b>	<b>(1,964)</b>	<b>681</b>
稅務影響	(82)	(30)	(196)
稅務影響—已終止業務	1	(1)	4
<b>其他全面收益總額 (除稅淨額)</b>	<b>€ 156</b>	<b>€ (1,995)</b>	<b>€ 489</b>

重新計量定額福利計劃產生的損益主要包括期內產生的精算損益、計劃資產回報(扣除於綜合損益表確認的利息收入)及資產上限影響的任何變動。該等損益與相關定額福利計劃的負債或資產淨額抵銷(附註 19 僱員福利負債)。

下表概列與其他全面收益相關的稅務影響：

	截至 12 月 31 日止年度								
	2018 年			2017 年			2016		
	稅前結 餘	稅 項收入/ (開支)	淨 結餘	稅前結 餘	稅 項收入/ (開支)	淨 結餘	稅前結 餘	稅 項收入/ (開支)	淨 結餘
	(百萬歐元)								
重新計量定額福利計劃產生的(虧損)/收益	€ 317	€ (76)	€ 241	€ (72)	€ (18)	€ (90)	€ 616	€ (265)	€ 351
現金流量對沖工具收益/(虧損)	(9)	(6)	(15)	129	(12)	117	(240)	69	(171)
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的股權工具收益/(虧損)	(4)	—	(4)	14	—	14	15	—	15
匯兌(虧損)/收益	126	—	126	(1,982)	—	(1,982)	509	—	509
分佔權益法核算投資對象其他全面收益/(虧損)	(103)	—	(103)	(119)	—	(119)	(127)	—	(127)
與已終止業務相關的項目	(90)	1	(89)	66	(1)	65	(92)	4	(88)
其他全面收益總額	€ 237	€ (81)	€ 156	€ (1,964)	€ (31)	€ (1,995)	€ 681	€ (192)	€ 489

#### 資本管理政策及流程

本集團管理資本的目標是為全體股東創造價值、保障業務連續性及支持本集團增長。因此，本集團致力維持充足資本水平，使其能夠為股東取得滿意的經濟回報，同時保證以經濟的方式獲取外部資金來源，包括取得充分的信貸評級。

本集團持續監察債務與股本比率，尤其是淨負債以及工業活動產生現金的水平。為達致該等目標，本集團不斷努力提升經營盈利能力。此外，本集團可出售部分資產以降低負債水平，而董事會可在 FCA 股東大會上向 FCA 股東提議增減股本或在法律允許下分派儲備。本集團亦可在不超過 FCA 股東大會授權限額的前提下購買庫存股份，以創造價值，同時實現達致財務平衡及提升本集團評級的目標。

FCA 董事會擬建議應屆股東週年大會向 FCA 普通股持有人分派年度普通股每股普通股 0.65 歐元（分派總額約 10 億歐元）。該項分派以本公司 2018 年利潤撥付，須待訂於 2019 年 4 月 12 日舉行的股東週年大會批准後方可作實。

若股息提案獲股東批准，FCA 普通股將於 2019 年 4 月 23 日在紐交所及 MTA 除息交易。根據紐交所及 MTA 的上市規定，股息記錄日期將為 2019 年 4 月 24 日。股息預期於 2019 年 5 月派發。

FCA 在先前五年內概無宣派或派付任何股息。於 2018 年 12 月 31 日，建議普通股股息並未確認為負債。

**FCA 忠誠投票架構**

忠誠投票架構的目的為獎勵長期擁有 FCA 普通股的股東，以及促進 FCA 股東基礎的穩定性，方法為向長期 FCA 股東授予特殊表決權股份，該等股份附帶一份表決權，與所持每股 FCA 普通股授予的表決權疊加。就合併而言，除 FCA 普通股之外，FCA 向合併完成後選擇參與忠誠投票架構的合資格菲亞特股東發行 408,941,767 股每股面值 0.01 歐元的特殊表決權股份。此外，FCA 股東可隨時透過要求 FCA 在忠誠股東名冊內登記該 FCA 股東所持的全部或部分 FCA 普通股，選擇參與忠誠投票架構。特殊表決權股份僅累計少量股息，分配至單獨的特殊股息儲備，並且不附帶享有 FCA 任何其他儲備的權利。特殊表決權股份的經濟權益並不重要，不會影響每股收益。

**27. 每股收益****每股基本收益**

截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度的每股基本收益乃透過將各期間歸屬於母公司權益持有人的純利除以流通股加權平均數釐定。

下表載列計算每股基本收益所用的數額：

		截至 12 月 31 日止年度		
		2018	2017 年	2016 年
歸屬於母公司所有者的純利	百萬	€ 3,608	€ 3,491	€ 1,803
流通股加權平均數	千股	1,548,439	1,535,988	1,513,019
每股基本收益	€	€ 2.33	€ 2.27	€ 1.19

		截至 12 月 31 日止年度		
		2018	2017 年	2016 年
歸屬於母公司所有者的持續性業務純利	百萬	€ 3,323	€ 3,281	€ 1,708
流通股加權平均數	千股	1,548,439	1,535,988	1,513,019
持續性業務每股基本收益	€	€ 2.15	€ 2.14	€ 1.13

		截至 12 月 31 日止年度		
		2018	2017 年	2016 年
歸屬於母公司所有者的已終止業務純利	百萬	€ 285	€ 210	€ 95
流通股加權平均數	千股	1,548,439	1,535,988	1,513,019
已終止業務每股基本收益	€	€ 0.18	€ 0.14	€ 0.06

**每股攤薄收益**

為計算每股攤薄收益，擴大流通股加權平均數以計及就 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日的已發行及未歸屬限制性及績效股單位（附註 18 以股份為基礎的報酬）將發行潛在普通股的理論影響（採用庫存股份法釐定）。對於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，計算每股攤薄收益時並未考慮 2015 年及 2016 年授出的部分績效股單位淨收益獎勵及 2017 年授出的部分限制性股份單位獎勵（請參閱附註 18 以股份為基礎的報酬）如獲行使將產生的理論影響，因其具有反攤薄效果。對於截至 2018 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，計算每股攤薄收益時並未因反攤薄效果而排除任何工具。

下表載列計算每股攤薄收益所用的數額：

		截至 12 月 31 日止年度		
		2018	2017 年	2016 年
歸屬於母公司所有者的純利	百萬	€ 3,608	€ 3,491	€ 1,803
流通股加權平均數	千股	1,548,439	1,535,988	1,513,019
就以股份為基礎的報酬可發行股份數目	千股	19,400	20,318	13,357
就每股攤薄收益所用流通股加權平均數	千股	1,567,839	1,556,306	1,526,376
每股攤薄收益	€	€ 2.30	€ 2.24	€ 1.18

		截至 12 月 31 日止年度		
		2018	2017 年	2016 年
歸屬於母公司所有者的持續性業務純利	百萬	€ 3,323	€ 3,281	€ 1,708
就每股攤薄收益所用流通股加權平均數	千股	1,567,839	1,556,306	1,526,376
持續性業務每股攤薄收益	€	€ 2.12	€ 2.11	€ 1.12

		截至 12 月 31 日止年度		
		2018	2017 年	2016 年
歸屬於母公司所有者的已終止業務純利	百萬	€ 285	€ 210	€ 95
就每股攤薄收益所用流通股加權平均數	千股	1,567,839	1,556,306	1,526,376
已終止業務每股攤薄收益	€	€ 0.18	€ 0.13	€ 0.06



## 28. 分部報告

報告分部反映行政總裁（國際財務報告準則第 8 號 - 經營分部所界定的「主要經營決策者」）在作出戰略決定、分配資源及評估表現時定期審閱及超出國際財務報告準則第 8 號所載定量閾值，或其資料被認為對財務報表使用者有用的本集團經營分部。本集團的報告分部包括四個地區大眾市場汽車經營分部（北美自貿區、拉美、亞太以及歐洲、中東及非洲）以及瑪莎拉蒂全球豪華品牌經營分部，具體說明如下：

- 北美自貿區分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。北美自貿區分部收入主要來自在美國、加拿大、墨西哥及加勒比群島銷售克萊斯勒、Jeep、道奇、Ram、菲亞特及阿爾法羅密歐品牌汽車，以及銷售相關零件及配件。
- 拉美分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。拉美分部收入主要來自在南美及中美洲銷售菲亞特及 Jeep 品牌乘用車及輕型商用車和相關備件，以及在該地區分銷克萊斯勒、道奇及 Ram 品牌汽車。此外，該分部向巴西經銷商網絡及阿根廷經銷商網絡及零售客戶提供金融服務。
- 亞太分部收入主要來自在中國、日本、澳大利亞、南韓及印度等地分銷及銷售阿巴斯、阿爾法羅密歐、克萊斯勒、道奇、菲亞特及 Jeep 品牌汽車及相關備件。有關業務通過附屬公司及合資公司經營。此外，該分部向中國經銷商網絡及零售客戶提供金融服務。
- 歐洲、中東及非洲分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。歐洲、中東及非洲分部收入主要來自在歐洲、中東及非洲銷售菲亞特、阿爾法羅密歐、藍旗亞、阿巴斯、Jeep 及 Fiat Professional 品牌乘用車及輕型商用車、銷售相關備件以及在該等地區分銷克萊斯勒、道奇及 Ram 品牌汽車。此外，該分部在歐洲提供有關銷售汽車及輕型商用車的金融服務，主要通過 FCA 與銀行的合資公司及主要從事保理業務的全資專屬財務公司 Fidis S.p.A. 提供。
- 瑪莎拉蒂分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。瑪莎拉蒂分部收入來自銷售瑪莎拉蒂品牌豪華車。

大眾市場汽車分部之間的交易一般按「銷售地點」呈列，反映分部內向第三方客戶最終銷售的利潤／（虧損）。此呈列方式一般可沖銷分部內法律實體轉讓價格的影響。除大眾市場汽車分部外，其他分部的收入直接產生自或因正常業務活動而歸屬於該分部，並包括與第三方交易的收入以及與分部交易產生、按正常市價確認的收入。

Magneti Marelli 業務的業績過往連同工業自動化系統設計及生產業務和鑄鐵及鋁材部件業務在部件分部內申報。就截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度將 Magneti Marelli 分類為已終止業務（請參閱附註 3 綜合範圍）後，部件分部內其餘業務不再被視為國際財務報告準則第 8 號所界定的單獨報告分部，並於下文「其他活動」項下申報。

其他業務包括工業自動化系統設計及生產業務和鑄鐵及鋁材部件業務，以及根據國際財務報告準則第 8 號 - 經營分部不屬經營分部的活動及業務的業績。此外，未分配項目及對銷包括綜合調整、對銷，以及與推出阿爾法羅密歐 Giulia 平台相關的成本，該等成本因出貨量有限而未分配至大眾市場汽車分部。財務收入及開支及所得稅不歸屬於分部表現，因為其不屬於經營責任範圍。

經調整息稅前利潤（「經調整息稅前利潤」）為主要經營決策者評估表現、向本集團經營分部分配資源及審視經營趨勢、進行分析比較以及對比各期間及分部間表現所用的計量指標。經調整息稅前利潤不包括持續性業務純利的若干調整，當中包括投資出售收益／（虧損）、重組、減值、資產撇銷及非經常性收入／（開支）（該等項目被視為不會頻繁發生的稀有或離散事件），亦不包括淨財務開支及稅項開支／（利益）。請參閱下文所載持續性業務純利（綜合損益表所載最能直接比較的指標）與經調整息稅前利潤的對賬。經營資產未納入主要經營決策者審閱的數據內，因此，如國際財務報告準則第 8 號 - 經營分部所允許，並無提供相關資料。

以下表格概列截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度按分部劃分的財務資料摘錄：

2018 年	大眾市場汽車					其他 活動	未分配 項目及對銷	FCA
	北美自貿 區	拉美	亞太	歐洲、 中東及 非洲	瑪莎拉蒂			
	(百萬歐元)							
收入	€ 72,384	€ 8,152	€ 2,703	€ 22,815	€ 2,663	€ 2,888	€ (1,193)	€ 110,412
與其他分部交易的收入	(31)	(10)	(57)	(101)	(18)	(976)	1,193	—
來自第三方客戶的收入	<b>€ 72,353</b>	<b>€ 8,142</b>	<b>€ 2,646</b>	<b>€ 22,714</b>	<b>€ 2,645</b>	<b>€ 1,912</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 110,412</b>
持續性業務純利								<b>€ 3,330</b>
稅項開支								€ 778
財務開支淨額								€ 1,056
調整								
美國柴油排放費用 (1)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 748	€ 748
減值費用及供應商債務 (2)	€ 16	€ 8	€ 11	€ 307	€ —	€ —	€ 11	€ 353
中國存貨減值 <sup>(3)</sup>	€ —	€ —	€ 129	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 129
召回成本（扣除回收） - 氣囊充氣裝置 <sup>(4)</sup>	€ 114	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 114
美國特別紅利付款 <sup>(5)</sup>	€ 109	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 2	€ —	€ 111
重組費用（扣除撥撥） (6)	€ —	€ (28)	€ —	€ 123	€ —	€ 8	€ —	€ 103
僱員福利結算虧 損 <sup>(7)</sup>	€ 92	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 92
意大利薩沃納港洪災火災 (8)	€ —	€ —	€ —	€ 2	€ 11	€ 30	€ —	€ 43
（收回） / 召回成本一與供 應商有爭議 <sup>(9)</sup>	€ (50)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (50)
北美自貿區產能調整 <sup>(10)</sup>	€ (60)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (60)
巴西間接稅一撥負債 / 確認抵免 <sup>(11)</sup>	€ —	€ (54)	€ —	€ —	€ —	€ (18)	€ —	€ (72)
其他	€ 1	€ —	€ —	€ 30	€ —	€ 12	€ 20	€ 63
經調整息稅前利潤	<b>€ 6,230</b>	<b>€ 359</b>	<b>€ (296)</b>	<b>€ 406</b>	<b>€ 151</b>	<b>€ (40)</b>	<b>€ (72)</b>	<b>€ 6,738</b>
分佔權益法核算投資對象利 潤	€ —	€ —	€ (67)	€ 284	€ —	€ 22	€ 1	€ 240

<sup>(1)</sup> 就與美國柴油排放有關的民事、環境和消費者索賠達成的最終和解相關的費用確認 7.48 億歐元的撥備。請參閱附註 25 授出擔保、承諾及或有負債；

<sup>(2)</sup> 2.97 億歐元的減值費用和 5,600 萬歐元的供應商債務（主要是在歐洲、中東及非洲），這是由於與 2018-2022 年業務計劃有關的產品計劃發生變化所致；

<sup>(3)</sup> 涉及中國加速採用新排放標準和銷售低於預期有關的存貨減值。請參閱附註 14 存貨；

<sup>(4)</sup> 與高田安全氣囊充氣裝置相關召回活動成本的應計費用（扣除回收）；

<sup>(5)</sup> 依據美國《減稅與就業法案》向北美約 60,000 名僱員支付特別紅利 2,000 美元；

<sup>(6)</sup> 重組費用主要包括歐洲、中東及非洲 1.23 億歐元費用，部分被撥回拉美先前記錄重組費用 2,800 萬歐元所抵銷；

<sup>(7)</sup> 結算北美自貿區一部分補充退休計劃以及年金買斷產生的費用。請參閱附註 19 僱員福利負債；

<sup>(8)</sup> 與意大利薩沃納港洪災及火災有關的費用；

<sup>(9)</sup> 收回 2016 年應計的與供應商有爭議的召回成本相關的金額；

<sup>(10)</sup> 2015 年應計的北美自貿區產能調整費用減少；

<sup>(11)</sup> 確認與巴西間接稅相關的抵免。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

2017 年	大眾市場汽車				瑪莎拉蒂	其他 活動	未分配 項目及對銷	FCA	
	北美自 貿區	拉美	亞太	歐洲、 中東及 非洲					
(百萬歐元)									
收入	€ 66,094	€ 8,004	€ 3,250	€ 22,700	€ 4,058	€ 3,248	€ (1,624)	€ 105,730	
與其他分部交易的收入	(47)	(10)	(32)	(116)	(21)	(1,398)	1,624	—	
來自第三方客戶的收入	€ 66,047	€ 7,994	€ 3,218	€ 22,584	€ 4,037	€ 1,850	€ —	€ 105,730	
持續性業務純利								€ 3,291	
稅項開支								€ 2,588	
財務開支淨額								€ 1,345	
調整：									
撥回巴西間接稅負債 <sup>(1)</sup>	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (895)	
減值費用 <sup>(2)</sup>	€ —	€ 77	€ —	€ 142	€ —	€ —	€ —	€ 219	
召回行動-氣囊充氣裝置 <sup>(3)</sup>	€ 29	€ 73	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 102	
重組費用 / (回撥) <sup>(4)</sup>	€ (1)	€ 75	€ —	€ —	€ —	€ 11	€ 1	€ 86	
終止綜合委內瑞拉 <sup>(5)</sup>	€ —	€ 42	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 42	
北美自貿區產能 調整 <sup>(6)</sup>	€ (38)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (38)	
中國天津港口爆炸 (扣除 保險賠償) <sup>(7)</sup>	€ —	€ —	€ (68)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (68)	
投資出售收益 <sup>(8)</sup>	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (27)	€ (49)	€ (76)	
其他	€ (1)	€ —	€ 1	€ —	€ —	€ 12	€ 1	€ 13	
經調整息稅前利潤	€ 5,227	€ 151	€ 172	€ 735	€ 560	€ (98)	€ (138)	€ 6,609	
分佔權益法核算投資對象利潤	€ —	€ —	€ 75	€ 306	€ —	€ 18	€ 1	€ 400	

<sup>(1)</sup> 由於此負債與本集團多個分部在巴西的業務相關，故並無歸屬於相關分部的業績；

<sup>(2)</sup> 歐洲、中東及非洲的減值費用與全球產品組合變動相關。拉美的減值費用與產品組合變動以及委內瑞拉若干房地產資產於 2017 年第二季度因經濟狀況持續惡化而減值相關；

<sup>(3)</sup> 請參閱附註 20 撥備及附註 25 授出擔保、承諾及或有負債；

<sup>(4)</sup> 主要與拉美僱員重組費用相關；

<sup>(5)</sup> 請參閱附註 3 綜合範圍；

<sup>(6)</sup> 收入涉及北美自貿區產能調整計劃相關儲備的調整；

<sup>(7)</sup> 如經調整息稅前利潤排除保險賠償涉及的保險損失（與中國天津港口 2015 年 8 月的爆炸相關），相關賠償亦被排除。保險賠償如涉及計入經調整息稅前利潤的費用、增加獎勵或業務中斷虧損，則計入經調整息稅前利潤；

<sup>(8)</sup> 請參閱附註 3 綜合範圍。

2016年	大眾市場汽車					其他 活動	未分配 項目及對銷	FCA
	北美自 貿區	拉美	亞太	歐洲、 中東及 非洲	瑪莎拉蒂			
	(百萬歐元)							
收入	€ 69,094	€ 6,197	€ 3,662	€ 21,860	€ 3,479	€ 3,116	€ (1,610)	€ 105,798
與其他分部交易的收入	(40)	(39)	(24)	(127)	(9)	(1,371)	1,610	—
來自第三方客戶的收入	€ 69,054	€ 6,158	€ 3,638	€ 21,733	€ 3,470	€ 1,745	€ —	€ 105,798
持續性業務純利								€ 1,713
稅項開支								€ 1,237
財務開支淨額								€ 1,858
調整：								
召回行動-氣囊充氣裝置 <sup>(1)</sup>	€ 414	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 414
召回成本（扣除供應商 回收）—與供應商有爭 議 <sup>(2)</sup>	€ 132	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 132
北美自貿區產能調整 <sup>(3)</sup>	€ 156	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 156
中國天津港口爆炸（扣除 保險賠償） <sup>(4)</sup>	€ —	€ —	€ (55)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (55)
貨幣貶值	€ —	€ 19	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 19
重組費用 / （回撥） <sup>(5)</sup>	€ (10)	€ 68	€ —	€ 5	€ —	€ 5	€ —	€ 68
減值費用 <sup>(6)</sup>	€ —	€ 52	€ 109	€ 7	€ —	€ 9	€ —	€ 177
投資出售收益	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (13)	€ —	€ (13)
其他	€ (25)	€ 3	€ (10)	€ —	€ —	€ (1)	€ 7	€ (26)
經調整息稅前利潤	€ 5,133	€ 5	€ 105	€ 540	€ 339	€ (175)	€ (267)	€ 5,680
分佔權益法核算投資對象利潤	€ 2	€ —	€ 30	€ 272	€ —	€ 3	€ 1	€ 308

<sup>(1)</sup> 請參閱附註 20 撥備及附註 25 授出擔保、承諾及或有負債；

<sup>(2)</sup> 請參閱附註 20 撥備；

<sup>(3)</sup> 請參閱附註 5 研發費用及附註 11 物業、廠房及設備；

<sup>(4)</sup> 如經調整息稅前利潤排除保險賠償涉及的保險損失（與中國天津港口 2015 年 8 月的爆炸相關），相關賠償亦被排除。保險賠償如涉及計入經調整息稅前利潤的費用、增加獎勵或業務中斷虧損，則計入經調整息稅前利潤。截至 2016 年 12 月 31 日，並未於經調整息稅前利潤內確認與天津相關的重大保險賠償；

<sup>(5)</sup> 拉美及部件分部內的重組費用主要涉及適應巴西市場銷量的成本削減計劃；

<sup>(6)</sup> 請參閱附註 5 研發費用及附註 11 物業、廠房及設備。

### 有關地理區域的資料

下表概列歸屬於特定地區的非流動資產（金融工具、遞延稅項資產及退休後福利資產除外）：

	於 12 月 31 日	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
北美	€ 35,493	€ 34,099
意大利	11,478	12,458
巴西	4,125	5,137
波蘭	937	1,151
塞爾維亞	571	639
其他國家	1,456	2,536
非流動資產總值（金融工具、遞延稅項資產及退休後福利資產除外）	€ 54,060	€ 56,020

## 29. 綜合現金流量表解釋附註

### 非現金項目

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，其他非現金項目為 1.29 億歐元，主要包括 2.97 億歐元減值，部分被與按權益法核算的投資重估及並非個別重大的其他金額相關的 2.4 億歐元所抵銷。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，其他非現金項目為(197)百萬歐元，主要包括與按權益法核算的投資重估相關的 4 億歐元，部分被 2.19 億歐元的減值及並非個別重大的其他金額所抵銷。

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，其他非現金項目為 8,700 萬歐元，主要包括 1.77 億歐元減值，部分被並非個別重大的其他金額所抵銷。

### 經營活動

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，來自經營活動的現金淨額 99.48 億歐元主要由於：(i) 33.3 億歐元的持續性業務純利，經調整以加回折舊及攤銷開支 55.07 億歐元；以及(ii) 9.13 億歐元的撥備增加淨額，主要由於就與美國柴油排放有關的民事、環境和消費者索賠達成的最終和解相關的費用確認 7.48 億歐元的撥備；(iii) 遞延稅項資產淨值增加 4.57 億歐元，主要由於北美自貿區遞延稅項負債增加；及(iv) 4.84 億歐元的已終止業務經營活動現金流量。上述正面影響部分被 11.06 億歐元的營運資金變動負面影響所抵銷，主要由於(a)2018 年 12 月歐洲、中東及非洲產量同比減少加上資本支出下降，令貿易應收款減少 12.4 億歐元，(b)其他應付款（扣除應收款）減少 12.84 億歐元，主要由於拉美應收間接稅增加、北美自貿區應付所得稅減少及拉美以及歐洲、中東及非洲客戶預付款減少，及(c)各地區的存貨管理措施令存貨減少 13.99 億歐元。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，存貨增加 15.96 億歐元，涉及年底全新阿爾法羅密歐 Stelvio 及新 Jeep 牧馬人等新車型產能爬坡，和拉美及瑪莎拉蒂產量增加。貿易應付款增加 9.37 億歐元，主要涉及 2017 年第四季度北美自貿區及拉美產量同比增加。

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，撥備淨增加 14.53 億歐元，主要由於北美自貿區的召回行動（與高田製造的零件導致全行業召回氣囊充氣裝置相關）保修撥備增加 4.14 億歐元、主要與北美自貿區及歐洲、中東及非洲相關的應計銷售激勵增加，以及與供應商有成本爭議的召回相關的估計成本淨額 1.32 億歐元所致。此外，存貨增加 4.94 億歐元主要與歐洲、中東及非洲新車型產量增加相關，貿易應付款增加 7.29 億歐元主要與歐洲、中東及非洲產量水平提高相關，部分被拉美活動減少及中國 Jeep 生產本土化的影響所抵銷。此外，其他應付款及應收款變動 2.8 億歐元主要反映稅項及遞延開支付款淨額。

### 融資活動

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度，融資活動所用現金淨額為 27.85 億歐元，主要由於(i)2018 年 11 月主動提早償還 FCAUS 於 2018 年 12 月 31 日到期的 B 批定期貸款（「2018 年到期 B 批定期貸款」）未償還本金及應計利息 10.09 億美元（8.93 億歐元）；及(ii)於到期時償還中期票據計劃（「中期票據計劃」，前稱全球中期票據計劃或「全球中期票據」計劃）項下的兩張票據，其中一張本金額為 12.5 億歐元，另一張本金額為 6 億歐元。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，融資活動所用現金淨額主要由於：(i) 2017 年 2 月主動提早償還 FCA US 的 2017 年到期 B 批定期貸款未償還本金及應計利息 18.26 億美元（17.21 億歐元）；(ii) 於到期時償還中期票據計劃項下的三張票據，其中一張本金額為 8.5 億歐元，一張本金額為 10 億歐元，一張本金額為 4.5 億瑞士法郎（3.85 億歐元），如附註 21 債務所述；及(iii)償還本金額 8.89 億歐元的其他長期債務（扣除所得款項）。

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，融資活動所用現金淨額主要由於：(i) 於到期時償還中期票據計劃項下發行的三張票據，其中兩張本金總額為 20 億歐元，一張本金額為 4 億瑞士法郎（3.73 億歐元），如附註 21 債務所述，及(ii)償還總額 46.05 億歐元的其他長期債務，包括(a)主動提早償還 FCA US B 批定期貸款本金 20 億美元（18 億歐元），如附註 21 債務所述，(b)於強制性可轉換證券轉換為 FCA 股份時償還相關金融負債 2.13 億歐元，及(c)於到期時償還其他長期債務 26.05 億歐元，主要在巴西，部分被下列項目所抵銷：(iii)根據中期票據計劃發行本金額 12.5 億歐元的新票據，及(iv)其他長期債務所得款項總額 13.09 億歐元，包括於 2016 年 12 月與歐洲投資銀行訂立的 2.5 億歐元貸款所得款項，如附註 21 債務所述。

以下為截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度融資活動所產生負債的對賬：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年
	（百萬歐元）	
於 1 月 1 日的總債務	€ 17,971	€ 24,048
於 1 月 1 日的衍生工具（資產）/ 負債及抵押物	(206)	150
於 1 月 1 日的融資活動所產生負債總額	€ 17,765	€ 24,198
現金流量	€ (2,795)	€ (4,470)
匯兌影響	€ (226)	€ (1,311)
公允價值變動	€ (136)	€ (286)
綜合範圍變動	€ (3)	€ (83)
轉撥至持待售（資產）/ 負債	€ (177)	€ —
其他變動	€ (51)	€ (283)
於 12 月 31 日的融資活動所產生負債總額	€ 14,377	€ 17,765
於 12 月 31 日的衍生工具（資產）/ 負債及抵押物	(151)	(206)
於 12 月 31 日的總債務	€ 14,528	€ 17,971

#### 利息開支及已付稅項

於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團已付利息及已收利息分別為 10.24 億歐元及 3.08 億歐元、11.9 億歐元及 2.99 億歐元，以及 16.76 億歐元及 3.7 億歐元。所示金額亦包括就利率衍生工具支付或收取的利差。

於截至 2018 年、2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團繳納的所得稅（扣除退稅）總額分別為 7.5 億歐元、5.33 億歐元及 6.22 億歐元。

### 30. 關於金融風險的定性及定量資料

本集團因經營業務而承擔以下金融風險：

- 信用風險，主要源自與最終客戶及經銷商的正常商業關係及融資活動；
- 流動性風險，尤其是資金可用性以及是否能進入信貸市場及利用一般金融工具；
- 金融市場風險（主要涉及匯率、利率及商品價格），原因是本集團使用不同貨幣及計息金融工具跨國經營。本集團亦面臨特定商品及特定上市股份價格變動的風險。

該等風險可能對本集團財務狀況及業績構成重大影響，因此，本集團有系統地識別及監察該等風險，以提早發現潛在負面影響，和採取必要的緩減措施，主要透過經營及融資活動，如有必要也會根據既定風險管理政策使用衍生金融工具。

本分析不包括管理養老金計劃資產的基金所持有的金融工具（請參閱附註 19 僱員福利負債）。

下節載有該等風險可能對本集團產生的影響的定性及定量披露資料。下文報告的定量數據不具有任何預測價值，尤其是金融市場風險的敏感度分析未反映市場複雜性或假設發生的任何變動可能引起的反應。

#### 信用風險

整體上，本集團貿易應收款及融資活動應收款的信用風險主要集中於北美自貿區、歐洲、中東及非洲及拉美。

本集團於 2018 年 12 月 31 日可能承擔的最大信用風險為財務報表內金融資產的賬面值（如附註 15 貿易、其他應收款及應收稅項所述），以及就負債及承擔向第三方提供的擔保的名義價值（如附註 25 授出擔保、承諾及或有負債所述）。

本集團的信用風險承擔主要受各個交易對方的個別特點影響。本集團監察該等承擔並制定與單一或同類交易對方的信貸額度。

本集團提供融資的經銷商及最終客戶須根據詳細評分制度接受特定信用評估。為減輕此風險，本集團可能會獲取金融及非金融擔保。在可行情況下會進一步加強有關擔保，方法是對本集團金融服務公司向銷售網絡銷售的融資汽車以及根據融資及經營租賃協議轉讓的汽車設置保留所有權條款。

於 2017 年 12 月 31 日的融資活動應收款金額為 31.4 億歐元，包括已按個別基準撇減的總額 500 萬歐元結餘。在其餘金額中，總額 4,600 萬歐元的結餘逾期不足一個月，而總額 2,100 萬歐元的結餘逾期超過一個月。對於分期付款，即使只有一筆分期付款項逾期，全部應收款結餘均分類為逾期。

於 2017 年 12 月 31 日的貿易應收款及其他應收款金額為 54.13 億歐元，包括已按個別基準撇減的總額 1,500 萬歐元結餘。在其餘金額中，總額 2.71 億歐元的結餘逾期不足一個月，而總額 2.33 億歐元的結餘逾期超過一個月。有關於 2018 年 12 月 31 日的信用風險承擔及貿易應收款、其他應收款及財務應收款預期信貸損失的更多資料，請參閱附註 15 貿易、其他應收款及應收稅項。

儘管我們現有的證券以及現金及現金等價物包括分散於不同主要全國性及國際銀行機構及按公允價值計量的貨幣市場基金的結餘，於 2018 年 12 月 31 日並無持有有可能導致重大償付風險的主權債務證券。

### 流動性風險

流動性風險為本集團無法取得經營業務及履行義務所需資金的風險。本集團流動資金的任何實際或感知限制可能會影響交易對方與本集團開展業務的能力，或要求分配更高金額的現金及現金等價物作為未償還債務的抵押物。

本集團經營所在市場的經濟狀況持續嚴峻，加上金融市場固有的不確定因素，因此需要特別關注流動性風險管理。就此而言，採取措施通過經營產生資金和維持審慎的可用流動資金水平，對在未來幾年內確保經營靈活性及應對戰略挑戰十分重要。

決定本集團流動資金狀況的主要因素為經營及投資活動所產生或使用的資金、債務借貸期間及續期條款或所運用資金的流動性以及市場條款及條件。

本集團已採納以下一系列政策及程序，優化資金管理及降低流動性風險：

- 根據本集團所在國家當地民事、貨幣及財政法規，在符合經濟效益的情況下集中管理收付款；
- 維持審慎的可用流動資金水平；
- 實現資金獲取方式多元化，在資本市場保持持續及活躍的存在；
- 獲取充足的信貸額度；及
- 根據業務規劃監察未來流動資金。

本集團通過監察現金流量及保持充足的可用資金水平管理流動性風險。本集團的經營現金管理及流動資金投資由本集團財資公司集中統籌，目標是確保有效高效管理本集團資金。有關公司在金融市場上從不同資金來源獲取資金。

FCA 及其財資附屬公司發行的若干票據包括可能受若干附屬公司相關情況影響的契約；特別是，存在交叉違約條款，如果有關附屬公司未能支付其若干債務，則其可加速還款。

本集團金融資產及負債的償還架構詳情載於附註 15 貿易、其他應收款及應收稅項、附註 22 其他負債及稅項負債以及附註 21 債務。衍生金融工具的償還架構詳情載於附註 16 衍生金融資產及負債。

本集團認為本集團的可用流動資金總額加上將從經營及融資活動產生的資金，可使本集團滿足投資活動需求及營運資金需要、在自然到期日履行償債責任以及確保適當水平的經營及戰略靈活性。

### 金融市場風險

基於業務性質，本集團承擔不同的市場風險，包括外幣匯率風險、利率風險及商品價格風險。

本集團的外幣匯率風險承擔產生自本集團工業活動的地區分佈與產品銷售市場的差異，以及使用外幣計值的外部借款。

本集團的利率風險承擔產生自為工業和金融經營活動提供資金及部署剩餘資金的需要。市場利率變動可能會令本集團純利增加或減少，從而間接影響融資及投資交易的成本及回報。



本集團的商品價格風險承擔產生自生產所用若干原材料及能源價格變動的風險。原材料價格變動會間接影響成本及產品利潤率，從而對本集團業績產生重大影響。

該等風險可能對本集團財務狀況及業績構成重大影響，因此，本集團有系統地識別及監察該等風險，以提早發現潛在負面影響，和採取必要的緩減措施，主要透過經營及融資活動，如有必要也會根據既定風險管理政策使用衍生金融工具。

本集團的政策僅允許為管理與日後現金流量以及資產負債相關的外幣匯率、利率及商品價格波動風險而使用衍生工具，不得用於投機。

本集團主要利用指定為公允價值對沖的衍生金融工具對沖：

- 外幣計值金融工具的外幣匯率風險；及
- 固定利率貸款及借款的利率風險。

該等對沖使用的工具主要是外匯遠期合約、利率掉期以及混合利率及外幣金融工具。

本集團使用衍生金融工具作為現金流量對沖，以預先確定：

- 外幣計值預測交易的人賬匯率；
- 就借款支付的利息，以匹配就貸款（客戶融資活動）收取的固定利息及實現浮動和固定利率融資架構貸款的目標組合；及
- 若干商品的價格。

預測商業現金流量的外幣匯率風險使用外幣掉期和遠期合約對沖。利率風險一般使用利率掉期及在少數情況下使用遠期利率協議對沖。商品價格變動風險一般使用商品掉期及商品期權對沖。此外，為管理本集團對海外業務投資的外幣風險，本集團會訂立投資淨額對沖，尤其是外幣掉期及遠期合約。該等協議的交易對方為大型金融機構。於結算日所持有衍生金融工具的公允價值資料載於附註 16 *衍生金融資產及負債*。

### 有關外幣匯率風險的定量資料

本集團承擔因外幣匯率變動產生的風險，這可能會影響其盈利及權益。特別是：

- 若集團公司所產生成本的貨幣與其收入不同，匯率的任何變動可能會影響該公司的經營業績。
- 影響本集團的主要匯率為：
  - 歐元兌美元，涉及意大利公司在美國的銷售和收購（以瑪莎拉蒂及阿爾法羅密歐汽車為主）以及 FCA US 以歐元進行的銷售和收購；
  - 美元兌加元，主要涉及 FCA 加拿大銷售美製汽車（扣除 FCA 美國銷售加製汽車）；
  - 人民幣，涉及 FCA 美國及意大利公司（以瑪莎拉蒂及阿爾法羅密歐汽車為主）在中國的銷售；
  - 英鎊、澳元、墨西哥比索、瑞士法郎及阿根廷比索，涉及在英國、澳大利亞、墨西哥、瑞士及阿根廷市場的銷售；波蘭茲羅提及土耳其里拉，涉及在波蘭及土耳其產生的製造成本；
  - 日圓，主要涉及從日本供應商採購零件及在日本銷售汽車；及
  - 美國兌巴西雷亞爾、歐元兌巴西雷亞爾，涉及巴西製造業務及相關進出口現金流量。

本集團的政策是使用衍生金融工具按一定比例對沖未來 12 個月內面臨外幣匯率風險（若其就業務特點認為適當，可包括該日期之前或之後的風險）的部分風險承擔，以及對沖確定承諾所產生的風險，除非認為不適當則作別論。集團公司的貿易應收款或應付款計值貨幣可能與其功能貨幣不同。此外，在少數情況下，集團公司以功能貨幣以外的貨幣獲取融資或使用資金，從經濟角度來看可能較方便，或根據當地市況可能有此必要。在該等情況下，匯率變動可能會產生匯兌收益或虧損。本集團的政策是在認為適當時對沖應收款、應付款及證券計值貨幣與相關集團公司功能貨幣不同所產生的風險。

本集團若干公司位於歐元區以外的國家，尤其是美國、巴西、加拿大、波蘭、塞爾維亞、土耳其、墨西哥、阿根廷、捷克、印度、中國、澳大利亞及南非。由於本集團的呈報貨幣為歐元，呈報貨幣並非歐元的實體的損益表會按期間平均匯率換算為歐元。此外，該等綜合公司的資產及負債會按期末匯率換算為歐元。此等匯率變動的影響直接於計入其他全面收益的累計換算調整儲備內確認。匯率變動可能會影響以歐元呈報的換算後收入、成本以及資產及負債結餘，即使對應項目按該等公司當地貨幣計算時沒有變化。

本集團監察主要的換算匯兌風險，在若干情況下會訂立衍生工具以對沖該等風險。

外幣匯率風險承擔的性質或架構或本集團對沖政策於 2018 年並無重大變動。

若匯率出現 10% 的變動，於 2018 年 12 月 31 日為外幣匯率風險管理持有的衍生金融工具（貨幣掉期／遠期）公允價值的潛在虧損將約為 7.04 億歐元（2017 年 12 月 31 日：10.1 億歐元）。

此分析假設在計量衍生金融工具公允價值時應用年末匯率的 10% 假設不利變動。此分析不包括其對沖交易已分析的應收款、應付款及日後貿易現金流量。假設市場匯率變動將對被對沖相關交易產生數額相等或更大的相反影響乃屬合理。

#### 有關利率風險的定量資料

本集團製造企業及財資公司會利用外部借款和投資於貨幣及金融市場工具。此外，集團公司按持續基準出售貿易活動產生的應收款。市場利率變動可能會影響各種融資的成本，包括出售應收款，或投資及資金運用的回報，從而對本集團產生的財務開支淨額構成負面影響。

此外，金融服務公司提供貸款（對象以客戶和經銷商為主），並使用各種直接債務或資產抵押融資（例如應收款保理）募集資金。若授出貸款適用利率的變動特點與取得融資成本的變動不同，當前利率水平的變動可能會影響該等公司及本集團整體的經營業績。

為管理該等風險，本集團使用市場上提供的利率衍生金融工具，主要是利率掉期及遠期利率協議，目標是在經濟上可接受的條件下減小潛在利率變動對本集團純利的影響。

在評估利率變動的潛在影響時，本集團會把固定利率金融工具（其影響按公允價值評估）與浮動利率金融工具（其影響按現金流量評估）分開。

本集團使用的固定利率金融工具主要包括金融服務公司的部分組合（主要是客戶融資及融資租賃）及部分債務（包括補貼貸款及票據）。

若市場利率出現 10% 的假設變動，於 2018 年 12 月 31 日持有的固定利率衍生金融工具（包括利率衍生金融工具的影響）公允價值的潛在虧損將約為 8,300 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：約 7,100 萬歐元）。

浮動利率金融工具主要包括現金及現金等價物、金融服務公司向銷售網絡提供的貸款以及部分債務。敏感度分析亦考慮了出售應收款的影響以及對沖衍生工具的影響。

如將 2018 年 12 月 31 日短期利率 10% 的假設變動應用於浮動利率金融資產及負債、出售應收款業務及衍生金融工具，按年計算，將導致稅前財務開支淨額增加約 2,500 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：2,700 萬歐元）。

此分析假設同類組別的利率水平按比例發生 10% 的不利變動。同類組別根據金融資產及負債的計值貨幣界定。此外，應用於浮動利率金融工具的敏感度分析假設現金及現金等價物及在預測 12 個月期間到期的其他短期金融資產及負債將續期或再投資於附帶假設短期利率的類似工具。

#### 有關商品價格風險的定量資料

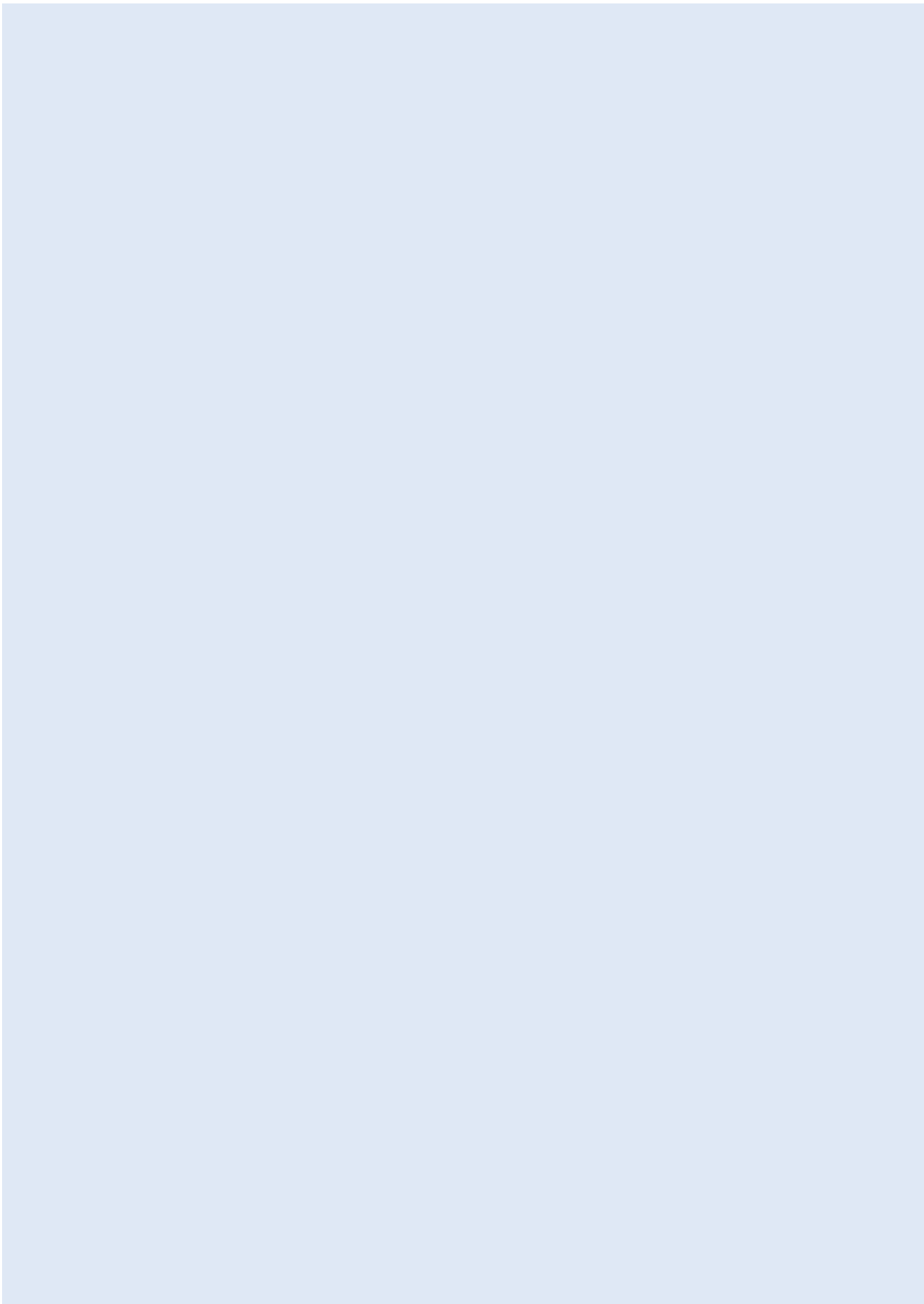
本集團已訂立特定商品的衍生合約，以對沖因採購日常營運所用原材料及能源而承擔的商品價格風險。

對於 2018 年 12 月 31 日未完成的商品價格衍生合約，若該日期的商品價格發生 10% 的假設變動，將導致公允價值虧損 9,100 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：5,100 萬歐元）。此分析未考慮其對沖交易已分析的日後貿易流量。假設商品價格變動將對被對沖相關交易產生數額相等或更大的相反影響乃屬合理。

#### 31. 期後事項

本集團已評估截至 2019 年 2 月 22 日（即財務報表獲授權刊發的日期）的期後事項。

於 2019 年 2 月 14 日，FCA Italy 與 Groupe PSA 宣佈簽訂協議將 Sevel 合作協議延長至 2023 年，並從 2019 年起提升產能。新協議條款亦包括 Sevel 繼續生產菲亞特 Ducato、標緻 Boxer 及雪鐵龍 Jumper 大型廂式貨車，以及其他版本以滿足歐寶及沃克斯豪爾品牌的需要。



# 公司財務報表

於 2018 年 12 月 31 日

## 公司財務報表索引

■ 損益表	274
■ 財務狀況表	275
■ 公司財務報表附註	276

## 損益表

(百萬歐元)

	附註	截至 12 月 31 日止年度	
		2018 年	2017 年
其他經營收入	2	33	61
員工成本	3	(12)	(12)
其他經營成本	4	(168)	(166)
財務開支淨額	5	(168)	(281)
<b>稅前利潤</b>		<b>(315)</b>	<b>(398)</b>
所得稅收益	6	14	12
投資業績	1	3,624	3,667
<b>持續性業務純利</b>		<b>3,323</b>	<b>3,281</b>
已終止業務利潤		285	210
<b>純利</b>		<b>€ 3,608</b>	<b>€ 3,491</b>

隨附附註為公司財務報表的一部分。

## 財務狀況表

(百萬歐元—業績分配前)

	附註	於 12 月 31 日	
		2018 年	2017 年
<b>資產</b>			
物業、廠房及設備	7	€ 26	€ 27
於集團公司的投資及其他股權投資	8	31,530	27,323
其他金融資產	9	3,380	3,228
非流動資產總值		<b>34,936</b>	<b>30,578</b>
流動金融資產	10	3	239
貿易應收款	11	15	15
其他流動應收款	12	205	329
現金及現金等價物	13	1	1
流動資產總值		<b>224</b>	<b>584</b>
<b>總資產</b>		<b>€ 35,160</b>	<b>€ 31,162</b>
<b>權益及負債</b>			
<b>權益</b>	14		
股本		€ 19	€ 19
資本儲備		5,920	5,817
法定儲備		13,319	11,825
保留利潤 / (虧損)		1,836	(333)
年內利潤		3,608	3,491
<b>總權益</b>		<b>24,702</b>	<b>20,819</b>
<b>負債</b>			
僱員福利撥備及其他撥備	15	8	39
非流動債務	16	3,864	3,742
其他非流動負債	17	10	11
非流動負債總額		<b>3,882</b>	<b>3,792</b>
僱員福利撥備及其他流動撥備	18	2	2
貿易應付款	19	16	7
流動債務	20	6,320	6,142
其他債務	21	238	400
流動負債總額		<b>6,576</b>	<b>6,551</b>
<b>權益及負債總額</b>		<b>€ 35,160</b>	<b>€ 31,162</b>

隨附附註為公司財務報表的一部分。



## 公司財務報表附註

### 主要業務

#### FCA 合併

於 2014 年 1 月 29 日，Fiat SpA（「菲亞特」）董事會批准建議的企業重組，藉此成立菲亞特克萊斯勒汽車公司（「FCA」或「本公司」）作為全面一體化的全球汽車製造商。董事會認為將註冊地點遷至荷蘭，在紐交所上市并在 Mercato Telematico Azionario（「MTA」）作第二上市，是最適合菲亞特情況及其戰略和財務目標的架構。FCA 的主要行政辦公室設於英國倫敦。

FCA 於 2014 年 4 月 1 日根據荷蘭法律以 Fiat Investments N.V. 的名義註冊成立為股份有限公司 (*naamloze vennootschap*)。於 2014 年 6 月 15 日，菲亞特董事會批准菲亞特併入 Fiat Investments N.V. 的合併計劃，合併於 2014 年 8 月 1 日舉行的股東特別大會上獲菲亞特股東批准，並於 2014 年 10 月 12 日完成及生效。該合併採用反向合併形式，結果 Fiat Investments N.V. 成為存續實體，然後更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司。於 2014 年 10 月 13 日，FCA 普通股開始於紐交所及 MTA 交易。

#### Magneti Marelli 已終止業務

於 2018 年 4 月 5 日，FCA 董事會宣佈授權 FCA 管理層制定和執行從本集團分拆 Magneti Marelli 業務的計劃。於 2018 年 10 月 22 日，FCA 宣佈訂立一份最終協議，將 Magneti Marelli 業務出售予 CK Holdings Co., Ltd.。待監管機構批准及達成其他慣常完成條件後，交易預期於 2019 年第二季度完成。詳情請參閱本文件其他章節所載綜合財務報表附註 3 綜合範圍。

由於上述協議，Magneti Marelli 的業績已從持續性業務中剔除，並於截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度已終止業務利益項目中作為單獨項目呈列。

### 會計政策

#### 編製基準

2018 年公司財務報表為母公司菲亞特克萊斯勒汽車公司的獨立財務報表，乃按照《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 篇的法律規定編製。《荷蘭民法典》第 2 卷第 362 (8) 條允許在綜合財務報表中應用歐盟採納的國際財務報告準則的公司於公司財務報表中使用相同的計量原則。會計政策載於本年報所載綜合財務報表重大會計政策一節。然而，誠如法律所允許，於附屬公司、合資公司及聯營公司的投資在公司財務報表中採用股權淨值入賬。

#### 財務報表格式

鑒於 FCA 的業務，公司損益表的呈列方式以收入及開支性質為基礎。FCA 綜合損益表按照職能（又稱「銷售成本」法）分類，這被視為更能代表內部報告及管理所用的格式，並符合業內國際慣例。

FCA 財務報表以本公司功能貨幣歐元編製，功能貨幣即本公司主要交易的計值貨幣。除另有註明外，損益表、財務狀況表及財務報表附註均以百萬歐元列示。作為母公司，FCA 亦編製了 FCA 集團截至 2018 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表。

### 新準則

本公司自 2018 年 1 月 1 日起採納國際財務報告準則第 9 號 *金融工具* 及國際財務報告準則第 15 號 *與客戶所訂合約的收入*。

採納國際財務報告準則第 15 號並無影響本公司確認收入的方式及時間，該等收入僅產生自向附屬公司提供服務，並將繼續於服務轉移至客戶且本公司履行相關履約責任時確認。

國際財務報告準則第 9 號 *金融工具* 為金融資產分類及計量、金融資產減值及對沖會計引入新標準。根據國際財務報告準則第 9 號的過渡條文，本公司並無重列先前期間資料。對於對沖會計，本公司已追溯應用該準則。

採納國際財務報告準則第 9 號的主要變動如下：

- 根據國際財務報告準則第 9 號，金融資產按攤銷成本計量，或根據其合約特徵及管理所用業務模式以公允價值計量且其變動計入損益，或以公允價值計量且其變動計入損益表。與國際會計準則第 39 號相比，國際財務報告準則第 9 號規定的金融負債分類及計量基本保持不變。截至 2018 年 1 月 1 日，應用金融資產的新分類及計量標準並無令本公司產生任何重新分類。
- 金融資產減值的會計處理基於「預期信貸損失」減值模型，取代國際會計準則第 39 號的已產生虧損法。預期損失將按年或經考慮金融活動合約持續期後記錄。於首次應用該準則的日期，應用該等新規則對本公司財務報表並無任何重大影響。
- 對於金融擔保合約，國際財務報告準則第 9 號保留與國際會計準則第 39 號相同的定義及初始確認規定，但引入不同的後續計量規定。於後續計量時，金融擔保合約按下列兩者中的較高者計量：
  - 預期信貸損失準備（定義見上文）；及
  - 初始確認金額（即公允價值）減任何已確認收入攤銷的累計金額。

此新計量標準對本公司財務報表並無任何重大影響。

### 應收集團公司款項

應收集團公司款項初步按公允價值列賬，後續按攤銷成本列賬。攤銷成本採用實際利率法釐定。本公司根據未來 12 個月或（於信貸質素顯著下降後或在簡化模型可用的情況下）整個剩餘貸款期內將產生的預期信貸損失確認金融資產（例如貸款）的信貸損失。確認公司間應收款的預期信貸損失可能導致於綜合與獨立公司財務報表確認的權益出現差異，該等差異將於損益賬中撥回。

## 組成及主要變動

### 1. 投資業績

下表概列投資業績：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
分佔集團公司利潤 / (虧損)	€ 3,623	€ 3,617
投資出售收益	—	49
其他公司股息	1	1
投資業績總額	€ 3,624	€ 3,667

投資業績主要涉及本公司分佔附屬公司及聯營公司純利或虧損。

分佔 **Magneti Marelli** 利潤於損益表內已終止業務利潤項目下確認。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，投資出售收益包括出售從事出版業務的附屬公司 **Italiana Editrice S.p.A.** 時變現的收益。

### 2. 其他經營收入

下表概列其他經營收入：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
服務收入	€ 33	€ 31
來自第三方的其他收入及收益	—	30
其他經營收入總額	€ 33	€ 61

服務收入包括向本集團主要附屬公司提供的服務，與 2018 年大致相符。

來自第三方的其他收入及收益反映 2015 年第二季度中國天津港口爆炸的最終賠償付給菲亞特克萊斯勒汽車公司部分（請參閱綜合財務報表附註 28 分部報告）。

### 3. 員工成本

於截至 2018 年 12 月 31 日止年度的員工成本為 1,200 萬歐元（2017 年：1,200 萬歐元），主要涉及工資及薪金。2018 年平均僱員人數為 46 人（2017 年：48 人），常駐英國及意大利（全部在荷蘭境外）。

### 4. 其他經營成本

其他經營成本主要包括集團公司提供服務（行政、資訊科技系統、媒體活動、薪酬、保安及設施管理支持及諮詢）的成本、法律、行政、財務及資訊科技服務成本，以及以股份為基礎的報酬計劃的報酬部分（代表授予行政總裁及行政人員的長期激勵計劃的名義成本，扣除已歸屬於相關附屬公司的部分），後者如附註 18 以股份為基礎的報酬所呈報，直接於綜合財務報表內權益儲備下確認。

## 5. 財務開支淨額

下表概列財務開支淨額：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2018 年	2017 年
	(百萬歐元)	
財務收入	€ 183	€ 194
財務開支	(332)	(457)
匯兌收益 / (虧損)	35	(101)
衍生金融工具 (虧損) / 收益淨額	(54)	83
財務開支淨額合計	€ (168)	€ (281)

財務收入涉及向 Fiat Chrysler Automobiles North America Holdings LLC (「FCA NAH LLC」) 提供貸款的利息，該等貸款計入其他金融資產及流動金融資產內。財務收入減少主要涉及 2018 年歐元兌美元平均匯率重估後產生的匯兌差額。

財務開支涉及計入流動債務的公司間債務的應付利息，以及 2015 年 4 月發行的 30 億美元及 2016 年 3 月發行的 12.5 億歐元無擔保優先債務證券的利息。財務開支減少乃由於 2018 年平均債務及利率較 2017 年下降。

截至 2018 年 12 月 31 日止年度的匯兌收益 3,500 萬歐元反映上述重估年底美元兌歐元即期匯率對向 FCA NAH LLC 提供的貸款及 2015 年 4 月發行的無擔保優先債務票據（均以美元計值）的影響淨額。該等收益淨額部分被為對沖外匯波動而訂立的衍生工具虧損淨額 5,400 萬歐元所抵銷。

## 6. 所得稅收益

於 2018 年及 2017 年，所得稅分別為收益 1,400 萬歐元及 1,200 萬歐元，主要涉及就結轉稅項虧損（撥入本集團意大利及英國稅項綜合計劃）應收的補償。

由於投資業績於計稅時不予考慮，本公司呈報稅項虧損。

## 7. 物業、廠房及設備

於 2018 年 12 月 31 日，物業、廠房及設備賬面值為 2,600 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：2,700 萬歐元），包括資產賬面總值 7,100 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：7,000 萬歐元）及累計折舊 4,500 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：4,300 萬歐元），其中 2,400 萬歐元涉及本公司於都靈的物業（2017 年 12 月 31 日：2,500 萬歐元）。概無物業設有留置權、質押為抵押物或限制使用。

物業、廠房及設備折舊於損益表內其他經營成本下確認。

**8. 於集團公司的投資及其他股權投資**

下表概列於集團公司的投資及其他股權投資：

	於 12 月 31 日		
	2018 年	2017 年	變動
	(百萬歐元)		
於集團公司的投資	€ 31,512	€ 27,300	€ 4,212
其他股權投資	18	23	(5)
於集團公司的投資及其他股權投資總額	€ 31,530	€ 27,323	€ 4,207

於集團公司的投資於 2018 年及 2017 年發生以下變動：

	2018 年		2017 年	
	(百萬歐元)			
年初結餘	€ 27,300	€ 25,087		
向集團公司收購 / (出售) 附屬公司淨額	—	383		
向附屬公司注資淨額	3,108	125		
已收附屬公司股息	(3,043)	(264)		
分佔持續性業務利潤	3,623	3,617		
分佔已終止業務利潤	285	210		
累計換算調整及其他全面收益其他變動	140	(2,031)		
其他	99	173		
年末結餘	€ 31,512	€ 27,300		

於集團公司的投資於 2018 年的增加主要涉及分佔集團公司（包括已終止業務）利潤 39.08 億歐元，以及向附屬公司注資淨額 31.08 億歐元，主要為 FCA Italy S.p.A. 的 27.11 億歐元，部分被已收 FCA North America Holdings LLC 及 Fiat Chrysler UK LLP 股息 30.43 億歐元所抵銷。

於集團公司的投資於 2017 年的增加主要涉及分佔集團公司（包括已終止業務）利潤 38.27 億歐元、向集團公司收購淨額 3.83 億歐元以及向附屬公司注資淨額 1.25 億歐元，部分被累計換算調整及其他全面收益其他變動 20.31 億歐元及已收 FCA North America Holdings LLC 及 Fiat Chrysler UK LLP 股息 2.64 億歐元所抵銷。

**9. 其他金融資產**

於 2018 年 12 月 31 日，其他金融資產金額為 33.8 億歐元（2017 年 12 月 31 日：32.28 億歐元），主要是向 FCA NAH LLC 提供的 39 億美元公司間貸款。

其他金融資產減少 1.52 億歐元完全由於重估年底美元兌歐元即期匯率產生的匯兌差額所致。

於 2015 年 1 月，我們獲得一筆 2022 年 12 月到期的 8.816 億美元貸款，用於收購若干美國附屬公司。於 2018 年 12 月 31 日的賬面值 7.7 億歐元（2017 年 12 月 31 日：7.35 億歐元）僅涉及未償還本金額，並無累計應收利息到期。

於 2015 年 4 月，我們再獲得總額 29.7 億美元的貸款，分為 2020 年 4 月及 2023 年 4 月到期的兩筆貸款，金額各為 14.85 億美元。於 2018 年 12 月 31 日的賬面值 25.94 億歐元（2017 年 12 月 31 日：24.76 億歐元）僅涉及未償還本金額，並無累計應收利息到期。

該等貸款通過與 Fiat Chrysler Finance S.p.A. 及 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 訂立貨幣掉期對沖為歐元，於 2018 年 12 月 31 日產生 20 萬歐元的公司間衍生負債，計入其他金融負債內（2017 年 12 月 31 日：40 萬歐元）。

### 10. 流動金融資產

於 2018 年 12 月 31 日，流動金融資產為 300 萬歐元，主要涉及與 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 的公司間衍生資產。

於 2017 年 12 月 31 日，流動金融資產為 2.39 億歐元，主要涉及與 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 的 2.01 億歐元公司間短期存款。

### 11. 貿易應收款

於 2018 年 12 月 31 日，貿易應收款總額為 1,500 萬歐元，幾乎全部與集團公司相關。

貿易應收款賬面值被視為與其公允價值相若。所有貿易應收款均於一年內到期，而且並無逾期結餘。

### 12. 其他流動應收款

於 2018 年 12 月 31 日，其他流動應收款為 2.05 億歐元，較 2017 年 12 月 31 日淨減少 1.24 億歐元，包括：

	於 12 月 31 日			
	2018 年	2017 年		變動
	(百萬歐元)			
就綜合意大利公司稅應收集團公司款項	€ 69	€ 153	€	(84)
應收增值稅	87	134		(47)
應收意大利公司稅	17	19		(2)
其他	32	23		9
其他流動應收款總額	€ 205	€ 329	€	(124)

就綜合意大利公司稅應收集團公司款項涉及就參與本土稅項綜合計劃的意大利附屬公司所貢獻應課稅收入計算的稅項。

應收增值稅主要涉及參與增值稅綜合的意大利附屬公司的增值稅抵免。

應收意大利公司稅包括於 2018 年及先前年度參與本土稅項綜合計劃的意大利附屬公司轉讓予菲亞特克萊斯勒汽車公司的抵免。

### 13. 現金及現金等價物

於 2018 年 12 月 31 日，現金及現金等價物總額為 100 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：100 萬歐元），主要為以歐元持有的款項。現金及現金等價物賬面值被視為與其公允價值相若。

現金及現金等價物相關信用風險被視為有限，原因為交易對方為主要的全國性及國際銀行。

**14. 權益**

於 2018 年的股東權益變動如下：

(百萬歐元)	股本		資本儲備		法定儲備： 其他		法定儲備： 累計換算調整儲備 / 其他全面收益		保留利潤 / (虧損)	年內利潤 / (虧損)	權益總額	
	€	19	€	5,766	€	2,070	€	10,866	€	1,803	€	19,168
於 2016 年 12 月 31 日	€	19	€	5,766	€	2,070	€	10,866	€	1,803	€	19,168
先前年度業績分配	—	—	—	—	—	—	—	—	1,803	(1,803)	—	—
以股份為基礎的報酬	—	—	—	115	—	—	—	—	—	—	—	115
年內純利	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,491	—	3,491
本期其他全面收入變動 (除稅淨額)	—	—	—	—	—	(1,839)	—	—	—	—	—	(1,839)
法定儲備	—	—	—	—	—	—	—	728	(728)	—	—	—
其他變動	—	—	—	(64)	—	—	—	—	(52)	—	—	(116)
於 2017 年 12 月 31 日	€	19	€	5,817	€	231	€	11,594	€	(333)	€	20,819
先前年度業績分配	—	—	—	—	—	—	—	—	3,491	(3,491)	—	—
以股份為基礎的報酬	—	—	—	82	—	—	—	—	—	—	—	82
年內純利	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,608	—	3,608
本期其他全面收入變動 (除稅淨額)	—	—	—	—	—	257	—	—	—	—	—	257
法定儲備	—	—	—	—	—	—	—	1,237	(1,237)	—	—	—
其他變動	—	—	—	21	—	—	—	—	(85)	—	—	(64)
於 2018 年 12 月 31 日	€	19	€	5,920	€	488	€	12,831	€	1,836	€	24,702

股東權益於 2018 年增加 38.83 億歐元，主要來自年內利潤 36.08 億歐元，以及其他全面收益變動 2.57 億歐元（主要涉及定額福利計劃重新計量）。

股東權益於 2017 年增加 16.51 億歐元，主要來自年內利潤 34.91 億歐元，以及其他全面收益變動 18.39 億歐元（涉及匯兌差額及定額福利計劃重新計量）。

**股本**

於 2018 年 12 月 31 日，FCA 全額繳足股本為 1,900 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：1,900 萬歐元），包括 1,550,617,563 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份，每股面值均為 0.01 歐元（2017 年 12 月 31 日：1,540,089,690 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份）。

**資本儲備**

於 2018 年 12 月 31 日，資本儲備為 59.2 億歐元（2017 年 12 月 31 日：58.17 億歐元），主要包括合併的影響，其導致 FCA 普通股（每股面值 0.01 歐元）與 Fiat S.p.A. 普通股（每股面值 3.58 歐元）面值產生差異，而合併前後股本由此產生的差異確認為資本儲備增加。此外，資本儲備包括 2014 年發行的強制性可轉換證券於 2016 年轉換的影響。

### 法定儲備

根據荷蘭法律，分派股東權益直至至少達法定儲備總額存在若干限制。基於其性質，與其他全面收益組成部分相關的未變現虧損將減少股東權益，從而減少可供分派金額。

於 2018 年 12 月 31 日，法定儲備為 128.31 億歐元（2017 年 12 月 31 日：115.94 億歐元），主要涉及附屬公司資本化開發支出 104.05 億歐元（2017 年 12 月 31 日：96.97 億歐元）、設有若干母公司分派限制的附屬公司盈利 24.22 億歐元（2017 年 12 月 31 日：18.93 億歐元）、以及特殊表決權股份儲備 400 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：400 萬歐元）。法定儲備亦包括未變現外幣換算損益及現金流量對沖收益淨額 10.56 億歐元。其他全面收益其他組成部分主要包括定額福利計劃的未變現虧損 5.67 億歐元。

### 股息

有關建議向 FCA 普通股持有人分派年度普通股息的詳情，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 26 權益。

### 15. 僱員福利撥備及其他撥備

於 2018 年 12 月 31 日，僱員福利撥備及其他撥備總額為 800 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：3,900 萬歐元），減少主要是由於於前行政總裁相關的福利重新分類至其他應付款。

於 2017 年 12 月 31 日，撥備主要包括根據補充公司或個人協議為僱員、前僱員及董事累計的未撥資退休後福利。

### 16. 非流動債務

於 2018 年 12 月 31 日，非流動債務總額為 38.64 億歐元，較 2017 年 12 月 31 日增加 1.22 億歐元，包括：

	於 12 月 31 日			
	2018 年	2017 年		變動
	(百萬歐元)			
第三方債務：				
-無擔保優先債務證券	€ 3,848	€ 3,726	€	122
第三方債務總額	€ 3,848	€ 3,726	€	122
公司間債務：				
-公司間財務應付款	€ 16	€ 16	€	—
公司間債務總額	€ 16	€ 16	€	—
非流動債務總額	€ 3,864	€ 3,742	€	122

於 2018 年 12 月 31 日，非流動債務為 38.64 億歐元（2017 年 12 月 31 日：37.42 億歐元），主要涉及 2016 年 3 月發行的 12.5 億歐元票據以及 2015 年 4 月發行的 30 億美元無擔保優先債務票據。較 2017 年 12 月 31 日增加 1.22 億歐元幾乎全部歸因於重估年底美元兌歐元即期匯率後的匯兌差額。

如綜合財務報表附註 21 債務所述，FCA 於 2016 年 3 月根據全球中期票據計劃按面值發行 2024 年 3 月到期、本金額 12.5 億歐元的 3.75 厘票據。



於 2015 年 4 月，FCA 按面值發行 2020 年 4 月 15 日到期、本金額 14 億歐元（15 億美元）的 4.5 厘無擔保優先債務證券（「2020 年票據」），以及 2023 年 4 月 15 日到期、本金額 14 億歐元（15 億美元）的 5.25 厘無擔保優先債務證券（「2023 年票據」），2020 年票據及 2023 年票據（統稱「該等票據」）在受償權方面與 FCA 全部現有及未來無擔保優先負債享有同等地位，並優先於 FCA 的任何未來後償負債及現有負債（按其條款從屬於該等票據的受償權）。2020 年票據及 2023 年票據的利息須每半年於 4 月及 10 月支付一次。

### 17. 其他非流動負債

於 2018 年 12 月 31 日，其他非流動負債總額為 1,000 萬歐元：

	於 12 月 31 日		
	2018 年	2017 年	變動
	(百萬歐元)		
其他非流動負債	€ 10	€ 11	€ (1)
其他非流動負債總額	€ 10	€ 11	€ (1)

其他非流動負債涉及非流動退休後福利，即應付已離開本公司的前行政總裁及管理人員的未來福利現值。

### 18. 僱員福利撥備及其他流動撥備

僱員福利撥備主要反映報酬可變部分的最佳估計：

	於 12 月 31 日		
	2018 年	2017 年	變動
	(百萬歐元)		
僱員福利撥備及其他流動撥備	€ 2	€ 2	€ —
僱員福利撥備及其他流動撥備總額	€ 2	€ 2	€ —

### 19. 貿易應付款

於 2018 年 12 月 31 日，貿易應付款總額為 1,600 萬歐元，較 2017 年 12 月 31 日增加 900 萬歐元，包括：

	於 12 月 31 日		
	2018 年	2017 年	變動
	(百萬歐元)		
應付第三方的貿易應付款	€ 11	€ 3	€ 8
公司間貿易應付款	€ 5	€ 4	€ 1
貿易應付款總額	€ 16	€ 7	€ 9

貿易應付款於一年內到期，其於報告日期的賬面值被視為與其公允價值相若。

## 20. 流動債務

於 2018 年 12 月 31 日，流動債務總額為 63.2 億歐元，較 2017 年 12 月 31 日增加 1.78 億歐元，涉及：

	於 12 月 31 日		
	2018 年	2017 年	變動
	(百萬歐元)		
公司間債務：			
-與Fiat Chrysler Finance S.p.A.的往來賬項	€ 134	€ 99	€ 35
-與Fiat Chrysler Finance Europe S.A.的往來賬項	6,121	5,981	140
公司間債務總額	€ 6,255	€ 6,080	€ 175
第三方債務：			
-累計應付利息	65	62	3
第三方債務總額	€ 65	€ 62	€ 3
流動債務總額	€ 6,320	€ 6,142	€ 178

流動公司間債務為 62.55 億歐元（2017 年 12 月 31 日：60.8 億歐元），以歐元計值，賬面值與公允價值相若。與 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 的往來賬項指作為本集團集中財資管理一部分的透支。

累計應付利息 6,500 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：6,200 萬歐元）涉及附註 16 非流動債務所述的無擔保優先債務證券。

## 21. 其他債務

於 2018 年 12 月 31 日，其他債務總額為 2.38 億歐元，較 2017 年 12 月 31 日淨減少 1.62 億歐元，包括：

	於 12 月 31 日		
	2018 年	2017 年	變動
	(百萬歐元)		
公司間其他債務：			
-綜合意大利公司稅	€ 65	€ 149	€ (84)
-綜合增值稅	130	239	(109)
-其他	3	2	1
公司間其他債務總額	€ 198	€ 390	€ (192)
其他債務及應付稅項：			
-應付稅項	2	1	1
-累計支出	3	4	(1)
-其他應付款	35	5	30
其他債務及應付稅項總額	€ 40	€ 10	€ 30
其他債務總額	€ 238	€ 400	€ (162)

於 2018 年 12 月 31 日，涉及綜合增值稅的公司間債務為 1.3 億歐元（2017 年 12 月 31 日：2.39 億歐元），包括根據綜合增值稅機制意大利附屬公司轉讓予 FCA 的增值稅抵免。

涉及綜合意大利公司稅的公司間債務為 6,500 萬歐元（2017 年 12 月 31 日：1.49 億歐元），包括就稅項虧損及 2018 年參與本土稅項綜合計劃的意大利附屬公司貢獻的意大利公司稅抵免應付的補償，就此計劃而言菲亞特克萊斯勒汽車公司的意大利分公司為綜合實體。

其他債務及應付稅項均於一年內到期，賬面值被視為與其公允價值相若。

## 22. 授出擔保、承諾及或有負債

### 授出擔保

於 2018 年 12 月 31 日，發出擔保總額為 66.79 億歐元（2017 年 12 月 31 日：93.18 億歐元），全部代表集團公司提供。較 2017 年 12 月 31 日減少 26.39 億歐元主要涉及 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 償還債券。

於 2018 年 12 月 31 日的未到期主要擔保如下：

- 39.14 億歐元涉及已發行債券；
- 11.25 億歐元涉及借款，其中以巴西附屬公司為受益人的 4.13 億歐元主要涉及在伯南布哥建造新廠房，其餘主要涉及 Fiat Chrysler Finance S.p.A；及
- 16.39 億歐元涉及意大利增值稅綜合計劃相關的增值稅償付。

此外，於 2005 年，就 FCA Partecipazioni S.p.A. 出售航空業務已收的對價預付款而言，若 FCA Partecipazioni S.p.A. 未能履行就 2003 年簽署的買賣協議所提供的承諾（於仲裁裁決或庭外和解後），FCA 作為 Fiat S.p.A. 的繼承人與全資附屬公司 FCA Partecipazioni S.p.A. 共同及個別地向買方 Avio Holding S.p.A. 承擔責任。

### 其他承諾、合約權利及或有負債

FCA 有未到期協議所產生的重要承諾及權利，以及 2018 年 12 月 31 日綜合財務報表附註所述的或有負債，具體請參閱該等附註。

## 23. 審計費用

下表呈報向獨立核數師 Ernst & Young Accountants LLP 或其網絡中的實體支付的審計及其他服務費用：

(千歐元)	截至 12 月 31 日止年度			
	2018 年		2017 年	
審計費用	€	18,607	€	18,601
審計相關費用		50		398
稅務費用		346		100
合計	€	19,003	€	19,099

Ernst & Young Accountants LLP 的審計費用為 26 萬歐元。Ernst & Young Accountants LLP 並無提供其他服務。

## 24. 董事會薪酬

董事會薪酬（包括其股份及股份獎勵）詳情載於本報告 *薪酬報告* 一節。

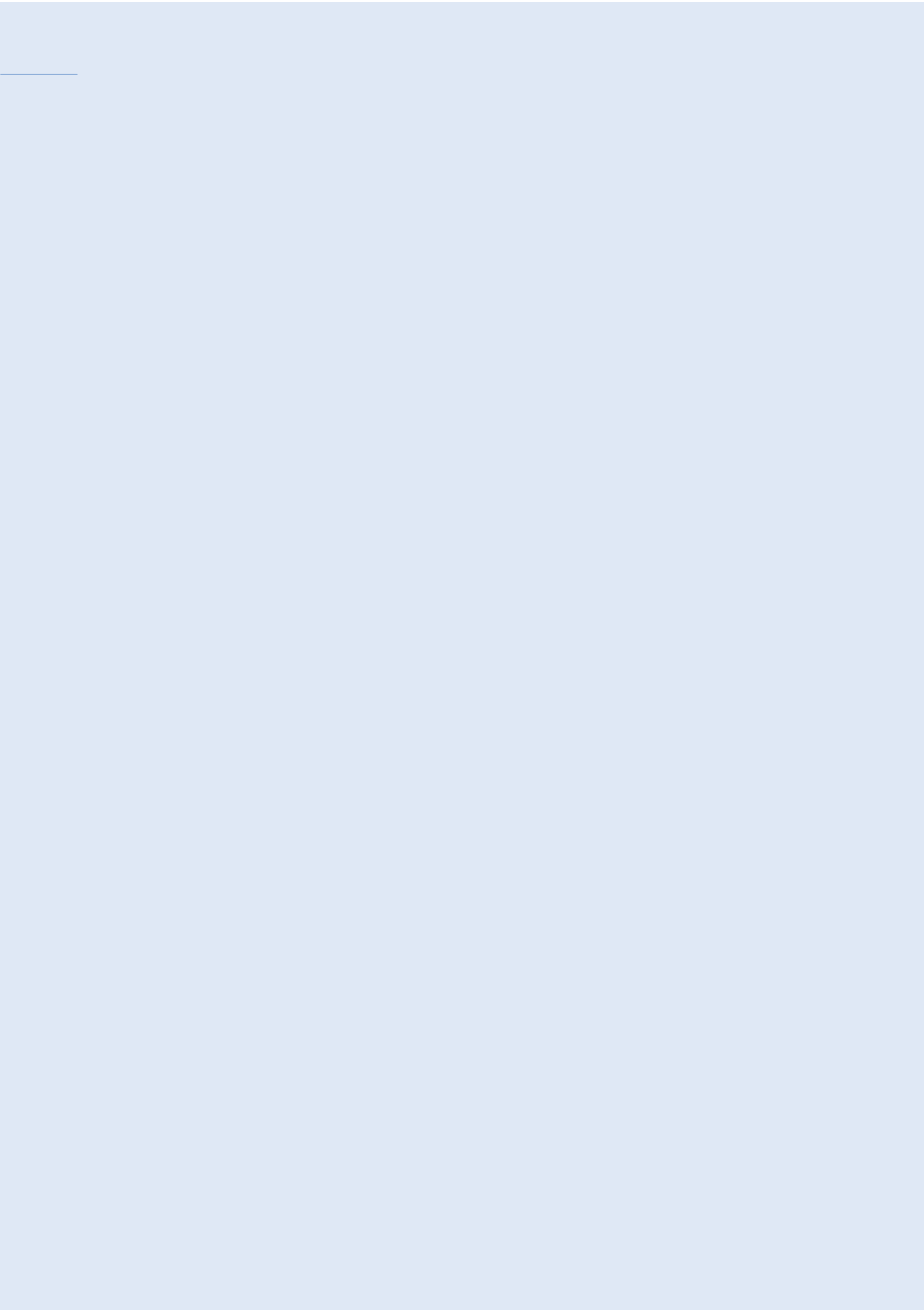
## 25. 期後事項

本集團已評估截至 2019 年 2 月 22 日（即財務報表獲授權刊發的日期）的期後事項，如綜合財務報表附註 31 期後事項所述。

2019 年 2 月 22 日

### 董事會

John Elkann  
Michael Manley  
John Abbott  
Andrea Agnelli  
Tiberto Brandolini d'Adda  
Glenn Earle  
Valerie A. Mars  
Ruth J. Simmons  
Ronald L. Thompson  
Michelangelo A. Volpi  
Patience Wheatcroft  
Ermenegildo Zegna



# 其他資料

## 關於荷蘭企業管治的更多資料

### 獨立核數師報告

本公司獨立核數師荷蘭 Ernst & Young Accountants LLP 的報告載於本年報之後。

### 股息

股息將根據菲亞特克萊斯勒汽車公司章程細則第 23 條釐定。章程細則相關條文如下：

1. 本公司須維持透過扣減股份溢價進賬的特殊資本儲備，專供方便發行或註銷任何特殊表決權股份之用。特殊表決權股份不附帶任何享有特殊資本儲備結餘的權利。董事會獲授權議決(i)動用特殊資本儲備作出任何分派以繳足特殊表決權股份，或(ii)在特殊資本儲備與股份溢價儲備之間重新分配金額。
2. 本公司須為特殊表決權股份維持獨立股息儲備。特殊表決權股份不附帶任何享有本公司任何其他儲備的權利。動用特殊表決權股息儲備作出任何分派或部分或全部釋放該儲備須經董事會事先提議，再由特殊表決權股份持有人大會通過決議案批准。
3. 須從經採納的年度賬目所示利潤中撥出董事會釐定的金額作為儲備。
4. 其後剩餘的利潤須先用於將等同所有流通特殊表決權股份總面值百分之一(1%)的金額分配至及加入特殊表決權股份股息儲備。分配至及加入特殊表決權股份股息儲備的金額應按時間比例計算。若特殊表決權股份於分配及增加所涉的財政年度發行，則就該等新發行特殊表決權股份分配至及加入特殊表決權股份股息儲備的金額應按該等特殊表決權股份發行日期起至相關財政年度最後一日止計算。特殊表決權股份不附帶利潤的任何其他權利。
5. 其後剩餘的任何利潤應由股東大會用於僅就普通股分派利潤，惟須遵守本細則第 8 段。
6. 經董事會事先提議後，股東大會可以美元宣派及派發利潤分派及其他分派。此外，經股東大會及董事會（根據細則第 6 條被指定為有權通過發行股份決議案的組織）批准後，董事會可決定以股份形式作出分派，或給予股東收取現金或股份分派的選擇權。
7. 僅當本公司權益超過實繳及催繳股本與根據荷蘭法律及本公司章程細則須維持儲備的總和時，本公司才有權向股東及其他享有可供分派利潤的人士作出分派。不得就本公司於本身股本中持有的股份向本公司本身分派利潤或任何其他分派。
8. 利潤分派須在顯示允許分派的年度賬目獲採納後作出。

9. 董事會有權宣佈一次或多次中期利潤分派，前提是本條款第 7 段的要求已妥為滿足，並由《荷蘭民法典》第 2:105 條第 4 段所述的中期資產負債表證明，並且已妥為遵守本公司有關增加儲備及利潤分派的政策。本條款第 2 及 3 段條文經適當變通後適用。
10. 董事會可釐定動用本公司股份溢價儲備或任何其他儲備作出分派，但是儲備僅可支付予在本公司解散時享有相關儲備的股東。
11. 利潤分派及其他分派應按股東大會或董事會（如屬中期利潤分派）釐定的方式及日期（在宣佈後四個星期內）支付，並就此發出通知。
12. 利潤分派及其他分派如未於應付後五年加一日時間內被領取，應成為本公司的財產。

#### 根據法令第 10 條歐盟收購指令作出的披露

根據荷蘭 *Besluit artikel 10 overnamerichtlijn* (法令)，本公司作出如下披露：

- a. 有關本公司資本架構、已發行股本組成及存在兩類股份的資料，請參閱本年報公司財務報表附註 14 權益。有關普通股所附權利的資料，請參閱章程細則，載於本公司網站。總括而言，普通股所附權利包括於發行普通股時的優先購買權、出席股東大會並於會上發言及投票的權利，以及獲分派本公司利潤分配至儲備後餘額的權利。有關特殊表決權股份所附權利的資料，請參閱章程細則及特殊表決權股份的條款及條件，兩者均載於本公司網站，更多詳情載於本年報「企業管治」一章「忠誠投票架構」一段。於 2018 年 12 月 31 日，本公司已發行股本包括 1,550,617,563 股普通股，佔已發行股本總額 79%，以及 408,941,767 股特殊表決權股份，佔已發行股本總額 21%。
- b. 本公司對普通股轉讓沒有限制。章程細則第 13 條載有特殊表決權股份的轉讓限制。
- c. 有關根據荷蘭金融監管法 (*Wet op het financieel toezicht*) 第 5:34、5:35 及 5:43 條適用通知要求的參與本公司資本的資料，請參閱本年報「主要股東」一節。閣下可在此查閱據本公司所知於所示日期持有 3% 或以上股權的股東名單。
- d. 本公司資本中的股份並無特殊控制權或其他權利。
- e. 本公司沒有營運法令第 1 條第 1(e) 段所述的僱員股份參與計劃。
- f. 本公司資本中的股份所附表決權沒有限制，行使表決權亦沒有任何期限。章程細則允許本公司配合發行普通股的記名存託憑證，但僅可根據董事會大意如此的決議案行事。本公司不知悉任何就其資本中股份發行的存託憑證。
- g. 本公司不知悉存在任何可導致股份轉讓或表決權受限制的股東協議。



- h. 董事會成員任免規則載於本公司章程細則內。董事會全體成員由股東大會委任。董事會全體成員的任期為委任後大約一年，於下一個曆年舉行首次股東週年大會當日屆滿。股東大會有關隨時將任何董事會成員停職或解僱。章程細則的修訂規則載於章程細則內，並需要股東大會的決議案，該決議案僅可根據董事會事先提議通過。
- i. 董事會的一般權力載於本公司章程細則內。自 2014 年 10 月 12 日起計五年內，董事會不可撤回地獲授權發行股份及可認購股份的權利，最多不超過章程細則第 4.1 條（經不時修訂）所載本公司法定股本規定的股份總數上限。於相同期間內，董事會亦被指定為授權組織，可就上述董事會發行普通股及授出可認購普通股的權利限制或排除股東優先購買權。若發行特殊表決權股份，股東並無優先購買權。本公司有權收購本身股本中的全額繳足股份，前提是並未以任何代價進行收購。本公司收購本身股本中股份的其他規則載於章程細則第 8 條。
- j. 本公司並非任何將在本公司控制權因公開發售（定義見荷蘭金融監管法(*Wet op het financieel toezicht*)第 5:70 條）而發生變動後生效、修改或終止的重大協議的訂約方，但是本公司擔保的部分貸款協議及本公司擔保的若干債券包含的條款（就此類金融交易而言屬慣常條款）可能要求在擔保人或借款人控制權發生變動後提早償還或終止。在若干情況下，僅當控制權變動事件與評級下調其他條件同時發生時，才會觸發上述要求。
- k. 根據本公司股權激勵計劃及與部分行政人員訂立的僱傭協議條款，若在控制權變動（定義見該等條款）後二十四(24)個月內，行政人員的僱傭關係被本公司非自願終止（基於當中所載理由除外）或基於良好理由（定義見該等條款）被參與者終止，行政人員可能有權收取最高達年度現金報酬兩倍的遣散費，以及加快股權激勵計劃項下獎勵的授予。

## 關於美國上市的更多資料

### 合約責任

下表概列截至 2018 年 12 月 31 日我們根據重大合約承諾到期的付款：

(百萬歐元)	按期限劃分到到期付款					
	合計	1 年內	1-3 年	3-5 年	5 年以上	
長期債務 <sup>(1)</sup>	€ 11,331	€ 2,860	€ 3,412	€ 3,601	€ 1,458	
資本租賃責任 <sup>(2)</sup>	266	58	90	44	74	
其他負債利息 <sup>(3)</sup>	1,695	594	699	340	62	
經營租賃責任 <sup>(4)</sup>	1,027	325	331	172	199	
無條件最低購買責任 <sup>(5)</sup>	1,951	804	857	248	42	
購買責任 <sup>(6)</sup>	1,950	1,583	367	—	—	
養老金供款要求 <sup>(7)</sup>	70	70	—	—	—	
<b>合計</b>	<b>€ 18,290</b>	<b>€ 6,294</b>	<b>€ 5,756</b>	<b>€ 4,405</b>	<b>€ 1,835</b>	

<sup>(1)</sup> 所示金額涉及長期債務本金額，不包括將於到期時支付的相關利息支出、公允價值調整、折扣、溢價及貸款辦理費用。其他資料請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 21 債務。

<sup>(2)</sup> 資本租賃責任主要包括業務所用的工業樓房及廠房、機器及設備。所呈報金額包括有關租賃項下最低未來租賃付款及到期付款承諾。請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 21 債務。

<sup>(3)</sup> 金額包括按合約期限及債務及資本租賃責任當前利率計算的利息付款。上表所載基於浮動利率的利率乃採用 2018 年 12 月 31 日生效的當前利率釐定。

<sup>(4)</sup> 經營租賃責任主要涉及業務所用商業及工業物業的租賃。上表所呈報金額包括根據有關租賃到期的最低租金及付款承諾。

<sup>(5)</sup> 無條件最低購買責任涉及我們無條件按固定及可釐定價格條款向供應商購買固定或最低數量商品及/或服務的責任。我們在一般業務過程中不時與主要供應商訂立各種安排，以建立戰略及技術優勢。

<sup>(6)</sup> 購買責任包括(i)就附帶回購承諾的銷售向部分客戶提供回購價格保證，總額 13.36 億歐元；(ii)購買有形固定資產承諾，主要與不同集團公司的計劃資本支出相關，總額約 5.39 億歐元；及(iii)購買無形資產承諾，與監管排碳權相關，總額約 7,500 萬歐元。

<sup>(7)</sup> 養老金供款要求根據撥資養老金計劃項下的最低資金需求估計。我們可選擇作出超過最低資金需求的供款。本集團 2019 年養老金計劃供款預計為 5.08 億歐元，其中 4.79 億歐元與美國及加拿大相關，4.38 億歐元為約情供款，4,100 萬歐元供款將為滿足最低資金需求而作出。2019 年後的最低資金需求取決於多項因素，包括投資表現及利率。因此，上文不包括 2019 年後的付款，原因為我們無法合理可靠地預計未來最低資金需求的時間及金額。有關本集團養老金計劃以及未撥資醫療及壽險計劃的預期福利付款，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 19 僱員福利負債。

### 產品保修、召回行動及產品責任

上列合約責任不包括產品保修及召回行動費用的付款。我們會發出各類產品保修，據此，我們一般會保證已交付產品在特定期間內的表現。產品保修的估計未來費用主要基於有關每個汽車系列及該汽車系列每個車型年份的終生保修費用假設，以及本集團汽車的歷史索賠經驗。我們亦定期發起主動維修及召回行動，以處理有關我們所售汽車的各種客戶滿意度、安全及排放問題。在北美自貿區，我們在銷售時累計估計召回費用，金額基於歷史索賠經驗以及額外精算分析，該分析對最近曆年的召回行動趨勢賦予更大權重。然而在其他地區及細分市場，通常沒有足夠數據支持應用基於精算的估計方法。因此，其他地區及細分市場的估計召回費用在很可能產生及可合理估計時累計，這一般在確定批准及宣佈具體召回行動時發生。由於各種不確定因素，包括新法律法規的制定、受維修或召回行動影響的汽車數量及糾正行動的性質，所有此類行動的日後費用估計難免不準確。這些維修及召回行動的最終費用有可能要求我們在更長時間支付超出所設儲備的支出，並且其範圍無法合理估計。於 2018 年 12 月 31 日，我們的產品保修及召回行動撥備為 67.6 億歐元。

### 重要汽車組裝工廠

下表提供截至 2018 年 12 月 31 日有關我們重要汽車組裝工廠的資料，不包括合資企業，其中按地區劃分規模最大的為貝爾維迪爾（美國）、貝廷（巴西）及卡西諾（意大利）。

下列每間組裝工廠的佔地面積超過 10 萬平方米：

國家	地點
<b>北美自貿區</b>	
美國	伊利諾伊州貝爾維迪爾
美國	密歇根州北傑佛遜
美國	密歇根州斯特靈海茨
美國	俄亥俄州北托萊多
美國	俄亥俄州托萊多供應商園區
美國	密歇根州 Warren Truck
墨西哥	Toluca, Estado de México
墨西哥	Saltillo, Coahuila
加拿大	安大略省布蘭普頓
加拿大	安大略省溫莎
<b>拉美</b>	
巴西	米納斯吉拉斯州貝廷
巴西	伯南布哥州哥亞尼亞
阿根廷	科爾多瓦
<b>歐洲、中東及非洲</b>	
意大利	卡西諾
意大利	梅爾菲
意大利	Pomigliano
意大利	都靈（米拉菲奧里）
波蘭	蒂黑
塞爾維亞	克拉古耶瓦茨

我們在意大利有三間瑪莎拉蒂汽車組裝工廠（包括由 FCA Italy 擁有的兩間工廠）、13 間 Comau 工廠及 5 間 Teksid 工廠。

### 股份資料

於 2014 年 10 月 13 日，我們的普通股開始以代號「FCAU」在紐交所交易，以及以代號「FCA」在 MTA 交易。於 2014 年 10 月 13 日之前，我們的普通股以代號「Fiat」在 MTA 上市和交易。

### 股息政策

有關建議向 FCA 普通股持有人分派年度普通股息的其他詳情，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表附註 26 權益。

有關利潤分派的其他詳情，請參閱上文關於荷蘭企業管治的更多資料 - 股息。

### 主要會計師費用及服務

EY S.p.A.、安永成員事務所及其各自的聯屬機構（統稱「安永實體」）獲委任為我們截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度的獨立註冊執業會計師事務所。截至 2018 年及 2017 年 12 月 31 日止年度，我們分別就安永實體提供專業服務產生以下費用：

(千歐元)	截至 12 月 31 日止年度			
		2018 年		2017 年
審計費用	€	18,607	€	18,601
審計相關費用		50		398
稅務費用		346		100
合計	€	19,003	€	19,099

「審計費用」指安永實體就審計我們綜合年度財務報表、審閱中期財務報表以及就法定及監管申報及委聘而提供的見證服務所收取的費用總額。「審計相關費用」指安永實體就與審計或審閱財務報表合理相關的鑒證及相關服務所收取而未於「審計費用」項下呈報的費用。此類別包括審計僱員福利計劃及養老金計劃、協定程序委聘及其他監管要求見證服務的費用。

### 審計委員會的預先審批政策及程序

審計委員會負責提名及委聘獨立註冊執業會計師事務所審計我們的綜合財務報表。審計委員會訂有一項政策，要求管理層在委聘獨立註冊執業會計師事務所向我們或附屬公司提供任何審計或許可非審計服務前，須取得審計委員會批准。此政策旨在確保相關委聘不會損害獨立註冊執業會計師事務所的獨立性。據此，審計委員會負責審查及預先批准（如適當）審計服務、審計相關服務、稅務服務及獨立註冊執業會計師事務所可能進行的任何其他服務組別中的具體審計和非審計服務。

## 稅項

### 重大美國聯邦所得稅影響

本節說明持有 FCA 股票的重大美國聯邦所得稅影響，僅適用於持有股份作為美國聯邦所得稅規定的資本資產的人士。本節不適用於受特殊規則約束的特殊類別持有人，包括：

- 證券或外匯交易商；
- 受監管投資公司；
- 選擇對所持有證券採用市值計價會計法的證券交易商；
- 免稅組織；
- 銀行、金融機構或保險公司；
- 須繳納替代最低稅項的人士；
- 實際或推定擁有 FCA 10%或以上股權（按表決權或價值計算）的人士；
- 就美國聯邦所得稅而言持有股份作為跨式期權或對沖、轉換或其他風險緩減交易一部分的人士；
- 因行使僱員購股權或以其他方式獲取股份作為報酬的人士；或
- 功能貨幣並非美元的人士。

本節基於《1986 年國內稅收法》（經修訂）、其立法歷史、現有及建議規例、已公佈的裁決及法院判決以及適用稅收條約（均以截至本報告日期的版本為準）。有關法律或會變更，且可能會追溯生效。

若根據美國聯邦所得稅規定被視為合夥企業的實體或安排持有股份，合夥人的美國聯邦所得稅處理方式一般將取決於合夥人的身份及合夥企業的稅務處理方式。根據美國聯邦所得稅規定被視為合夥企業的實體的合夥人應諮詢其稅務顧問，了解 FCA 股票所有權的美國聯邦所得稅處理方式。

並無法定、司法或行政部門直接討論 FCA 股票所有權在計算美國聯邦所得稅時應如何處理。因此，FCA 股票所有權的美國聯邦所得稅影響並不確定。關於在具體個人情況下擁有和處置 FCA 股票的美國聯邦、州及地方和境外及其他稅務影響，股東應諮詢自身的稅務顧問。

就本討論而言，「美國股東」指符合以下說明的股份實益擁有人：

- 屬美國公民或居民的個人；
- 根據美國法律創設或組建的法團或其他應作為法團課稅的實體；
- 收入（不論來源）須繳納美國聯邦所得稅的遺產；或
- 美國法院可對其管理行使首要監督及一名或以上美國人士獲授權控制其絕大部分決策的信託。

### 擁有 FCA 股票的稅務影響

#### 股息稅

根據美國聯邦所得稅法律，在下文被動外國投資公司稅項討論的約束下，美國股東必須在其總收入中納入 FCA 派付的任何股息的總額，以其即期或累計收益及利潤（按美國聯邦所得稅規定釐定）為限。股息若以 FCA 的即期或累計收益及利潤派發，則作為一般收入課稅。特定「合資格外國法團」向非法團美國股東派發的股息，構成合資格股息收入，按適用於長期資本收益的優惠稅率課稅，前提是該股東在除息日前 60 日起計的 121 日期間內持有股份超過 60 日，並且符合其他持股期要求。就此而言，如果 FCA 合資格受益於與美國訂立的適用全面所得稅條約，或 FCA 股票在美國具規模的證券市場上市，該股票會被視為合資格外國法團的股票。FCA 普通股在紐交所上市，故 FCA 預計合資格受益於該條約。因此，在下文被動外國投資公司稅項討論的約束下，假設符合持股期要求，FCA 就股份派發的股息構成合資格股息收入。

美國股東必須在總額中納入股息付款預扣的任何外國稅項，即使股東實際上未收到預扣的金額。在美國股東實際或推定收取股息時，應就股息對美國股東課稅。

股息不符合已收股息扣稅（美國法團已收其他美國法團的股息允許扣稅）的資格。

超出即期及累計收益及利潤（按美國聯邦所得稅規定釐定）的分派將視為非課稅資本返還（以該美國股東於 FCA 股份中的稅基為限），導致該美國股東在 FCA 股份中的稅基調低，隨後將視為資本收益。

在若干限制的約束下，任何預扣並繳付非美國稅務機關的非美國稅項符合資格抵扣美國股東的美國聯邦所得稅負債，但該美國股東根據非美國稅法或適用稅收條約可獲退回的預扣稅項除外。允許美國股東抵免的金額限於該美國股東因源自美國境外收入產生的美國聯邦所得稅負債金額，並與該美國股東從非美國來自獲得的不同類型收入分開計算。在下文國內稅收法第 904(h) 條相關討論的約束下，FCA 派發的股息將為外國來源收入，視乎美國股東的情況，在計算美國股東可獲外國稅項抵免時將屬於「被動」或「一般」收入。

根據國內稅收法第 904(h) 條，被視為由美國人士擁有 50% 或以上股權（按表決權或價值計算）的外國法團派發的股息在計算外國稅項抵免時可視為美國來源收入（而非外國來源收入），但以該外國法團賺取的美國來源收入為限。在若干情況下，美國股東也許能夠選擇國內稅收法第 904(h)(10) 條的利益，以及選擇將本為美國來源股息的股息視為外國來源股息，但在此情況下，將對相關「變更來源」的收入分開釐定外國稅項抵免限制。因此，應用國內稅收法第 904(h) 條一般會對美國股東使用外國稅項抵免的能力造成不利影響。FCA 認為其並非由美國人士擁有 50% 或以上，但此結論為事實認定並可能會變更；因此無法保證 FCA 就國內稅收法第 904(h) 條而言不會被視為由美國人士擁有 50% 或以上。若國內稅收法第 904(h) 條適用，美國股東務請諮詢自身的稅務顧問了解可能產生的影響。

#### 資本收益稅項

在下文被動外國投資公司稅項討論的約束下，出售或以其他方式處置 FCA 普通股的美國股東將就美國聯邦所得稅確認資本收益或虧損，金額等於該美國股東所變現金額的美元價值與該美國股東於有關股份中稅基之間的差額。在持有財產超過一年的情況下，非法團美國股東的資本收益一般按優惠稅率課稅。就外國稅項抵免限制而言，有關收益后虧損將為美國來源收入或虧損。資本虧損扣稅設有限制。

#### 忠誠投票架構

並無法定、司法或行政部門直接討論收取、擁有或處置特殊表決權股份在計算美國聯邦所得稅時應如何處理，因此其美國聯邦所得稅影響並不確定。因此，我們謹請美國股東諮詢其稅務顧問，了解收取、擁有及處置特殊表決權股份的稅務影響。

若美國股東於要求在忠誠股東名冊內登記其全部或部分 FCA 普通股數日後收取特殊表決權股份，收取特殊表決權股份的稅務影響並不確定。儘管分派股份在若干情況下可免稅，分派特殊表決權股份如被視為導致「不成比例的分派」則應課稅。不成比例的分派指一項分派或連串分派（包括視同分派），其效果為部分 FCA 股東收取現金或其他財產，而其他 FCA 股東於 FCA 資產或收益及利潤的按比例權益則增加。向要求在忠誠股東名冊內登記其全部或部分 FCA 普通股數目的美國股東分派特殊表決權股份，與就 FCA 普通股分派現金，可能被視為共同構成「不成比例的分派」。除非 FCA 並無於美國股東收取特殊表決權股份前 36 個月內派發現金股息，且 FCA 無意於美國股東收取特殊表決權股份後 36 個月內派發現金股息，否則 FCA 有意將收取特殊表決權股份視為須按上文「擁有 FCA 股票的影響—股息稅」所述繳稅的分派。股息金額應等於已收特殊表決權股份的公允市值。基於上述理由，FCA 認為每股特殊表決權股份的價值極小並有意持此立場。然而，由於特殊表決權股份的公允市值屬於事實，不受任何直接處理該情況的指引管轄，國稅局可能會主張 FCA 釐定的特殊表決權股份價值（以及股息金額）不正確。

#### 擁有特殊表決權股份

FCA 認為持有特殊表決權股份的美國股東無須就並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額確認收入。如果優先股可按溢價贖回且贖回溢價導致「推定分派」，國內稅收法第 305 條在若干情況下可要求優先股持有人確認收入，即使並無實際就該等股份收取股息。就此而言，優先股指不以任何重大程度參與公司增長的股份。FCA 認為國內稅收法第 305 條不應適用於任何並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額，以要求美國股東將其納入即期收入，原因為（其中包括）：(i) 特殊表決權股份不可於特定日期贖回，美國股東僅有權於清盤時就特殊表決權股份收取金額，(ii) 若贖回溢價不超過微量允許金額，國內稅收法第 305 條不要求就贖回溢價確認收入，並且即使並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額被視為贖回溢價，贖回溢價金額亦可能屬「微量」（與適用財政部法規所用的詞彙相同）。因此，FCA 所持的立場為並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額不會導致「推定分派」，此認定對所有持有特殊表決權股份的美國股東具約束力，但以適用法規規定的方式明確披露相反認定的美國股東除外。然而，由於忠誠投票架構的稅務處理方式並不明確，以及 FCA 的認定對國稅局無約束力，國稅局可能不認同 FCA 的認定，並要求將並非作為股息派發的撥入特殊表決權股份股息儲備的金額納入即期收入。

#### 處置特殊表決權股份

於從忠誠股東名冊移除普通股後以零代價贖回特殊表決權股份的美國股東的稅務處理方式並不明確。美國股東可能會確認虧損，以該美國股東於其特殊表決權股份中的稅基為限，金額等於(i)若特殊表決權股份的收取與2014年合併相關，分配至特殊表決權股份的稅基，及(ii)若特殊表決權股份於在忠誠股東名冊所需持股期後收取，於收取時計入收入的金額。該虧損將為資本虧損，若美國股東持有其特殊表決權股份超過一年，則為長期資本虧損。美國股東亦可能不被允許於贖回特殊表決權股份時確認虧損，相反，美國股東應增加其FCA普通股的稅基，增幅等於其特殊表決權股份的稅基。美國股東所持FCA普通股的稅基增加將減少或增加美國股東於出售或以其他應課稅方式處置FCA普通股時確認的收益或虧損。

**忠誠投票架構的美國聯邦所得稅處理方式並不明確，美國股東務請諮詢其稅務顧問，了解獲取、擁有及處置特殊表決權股份的影響。**

#### 被動外國投資公司考量—持有FCA股票的影響

FCA認為其股份就美國聯邦所得稅而言並非被動外國投資公司股份，但此結論乃基於每年作出的事實認定，因此可能會變更。如下文所詳細討論，如果FCA股份被視為被動外國投資公司股份，出售或以其他方式處置FCA股份所變現的收益（在下文按市值計價選擇相關討論的約束下）不會被視為資本收益，股東將被視為猶如該美國股東於持有FCA股份期間按比例變現該收益及特定「超額分派」，並按收益分配的每個年度的最高實質稅率課稅，連同歸屬於每個年度的稅項的利息支出。在若干例外情況下，若FCA於美國股東持有股份期間的任何時間為被動外國投資公司，美國股東的FCA股份會被視為被動外國投資公司股份。若FCA於派發股息的課稅年度或前一個課稅年度（不論美國股東於該年度是否持有FCA股份）被視為被動外國投資公司，已收FCA股息將不符合資格採用適用於合資格股息收入的特殊稅率，而將按適用於一般收入的稅率課稅。

對於美國股東而言，若於該美國股東持有FCA股份的任何課稅年度，經應用適用的「穿透規則」後，FCA符合下列條件即為被動外國投資公司：

- FCA於該課稅年度的總收入有75%或以上為「被動收入」（包括股息、利息、出售或交換投資物業收益以及租金和特許權使用費，但就主動從事貿易或業務（定義見適用財政部法規）從非關連方收取的租金及特許權使用費除外）；或
- 其於該課稅年度的資產至少有50%（根據價值按全年平均釐定）產生或持作產生被動收入。

由於有關外國法團是否被動外國投資公司的認定主要屬事實性質，而且可依賴作出認定的行政或司法部門不多，國稅局未必認同FCA並非被動外國投資公司。此外，若FCA的資產、收入或營運發生變動，無法保證FCA不會於日後任何課稅年度變為被動外國投資公司。

若FCA於任何課稅年度被視為被動外國投資公司（不論FCA於後續課稅年度是否仍為被動外國投資公司），就被動外國投資公司規則而言被視為擁有FCA股份的每個美國股東(i)須就以下項目按最高適用所得稅稅率繳納美國聯邦所得稅：(a)於收取超額分派（該美國股東於課稅年度就FCA股份收取的任何分派超出該美國股東於前三個課稅年度或（如較短）該美國股東持有FCA股份的期間所收取平均年度分派的125%的部分）後的一般收入，及(b)處置FCA股份所得的任何收益，連同該金額的利息，猶如該超額分派或收益已於該美國股東持有FCA股份期間按比例確認，及(ii)可能必須每年向國稅局提交8621表格，申報有關FCA的資料。



若 FCA 於任何課稅年度被視為被動外國投資公司，並且 FCA 普通股被視為「有價股份」（定義見適用財政部法規）（FCA 認為情況將會如此），美國股東可以作出按市值計價的選擇。根據按市值計價選擇，FCA 普通股於任何課稅年度結束時的公允市值超出該美國股東於 FCA 普通股中經調整稅基的部分將作為一般收入納入該美國股東的收入。該等一般收入金額不符合資格享受適用於合資格股息收入或長期資本收益的優惠稅率。此外，該美國股東於任何課稅年度經調整稅基超出 FCA 普通股公允市值的部分（如有）准予扣除，金額等於超出部分的金額或該美國股東於過往年度計入收入的按市值計價收益淨額（以較低者為準）。美國股東於 FCA 普通股的稅基將作出調整以反映任何該等收入或虧損。出售、交換或以其他方式處置 FCA 普通股變現的收益將視為一般收入，而出售、交換或以其他方式處置 FCA 普通股變現的任何虧損將視為一般虧損，以該虧損不超過該美國股東先前計入的按市值計價收益淨額為限。預期特殊表決權股份不會被視為「有價股份」及符合按市值計價選擇的資格。

若美國股東作出有效的「合資格選擇基金」選擇（或稱 QEF 選擇），也可能減輕擁有被動外國投資公司股份的不利影響。該選擇要求（其中包括）美國股東在即期收入中計入按比例分佔該被動外國投資公司的資本收益及一般收益淨額（按根據美國聯邦所得稅規定釐定的收益及利潤計算）。基於涉及的行政負擔，FCA 無意向股東提供使該選擇生效所需的資料。

於 FCA 作為被動外國投資公司期間持有 FCA 股份的美國股東將於該課稅年度及該美國股東持有 FCA 股份的所有後續課稅年度受前述規則約束，即使 FCA 不再為被動外國投資公司，但作出按市值計價或 QEF 選擇的美國股東的若干例外情況則作別論。美國股東務請諮詢其稅務顧問，了解被動外國投資公司規則及若 FCA 被認定為被動外國投資公司對其可能產生的稅項影響。

#### *投資收入淨額的醫療稅*

屬個人或遺產或信託（不屬於特殊免稅信託類別）的美國人士須就以下項目（以較低者為準）按 3.8% 稅率繳納醫療稅：(i) 該美國人士於相關課稅年度的「投資收入淨額」（或未分派投資收入淨額，如屬遺產或信託），及(ii) 該美國人士於該課稅年度的修訂經調整總收入超出特定閾值（如屬個人，介於 125,000 美元及 250,000 美元之間，取決於個人情況）的部分。股東的投資收入淨額一般包括股息收入及處置股份收益淨額，除非有關股息及收益淨額產生自從事貿易或業務的一般過程（構成特定被動或交易活動的貿易或業務除外）。如果股東為屬於個人、遺產或信託的美國人士，務請諮詢其稅務顧問，了解醫療稅適用於該股東投資 FCA 股份的收入及收益的情況。

#### *有關外國金融資產的資料*

總值超過 50,000 美元（在若干情況下則為較高的閾值）的「指定外國金融資產」的所有人，可能須連同其報稅表提交有關該等資產的資料申報。「指定外國金融資產」包括外國金融機構維持的任何金融賬戶，以及下列任何項目（但僅當其被持作投資且並非於金融機構維持的賬戶中持有）：(i) 由非美國人士發行的股票及證券；(ii) 具有非美國發行人或交易對方的金融工具及合約；及(iii) 於外國實體的權益。美國股東務請諮詢其稅務顧問，了解此法例適用於其擁有 FCA 股票的情況。

#### 備用預扣稅及資料申報

非法團美國股東的資料申報要求或國稅局 1099 表格將適用於：

- 於美國境內向該美國股東作出的股息付款或其他應課稅分派；及
- 在券商美國辦事處出售 FCA 股票而向該美國股東支付的所得款項。

此外，備用預扣稅（目前按 24% 稅率）可能適用於向符合以下說明的非法團股東支付的該等款項：

- 未提供準確的納稅人識別編號；
- 被國稅局告知該美國股東未申報須於該美國股東聯邦所得稅申報表上顯示的所有利息及股息；或
- 在若干情況下，未遵守適用的證明規定。

任何人士可通過適當向國稅局提交退稅要求，取得根據備用預扣稅規則預扣的任何金額超出其所得稅負債部分的退稅。

#### 重大荷蘭稅務影響

本節僅說明非居民股份持有人（定義見下文）獲取、擁有及處置 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的主要荷蘭稅務影響，而無意說明可能與 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份具體持有人相關的荷蘭稅務每個方面。稅務事宜十分複雜，而對 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份具體持有人的稅務影響某程度上取決於該持有人的情況。股東及任何潛在投資者應諮詢自身的稅務顧問，了解在其具體情況下獲取、擁有及處置 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的荷蘭稅務影響。

若本節使用中文詞彙及表達提述荷文概念，賦予該等詞彙及表達的涵義應為根據荷蘭稅法賦予對等荷文概念的涵義。若本節使用「荷蘭」一詞，僅指荷蘭王國在歐洲的部分。本摘要亦假設董事會控制 FCA 事務的處理，並應確保 FCA 按照相關事實組織安排。根據該等事實，就英國與荷蘭締結的稅收條約的適用而言，英國及荷蘭主管當局已裁定 FCA 應被視為純英國居民。發出裁定所依據的事實及情況如有變化，可能會導致本節內容無效，該等內容不會更新以反映任何有關變化。

本節乃基於截至本表格日期的荷蘭稅法（不包括未公佈的案例法）。本說明所依據的法律可能會變更，並可能追溯生效。任何該等變更可能會導致本說明的內容無效，該等內容不會更新以反映任何有關變更。

若在本荷蘭稅項一節提述「FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份持有人」，該概念包括但不限於：

1. 一股或以上 FCA 普通股及 / 或 FCA 特殊表決權股份的所有人，除該等 FCA 普通股及 / 或 FCA 特殊表決權股份的所有權之外，其於該等 FCA 普通股及 / 或 FCA 特殊表決權股份擁有經濟權益；
2. 於一股或以上 FCA 普通股及 / 或 FCA 特殊表決權股份中持有全部經濟權益的人士或實體；
3. 於一個實體（例如合夥企業或互惠基金，就荷蘭稅項而言屬透明性質）中持有權益的人士或實體，而其該實體的資產包括一股或以上 FCA 普通股及 / 或 FCA 特殊表決權股份（定義見上文 1 或 2）；或
4. 就被分隔的財產而言（例如信託或基金會中），根據《荷蘭 2001 年所得稅法》(Wet inkomstenbelasting 2001) 第 2.14a 條的歸因規則，被視為於 FCA 普通股持有權益的人士（如 1 至 3 所述）。

### 摘要範圍

本節「重大荷蘭稅務影響」所載的荷蘭稅項摘要僅適用於 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的非居民持有人。就本摘要而言，FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的持有人如就荷蘭所得稅或公司稅（視情況而定）而言並非且不被視為荷蘭居民，則屬於該等股份的非居民持有人。

本摘要不會說明符合下列條件的 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份持有人的稅務考慮因素：屬於個人並從 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份中獲得收益，而該等股份為或被視為與該持有人或其特定關連個人（定義見《荷蘭 2001 年所得稅法》）在荷蘭進行的過往、現時或未來僱傭或荷蘭居民實體管理活動及職能或管理委員會(*bestuurder*)或監事會(*commissaris*)成員資格相關的薪酬。

### 收入及資本收益稅項

FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份的非居民持有人（定義見上文）無須就該持有人從其 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份中獲得或視同獲得的任何利益（包括透過出售變現的任何資本收益）繳納任何荷蘭收入或資本收益稅項，除非：

- 該持有人直接從一家企業或根據對該企業淨值的共同權益（作為證券持有人除外）獲得利潤，而該企業在荷蘭管理或全部或部分通過在荷蘭應課稅的永久設施或永久代表處經營，並且該持有人的 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份歸屬於該企業；或
- 該持有人屬個人，並且從 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份獲得在荷蘭應作為雜項活動利益 (*resultaat uit overige werkzaamheden*)課稅的利益。如果該持有人的投資活動超越主動這投資者的活動，例如利用內部知識或類似形式的特殊知識，該持有人可能（其中包括）從 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份獲得或視同獲得在荷蘭應作為雜項活動利益課稅的利益。

未滿 18 歲的子女或養子女從特定雜項活動獲得或視同獲得的利益，歸屬於對該子女行使監護權的父母，不論子女為哪個國家的居民。

### 股息預扣稅

FCA 一般必須按 15% 稅率對其分派的股息預扣荷蘭股息預扣稅。然而，就英國與荷蘭締結的稅收條約的適用而言，英國及荷蘭主管當局已裁定 FCA 為英國居民。因此，FCA 就普通股或特殊表決權股份向非居民股東支付的款項可豁免荷蘭股息預扣稅。

### 贈與及遺產稅

若 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份持有人通過贈與（不論形式上或實質上）處置 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份，或個人 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份持有人死亡，無須繳納荷蘭贈與稅或荷蘭遺產稅（視何者適用而定），除非：

- 就荷蘭贈與稅或荷蘭遺產稅（視何者適用而定）而言，捐贈者或死者為或被視為荷蘭居民；或

- 捐贈者贈與 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份，其後成為或被視為荷蘭居民，並於贈與日期後 180 日內死亡且當時為或被視為荷蘭居民。
- 就上文而言，根據先決條件作出的 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份贈與被視為於先決條件達成時作出。

#### 增值稅

作為發行 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份代價的任何付款不會產生荷蘭增值稅。

#### 登記稅及印花稅

持有人無須就以下各項向荷蘭繳納荷蘭登記稅、轉讓稅、印花稅或任何其他類似的文件稅項或稅款（法院費用除外）：(i) 認購、發行、配售或配發 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份，(ii) 通過法律程序強制執行（包括在荷蘭法院強制執行任何外國判決）與發行 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份相關的文件或 FCA 履行其在該等文件下的責任，或(iii) 轉讓 FCA 普通股及（如適用）FCA 特殊表決權股份。

#### 重大英國稅務影響

本節說明擁有 FCA 普通股對股東的重大英國稅務影響，但無意全面分析持有 FCA 普通股的所有潛在英國稅務影響。本節基於現行英國稅法、據悉的英國稅務海關總署現行慣例以及適用稅收條約。有關法律、慣例及條約可能會變更，並可能追溯生效。

本節僅適用於符合以下條件的 FCA 股東：屬美國股東、並非於英國居住或註冊、並非於英國居住未滿五年的臨時非居民個人、持有股份作為投資（通過個人儲蓄賬戶除外）以及為股份及就股份所付任何股息的絕對實益擁有人。本節不適用於受特殊規則約束的任何特殊類別股東，例如：

- 養老基金；
- 慈善機構；
- 就職務或僱傭獲取股份的人士；
- 證券交易商；
- 保險公司；或
- 集體投資計劃。

此外，本節未必適用於：

- 單獨或與一名或以上聯繫人（例如個人信託及關連人士）共同直接或間接控制 FCA 表決權或任何類別股本至少 10% 的任何股東；或
- 作為股票借貸的借方或回購的臨時持有人持有股份的任何人士。

股東應諮詢自身的稅務顧問，了解在其具體情況下擁有及處置 FCA 普通股的英國稅務影響。

### 擁有 FCA 普通股的稅務影響

#### 股息稅

股息付款無須預扣或扣除英國所得稅。

美國股東無須就股份派付的股息在英國繳納所得稅或公司稅，除非該股東在英國從事交易（或專業或職業）且股息為該交易的收入，或（如屬公司稅）有關股份是由或為經手交易的英國永久設施持有（除非在符合特定條件的情況下，該交易通過獨立經紀商或投資經理進行）。

#### 資本收益稅項

並非英國稅務居民的股東處置 FCA 普通股不會產生應課稅收益或可扣稅虧損，除非該股東在英國通過分支機構、代理機構或永久設施（在符合特定條件的情況下不包括獨立經紀商或投資經理）從事交易、專業或職業，並為該交易、專業或職業或該分支機構、代理機構或永久設施使用、持有或獲取 FCA 普通股。

#### 印花稅及印花稅儲備稅

向股東發行 FCA 普通股不會產生英國印花稅或印花稅儲備稅責任。FCA 不會在英國存置任何股東名冊，因此，(i) 轉讓普通股一般無須繳納英國印花稅，前提是轉讓文據在英國境外簽立及保存，並且轉讓人或受讓人並無於英國採取其他行動，及(ii)任何 FCA 普通股轉讓協議無須繳納英國印花稅儲備稅。

#### 參與忠誠投票架構的稅務影響

無須就 FCA 普通股股息或資本收益納稅的美國股東無須就特殊表決權股份納稅。

FCA 不會在英國存置任何股東名冊，因此，發行或回購特殊表決權股份不會令股東產生英國印花稅或印花稅儲備稅責任。

## 附件

附件編號	文件說明
1.1	<a href="#">菲亞特克萊斯勒汽車公司組織章程細則英譯本（藉提述於 2014 年 12 月 4 日提交美國證監會的 F-1 表格登記聲明第三次修訂（文件編號 333-199285）附件 3.1 而納入）</a>
1.2	<a href="#">菲亞特克萊斯勒汽車公司註冊契據英譯本（藉提述於 2014 年 7 月 3 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-197229）附件 3.2 而納入）</a>
2.1	<a href="#">全球中期票據條款及條件（藉提述於 2014 年 7 月 3 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-197229）附件 4.1 而納入）</a>
2.2	<a href="#">日期為 2013 年 3 月 19 日由 Fiat S.p.A. 向相關賬戶持有人及全球中期票據及全球中期票據相關息票當時持有人提供的擔保契據（藉提述於 2014 年 7 月 3 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-197229）附件 4.2 而納入）</a>
2.3	<a href="#">日期為 2015 年 4 月 14 日由菲亞特克萊斯勒汽車公司與紐約銀行梅隆（作為受託人）就優先債務證券訂立的契約（藉提述於 2015 年 4 月 16 日提交美國證監會的 6-K 表格報告（文件編號 001-36676）附件 4.1 而納入）</a>
2.4	<a href="#">2020 年到期交換票據 4.500 厘全球證券表格（藉提述於 2015 年 5 月 19 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-204303）附件 4.3 而納入）</a>
2.5	<a href="#">2023 年到期交換票據 5.250 厘全球證券表格（藉提述於 2015 年 5 月 19 日提交美國證監會的 F-4 表格登記聲明（文件編號 333-204303）附件 4.4 而納入）</a>
	部分長期債務工具（其所涉負債不超過菲亞特克萊斯勒汽車公司綜合資產的 10%）並未作為本 20-F 表格附件存檔。菲亞特克萊斯勒汽車公司同意應要求向證券交易委員會提供任何界定菲亞特克萊斯勒汽車公司及其綜合附屬公司長期債務持有人權利的工具副本。
4.1	<a href="#">菲亞特克萊斯勒汽車公司股權激勵計劃（藉提述於 2015 年 1 月 12 日提交美國證監會的 S-8 表格登記聲明（文件編號 333-201440）附件 4.2 而納入）</a>
4.2	<a href="#">菲亞特克萊斯勒汽車公司薪酬政策（藉提述於 2015 年 1 月 12 日提交美國證監會的 S-8 表格登記聲明（文件編號 333-201440）附件 4.3 而納入）</a>
8.1	附屬公司
12.1	行政總裁第 302 條證明
12.2	首席財務官第 302 條證明
13.1	<a href="#">行政總裁根據美國法典第 18 編第 1350 條（根據《2002 年薩班斯-奧克斯利法案》第 906 條採納）的證明</a>
13.2	<a href="#">首席財務官根據美國法典第 18 編第 1350 條（根據《2002 年薩班斯-奧克斯利法案》第 906 條採納）的證明</a>
23	<a href="#">獨立註冊執業會計師事務所同意書</a>
101.INS	XBRL 實例文檔
101.SCH	XBRL 分類擴展架構文檔
101.CAL	XBRL 分類擴展計算鏈接庫文檔
101.DEF	XBRL 分類擴展定義鏈接庫文檔
101.LAB	XBRL 分類擴展標籤鏈接庫文檔
101.PRE	XBRL 分類擴展呈現鏈接庫文檔

公司財務報表

公司財務報表附註

## 獨立核數師報告



## 獨立核數師報告

致：菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）股東及審計委員會

### 年報所載 2018 年財務報表審計報告

#### 吾等的意見

吾等已審計於荷蘭阿姆斯特丹註冊成立的菲亞特克萊斯勒汽車公司（貴公司）的 2018 年財務報表。財務報表包括綜合財務報表及公司財務報表（統稱財務報表）。

吾等認為：

- 所附綜合財務報表根據歐盟所採納的國際財務報告準則(EU-IFRS)及《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分真實公允地反映菲亞特克萊斯勒汽車公司於 2018 年 12 月 31 日的財務狀況及 2018 年業績及現金流量
- 所附公司財務報表根據《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分真實公允地反映菲亞特克萊斯勒汽車公司於 2018 年 12 月 31 日的財務狀況及 2018 年業績

綜合財務報表包括：

- 於 2018 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表
- 下列 2018 年報表：綜合損益表、綜合全面收益表、現金流量表及權益變動表
- 由重大會計政策摘要及其他解釋資料組成的附註

公司財務報表包括：

- 於 2018 年 12 月 31 日的公司資產負債表
- 2018 年公司損益表
- 由會計政策摘要及其他解釋資料組成的附註

#### 吾等意見的基礎

吾等已根據荷蘭法律（包括荷蘭審計準則）執行審計。吾等在該等準則下的責任於本報告「吾等就財務報表審計的責任」一節詳述。

根據歐盟法規有關公眾利益實體法定審計的具體規定、「Wet toezicht accountants-organisaties」（Wta，《審計事務所監管法》）、「Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten」（ViO，《職業會計師道德守則》，為有關獨立性的法規）及荷蘭其他相關獨立性法規，吾等獨立於菲亞特克萊斯勒汽車公司。此外，吾等已遵守「Verordening gedrags- en beroepsregels accountants」（VGBA，《荷蘭道德守則》）。

吾等認為吾等取得的審計證據屬充分及適當，可為吾等的意見提供基礎。

### 重大性

重大性	3.7 億歐元 (2017 年: 4 億歐元)
應用基準	經調整息稅前利潤 (扣除利息及所得稅前利潤) 的 5%
解釋	基於吾等的專業判斷, 吾等認為經調整息稅前利潤為釐定重大性的適當基準, 因為吾等認為此為貴公司表現的重要計量指標。
	去年應用的經調整息稅前利潤包括前瞻性元素, 而本年基於所呈報的實際經調整息稅前利潤。

吾等亦已考慮吾等基於定性理由認為對財務報表使用者屬重大的錯誤陳述及／可能的錯誤陳述。吾等與審計委員會商定, 於審計過程中識別的超過 2,000 萬歐元的錯誤陳述, 以及吾等基於定性理由認為必須呈報的較小金額錯誤陳述, 均會向其呈報。

### 集團審計範圍

菲亞特克萊斯勒汽車公司為實體集團的母公司。此集團的財務資料載於菲亞特克萊斯勒汽車公司的綜合財務報表內。貴公司乃按照經營分部組織, 並已識別五個報告分部, 即北美自貿區、歐洲、中東和非洲、拉美、亞太及瑪莎拉蒂, 以及未納入報告分部的其他企業職能及未分配項目。

集團審計主要聚焦於重要集團實體。相關集團實體被視為重要組成部分, 乃由於其具有個別財務重要性, 或因其具體性質或情況而可能存在重大錯誤陳述的重大風險。所有此類重要集團實體 (包括 41 家實體) 已納入集團審計範圍內。

因此, 吾等確定菲亞特克萊斯勒汽車公司集團實體中的五家實體因其整體規模及風險特徵而須審計完整財務資料。已對 19 家實體的特定結餘及交易執行特定範圍審計程序。對另外 17 家實體執行其他程序。未納入集團範圍的其餘 291 家成員則進行風險評估分析。

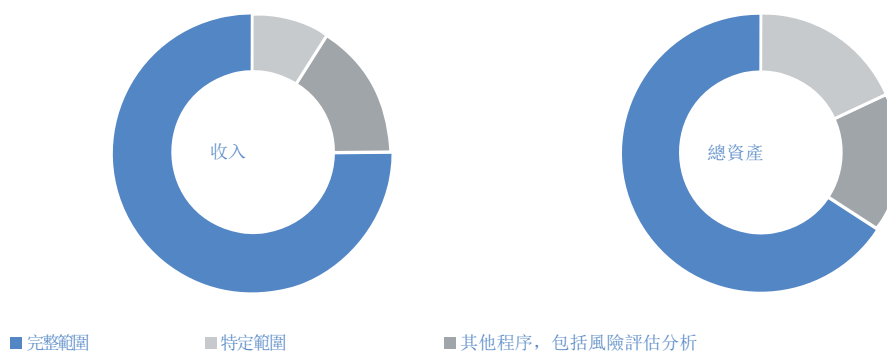
確定整體審計方法時, 吾等釐定吾等作為集團核數師或來自安永全球成員事務所並根據吾等指示操作的成員核數師需完成工作的類型。集團審計團隊直接審計了下列事項:

- 集團綜合、財務報表及披露以及主要審計事項的審計:
  - 商譽及不確定使用年期的其他非流動資產估值, 尤其是亞太的商譽
  - 歐洲、中東和非洲具有確定使用年期的非流動資產的可收回性
  - 所得稅, 重點是意大利遞延稅項資產的可收回性

另外兩個主要審計事項, 即北美自貿區產品保修及召回行動撥備及美國排放調查, 由美國成員團隊根據吾等指示及監督審計。

- 集團審計團隊訪問了基於規模及相關風險而視為重要的成員的當地管理層及其核數師至少一次: FCA US、FCA Italy 及 FCA Brasil。對於上述各個地點, 吾等審閱了成員核數師的審計文件, 並認為所執行工作屬充分及適當。

- 對於克萊斯勒（中國）汽車銷售有限公司、菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司及瑪莎拉蒂（中國）汽車貿易有限公司，集團審計團隊訪問了貴公司於中國的管理層。此外，作為集團審計指示及監督的一部分，我們亦訪問了其成員核數師。
- 集團審計團隊就範圍內實體向所有成員核數師分享了詳細指示，包括主要風險範圍，並審閱了其交付成果。該等程序合共反映貴集團總資產的 100% 及收入的 100%。



通過在集團實體層面執行上述程序，加上在集團層面執行額外程序，吾等得以就集團財務資料取得充分及適當的審計證據，可為綜合財務報表提供意見。

#### 主要審計事項

主要審計事項為根據吾等的專業判斷對吾等審計財務報表最重要的事項。吾等已將主要審計事項告知審計委員會。主要審計事項未全面反映所有討論事項。

該等事項於吾等審計財務報表及形成意見的背景下作為整體處理，吾等不會就該等事項提供單獨意見。今年新增兩個主要審計事項：歐洲、中東及非洲具有確定使用年期的非流動資產的可收回性，以及美國排放調查。

---

**商譽及不確定使用年期的其他非流動資產估值，尤其是亞太的商譽**
**風險**

於 2018 年 12 月 31 日，商譽及不確定使用年期的其他非流動資產記錄金額分別為 108.34 億歐元及 31.36 億歐元。該等金額主要分配至貴公司與汽車大眾市場經營分部（北美自貿區、亞太、拉美及歐洲、中東及非洲）對應的四個現金產生單位，如附註 9 所載。分配至亞太的商譽金額為 11 億歐元。

貴公司評估各現金產生單位的可收回金額時，需要判斷業務未來表現及應用於未來現金流量預測的折現率。

尤其對於亞太，預計未來現金流量對若干假設敏感，主要是直接影響商譽估值的終端期間預期利潤率。

經考慮估計可收回金額所用判斷程度及假設複雜度，吾等認為此範疇構成重大風險。

**審計方法**

吾等因應此風險設計及執行下列審計程序：

- 吾等了解減值評估流程，就吾等審計評估這方面控制的設計及測試其成效。
- 吾等驗證商譽及其他非流動資產的測試水平是否仍然適當。吾等測試了減值測試所包括的眼面值。
- 吾等評估貴公司所用的減值方法是否符合國際會計準則第 36 號資產減值的規定
- 吾等了解估值所用管理專家執行的工作。
- 吾等執行程序以評估現金流量預測的合理性，包括對比行業預測及行業數據。

此外，吾等：

- 將各現金產生單位的現金流量預測與貴集團 2019-2022 年期間業務計劃進行對賬。
- 根據貴公司預測的歷史準確性評估使用該等預測的適當性。
- 模型所用的測試營運利潤率、折現率及長期增長率由安永估值專家評估，後者獨立執行計算並對各現金產生單位的主要假設進行敏感度分析，以釐定哪些變動可能對可收回金額估值產生重大影響。

最後，吾等審閱貴公司於附註 2 編製基準中在這方面所作披露的充足性，尤其關注主要假設的任何合理可能變動是否會導致商譽減值。

**主要觀察所得**

基於吾等的工作結果，吾等認同貴公司的結論，認為本年度無須計提商譽減值。

對於亞太而言，由於商譽賬面值對若干假設（主要是終端期間的預期利潤率）敏感，吾等認同綜合財務報表所作的額外披露。

---

**所得稅—意大利遞延稅項資產的可收回性****風險**

於 2018 年 12 月 31 日，貴公司就可扣稅暫時差額擁有遞延稅項資產 60.64 億歐元（已確認）及 8.98 億歐元（未確認）。於同日，貴公司亦就結轉稅項虧損擁有遞延稅項資產 9.76 億歐元（已確認）及 39.87 億歐元（未確認）。與意大利相關的已確認及未確認金額分別為 8.84 億歐元及 24.86 億歐元。

意大利遞延稅項資產的確認及可收回性對吾等審計屬重大，原因為金額巨大，以及評估待確認的遞延稅項資產金額時需要判斷及估計未來應課稅利潤，以及在該等稅務管轄區動用可用稅項資產的能力。

所得稅相關披露載於附註 7。

**審計方法**

吾等因應此風險設計下列審計程序：

- 吾等了解所得稅流程，就吾等審計評估這方面控制的設計及測試其成效。
- 吾等評估釐定貴集團產生適當未來利潤以支持確認遞延稅項資產的可能性而選擇的預測期間。
- 吾等評估貴公司有關產生足夠未來應課稅收入可能性的假設及敏感度，並考慮當地稅務法規。
- 吾等評估此稅務管轄區應課稅利潤預測的歷史準確性、預測模型完整性以及估算與貴公司其他預測及吾等其他審計範疇結果的一致性。
- 吾等考慮貴公司遞延稅項披露的適當性。
- 吾等引入安永稅務專家協助貴集團及成員審計團隊執行該等程序。

**主要觀察所得**

根據所執行的程序，吾等認為於 2018 年 12 月 31 日意大利稅務管轄區的遞延稅項資產結餘大致正確。

**產品保修及召回行動撥備****風險**

於 2018 年 12 月 31 日，產品保修及召回行動撥備金額為 67.6 億歐元，絕大部分金額與北美自貿區分部相關。

貴公司於售出汽車時計提產品保修責任撥備，包括北美自貿區地區維修及召回行動的估計費用。

該等行動的估計未來費用主要基於有關每個汽車系列及該汽車系列每個車型年份的終生保修費用假設，以及汽車歷史索賠經驗。由於各種不確定因素，尤其是與北美自貿區地區保修及活動撥備相關的因素，包括新法律法規的制定、受維修或召回行動影響的汽車數量及糾正行動的性質，可能導致須調整已設立的儲備，此類行動的日後費用估計難免不準確。與該等行動相關的費用於綜合收益表內銷售成本下記錄。

由於規模大及該等估計未來費用及新法律法規等其他因素具有不確定性及潛在波動性，所用假設的變動可能會對貴公司經營業績產生重大影響。

保修撥備披露載於附註 20。

**審計方法**

吾等因應此風險設計下列審計程序：

- 吾等了解保修流程，評估這方面控制的設計及測試其成效。
- 吾等引入安永精算師評估貴公司方法的適當性，評估及測試於釐定保修撥備時制定及使用的假設依據，以及執行敏感度分析以評估管理層的判斷。
- 安永精算師自行針對北美自貿區產品保修及召回行動金額釐定一個獨立的撥備範圍。
- 吾等執行其他實證審計程序以驗證模型所用數據，包括年內保修付款及就本年度索賠的完整性及準確性取得外部第三方確認。

最後，吾等審閱貴公司在此方面所作披露的充足性。

**主要觀察所得**

基於吾等程序的結果，包括評定貴公司撥備處於安永精算師獨立釐定的可能結果範圍內，吾等信納於 2018 年 12 月 31 日的北美自貿區產品保修及召回行動撥備屬適當。

#### 歐洲、中東及非洲具有確定使用年期的非流動資產的可收回性

##### 風險

於 2018 年 12 月 31 日，具有確定使用年期的非流動資產金額為 380.56 億歐元。具有確定使用年期的非流動資產包括物業、廠房及設備（263.07 億歐元）及無形資產（117.49 億歐元）。具有確定使用年期的無形資產主要包括主要與北美自貿區和歐洲、中東及非洲相關的資本化開發支出。

具有確定使用年期的非流動資產的可收回性乃基於資產相關現金產生單位的估計未來現金流量（使用貴公司現有業務計劃）。貴公司業務計劃可能會因應需求變化及新興技術而改變，從而可能導致貴公司估計未來現金流量產生變化，影響貴公司具有確定使用年期的非流動資產的可收回性。可收回性的任何變動於業務計劃變更發生時入賬。

鑒於歐洲、中東及非洲的經營及財務表現，貴公司對歐洲、中東及非洲地區具有確定使用年期的非流動資產進行減值評估。

由於規模大及該等估計未來數量、貢獻利潤率及新法律法規等減值測試所用其他因素具有不確定性及潛在波動性，所用假設的變動可能會對貴公司經營業績產生重大影響。

具有確定使用年期的非流動資產的披露載於附註 10 及 11。

##### 審計方法

吾等因應此風險設計下列審計程序：

- 吾等了解減值評估流程，並評估貴公司所用的減值方法是否符合國際會計準則第 36 號資產減值的規定。
- 吾等引入安永估值專家測試截至 2018 年 12 月 31 日的減值測試所用的方法，包括：
  - 評估減值測試模型及評估模型所用折現率並進行安永獨立計算。
  - 各平台及替代情景主要假設的敏感度分析，以釐定哪些變動可能對可收回金額估值產生重大影響。
- 吾等評估釐定可收回金額所用的其他主要假設，尤其是數量、貢獻利潤率、折舊及攤銷、資本支出及分攤費用。
- 吾等驗證所識別的現金產生單位（即平台）於本年度是否持續合適，並測試各平台賬面值的資產分配。
- 吾等執程序以評估各平台現金流量預測的合理性，包括對比行業預測及行業數據。
- 吾等分析各平台預測現金流量與商譽減值分析所用歐洲、中東及非洲地區業務計劃的一致性及其對賬。
- 吾等根據貴公司預測的歷史準確性評估使用該等預測的適當性。
- 吾等對減值測試所用的預期財務資料進行對照及實證測試。
- 吾等審閱任何可能對減值結論造成重大影響的期後事項。

最後，吾等審閱貴公司於附註 2 編製基準中在這方面所作披露的充足性。

##### 主要觀察所得

吾等認同貴公司截至 2018 年 12 月 31 日執行歐洲、中東及非洲分部減值測試時所用的方法。

由於歐洲、中東及非洲具有確定年期的非流動資產賬面可收回性取決於更多汽車的開發及推出，吾等認同綜合財務報表所作的額外披露。

**美國排放調查****風險**

於 2019 年 1 月 10 日，貴公司宣佈 FCA US 與美國環保署、美國司法部、加利福尼亞空氣資源委員會、加利福尼亞州、另外 49 個州、美國海關及邊境保衛局以及就一項代表消費者的推定集體訴訟達成民事、環境及消費者索賠的最終和解，貴公司為此產生 7.48 億歐元支出。

貴公司仍面臨美國證券交易監督委員會及美國司法部刑事科有關柴油排放的調查。此外，貴公司仍面臨多項相關私人訴訟，以及選擇不參與集體訴訟和解的消費者可能提出的額外索賠。

美國排放調查於吾等審計過程中上升為重大風險，因為其對財務報表影響重大，加之貴公司與多個交易對方談判的時間存在不確定性，這可能會影響釐定合理範圍及將撥備於正確期間入賬。

儘管貴公司於 2019 年 1 月就此訴訟的若干方面達成和解協議，相關的不確定及管理層判斷程度有所下降，但美國排放調查對截至 2018 年 12 月 31 日及截至該日止年度綜合財務報表的審計為最重要事項。

美國排放調查披露載於附註 25。

**審計方法**

吾等因應此風險設計下列審計程序：

**一般訴訟事項：**

- 吾等了解貴公司的流程，評估這方面控制的設計及測試其成效。
- 對相關計算和證明文件進行對照及實證測試。
- 吾等取得支持管理層立場的內部及外部法律意見。
- 吾等詢問管理層、內部及外部法律顧問以測試所達成的結論。
- 吾等使用安永專家分析部分訴訟事項。

**就美國排放和解及其他費用而言：**

- 吾等監察美國調查及相關和解談判截至 2018 年審計意見日期的進展，包括取得及審閱監管機構與貴公司的書面通訊。
- 吾等與貴公司內部及外部顧問討論美國調查截至 2018 年審計意見日期的狀態及進展。
- 吾等審閱 2019 年 1 月期後事項的和解金額與 2018 年 9 月 30 日撥備的對比，包括額外費用 3,500 萬歐元（4,100 萬美元）。
- 吾等審閱和解各部分的稅務處理。
- 吾等監察及評估管理層有關調查對綜合財務報表會計影響的結論，包括審閱貴公司的會計狀況文件及和解協議。

**就排放調查相關未決事項而言：**

- 吾等繼續在安永專家協助下跟隨審閱，包括審閱與不同監管機構的通訊以及截至核數師報告刊發為止因應持續的調查向監管機構提交的文件。

最後，吾等審閱貴公司在這方面所作披露的充足性。

**主要觀察所得**

基於所執行的程序，吾等認同截至 2018 年 12 月 31 日的法律程序及爭議撥備。

對於美國排放調查，吾等認同和解及相關費用的會計方式，以及財務報表中就美國排放調查相關未決事項作出的披露。

### 年報所載其他資料的報告

除財務報表及核數師報告外，年報亦包括其他資料，包括：

- 董事會報告
- 《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的其他資料

基於所執行的下列程序，吾等認為其他資料：

- 與財務報表相符且不含重大錯誤陳述
- 包含《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的資料

吾等已閱讀其他資料。基於吾等於審計財務報表過程中或以其他方式獲得的知識及了解，吾等已考慮其他資料是否包含重大錯誤陳述。透過執行該等程序，吾等已遵守《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分及荷蘭準則第 720 號的要求。所執行程序的範圍小於審計財務報表所執行程序的範圍。

管理層負責編製其他資料，包括《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的董事會報告及《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的其他資料。

### 其他法律及監管要求的報告

#### 委託

吾等於 2014 年 10 月 28 日首次獲菲亞特克萊斯勒汽車公司委聘審計其 2014 年財務報表，自此一直擔任其法定核數師。

#### 未提供被禁止非審計服務

吾等未提供歐盟法規第 5(1)條有關公眾利益實體法定審計的具體規定所述的被禁止非審計服務。

### 財務報表責任說明

#### 管理層及審計委員會對於財務報表的責任

管理層負責根據歐洲採納的國際財務報告準則及《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分編製及公允地呈列財務報表。

此外，管理層負責落實其釐定使財務報表編製不含重大錯誤陳述（不論由於欺詐或錯誤）所需的內部監控。

作為編製財務報表的一部分，管理層負責評估公司持續經營的能力。基於所述的財務報告架構，管理層應採用持續經營會計基準編製財務報表，除非管理層有意將公司清盤或停止營運或別無他選而須如此行事。管理層應於財務報表內披露可能令貴公司持續經營能力產生重大疑問的事件及情況。

審計委員會負責監督公司的財務報告流程。



### 吾等對於審計財務報表的責任

吾等的目標是規劃及執行審計工作，使吾等能夠取得足夠及適當的審計證據從而得出意見。吾等的審計乃按較高（但非絕對）鑑證水平執行，意味著吾等未必能於審計過程中偵測所有重大錯誤及欺詐。錯誤陳述可能因欺詐或錯誤而產生，若其單獨或合計可合理預期影響使用者根據該等財務報表所作出的經濟決策，則視為重大。重大性會影響審計程序的性質、時間及範圍，以及已識別錯誤陳述對吾等意見的影響的評估。吾等已按照荷蘭審計準則、道德規定及獨立性規定，於審計過程中行使專業判斷及保持專業質疑精神。吾等的審計包括：

- 識別及評估財務報表存在重大錯誤陳述（不論由於欺詐或錯誤）的風險，因應該等風險設計及執行審計程序，及取得可為吾等的意見提供基礎的充分及適當審計證據。未能偵測欺詐所致重大錯誤陳述的風險要高於錯誤所致者，原因為欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、失實陳述或凌駕於內部監控。
- 了解與審計相關的內部監控，以設計適合相關情況的審計程序，但並非為了就貴公司內部監控成效發表意見
- 評估管理層所採用會計政策的適當性以及所作會計估計及相關披露的合理性
- 確定管理層使用持續經營會計基準的適當性，以及根據所獲審計證據確定是否存在重大不確定性，而涉及可能令貴公司持續經營的能力產生重大疑問的事件及情況。若吾等認為存在重大不確定性，吾等須於核數師報告中提請讀者注意財務報表中的相關披露，倘有關披露資料不足，則須修改吾等的意見。吾等的結論乃基於截至核數師報告日期所取得的審計證據。然而，未來的事件或情況可能會導致公司無法再持續經營。
- 評估財務報表的整體呈列、架構及內容，包括披露
- 評估財務報表是否公允地反映相關交易及事件

由於吾等對意見承擔最終責任，吾等亦負責指揮、監督及執行集團審計。就此而言，吾等已釐定就集團實體執行的審計程序性質及範圍。集團實體或業務的規模及／或風險狀況具有決定性。吾等據此選擇須審計或審閱全套財務資料或特定項目的集團實體。

吾等就（其中包括）計劃審計範圍及時間以及重大審計發現，包括吾等於審計過程中識別的任何內部監控重大發現，與審計委員會溝通。就此而言，吾等亦根據歐盟法規第 11 條有關公眾利益實體法定審計的具體規定向審計委員會提交額外報告。此額外報告所載資料與本核數師報告所載吾等的審計意見一致。

吾等向審計委員會提供一份聲明，確認吾等已遵守有關獨立性的相關道德規定，以及告知所有可能合理認為與吾等獨立性相關的關係及其他事項以及（如適用）相關保障措施。

從與審計委員會溝通的事項中，吾等會釐定主要審計事項：對審計財務報表最重要的事項。吾等會在核數師報告中說明該等事項，除非法律法規禁止公開披露該事項，或在極其罕見的情況下，不披露該事項符合公眾利益。

鹿特丹，2019年2月22日

Ernst & Young Accountants LLP

簽署：PieterLaan



# 20-F 表格 交叉引用

## 20-F 表格 交叉引用

下表載列美國證監會就 20-F 表格年報要求的資料在文件中的位置。確切位置載於「交叉引用」一列。「頁次」一列指章節（或小節）開始頁碼，僅供參考。

項目	章節	交叉引用	頁次
<b>第一部分</b>			
第 1 項	董事、高級管理層及顧問身份	不適用	
第 2 項	發售統計數據及預期時間表	不適用	
第 3 項	關鍵資料		
	A. 節選財務數據	節選財務數據	16
	B. 資本化及負債	不適用	
	C. 發售理由及所得款項用途	不適用	
	D. 風險因素	風險因素	81
第 4 項	本公司的資料		
	A. 本公司的歷史及發展	集團概覽	18
	B. 業務概覽	集團概覽 業務概覽 銷售概覽 分部業績 綜合財務報表附註 25（授出擔保、承諾及或有負債）	18 21 29 59 250
	C. 組織架構	環境及其他監管事宜 綜合財務報表附註 3（綜合範圍）	36 198
	D. 物業、廠房及設備	物業、廠房及設備 重要汽車組裝工廠	26 294
第 4A 項	未解決員工意見	無	
第 5 項	經營及財務回顧	管理層討論及分析概覽 業務計劃 趨勢、不確定性及機會 綜合財務報表附註 2（編製基準—使用估算）	43 20 43 172
	A. 經營業績	非公認會計準則的財務計量 經營業績	47 50
	B. 流動性及資本資源	流動性及資本資源	67
	C. 研發、專利及許可等	研發	22
	D. 趨勢資料	趨勢、不確定性及機會	43
	E. 資產負債表外安排	綜合財務報表附註 25（授出擔保、承諾及或有負債）	250
	F. 合約責任的表格披露	合約責任 綜合財務報表附註 25（授出擔保、承諾及或有負債）	293 250
	G. 避風港	前瞻性陳述	14
第 6 項	董事、高級管理層及僱員		
	A. 董事及高級管理層	董事會 高級管理層	96 106
	B. 報酬	薪酬報告	132
	C. 董事會常規	審計委員會 薪酬委員會	104 104
	D. 僱員	管治與可持續發展委員會 僱員	105 27
	E. 股份所有權	董事的股份所有權	103

項目	章節	交叉引用	頁次
第 7 項	主要股東及關聯方交易		
	A. 主要股東	主要股東	19
	B. 關聯方交易	綜合財務報表附註 24 (關聯方交易)	246
	C. 專家及顧問利益	不適用	
第 8 項	財務資料		
	A. 綜合報表及其他財務資料	綜合財務報表	165
		銷售概覽	29
		綜合財務報表附註 25 (授出擔保、承諾及或有負債)	250
	B. 重大變動	股份資料	294
		財務及其他數據的呈列	14
第 9 項	發售及上市		
	A. 發售及上市詳情	股份資料	294
	B. 分銷計劃	不適用	
	C. 市場	股份資料	294
	D. 售股股東	不適用	
	E. 攤薄	不適用	
	F. 發行開支	不適用	
第 10 項	額外資料		
	A. 股本	不適用	
	B. 組織章程大綱及細則	組織章程細則及 FCA 股份資料	108
	C. 重大合約	綜合財務報表附註 18 (以股份為基礎的報酬)	223
		綜合財務報表附註 21 (債務)	236
		綜合財務報表附註 26 (權益)	255
	D. 交換控制權	組織章程細則及 FCA 股份資料	108
	E. 稅項	稅項	296
	F. 股息及付款代理	不適用	
	G. 專家聲明	不適用	
	H. 展示文件	展示文件	13
	I. 附屬公司資料	不適用	
第 11 項	定性及定量披露	綜合財務報表附註 30 (關於金融風險的定性及定量披露)	266
第 12 項	股本證券以外的證券說明		
	A. 債務證券	不適用	
	B. 認股權證及權利	不適用	
	C. 其他證券	不適用	
	D. 美國存託股份	不適用	
<b>第二部分</b>			
第 13 項	違約、積欠股息及拖欠	不適用	
第 14 項	證券持有人權利及所得款項用途的重大修改	不適用	
第 15 項	控制及程序	控制及程序	159
第 16A 項	審計委員會財務專家	審計委員會	104
第 16B 項	道德守則	行為守則	124
第 16C 項	主要會計師費用及服務	主要會計師費用及服務	295
第 16D 項	豁免審計委員會相關上市準則	無	
第 16E 項	發行人及聯屬買方收購股本證券	無	
第 16F 項	登記人更換證明會計師	不適用	
第 16G 項	企業管治	荷蘭企業管治常規與紐交所上市企業管治準則的差異	126
第 16H 項	礦山安全披露	不適用	
<b>第三部分</b>			
第 17 項	財務報表	綜合財務報表	165
第 18 項	財務報表	綜合財務報表	165
第 19 項	附件	附件	305



# 署名

登記人謹此證明其符合 20-F 表格申報的所有要求，以及妥為安排及授權下方簽署人代其簽署本年報。

菲亞特克萊斯勒汽車公司  
(登記人)

簽署: /s/ Richard K. Palmer

姓名: Richard K. Palmer

職務: 首席財務官

日期: 2019 年 2 月 22 日





## 聯繫方式

**公司辦事處：**

25 St James's Street, London SW1A 1HA - U.K.

電話： +44 (0) 207 7660311



## 印刷



### 平面設計及編輯協作

Sunday  
意大利都  
靈

### 印刷

GrafArt - Officine Grafiche Artistiche  
Venaria (TO), Italy

### 在意大利印刷

2019年4月

菲亞特克萊斯勒汽車公司  
註冊辦事處：荷蘭阿姆斯特丹  
荷蘭阿姆斯特丹商會：60372958  
公司辦事處：25 St James's Street, London SW1A 1HA U.K.



FCA

2017 年年報

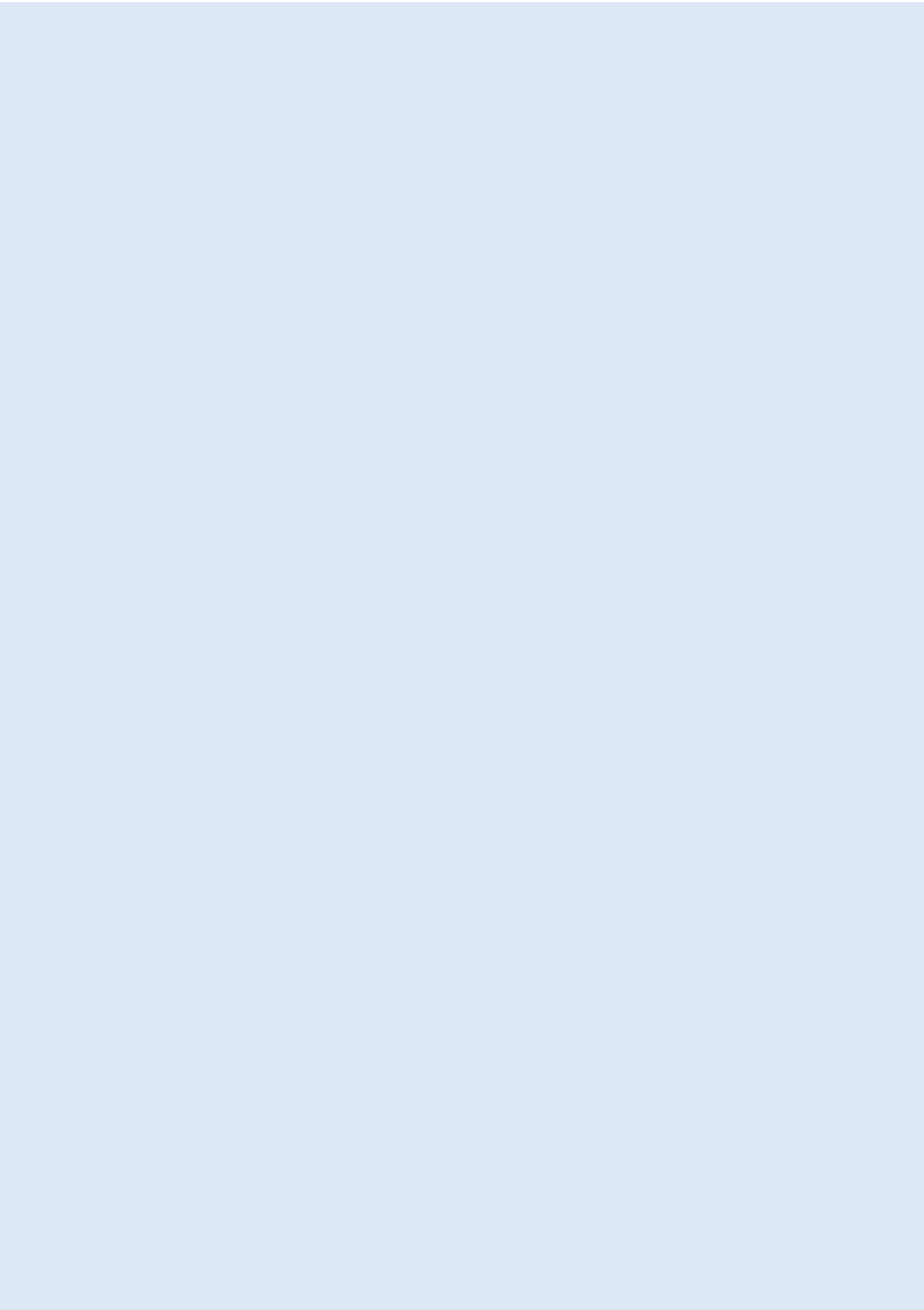




FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

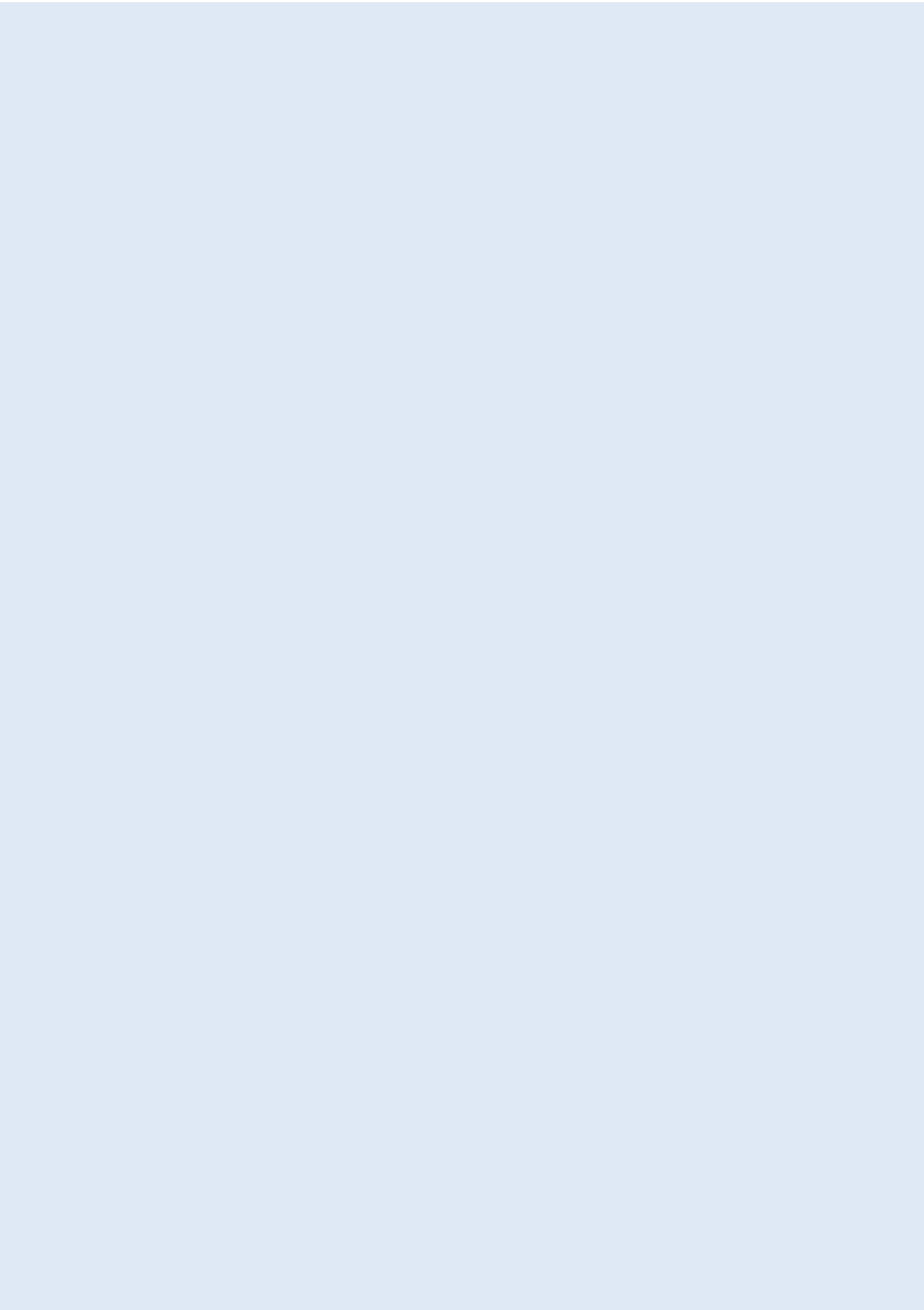
## 2017 年年報





## 目錄

董事會及核數師 .....	5	綜合財務報表	
主席及行政總裁的致辭 .....	7	於 2017 年 12 月 31 日 .....	135
董事會報告 .....	11	綜合損益表 .....	136
若干詞語定義 .....	12	■ 綜合全面收益／（虧損）	
■ 節選財務數據 .....	13	■ 報表 .....	137
■ 風險因素 .....	16	■ 綜合財務狀況表 ...	138
■ 概覽 .....	32	■ 綜合現金流量表 .....	139
■ 業務計劃 .....	34	■ 綜合權益變動表 ..	140
■ 業務概覽 .....	35	■ 綜合財務報表附註..	141
■ 經營業績 .....	44	公司財務報表 .....	233
■ 期後事項及 2018 年指引 .....	76	■ 損益表 .....	234
■ 主要股東 .....	78	■ 財務狀況表 .....	235
■ 企業管治 .....	79	■ 公司財務報表附註 .....	236
■ 非財務資料 .....	104	其他資料 .....	246
董事薪酬 .....	122	附錄 – FCA 各公司	
		於 2017 年 12 月 31 日 .....	251
		獨立核數師報告 .....	269



## 董事會及核數師

### 董事會

#### 主席

John Elkann<sup>(3)</sup>

#### 行政總裁

Sergio Marchionne

### 董事

Andrea Agnelli

Tiberto Brandolini d'Adda

Glenn Earle<sup>(1)</sup>

Valerie A. Mars<sup>(1),(2)</sup>

Ruth J. Simmons<sup>(3)</sup>

Ronald L. Thompson<sup>(1)</sup>

Michelangelo A. Volpi<sup>(2)</sup>

Patience Wheatcroft<sup>(1),(3)</sup>

Ermenegildo Zegna<sup>(2)</sup>

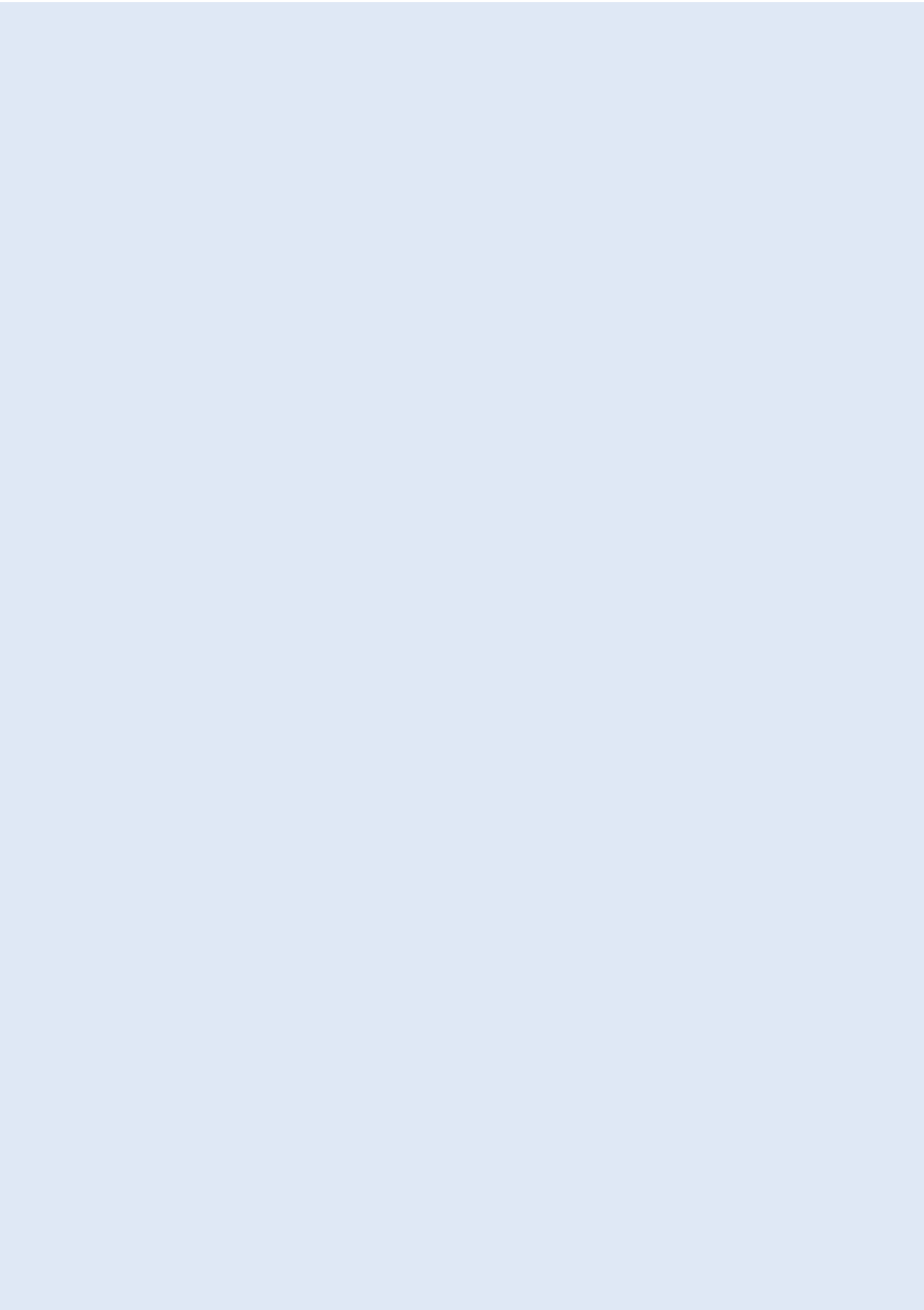
### 獨立核數師

Ernst & Young Accountants LLP

<sup>(1)</sup> 審計委員會成員

<sup>(2)</sup> 薪酬委員會成員

<sup>(3)</sup> 管治與可持續發展委員會成員



## 主席及行政總裁的致辭

FCA 在 2017 年業績又創下了歷史新高，實現了雄心勃勃的財務目標，並進一步證明了我們兌現了承諾。我們現在已經達到或超過了當前五年計劃頭四年的所有主要財務目標，同時也堅持可持續性原則，這將有助於確保本集團有一個充滿活力和負責任的未來。

我們的經調整息稅前利潤提高了 16% 至 71 億歐元，集團利潤率從 2016 年的 5.5% 提高至 6.4%。我們的每一個分部均是盈利的，並且比上一年有所改善。經調整純利增長了 50%，達到 38 億歐元，純利幾乎翻了一番，達到 35 億歐元。我們還從工業經營活動中獲得 16 億歐元的現金流，這使得年底淨工業債務減少了近一半，至 24 億歐元。

全球總出貨量為 470 萬輛，淨收入為 1,110 億歐元，均與 2016 年持平。

從我們按地區劃分的大眾市場業務來看，北美自貿區的利潤率繼續提高，從上一年的 7.4% 上升到 7.9%。經調整息稅前利潤增長 2% 至 52 億歐元。儘管主要由於 Jeep 車隊銷售計劃減少和停產車輛的影響，出貨量減少了 7%，但還是取得了這些成績。我們正在對我們的製造足跡進行重大調整，以應對對卡車和 SUV 需求的持續轉變。

在新產品和巴西主要市場條件改善的推動下，拉丁美洲實現了強勁增長。該地區的出貨量增長了 14%，收入增長了 29%，經調整息稅前利潤從去年的 500 萬歐元增長到了 1.51 億歐元。

在亞太地區，透過我們的中國合資企業，Jeep 生產持續增長，連同阿爾法羅密歐 Giulia 和 Stelvio 的推出，以及全新 Jeep 指南者在印度的投產，助推總出貨量增長 24%。經調整息稅前利潤增長 64% 至 1.72 億歐元，原因是 2015 年中國天津港爆炸事故的最終保險賠償。

在歐洲、中東及非洲，正盈利趨勢不變，經調整息稅前利潤上升 36% 至 7.35 億歐元，利潤率上升 70 個基點至 3.2%。這反映了更高的銷量，主要歸因於全新 Jeep 指南者和阿爾法羅密歐 Stelvio、菲亞特 Tipo 系列、以及持續的成本效益。

瑪莎拉蒂經調整息稅前利潤增長了 65%，達到 5.6 億歐元，利潤率從去年的 9.7% 增長到 13.8%。出貨量增長了 22%，主要是受 Levante 全球銷量增長的推動，而 Ghibli 和 Quattroporte 的銷量下降部分抵銷了這一增長。

Magneti Marelli、Comau 和 Teksid 的淨收入均增加，反映出三家企業的銷量有所增加。部件分部的經調整息稅前利潤增長了 20%，達到 5.36 億歐元，利潤率繼續提高，達 5.3%，而 2016 年為 4.6%。

在產品方面，我們通過數款關鍵車型的發佈提高了競爭力。

阿爾法羅密歐推出了 Stelvio，這是它的第一款 SUV，並完成了在所有主要的全球高端市場引入 Giulia。這兩款車均代表著品牌建立全球存在的重要一步。阿爾法羅密歐也宣佈重返 2018 年冠軍賽季的一級方程式賽車，此前它已經缺席了該體育賽事 30 多年。

在印度，我們推出了全新 Jeep 指南者，這是在我們的 Ranjangaon 合資工廠本地化生產的。指南者現在在北美、巴西、中國和印度製造，反映了 Jeep 品牌的全球擴張。

我們還開始生產全新 2018 款 Jeep 牧馬人，以一系列創新技術更新這一標誌性的車型，其中將包括全新的先進 2.0L 渦輪增壓發動機（配備新 eTorque 輕度混合動力系統和新 8 速自動變速器）。

阿根廷 Cordoba 工廠開始生產全新菲亞特 Cronos 轎車，並在整個拉丁美洲市場分銷，從而完成了菲亞特乘用車系列在該地區的更新換代。

2018 年在底特律舉行的北美國際車展上，我們展示了全新 Ram 1500 卡車和新款 Jeep 切諾基。

FCA 繼續展望未來，以及有助於重塑個人交通的新興突破性技術。我們進一步加強了與谷歌自動駕駛汽車公司 Waymo 的夥伴關係，並於 2018 年初宣佈一份協議，關於我們將再向 Waymo 提供數千輛克萊斯勒 Pacifica 混合動力小型廂式貨車，以支持推出全球首個無人駕駛的叫車服務。2017 年，我們還與寶馬集團、英特爾和 Mobileye 簽署了一份諒解備忘錄，以開發一個世界領先、最先進的自動駕駛平臺。這些夥伴關係對於相互利用能力和資源，實現推進自動駕駛技術所需的協同效應和規模經濟而言至關重要。

自 2014 年五年戰略規劃公佈以來，我們繼續取得重大進展，在 2018 年指引中，我們確認了該計劃第五年和最後一年的所有關鍵目標。這些目標包括經調整息稅前利潤超過 87 億歐元，經調整純利約為 50 億歐元，淨收入約為 1,250 億歐元。

在過去的四年期裡，我們遵循一項嚴格的原則性策略來減少淨工業債務。我們的目標是到 2018 年底，實現淨工業現金約 40 億歐元。這一重大成就將進一步鞏固 FCA 作為全球汽車業務領導者的合理地位。

在我們追求這一有利可圖的增長時，我們仍然致力於一種可持續發展的文化，旨在平衡我們的社會和環境責任與我們的財務目標。這一基本價值觀指導我們開展業務的方式，並認同我們對周圍更大社區的責任。

我們充分意識到，在整個價值鏈中，我們的活動可以對我們的利益相關者產生直接或間接的影響。我們還知道，需要向更加可持續性的未來過渡，這是當今世界面臨的主要挑戰之一。這就是為什麼 FCA 致力於負責任地經營，包括通過支持聯合國可持續發展目標作出貢獻。

本集團秉承國際公認的原則，在 FCA 經營的每個地理區域尊重和支持基本人權，並期望其供應商、承包商和其他商業夥伴遵守同樣的標準。

在我們 2017 年可持續發展舉措中，我們在全球工廠實施了約 5,000 個環境項目，減少了碳足跡，節省了約 6,800 萬歐元。FCA 工廠節約了 20 多億立方米的水，循環利用指數幾乎達到 100%。在全球範圍內，年內我們的工廠也減少了 2.2% 的二氧化碳排放量。

通過這些年的不斷改進，FCA 在意大利和巴西的汽車工廠購買了 100% 可再生能源。除了零垃圾填埋和 99% 水循環利用外，巴西伯南布哥省的 Jeep 工廠還通過使用可再生能源、更清潔的燃料和補償殘餘二氧化碳排放的舉措，實現了碳中和。

我們位於意大利 Verrone 的變速器工廠在世界級製造系統的指導下，通過環境和能源問題最佳整合以及創新製造解決方案，獲得了享有盛譽的國際「精益與綠色管理獎」。

我們在世界各地的員工繼續為他們的社區做出貢獻，志願服務數千小時，以支持廣泛的社會項目。

我們長期業務計劃的一個組成部分是致力於提高燃油經濟性和減少排放。FCA 是歐洲天然氣汽車領域的先驅，20 多年來在該領域處於領先地位。繼推出業界第一款電動小型廂式貨車克萊斯勒 Pacifica 混動版之後，最近曝光的全新 Jeep 牧馬人和全新 Ram 1500 均將配備我們的 eTorque 輕度混合動力系統和其他先進的節油技術，重量也將大大低於其前一代車型。

我們也努力為員工提供多元化和包容性的工作環境，數個第三方組織認可我們在這方面的努力，我們為此感到自豪。

我們全球組織內的文化基於一種堅定的信念，即盈利能力和可持續性並非相互排斥。對我們來說，成功範圍擴展到底線以外，包括了當地社區和集團內外所有利益相關者的需要。透過平衡業務和環境方面的價值觀，我們不斷努力確保我們的活動和我們取得的成果能夠帶來長期價值。

作為一個集團，我們與眾不同的是我們拒絕接受平庸。這也意味著，不僅對我們的企業，而且對整個社會，都有責任建設一個可靠的未來。

我們要感謝 FCA 組織中的每一個人，謝謝他們為迎接挑戰和把握機會所做的貢獻，這些永遠是我們業務的一部分。我們敢於實現遠大夢想，我們迄今的成功是對他們每天工作目標和激情的致敬。

我們也謹此向所有股東和利益相關者表示最深切的謝意，感謝閣下在我們共同繼續進行全球經營時給予的支持。無論閣下是與我們在一起多年還是僅僅數月，閣下的信任是根本，它將使 FCA 能夠繼續履行其創立承諾：以決心、誠信和責任感砥礪前行。

2018年2月20日

/s/ John Elkann

John Elkann  
主席

/s/ Sergio Marchionne

Sergio Marchionne  
行政總裁





# 董事會報告

■ 若干詞語定義	12
■ 節選財務數據	13
■ 風險因素	16
■ 概覽	32
■ 業務計劃	34
■ 業務概覽	35
■ 經營業績	44
■ 期後事項及 2018 年指引	76
■ 主要股東	78
■ 企業管治	79
■ 非財務資料	104
■ 董事薪酬	122

## 若干詞語定義

在本報告中，除非另有說明，否則「我們」、「本集團」、「本公司」和「FCA」是指菲亞特-克萊斯勒汽車公司，連同其附屬公司以及其前身（在 Fiat S.p.A.與 Fiat Investments N.V.於 2014 年 10 月 12 日完成合併及併入後者（當時 Fiat Investments N.V.更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）或「FCA NV」）前）（「合併」）或它們任何一家或以上公司（視情況而定）。「菲亞特」僅指 Fiat S.p.A.，即合併之前 FCA NV 的前身。「FCA US」是指 FCA US LLC 以及其直接和間接附屬公司。

多功能車（「UV」）包括運動型多功能車（「SUV」）和跨界型多功能車（「CUV」），SUV 四輪驅動系統可提供真正的越野能力，而 CUV 並非為重型越野使用而設計。UV 可以分為六個主要組別，從「微型」或「A 級」（定義為長度小於 3.9 米的 UV）到「大型」或「F 級」（定義為長度超過 5.2 米的 UV）不等。輕型卡車可以分為廂式貨車（亦稱輕型商用車，或「LCV」）和皮卡，廂式貨車一般用於運輸貨品或一群人，而皮卡是具有後部開敞貨區的輕型汽車。

小型廂式貨車，亦稱多用途車（「MPV」），通常容納多達 8 位乘客。乘用車包括轎車、旅行車和三门及五門掀背車，其尺寸可能從長度小於 3.7 米的「微型」或「A 級」車輛到長度大於 5.1 米的「大型」或「F 級」車輛不等。

如果車輛的平臺與上一款車型年份所使用的平臺明顯不同及／或進行了全面的外部更新，則該車是「全新」。

如果車輛延續其先前的車輛平臺，但與上一車型相比進行了較大的改動或升級，則該車是「重大更新」。

## 節選財務數據

如下表格列出了 FCA 的節選歷史綜合財務數據和其他數據，且部分來源於：

- FCA 截至 2017 年及 2016 年 12 月 31 日和截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表，載於本報告其他章節；及
- FCA 截至 2014 年及 2013 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表（不列載於本報告中）。

此數據應與*風險因素*、*經營業績*和本報告其他章節所載綜合財務報表及相關附註一併閱讀。

## 綜合損益表數據

	截至 12 月 31 日止年度				
	2017 年	2016 年	2015 年 <sup>(1)</sup>	2014 年 <sup>(1)</sup>	2013 年 <sup>(1)</sup>
	(百萬歐元，每股數額除外)				
淨收入	€ 110,934	€ 111,018	€ 110,595	€ 93,640	€ 84,530
稅前利潤	€ 6,161	€ 3,106	€ 259	€ 783	€ 649
持續性業務淨利潤	€ 3,510	€ 1,814	€ 93	€ 359	€ 2,050
已終止業務利潤（除稅淨額）	€ —	€ —	€ 284	€ 273	€ 243
純利	€ 3,510	€ 1,814	€ 377	€ 632	€ 2,293
歸屬於以下各方的純利：					
母公司所有者	€ 3,491	€ 1,803	€ 334	€ 568	€ 1,246
非控股權益	€ 19	€ 11	€ 43	€ 64	€ 1,047
持續性業務每股收益					
每股基本收益	€ 2.27	€ 1.19	€ 0.05	€ 0.27	€ 0.85
每股攤薄收益	€ 2.24	€ 1.18	€ 0.05	€ 0.27	€ 0.84
已終止業務每股收益					
每股基本收益	€ —	€ —	€ 0.17	€ 0.20	€ 0.18
每股攤薄收益	€ —	€ —	€ 0.17	€ 0.20	€ 0.17
持續性及已終止業務的每股收益					
每股基本收益	€ 2.27	€ 1.19	€ 0.22	€ 0.47	€ 1.03
每股攤薄收益	€ 2.24	€ 1.18	€ 0.22	€ 0.46	€ 1.01

## 其他統計資料（未經審計）：

出貨量（千輛）	4,423	4,482	4,602	4,601	4,345
---------	-------	-------	-------	-------	-------

<sup>(1)</sup> FCA 截至 2015 年、2014 年及 2013 年 12 月 31 日止年度的經營業績不包括法拉利，因為截至 2015 年 12 月 31 日止年度法拉利被歸類為已終止業務；法拉利的經營業績不包括在本集團的持續性業務中，並在截至 2015 年、2014 年及 2013 年 12 月 31 日止年度各年的綜合損益表中作為單行項目列示。

## 綜合財務狀況表數據

	於 12 月 31 日				
	2017 年	2016 年	2015 年 <sup>(1)</sup>	2014 年	2013 年
	(百萬歐元，已發行股份數據除外)				
現金及現金等價物	€ 12,638	€ 17,318	€ 20,662	€ 22,840	€ 19,455
總資產	€ 96,299	€ 104,343	€ 105,753	€ 101,149	€ 87,543
債務	€ 17,971	€ 24,048	€ 27,786	€ 33,724	€ 30,283
總權益	€ 20,987	€ 19,353	€ 16,968	€ 14,377	€ 12,913
歸屬於母公司所有者的權益	€ 20,819	€ 19,168	€ 16,805	€ 14,064	€ 8,655
非控股權益	€ 168	€ 185	€ 163	€ 313	€ 4,258
股本	€ 19	€ 19	€ 17	€ 17	€ 4,477
已發行股份 (千股)：					
Fiat S.p.A					
普通股	—	—	—	—	1,250,688
FCA					
普通股 <sup>(2)</sup>	1,540,090	1,527,966	1,288,956	1,284,919	—
特殊表決權 <sup>(3)</sup>	408,942	408,942	408,942	408,942	—

<sup>(1)</sup> 法拉利的資產和負債於 2015 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中分為持作分配資產和持作分配負債，而法拉利的資產和負債於 2014 年和 2013 年 12 月 31 日的比較性綜合財務狀況表中未有如此歸類。

<sup>(2)</sup> 於 2017 年 12 月 31 日，每股普通股的賬面價值為 13.52 歐元。

<sup>(3)</sup> 請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 26 權益。

## 風險因素

我們的業務面臨各種風險。下面描述的風險和不確定性並不是我們面臨的唯一風險和不確定性。我們沒有察覺到或我們目前認為不重要的其他風險和不確定性也可能成為影響我們的重要因素。

### 與我們的業務、戰略和經營有關的風險

*如果我們的汽車出貨量惡化，特別是皮卡和大型運動型多功能車在美國零售市場的出貨量，則我們的經營業績和財務狀況將受到影響。*

與汽車製造商的典型情況一樣，我們有大量固定成本，因此，汽車出貨量的變化會對我們的盈利能力產生不成比例的重大影響。

此外，我們在美國、加拿大、墨西哥和加勒比群島（「北美自貿區」）的盈利能力尤其取決於對我們皮卡和大型 SUV 的需求，該地區在過去三年中每年均貢獻了我們大部分的利潤。例如，我們的皮卡和大型 SUV 歷來比其他車輛更賺錢，在 2017 年約佔我們在美國零售汽車總出貨量的 62%。北美自貿區消費者需求從這些汽車轉向緊湊型和中型乘用車，無論是對燃油價格上漲還是其他因素的反應，均可能對我們的盈利能力產生不利影響。

我們在北美自貿區對皮卡和大型 SUV 的依賴度在 2017 年仍然很高，因為我們於 2016 年在緊湊型和中型乘用車停產後，繼續執行我們的計劃，將更多的生產能力重新分配給這些車型。有關影響汽車盈利能力的因素的更多資料，請參閱經營業績。

再者，我們的營運資金往往為負，因為我們通常在發貨後數天內收到車輛付款，而從供應商處收到零件和材料的時間與我們支付此類零件和材料的時間之間存在一定的滯滯；因此，如果我們的車輛出貨量大幅下降，我們可能遭受現金流和流動性的重大負面影響，因為在我們從汽車出貨中獲得較低所得的期間內，我們繼續向供應商支付款項。如果由於經濟衰退、消費者信心的變化、地緣政治事件、無法生產足夠數量的若干車輛、融資渠道有限或其他因素，致使汽車出貨量下降或達不到我們的假設，這種下降或不足可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們的業務可能會受到全球金融市場及一般經濟狀況以及我們幾乎或根本無法控制的其他條件的影響。*

我們的經營業績和財務狀況可能會受到我們經營所在各個國家的各種宏觀經濟因素的影響，包括國內生產總值、消費者和企業信心水平的變化、消費者和企業信貸利率或可貸性的變化、失業率和外幣匯率。

一般而言，汽車行業歷來受到高度週期性需求的影響，往往反映經濟的整體表現，經常放大經濟趨勢的影響。鑒於難以預測經濟週期的規模和持續時間，我們無法保證我們經營的任何市場對我們產品的未來需求趨勢。

除了經濟增長放緩或衰退外，還有其他經濟情況，如能源價格、燃料價格上漲和原材料價格波動或基礎設施開支縮減，可能對我們經營的行業產生負面影響，並與前述其他因素一起作用下，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們還面臨全球經營所固有的風險，包括與以下相關的風險：

- 面臨當地政治環境風險；
- 進口和/或出口限制；
- 多種稅收制度，包括有關轉讓定價和預扣稅以及對（自）附屬公司的匯款和其他付款徵收的其他稅的條例；
- 遵守適用的反腐敗法律；
- 外國投資和/或貿易限制或要求、外匯管制和資金匯回限制；以及
- 出臺更加嚴格的法律法規。

在我們經營所在的新興市場，包括土耳其、中國、巴西、印度和俄羅斯，我們特別容易受到這些風險的影響。這些風險領域中的任何一個或組合的不利發展（可能因國家而異）均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

例如，2016年6月，英國的大多數選民在全公投中投票贊成退出歐盟。英國退出（通稱「英國脫歐」）的條款須經過一個談判期，從2017年3月英國政府正式啟動退出程序起，談判期可能長達兩年，如果雙方同意延長，談判期可能更長。在此期間，英國政府也可撤銷其退出歐盟的通知。全民投票對英國與歐盟之間的未來關係造成了重大的不確定性，這種關係也有待談判，包括在英國決定替換或複製哪部歐盟衍生法律時將適用的法律和法規。這次公投也引起了要求其他歐盟成員國政府考慮退出的呼聲。此外，近年來，歐盟若干成員國實施了銀根緊縮措施，以避免拖欠債務。如果歐元區內的一個國家出現債務違約或退出歐元區，或者在更極端的情況下，歐元區將完全解體，那麼對全球市場和本公司全球業務的影響可能是直接和重大的。

在美國，現任總統政府政策立場的變化可能會影響我們的業務，特別是我們在美國境外生產進口到美國、（特別是）加拿大、墨西哥和意大利的車輛。例如，儘管我們最近宣佈打算在2020年將生產轉移到美國，但我們的重型皮卡車目前在墨西哥組裝，並進口到美國。任何新政策和我們為應對此類新政策而採取的任何步驟均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

這些發展也帶來了更高水平的經濟和政策不確定性，這可能導致美國和歐洲內外的金融和資本市場收縮，從而對我們的業務融資能力產生負面影響。這還可能導致消費者和企業信心和支出大幅下降，從而對汽車銷售產生負面影響。任何一種影響均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

此外，2017年7月，巴西稅務機關發佈了一項指示，可能影響我們運用若干業務產生的聯邦稅收抵免來抵銷其他業務產生的聯邦稅收的能力。2017年12月，我們收到了法院的初步裁決，允許我們立即恢復受影響聯邦稅收抵免的使用。雖然我們認為巴西稅務機關的指示很可能不會產生重大影響，但鑒於巴西目前的經濟狀況，可能會出臺新的稅法或對現行稅法的適用作出變更，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。



*我們可能在努力提高一些我們認為具有全球吸引力和影響力的自身品牌的增長方面面臨失敗。*

我們在 2014 年 5 月宣佈並於 2016 年 1 月更新的 2014-2018 年業務計劃（我們的「業務計劃」）中反映的增長戰略包括通過在亞洲、歐洲和拉丁美洲的本地化生產擴大 Jeep 品牌的全球銷售，在北美推出新的大型多功能車車型，阿爾法羅密歐品牌重新引入北美以及在歐洲和亞洲的擴張，包括開發全新的平臺和新的動力系統，以及進一步擴大我們的瑪莎拉蒂品牌組合。

這些戰略，特別是有關阿爾法羅密歐品牌的戰略，一直需要並將繼續需要在產品、動力系統、生產設施和分銷網絡方面進行重大投資。如果我們無法在這些市場引入吸引消費者的汽車及實現品牌擴張戰略，則我們可能無法從這些投資中獲得足夠的回報，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們未來的表現取決於我們提供創新、有吸引力的產品的能力。*

我們的成功取決於（其中包括）我們在開發創新、高質量產品方面的能力，而這些產品對消費者具有吸引力，並帶來足夠的盈利能力。

我們可能無法在電氣化、自動駕駛、移動性和行業的其他新興趨勢方面與其他汽車製造商有效競爭。在若干情況下，我們計劃採用的技術尚不具備商業實用性，取決於我們、我們的合作夥伴和供應商未來的重大技術進步。無法保證這些技術進步將以及時或可行的方式出現而我們為這些目的編列預算或支出的資金將會是足夠的，或者我們將能夠獲得使用這些技術的權利。此外，我們的競爭對手和他人正在追求類似的技術和其他競爭性技術，無法保證它們將不會比我們更快地或在排他性的基礎上或在顯著的成本優勢下獲得和實施類似或優越的技術。

此外，由於產品開發週期的延長和在預測消費者接受度方面的固有困難，我們認為將會有吸引力的汽車可能無法實現足夠數量和足夠高價（從而獲利）的銷售。設計和開發一輛新車通常需要兩年或以上的時間，而且若干因素可能會延長這一時間表。例如，如果我們在發佈零售前確定某一車型存在安全或排放缺陷、機械缺陷或不符合法規的情況，則此類車輛的發佈可能會延遲，直到我們對缺陷或不合規情況進行補救。各種因素也可能有助於消費者接受新車設計，包括競爭對手的產品介紹、燃油價格、一般經濟條件和款式偏好的變化。

如果我們不能開發出包含令人滿意的技術、有吸引力並被消費者接受的產品，則我們的汽車的剩餘價值可能會受到負面影響。此外，在我們和競爭對手的車輛中加入新的創新和技術的步伐越來越快，也可能對我們車輛的剩餘價值產生負面影響。雖然與擁有和經營受控財務公司的競爭對手相比，我們的汽車殘值下降對我們的影響可能不會那麼大，但剩餘價值的下降可能會增加消費者租賃我們汽車的成本，或增加我們為支持我們的租賃計劃而支付的補助。

未能及時開發和提供創新的、有吸引力的和相關的產品，而這些產品與主要競爭對手相比是不利的，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。由於我們在物業、廠房和設備方面的大量投資，以及我們的集體談判協議和其他適用的勞動關係法規的要求，我們的固定成本比例很高，這限制了我們根據產品需求的變化調整人員成本的靈活性，可能進一步加劇這種風險。

法律、法規和政府政策，包括與提高燃油效率要求和減少溫室氣體和尾氣排放有關者，對我們的經營方式有重大影響。

在我們尋求遵守政府法規，特別是與燃油效率、車輛安全、溫室氣體和尾氣排放標準有關的法規時，我們必須投入大量的財政和管理資源，以及汽車工程製造和設計方面的注意，以滿足這些法律要求。我們預計，這些監管要求的數量和範圍，以及與合規相關的成本，在未來將大幅增加，這些成本可能難以轉嫁至消費者。

此外，數個市場的燃油效率法規也有所增加。例如，2017年9月，中國工業和信息化部發佈了《乘用車企業平均燃料消耗量（「企業平均燃料消耗量」）與新能源汽車（「新能源汽車」）積分管理規定》，該規定將於2018年4月1日生效。不符合這些管理規則中企業平均燃料消耗量目標的情況可以通過結轉企業平均燃料消耗量積分、在聯屬公司內轉移企業平均燃料消耗量積分、OEM製造商使用其自身新能源汽車積分或購買新能源汽車積分來抵銷。不符合新能源汽車目標只能通過購買新能源汽車積分來抵銷。然而，企業平均燃料消耗量和新能源汽車積分的市場售賣情況和價格於此時尚不清楚。如果我們不能遵守適用的目標，並且不能抵銷負的積分餘額，我們的新乘用車銷售或生產如不能達到企業平均燃料消耗量的目標則可能會被暫停。儘管我們繼續評估其具體影響，但這些規定可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們目前正在配合一些政府機構的柴油排放調查，面臨一些相關的私人訴訟。

我們收到了一些監管機構的詢問，因為它們在檢查幾家汽車製造商車輛的道路尾氣排放。在司法管轄方面適當時，我們在配合若干政府機構和機關。

尤其是，在歐洲，我們一直與意大利交通部（「意大利交通部」）和荷蘭車輛監管機構（「RDW」）（這些是認證在歐盟銷售的FCA柴油車的機構）以及英國駕駛員和車輛標準局（「DVSA」）合作。我們最初還回應了德國機構德國機動車管理局（Kraftfahrt-Bundesamt）（「德國機動車管理局」）關於其所報告我們車輛排放測試結果的詢問，並討論了德國機動車管理局報告的測試結果、我們的排放控制校準以及所討論車輛的特性。在這些初步討論之後，意大利交通部（它擁有唯一的對其認證的車輛的監管合規事宜的授權），聲稱其對德國機動車管理局提出的問題的專屬管轄權，測試車輛，確定車輛符合適用的歐洲法規，並向德國機動車管理局通知其決定。此後，意大利交通部與德國聯邦交通和數字基礎設施部（「德國聯邦交通和數字基礎設施部」）（負責監管德國機動車管理局）之間根據歐盟委員會（「歐盟委員會」）規定進行了調解，以解決它們之間的分歧。調解結束，沒有對FCA採取任何行動。2017年5月，歐盟委員會宣佈，它打算對意大利提起侵權程序，指控意大利未能回應歐盟委員會對若干FCA排放控制校準的擔憂。意大利交通部對歐盟委員會的指控作出了回應，確認車輛的審批程序得到了正確執行，意大利在調解過程中提供的材料證實了這一點。

此外，應法國消費者保護局的請求，法國檢察官已在調查包括FCA在內的多家汽車製造商的柴油車，調查這些車的銷售是否違反了法國消費者保護法。

目前無法預測這些調查的結果；但是，一些政府機構和機關的干預需要大量的管理時間，這可能會轉移人們對我們業務計劃其他關鍵方面的注意力，或可能導致進一步的執法行動以及修改或召回車輛的處罰或義務，任何一種情況均可能對我們的業務、經營業績和聲譽產生重大不利影響。

2017年1月12日，美國環境保護署（「美國環境保護署」）和加州空氣資源委員會發佈了與2014-2016車型年約100,000輛輕型Ram 1500和Jeep大切諾基柴油車排放控制系統中若干基於軟件的功能相關的違規通知。2017年5月23日，美國司法部環境與自然資源司（「環境與自然資源司」）就美國環境保護署提出的問題向我們提起民事訴訟。控告稱，在車輛排放認證過程中，未按要求向美國環境保護署披露基於軟件的功能，導致違反《清潔空氣法》。控告還稱，若干軟件功能繞過、破壞車輛的排放控制系統或使之失效，導致車輛在若干正常的實際駕駛條件下排放的氮氧化物水平高於聯邦排放測試期間的排放水平。若干與車輛有關的私人訴訟已在美國州和聯邦法院提起，主要代表聲稱欺詐、違反消費者保護法和其他民事索賠的消費者，包括在加州北部地區的美國聯邦法院提起的推定集體訴訟，以及一些其他政府機構和機關（包括美國司法部、美國證券交易監督委員會和各州司法部長）已開始進行相關調查。

現階段我們無法預測這些調查和訴訟的結果，並且由於可能的結果範圍，我們無法可靠估計可能的損失範圍。這些事宜的解決可能會對我們在消費者中的聲譽產生不利影響，從而可能會對對我們汽車的需求產生不利影響，並可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們的成功在很大程度上取決於我們的管理團隊有效運作和管理的能力。*

我們的成功在很大程度上取決於我們的高級主管和其他管理層成員有效管理本集團和各個業務領域的能力。特別是，我們的行政總裁 Sergio Marchionne 對我們戰略方向的執行和業務計劃的實施至關重要。儘管 Marchionne 先生已表示他打算在我們的業務計劃期間繼續擔任行政總裁，但他已告知他計劃在2019年上半年退休。

我們已經制定了我們認為適當的繼任計劃，但難於確定地預言我們是否將能夠以具有同等經驗和能力的人員取代他們各人。如果我們無法找到足夠的替代人員，或無法吸引、留住和激勵高級主管、其他關鍵員工或新的合格人員，則這種無力作為可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*如果其他製造商尋求合併，我們可能會面臨更激烈的競爭。*

一段時間以來，我們一直主張在汽車行業進行整合，因為我們認為，我們的行業的特點是產品開發成本的顯著重複，其中很多並不推動消費者感知價值。我們相信，製造商之間分擔產品開發成本，最好是通過合併，將使汽車製造商能夠提高其用於產品開發和製造的資本回報率，並提高模具、機械和設備的利用率。在我們繼續實施我們的業務計劃的同時，我們相信，我們的業務將繼續增長，我們的營業利潤率將繼續提高，而如果我們的競爭對手能夠成功地相互整合，而我們又不能加強自己的合作或有效地適應日益激烈的競爭，我們競爭對手的整合可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*產品召回和保修責任可能導致產生直接成本，由此造成的汽車銷售損失可能對我們的業務產生重大不利影響。*

我們及美國汽車行業一般會為處理性能、合規或安全相關問題而持續增加召回活動。我們召回汽車的成本很高，通常包括更換零件的成本和拆卸及更換零件的人工成本。這些成本在很大程度上取決於補救措施的性質和受影響車輛的數量，並且可能在車輛銷售多年後產生。產品召回也可能損害我們的聲譽，迫使我们停止若干車輛的銷售，並導致消費者質疑我們產品的安全性或可靠性。鑒於整個汽車行業的監管措施十分激烈，預計持續的合規成本仍將高企。

因產品召回而產生的任何成本或車輛銷售損失可能對我們的財務狀況和經營業績產生重大不利影響。另外，如果我們收到消費者的投訴，或者我們從汽車評級服務公司收到的信息使我們的其中一輛汽車的安全性或可靠性受到質疑，而我們並不發佈召回，或者如果我們不及時發佈召回，則我們的聲譽也可能受到損害，我們可能會失去未來的汽車銷售。根據我們的保修協議條款，我們也有義務在所訂明的期間內自費修理或更換我們車輛上的零件。因此，任何超出我們假設的失敗均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

就產品召回遵守美國監管要求的情況也受到了更嚴格的審查。由於三次指定的活動未能採取充分的補救措施，且不符合 1966 年《國家交通和機動車安全法》和《交通工具召回加強、責任和文件（TREAD）法》下的各項報告要求，FCA US 於 2015 年與國家公路交通安全管理局簽訂了同意令（「同意令」）支付巨額民事罰款，並聘請獨立核査員審查和評估 FCA US 遵守同意令義務的情況。FCA US 有義務根據同意令中提到的召回對車輛的缺陷進行補救，在若干情況下，FCA US 被要求回購車輛（作為維修補救的另一種選擇）。不遵守同意令的條款一事可能導致額外的罰款和處罰，其中大部分已經推遲，等待獨立核査員和國家公路交通安全管理局對 FCA US 遵守同意令條款的持續評估。此外，核査員的任期將在同意令期間存續。不能保證我們將來不會受到額外的監管調查和其後果的影響。

*汽車行業具有高度的競爭性和週期性，我們可能較若干競爭對手更容易受到這些因素的影響。*

我們的絕大部分收入均來自極具競爭的汽車行業，包括乘用車、輕型商用車和部件以及生產系統的生產和分銷。我們面臨來自歐洲、北美、拉美和亞太地區其他國際乘用車和輕型商用車製造商、分銷商和部件供應商的競爭。這些市場在產品質量、創新、定價、燃油經濟性、可靠性、安全性、消費者服務和所提供金融服務方面均存在高度競爭。我們的許多競爭對手的資本狀況比我們更好，擁有更大的市場份額。

在汽車業務中，對消費者的銷售是週期性的，並會受到經濟總體狀況、消費者購買意願和獲得融資能力的變化，以及政府可能採取的刺激需求措施的影響。汽車行業還需要通過頻繁推出新車型來不斷更新產品。如果汽車行業出現負面趨勢，或者我們無法有效地適應外部市場條件，再加上資本比許多主要競爭對手更為有限，可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

此外，全球汽車生產能力超過當前需求。如果行業出貨量減少，產能過剩加劇，我們的競爭對手可能會試圖通過增加汽車增強功能、提供補貼融資或租賃計劃，或通過在若干市場直接或提供折扣選項包、價格回扣或其他銷售激勵措施等降低車輛價格，使其車輛對消費者更具吸引力或更便宜。生產成本較低的國家的製造商也可能選擇將成本較低的汽車出口到更成熟的市場。這些行動的增加可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們在若干關鍵市場缺乏專屬財務公司，這可能使我們在與其他汽車製造商的競爭中處於劣勢，而這些汽車製造商可能能夠以比我們的消費者和經銷商能夠獲得者更好的條款為消費者和經銷商提供融資和租賃。*

我們的經銷商達成批發融資安排，向我們購買汽車，以保持庫存並促進零售銷售，而零售消費者使用各種融資和租賃計劃來購買車輛。

與我們的許多競爭對手不同的是，我們並不擁有和經營只專注於我們在美國的大眾市場汽車業務和在歐洲、亞洲和南美的若干關鍵市場的受控財務公司。相反，我們選擇通過合資企業和商業協議與專業金融服務提供商合作。我們在這些關鍵市場缺乏受控財務公司，可能會增加我們的經銷商和零售消費者無法以可接受的條款獲得足夠融資的風險，這可能會對我們未來的汽車銷售產生不利影響。此外，我們的許多競爭對手能夠更好地實施融資計劃，旨在最大限度地提高汽車銷售，從而在總體上優化它們及其財務公司的盈利能力。由於我們的競爭能力取決於經銷商和零售消費者能否獲得適當的融資來源，因此我們在這些市場上缺乏受控財務公司一事可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

在其他市場，我們依靠受控財務公司、合資企業和與第三方（包括第三方金融機構）的商業關係，為我們的經銷商和零售消費者提供融資。財務公司在以有競爭力的利率提供融資服務方面的能力取決於各種因素，包括：

- 貸款和租賃在其投資組合中的表現，可能受到拖欠、違約或提前還款的重大影響；
- 二手車批發拍賣價格；
- 高於預期的車輛回報率及其租賃車輛的剩餘價值表現；以及
- 利率和貨幣匯率的波動。

任何財務服務提供商，包括我們的合資企業和受控財務公司，也將面臨對其資金的其他需求（包括需要或希望滿足競爭對手的經銷商或消費者的融資要求）、以及與其他投資有關的流動性問題。此外，它們可能會受到監管變化的影響，這可能會增加它們的成本，從而削弱它們向我們的經銷商和零售消費者提供具有競爭力的融資產品的能力。

如果金融服務提供商無法或不願意以有競爭力的費率向我們的經銷商和零售消費者提供足夠的融資，則有關經銷商和零售消費者可能無法獲得足夠的融資來購買或租賃我們的車輛。因此，我們的汽車銷售和市場份額可能受到影響，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*汽車零售銷售在很大程度上取決於可負擔的汽車融資利率。*

在包括北美自貿區在內的若干地區，由於政府的擴張性貨幣政策等原因，新車銷售的融資多年來一直處於相對較低的利率水平。隨著利率的上升，預期新車融資的市場利率通常也會上升，這可能會使我們的汽車對零售消費者的負擔能力下降，或將消費者引導到對我們來說利潤較低的較便宜汽車上，從而對我們的財務狀況和經營業績產生不利影響。此外，如果消費者利率大幅提高，或者如果金融服務提供商收緊貸款標準或將其貸款限制在若干類別的信貸，消費者可能不希望或無法獲得融資來購買或租賃我們的車輛。此外，由於我們車輛的購買者可能對融資和宏觀經濟條件的可用性和充分性的變化相對更為敏感，我們的汽車銷售可能會受到與競爭對手汽車銷售相關的融資條件變化的不成比例的影響。

*我們的業務運營和聲譽可能會受到各類索賠、訴訟和其他意外義務的影響。*

我們牽涉與產品責任、保修、車輛安全、排放和燃油經濟性、產品性能、石棉、人身傷害、經銷商、供應商和其他合同關係、環境、證券法、勞動、反壟斷、知識產權、稅收、其他事宜等事項有關的各種糾紛、索賠、訴訟、調查

和其他法律程序。我們估計此類潛在索賠和或有負債，並在適當情況下記錄關於處理這些或有負債的撥備。針對我們的法律程序的最終結果尚不確定，此類程序可能對我們的財務狀況或經營業績產生重大不利影響。此外，其他事實可能會曝光，或者我們在未來可能會面臨判決或達成訴訟和索賠的和解，這可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。雖然我們對若干索賠維持保險範圍，但並非所有索賠或潛在損失均可以投保，即使索賠可以投保，我們在未來可能無法以可接受的條款投保（如果有的話），而任何此類保險可能不會就任何此類申索提供足夠的承保。有關更多資料，亦請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 20 撥備和附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。此外，有關此類調查和訴訟的宣傳，無論是否有價值，均可能對我們的聲譽和零售客戶對車輛的看法產生不利影響，這可能對我們車輛的需求產生不利影響，並對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。有關若干程序的其他風險，請參閱「我們目前正在配合一些政府機構的柴油排放調查，面臨一些相關的私人訴訟。」

*嚴重的安全漏洞如危及我們車輛中的電子控制系統，則可能會損害我們的聲譽，破壞我們的業務，並對我們的競爭能力產生不利影響。*

我們的車輛以及其他原始設備製造商（或「OEM」）製造的車輛包含控制各種車輛過程的相互關連及日益複雜的系統，包括發動機、變速器、安全、轉向、制動器、車窗和門鎖功能。這些系統容易受到網絡犯罪的影響，包括故意破壞和竊取個人信息的威脅，就複雜性和頻率而言日益增加。嚴重的故障、中斷或安全漏洞如危及我們車輛中的電子控制系統，則可能會損害我們的聲譽，使我們承擔重大責任，並可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*嚴重的故障、中斷或安全漏洞如危及我們的信息技術系統的運作，則可能會損害我們的聲譽，破壞我們的業務，並對我們的競爭能力產生不利影響。*

我們在保持業務有效運營方面的能力取決於我們的信息、數據處理和電訊系統的功能和高效運作，包括我們的車輛設計、製造、庫存跟蹤以及計費和支付系統。這些系統經常成為第三方威脅的目標。我們的任何一個計算機或數據處理系統的重大或大規模故障或中斷，包括通過利用我們的系統或供應商系統中的弱點，均可能對我們管理和保持生產和其他經營有效運行的能力產生重大不利影響，並損害我們的聲譽。會導致我們業務廣泛或持續中斷的故障或安全漏洞可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

除了支持我們的經營外，我們還使用我們的系統收集和存儲機密和敏感數據，包括有關我們的業務、消費者和員工的信息。隨著我們的技術不斷發展，我們預計未來我們將收集和存儲更多的數據，而且我們的系統將越來越多地使用對故意和無意的安全漏洞均敏感的遠程通信功能。我們的大部分價值來自我們的機密商業信息，包括車輛設計、專有技術和商業機密，如果這些信息的機密性受到損害，我們可能會失去競爭優勢，我們的汽車出貨量可能會受到影響。我們還收集、保留和使用個人信息，包括為產品開發和營銷目的從消費者處收集的數據，以及從員工處獲得的數據。如果出現允許第三方訪問此個人信息的安全漏洞，我們會受到全球範圍內各項不斷變化的法律的約束，這些法律要求我們向數據所有者發出通知，並使我們面臨訴訟、罰款和其他監管執法手段。例如，歐盟內，將於 2018 年 5 月生效的《通用數據保護條例》（第 2016/679 號條例（歐盟）），允許在發生若干類型的數據洩露時，評估處以高達全球年收入 4% 的罰款。

在數據洩露的情況下，我們的聲譽也可能受到影響，這可能導致消費者從我們的競爭對手那裡購買車輛。最終，數據安全完整性的任何重大損害均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*無法保證我們將能夠彌補在我們選擇把部分部件部分分離出本集團的情況下所失去的盈利能力。*

2017年，我們宣佈，我們正在考慮把一部分部件部分分離出本集團，最終決定可能在2018年上半年宣佈。任何此類分離可能不會導致我們財務狀況的改善，並可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們可能無法充分保護我們的知識產權，這可能會損害我們的業務。*

我們的成功在一定程度上取決於我們保護我們的知識產權的能力。如果我們不能保護我們的知識產權，他人可能會利用與我們相同或相似的知識產權與我們競爭。此外，不能保證我們的知識產權足以為我們提供與我們類似產品的競爭優勢。儘管我們作出了努力，但我們可能無法阻止第三方侵犯我們的知識產權，並利用我們的技術來獲取競爭優勢。任何此類侵權行為均可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們經營所在的一些國家的法律並不像美國或歐洲的法律那樣對我們的知識產權提供同樣的保護。此外，在若干國家，可能並無或只有有限的有效知識產權執法，使我們難以保護我們的知識產權免受濫用或侵犯。我們無法在若干國家保護我們的知識產權一事可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們依賴若干新興市場的合營安排，可能會對我們在這些地區的業務發展產生不利影響。*

我們打算通過夥伴關係和合資企業，擴大在包括中國和印度在內的新興市場的業務。例如，我們與廣州汽車集團股份有限公司的合資公司廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司（「廣汽菲克合資公司」）已開始在當地為中國市場生產Jeep切諾基、Jeep自由俠、全新Jeep指南者，擴大了目前可供中國消費者購買的Jeep SUV產品組合。我們還與塔塔汽車有限公司（TATA Motors Limited）建立了合資業務，在印度生產我們的若干汽車、發動機和變速器。

我們依賴合營安排進入或擴大我們在這些市場的存在，可能使我們面臨與我們的合營安排夥伴發生衝突的風險，並需要轉移管理資源來監督這些股東安排。此外，由於這些安排需要與第三方合作夥伴進行合作，這些合營安排可能無法像我們自身行動那樣迅速作出決定，或者根據考慮合作夥伴利益的需要，可能採取不同於我們單獨行動的行動。因此，我們可能降低及時對市場動態變化作出反應，這可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們面臨著與成本增加、供應中斷或車輛所用原材料、零部件和系統短缺相關的風險。*

我們在業務中使用各種原材料，包括鋼、鋁、鉛、樹脂和銅、貴金屬（如鉑、鈾和銻）以及能源。這些原材料的價格波動及市場狀況會在短期內影響我們管理收入成本的能力。我們可能無法成功地管控這些風險敞口。原材料價格的大幅上漲將增加我們的運營成本，如果成本的增幅不能被車價變化或生產率的提高所抵銷，則可能會降低盈利能力。特別是，若干原材料購自有限數量的供應商和有限數量的國家。我們不能保證我們將能夠與這些供應商保持安排，以確保獲得這些原材料，而在若干情況下，這種獲取可能會受到一些因素的影響，這些因素不在我們的控制範圍內，也不在我們的供應商的控制範圍內。例如，自然或人為災害或內亂可能對未來若干原材料的價格產生嚴重和不可預測的影響。

與原材料一樣，我們也面臨著汽車零部件供應中斷和短缺的風險，原因很多，包括但不限於供應商糾紛，特別是涉及保修申索方面、供應商財務困境、信貸市場緊張、天災人禍或生產困難。我們將繼續與供應商合作，以監控潛在的中斷和短缺，並減輕任何新出現的短缺對我們的產量和收入的影響。然而，不能保證這些事件將不會對我們未來的生產產生不利影響，任何此類影響都可能是重大的。

任何供應中斷或原材料、零部件和系統成本增加均可能對我們實現車輛出貨目標和盈利能力產生負面影響。如果一個零件或部件完全購自一家供應商，中斷的潛在影響特別大。原材料、零部件和系統供應的長期中斷可能會對車輛生產、車輛出貨目標和盈利能力產生重大影響。如無法通過調漲汽車價格方式彌補成本增幅，或無法通過生產率提高抵銷成本增幅，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*勞動法和與我們的工會簽訂的集體談判協議可能會影響我們提高經營效率的能力。*

與在不同行業及／或不同地理區域經營的企業不同，我們的絕大多數生產員工均由工會代表，受集體談判協議的保護及／或受適用的勞動關係法規保障，這些法規可能限制我們根據市況變化快速更改運營和降低成本的能力。在我們的集體談判協議中的這些和其他條款可能會妨礙我們成功重組業務以更有效競爭的能力，特別是與那些其僱員沒有工會代表或受不太嚴格的法規約束的汽車製造商的競爭，可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們面臨與匯率波動、利率變化、信貸風險及其他市場風險有關的風險。*

我們在全球許多市場開展業務，面臨著貨幣和利率波動帶來的市場風險。貨幣風險敞口主要與我們的製造活動和商業活動在地理分佈上的差異有關，導致銷售產生的現金流以不同於購買或生產活動的貨幣計價。此外，我們的經營現金流的很大一部分是以美元產生的，儘管我們有大量以美元計價的債務，但我們的大部分債務是以歐元和巴西雷亞爾計價的。

我們使用各種形式的融資來滿足我們工業活動的資金需求，並為我們的經銷商和消費者提供融資。此外，工業活動的流動性也主要投資於浮動利率或短期金融工具。我們的金融服務業務通常採用配套政策，以抵銷利率差異對融資組合和相關負債的影響。然而，利率的變化會影響我們的淨收入、財務成本和利潤率。

此外，雖然我們通過金融對沖工具管理與貨幣和利率波動相關的風險，但貨幣或利率波動可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

我們的金融服務活動也面臨著經銷商和零售消費者無力償債的風險、以及開展業務所在市場的不利經濟狀況。儘管我們努力通過適用於經銷商和零售消費者的信貸審批政策來降低此類風險，但無法保證我們將能夠成功地降低此類風險，尤其是與經濟狀況的整體變化有關者。



*我們是一家荷蘭上市有限公司，我們的股東可能擁有與在美國成立的公司的股東不同的權利。*

我們股東的權利可能不同於受美國司法權區法律管轄的股東的權利。我們是一家荷蘭上市有限公司（*naamloze vennootschap*）。我們的公司事務受我們的章細則程和荷蘭規範註冊成立的公司的法律規範。股東的權利和董事會成員的責任可能不同於其他司法權區（包括美國）法律管轄的公司的股東權利和董事會成員的責任。在履行其職責時，我們的董事會按荷蘭法律規定考慮我們的利益以及我們的股東、員工和其他利益相關者的利益，在任何情況下都要適當遵守合理和公平的原則。這些當事人中的一些人可能有不同於閣下股東利益，或者除了閣下股東利益之外的利益。

*可能難以執行美國對我們的判決。*

我們根據荷蘭法律註冊成立，大部分資產在美國境外。我們的大多數董事和高級管理層以及我們的獨立核數師均是美國境外居民，因此他們各自的全部或大部分資產可能位於美國境外。由此，美國投資者可能難以在美國境內為這些人送達傳票。美國投資者也可能難以在美國境內執行以美國或其任何州的證券法的民事責任條款為依據的判決。此外，美國以外的法院是否會承認或執行美國法院根據美國或其任何州的證券法的民事責任條款對我們或我們的董事和高級職員作出的判決，還存在不確定性。因此，可能難以對我們、我們的董事和高級職員以及我們的獨立核數師執行美國判決。

*我們的經營是為了在稅務上僅被視為英國的居民，但相關稅務機關可能會將我們視為其他地方的稅務居民。*

我們不是在英國（「英國」）註冊成立的公司。因此，我們是否為英國稅務居民取決於我們的「中央管理和控制」是否（全部或部分）位於英國。關於「中央管理和控制」測試，很大程度上是基於各種情況的事實和程度的問題，而不是法律問題。儘管如此，英國法院的判決和英國稅務海關總署（「英國稅務海關總署」）公佈的慣例表明，按此基準，我們作為一家集團控股公司，從註冊成立之日起就可能被視為英國居民，且如果（如我們所打算一樣）是如下情況則仍被視為英國居民：（i）我們董事會至少有一半的會議在英國舉行，大多數董事出席了在英國的這些會議；（ii）在這些會議上，對影響我們和附屬公司的關鍵戰略問題進行了充分的討論並作出了決定；（iii）這些會議有適當的記錄；（iv）至少我們的一些董事和支援人員是在英國；及（v）我們在英國有固定的辦公場所。

雖然英國稅務海關總署已經認可我們的「中央管理和控制」是在英國，但是，如果（a）我們同時居住在另一個與英國有雙重稅收協定的司法權區（適用該司法權區的稅收居所規則），及（b）該稅收協定中有一項將專屬居住權分配給該另一司法權區的決定性條款，我們將不會被視為英國居民。

我們就意大利稅收而言的住所很大程度上是一個基於各種情況的事實問題。我們建立並因而維持且打算繼續維持我們的管理和組織結構，以使我們不應被視為意大利國內法或意大利—英國稅收協定而言的意大利稅務居民，並應自其註冊成立起被視為英國居民（就意大利—英國稅收協定而言）。因為這一分析是高度真實的，並且可能取決於我們管理和組織結構的未來變化，所以我們無法保證最終確定我們的稅務住所。如果我們被視為意大利稅務居民，我們將在意大利對我們的全球收入納稅，並且可能需要遵守意大利稅法規定的預扣稅及／或報告義務，這可能導致額外的成本和費用。

儘管認可我們的「中央管理和控制」是在英國，但根據我們在荷蘭註冊成立的情況，我們將為荷蘭居民（就荷蘭企業所得稅和荷蘭股息預扣稅而言）。儘管如此，根據荷蘭-英國稅收協定，如果英國和荷蘭主管當局同意情況是這樣，我們可以被單獨視為英國或荷蘭的居民。我們收到了英國和荷蘭主管當局的裁定，即就該協定而言，我們應僅被視為在英國的居民。主管機關裁定之事實，如因時間推移而有變更時，可予撤銷或停止適用。

我們預計因 2016 年 6 月舉行的全民公投而使英國退出歐盟一事不會影響我們在英國的稅務居留權；然而，我們無法確定地預測，關於實施英國退出歐盟的討論最終是否會對此事產生任何影響。

#### *英國控制外國公司稅收規則可能會減少股東的淨回報。*

假設我們繼續是英國稅務居民，我們將遵守英國控制外國公司（「控制外國公司」）規則。控制外國公司規則可以對英國稅務居民公司（在本例中為我們）的若干非英國稅務居民公司的利潤徵收英國稅項，這些公司於其中至少有 25% 的直接或間接利益。當應用 25% 的閾值時，可把關連人士或關聯方的利益與英國稅務居民公司的利益相加。對於屬於控制外國公司的公司來說，就必須將其視為由在英國納稅的居民直接或間接控制。控制權的定義很寬泛（包括經濟權利），包括一些合資企業。

然而，我們預計，我們的主要經營活動應在控制外國公司規則的一項或多項豁免範圍內。

儘管我們預計英國的控制外國公司規則不會對我們的財務狀況產生不利影響，但控制外國公司規則對我們的影響尚不確定。我們將繼續監控這方面的發展，並設法減輕可能出現的任何不利的英國稅收影響。但是，不能排除控制外國公司規則可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

#### *如果我們被認為沒有在意大利維持一個常設機構，我們的納稅義務可能會大幅增加。*

在合併後，我們是否在意大利維持一個常設機構（「意大利常設機構」），這在很大程度上是一個基於所有情況的事實問題。我們相信，基於我們根據意大利-英國稅收協定應為英國居民公司的理解，我們可能會被視為維持意大利常設機構，因為我們已經並打算繼續在意大利維持足夠的員工、設施和活動，以符合維持意大利常設機構的資格。如果是這樣，（i）我們與意大利常設機構相關資產的嵌入式收益不能因合併而被徵稅；（ii）我們的稅項遞延權益儲備不能被徵稅，因為它們已經記錄在意大利常設機構的財務賬目中；以及（iii）在合併前由菲亞特領導的意大利財務單位（「財務單位」）繼續與我們的意大利附屬公司有關，這些附屬公司的股份是意大利常設機構淨資產的一部分。

2014 年 4 月 16 日，FCA 通過意大利常設機構向意大利稅務機關提交了關於財務單位存續的裁定請求。意大利稅務機關於 2014 年 12 月 10 日發佈裁定（「2014 年裁定」），確認財務單位可透過意大利常設機構存續。此外，在 2015 年 10 月 9 日發佈的另一項裁定（「2015 年裁定」）中，意大利稅務機關證實，從意大利所得稅的角度來看，法拉利與本集團分離（包括透過意大利常設機構持有的若干資產的首次分拆）將符合免稅、中性交易的資格。最後，在 2016 年 10 月 28 日發佈的一項裁定中，意大利稅務機關確認，意大利常設機構可以根據意大利名義利息扣除制度（*Aiuto alla Crescita Economica*）確定其計算基礎，而不考慮若干反避稅規定（「2016 年裁定」，連同 2014 年裁定和 2015 年裁定，統稱「裁定」）。然而，這些裁定並不是對若干事實和情況的評估。因此，儘管 2014 年裁定確認財務單位可以透過意大利常設機構存續，2015 年裁定和 2016 年裁定假設存在此類常設機構，但這並不排除意大利稅務機關未來可能會核實 FCA 是否實際上在意大利有常設機構，並可能質疑此類常設機構的存在。因為分析是高度真實的，所以不能保證在合併後維持意大利常設機構。

### 與我們流動性及現有債務有關的風險

*對我們的流動性和融資渠道的限制，可能會限制我們執行業務戰略及改善我們的財務狀況和經營業績的能力。*

我們的表現取決於（其中包括）我們從經營現金流、可用流動性、現有銀行貸款及／或融資的續期或再融資以及可能獲得資本市場或其他融資來源為債務償還義務和計劃投資提供融資的能力。儘管我們已經制定了旨在確保維持充足營運資金及流動性水平的措施，但銷量下滑可能對我們經營活動的現金產生能力有不利影響。有關這些因素的討論，請參閱*經營業績—流動性及資本資源*。此外，我們的現有信用評級低於投資級別，其任何下降均可能嚴重影響我們的集資和前景。

因此，我們可能會發現自己不得不尋求額外的融資及／或必須為現有債務再融資，包括在不利的市場條件下、融資有限、融資成本普遍增加。由於車輛出貨量減少、現有債務金額或限制、信貸市場狀況、一般經濟狀況或其他原因而產生對我們流動性的任何限制，均可能對我們執行業務戰略的能力產生不利影響，並損害我們的財務狀況和經營業績。此外，我們流動性的任何實際或感知限制可能會限制交易對方（包括經銷商、消費者、供應商、貸款人和財務服務提供商）與我們開展業務的能力或意願，這可能會對我們的業務、財務狀況和經營業績產生重大不利影響。

*我們有大量未償債務，這可能限制我們在競爭條件下獲得額外資金的能力，並限制我們的財務和經營靈活性。*

儘管我們在過往數年大幅減少了淨債務，但我們的負債程度可能仍然對我們的經營和財務業績產生重要影響，包括：

- 我們可能無法為營運資金、資本支出、償債要求或一般公司用途獲得額外資金；
- 我們可能需要使用我們預計的未來經營現金流的一部分來支付我們負債的本金和利息，這可能會減少我們可用於其他用途的資金數額，包括產品開發；
- 我們的財務槓桿高於競爭對手，這可能使我們處於競爭劣勢；及
- 我們可能無法迅速適應不斷變化的市場條件，這可能使我們更容易受到一般經濟條件或我們業務下滑的影響。

這些風險可能因金融市場的波動而加劇，特別是由於人們認為一些政府和金融機構的財務和信譽受到壓力。

*我們債務協議中的限制性契約可能會限制我們的財務和經營靈活性。*

關於管理本集團若干未償公共債務的契約，以及本集團內公司作為締約方的其他信貸協議，包含限制本集團若干公司能力的契約，其中包括：

- 招致額外的債務；
- 進行若干投資；
- 出售若干資產或與其他公司合併或併入其他公司；
- 在其他交易中使用資產作為擔保；以及
- 達成售後回租交易。

有關我們的信貸融資和債務的更多資料，請參閱*經營業績—流動性及資本資源*。

*FCA US 第 B 批定期貸款所帶來的限制可能會妨礙我們在全球統一基礎上管理業務的能力。*

FCA US 是 2018 年 12 月 31 日到期的 B 批定期貸款（「B 批定期貸款」）的一方。規管 B 批定期貸款的信貸協議包括限制 FCA US 在達成售後回租交易、購買或贖回股本、提前償還其他債務、產生或擔保額外債務、產生留置權、轉讓、變賣資產或者進行若干企業合併或者從事其他各種經營活動方面的能力的契約。

這些限制性契約可能會限制我們利用併購、合資企業或其他公司機會的能力，從而對我們的業務產生不利影響。此外，信貸協議要求 FCA US 維持借款基礎抵押品覆蓋率和最低流動性閾值。未來債務也可能包含其他更具限制性的契約。違反信貸協議（規管 B 批定期貸款）中的任何契約或限制，可能代表 FCA US 的債務違約事件，這可能導致質押財產的止贖，並引發我們若干債務下的交叉違約。

*FCA US 及其美國附屬公司擔保人的絕大多數資產均作為信貸協議（規管 B 批定期貸款）項下的擔保作無條件抵押，如果發生違約事件，則可能受貸款人合同權利的約束。*

FCA US 是債務人，其數家美國附屬公司是 FCA US 第 B 批定期貸款的擔保人。規管 B 批定期貸款的信貸協議項下的債務由 FCA US 及其美國附屬公司擔保人幾乎所有資產的優先擔保權益擔保。抵押品包括 FCA US 在美國附屬公司的 100% 股權和 FCA US 及其美國附屬公司擔保人直接持有的若干非美國附屬公司的 65% 股權。規管 FCA US 第 B 批定期貸款的信貸協議項下的違約事件可能會觸發貸款人強制執行其在這些資產上的擔保權益的合同權利。

*我們可能會面臨養老金計劃資金不足的風險。*

我們的若干定額養老金計劃目前資金不足。截至 2017 年 12 月 31 日，我們的定額養老金計劃資金不足約 43 億歐元，未來數年可能會面臨重大的最低供款問題。如果計劃資產的投資績效與福利支付義務不同步，我們的養老金資金義務可能會大幅增加。強制性資金義務可能會因計劃資產回報低於預期而增加，無論是由於整體市場表現不佳或特定投資決策、用於確定所需資金水平的利率水平變化、計劃所提供的利益水平變化或任何與資金要求相關的適用法律改動。我們的定額福利計劃目前持有對權益和固定收益證券的重大投資，以及對較低流動性的工具（如私募股權、房地產和若干對沖基金）的投資。由於若干投資的複雜性和規模，可能存在額外的風險，包括投資政策發生重大變化的影響、完成特定投資戰略的市場能力不足以及短期風險管理能力和快速重新平衡非流動性和長期投資的能力之間目標的內在差異。

為了確定我們的定額福利計劃的適當資金和供款水平以及計劃的投資策略，我們需要做出各種假設，包括計劃資產的預期回報率和用於衡量定額養老金計劃項下義務的貼現率。利率上升通常會導致固定收益證券投資價值和債務現值的下降。相反，利率下降通常會提高固定收益證券投資的價值和債務的現值。

貼現率或計劃資產價值的任何降低，或債務現值的任何增加，均可能增加我們的養老金開支和所需供款，因此，可能限制流動性，並對我們的財務狀況和經營業績產生重大不利影響。如果我們未能提供所需的最低出資額，我們可能需要向 U.S. Pension Benefit Guaranty Corporation 披露可報告事件，以及根據任何資金不足金額計算的利息和消費稅。

### 與我們普通股有關的風險

*我們普通股維持於兩個交易所上市一事可能會對我們普通股市場的流動性產生不利影響，並可能導致我們普通股在兩個交易所之間的價格差異。*

我們的普通股在紐約證券交易所和意大利證交所（*Borsa Italian*）運營的電子股市場（*Mercato Telematico Azionario*）上市交易。我們普通股的雙重上市可能導致兩個市場之間的交易分拆，並可能導致股份在一個或兩個市場的交易流動性有限，這可能對我們普通股在其中一個或兩個交易所的活躍交易市場的發展產生不利影響，並可能導致交易所之間的價差。交易時間的差異，以及兩種交易貨幣匯率的波動性等因素，可能導致我們在兩個交易所的普通股交易價格不同，這可能會助推我們股票交易的波動性。

*忠誠投票架構可能會影響我們普通股的流動性，並降低我們的普通股價格。*

我們的忠誠投票架構可能會限制我們普通股的流動性，並對我們普通股的交易價格產生不利影響。忠誠投票架構旨在合併生效後任何時間通過向初始股東和至少連續三年持有我們普通股的人士授出關於選擇接受我們特殊表決權股份的選擇權的方式獎勵股東以維持長期持股。我們的特殊表決權股份不能交易，及在緊接普通股從 FCA 忠誠登記冊注銷之前，任何相應的特殊表決權股份應無償轉讓予我們（*om niet*）。這種忠誠投票架構旨在鼓勵穩定的股東基礎，相反，它可能會阻止那些有興趣獲得或保留我們特殊表決權股份的股東進行交易。因此，忠誠投票架構可能會降低我們普通股的流動性，並對其交易價格產生不利影響。

*忠誠投票架構可能使股東更難獲得控制性權益，改變我們的管理或戰略，或以其他方式對我們施加影響，及我們的普通股的市場價格可能因此降低。*

我們章程細則中關於建立忠誠投票架構的規定可能會使第三方更難獲得或試圖獲得本公司的控制權，即使持有我們大多數普通股的股東認為控制權變更是有利的。由於忠誠投票架構，我們的投票權中相當大的一部分可能集中在對我們有重大影響的相對少數的股東身上。截至 2018 年 2 月 15 日，控股 FCA 的 Exor N.V. 持有 FCA 29.18% 的普通股，由於參與忠誠投票架構，Exor N.V. 對 FCA 擁有 42.34% 的投票權，因此，Exor N.V. 將有能力對涉及我們股東的事項施加重大影響。這些參與忠誠投票架構的股東可以有效地防止控制權變更交易，否則可能使我們的股東受益。忠誠投票架構也可防止或阻止股東旨在改變我們的管理或戰略或以其他方式對我們施加影響的舉措。

*對美國股東而言，可能存在潛在的被動外國投資公司稅務考慮。*

如果在美國股東持有我們普通股的任何應稅年度，在應用通視規則後（i）應稅年度總收入的 75% 或以上由被動收入構成（包括股息、利息、投資性房地產的銷售或交換得益、租金和特許權使用費，但不包括從無關聯方收取的與活躍貿易或業務（如適用的《美國財政部規章》所定義）相關的租金和特許權使用費）或（ii）其至少 50% 的資產在應稅年度（年平均並根據價值確定）產生或持作產生被動收入，就美國聯邦所得稅而言，美國股東持有我們的股票將是涉及美國股東的被動外國投資公司（「被動外國投資公司」）的股票。持有被動外國投資公司股份的美國人在被動外國投資公司獲得的收入、從被動外國投資公司獲得的股息以及出售或另行處置其在被動外國投資公司中的股份所獲得的得益（如有）方面，須遵守不利的美國聯邦所得稅制度。

雖然我們認為，就美國聯邦所得稅而言，我們的股票不是被動外國投資公司的股票，但這一結論是基於每年作出的事實決定，因此可能會發生變化。此外，如果我們的資產、收入或經營發生變化，我們股票的股份可能在未來納稅年度成為被動外國投資公司的股票。

*我們忠誠投票架構的稅務後果是不確定的。*

沒有任何法定、司法或行政當局直接討論特殊表決權股份的獲得、持有或處置應如何處理（就意大利、英國或美國的稅收而言），因此，這些司法權區的稅務後果是不確定的。

我們特殊表決權股份的公平市價可能與稅務後果有關，是一種事實上的決定，不受直接解決這種情況的任何指導的約束。因為（其中包括）特殊表決權股份是不可轉讓的（在非常有限的情況下，與我們相關聯的普通股一併考慮除外），只有在我們被清算的情況下，股東才會收到與特殊表決權股份有關的款項，我們相信並打算採取這樣的立場，即每股特殊表決權股份的公平市價是最低的。然而，有關稅務機關可能聲稱我們確定的特殊表決權股份的價值是不正確的。

忠誠投票架構的稅務處理尚不清楚，敦請股東就收購、擁有和處置特殊表決權股份的後果諮詢其稅務顧問。

*股息派付可能需要預扣繳稅款。*

儘管英國和荷蘭主管當局已經裁定，就荷蘭—英國雙重徵稅協定而言，我們應僅被視為英國的居民，根據荷蘭國內法，我們向荷蘭居民支付的股息仍需繳納荷蘭股息預扣稅，我們沒有義務就此類款項支付額外款項。

如果對我們普通股的未來股息或分派徵收荷蘭或意大利預扣稅，則該預扣稅是否可抵減股東應承擔的納稅義務取決於該股東司法權區的法律和該股東的特殊情況。敦請股東就可能徵收荷蘭及／或意大利預扣稅的後果諮詢其稅務顧問。請參閱上文「與我們的業務、戰略和經營有關的風險」一節內「我們的經營是為了在稅務上僅被視為英國的居民，但相關稅務機關可能會將其視為其他地方的稅務居民」。

## 概覽

我們是一家全球性汽車集團，通過 159 家製造工廠和 87 個研發中心，在全球範圍內從事車輛、部件和生產系統的設計、設計生產、製造、分銷和銷售。我們在 40 多個國家開展業務，並直接或通過遍佈逾 140 個國家的分銷商和經銷商銷售我們的車輛。我們為大眾市場設計、設計生產、製造、分銷和銷售阿巴斯、阿爾法羅密歐、克萊斯勒、道奇、菲亞特、Fiat Professional、Jeep、藍旗亞和 Ram 品牌的汽車以及 SRT 高性能汽車設計。對於我們的大眾市場汽車品牌，我們擁有集中式設計、設計生產、開發和製造業務，這使我們能夠在全球範圍內高效運營。我們在全球範圍內以 Mopar 品牌就大眾市場汽車銷售相關服務零件和配件以及服務合同來支持我們的車輛出貨量。此外，我們設計、設計生產、製造、分銷和銷售瑪莎拉蒂品牌豪華汽車。我們通過我們的附屬公司、合資企業和與第三方金融機構的商業安排提供零售和經銷商融資、出租和租賃服務。此外，我們在部件和生產系統板塊以 Magneti Marelli、Teksid 和 Comau 品牌運營。

2017 年，我們出貨了 440 萬輛汽車，淨收入為 1,109 億歐元，淨利潤為 35 億歐元。於 2017 年 12 月 31 日，我們的可用流動資金為 204 億歐元（包括未提取的承諾信貸額度下的 76 億歐元）及我們的淨工業債務為 24 億歐元（請參閱經營業績—非公認會計準則的財務計量—淨債務）。

### FCA 歷史

菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）是於 2014 年 4 月 1 日根據荷蘭法律註冊成立的公眾股份有限公司（*naamloze vennootschap*），並於 2014 年 10 月 12 日成為本集團的母公司。其主要辦事處位於 25 St. James's Street, London SW1A 1HA, United Kingdom（電話號碼：+44 (0) 20 7766 0311）。

菲亞特（Fiat）是 FCA 的前身，是於 1899 年 7 月 11 日於意大利都靈以 *Fabbrica Italiana Automobili Torino* 名稱創立的汽車製造商。菲亞特於 1900 年在都靈 Corso Dante 開了第一家工廠，150 名工人，生產 24 輛汽車。1902 年，菲亞特的創辦人 Giovanni Agnelli 成為該公司的董事總經理。

從 2008 年開始，菲亞特致力於擴大其汽車業務範圍，並得出結論，要使菲亞特能夠在競爭日益激烈的全球汽車市場上有效競爭，就必須大幅擴大規模。

2009 年 4 月，菲亞特和 Old Carco LLC（前身為 Chrysler LLC，「Old Carco」）簽訂了一項協議，根據該協議，前稱為克萊斯勒集團（Chrysler Group LLC）的 FCA US LLC（「FCA US」）同意購買 Old Carco 的主營業務資產並承擔 Old Carco 若干負債。Old Carco 可溯源至 1925 年由 Walter P. Chrysler 創立的，從那時起，通過收購道奇和 Jeep 品牌進行擴張。

2009 年 6 月交易結束後，菲亞特持有 FCA US 20% 的初始所有權權益。在接下來的幾年中，菲亞特收購了 FCA US 的更多所有權權益，及於 2014 年 1 月，菲亞特收購了其當時未持有的 FCA US 的全部股權，從而 FCA US 成為其 100% 間接控股的附屬公司。

2011 年 1 月，菲亞特的非汽車資本產品業務的分離完成，並成立了 Fiat Industrial（現稱 CNH Industrial N.V.（「CNHI」））。

#### 企業重組

2014年10月12日，菲亞特完成了企業重組，在荷蘭組織成立了FCA NV，作為本集團的母公司，其主要行政辦事處位於英國。

2014年10月13日，FCA普通股開始在紐交所和米蘭電子股市場（MTA）交易。因此，作為Fiat S.p.A.的承繼者，FCA NV是本集團的母公司。

#### 法拉利分拆

Ferrari N.V.的分拆於2015年12月3日在FCA臨時股東大會上獲得批准。截至2015年12月31日止年度，本集團將法拉利分部歸類為已終止業務，因此，法拉利的業績被排除在本集團的持續性業務之外，法拉利業務的稅後業績在截至2015年12月31日止年度綜合損益表中單項列示。

Ferrari N.V.從本集團的分拆已於2016年1月3日完成。法拉利分部的資產和負債分配予FCA股份和強制性可轉換證券的持有人。由於控制和鞏固FCA的Exor N.V.繼續控制和鞏固Ferrari N.V.，因此Ferrari N.V.的分拆按賬面價值入賬，在分配上沒有任何盈虧。



## 業務計劃

2014年5月，我們宣佈了2014-2018年業務計劃，重點是：加強和區分我們的品牌組合，包括Jeep和阿爾法羅密歐的全球化；銷量增長；持續的平臺融合和成本效益，以及提高利潤率和加強我們的資本結構。2016年1月，我們更新了計劃，主要是為了應對客戶趨勢的變化、若干地區政治和經濟的不確定性，以及計及法拉利從本集團分離。

2017年，我們繼續朝著實現這些目標邁出重大步伐：

- 完成Jeep全球化生產，並在印度增加本地化生產；
- 在北美自貿區以外的市場，全球Jeep車銷量繼續增長，因為我們專注於減少美國Jeep車隊的銷量；
- 繼續執行北美自貿區產能調整計劃，於2017年5月重新部署Jeep切諾基組裝，於2017年12月投產全新Jeep牧馬人，並為2018年1月推出全新Ram 1500做好準備；
- 在瑪莎拉蒂取得了強勁的業績，經調整息稅前利潤率從2016年的9.7%上升到本年度的13.8%；
- 阿爾法羅密歐品牌進一步全球化，在全球推出全新阿爾法羅密歐Giulia和Stelvio；
- 本集團經調整息稅前利潤率較2016年提高90個基點到6.4%；以及
- 進一步將淨工業債務從2016年12月31日的46億歐元減至24億歐元。

儘管自2014年5月以來市場、競爭和經濟發生了變化，但我們重申了在業務計劃的最後一年實現顯著正營運現金流的意圖，並重申了我們在2018年底前實現淨工業現金的目標。

## 業務概覽

我們的活動通過以下六個報告分部進行：

- (i) **北美自貿區**：此業務主要以 Jeep、Ram、道奇、克萊斯勒、菲亞特、阿爾法羅密歐和阿巴斯品牌支持在美國、加拿大、墨西哥和加勒比海群島的大眾市場汽車的分銷和銷售。
- (ii) **拉美**：此業務主要以菲亞特、Jeep、道奇和 Ram 品牌支持在南美和中美洲的大眾市場汽車的分銷和銷售，最是看重巴西和阿根廷的業務。
- (iii) **亞太**：此業務主要以 Jeep、菲亞特、阿爾法羅密歐、阿巴斯、Fiat Professional、道奇和克萊斯勒品牌支持在亞太地區（主要在中國、日本、澳大利亞、韓國及印度）透過附屬公司及合資企業進行大眾市場汽車的分銷和銷售。
- (iv) **歐洲、中東和非洲**：此業務主要以菲亞特、Fiat Professional、Jeep、阿爾法羅密歐、藍旗亞、阿巴斯、Ram 和道奇品牌支持在歐洲（包括歐盟 28 個成員國和歐洲自由貿易聯盟成員國）、中東和非洲的大眾市場汽車的分銷和銷售。
- (v) **瑪莎拉蒂**：瑪莎拉蒂品牌豪華汽車的設計、設計生產、開發、製造、全球分銷和銷售。
- (vi) **部件**：生產和銷售照明部件、車身控制單元、懸架、減震器、電子系統和排氣系統以及動力傳動系統（發動機和變速器）部件、發動機控制單元、塑料成型部件和零件市場中以 Magneti Marelli 品牌進行的活動；Teksid 品牌的發動機、齒輪箱、變速器和懸掛系統、鋁氣缸蓋和發動機缸體等鑄鐵部件；Comau 品牌的汽車工業工業自動化系統和相關產品的設計和生產。

我們還對在其他活動和業務中運營的公司持有權益。這些活動分為「其他活動」，主要包括提供服務的公司（包括本集團的會計、薪資、稅務、保險、採購、信息技術、設施管理和安全）以及管理中央金庫活動。

### 設計與製造

我們在 SUV、乘用車、卡車和輕型商用車市場上銷售大眾市場汽車。我們的 SUV 和 CUV 產品組合包括 Jeep 大切諾基、Jeep 切諾基、Jeep 自由俠、全新 Jeep 指南者、全新阿爾法羅密歐 Stelvio。我們的乘用車產品組合包括菲亞特 500、阿爾法羅密歐 Giulia、道奇 Challenger 和 Charger 等汽車以及小型廂式貨車（例如克萊斯勒 Pacifica）。我們銷售輕型和重型皮卡（例如 Ram 1500 和 2500/3500 或菲亞特 Toro）以及輕型商用車（包括 Fiat Professional Doblò、Fiat Professional Ducato 和 Ram ProMaster 等廂式貨車）。

我們已經採取了一系列重要舉措來滿足客戶需求，包括 Jeep 汽車在意大利、中國、印度和巴西的本地化生產。

我們在整個製造過程中均採用了世界級製造（「世界級製造」）準則。世界級製造準則由世界級製造協會制定，世界級製造協會是致力於制定卓越製造標準的非營利組織。我們是世界級製造協會的唯一 OEM 製造商。世界級製造倡導一種旨在提高安全性、質量和效率以及消除所有類型廢物的製造文化。與其他一些先進製造計劃不同的是，世界級製造旨在優先考慮問題、關注那些可能帶來最顯著的節省和改進的計劃，並把資源分配予這些計劃。我們還為供應商提供各類世界級製造計劃，供它們學習和把世界級製造準則納入自身的運營中。

**銷售概覽**

新車銷售指主要由經銷商和分銷商，或在若干情況下由我們直接向零售客戶和車隊客戶銷售 FCA 汽車。銷售我們工廠生產的大眾市場和豪華車，以及由我們的合資企業和第三方合同製造商生產並以我們的品牌及透過我們的網絡分銷的汽車。銷售數字不包括我們為其他 OEM 製造商代工車輛的銷售。雖然汽車銷售說明了我們的競爭地位和對我們汽車的需求，但銷售與我們的淨收入、收入成本或其他財務業績衡量指標並不直接相關，因為這些業績主要是因我們向經銷商和分銷商的汽車發貨而來。有關我們出貨量的討論，請參閱經營業績—出貨資料。下表顯示了所列期間按地理市場劃分的新車銷售情況。

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬輛)		
北美自貿區	2.4	2.6	2.6
拉美	0.5	0.5	0.6
亞太	0.3	0.2	0.2
歐洲、中東及非洲	1.5	1.4	1.3
<b>大眾市場汽車品牌合計</b>	<b>4.7</b>	<b>4.7</b>	<b>4.7</b>
瑪莎拉蒂	0.05	0.04	0.04
<b>全球合計</b>	<b>4.8</b>	<b>4.7</b>	<b>4.7</b>

**北美自貿區****北美自貿區銷售及競爭**

下表列出了所示期間北美自貿區分部的大眾汽車銷售和估計市場份額：

北美自貿區	2017 年 <sup>(1),(2)</sup>		2016 年 <sup>(1),(2)</sup>		2015 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
	千輛（百分比除外）					
美國	2,059	11.7%	2,244	12.6%	2,253	12.6%
加拿大	267	13.0%	279	14.2%	291	15.1%
墨西哥及其他地區	86	5.5%	88	5.3%	87	6.3%
<b>合計</b>	<b>2,412</b>	<b>11.4%</b>	<b>2,611</b>	<b>12.2%</b>	<b>2,631</b>	<b>12.4%</b>

<sup>(1)</sup> 作為經營租賃人賬的若干車隊銷售包含在汽車銷售中。

<sup>(2)</sup> 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit 和 Ward's Automotive。

<sup>(3)</sup> 銷售資料已重列，以符合 2016 年 7 月 26 日發佈的 FCA US 新聞稿中披露的報告方法。

下表列出了我們和我們在美國（我們在北美自貿區的最大市場）的主要競爭對手的新車市場份額估計信息：

美國 汽車製造商	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	佔行業百分比		
通用	17.1%	17.0%	17.3%
福特	14.7%	14.6%	14.7%
豐田	13.9%	13.7%	14.0%
<b>FCA</b>	<b>11.7%</b>	<b>12.6%</b>	<b>12.6%</b>
本田	9.3%	9.2%	8.9%
日產	9.1%	8.8%	8.3%
現代 / 起亞	7.3%	8.0%	7.8%
其他	16.9%	16.1%	16.4%
<b>合計</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

經過 2007 年至 2010 年的大幅下滑，美國汽車市場銷售穩步改善到 2015 年，2016 年保持穩定，2017 年略有下降。美國汽車行業銷量（包括中重型車）從 2009 年的 1,060 萬輛增加到 2016 年的 1,790 萬輛，然後於 2017 年略降至 1,760 萬輛。2015 年汽車行業強勁復蘇，得益於穩健的宏觀經濟和汽車行業特有因素，如人均可支配收入增長、消費者信心增強、汽車使用年限增加、改善消費者獲得可負擔融資的渠道、二手車價格上漲。儘管這些推動因素仍然相對強勁，但其中一些因素在 2016 年和 2017 年開始緩和，導致汽車銷售出現停滯，但在歷史基礎上處於高水平。

我們在北美自貿區分部的汽車系列憑藉 Jeep、Ram、道奇和克萊斯勒品牌的品牌認知度，提供這些品牌的多功能車、皮卡、轎車和小型廂式貨車，以及較小細分市場的車輛，例如微型/小型細分市場的菲亞特 500 和小型 SUV/跨界 SUV 細分市場的菲亞特 500X 和 Jeep 自由俠。我們在北美自貿區分部的汽車銷售和盈利能力通常是以大型汽車（如多功能車、卡車和廂式貨車）衡量的，而北美自貿區分部的整體行業銷售一般在小型和大型車輛之間更加均衡。2017 年，我們開始在北美自貿區分銷全新阿爾法羅密歐 Giulia 和 Stelvio。

#### *北美自貿區分銷*

在北美自貿區分部，我們的汽車主要售予經銷商網絡中的經銷商，供其售予零售消費者和車隊客戶。商業渠道的車隊銷售通常比政府和日租渠道的銷售更有利可圖，因為它們更多地涉及更多可選功能和配件的定制車輛；然而，商業渠道的汽車訂單通常比日租渠道的訂單小。政府渠道方面的車隊銷售通常比日租渠道方面的車隊銷售更有利可圖，主要是由於每個渠道中包含的產品組合所致。

#### *北美自貿區經銷商及客戶融資*

在北美自貿區分部，我們沒有專屬財務公司或合資企業，而是依賴獨立的金融服務提供商，包括 Santander Consumer USA Inc.（「SCUSA」）為美國的經銷商和零售客戶提供融資。2013 年 2 月，我們與 SCUSA 簽訂了一份私有品牌融資協議（「SCUSA 協議」），根據該協議，SCUSA 以 Chrysler Capital 品牌的名義，為我們在美國的經銷商和零售客戶提供廣泛的批發和零售金融服務，涵蓋克萊斯勒、Jeep、道奇、Ram 和菲亞特品牌。

SCUSA 協議的有效期為十年（自 2013 年 2 月起計），但在若干情況下可提前終止，包括一方未能履行其在此協議項下的若干持續性義務。根據 SCUSA 協議，SCUSA 擁有一定的權利，包括有限度排他性參與特定最低比例的若干零售融資利率補助計劃。SCUSA 的排他性權利取決於 SCUSA 根據最低批准利率和市場基準利率（通過 SCUSA 協議中規定的指導委員會程序確定）保持一定的績效標準和價格競爭力。

截至 2017 年 12 月 31 日，SCUSA 向約 9% 的美國經銷商提供批發信貸額度，而對 Ally Financial Inc.（「Ally」）而言此數字為 35%。截至 2017 年 12 月 31 日止年度，我們估計我們的美國零售客戶購買的約 85% 汽車是融資或租賃的，其中約 44% 是透過 SCUSA（26%）和 Ally（18%）融資或租賃的。阿爾法羅密歐品牌在美國的發展也得到了經銷商和零售客戶在主要金融機構融資的支持。此外，我們還與多家金融機構達成安排，在加拿大提供各項經銷商和零售客戶融資計劃，並與墨西哥 Inbursa 集團簽訂了私有品牌協議。

**拉美****拉美銷售及競爭**

下表列出了所列期間拉美分部的大眾市場汽車銷售和市場份額：

拉美	截至 12 月 31 日止年度					
	2017 年 <sup>(1)</sup>		2016 年 <sup>(1)</sup>		2015 年 <sup>(1)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
	千輛（百分比除外）					
巴西	380	17.5%	365	18.4%	483	19.5%
阿根廷	105	12.2%	79	11.6%	74	11.9%
其他拉美地區	28	2.5%	29	2.9%	27	2.7%
<b>合計</b>	<b>513</b>	<b>12.4%</b>	<b>473</b>	<b>12.9%</b>	<b>584</b>	<b>14.2%</b>

<sup>(1)</sup> 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit、National Organization of Automotive Vehicles Distribution 和 Association of Automotive Producers。

下表列示了我們的大眾市場汽車市場份額信息和我們在巴西（我們在拉美分部的最大市場）的主要競爭對手：

巴西 汽車製造商	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>	2015 年 <sup>(1)</sup>
	佔行業百分比		
通用	18.1%	17.4%	15.6%
<b>FCA</b>	<b>17.5%</b>	<b>18.4%</b>	<b>19.5%</b>
大眾	12.5%	12.1%	15.2%
福特	9.5%	9.1%	10.2%
其他	42.4%	43.0%	39.5%
<b>合計</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

<sup>(1)</sup> 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit、National Organization of Automotive Vehicles Distribution 和 Association of Automotive Producers。

拉美分部運營所在的汽車行業從 2016 年增長了 13% 至 2017 年的 410 萬輛（汽車和輕型商用車），這主要是由於巴西工業車輛銷量增長了 9%，反映出市場狀況有所改善，連同阿根廷行業汽車銷量增長 26%。

儘管自 2016 年起本集團拉美收入增長 29%，本集團市場份額從 12.9% 下降到 12.4%，減少了 50 個基點，這是由於競爭激烈所致。在巴西，整體市場份額從 18.4% 下降到 17.5%，而在阿根廷，整體市場份額從 2016 年的 11.6% 增長至 12.2%。

拉美分部的車輛銷售利用菲亞特的知名度和巴西等國家相對城市人口，在我們的拉美分部主要市場提供菲亞特品牌 A 級和 B 級車輛。在巴西，菲亞特還以菲亞特 Strada 和全新菲亞特 Toro 分別佔 19.4% 和 17.9% 的份額領跑皮卡市場，而 Jeep 則繼續在中小型 SUV 細分市場保持勢頭，全新 Jeep 指南者的市場份額增至 12.2%，Jeep 自由俠的細分市場份額為 9.5%。

**拉美分銷**

在拉美分部，我們通常與單一經銷商簽訂多份經銷商協議，涵蓋一個或多個銷售點。在我們的主要市場巴西和阿根廷以外，我們主要通過總經銷商及其經銷商網絡分銷我們的車輛。

### 拉美經銷商及客戶融資

在拉美分部，我們透過 100% 控股的專屬財務公司和與金融機構的戰略關係，為經銷商和零售客戶提供融資渠道。

我們在拉美分部有 2 家 100% 控股的專屬財務公司：巴西的 Banco Fidis S.A.（「Banco Fidis」）和阿根廷的 FCA Compañía Financiera S.A.。這些專屬財務公司向經銷商及零售客戶提供融資。此外，在巴西，我們與 Banco Itaú 和布拉德斯科銀行建立了兩項重要商業合作夥伴關係，為購買 FCA 品牌汽車的零售客戶提供融資。Banco Itaú 是巴西領先的汽車零售融資公司，該合作關係於 2013 年 8 月續簽，為期十年，至 2023 年結束。根據此協議，Banco Itaú 對我們的促銷活動享有排他性權利，對非促銷融資享有優先權。我們就每輛汽車融資超過一定的門檻收取佣金。該協議僅適用於購買菲亞特品牌汽車的零售客戶。2015 年 7 月，FCA Fiat Chrysler Automoveis Brasil（「FCA Brasil」）和 Banco Fidis 與巴西主要銀行之一的布拉德斯科銀行（透過其聯屬公司 Bradesco Financiamentos）簽署了一份為期十年的合作合同，由此，Bradesco Financiamentos 為 Jeep、克萊斯勒、道奇和 Ram 汽車在巴西的零售提供融資。根據此協議，布拉德斯科銀行在促銷活動上享有排他性權利，FCA Brasil 將布拉德斯科銀行提升為其官方財務合作夥伴。Banco Fidis 負責此合作關係的商業管理，並根據盈利能力 and 市場滲透率就此合夥協議和作為銀行代理收取佣金。

### 亞太地區

#### 亞太地區銷售及競爭

下表列出了所列期間亞太分部的汽車銷售情況：

亞太地區	截至 12 月 31 日止年度					
	2017 年 <sup>(1),(4)</sup>		2016 年 <sup>(1),(4)</sup>		2015 年 <sup>(1),(4)</sup>	
	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
	千輛（百分比除外）					
中國 <sup>(2)</sup>	215	0.9%	176	0.8%	139	0.8%
日本	21	0.5%	20	0.5%	17	0.4%
印度 <sup>(3)</sup>	15	0.5%	7	0.2%	9	0.3%
澳大利亞	13	1.1%	18	1.6%	35	3.1%
韓國	8	0.5%	7	0.4%	7	0.4%
<b>亞太五大市場</b>	<b>272</b>	<b>0.8%</b>	<b>228</b>	<b>0.7%</b>	<b>207</b>	<b>0.7%</b>
其他亞太地區	5	—	5	—	8	—
<b>合計</b>	<b>277</b>	<b>—</b>	<b>233</b>	<b>—</b>	<b>215</b>	<b>—</b>

<sup>(1)</sup> 所列估計市場份額數據基於管理層對行業銷售數據的估計，這些數據使用第三方來源提供的若干數據，包括 IHS Markit 及 National Automobile Manufacturing Associations。

<sup>(2)</sup> 銷售數據包括我們於中國的合資企業出售的汽車。

<sup>(3)</sup> 印度市場份額基於批發數量。

<sup>(4)</sup> 銷售反映零售交付。亞太地區行業反映了本集團競爭所在的主要市場（中國、澳大利亞、日本、韓國和印度）的總量。市場份額基於零售註冊數據，但如上所述，在印度，市場份額基於批發數量。

亞太分部的汽車行業呈現出逐年增長的態勢。我們競爭所在的五個主要市場（中國、印度、日本、澳大利亞和韓國）的行業銷售從 2009 年的 1,610 萬增長到 2017 年的 3,350 萬，複合年增長率（「複合年增長率」）約為 10%。2017 年，該地區工業需求增長，印度增長 9% 和日本增長 6%，而中國和澳大利亞持平，抵銷了韓國 3% 的下降。

我們在亞太分部銷售一系列汽車，包括小型車、緊湊型車和多功能車。儘管按汽車銷量計算，我們的大眾市場份額最小，但我們認為亞太分部代表一個巨大的增長機會，且我們已投資與中國和印度的主要合資夥伴建立關係，以增加我們在該地區的市場佔有。2010年，鑒於中國對中型車輛的需求，廣汽菲克合資公司成立，生產菲亞特品牌乘用車。2015年，我們透過廣汽菲克合資公司擴大了本地生產，生產Jeep切諾基，2016年在中國繼續過渡到本地化SUV生產，在廣汽菲克合資公司的廣州工廠生產Jeep自由俠和全新Jeep指南者。2016年，隨著進口Jeep牧馬人和Jeep大切諾基的推出，Jeep品牌重返印度。2017年，我們在中國推出了進口的阿爾法羅密歐Giulia和阿爾法羅密歐Stelvio，而全新Jeep指南者也在印度Ranjangaon工廠進行本地生產，並在印度和其他右舵駕駛國家銷售。在亞太分部的其他地區，我們透過經銷商和分銷商分銷我們在美國及歐洲製造的車輛。

#### 亞太地區分銷

在亞太分部的主要市場（中國、澳大利亞、印度、日本和韓國），我們透過100%控股的附屬公司或合資企業向當地獨立經銷商出售汽車。在我們沒有實質性市場存在的其他市場，我們與總經銷商就透過它們的網絡分銷我們的車輛訂立協議。

#### 亞太地區經銷商及客戶融資

在亞太分部，我們經營一家全資專屬財務公司菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司，該公司透過經銷商和零售客戶融資以非排他性方式支持我們在中國的銷售活動。我們還與第三方金融機構簽訂了合作協議，以在印度、韓國、澳大利亞和日本提供經銷商網絡和零售客戶融資。

### 歐洲、中東及非洲 (EMEA)

#### 歐洲、中東及非洲銷售及競爭

下表列示了所示期間歐洲、中東及非洲分部的乘用車及輕型商用車銷售情況：

	截至12月31日止年度					
	2017年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2016年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2015年 <sup>(1),(2),(3)</sup>	
歐洲、中東及非洲	銷售	市場份額	銷售	市場份額	銷售	市場份額
乘用車	千輛（百分比除外）					
意大利	558	28.3%	528	28.9%	446	28.3%
德國	104	3.0%	97	2.9%	90	2.8%
法國	88	4.2%	80	4.0%	71	3.7%
西班牙	67	5.4%	60	5.2%	47	4.5%
英國	60	2.4%	84	3.1%	83	3.2%
歐洲其他地區	158	3.6%	136	3.3%	127	3.3%
<b>歐洲*</b>	<b>1,035</b>	<b>6.6%</b>	<b>985</b>	<b>6.5%</b>	<b>864</b>	<b>6.1%</b>
其他歐洲、中東及非洲地區**	116	—	113	—	124	—
<b>合計</b>	<b>1,151</b>	<b>—</b>	<b>1,098</b>	<b>—</b>	<b>988</b>	<b>—</b>

\* 28個歐盟成員國和歐洲自由貿易聯盟成員國（意大利、德國、英國、法國和西班牙除外）。

\*\* 該市場份額不包括在其他歐洲、中東及非洲地區，因為我們的市場佔有不足1%。

<sup>(1)</sup> 按經營租賃入賬的若干車隊銷售包含在汽車銷售中。

<sup>(2)</sup> 所列估計市場份額數據基於歐洲汽車製造商協會(ACEA)註冊數據庫及國家註冊辦公室數據庫。

<sup>(3)</sup> 銷售數據包括我們在上土耳其的合資企業的汽車銷售。

	截至 12 月 31 日止年度					
	2017 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2016 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>		2015 年 <sup>(1),(2),(3)</sup>	
	集團銷售	市場份額	集團銷售	市場份額	集團銷售	市場份額
<b>歐洲、中東及非洲</b>	千輛 (百分比除外)					
輕型商用車						
歐洲*	260	11.4%	250	11.6%	217	11.3%
其他歐洲、中東及非洲地區**	75	—	69	—	77	—
<b>合計</b>	<b>335</b>	<b>—</b>	<b>319</b>	<b>—</b>	<b>294</b>	<b>—</b>

\* 28 個歐盟成員國和歐洲自由貿易聯盟成員國。

\*\* 該市場份額不包括在其他歐洲、中東及非洲地區，因為我們的市場佔有不足 1%。

<sup>(1)</sup> 按經營租賃入賬的若干車隊銷售包含在汽車銷售中。

<sup>(2)</sup> 所列估計市場份額數據基於國家註冊辦公室產品數據庫 (按輕型商用車分類)。

<sup>(3)</sup> 銷售數據包括我們在土耳其的合資企業的汽車銷售。

下表總結了新的汽車市場份額信息和我們在歐洲 (我們在歐洲、中東及非洲分部的最大市場) 的主要競爭對手：

歐洲乘用車 汽車製造商	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年 <sup>(1)</sup>	2016 年 <sup>(1)</sup>	2015 年 <sup>(1)</sup>
	佔行業百分比		
大眾	23.8%	24.1%	24.8%
PSA	12.1%	9.7%	10.4%
雷諾	10.4%	10.1%	9.6%
FCA <sup>(1)</sup>	6.7%	6.6%	6.1%
寶馬	6.7%	6.8%	6.6%
福特	6.6%	6.9%	7.2%
戴姆勒	6.3%	6.2%	5.9%
豐田	4.6%	4.3%	4.3%
通用	3.8%	6.6%	6.7%
其他	19.0%	18.7%	18.4%
<b>合計</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

\* 包括所有 28 個歐盟 (EU) 成員國和 4 個歐洲自由貿易聯盟 (EFTA) 成員國。

<sup>(1)</sup> 所列市場份額數據基於歐洲汽車製造商協會 (ACEA) 註冊數據庫，該數據庫還包括本集團所有列示期間的瑪莎拉蒂，包括 2015 年本集團內的法拉利。

2017 年，菲亞特品牌在歐盟 28 國+歐洲自由貿易聯盟的歐洲 A 級小型車細分市場繼續保持領先地位，菲亞特 500 和菲亞特 Panda 在細分市場的份額為 29.1%，菲亞特 500 仍保持細分市場領先地位，銷量增長 3.5%。由於菲亞特 Tipo 攀升，菲亞特品牌也增加了在中型-緊湊型和緊湊型轎車細分市場的市場佔有。

輕型商用車市場銷量上升，行業銷量較上年增長 6%，達到 230 萬輛左右。全新阿爾法羅密歐 Stelvio 於年內推出，阿爾法羅密歐整體銷售較 2016 年增長 29.5%。

在歐洲，FCA 的銷量主要是乘用車，2017 年我們在此小型轎車市場中的銷量佔汽車總銷量的約 38.8%，反映出許多歐洲城市普遍的駕駛條件和嚴格的環境法規影響對小型車的需求。

### 歐洲、中東及非洲分銷

在歐洲，我們與各別經銷商實體的關係可以通過若干合同來體現 (通常而言，我們為每個待售品牌汽車簽訂一份協議)，經銷商可以透過一家或多家銷售點銷售這些車輛。在許多市場中，銷售點往往很小，庫存有限。

在歐洲，我們直接向位於大多數歐洲市場的獨立實體和我們自己的經銷商以及車隊客戶 (包括政府和租賃客戶) 銷售我們的車輛。在歐洲、中東及非洲分部的其他市場，我們沒有實質性的市場存在，與總經銷商就透過它們現有網絡分銷我們的車輛訂立協議。



**歐洲、中東及非洲經銷商及客戶融資**

在歐洲、中東及非洲分部，經銷商和零售客戶融資主要由 FCA Bank 管理，而 FCA Bank 是我們與法國農業信貸銀行消費金融公司（Crédit Agricole Consumer Finance S.A.，「CACF」）成立的合資企業。FCA Bank 在歐洲（包括意大利、法國、德國、西班牙和英國五大市場）開展業務。我們於 2007 年成立了這家合資企業，並於 2013 年 7 月與法國農業信貸銀行（Crédit Agricole）達成協議，將其期限延長至 2021 年 12 月 31 日。根據協議，FCA Bank 將繼續受益於法國農業信貸銀行的金融支持，同時繼續加強其作為證券化和債務市場積極參與者的地位。FCA Bank 提供經銷商和零售融資，在選定的國家內還提供租賃，以支持我們的大眾市場汽車品牌。FCA Bank 為瑪莎拉蒂和法拉利豪華品牌以及其他一些 OEM 製造商提供服務。

我們還經營一家合資企業 Koc Fiat Kredi，它為土耳其的零售客戶提供金融服務，並與其他市場的銀行合作夥伴一起運作供應商計劃，以便在這些市場提供經銷商和零售客戶融資渠道。

**瑪莎拉蒂**

瑪莎拉蒂是一個創立於 1914 年的豪華汽車品牌，1993 年成為本集團的一部分。2013 年，瑪莎拉蒂品牌透過引入下一代 Quattroporte 和引入全新 Ghibli（豪華四門轎車）而重新推出，第一款應對大型旗艦轎車分部，第二款應對全尺寸豪華轎車分部。瑪莎拉蒂目前的車型還包括 GranTurismo（第一款現代雙門四座轎車，也有敞篷版）和瑪莎拉蒂 Levante（瑪莎拉蒂歷史上的第一款 SUV，2017 年佔瑪莎拉蒂銷量的 50% 以上）。

下表列示了截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度按地理區域劃分的瑪莎拉蒂銷量佔總銷量的百分比：

	佔 2017 年銷量的百分比	佔 2016 年銷量的百分比	佔 2015 年銷量的百分比
中國	30%	30%	22%
美國	28%	31%	37%
歐洲四大國家 <sup>(1)</sup>	16%	15%	14%
日本	4%	3%	5%
其他國家	22%	21%	22%
<b>合計</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

<sup>(1)</sup> 按銷量計算的歐洲四大國家是意大利、英國、德國和瑞士。

2017 年，共向零售消費者銷售了 4.9 萬輛瑪莎拉蒂汽車，與 2016 年相比增長了 22%，在所有主要地區銷售較去年增加。

FCA Bank 為瑪莎拉蒂品牌汽車在歐洲的經銷商和零售客戶提供融資，我們 100% 控股的專屬財務公司菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司在中國按非排他性基準為經銷商及零售客戶提供融資。在其他地區，我們依靠與金融服務商簽訂的地方協議，為經銷商和客戶提供瑪莎拉蒂品牌汽車的融資。

## 部件

我們銷售以下品牌的部件和生產系統：

*Magneti Marelli*。Magneti Marelli 創立於 1919 年，是菲亞特和 Ercole Marelli 的合資企業，專注於設計和生產最先進的汽車系統和部件。通過 Magneti Marelli，我們設計和製造汽車照明系統、動力總成（發動機和變速器）部件和發動機控制單元、電子系統、懸架系統、減震器、排氣系統以及塑料部件和模塊。汽車照明業務線總部位於德國羅伊特林根，致力於在全球範圍內進行汽車外部照明產品的開發、生產和銷售。動力總成業務線致力於汽車、摩托車和輕型商用車發動機和變速器部件的生產，並因其自身的研發中心、應用研究中心和生產工廠而在全球佔有一席之地。電子系統業務線為機電一體化、儀錶組件、車載資訊系統和衛星導航的硬件和軟件的開發和生產提供專門知識。我們還提供售後零件和服務，並經營 Magneti Marelli 品牌賽車業務，特別是電子和機電系統的冠軍賽車。

2017 年，Magneti Marelli 收購了加拿大公司 LeddarTech（為自動駕駛車輛和駕駛輔助系統開發專有激光雷達（光探測和測距）技術）的股份，共同開發用於自動駕駛的這項技術。

Magneti Marelli 擁有 85 個生產設施和 46 個研發中心（包括合資企業），在 19 個國家經營，為全球所有主要 OEM 製造商提供服務。在一些國家，Magneti Marelli 的活動是通過與當地合作夥伴的一些合資企業進行的，目的是通過利用合作夥伴的當地關係更容易進入新市場。2017 年 Magneti Marelli 收入的 34% 來自對本集團的銷售。

*Teksid*。Teksid 品牌源自 1917 年菲亞特收購 Ferriere Piemontesi，創立於 1978 年，今天專門從事鑄件生產。Teksid 生產鑄鐵發動機缸體、缸蓋、發動機部件、變速器零件、齒輪箱和懸架。Teksid Aluminum 生產鋁發動機缸體和缸蓋。2017 年 Teksid 收入的 44% 來自對本集團的銷售。

*Comau*。Comau 成立於 1973 年，最初的名字來源於 COnsorzio Macchine Utensili（機床聯營企業）的縮寫，通過國際網絡提供先進的製造系統。Comau 主要經營綜合自動化技術領域，為客戶提供先進的整套系統。透過 Comau，我們開發和銷售廣泛的工業應用，包括機器人，並為客戶提供支持服務和培訓。Comau 的主要活動包括創新和高性能車身焊接和裝配系統以及機器人、動力總成金屬切割系統、機械裝配系統和測試。Comau 的自動化技術主要應用於汽車工業和其他行業。在拉丁美洲，Comau 還提供維護服務。2017 年 Comau 收入的 25% 來自對本集團的銷售。

## 經營業績

### 非公認會計準則的財務計量

我們透過採用數項非公認會計準則（「非公認會計準則」）財務指標來監控我們的運營：淨債務、淨工業債務、經調整息稅前利潤（「經調整息稅前利潤」）、經調整純利及以固定匯率（「固定匯率」）提供的若干信息。我們認為，這些非公認會計準則的財務計量可提供有關我們經營業績的有用且相關的信息，並增強關於評估我們財務表現及財務狀況的整體能力。它們為我們提供了可比的計量標準，有助於管理層確定運營趨勢的能力，並就未來支出、資源分配和其他運營決策做出決定。這些及類似措施在我們經營所處的行業中廣泛使用，但是，這些財務計量可能無法與其他公司的其他類似名稱的計量相提並論，並且不擬替代根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則及歐盟採用的國際財務報告準則編製的財務表現及財務狀況計量。

### 淨債務及淨工業債務

我們認為，淨債務有助於本集團在考慮現金及現金等價物和流動證券後計量總負債。

由於用於償付工業活動和金融服務之間金融債務的現金來源不同（通過經營活動的現金（就工業活動而言）和通過收取金融服務應收款（就金融服務而言）），以及不同的業務結構和槓桿影響，我們提供了單獨的工業活動和金融服務之間的淨債務的分析。

工業活動和金融服務之間的劃分是基於每個集團公司的核心業務活動（工業或金融服務）的子合併。工業活動的子合併還包括進行集中資金活動的公司，例如在市場上籌集資金和為集團公司融資，但不向第三方提供融資。金融服務包括提供零售和經銷商融資以及租賃服務的公司，以支持若干地區分部的大眾市場汽車品牌和瑪莎拉蒂豪華品牌。此外，作為第三方保理的替代，金融服務活動還包括為工業活動提供保理服務。這些金融服務活動的經營業績列入其經營所在的區域或分部內。

淨工業債務（即工業活動的淨債務）是管理層分析我們財務槓桿和資本結構的主要指標，並且是計量我們業績的主要指標之一。淨工業債務計算為：債務加上與工業活動有關的衍生金融負債，減去（i）現金和現金等價物，（ii）可供出售及持有交易流動證券，（iii）集團或共同控制的金融服務實體的流動財務應收款，及（iv）衍生金融資產和抵押品存款；因此，與金融服務實體有關的債務、現金和現金等價物以及其他金融資產/負債不包括在淨工業債務的計算中。淨工業債務不應被視為國際財務報告準則下現金流量或其他財務計量的替代物；此外，淨工業債務取決於每個資產負債表日的現金和現金等價物的金額，這些金額可能受應收賬款貨幣化和應付賬款支付時間的影響，以及受營運資金的其他組成部分變動的影響，這些變動因（其中包括）現金管理計劃和其他因素（其中一些或非本集團所能控制）而在不同時期有所不同。因此，應將淨工業債務與根據國際財務報告準則報告的其他指標一併進行評估，以全面地瞭解本公司的資本結構和流動性。

關於更多資料以及這些非公認會計準則債務計量的核對（這是我們綜合財務狀況表中最直接可比的計量），請參閱下文 *經營業績—流動性及資本市場—淨債務*。

*經調整息稅前利潤 ( EBIT )* : 不包括持續性業務淨利潤中的若干調整 ( 含投資出售收益 / ( 虧損 ) 、 重組、 減值、 資產撤銷以及被視為不頻繁性質的罕見或離散事件的特別收入 / ( 費用 ) ) , 也不包括財務開支淨額和稅項開支 / ( 利益 ) 。

經調整息稅前利潤用於內部報告以評估績效, 並作為本集團預測、預算和決策過程的一部分, 是因為它為本集團的核心業務提供了更大透明度。我們認為, 此項非公認會計準則計量是有用的, 是因為它排除了我們認為不代表本集團持續經營業績的項目, 並允許管理層查看經營趨勢, 進行分析比較以及以基準計量在各期間和各分部之間的業績。我們還認為, 經調整息稅前利潤有助於分析師和投資者瞭解管理層如何在一致性基礎上評估本集團的持續經營業績。此外, 經調整息稅前利潤是用於確定集團行政總裁及其他合資格僱員 ( 包括集團執行委員會成員 ) 年度績效獎金的若干績效目標的指標之一。

關於更多討論內容以及關於據此非公認會計準則計量核對持續性業務純利 ( 這是我們綜合損益表中最直接可比的計量 ) , 請參閱以下 *集團業績* 一節。經調整息稅前利潤不應被視為替代持續性業務純利、現金流或根據國際財務報告準則報告的其他分析我們業績的方法。

*經調整純利* : 作為持續性業務純利計算 ( 不包括經調整息稅前利潤排除的相同項目的稅後影響 ) , 以及不頻繁性質的罕見或離散事件的財務收入 / ( 開支 ) 和稅項收入 / ( 開支 ) 。

我們認為此項非公認會計準則計量有用, 是因為它還排除了我們認為不代表本集團持續經營業績的項目, 並為投資者提供了本集團持續經營業績的更有意義的比較。此外, 經調整純利是用於確定年度績效獎金和實現若干績效目標的指標之一, 而該等績效目標是根據本集團行政總裁和其他合格員工 ( 包括集團執行委員會的成員 ) 股權激勵計劃的條款建立。

關於更多討論內容以及關於據此非公認會計準則計量核對持續性業務純利 ( 這是我們綜合損益表中最直接可比的計量 ) , 請參閱以下 *集團業績* 一節。經調整純利不應被視為替代持續性業務純利、現金流或根據國際財務報告準則報告的其他分析我們業績的方法。

*固定貨幣信息: 經營業績—經營業績* 一節內的討論包括有關我們在固定匯率 ( 「固定匯率」 ) 方面的業績的信息, 而該信息是通過應用上一年度平均匯率換算以當地貨幣表示的當前財務數據 ( 相關財務報表以該貨幣表示 ) 而得出 ( 關於所應用的匯率, 請參閱在本報告其他章節所載綜合財務報表內的附註 2 *編製基準* ) 。儘管我們認為該非公認會計準則計量不能替代公認會計準則計量, 但我們認為排除匯率波動影響的業績為投資者提供了有關我們業務經營表現及趨勢 ( 按當地貨幣 ) 的更多有用信息。

**出貨資料**

如業務概覽所討論，我們的業務通過六個報告分部進行：四個區域性大眾市場汽車分部（北美自貿區、拉美、亞太和歐洲、中東及非洲）、瑪莎拉蒂豪華品牌分部及全球部件分部。下表按分部（不包括部件分部）列出了我們的汽車出貨信息。汽車出貨通常與我們關於滿足消費者需求的計劃所推動的當期生產保持一致。當車輛所有權的風險和回報轉移至我們的客戶時，即確認收入，這通常對應於車輛提供予經銷商或分銷商的日期，或當車輛交付予負責將車輛運輸至經銷商或分銷商的承運人時。與附有回購承諾的新車銷售相關的收入，或通過折舊擔保計劃（「折舊擔保計劃」，據此，本集團保證剩餘價值或以其他方式承擔車輛最低轉售價值的責任）獲得的收入，在交付時未確認，但按與經營租賃類似方式入賬，租金收入按直線法在租賃合同期內確認。有關經銷商和分銷商的描述，請參閱業務概覽—銷售概覽。因此，出售的車輛數目不一定與在任何給定期間記錄收入的汽車出貨數量相對應。

(千輛)	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
北美自貿區	2,401	2,587	2,726
拉美	521	456	553
亞太	85	91	149
歐洲、中東及非洲	1,365	1,306	1,142
瑪莎拉蒂	51	42	32
<b>合併出貨量合計</b>	<b>4,423</b>	<b>4,482</b>	<b>4,602</b>
合資企業出貨量	317	238	136
<b>總出貨量合計</b>	<b>4,740</b>	<b>4,720</b>	<b>4,738</b>

關於北美自貿區、拉美、亞太、歐洲、中東及非洲及瑪莎拉蒂的 2017 年與 2016 年出貨量比較及 2016 年與 2015 年出貨量比較的討論，請參閱下文「按分部劃分的業績」。

### 集團業績 – 2017 年與 2016 年的比較和 2016 年與 2015 年的比較

以下是對本集團截至 2017 年 12 月 31 日止年度與截至 2016 年 12 月 31 日止年度和截至 2016 年 12 月 31 日止年度與截至 2015 年 12 月 31 日止年度的經營業績比較的討論。

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			
	2017 年	2016 年	2015 年	
淨收入	€ 110,934	€ 111,018	€	110,595
收入成本	93,975	95,295		97,620
銷售、一般及其他費用	7,385	7,568		7,576
研發費用	3,230	3,274		2,864
投資業績	410	316		143
撥回巴西間接稅項負債	895	—		—
投資出售收益	76	13		—
重組費用	95	88		53
財務開支淨額	1,469	2,016		2,366
<b>稅前利潤</b>	<b>6,161</b>	<b>3,106</b>		<b>259</b>
稅項開支	2,651	1,292		166
<b>持續性業務純利</b>	<b>3,510</b>	<b>1,814</b>		<b>93</b>
已終止業務利潤 (除稅淨額)	—	—		284
<b>純利</b>	<b>€ 3,510</b>	<b>€ 1,814</b>	<b>€</b>	<b>377</b>
<b>歸屬於以下各方的純利：</b>				
母公司所有者	€ 3,491	€ 1,803	€	334
非控股權益	€ 19	€ 11	€	43

#### 淨收入

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度				增長 / (下降)		
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年		2016 年比 2015 年	
				% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
淨收入	€ 110,934	€ 111,018	€ 110,595	(0.1)%	1.0%	0.4%	1.2%

有關我們 6 個報告分部 (北美自貿區、拉美、亞太、歐洲、中東及非洲、瑪莎拉蒂及部件) 2017 年與 2016 年和 2016 年與 2015 年的淨收入比較的討論，請參閱以下一按分部劃分的業績。

#### 收入成本

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度				增長 / (下降)		
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年		2016 年比 2015 年	
				% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
收入成本	€ 93,975	€ 95,295	€ 97,620	(1.4)%	(0.3)%	(2.4)%	(1.6)%
收入成本佔淨收入的百分比	84.7%	85.8%	88.3%				

收入成本包括採購 (含商品成本)、人工成本、折舊、攤銷、物流、產品保修和召回成本。

與 2016 年相比，2017 年收入成本的下降主要與以下因素有關 (i) 銷量減少，(ii) 外匯換算影響，(iii) 採購效率，及 (iv) 因與高田集團 (Takata Corporation) 製造的安全氣囊充氣裝置全行業召回相關的召回活動的估計成本，2016 年確認的費用高於 2017 年確認的費用。這些部分上被 (v) 車輛組合及 (vi) 關於內容改進的較高產品成本所抵銷。收入成本的下降主要歸因於北美自貿區和亞太地區的減少，部分被拉丁美洲、歐洲、中東和非洲以及瑪莎拉蒂的增加所抵銷。

與 2016 年相比，2017 年北美自貿區收入成本的下降主要由於因素 (i) 銷量減少，(ii) 外匯換算影響，(iii) 採購節省，及 (iv) 確認的召回活動估計成本費用與高田集團 (Takata Corporation) 製造的氣囊充氣裝置全行業召回相關，主要在 2016 年確認。這些部分上被 (v) 組合，(vi) 關於內容改進的較高產品成本及 (vii) 關於產能調整計劃的增加成本所抵銷。

與 2016 年相比，2017 年亞太地區收入成本下降的主要原因是 (i) Jeep 在中國的進口計劃減少導致銷量下降，(ii) 車輛組合，以及 (iii) 2015 年中國天津港爆炸事故的保險賠償的最終結算 (見下文)。這些部分上被 (iv) 因不利外匯影響而致工業成本增加所抵銷。

與 2016 年相比，2017 年拉丁美洲地區收入成本增加的主要原因是 (i) 銷量增加，(ii) 車輛組合，(iii) 外匯換算影響，(iv) 投入成本通脹率上升，以及 (v) 與新車相關的折舊和攤銷增加。

與 2016 年相比，2017 年歐洲、中東和非洲地區收入成本的增加主要是由於 (i) 銷量增加及 (ii) 車輛組合，部分被 (iii) 採購和製造效率抵銷。

與 2016 年相比，2017 年瑪莎拉蒂的收入成本增加主要是由於 (i) 銷量增加，部分被 (ii) 外匯換算影響及 (iii) 工業成本降低所抵銷。

與 2015 年相比，2016 年收入成本的下降主要與以下因素有關：(i) 銷量減少；(ii) 採購和製造效率，扣除內容改進的產品成本增加；及 (iii) 保修成本降低，部分被 (iv) 車輛組合抵銷。收入成本的下降主要歸因於北美自貿區和亞太地區的減少，部分被歐洲、中東和非洲以及瑪莎拉蒂的增加所抵銷。

#### 銷售、一般及其他費用

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)			
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年	2016 年比 2015 年		
	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率	
銷售、一般及其他費用	€ 7,385	€ 7,568	€ 7,576	(2.4)%	(1.6)%	(0.1)%	0.9%
銷售、一般及其他費用佔淨收入的百分比	6.7%	6.8%	6.9%				

銷售、一般及其他費用包括廣告費、人事費和管理費。截至 2017 年、2016 年和 2015 年 12 月 31 日止年度，廣告費分別約佔銷售、一般及其他費用的 45%、47% 和 47%。

與 2016 年相比，2017 年銷售、一般及其他費用的下降主要與以下因素有關 (i) 廣告和營銷成本下降，主要是在北美自貿區，(ii) 外匯換算影響及 (iii) 成本效益，主要是在北美自貿區和歐洲、中東及非洲，部分被北美自貿區、亞太地區和歐洲、中東及非洲阿爾法羅密歐的發佈成本增加所抵銷。

2016 年銷售、一般及其他費用與 2015 年一致，主要反映在 (i) 北美自貿區用於支持產品發佈的廣告成本增加，主要與全新克萊斯勒 Pacifica 有關；(ii) 歐洲、中東及非洲地區的廣告成本增加，主要用於新產品發佈，尤其是阿爾法羅密歐品牌，及 (iii) 瑪莎拉蒂商業發佈活動的增加，被以下因素抵銷：(iv) 亞太地區的營銷成本降低，這是由廣汽菲克合資公司因轉向中國本地化生產而產生的；(v) 拉丁美洲地區的成本降低，主要是由於持續的成本降低舉措，使其規模與市場銷量相適應。

## 研發費用

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)			
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年		2016 年比 2015 年	
				% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
支銷的研發支出	€ 1,696	€ 1,661	€ 1,449	2.1%	3.4%	14.6%	15.0%
資本化開發支出攤銷	1,424	1,492	1,194	(4.6)%	(4.4)%	25.0%	25.5%
資本化開發支出減值及撇銷	110	121	221	(9.1)%	(9.9)%	(45.2)%	(45.2)%
<b>研發費用總額</b>	<b>€ 3,230</b>	<b>€ 3,274</b>	<b>€ 2,864</b>	<b>(1.3)%</b>	<b>(0.7)%</b>	<b>14.3%</b>	<b>14.8%</b>

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
支銷的研發支出佔淨收入的百分比	1.5%	1.5%	1.3%
資本化開發支出攤銷佔淨收入的百分比	1.3%	1.3%	1.1%
資本化開發支出減值及撇銷佔淨收入的百分比	0.1%	0.1%	0.2%
<b>研發費用總額佔淨收入的百分比</b>	<b>2.9%</b>	<b>2.9%</b>	<b>2.6%</b>

下表總結了我們截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度的研發支出：

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年	2016 年比 2015 年
資本化開發支出	€ 2,586	€ 2,558	€ 2,504	1.1%	2.2%
支銷的研發支出	1,696	1,661	1,449	2.1%	14.6%
<b>研發支出總額</b>	<b>€ 4,282</b>	<b>€ 4,219</b>	<b>€ 3,953</b>	<b>1.5%</b>	<b>6.7%</b>
資本化開發支出佔研發支出總額的百分比	60.4%	60.6%	63.3%		
<b>研發支出總額佔淨收入的百分比</b>	<b>3.9%</b>	<b>3.8%</b>	<b>3.6%</b>		

我們進行新車和技術研發，以改善車輛的性能、安全性、燃油效率、可靠性、消費者認知和環境影響。研發費用主要包括材料成本、服務和人員相關費用（用於支持採用動力傳動系統技術開發新的和現有的車輛）。有關研發費用的更多詳情，請參閱*非財務資料—研發*。

與 2016 年相比，2017 年資本化開發支出攤銷的減少主要由於若干車型的預期生命週期變化和外匯換算影響，部分被全新瑪莎拉蒂 Levante、全新阿爾法羅密歐 Giulia 和 Stelvio、全新 Jeep 指南者、拉美全新菲亞特 Argo 的增長所抵銷。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，資本化開發支出的減值和撇銷主要與歐洲、中東及非洲的全球產品組合變動和拉丁美洲產品組合變動有關。

與 2015 年相比，2016 年資本化開發支出攤銷的增加主要由於北美自貿區全新克萊斯勒 Pacifica，歐洲、中東和非洲全新阿爾法羅密歐 Giulia 和全新瑪莎拉蒂 Levante。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，資本化開發支出的減值和撇銷主要與本集團在中國的 SUV 生產重新調整有關，這導致當地生產的菲亞特 Viaggio 和 Ottimo 車輛的 9000 萬歐元減值費用。



## 投資業績

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年	2016 年比 2015 年
投資業績	€ 410	€ 316	€ 143	29.7%	121.0%

2017 年與 2016 年相比和 2016 年與 2015 年相比，投資業績的增長主要歸因於亞太地區廣汽菲克合資公司的業績改善（由於中國本地化生產的增加），以及 FCA Bank 的業績改善。

## 撥回巴西間接稅項負債

2017 年 6 月，集團撥回了巴西 8.95 億歐元的間接稅項負債（反映了若干法院判決）。

由於該負債與本集團在巴西的多個細分市場的業務有關，且鑒於該項目的重大和不經常性質，因此該負債不歸屬於相關細分市場的結果，不包括在截至 2017 年 12 月 31 日止年度集團經調整息稅前利潤（見附註 22 其他負債及應付稅項）中。

## 財務開支淨額

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年	2016 年比 2015 年
財務開支淨額	€ 1,469	€ 2,016	€ 2,366	(27.1)%	(14.8)%

2017 年與 2016 年相比和 2016 年與 2015 年相比的財務開支淨額有所下降，主要原因是計劃總債務繼續減少。

## 稅項開支

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年	2016 年比 2015 年
稅項開支	€ 2,651	€ 1,292	€ 166	105.2%	n.m.
實際稅率	43.0%	40.2%	54.4%	+280 基點	-1,420 基點

n.m. = 數字無意義。

與 2016 年相比，2017 年稅收支出的增加主要歸因於 (i) 稅前利潤增加，特別是北美自貿區，(ii) 稅收抵免的產生和使用淨減少，(iii) 2017 年 12 月美國稅收改革的影響為 8,800 萬歐元，以及 (iv) 巴西遞延所得稅資產減少 7.34 億歐元，包括：

- 2.81 億歐元與上述撥回巴西間接稅項負債有關；及
- 4.53 億歐元被撤銷，原因是集團修訂了對巴西的展望，以反映隨後數年的復蘇速度放緩和展望（主要是由於政治不確定性提高），並得出結論，一部分遞延所得稅資產不再可收回。

該等項目不包括在集團經調整純利中。

實際稅率從 2016 年的 40.2% 提高到 2017 年的 43.0%，主要原因是 (i) 北美自貿區稅收抵免的產生和使用減少，以及 (ii) 巴西遞延所得稅資產減少，部分被 (iii) 就前幾年稅收狀況變化錄得的稅收優惠所抵銷。

與 2015 年相比，2016 年稅收支出的增加主要歸因於北美自貿區利潤增加。

實際稅率從 2015 年的 54.4% 降至 2016 年的 40.2%，主要是由於未確認遞延所得稅資產的影響減少。

## 已終止業務利潤（除稅淨額）

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年	2016 年比 2015 年
已終止業務利潤（除稅淨額）	€ —	€ —	€ 284	—	n.m.

n.m. = 數字無意義

法拉利的分拆已於 2015 年 12 月 3 日獲得批准，我們的法拉利運營分部在截至 2015 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表中列示為已終止業務。Ferrari N.V. 從本集團的分拆已於 2016 年 1 月 3 日完成。有關更多資料，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 3 綜合範圍。

## 持續性業務純利

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年	2016 年比 2015 年
持續性業務純利	€ 3,510	€ 1,814	€ 93	93.5%	n.m.

n.m. = 數字無意義

與 2016 年相比，2017 年持續性業務純利的增長主要得益於 2017 年經營業績的改善、較低的財務費用以及巴西間接稅負債回撥帶來的 8.95 億歐元收益，部分被本年度較高的所得稅抵銷。

與 2015 年相比，2016 年持續性業務純利的增長主要是由於 2016 年經營業績的改善以及 2015 年確認的與北美自貿區產能調整和未來召回活動估計變化相關的費用。

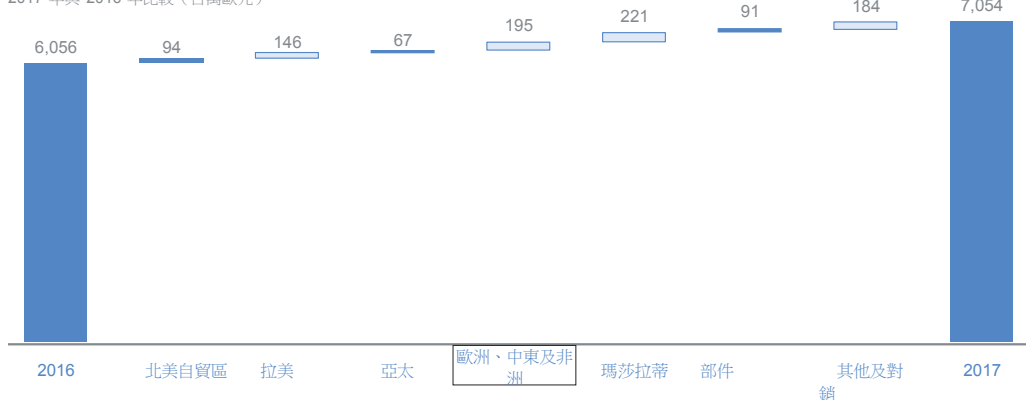
## 經調整息稅前利潤

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			2017 年比 2016 年		2016 年比 2015 年	
	2017 年	2016 年	2015 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
經調整息稅前利潤	€ 7,054	€ 6,056	€ 4,794	16.5%	18.8%	26.3%	27.4%
經調整息稅前利潤率(%)	6.4%	5.5%	4.3%	+90 基點	—	+120 基點	—

下圖列示了按分部劃分的我們 2017 年與 2016 年和 2016 年與 2015 年的經調整息稅前利潤比較。

## 按分部的經調整息稅前利潤

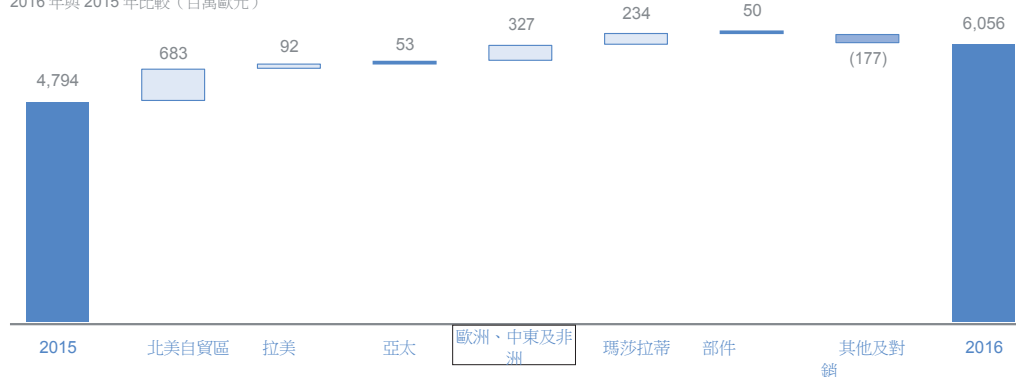
2017 年與 2016 年比較（百萬歐元）



Board Report

Operating Results

按分部的經調整息稅前利潤  
2016年與2015年比較（百萬歐元）



關於我們6個報告分部（北美自貿區、拉美、亞太、歐洲、中東及非洲、瑪莎拉蒂及部件）2017年與2016年和2016年與2015年的經調整息稅前利潤比較的討論，請參閱下文「按分部劃分的業績」。

下表總結了持續性業務純利與經調整息稅前利潤的對賬：

(百萬歐元)	截至12月31日止年度		
	2017年	2016年	2015年
<b>持續性業務純利</b>	€ 3,510	€ 1,814	€ 93
稅項開支	2,651	1,292	166
財務開支淨額	1,469	2,016	2,366
調整：			
撥回巴西間接稅負債	(895)	—	—
減值費用	229	225	118
召回活動—氣囊充氣裝置	102	414	—
重組費用	95	88	53
若干部件法律事務的解決	43	—	—
終止綜合委內瑞拉	42	—	—
召回成本—與供應商有爭議	—	132	—
北美自貿區產能調整	(38)	156	834
天津（中國）港口爆炸（保險賠償）/費用	(68)	(55)	142
投資出售收益	(76)	(13)	—
未來召回活動費用估計的變化	—	—	761
北美自貿區同意令及修訂	—	—	144
貨幣貶值	—	19	163
其他	(10)	(32)	(46)
調整總額	(576)	934	2,169
<b>經調整息稅前利潤</b>	€ 7,054	€ 6,056	€ 4,794

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，經調整息稅前利潤不包括主要與以下相關的調整：

- 如上文所述，巴西間接稅負債回撥得益 8.95 億歐元；
- 2.29 億歐元的資產減值費用，主要在拉丁美洲和歐洲、中東及非洲，由產品組合的變化以及委內瑞拉若干房地產資產的減值引起；
- 1.02 億歐元費用與高田氣囊充氣裝置召回範圍的擴大有關，其中 2,900 萬歐元與之前宣佈的北美自貿區召回有關，7,300 萬歐元與拉丁美洲預防性安全活動有關。2016 年期間，與高田安全氣囊充氣裝置相關的召回活動的估計費用為 4.14 億歐元，計入截至 2016 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中的收入成本，以調整 2016 年 5 月召回人數擴大的保修撥備。由於保修調整的費用是由於高田製造的零件引起的全行業召回，並且由於高田的財務不確定性，我們確定這些費用在性質上是不尋常的，因此，2016 年和 2017 年的費用不包括在經調整息稅前利潤中（關於更多資料，參閱本報告其他地方所載綜合財務報表中附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）；
- 9,500 萬歐元的重組費用，主要是有關拉美的 7,500 萬歐元的勞動力重組費用；
- 4,300 萬歐元，用於解決若干部件法律事務；
- 我們在委內瑞拉的業務終止綜合而造成的淨損失為 4,200 萬歐元。參閱附註 3—綜合範圍；
- 3,800 萬歐元的收入與北美自貿區產能調整計劃儲備的調整有關。在截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，作為提高北美自貿區利潤率計劃的一部分，本集團調整了其在該地區的部分生產能力，以更好地滿足對本集團現有工廠基礎設施內 Ram 皮卡和 Jeep 車的市場需求。因此，2015 年錄得合計 8.34 億歐元，不計入經調整息稅前利潤內，其中 4.22 億歐元與有形資產減值有關，2.36 億歐元與因實施新製造計劃而在若干工廠計劃延長停工期間而支付的補充失業補貼有關，1.76 億歐元與資本化開發費用減值（沒有未來經濟效益）有關。在截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，確認了該計劃實施產生的淨增量成本 1.56 億歐元，也不計入經調整息稅前利潤內；
- 6,800 萬歐元的收入，反映了與中國天津港爆炸事件有關的最終保險賠償。2015 年 8 月 12 日，天津港的一個集裝箱堆放區發生了一系列爆炸，影響了幾個堆放區，當中約有 25,000 輛 FCA 品牌的車輛，其中約 13,300 輛歸 FCA 所有，約 11,400 輛先前已出售予我們的分銷商。由於爆炸使然，天津港幾乎所有車輛均受到影響，一些車輛被摧毀。在截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，經調整息稅前利潤不包括 1.42 億歐元的總成本，其中 8,900 萬歐元與受爆炸影響車輛的增量優惠有關，按淨收入扣減入賬，5,300 萬歐元與受影響庫存撤減有關，記錄為收入成本減少。截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，與天津相關的 5,500 萬歐元的保險賠償金不列入經調整息稅前利潤中。只要與賠償相關的保險損失不列入經調整息稅前利潤中，與天津港爆炸事故相關的損失有關的保險賠償不列入經調整息稅前利潤中。只要保險賠償與經調整息稅前利潤中包括的費用、增加的激勵或業務中斷損失有關，保險賠償就列入經調整息稅前利潤中；及
- 7,600 萬歐元的投資出售收益，主要與 4,900 萬歐元的集團出版業務出售收益有關；

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，經調整息稅前利潤不包括主要與以下相關的調整：

- 與資產減值相關的 2.25 億歐元費用，主要是由於集團在中國的 SUV 生產能力調整，導致本地生產的菲亞特 Viaggio 和 Ottimo 車輛產生減值費用 9,000 萬歐元，以及 7,300 萬歐元的減值損失和資產沖銷，其中 4,300 萬歐元與 FCA Venezuela 若干資產有關（原因是委內瑞拉經濟狀況持續惡化）；

- 與上述高田安全氣囊充氣裝置相關的召回活動的估計費用 4.14 億歐元；
- 8,800 萬歐元的重組費用，主要與拉美和部件有關；
- 1.32 億歐元，計入綜合損益表中收入成本內，與一家供應商有爭議費用的召回相關的估計費用有關。儘管 FCA 認為該供應商有責任召回，但根據成本分攤協議，僅確認部分估計費用收回金額。
- 與上述北美自貿區產能調整相關的 1.56 億歐元；及
- 與上述天津港爆炸事件有關的 5,500 萬歐元保險賠償金。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度，經調整息稅前利潤不包括主要與以下相關的調整：

- 歐洲、中東及非洲和亞太地區資產減值相關費用 1.18 億歐元；
- 5,300 萬歐元的重組費用，主要與拉美和部件有關；
- 8.34 億歐元與上述北美自貿區產能調整有關；
- 1.42 億歐元與上述天津港爆炸有關；
- 關於 2015 年第三季度之前在美國和加拿大銷售的車輛的未來召回活動費用估計 7.61 億歐元，這是由於召回活動費用和頻率的增加以及美國和加拿大整個行業監管活動的加強所致，在估計未來召回成本的充分性評估中，又增加了一項精算分析，該分析更重視最近歷年的召回活動經驗趨勢；
- 1.44 億歐元在綜合損益表的銷售、一般及其他費用中確認，這是由於同意與美國國家公路交通安全管理局（「國家公路交通安全管理局」）的同意令，解決國家公路交通安全管理局提出的有關 2015 年國家公路交通安全管理局向 FCA US 發出的特別命令中 FCA US 執行 23 項召回活動的問題，以及 FCA US 在交通工具召回加強、責任和文件（TREAD）報告內發現的缺陷；以及
- 貨幣貶值 1.63 億歐元，其中 8,300 萬歐元與貨幣政策變化導致的阿根廷比索貶值有關，8,000 萬歐元與委內瑞拉有關，這是截至 2015 年 6 月 30 日採用邊緣貨幣體系（「SIMADI」）匯率造成的，存貨減記至成本或可變現淨值（以較低者為準）。

#### 經調整純利

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)	
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年比 2016 年	2016 年比 2015 年
經調整純利	€ 3,770	€ 2,516	€ 1,708	49.8%	47.3%

2017 年與 2016 年相比和 2016 年與 2015 年相比，經調整純利的增長是由於經營業績的改善以及財務開支淨額的減少（部分被稅項開支增加所抵銷）。

下表總結了持續性業務純利與經調整純利的對賬情況：

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
<b>持續性業務純利</b>	€ 3,510	€ 1,814	€ 93
調整 (如上)	(576)	934	2,169
關於調整的稅收影響	14	(232)	(554)
巴西遞延稅項資產撤銷	453	—	—
與撥回巴西間接稅負債有關的遞延稅項資產的減少	281	—	—
美國稅收改革的影響	88	—	—
總調整 (除稅淨額)	260	702	1,615
<b>經調整純利</b>	€ 3,770	€ 2,516	€ 1,708

截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，經調整純利不包括與以下相關的調整：

- 1,400 萬歐元的開支，反映了對上述經調整息稅前利潤未包括的項目的稅收影響；
- 與上述巴西遞延所得稅資產撤銷相關的 4.53 億歐元開支；
- 2.81 億歐元的開支，由於與上述巴西間接稅負債回撥相關的遞延所得稅資產減少而產生；及
- 與 2017 年 12 月美國稅制改革影響相關的 8,800 萬歐元開支。由於可能發佈的法規或監管指導，關於可能會影響估算假設的解釋的更改、我們計算的改進和可能採取的行動（包括針對稅務改革法採取的行動），該估算可能發生重大變化。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，經調整純利不包括與以下相關的調整：

- 2.32 億歐元的得益，反映了對上述經調整息稅前利潤中未包括的項目的稅收影響。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度內，經調整純利不包括與以下相關的調整：

- 5.54 億歐元的得益，反映了對上述經調整息稅前利潤中未包括的項目的稅收影響。

#### 分部業績 - 2017 年與 2016 年的比較和 2016 年與 2015 年的比較

(百萬歐元，以千輛計數的出貨量除外)	淨收入			經調整息稅前利潤			出貨量		
	截至 12 月 31 日止年度								
	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年	2016 年	2015 年	2017 年	2016 年	2015 年
北美自貿區	€ 66,094	€ 69,094	€ 69,992	€ 5,227	€ 5,133	€ 4,450	2,401	2,587	2,726
拉美	8,004	6,197	6,431	151	5	(87)	521	456	553
亞太	3,250	3,662	4,885	172	105	52	85	91	149
歐洲、中東及非洲	22,700	21,860	20,350	735	540	213	1,365	1,306	1,142
瑪莎拉蒂	4,058	3,479	2,411	560	339	105	51	42	32
部件	10,115	9,659	9,770	536	445	395	—	—	—
其他活動	727	779	844	(189)	(244)	(150)	—	—	—
未分配項目及對銷 <sup>(1)</sup>	(4,014)	(3,712)	(4,088)	(138)	(267)	(184)	—	—	—
<b>合計</b>	€ 110,934	€ 111,018	€ 110,595	€ 7,054	€ 6,056	€ 4,794	4,423	4,482	4,602

<sup>(1)</sup> 主要包括綜合中對銷的公司間交易；還包括推出阿爾法羅密歐 Giulia 平臺的相關成本，由於出貨數量有限，該成本未分配至大眾市場車輛分部。

以下是對各個分部截至 2017 年 12 月 31 日止年度與截至 2016 年 12 月 31 日止年度相比和截至 2016 年 12 月 31 日止年度與截至 2015 年 12 月 31 日止年度相比的淨收入、經調整息稅前利潤和發貨量的討論。我們以如下經營推動因素審查經營業績的變化：

- **銷量:** 反映了售予客戶（主要是經銷商和車隊客戶）的產品的變化。銷量的變化受行業銷量、市場份額和經銷商庫存水平變化的推動。我們的未合併附屬公司製造和分銷的車輛不包括在銷量內；
- **組合:** 通常反映產品組合的變化（包括汽車品牌和車型之間的組合）以及區域市場和分銷渠道組合的變化（包括零售和車隊客戶之間的組合）；
- **淨價:** 主要反映對客戶的價格變化（包括與內容改進相關的更高定價（扣除折扣）、價格回扣和其他銷售激勵計劃）、以及相關的外幣交易影響；
- **工業成本:** 主要包括製造和採購與內容和車輛功能增強相關的材料的成本變化、以及工業效率和低效率、召回活動和保修成本、研發費用及相關外幣交易影響；
- **銷售、一般及管理費用（「銷售、一般及管理費用」）:** 主要包括廣告和促銷活動費用、服務購買費用、信息技術費用和其他與產品開發和製造不直接相關的費用；及
- **其他:** 包括上述未提及的其他項目，如外匯換算和合資企業及聯營公司的業績。

#### 北美自 貿區

	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)			
				2017 年比 2016 年		2016 年比 2015 年	
	2017 年	2016 年	2015 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
出貨量 (千輛)	2,401	2,587	2,726	(7.2)%	—	(5.1)%	—
淨收入 (百萬歐元)	€ 66,094	€ 69,094	€ 69,992	(4.3)%	(2.6)%	(1.3)%	(1.2)%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ 5,227	€ 5,133	€ 4,450	1.8%	4.0%	15.3%	15.1%
經調整息稅前利潤率 (%)	7.9%	7.4%	6.4%	+50 基點	—	+100 基點	—

#### 出貨量

與 2016 年相比，2017 年車輛出貨量的減少主要是由於計劃的車隊銷售減少（主要是 Jeep）以及 Jeep 自由客、道奇 Dart 和克萊斯勒 200 的停產（部分被 Ram 和阿爾法羅密歐品牌、Jeep 大切諾基和全新 Jeep 指南者的出貨量增加所抵銷）導致車隊銷量減少。出貨量反映了（i）美國減少 18.9 萬輛（下降 9%），部分被（ii）墨西哥增加 4,000 輛（上升 4%）所抵銷，而（iii）加拿大的出貨量在此期間持平。

與 2015 年相比，2016 年汽車出貨量減少是由於計劃逐步淘汰克萊斯勒 200 和道奇 Dart，同時實施北美自貿區產能調整計劃，以更好地滿足市場對皮卡和多功能車的需求。出貨量反映了：（i）美國減少 10.6 萬輛（下降 5%）；（ii）加拿大減少 2.9 萬輛（下降 10%）；及（iii）墨西哥減少 4,000 輛（下降 4%）。

#### 淨收入

與 2016 年相比，北美自貿區 2017 年淨收入的減少主要歸因於出貨量下降而淨減少 17 億歐元（如上所述）（經扣除有利的車輛及渠道組合）和 12 億歐元的不利外匯換算影響。

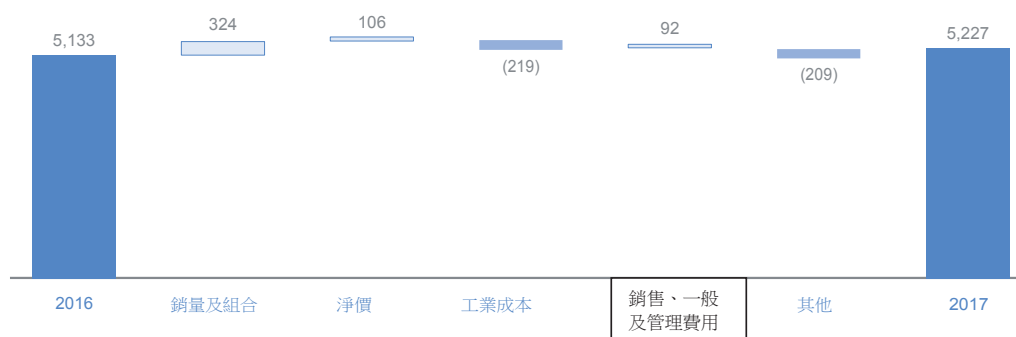
與 2015 年相比，北美自貿區 2016 年淨收入的減少主要歸因於出貨量下降而淨減少 10 億歐元（如上所述）（經扣除有利的車輛組合），部分被淨價增加 1 億歐元所抵銷，而這又部分被加拿大元及墨西哥比索的不利外匯交易影響所抵銷。

#### 經調整息稅前利潤

下圖反映了按經營推動因素劃分的北美自貿區經調整息稅前利潤變化（2017 年與 2016 年比較和 2016 年與 2015 年比較）：

#### 按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤

2017 年與 2016 年比較（百萬歐元）



與 2016 年相比，2017 年北美自貿區經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

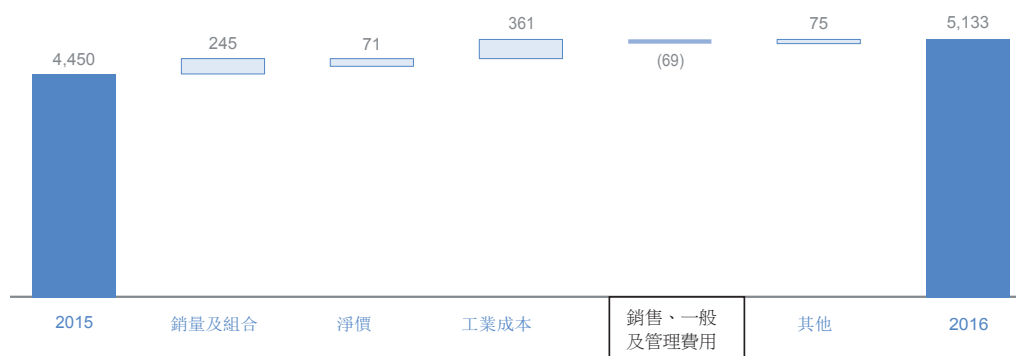
- 有利的組合，扣除上述出貨量下降；
- 正定價，部分被更高激勵和加拿大元的外匯影響所抵銷；及
- 一般、銷售及管理支出降低，主要是由於廣告費用降低。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 由於內容增強方面產品成本增加，產能調整計劃的成本增加（部分被採購效率和較低保修成本抵銷），導致工業成本增加；
- 不利外匯換算影響；以及
- 上一年度一次性殘值調整，包含在上述其他項目中。

#### 按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤

2016 年與 2015 年比較（百萬歐元）





與 2015 年相比，2016 年北美自貿區經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 如上所述，改善車輛組合（扣除出貨量下降）；
- 正淨價（如上所述）；以及
- 工業成本的下降主要與採購節約、保修費用下降和有利外匯交易影響有關，扣除內容增強方面的產品成本增加和製造成本增加。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 銷售、一般及管理支出增加，主要是由於廣告費用增加。

### 拉美

	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)			
				2017 年比 2016 年		2016 年比 2015 年	
	2017 年	2016 年	2015 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
出貨量 (千輛)	521	456	553	14.3%	—	(17.5)%	—
淨收入 (百萬歐元)	€ 8,004	€ 6,197	€ 6,431	29.2%	23.6%	(3.6)%	0.7%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ 151	€ 5	€ (87)	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
經調整息稅前利潤率 (%)	1.9%	0.1%	(1.4)%	+180 基點	—	+150 基點	—

n.m. = 數字無意義。

### 出貨量

與 2016 年相比，2017 年汽車出貨量的增長主要歸因於市場狀況的改善以及菲亞特 Mobi、全新菲亞特 Argo 和 Jeep 指南者的成功，部分菲亞特派力奧系列停產所抵銷。出貨量反映 (i) 巴西增加 3.1 萬輛（增長 9%），及 (ii) 阿根廷增加 3 萬輛（增長 37%）。

與 2015 年相比，2016 年車輛出貨量的減少主要由於巴西宏觀經濟持續疲軟導致貿易狀況不佳，部分被當地生產的菲亞特 Toro 和 Jeep 指南者所抵銷。出貨量反映 (i) 巴西減少了 10.6 萬輛（減少 23%），這反映了巴西宏觀經濟持續疲軟導致貿易狀況不佳，部分被 (ii) 阿根廷增加了 1 萬輛（增長 12%）所抵銷。

### 淨收入

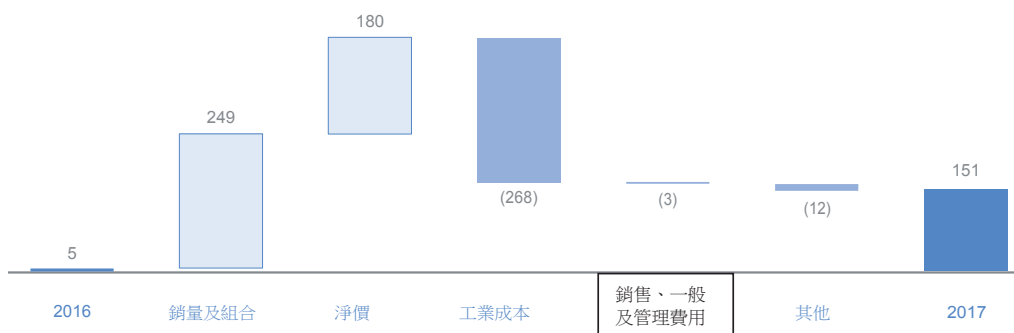
與 2016 年相比，2017 年拉美淨收入的增長主要歸因於出貨量增加和有利的車輛組合產生 14 億歐元（如上所述），正淨價產生 2 億歐元（部分被增加的激勵抵銷），以及有利外匯交易影響而產生 3 億歐元。

與 2015 年相比，2016 年拉美淨收入的減少主要歸因於有利的車輛組合而致淨增加 1 億歐元，扣除銷量下降（如上所述），部分被 3 億歐元不利外匯影響所抵銷。

### 經調整息稅前利潤

以下圖表反映了 2017 年與 2016 年相比和 2016 年與 2015 年相比，按經營推動因素劃分的拉美經調整息稅前利潤的變化：

按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤  
2017 年與 2016 年比較（百萬歐元）



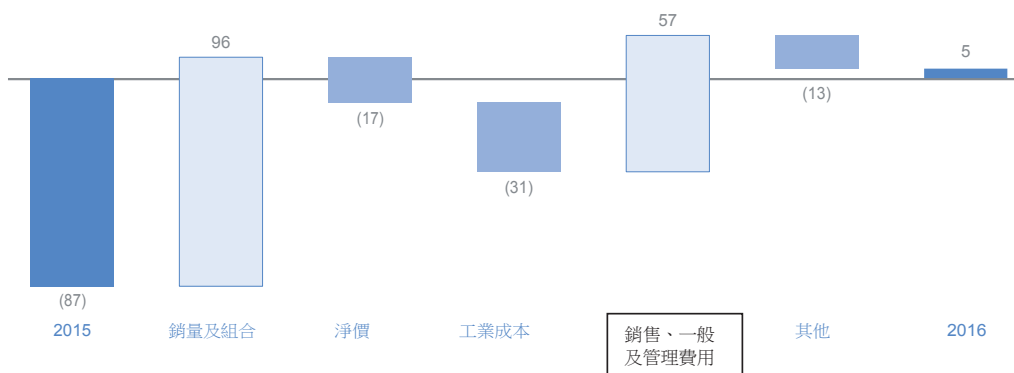
與 2016 年相比，2017 年拉美經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 銷量增加和有利的車輛組合；
- 有利的淨價，部分被增加的激勵措施抵銷；及
- 巴西降低了間接稅。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 由於投入成本膨脹，工業成本上升；及
- 與新車相關的更高折舊和攤銷。

按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤  
2016 年與 2015 年比較（百萬歐元）



與 2015 年相比，2016 年拉美經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 如上所述，有利的銷量和組合；以及
- 持續的成本削減舉措推動銷售、一般及管理費用的下降，使其規模與市場銷量相適應。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 巴西激烈競爭導致淨價降低；以及
- 通貨膨脹推動產品成本上升以及與新產品有關的折舊和攤銷，致使工業成本上升。

### 亞太

	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)			
				2017 年比 2016 年		2016 年比 2015 年	
	2017 年	2016 年	2015 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
總出貨量 (千輛)	290	233	189	24.5%	—	23.3%	—
合併出貨量 (千輛)	85	91	149	(6.6)%	—	(38.9)%	—
淨收入 (百萬歐元)	€ 3,250	€ 3,662	€ 4,885	(11.3)%	(9.2)%	(25.0)%	(23.9)%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ 172	€ 105	€ 52	63.8%	71.8%	101.9%	114.1%
經調整息稅前利潤率 (%)	5.3%	2.9%	1.1%	+240 基點	—	+180 基點	—

在中國繼續透過廣汽菲克合資公司向 Jeep 本地化生產過渡，導致 2017 年與 2016 年相比和 2016 年與 2015 年相比，總出貨量（包括合併附屬公司和未合併合資公司的出貨量）增加，合併出貨量（僅包括合併附屬公司和我們在印度業務的出汗了）減少。廣汽菲克合資公司於 2017 年全面投入運營，生產了三款 Jeep 運動型多功能車（「SUV」）車型（切諾基、自由俠和全新指南者），而 2016 年僅生產了一款 Jeep SUV 車型（切諾基）。由於廣汽菲克合資公司本地產量增加，本集團在中國進口的汽車減少了。由於廣汽菲克合資公司被採用權益法核算，該合營企業的經營業績在綜合損益表內投資業績一行的項目中確認，而不是逐項合併。由於我們在中國的合併業務出貨量減少，在中國向本地化生產的轉變一事會導致淨收入和綜合損益表其他項目的減少。隨著這一趨勢的持續，廣汽菲克合資公司的業績和經調整息稅前利潤對於了解我們在亞太地區的經營業績方面變得愈加重要。

### 出貨量

與 2016 年相比，2017 年合併出貨量略有下降，主要原因是 Jeep 在中國的進口計劃減少，部分被阿爾法羅密歐在該地區的推出和 Jeep 指南者在印度的生產所抵銷。與 2016 年相比，2017 年總出貨量有所增加，原因是透過廣汽菲克合資公司實現的 Jeep 本地化生產持續增長。

與 2015 年相比，2016 年合併出貨量的減少主要歸因於在中國向 Jeep 本土化生產的過渡，以及澳大利亞銷量下降（因抵銷澳元貶值而採取的定價措施）。與 2015 年相比，2016 年的總出貨量有所增加，原因是透過廣汽菲克合資公司實現 Jeep 本地化生產。

### 淨收入

與 2016 年相比，2017 年亞太地區淨收入下降的主要原因是，（如上所述）合併出貨量減少，零部件銷售下降，以及不利外匯影響。

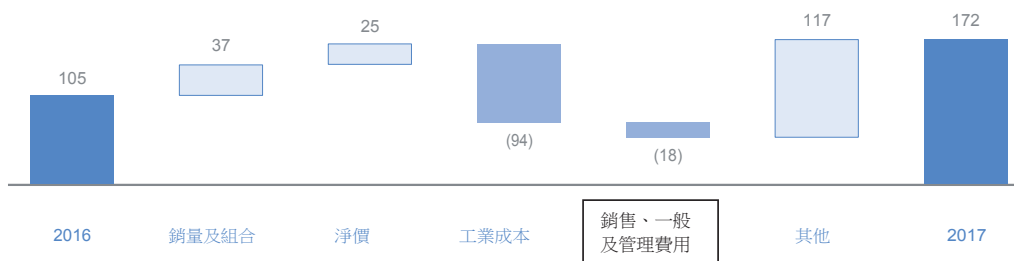
與 2015 年相比，2016 年亞太地區淨收入的減少主要是由於上述合併出貨量減少，部分被進口車輛的有利車輛組合和部件銷售的增加所抵銷。

### 經調整息稅前利潤

下圖反映了按經營推動因素劃分的亞太經調整息稅前利潤變化（2017年與2016年相比和2016年與2015年相比）：

#### 按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤

2017年與2016年比較（百萬歐元）



與2016年相比，2017年亞太地區經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

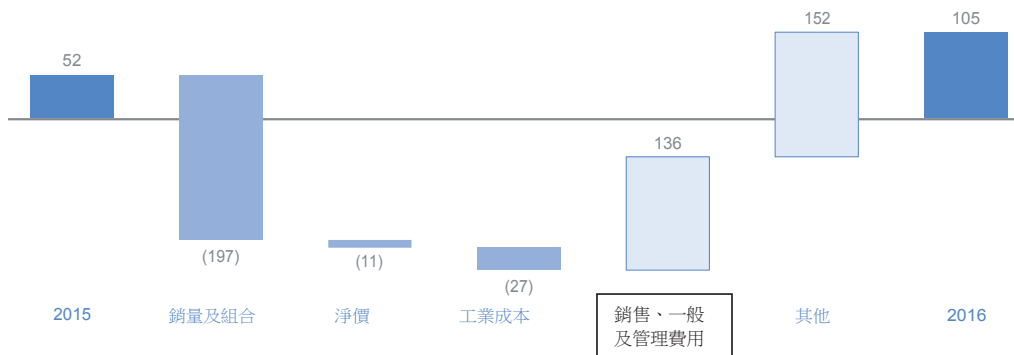
- 與天津（中國）港口爆炸有關的9,300萬歐元保險賠償（列入經調整息稅前利潤內）；
- 有利的車輛組合和激勵減少；及
- 廣汽菲克合資公司的業績改善（列入上述其他項目中）。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 與阿爾法羅密歐品牌相關的發佈成本；及
- 不利外匯交易影響導致工業成本上升。

#### 按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤

2016年與2015年比較（百萬歐元）



與 2015 年相比，2016 年亞太地區經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 銷售、一般及管理費用減少，主要是由於廣汽菲克合資公司從 2016 年起產生的營銷成本；及
- 廣汽菲克合資公司在中國本土化生產 Jeep 和有利外匯影響（反映在其他項目內）推動下的業績改善。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 如前所述，銷量和組合因進口量下降而產生的不利影響（扣除有利的車輛組合）；
- 由於給予激勵以完成停產車輛和其他進口車輛的售賣而導致淨價下降；以及
- 由於不利的外匯交易影響導致工業成本上升。

### 歐洲、中 東及非洲

	截至 12 月 31 日止年度			增長 / (下降)			
				2017 年比 2016 年		2016 年比 2015 年	
	2017 年	2016 年	2015 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
出貨量 (千輛)	1,365	1,306	1,142	4.5%	—	14.4%	—
淨收入 (百萬歐元)	€ 22,700	€ 21,860	€ 20,350	3.8%	4.4%	7.4%	8.7%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ 735	€ 540	€ 213	36.1%	35.6%	153.5%	n.m.
經調整息稅前利潤率 (%)	3.2%	2.5%	1.0%	+70 基點	—	+150 基點	—

n.m. = 數字無意義。

### 出貨

與 2016 年相比，2017 年汽車出貨量的增長主要歸因於全新阿爾法羅密歐 Stelvio 和 Jeep 指南者以及菲亞特 Tipo 系列。出貨量反映了 (i) 乘用車出貨量增加至 106.8 萬輛（增長 6%），以及 (ii) 輕型商用車（「LCV」）出貨量增加至 29.7 萬輛（增長 1%）。

與 2015 年相比，2016 年汽車出貨量的增長主要歸因於全新菲亞特 Tipo 系列、Jeep 自由俠和全新阿爾法羅密歐 Giulia。出貨量反映出 (i) 乘用車出貨量增加至 101.2 萬輛（增長 13%），以及 (ii) 輕型商用車出貨量增加至 29.4 萬輛（增長 19%）。

### 淨收入

與 2016 年相比，2017 年歐洲、中東和非洲地區淨收入的增長主要歸因於 16 億歐元的積極影響，這與銷量增長（如上所述）和有利的組合有關。這部分上被負淨價和包括英鎊貶值在內的不利外匯影響所抵銷。

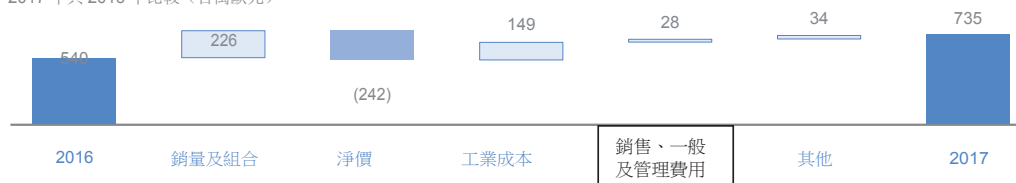
與 2015 年相比，2016 年歐洲、中東和非洲地區淨收入的增長主要歸因於 23 億歐元的積極影響，這與銷量的增長（如上所述）和有利的車輛組合有關。這部分上被 3 億歐元的有利外匯影響所抵銷。

### 經調整息稅前利潤

下圖反映了按經營推動因素劃分的歐洲、中東及非洲經調整息稅前利潤變化（2017年與2016年相比和2016年與2015年相比）：

#### 按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤

2017年與2016年比較（百萬歐元）



與2016年相比，2017年歐洲、中東和非洲經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

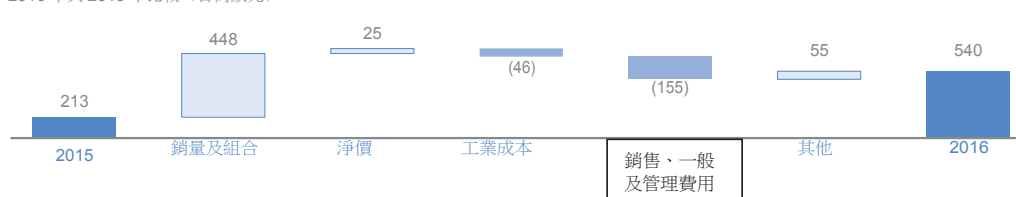
- 如上所述，更高的銷量和有利的車輛組合；
- 主要由於採購和製造成本效益而使工業成本降低，部分被與新車相關的更高攤銷和折舊成本抵銷；及
- FCA Bank 合資企業的業績改善（列入上述其他項目中）。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 不利的淨價，主要是由於更高的激勵和不利外匯影響，包括英鎊貶值。

#### 按經營推動因素劃分的經調整息稅前利潤

2016年與2015年比較（百萬歐元）



與2015年相比，2016年歐洲、中東和非洲經調整息稅前利潤的增長主要歸因於：

- 如上所述，更高的銷量和車輛組合改善；及
- FCA Bank 及 Tofas 合資企業的業績改善（列入上述其他項目中）。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 工業成本增加主要是由於研發費用增加，扣除採購和製造效率；以及
- 銷售、一般及管理費用的增長主要由於支持新產品發佈的廣告成本增加，特別是阿爾法羅密歐品牌。

**瑪莎拉蒂**

	截至 12 月 31 日止年度			2017 年比 2016 年		增長 / (下降)	
	2017 年	2016 年	2015 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
	2017 年	2016 年	2015 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
出貨量 (千輛)	51	42	32	21.4%	—	31.3%	—
淨收入 (百萬歐元)	€ 4,058	€ 3,479	€ 2,411	16.6%	19.3%	44.3%	47.0%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ 560	€ 339	€ 105	65.2%	67.7%	222.9%	228.9%
經調整息稅前利潤率(%)	13.8%	9.7%	4.4%	+410 基點	—	+530 基點	—

**出貨量**

與 2016 年相比，2017 年瑪莎拉蒂出貨量的增加主要歸因於瑪莎拉蒂 Levante 出貨量的增加，部分被瑪莎拉蒂 Ghibli 和 Quattroporte 銷量的下降所抵銷，這推動了中國出貨量增長 31%、歐洲出貨量增長 25% 和北美出貨量增長 11%。

與 2015 年相比，2016 年瑪莎拉蒂的出貨量有所增加，主要原因是全新瑪莎拉蒂 Levante 的推出，這推動了中國出貨量大增 91%、歐洲大增 37% 和北美大增 14%。

**淨收入**

與 2016 年相比，2017 年瑪莎拉蒂淨收入的增長主要由於更高的出貨量，部分被不利外匯影響抵銷。

與 2015 年相比，2016 年瑪莎拉蒂淨收入的增長主要由於更高的出貨量、有利的車輛和市場組合。

**經調整息稅前利潤**

與 2016 年相比，2017 年瑪莎拉蒂經調整息稅前利潤有所增長，主要原因是：

- 出貨量增加（如上所述）；以及
- 主要由於製造和採購效率降低了工業成本。

這些部分上被以下因素抵銷：

- 不利外匯影響。

與 2015 年相比，2016 年瑪莎拉蒂經調整息稅前利潤的增長主要由於：

- 銷量和組合（如上所述）的積極影響，部分被抵銷；
- 工業成本和商業發佈活動的增加。

**部件**

	截至 12 月 31 日止年度			2017 年比 2016 年		增長 / (下降)	
	2017 年	2016 年	2015 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
	2017 年	2016 年	2015 年	% 實際	% 固定匯率	% 實際	% 固定匯率
淨收入 (百萬歐元)	€ 10,115	€ 9,659	€ 9,770	4.7%	5.1%	(1.1)%	1.1%
經調整息稅前利潤 (百萬歐元)	€ 536	€ 445	€ 395	20.4%	22.4%	12.7%	15.9%
經調整息稅前利潤率(%)	5.3%	4.6%	4.0%	+70 基點	—	+60 基點	—

### 淨收入

與 2016 年相比，2017 年淨收入的增長主要是由於三項業務（Magneti Marelli、Comau 和 Teksid）的銷量有所增加。

與 2015 年相比，2016 年淨收入的減少主要是由於 Comau 的銷量減少和不利的匯兌交易影響，而 Magneti Marelli 的銷量增加（主要來自照明業務線）在很大程度上抵銷了這些影響。

### 經調整息稅前利潤

與 2016 年相比，2017 年經調整息稅前利潤的增加主要涉及基本上因 Magneti Marelli 的世界級製造舉措帶來的產量增加和工業成本降低的積極影響，部分被不利的組合和不利的淨價格抵銷。

與 2015 年相比，2016 年經調整息稅前利潤的增長主要與銷量和組合的積極影響有關，部分被工業成本上升（主要原因是通貨膨脹和不利的匯兌影響，扣除採購和工業效率）所抵銷。

## 流動性及資本資源

### 流動性概覽

我們需要大量的流動資金來履行我們的義務並為我們的業務提供資金。短期流動資金須用於購買汽車生產所需的原材料、零部件，以及用於銷售、管理、研發等費用。除了我們的一般營運資金和運營需要外，我們還預計把大量現金用於以下目的：（i）關於支持我們現有和未來產品的資本支出；（ii）我們財務義務下的本金和利息支付；及（iii）養老金和僱員福利付款。我們在經營所在地區進行主要與引入新產品相關的資本投資（包括自動駕駛、提高製造效率、提高產能和維護能力以及遵守監管和環境法規）。2018 年，我們的資本支出預計介乎於 80 億歐元至 85 億歐元，我們計劃主要用經營活動產生的現金以及提供予本集團若干實體的信貸額度為其提供資金。

我們的業務和經營業績取決於我們在達到一定的最低汽車出貨量方面的能力。與汽車製造商的典型情況一樣，我們的固定成本非常高，因此，汽車出貨量的變化會對盈利能力和流動性產生重大影響。我們通常在發貨後不久即收到經銷商和分銷商的付款，而我們從供應商處收到零件和材料的時間與我們須就此付款的時間之間有一定的滯留。因此，在車輛出貨量不斷增加的期間，通常會對我們的現金流和流動性產生相應的積極影響。相反，在汽車發貨量下降的期間，通常會對我們的現金流和流動性產生相應的負面影響。汽車出貨的延誤，包括為了解決質量問題而導致的發貨延誤，往往會對我們的現金流和流動性產生負面影響。此外，由於付款條款的不同，我們收取與汽車出口裝運、車隊銷售以及動力總成系統和車輛預裝部件銷售有關的應收款的時間往往較長。儘管我們定期為此類應收款進行保理交易，以加快收款速度並將相關風險轉移至保理商，但車輛發運量的變化可能會導致我們的營運資金波動。我們產品組合的國際化程度提高也可能影響我們的營運資金需要，因為將車輛運送到與生產地不同的國家的要求可能會增加。此外，營運資金會受到具有回購承諾的車輛發貨的趨勢和季節性的影響。

管理層相信，除了經營和融資活動將會產生的資金外，目前可用的資金將使本集團能夠履行其義務，為其業務提供資金（包括為計劃投資提供資金、營運資金需要）並履行其在日常經營過程中償還債務的義務。



Fidis S.p.A. 是我們 100% 控股的專屬財務公司，通過提供應收款融資活動（也稱保理），支持本集團層面（包括部件及瑪莎拉蒂分部）所有地區經營資金需要。此外，Fidis S.p.A. 還為意大利選定經銷商提供融資。

流動性需求主要通過經營產生的現金來滿足，包括向全球經銷商、分銷商和其他消費者銷售車輛、服務和零件。

本集團的經營現金管理和流動性投資與確保本集團資金有效高效管理的目標相協調。各家公司通過各種融資渠道在金融市場籌集資金。

2016 年 3 月，FCA US 修訂了規管 2017 年及 2018 年到期的 B 批定期貸款（統稱「B 批定期貸款」）的信貸協議，（其中包括）刪除了限制 FCA US 為集團其他成員提供擔保和支付股息的契諾，建立統一的融資平臺，實現集團內部資金的自由流動（請參閱下文「資本市場及其他融資交易—FCA US 第 B 批定期貸款」一節）。因此，自此後，FCA US 的現金管理活動不再與本集團其餘成員分開管理。

2017 年 3 月 6 日，一家財務附屬公司 Fiat Chrysler Finance US Inc.（「FCF US」）根據特拉華州法律註冊成立，成為本公司的間接全資附屬公司。2017 年 5 月 9 日，FCF US 和本公司以 F-3 表格向美國證監會提交了一份自動生效的擱架式登記聲明。如果 FCF US 發行債務證券，本公司將為其提供完全的、無條件的擔保。本公司的任何其他附屬公司均不會為該等債務提供擔保。

FCA 及其財務附屬公司發行的若干票據包括可能受若干附屬公司（包括 FCA Italy 和 FCA US）相關情況影響的契約；特別是，存在交叉違約條款，如果有關附屬公司未能支付其若干債務，則其可加速還款。

隨著未償債務到期或我們需要支付本金，長期流動性需要可能涉及一定程度的債務再融資。儘管我們相信我們目前的總流動性水平足以滿足我們的短期和長期流動性要求，但我們會定期評估改善流動性狀況的機會，以增強財務靈活性，並實現和保持與業內其他公司一致的流動性和資本狀況。

然而，我們流動性的任何實際或感知限制可能會限制交易對方（包括經銷商、消費者、供應商、貸款人和金融服務提供商）與我們開展業務的能力或意願，或要求我們限制額外的現金金額，以為我們的債務提供抵押品擔保。我們的流動性水平受到若干風險和不確定性的影響，包括風險因素中所描述者。

### 可用流動性

下表總結了我們的可用流動性：

(百萬歐元)	於 12 月 31 日			
	2017 年	2016 年	2015 年 <sup>(1)</sup>	
現金、現金等價物及流動證券 <sup>(2)</sup>	€ 12,814	€ 17,559	€	21,144
未提取的承諾信貸額度 <sup>(3)</sup>	7,563	6,242		3,413
<b>可用流動性總額<sup>(4)</sup></b>	<b>€ 20,377</b>	<b>€ 23,801</b>	<b>€</b>	<b>24,557</b>

<sup>(1)</sup> 法拉利分部的資產於 2015 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表中被歸類為持作分配資產。這些資產以及於 2015 年 12 月 31 日法拉利 5 億歐元的未提取循環信貸安排，不包括在所列數字中。

<sup>(2)</sup> 流動證券由短期或有價證券組成，這些證券代表臨時投資，但不滿足歸類為現金等價物的所有要求，因為它們可能不容易轉換為現金，或者它們面臨價值變化的重大風險（即使它們是短期的或可出售的）。

<sup>(3)</sup> 不包括於 2017 年 12 月 31 日可用於計劃投資資金的未提取 1 億歐元長期專用信貸額度（於 2016 年 12 月 31 日及於 2015 年 12 月 31 日分別未提取 3 億歐元）。

<sup>(4)</sup> 我們的大部分流動性可用於我們在歐洲和美國的財務業務；然而，流動性也可用於在其他國家運營的若干附屬公司。在這些國家持有的現金可能會受到轉移限制，視乎這些附屬公司經營所在的海外司法權區而定。根據我們對我們經營和保有重大現金餘額所處的國家的此類轉移限制的審查，我們認為此類轉移限制不會對本集團在上述日期滿足其流動性要求的能力產生不利影響。

我們的流動性主要以美元和歐元計價。於 2017 年 12 月 31 日可用的合計 128 億歐元現金、現金等價物和流動證券中（於 2016 年 12 月 31 日為 176 億歐元，於 2015 年 12 月 31 日為 211 億歐元），70 億歐元或 54.7% 以美元計價（於 2016 年 12 月 31 日為 98 億歐元或 55.7%，於 2015 年 12 月 31 日為 126 億歐元或 59.7%）和 23 億歐元或 18.0% 以歐元計價（於 2016 年 12 月 31 日為 33 億歐元或 18.8%，於 2015 年 12 月 31 日為 34 億歐元或 16.1%）。

於 2017 年 3 月，本集團修訂了其最初於 2015 年 6 月簽署的銀團循環信貸融資（經修訂「循環信貸融資」）。該修訂將循環信貸融資從 50 億歐元提高到 62.5 億歐元及循環信貸融資的最終期限延長至 2022 年 3 月。循環信貸融資可用於一般公司用途及本集團的營運資金需求，且分為兩個批次：31.25 億歐元，期限為 37 個月，且具有兩次延期選擇，分別為一年及 11 個月，可於修訂簽署日期的第一及第二週年行使；以及 31.25 億歐元，期限為 60 個月。該修訂已按債務更改入賬，因此，與最初 50 億歐元循環信貸融資相關的剩餘未攤銷債務發行成本以及與修訂相關的新成本，將於經修訂循環信貸融資的期限內攤銷。於 2017 年 12 月 31 日，62.5 億歐元循環信貸融資未提取。

於 2017 年 12 月 31 日，合計 76 億歐元的未提取承諾信貸額度包括 62.5 億歐元循環信貸融資和約 13 億歐元其他循環信貸融資。於 2016 年 12 月 31 日，合計 62 億歐元的未提取承諾信貸額度包括原 50 億歐元循環信貸融資和約 12 億歐元其他循環信貸融資。

從 2016 年 12 月 31 日至 2017 年 12 月 31 日，可用流動性總額減少了 34 億歐元，主要反映了總債務的減少，部分被經營活動所得現金（扣除投資活動）和 13 億歐元可用未提取承諾信用額度的增加（幾乎完全與如上所述集團循環信貸融資增加 12.5 億歐元有關）抵銷。有關更多資料，請參閱下文「現金流量」一節。

## 現金流量

### 截至 2017 年 12 月 31 日止年度與截至 2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度的比較

下表匯總了截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止各年度的經營、投資和融資活動現金流量。另外，更多資料請參閱我們的綜合現金流量表和附註 29 綜合現金流量表解釋附註（在本報告其他章節所載綜合財務報表內）。

(百萬歐元)	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年 <sup>(1)</sup>
經營活動所得現金流量—持續性業務	€ 10,385	€ 10,594	€ 9,224
經營活動所得現金流量—已終止業務	—	—	527
投資活動所用現金流量—持續性業務	(9,296)	(9,039)	(8,874)
投資活動所用現金流量—已終止業務	—	—	(426)
融資活動所用現金流量—持續性業務	(4,473)	(5,127)	(5,195)
融資活動所得現金流量—已終止業務	—	—	2,067
換算匯兌差額	(1,296)	228	681
現金及現金等價物變動總額	(4,680)	(3,344)	(1,996)
期初現金及現金等價物	17,318	20,662	22,840
期末現金及現金等價物（列入持作分配資產內）	—	—	182
<b>期末現金及現金等價物</b>	<b>€ 12,638</b>	<b>€ 17,318</b>	<b>€ 20,662</b>

<sup>(1)</sup> 法拉利的經營業績和現金流不包括在本集團的持續性業務中，在截至 2015 年 12 月 31 日止年度法拉利被歸類為已終止業務後，作為一個單項列示在截至 2015 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表和現金流量表中。

**經營活動—截至 2017 年 12 月 31 日止年度**

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，經營活動產生的淨現金為 103.85 億歐元，主要原因是：(i) 持續性業務淨利潤為 35.10 億歐元，經調整後，就折舊和攤銷費用加回 58.90 億歐元；以及主要與拉美相關的遞延所得稅資產淨減少 10.57 億歐元，其他非現金項目淨減少 1.99 億歐元；(ii) 主要從我們的權益法核算投資中獲得的 1.02 億歐元股息；及 (iii) 主要由於以下各項因素而致營運資金變動 4.59 億歐元的負面影響：(a) 於年底與新車型（包括全新阿爾法羅密歐 Stelvio 和新 Jeep 牧馬人以及拉美和瑪莎拉蒂的銷量增長）攀升有關的存貨增加 16.66 億歐元，及 (b) 貿易應收款增加 2.06 億歐元，部分被以下因素抵銷：(c) 與 2016 年同期相比，2017 年第四季度北美自貿區和拉美的貿易應付款增加了 10.86 億歐元，主要與產量增加有關；及 (d) 其他應付款和應收款增加而產生 3.27 億歐元的積極影響，主要與應付稅款和更高遞延收入有關。

**經營活動—截至 2016 年 12 月 31 日止年度**

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，經營活動產生的淨現金為 105.94 億歐元，主要原因是：(i) 持續性業務淨利潤為 18.14 億歐元，經調整後，就折舊和攤銷費用加回 59.56 億歐元，以及其他非現金項目 1.11 億歐元，(ii) 撥備淨增加 15.19 億歐元，主要是由於北美自貿區召回活動的 4.14 億歐元保修撥備方面的增加，召回活動涉及由高田製造的零件引起的安全氣囊充氣裝置的全行業召回，與召回相關的估計淨成本為 1.32 億歐元，召回成本與一家供應商存在爭議，應計銷售激勵增加主要與北美自貿區和歐洲、中東和非洲有關；(iii) 1.23 億歐元的股息主要來自我們的權益法核算投資，及 (iv) 7.77 億歐元營運資金變動的積極影響，主要是由於 (a) 貿易應收款減少 1.77 億歐元，(b) 貿易應付款增加 7.76 億歐元，主要與歐洲、中東和非洲的生產水平增加有關，部分被拉美活動減少和 Jeep 車在中國本地化生產的影響所抵銷，(c) 其他應付款和應收款增加 2.95 億歐元，主要與稅款和遞延費用的淨支付有關，部分被 (d) 4.71 億歐元的庫存增加所抵銷，主要與歐洲、中東和非洲地區新車型產量的增加有關。

**經營活動—截至 2015 年 12 月 31 日止年度**

截至 2015 年 12 月 31 日止年度，經營活動產生的淨現金為 97.51 億歐元，主要原因是 (i) 持續性業務產生的淨利潤為 9,300 萬歐元，經調整後，加回 54.14 億歐元折舊和攤銷費用以及 8.12 億歐元的其他非現金項目，其中包括 (a) 合計 7.13 億歐元的資產減值非現金費用，主要與調整集團在北美自貿區的生產能力（以更好地滿足市場對皮卡及多功能汽車的需求）方面的資產減值有關及 (b) 因採用 SIMADI 匯率重新計量委內瑞拉附屬公司以美元計價的淨貨幣資產而確認 8,000 萬歐元費用（就對現金及現金等價物的影響而言，在「換算匯兌差額」中列報）；(ii) 淨增加 32.06 億歐元的撥備，主要與保修撥備的增加有關，其中包括北美自貿區未來召回活動成本估計的變化，以及主要與北美自貿區銷售量增加有關的更高應計銷售激勵；(iii) 主要從我們的權益法核算投資中獲得的 1.12 億歐元股息；及 (iv) 已終止業務產生的 5.27 億歐元現金流，其中一部分被 (v) 營運資金變動 1.58 億歐元的負面影響所抵銷，主要原因是 (a) 存貨增加 9.58 億歐元，這反映了消費者對我們汽車的需求增加及北美自貿區由於生產轉換而致庫存累積，(b) 貿易應收款增加 1.91 億歐元，(c) 其他應付款和應收款變化減少 5.8 億歐元，主要與稅款和遞延費用的淨支付有關，而部分被 (d) 貿易應付款增加 15.71 億歐元（主要與歐洲、中東和非洲地區生產水平的提高有關）所抵銷。

**投資活動—截至 2017 年 12 月 31 日止年度**

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，用於投資活動的淨現金為 92.96 億歐元，主要是由於 (i) 86.66 億歐元的資本支出，包括主要與北美自貿區和歐洲、中東和非洲有關的 25.86 億歐元資本化開發支出，用於支持對現有和未來產品的投資，包括對電氣化和自動駕駛的投資，及 (ii) 融資活動應收款淨增加 8.38 億歐元，主要與集團在中國和歐洲的金融服務活動的貸款組合增加有關，部分被以下各項抵銷 (iii) 因出售 FCA 對 CNH Industrial N.V. (「CNHI」) 的投資而收到 1.44 億歐元所得，並在現金流量表內的證券變動中確認 (參閱本報告其他章節綜合財務報表中附註 13 其他金融資產)。

**投資活動—截至 2016 年 12 月 31 日止年度**

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，用於投資活動的淨現金為 90.39 億歐元，主要是由於 (i) 88.15 億歐元的資本支出，包括支持對現有和未來產品投資的 25.58 億歐元資本化開發支出，主要涉及北美自貿區和歐洲、中東和非洲的大眾市場車輛運營，以及對阿爾法羅密歐品牌的投資，(ii) 對合資企業、聯營公司和未合併附屬公司的投資總額為 1.16 億歐元，主要與對廣汽菲克合資公司的額外投資有關，以及 (iii) 主要與集團在中國和歐洲的金融服務活動貸款組合增加有關的融資活動應收款淨增加 4.83 億歐元。

**投資活動—截至 2015 年 12 月 31 日止年度**

截至 2015 年 12 月 31 日止年度，用於投資活動的淨現金為 93 億歐元，主要是由於 (i) 88.19 億歐元的資本支出，包括支持對現有和未來產品投資的 25.04 億歐元資本化開發支出。資本支出主要涉及北美自貿區和歐洲、中東和非洲的大眾市場車輛運營、對阿爾法羅密歐品牌的投資及巴西伯南布哥工廠完工；(ii) 對合資企業、聯營公司和未合併附屬公司的投資總額為 2.66 億歐元，其中 1.71 億歐元用於廣汽菲克合資公司；以及 (iii) 已終止業務所用現金流量 4.26 億歐元，部分被融資活動應收款淨減少 4.10 億歐元 (主要與集團在巴西及中國的金融服務活動借貸組合減少有關) 所抵銷。

**融資活動—截至 2017 年 12 月 31 日止年度**

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，用於融資活動的淨現金為 44.73 億歐元，主要原因是 (i) 2017 年 2 月自願提前償還了 18.26 億美元 (17.21 億歐元) FCA US 2017 年 5 月 24 日到期的第 B 批定期貸款 (「2017 年到期的 B 批定期貸款」) 的未償本金和應計利息，(ii) 中期票據計劃 (「中期票據計劃」，前稱全球中期票據計劃或「GMTN」計劃) 下三張票據的到期還款，一張本金為 8.5 億歐元，一張本金為 10 億歐元，一張本金為 4.5 億瑞士法郎 (3.85 億歐元)，以及 (iii) 其他長期債務本金 8.89 億歐元還款 (扣除所得款項)。

**融資活動—截至 2016 年 12 月 31 日止年度**

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，用於融資活動的淨現金為 51.27 億歐元，主要原因是 (i) 根據中期票據計劃發行的三張票據到期時償還，其中兩張本金總額為 20 億歐元，一張本金為 4 億瑞士法郎 (3.73 億歐元)，及 (ii) 合計 46.18 億歐元的其他長期債務還款，其中包括 (a) 18 億歐元 (20 億美元) 的現金，用於自願提前償還 FCA US 第 B 批定期貸款的本金 (請參閱以下一資本市場及其他融資交易一節)，(b) 在 2.13 億歐元強制性可轉換證券轉換為 FCA 股份時支付該項金融負債，以及 (c) 主要在巴西 26.05 億歐元其他長期債務到期時償還，一部分被以下各項所抵銷 (iii) 根據中期票據計劃發行本金為 12.5 億歐元的新票據 (見下文一資本市場及其他融資交易一節) 和 (iv) 其他長期債務所得款項共計 13.42 億歐元，其中包括 2016 年 12 月與歐洲投資銀行 (「歐洲投資銀行」) 簽訂的 2.5 億歐元貸款的所得 (參閱下文一資本市場及其他融資交易一節)。

**融資活動—截至 2015 年 12 月 31 日止年度**

截至 2015 年 12 月 31 日止年度，用於融資活動的淨現金為 31.28 億歐元，主要原因是 (i) 提前償還了 FCA US 於 2019 年 6 月 15 日到期的擔保優先票據，本金總額為 25.18 億歐元，以及提前償還了 FCA US 於 2021 年 6 月 15 日到期的擔保優先票據，本金總額為 28.33 億歐元；(ii) 於到期時償還根據中期票據計劃發行的兩張票據，一張本金為 15 億歐元，另一張本金為 4.25 億瑞士法郎 (3.9 億歐元)；償還其他長期債務共計 44.12 億歐元，包括 (a) 到期時償還 2.5 億歐元的歐洲投資銀行貸款，提前償還墨西哥開發銀行 4.14 億歐元的信貸 (作為 2015 年 3 月完成的 FCA Mexico 再融資交易的一部分)，(b) 加拿大醫療信託票據的總付款額 2.44 億歐元，以及 (c) 其他借款還款，主要是在巴西和 FCA 財資公司，部分被以下各項所抵銷 (iv) FCA 發行 2020 年和 2023 年到期的本金總額 30 億美元 (28.4 億歐元) 無擔保優先票據的所得款項；(v) 其他長期債務所得款項總額 30.61 億歐元，包括 (a) 作為 2015 年 3 月完成的 FCA Mexico 再融資交易的一部分，收到 8 億歐元 (9 億美元) 墨西哥銀行貸款項下的 4 億歐元放款，(b) 歐洲投資銀行和 SACE 批出的 6 億歐元貸款所得款項 (參閱下文一資本市場及其他融資交易一節) 及 (c) 其他融資交易，主要在巴西；(vi) 法拉利 2015 年 10 月首次公開募股的淨所得款項；及 (vii) 法拉利 2015 年 11 月簽訂的銀團貸款融通所提取的 20 億歐元淨所得款項，列入融資活動現金流量-已終止業務內。

## 淨債務

下表詳細說明了我們截至 2017 年及 2016 年 12 月 31 日的淨債務，並提供了非公認會計準則債務計量的對賬（這是我們綜合財務狀況表中最直接可比的計量）。

(百萬元)	於 12 月 31 日					
	2017 年			2016 年		
	工業活動	金融服務	綜合	工業活動	金融服務	綜合
第三方債務（本金）	€ (16,375)	€ (1,647)	€ (18,022)	€ (22,499)	€ (1,535)	€ (24,034)
資本市場 <sup>(1)</sup>	(9,443)	(308)	(9,751)	(12,055)	(417)	(12,472)
銀行債務	(6,219)	(986)	(7,205)	(9,026)	(733)	(9,759)
其他債務 <sup>(2)</sup>	(713)	(353)	(1,066)	(1,418)	(385)	(1,803)
應計利息及其他調整 <sup>(3)</sup>	53	(2)	51	(11)	(3)	(14)
與第三方的債務	<b>(16,322)</b>	<b>(1,649)</b>	<b>(17,971)</b>	<b>(22,510)</b>	<b>(1,538)</b>	<b>(24,048)</b>
公司間，淨額 <sup>(4)</sup>	844	(844)	—	627	(627)	—
來自共同控制金融服務公司的流動財務應收款 <sup>(5)</sup>	285	—	285	80	—	80
債務，扣除公司間及來自共同控制金融服務公司的流動財務應收款	(15,193)	(2,493)	(17,686)	(21,803)	(2,165)	(23,968)
衍生金融資產／（負債）淨額及抵押品存款 <sup>(6)</sup>	204	2	206	(144)	(6)	(150)
流動債務證券	176	—	176	204	37	241
現金及現金等價物	12,423	215	12,638	17,167	151	17,318
分類為持作出售的債務	—	—	—	(9)	—	(9)
淨債務總額	<b>€ (2,390)</b>	<b>€ (2,276)</b>	<b>€ (4,666)</b>	<b>€ (4,585)</b>	<b>€ (1,983)</b>	<b>€ (6,568)</b>

<sup>(1)</sup> 包括根據中期計劃或中期票據計劃發行的票據，以及在金融市場發行的其他票據（於 2017 年 12 月 31 日為 94.22 億歐元，於 2016 年 12 月 31 日為 120.55 億歐元）和其他債務工具（於 2017 年 12 月 31 日為 3.29 億歐元，於 2016 年 12 月 31 日為 4.17 億歐元），主要來自拉丁美洲金融服務公司。

<sup>(2)</sup> 包括加拿大醫療信託票據（2017 年 12 月 31 日為零，2016 年 12 月 31 日為 2.61 億歐元）、資產支持型融資，即根據國際財務報告準則不允許終止確認的應收款出售（2017 年 12 月 31 日為 3.60 億歐元，2016 年 12 月 31 日為 4.11 億歐元），以及根據國際財務報告詮釋委員會詮釋第 4 號—確定安排是否包含租賃和其他債務）作為租賃入賬的安排。

<sup>(3)</sup> 包括債務和淨（應計）遞延利息的公允價值會計調整以及其他攤銷成本調整。

<sup>(4)</sup> 工業活動實體應收金融服務實體款項（2017 年 12 月 31 日為 9.83 億歐元，2016 年 12 月 31 日為 7.55 億歐元）與工業活動實體應付金融服務實體款項（2017 年 12 月 31 日為 1.39 億歐元，2016 年 12 月 31 日為 1.28 億歐元）之間的淨額。

<sup>(5)</sup> 來自 FCA Bank 的財務應收款。

<sup>(6)</sup> 衍生金融工具的公允價值（2017 年 12 月 31 日為淨正值 1.45 億歐元，2016 年 12 月 31 日為淨負值 2.18 億歐元）和抵押品存款（2017 年 12 月 31 日為 6,100 萬歐元，2016 年 12 月 31 日為 6,800 萬歐元）。

截至 2017 年 12 月 31 日，淨債務為 46.66 億歐元，而 2016 年 12 月 31 日為 65.68 億歐元。剔除積極的外匯換算影響，淨債務減少 17 億歐元，工業活動的淨債務減少了 22 億歐元（見下文—淨工業債務變動），部分被用於支持中國及歐洲融資活動增加方面的金融服務淨債務增加 3 億歐元所抵銷。

## 淨工業債務變動

如經營業績—非公認會計準則的財務計量所述，淨工業債務是管理層分析我們財務槓桿和資本結構的主要指標，且是用於計量我們績效的關鍵目標之一。以下章節闡述了 2017 年和 2016 年我們的淨工業債務變動的解釋。

於 2017 年 12 月 31 日，淨工業債務為 23.90 億歐元，較 2016 年 12 月 31 日的淨工業債務 45.85 億歐元減少 21.95 億歐元，主要原因是（i）工業經營活動產生的現金流量 102.39 億歐元，這佔經營活動產生的 103.85 億歐元綜合現金流的大部分（參閱上文現金流量一節），（ii）如上所述，出售 FCA 於 CNHI 的投資所得收益為 1.44 億歐元，（iii）對衍生產品頭寸的正變動 1.65 億歐元，以及（iv）活動範圍變動 2.76 億歐元，部分被（v）工業活動投資 86.63 歐元（指物業、廠房及設備和無形資產投資）抵銷。

於 2016 年 12 月 31 日，淨工業債務為 45.85 億歐元，較 2015 年 12 月 31 日的 50.49 億歐元減少了 4.64 億歐元，主要原因是 (i) 工業經營活動產生的現金流 105.63 億歐元，這佔經營活動產生的 105.94 億歐元綜合現金流的大部分（參閱上述「現金流量」一節），部分被 (ii) 工業活動投資 88.12 億歐元（指物業、廠房和設備以及無形資產投資）及 (iii) 主要由於巴西雷亞爾升值導致的 8.59 億歐元不利外匯換算影響所抵銷。

### 資本市場及其他融資交易

#### 通過中期票據計劃發行的票據

本集團發行的若干票據受中期票據計劃（前稱全球中期票據計劃或「GMTN」計劃）的條款和條件規範。本計劃最多可使用 200 億歐元，其中 69 億歐元的票據在 2017 年 12 月 31 日未償還（2016 年 12 月 31 日為 92 億歐元）。中期票據計劃由 FCA NV 擔保。我們可能會不時在市場上回購已發行的票據。如果進行此類回購，則取決於市場狀況、集團財務狀況和其他可能影響此類決定的因素。

2017 年期間，中期票據計劃下發行的票據發生變化的原因是：

- 2017 年 3 月到期償還票據，本金為 8.50 億歐元；
- 2017 年 6 月到期償還票據，本金為 10 億歐元；及
- 2017 年 11 月到期償還票據，本金為 4.50 億瑞士法郎（3.85 億歐元）。

2016 年期間，中期票據計劃下發行的票據發生變化的原因是：

- 2016 年 3 月按面值發行票息 3.75% 的票據，本金為 12.50 億歐元，於 2024 年 3 月到期。該票據於愛爾蘭證券交易所上市；
- 2016 年 4 月到期償還票據，本金為 10 億歐元；
- 2016 年 10 月到期償還票據，本金為 10 億歐元；及
- 2016 年 11 月到期償還票據，本金為 4 億瑞士法郎（3.73 億歐元）。

截至 2017 年 12 月 31 日，FCA 遵守根據中期票據計劃發行的票據的契諾（有關截至 2017 年和 2016 年 12 月 31 日根據中期票據計劃和相關契諾發行的未償還票據的信息，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 21（債務））。

#### 其他票據

2015 年，FCA NV 發行了 15 億美元（14 億歐元）本金的，於 2020 年 4 月 15 日到期的票息 4.5% 無擔保優先債務證券（「2020 年票據」），以及發行了 15 億美元（14 億歐元）本金的，於 2023 年 4 月 15 日到期的票息 5.25% 無擔保優先債務證券（「2023 年票據」），發行價格為其本金金額的 100%。2020 年票據和 2023 年票據合稱為「該等票據」，就 FCA 的所有現有和未來優先無擔保債務而言在付款權上具有同等地位，且在付款權上優先於 FCA 任何未來次級債務及現有債務（根據其條款，在付款權上從屬於該等票據）。2020 年票據和 2023 年票據的利息在 4 月和 10 月每半年支付一次。

## 銀行債務

### FCA US 第 B 批定期貸款

2017 年 2 月 24 日，FCA US 提前償付了 2017 年 5 月 24 日到期的 B 批定期貸款的 18.26 億美元（17.21 億歐元）未償本金和應計利息。提前還款是用手頭現金支付的，並無導致重大減債損失。

截至 2017 年 12 月 31 日，FCA US 於 2018 年 12 月 31 日到期的 B 批定期貸款項下未償還金額為 8.36 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 9.48 億歐元）（包括應計利息）（「2018 年到期的 B 批定期貸款」）。2017 年 4 月 12 日，FCA US 修訂了規管 2018 年到期的 B 批定期貸款的信貸協議。該修訂將適用的利差每年降低 0.50%，並將倫敦銀行同業拆借利率下限每年降低 0.75% 至 0.00% 之間。此外，取消了基準利率下限。因此，2018 年到期的 B 批定期貸款按 FCA US 的選擇計息，利率為基準利率加每年 1.0% 或倫敦銀行同業拆借利率加每年 2.0%。FCA US 可以提前償還、再融資或重新定價 2018 年到期的 B 批定期貸款，無需支付溢價或罰款。

2016 年 3 月 15 日，FCA US 修訂了規管 B 批定期貸款的信貸協議，（其中包括）刪除了限制 FCA US 為集團其他成員提供擔保和支付股息的契諾，建立統一的融資平臺，實現集團內部資金的自由流動。結合這些修正，FCA US 自願以手頭現金按面值提前償還本金 20 億美元（18 億歐元），其中 12.88 億美元（11.59 億歐元）用於 2017 年到期的 B 批定期貸款，7.12 億美元（6.41 億歐元）用於 2018 年到期的 B 批定期貸款。還支付了與 B 批定期貸款本金提前還款部分有關的應計利息和相關交易費用。

本金的提前還款作為債務清償入賬，因此，截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表中淨財務開支中記錄 1,000 萬歐元的非現金費用，包括撇銷剩餘的未攤銷債務發行成本。對剩餘本金餘額的修改按每個貸款人進行分析，並根據國際會計準則第 39 號—*金融工具：確認和計量*作為債務修改入賬。因此，每項修訂的債務發行成本均已資本化，並在 B 批定期貸款的剩餘期限內攤銷。對於每一筆 B 批定期貸款，FCA US 提前償還了計劃的季度本金款項，餘額用於到期應付的本金餘額。但是，仍然需要定期支付利息。

截至 2017 年 12 月 31 日，FCA US 遵守信貸協議的契約，該信貸協議規管 2018 年到期的 B 批定期貸款（有關契約的信息，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 21 *債務*）。



#### 歐洲投資銀行借款

FCA 與歐洲投資銀行（「歐洲投資銀行」）簽訂了融資協議，截至 2017 年 12 月 31 日未償還總金額為 11 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日未償還總金額為 13 億歐元），其中包括以下融資項下應付的剩餘債務：

- 該筆 2.5 億歐元（2019 年 12 月到期）的融資於 2016 年 12 月簽訂，用於支持本集團在意大利研發中心的投資計劃（2017-2019 年），其中包括提高燃油效率、減少汽油和替代燃料發動機的二氧化碳排放、研究新的混合動力結構以及意大利南部設施的若干資本支出等若干關鍵目標；
- 該筆 6 億歐元（2018 年 7 月到期）的融資於 2015 年 6 月簽訂（50% 由 SACE 擔保），以支持集團在意大利北部和南部的生產和研發場地的投資計劃（2015-2017 年），藉以開發車輛安全和新車輛結構方面的有效車輛技術；
- 該筆 4 億歐元（2018 年 11 月到期）的融資於 2013 年 11 月簽訂（50% 由 SACE 擔保），用於支持意大利的若干投資和研發項目；以及
- 該筆 5 億歐元（2021 年 6 月到期）的融資於 2011 年 5 月簽訂（由 SACE 和塞爾維亞政府擔保），用於塞爾維亞汽車廠的現代化和產能擴大的投資計劃。

#### 巴西

我們的巴西附屬公司有渠道獲得當地銀行多項貸款，為投資和運營提供資金。截至 2017 年 12 月 31 日，這些融資項下的未償債務的本金總額為 32 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日為 40 億歐元）。貸款主要包括公共金融機構（如 Banco Nacional do Desenvolvimento（「BNDES」））發放的補貼貸款，目的是支持若干領域的工業項目。這使本集團有機會以有吸引力的利率為巴西的大型投資提供大量貸款。截至 2017 年 12 月 31 日，未償補貼貸款總額為 21 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日為 26 億歐元），其中約 13 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日為 16 億歐元）與在伯南布哥（巴西）修建工廠有關，它得到了合計 65 億巴西雷亞爾（「雷亞爾」）（16 億歐元）的補貼信貸額度的支持。截至 2017 年 12 月 31 日，約有 1 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日為 3 億歐元）的承諾信貸額度未提取，其訂約是為該地區的計劃投資提供資金。

#### 墨西哥銀行貸款

我們在墨西哥的主要運營附屬公司 FCA Mexico, S.A. de C.V.（「FCA Mexico」）訂立了一份非循環貸款協議（「墨西哥銀行貸款」），到期日為 2022 年 3 月 20 日，利息為一個月倫敦銀行同業拆借利率加上每年 3.35%。截至 2017 年 12 月 31 日，墨西哥銀行貸款未償還餘額為 4 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日為 5 億歐元）。截至 2017 年 12 月 31 日，我們可以提前償還全部或部分貸款，無需支付額外費用或罰金。墨西哥銀行貸款要求 FCA Mexico 保留若干固定及其他資產作為抵押品，並遵守若干契約，包括但不限於金融維護契約、留置權、債務產生和資產出售的限制。截至 2017 年 12 月 31 日，FCA Mexico 遵守了墨西哥銀行貸款項下的所有契約（有關契約的信息，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 21（債務））。

### 其他債務

在截至 2017 年 12 月 31 日止年度內，FCA US 的加拿大附屬公司就加拿大醫療信託 (Canada Health Care Trust) (「加拿大醫療信託」) B 批票據支付了合計 2.72 億歐元的款項，包括本金和應計利息的計劃付款，以及加拿大醫療信託 B 批票據的剩餘計劃付款的提前還款。提前還款額為 2.26 億歐元，計入債務清償，因此，在截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表中，淨財務開支內記錄 900 萬歐元的清償得益。加拿大醫療信託票據指 FCA US 的主要加拿大附屬公司對加拿大醫療信託的剩餘財務負債，因其對加拿大國家汽車、航空航天、交通和普通工人聯合會 (「CAW」，現為 Unifor 的一部分，代表僱員、退休人員和家屬) 退休後醫療福利義務的結算而產生。

截至 2016 年 12 月 31 日，其他債務包括合計 2.78 億歐元 (含應計利息) 的無擔保的加拿大醫療信託 B 批票據。在截至 2016 年 12 月 31 日止年度內，FCA US 的加拿大附屬公司就加拿大醫療信託票據支付了總額 1.48 億歐元的款項，其中包括應計利息和提前償還加拿大醫療信託 C 期票據的所有計劃的付款。於 2016 年 7 月 15 日，加拿大醫療信託 C 期票據的提前還款導致減值損失 800 萬歐元，該損失計入截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的淨財務開支中。

### 資產擔保債務

截至 2017 年 12 月 31 日，本集團 (不包括 FCA US) 資產擔保的債務金額為 7.43 億歐元 (截至 2016 年 12 月 31 日為 9.14 億歐元)，其中 1.40 億歐元 (截至 2016 年 12 月 31 日為 4.33 億歐元) 為就融資租賃項下獲得的資產應付債權人的款項，其餘款項主要與拉丁美洲的補貼融資有關。截至 2017 年 12 月 31 日，作為本集團 (不包括 FCA US) 貸款擔保的資產的總賬面價值為 23.72 億歐元 (截至 2016 年 12 月 31 日為 19.40 億歐元)。

截至 2017 年 12 月 31 日，FCA US 資產擔保的債務為 14.41 億歐元，包括與 2018 年到期的 B 批定期貸款相關的 8.36 億歐元、根據融資租賃獲得的資產應付債權人的 1.41 億歐元以及其他債務和財務承擔的 4.64 億歐元。截至 2016 年 12 月 31 日，FCA US 資產擔保的債務為 34.46 億歐元，包括與 B 批定期貸款有關的 26.78 億歐元、根據融資租賃獲得的資產應付債權人的 2.07 億歐元以及其他債務和財務承擔的 5.61 億歐元。

## 期後事項及 2018 年指引

### 期後事項

本集團已評估截至 2018 年 2 月 20 日（即財務報表獲授權刊發的日期）的期後事項。

2018 年 1 月，由於於 2017 年 7 月 2 日向 FCA 普通股持有人分配了本公司於 GEDI 的全部權益，FCA 薪酬委員會批准了 1.003733 的轉換係數，該轉換係數適用於長期激勵計劃下的已發行獎勵，以彌補股權獎勵持有人的 FCA 普通股價值攤薄。由於這些調整，將在剩餘的歸屬期內攤銷的這些獎勵的總成本沒有變化。

2018 年 1 月 11 日，宣佈在 2018 年第二季度向美國約 60,000 名 FCA 小時工和領薪員工（不包括高級領導）支付 2,000 美元（約 1,670 歐元）的特別花紅，估計總成本（包括適用的社會稅）約為 1.30 億美元（1.09 億歐元）。

**2018 年指引**

淨收入	~ €1,250 億歐元
經調整息稅前利潤	≥ €87 億歐元
經調整純利	~ €50 億歐元
淨工業現金	~ €40 億歐元

上述指引確認業務計劃的主要目標。

- 由新產品發佈推動的頂線增長；
- 2018 年第一季度，全新 Jeep 牧馬人和 Ram 1500 以及全新 Jeep 切諾基的生產提升是關鍵，預計 2018 年第二季度將對財務業績產生全面影響；
- 在 2018 年上半年底實現淨工業現金目標；
- 2018 年，預計與美國稅制改革相關的估計稅項減少約 8 億歐元，預期實際稅率將從約 35% 降至約 25%；及
- 歐元兌美元走強的不利外匯影響。

2018 年 2 月 20 日

*董事會*

John Elkann  
 Sergio Marchionne  
 Andrea Agnelli  
 Tiberto Brandolini d'Adda  
 Glenn Earle  
 Valerie A. Mars  
 Ruth J. Simmons  
 Ronald L. Thompson  
 Michelangelo A. Volpi  
 Patience Wheatcroft  
 Ermenegildo Zegna

## 主要股東

Exor N.V. 是 FCA 的最大股東，持有我們已發行普通股的 29.18% 股權（截至 2018 年 2 月 15 日）。通過忠誠投票機制，Exor N.V. 的投票權為 42.34%。

因此，Exor N.V. 或會對提交予 FCA 股東表決的所有事項有重大影響力，包括批准年度股息、選舉和罷免董事以及批准非常規業務合併。

Exor N.V. 被 Giovanni Agnelli B.V.（「GA」）控制，後者持有其 52.99% 的股本。根據荷蘭法律，GA 是一家私人有限責任公司，其資本分為若干股份，目前由菲亞特的創始人 Giovanni Agnelli 的後代 Agnelli 和 Nasi 家族成員持有。其目前的主要業務是收購、管理和處置於公眾和私人公司中的股權，尤其是確保其控股權益的管理的凝聚力和連續性。GA 的董事是 John Elkann、Tiberto Brandolini d'Adda、Alessandro Nasi、Andrea Agnelli、Eduardo Teodorani-Fabrizi、Luca Ferrero de' Gubernatis Ventimiglia、Jeroen Preller 及 Florence Hinnen。

根據 FCA 股東名冊的信息、向荷蘭金融市場管理局（*Autoriteit Financiële Markten*，「荷蘭金管局」）和美國證監會提交的監管文件以及 FCA 可獲得的其他來源，以下人士直接或間接擁有 FCA 資本及/或投票權益的 3% 以上。截至 2018 年 2 月 15 日，持有 FCA 如下普通股：

FCA 股東	已發行普通股數目	所持百分比
Exor N.V. <sup>(1)</sup>	449,410,092	29.18
Baillie Gifford & Co. <sup>(2)</sup>	52,231,297	3.39

<sup>(1)</sup> 此外，Exor N.V. 持有 375,803,870 股特殊表決權股份；Exor N.V. 於 FCA 中的實益所有權為 42.34%，此乃按 (i) Exor N.V. 擁有的普通和特殊表決權股份的總數與 (ii) 流通普通股和已發行特殊表決權股份的總數之比率計算。

<sup>(2)</sup> Baillie Gifford & Co. 作為符合第 240.13d-1(b) 條的投資顧問，實益擁有 78,283,320 股普通股，擁有單獨的決定性權力（佔已發行股份的 4.02%），其中所持 52,231,297 股普通股擁有單獨的表決權（佔已發行股份的 2.68%）。

根據 FCA 股東名冊的信息以及我們可獲得的其他來源，截至 2018 年 1 月 31 日，在美國持有約 4.40 億股 FCA 普通股，佔 FCA 普通股的 29%。截至同一日期，約 1,100 位記錄持有人在美國擁有註冊地址。

## 企業管治

### 序言

菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）是一家根據荷蘭法律註冊成立及組織的上市有限公司，是 Fiat S.p.A 與 Fiat Investments N.V.（「Fiat Investments」）跨境合併及併入後者的產物，於 2014 年 10 月 12 日合併（「合併」）生效後，更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司。根據紐約證券交易所（「紐交所」）的上市準則，本公司符合外國私人發行人資格，其普通股在紐交所和意大利證券交易所（Borsa Italiana S.p.A）管理的電子股市場（Mercato Telematico Azionario）（「MTA」）上市。

根據《紐交所上市公司手冊》，允許本公司在若干企業管治標準方面遵循母國慣例。除下文討論外，公司已採納荷蘭企業管治守則委員會發佈的經修訂荷蘭企業管治守則的最佳慣例條文，該守則於 2018 年 1 月 1 日生效（「荷蘭企業管治守則」），並自 2017 財政年度起適用。荷蘭企業管治守則包含各項原則和最佳慣例條文，規範了（其中包括）公司董事會與其委員會之間的關係及其與股東大會的關係。

在本報告中，本公司闡述了其整體企業管治架構。本公司在其當前和未來的年度報告中披露並打算披露任何與荷蘭企業管治守則最佳慣例條文有重大偏離的內容。

由於修訂後的荷蘭企業管治守則適用於 2017 財政年度，本公司的各份企業管治文件進行了修訂和更新，以符合當前的荷蘭企業管治守則。

### 董事會

根據本公司的組織章程細則（「章程細則」），其董事會（「董事會」）可以有三名或以上的董事（「董事」）。在 2017 年 4 月 14 日舉行的股東週年大會上，董事人數確認為 11 人，目前的董事名單已選舉產生。現任董事會的任期將在本公司 2018 年股東週年大會後屆滿，屆時預期本公司股東大會將選舉新一屆董事會，任期約一年。每名董事可在隨後的股東大會上被重新任命。

董事會（作為整體）對本公司的戰略負責。董事會由 2 名執行董事（即主席及行政總裁，負責公司的日常管理）及 9 名非執行董事（在公司或集團內不承擔日常管理責任）組成。根據章程細則第 17 條的規定，代表公司的一般權力應授予董事會和行政總裁。

2014 年 10 月 13 日，董事會任命了以下內部委員會：（i）審計委員會，（ii）管治與可持續發展委員會，以及（iii）薪酬委員會。

在若干關鍵行業事項上，行政總裁由集團執行委員會（「集團執行委員會」）提供支持，該委員會負責審查業務的經營業績，就若干經營事項進行合作，支持行政總裁完成其任務，執行董事會的決定，以及本公司的日常管理，主要是與經營管理有關方面。

我們認為 11 名董事會成員中有 7 人是獨立的。根據紐交所的定義，這些董事會成員均被視為「獨立」。根據荷蘭企業管治守則，七人中有一人被視為非獨立，該守則將持有公司 10% 或以上股份的股東的董事視為非獨立董事。儘管 Volpi 先生是 Exor N.V. 的獨立董事會成員，但我們認為他是獨立的。然而，我們認為，鑒於 Exor N.V. 作為我們的優先股東的地位，這是適當的。

董事會還根據荷蘭企業管治守則第 2.1.9 條任命 Ronald L. Thompson 先生為高級非執行董事。

董事應做好準備並出席所有董事會會議、股東週年大會及其所服務的委員會會議，但有一項諒解，即有時董事可能無法出席會議。

2017 年，共召開 4 次董事會會議。這些會議的平均出席率約為 100%。

FCA 現任董事簡介如下：

**John Elkann (執行董事)** - John Elkann 是 FCA 的主席。他於 2010 年 4 月 21 日被任命為 Fiat S.p.A. 的主席，在此之前，他從 2004 年開始擔任副主席，從 1997 年開始擔任董事會成員。Elkann 先生同時也是 Exor N.V. 的主席兼行政總裁和 Giovanni Agnelli B.V. 的主席。

Elkann 先生於 1976 年出生於紐約，獲得巴黎杜裡高中 (Lycée Victor Duruy) 科學畢業會考成績，並畢業於意大利都靈工程大學 (Engineering University of Turin) 理工學院 (Politecnico) 工程專業。在大學期間，他在本集團在英國和波蘭 (製造業) 以及法國 (銷售和營銷) 的多家公司獲得了工作經驗。2001 年，他作為公司審計組成員在通用電氣開始了職業生涯，被派往亞洲、美國和歐洲工作。Elkann 先生是 PartnerRe 的主席，Ferrari N.V. 和 Ferrari S.p.A. 的副主席、經濟學人集團 (The Economist Group) 及 GEDI Gruppo Editoriale S.p.A. 的董事會成員。Elkann 先生是現代藝術博物館 (MoMA) 成員。他還擔任 Giovanni Agnelli Foundation 副主席。

**Sergio Marchionne (執行董事)** - Sergio Marchionne 目前擔任 FCA 行政總裁以及 FCA US 和 FCA Italy 的主席和行政總裁。此外，他還是 CNHI 的主席，Ferrari N.V. 和 Ferrari S.p.A. 的主席及行政總裁。

他於 1952 年出生於意大利基耶蒂，擁有加拿大和意大利雙重國籍。他持有多倫多大學哲學專業的文學學士學位和多倫多約克大學奧斯古德霍爾法學院的法律學士學位，以及溫莎大學 (加拿大) 的工商管理碩士和商學學士學位。Marchionne 先生是大律師、事務律師和註冊會計師。

Marchionne 先生在加拿大開始了職業生涯。從 1983 年到 1985 年，他在德勤 (Deloitte & Touche) 工作。從 1985 年到 1988 年，他在多倫多 Lawson Mardon Group 工作。1989 年至 1990 年，他擔任 Glenex Industries 執行副總裁。1990 年至 1992 年，他在 Acklands Ltd. 擔任首席財務官。1992 年至 1994 年，他還在多倫多擔任 Lawson Mardon Group 法律和公司發展部副總裁兼首席財務官。從 1994 年到 2000 年，他在總部位於瑞士蘇黎世的 Algroup 擔任各種職務，職責越來越重大，直到成為其行政總裁。隨後，他接著領導 Lonza Group Ltd.，首先擔任行政總裁 (2000-2001 年)，然後擔任主席 (2002 年)。

2002 年 2 月，他成為日內瓦 SGS 集團行政總裁。2006 年 3 月，他被任命為該公司董事長，並繼續擔任這一職務。2008 年至 2010 年 4 月，他還擔任瑞銀集團非執行副主席兼高級獨立董事。

2010 年，Marchionne 先生加入 Exor S.p.A. (現稱 Exor N.V.) 董事會，並於 2015 年被任命為非執行副主席。截至 2013 年 9 月，他還是 CNH Industrial N.V. 的董事長，該公司是 Fiat Industrial S.p.A. 和 CNH Global N.V. 合併後成立的。

Marchionne 先生目前是 Philip Morris International Inc. 和 International Economics 彼得森研究所的董事會成員，以及美國與意大利委員會主席和摩根大通國際委員會成員。Marchionne 先生獲得了都靈理工大學 (意大利) 工業工程和管理專業的榮譽學位、卡西諾大學 (意大利) 經濟學榮譽學位、特倫托大學 (意大利) 機電一體化工程專業榮譽學位、CUOA 基金會 (意大利) 工商管理榮譽碩士、溫莎大學 (加拿大) 和密歇根州特洛伊市沃爾什學院榮譽法學博士、俄亥俄州托萊多大學工商管理榮譽博士、密歇根州羅切斯特市奧克蘭大學理學榮譽博士、印第安納大學科莫分校 (印第安納州) 人文文學榮譽博士。

Marchionne 先生還有勞動騎士 (Cavaliere del Lavoro) 榮譽頭銜。

**Andrea Agnelli (非執行董事)** - Andrea Agnelli 自 2010 年 5 月起擔任尤文圖斯足球俱樂部 (Juventus Football Club S.p.A.) 的主席，同時也是控股公司 Lamse S.p.A. 的主席，是該公司的創始股東。他於 1975 年生於都靈，曾就讀於牛津大學 (聖克萊爾國際學院) 和米蘭 (博科尼商業大學)。在大學期間，他在意大利和國外均積累了專業經驗，包括在如下公司任職：倫敦 Iveco-Ford；米蘭 Piaggio；裡爾 Auchan Hypermarché；倫敦 Schroder Salomon Smith Barney；及最後是都靈尤文圖斯足球俱樂部。

1999 年，Agnelli 先生在盧加諾的法拉利創意中心 (Ferrari Idea) 開始了他的生涯，負責在非汽車領域推廣和發展法拉利品牌。2000 年 11 月，他搬到巴黎，在聖保羅銀行 (Banque San Paolo) 負責 Uni Invest SA 的市場營銷工作，該公司專門從事管理投資產品。Agnelli 先生於 2001 年至 2004 年在洛桑的菲利普莫裡斯國際公司工作，最初負責市場營銷和贊助，後來負責企業傳播。2005 年，Agnelli 先生回到都靈，為 IFIL Investments S.p.A. (現為 Exor N.V.) 從事戰略發展工作，並於 2006 年 5 月加入 IFI S.p.A. (現為 Exor N.V.) 董事會。Agnelli 先生是 Exor N.V. 的非執行董事。

Agnelli 先生是 Giovanni Agnelli B.V. 的董事，也是 BlueGem Capital Partners LLP 諮詢委員會的成員。他自 2012 年起一直是歐洲足球俱樂部協會執行董事會成員，自 2017 年起擔任主席。自 2014 年 7 月起，他擔任意甲聯賽 (Serie A National League of Professionals) 董事會成員和職業團隊運動普遍互助基金會 (Foundation for the General Mutuality) 董事會成員。2015 年 9 月，他被任命為歐洲足球協會聯合會執委會歐洲足球俱樂部協會 (ECA) 代表。

Agnelli 先生於 2004 年 5 月 30 日被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為 FCA 董事會成員。

**Tiberto Brandolini d'Adda (非執行董事)** - Tiberto Brandolini d'Adda 於 1948 年出生於瑞士洛桑，畢業於帕爾馬大學商法專業。1972 年至 1974 年，Brandolini d'Adda 先生在 Fiat S.p.A. 國際部積累了最初的工作經驗，然後在倫敦的 Lazard 銀行工作。1975 年，他被任命為布魯塞爾歐洲經濟委員會企業政策總幹事助理。他於 1976 年加入 Ifint，擔任法國總經理。1985 年，他被任命為歐洲總經理，1993 年，被任命為 Exor 集團 (前身為 Ifint) 董事總經理，並於 2003 年至 2007 年擔任副主席。他作為數家公司的主要董事會董事擁有豐富的國際經驗，這些公司包括：Le Continent、Bolloré Investissement、Société Foncière Lyonnaise、Safic Alcan 和 Chateau Margaux。

Brandolini d'Adda 先生曾擔任 Méditerranée 俱樂部監督委員會的理事，然後在 1997 年至 2003 年擔任主席。他在 2009 年至 2015 年 5 月期間擔任 Exor S.p.A. (現為 Exor N.V.) 的副主席，該公司是通過 IFI 和 IFIL Investments 的合併成立的。他於 2007 年至 2017 年 9 月任 Exor S.A. (盧森堡) 主席。2004 年 5 月，他被任命為 Worms & Cie 監督委員會主席，曾自 2000 年起擔任副主席。2005 年 5 月，他成為 Sequana Capital (前稱 Worms & Cie) 主席兼行政總裁，2007 年至 2013 年任 Sequana 董事會主席。2004 年至 2010 年，他一直是 Vittoria Assicurazioni S.p.A. 董事會成員。2005 年至 2013 年，他一直是 Société Générale de Surveillance S.A. (SGS) 董事會成員。Brandolini d'Adda 先生目前是 Exor N.V. 名譽主席，亦是 YAFA S.p.A. 董事會獨立董事。此外，從 2015 年起，他一直是 LumX Asset Management (Suisse) S.A. (前稱 Gottex Fund Management Holdings Limited) 的獨立董事會董事。他是 Giovanni Agnelli B.V. 的董事。Brandolini d'Adda 先生榮獲法國榮譽軍團軍官勳章。

Brandolini d'Adda 先生於 2004 年 5 月 30 日被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為 FCA 董事會成員。

**Glenn Earle (非執行董事)** - Glenn Earle 於 1958 年出生於英國馬恩島道格拉斯，是 Affiliated Managers Group, Inc. 董事會成員，教育慈善機構 Teach First 副主席。Earle 先生於 2011 年 12 月從高盛國際 (Goldman Sachs International) 退休，在該公司最後任職是董事總經理兼首席運營官。Earle 先生還是高盛國際銀行 (Goldman Sachs International Bank) 的首席執行官，其他職責包括擔任該公司全球承諾和資本委員會 (Commitments and Capital Committees) 的聯合主席以及高盛國際執行委員會的成員。1987 年起，他曾在高盛擔任紐約、法蘭克福和倫敦的多個職位，1996 年成為合夥人。1979 年至 1985 年，他在倫敦和紐約的 Grindlays Bank/澳新銀行拉丁美洲部工作，卸任時任副總裁。



**Earle** 先生畢業於劍橋大學伊曼紐爾學院和哈佛商學院，在那裡他獲得了工商管理碩士學位（優異），是貝克學者和 **Loeb, Rhoades** 研究員。他的其他活動包括高等教育委員會和薩頓信託諮詢委員會的成員。他以前的職責包括高盛基金會董事會成員和天才青年（**Gifted and Talented Youth**）部長級工作組成員、劍橋大學賈吉商學院顧問委員會主席、**Rothsay Life Group** 副主席、皇家國家劇院的受託人和導演以及 **Hayfin Capital Management LLP** 顧問委員會成員。

**Earle** 先生於 2014 年 6 月被任命為 **Fiat S.p.A.** 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為 **FCA** 董事會成員。

**Valerie A. Mars（非執行董事）** - **Valerie Mars** 於 1959 年生於紐約，是瑪氏公司（**Mars, Incorporated**）的高級副總裁兼企業發展負責人，該公司是一家多元化的食品企業，業務遍及 120 多個國家，是世界上最大的私營公司之一。在這個職位上，她專注於公司的收購、合資和剝離。她曾任職於瑪氏公司審計委員會和薪酬委員會，是 **Royal Canin** 董事會成員。

此外，**Mars** 女士是荷蘭合作銀行北美諮詢委員會的成員。1994 年至 2000 年 9 月，她在納斯達克上市公司 **Celebrity Inc.** 董事會任職。此前，**Mars** 女士是歐洲每食富（**Masterfoods**）的企業發展總監。她的歐洲工作經歷始於 1996 年，當時她成為捷克和斯洛伐克共和國每食富的總經理。**Mars** 女士於 1992 年加入 **M&M/Mars**，從事兼職工作，並開始從事特殊項目。她從事收購盡職調查，是公司創新團隊和 **V02Max** 團隊的一員。在加入瑪氏公司前，**Mars** 女士是一家精品投資公司 **Whitman Heffernan Rhein** 的財務總管。她在 **Manufacturers Hanover Trust Company** 開始了職業生涯，是一名培訓項目參與者，後來升為助理秘書。**Mars** 女士參與了一些社區和教育組織，目前在保護國際董事會任職（包括審計委員會）。她還是 **The Open Space Institute** 名譽董事。之前，她任職於 **Hotchkiss School** 校友提名委員會及布拉格美國商會。

**Mars** 女士擁有耶魯大學文學士學位和哥倫比亞商學院工商管理碩士學位。

**Mars** 女士於 2014 年 10 月 12 日被任命為 **FCA** 董事會成員。

**Ruth J. Simmons（非執行董事）** - **Ruth J. Simmons** 於 1945 年出生於美國德克薩斯州 **Grapeland**，2012 年至 2014 年在 **FCA US** 董事會任職。她也曾於 2001 年至 2012 年任布朗大學校長，2001 年至 2014 年任布朗大學比較文學系和非洲研究系教授，現任普雷里維農工大學臨時代理校長。

在加入布朗大學之前，**Simmons** 女士曾是史密斯學院的院長，在那裡開始了美國女子學院的第一個工程項目。她還曾任普林斯頓大學副教務長和斯貝爾曼學院教務長，在擔任普林斯頓大學副教務長之前，她擔任了各種職務，責任越來越大。**Simmons** 女士以前是南加州大學的助理院長，後來是副院長。她還擔任過各種職務，包括加州州立大學（北嶺分校）國際項目代理主任、文學院助理院長、新奧爾良大學法語助理教授、拉德克利夫學院招生官、喬治華盛頓大學法語講師和美國國務院口語語言服務處。

**Simmons** 女士也在萊斯大學、**Square Inc.** 及 **Mondelez International Inc.** 董事會任職。

**Simmons** 女士畢業於新奧爾良迪拉德大學，在哈佛大學獲得羅曼語言和文學博士學位。她是美國藝術與科學學院院士、外交關係委員會成員。

**Simmons** 女士於 2014 年 10 月 12 日被任命為 **FCA** 董事會成員。

**Ronald L. Thompson (非執行董事)** - Ronald L. Thompson 於 1949 年出生於美國密歇根州底特律，2009 年至 2014 年在 FCA US 董事會任職。Thompson 先生目前是美國教師退休基金會 (TIAA) 董事會主席，這是一家盈利性人壽保險公司，為高校、醫院、文化機構和其他非營利組織的教職員及員工的退休和財務需要提供服務。他還擔任密蘇裡州聖路易斯華盛頓大學董事會成員、南卡羅來納醫科大學基金會董事會成員、以及普利茅斯風險投資夥伴基金 (Plymouth Venture Partners Fund) 諮詢委員會成員。

Thompson 先生先前曾任俄亥俄州莫米市 Midwest Stamping Company 首席執行官兼董事長，該公司為汽車市場生產中重型金屬部件的生產商。他在 2005 年底賣掉了這家公司。Thompson 先生曾在許多不同公司的董事會任職，包括聖路易斯商業銀行 (Commerce Bank of St. Louis)、GR 集團 (美國)、Illinova Corporation、Interstate Bakeries Corporation、McDonnell Douglas Corporation、Midwest Stamping Company、Ralston Purina Company 和 Ryerson Tull, Inc.。他還是美國全國製造商協會的董事會成員。他曾任 GR 集團董事長兼首席執行官，Puget Sound Pet Supply Company 總經理，Evaluation Technologies 董事長兼首席執行官。Thompson 先生曾在歐道明大學、弗吉尼亞州立大學和密歇根大學任職教師。

Thompson 先生擁有密歇根州立大學農業經濟學博士和碩士學位，以及密歇根大學工商管理學士學位。

Thompson 先生於 2014 年 10 月 12 日被任命為 FCA 高級非執行董事。

**Michelangelo A. Volpi (非執行董事)** - Michelangelo Volpi 於 1966 年出生於意大利米蘭，自 2009 年以來一直是指數創投 (Index Ventures) 的合夥人。他專注於企業軟件基礎架構和消費者互聯網領域的投資。Volpi 先生牽頭指數創投對 Hortonworks (HDP)、Pure Storage (PSTG)、Cloud.com (CTRX) 和 StorSimple (MSFT) 的投資，目前是 Sonos、Wealthfront、Lookout、Elastic、Confluent、Blue Bottle Coffee、Slack 及 Zuora 的董事。Volpi 先生還任職於 Exor N.V. 董事會。

從 1994 年開始，Volpi 先生在思科系統公司 (Cisco Systems) 任職 13 年，擔任各行政職務。他曾擔任該公司的首席戰略官，負責思科的公司戰略以及業務發展、戰略聯盟、先進互聯網項目、法律服務和政府事務。在此任職期內，Volpi 先生主導制定了公司的收購和投資策略，思科在其任職期內收購了 70 多家公司。然後，他成為 Routing and Service Provider 技術事業部高級副總裁兼總經理，領導思科在服務提供商市場的業務，同時還負責所有思科的路由產品。Volpi 先生的職業生涯始於 Hewlett Packard 光電部門產品開發工程師。加入 Index 前，他曾擔任 Joost 的首席執行官—通過互聯網交付的高級視頻服務領域的創新公司。

Volpi 先生擁有斯坦福大學機械工程學士學位和製造系統工程碩士學位，以及斯坦福大學商學院的工商管理碩士學位。他是斯坦福商學院信託的受託人及加利福尼亞帕洛阿爾托市 Castilleja 學校的受託人。

Volpi 先生於 2017 年 4 月 14 日被任命為 FCA 董事會成員。

**Patience Wheatcroft (非執行董事)** - Patience Wheatcroft 於 1951 年出生於英國切斯特菲爾德，英國國籍，伯明翰大學法學學士學位。自 2011 年以來，她還是英國上議院議員，以及財經評論員和記者。Wheatcroft 女士目前擔任財富管理公司 St. James's Place PLC 的非執行董事。Wheatcroft 女士在媒體和企業界有著廣泛的經驗，曾在《華爾街日報》歐洲版 (擔任主編)、《星期日電訊報》、《泰晤士報》、《星期日郵報》任職以及在 Barclays Group PLC 和 Shaftesbury PLC 擔任非執行董事。

Wheatcroft 女士還在大英博物館董事會任職。

Wheatcroft 女士於 2012 年 4 月被任命為 Fiat S.p.A. 董事會成員，並於 2014 年 10 月 12 日成為 FCA 董事會成員。

**Ermenegildo Zegna (非執行董事)** - Ermenegildo Zegna 於 1955 年出生於意大利都靈，自 1997 年以來一直擔任 Ermenegildo Zegna Group 首席執行官，自 1989 年起一直擔任董事會成員。此前，他曾於紐約 Bloomingdale's 積累零售經驗後，在 Zegna Group 擔任高級行政職位（包括在美國）。他還是納瓦拉 IESE 商學院國際顧問委員會成員，並是 Camera Nazionale della Moda Italiana 董事會成員、美國與意大利委員會成員。2011 年，他被意大利共和國總統提名為勞動騎士（Cavaliere del Lavoro）。

Zegna 是一家垂直整合公司，其業務範圍包括在原產地和服裝製造市場採購羊毛，並通過直營商店進行營銷。

Zegna 先生畢業於倫敦大學經濟學專業，並曾就讀於哈佛商學院。

Zegna 先生於 2014 年 10 月 12 日被任命為 FCA 董事會成員。

### 董事會組成

根據荷蘭法律，自 2017 財政年度起，FCA 應努力在董事會中實現包含至少 30% 的男性和 30% 的女性董事會成員，如果不符合此項標準，則應在其年度報告中作出解釋。我們現有的 11 名董事中有三名是女性，因此，按照荷蘭法律的要求，女性董事在總數中所佔比例不到 30%。本公司設想實現所需的充分多樣性的觀點和才識，以便更好地瞭解與公司業務相關的時事、長期風險和機遇，因此於 2017 年 12 月 20 日通過了多樣性政策，其規定目標之一是「董事會至少 30% 的席位由女性擔任，至少 30% 的席位由男性擔任，董事會的組成應儘快達到這一目標」。本公司擬在委任及提名執行董事及非執行董事以及採納非執行董事簡介時考慮該目標，藉以實現這一目標。儘管如此，本公司認為，現任董事會具有經驗、專業知識和背景的多樣性，具有適當的獨立性和判斷力，使董事會能夠適當履行責任和執行職務。

### 董事會規章

2017 年 12 月 20 日，董事會通過了其規章。該規章論及與董事會及其內部委員會有關的事項。

該規章對董事會會議的召開舉行方式（包括決策過程）作出了規定。該規章規定，會議可以通過電話會議或視頻會議的方式舉行，但前提是所有與會董事均可以跟上會議進程，實時參與對議程項目的討論。

董事會只有在多數在任董事親自或委派代表出席會議時，才能通過有效的決議。

董事只可由另一名獲得書面授權的董事代表。

一名董事不得擔任一名以上的其他董事的代表。

所有決議均應以親自或委派代表出席會議的多數董事的贊成票通過，但前提是該規章包含這方面的具體規定。每名董事有一票表決權。

所有董事均以書面形式發表意見的，董事會獲授權在不召開會議的情況下通過決議，除非一名或多名董事在通過決議前以書面形式反對以這種方式通過的決議。

有關規章可在本公司網站上查閱。

### 審計委員會

審計委員會負責協助和建議董事會對以下事項的監督：(i) 本公司財務報表的完整性，包括任何已刊發的中期報告；(ii) 本公司的稅務規劃政策；(iii) 本公司的融資；(iv) 本公司信息通信技術的應用情況；(v) 管理層和董事會建立的內部控制制度；(vi) 本公司遵守法律、法規的情況；(vii) 本公司遵守內部和獨立核數師的建議和意見的情況；(viii) 本公司關於處理若干實際或視為利益衝突的政策和程序；(ix) 獨立核數師的資格、獨立性、薪酬和對本公司的任何非審計服務；(x) 本公司公司內部核數師和獨立核數師的表現；(xi) 風險管理指南和政策；及(xii) 本公司道德和合規計劃的實施和有效性。

截至 2015 年 3 月 23 日，董事會任命 Valerie Mars 為審計委員會增補成員。審計委員會目前由 Glenn Earle 先生（主席）、Thompson 先生、Wheatcroft 女士和 Mars 女士組成。審計委員會由董事會選舉產生，至少由三名非執行董事組成。審計委員會成員還被要求 (i) 與本公司沒有任何實質性關係，或不擔任本公司的核數師或會計師；(ii) 就紐約證券交易所規則、《交易法》第 10A-3 條和荷蘭企業管治守則而言屬「獨立」；及 (iii) 具備「財務知識」和「會計或選定的財務管理專業知識」（由董事會決定）。審計委員會至少有一名成員應為《薩班斯-奧克斯利法案》和美國證券交易監督委員會規則以及關於設立審計委員會的法令第 2 (3) 條所定義的「財務專家」。任何審計委員會成員不得在其他上市公司的四個以上審計委員會任職，除非董事會豁免且必須在本公司年度報告中披露。除非審計委員會另有決定，否則本公司的獨立核數師、首席財務官及內部審計主管均有權出席其會議，而行政總裁則有權出席審計委員會的會議（除非審計委員會另有決定），並應出席審計委員會會議（如果審計委員會要求）。審計委員會應在執行董事和管理層不出席的情況下，每年至少與獨立核數師舉行一次會議。

2017 年期間，審計委員會共召開 10 次會議。其成員出席這些會議的平均出席率為 100%。該委員會在集團首席財務官和主要來自財務和法律部門的其他公司高級職員的協助下，每季度審查一次集團財務業績，重點是主要業務推動因素以及關鍵會計和報告事項。獨立核數師出席了所有會議，定期向委員會提供關於其活動的資料，特別側重於重大審計風險領域，例如需要管理層作出判斷的資產和負債評估。委員會接獲了關於法律和合規事項的最新情況，總法務顧問出席了委員會會議。定期審查內部審計活動，內部審計主管出席所有會議，並與委員會討論主要調查結果和補救措施。財務報告的內部控制也是這些審查的一部分。根據本集團採納的政策，委員會定期參與審查和批准與關聯方達成的交易。

### 薪酬委員會

薪酬委員會負責（其中包括）在如下方面協助和建議董事會：(i) 確定符合本公司薪酬政策的高管薪酬；(ii) 審查和批准執行董事薪酬結構；(iii) 管理股權激勵計劃和遞延薪酬福利計劃；(iv) 與管理層討論本公司薪酬政策和慣例，並就此提出建議；及 (v) 擬備薪酬報告。

薪酬委員會目前由 Zegna 先生（主席）、Mars 女士和 Volpi 先生組成。薪酬委員會由董事會選舉產生，由至少三名非執行董事組成。除非薪酬委員會另有決定，否則本公司的人力資源主管出席其會議。

2017年，薪酬委員會共召開2次會議，其成員出席這些會議的出席率為100%。薪酬委員會審查了薪酬政策和薪酬報告的執行情況，並提議修訂薪酬政策，該政策於2017年4月14日的股東大會上採納。薪酬委員會活動的更多詳情載於薪酬報告。

#### 管治與可持續發展委員會

管治與可持續發展委員會負責（其中包括）在如下方面協助和建議董事會：（i）確定擔任董事候選人的標準、專業和個人資格；（ii）定期評估董事會的人數和組成；（iii）定期評估各位董事的表現並向董事會報告；（iv）關於聘任執行董事和非執行董事的建議；（v）監督高級管理人員的選拔標準和聘任程序；（vi）關於集團可持續發展政策和全球範圍內慣例、管理標準、戰略、業績和管治的監測和評估報告；及（vii）審查、評估關於可持續性相關問題的戰略指導方針及提出建議，並審查年度可持續性報告。

管治與可持續發展委員會目前由Elkann先生（主席）、Wheatcroft女士和Simmons女士組成。管治與可持續發展委員會由董事會選舉產生，至少由三名董事組成。半數以上的成員應是獨立的，且最多有一名成員可以是執行董事。

此外，如上所述，審計委員會、薪酬委員會和管治與可持續發展委員會的章程為其成員制定了符合荷蘭企業管治守則的獨立性要求。根據紐交所規則和《交易法》第10A-3條，審計委員會成員還必須具備獨立資格。

2017年，管治與可持續發展委員會召開了3次會議，其成員出席會議的出席率為100%。委員會審查了董事會和委員會的評估、可持續性成就和目標、經修訂荷蘭企業管治守則及相關規定以及董事選舉建議。

#### 董事會報酬的數額和構成

董事會及其委員會的薪酬詳情載於「董事薪酬」一節。

#### 關於董事的彌償保證

根據其章程細則，本公司須向其任何及所有董事、高級職員、前董事、前高級職員以及應其要求在其擁有股份或其為債權人的另一家公司擔任董事或高級職員的任何人士作出彌償保證，使他們任何人免於負擔因他們或他們任何人由於擔任或一直擔任本公司或有關其他公司的董事或高級職員而成為當事方的任何行動、訴訟或法律程序進行抗辯而實際及必然招致的任何及所有開支，但就任何有關人士在該行動、訴訟或法律程序中因對履行職責中的重大過失或故意不當行為負責而應被判決的事宜而言，則屬例外。此類彌償保證不應被視為排除被賠償人可能享有的任何其他權利。

### 利益衝突

董事不得參與董事會在關於有其直接或間接個人利益而與本公司利益和與本公司相關聯業務相衝突的事項方面的討論和決定（「利益衝突」），應在有關董事不在場的情況下決定。所有存在利益衝突的交易必須按照相關分公司慣常的和董事會批准的條款締結。此外，全體董事會可臨時議決個別董事與某一特定事項存在強烈利益衝突，而議決被視為符合適當決定過程的最佳利益，因此有關個別董事被免除參與與該事項有關的決定過程，即使有關董事可能沒有實際的利益衝突。

每名董事應至少每年真誠地評估（i）根據（A）荷蘭企業管治守則第 2.1.8 條最佳慣例條文、（B）《交易法》第 10A-3 條規定，及（C）《紐約證券交易所上市公司手冊》第 303A 條，其是否獨立；及（ii）其是否有涉及及本公司與本公司的重要股東或關聯方（包括重要股東的聯屬公司）之間的任何交易的利益衝突（此類衝突稱為「關聯方衝突」），據瞭解，目前 Exor N.V. 將被視為重要股東。

董事應通過高級非執行董事或董事會秘書向董事會通報可能影響其「獨立」特徵或影響其利益評估的任何情況或關係的所有重要信息，包括迅速回應或代表秘書分發的年度董事與高級職員問卷，旨在獲取有關業務及其他關係的相關信息。

根據上述每位董事的評估，董事會應至少每年就有關董事的獨立性和有關董事的關聯方衝突做出決定。這些年度決定應是決定性的，除非向董事會披露的情況發生變化，從而需要更改該決定。

### 忠誠投票架構

本公司實施了忠誠投票架構，據此，對於在合併中有權獲得的每股普通股，Fiat S.p.A. 的前股東可以選擇收取一股特殊表決權股份，每股票面價值為 0.01 歐元，但前提是他們須符合特殊表決權股份的條款及條件所述的規定。這些股東的普通股已在本公司股東名冊的單獨登記冊（「忠誠登記冊」）中登記。本次登記後，向上述股東分配了相應數量的特殊表決權股份。通過簽署選擇表格（該表格的簽署是選擇獲得特殊表決權股份所必需的），股東同意受其條款和條件的約束，包括下文所述的轉讓限制。

繼合併完成後，新股東可隨時選擇參與忠誠投票架構，要求本公司將其全部或部分普通股登記在忠誠登記冊上。如果這些普通股已經以同一股東的名義在忠誠登記冊中登記（因此被禁止在常規交易系統中交易）達連續三年，該等股份符合資格獲得特殊表決權股份（「合資格普通股」），相關股東將有權就每一股合資格普通股獲得一股特殊表決權股份。如果在任何時候，該等普通股因任何原因從忠誠登記冊中注銷，則相關股東應喪失其持有相應數量特殊表決權股份的權利。

合資格普通股持有人可隨時要求從忠誠登記冊中注銷部分或全部此類股份，這將允許有關股東自由交易其普通股。自提出該要求之時起，合資格普通股持有人應被視為放棄了其與該等合資格普通股相關的投票權。從忠誠登記冊注銷登記後，相關股份將不再是合資格普通股。任何注銷登記的要求均將自動觸發一項強制性轉讓要求，根據該要求，公司將根據特殊表決權股份的條款和條件，不計價（*om niet*）收購特殊表決權股份。

本公司的普通股可以自由轉讓。但是，轉讓或處置與特殊表決權股份相關聯的本公司普通股，均將觸發有關普通股從忠誠登記冊中注銷，並將所有相關特殊表決權股份轉讓予本公司。特殊表決權股份不允許上市，僅在非常有限的情況下可轉讓。特別是，任何股東不得直接或間接：(a) 出售、處置或轉讓任何特殊表決權股份或以其他方式授予其任何權利或權益；或 (b) 對任何特殊表決權股份或任何特殊表決權股份的任何權益設定或允許存在任何質押、留置權、固定或浮動押記或其他產權負擔。

忠誠投票架構的目的是通過授予特殊表決權股份的方式授予長期股東一項額外的表決權（持有特殊表決權股份的股東有權對所持每股特殊表決權股份行使一票表決權，對所持每股普通股行使一票表決權），除與普通股相關的經濟權利外，不賦予有關股東任何經濟權利。然而，根據荷蘭法律，特殊表決權股份不能被排除在經濟權利之外。因此，根據章程細則，特殊表決權股份的持有人有權獲得最低股息，該股息分配至單獨的特別股息儲備（「特別股息儲備」）。特別股息儲備分配或特別股息儲備（部分）撥回，將需要董事會事先提出建議，並隨後由特殊表決權股份持有人會議作出決議。對特別股息儲備分配的表決權是授予該次會議的唯一權力，只有董事會認為必要時才能召開該次會議。特殊表決權股份沒有任何其他經濟權利。

特殊表決權股份的條款及條件第 10 條包括旨在阻止持有人違反其條款的任何企圖的違約損害賠償條文。本公司可通過向荷蘭法院提起的法律訴訟強制執行這些違約損害賠償條文。特別是，如果違反上述有關轉讓特殊表決權股份條款及條件的條文，則可能導致被收取違約損害賠償金。

根據特殊表決權股份的條款及條件第 12 條，條款及條件的任何修訂（除了純技術性的、非實質性的修訂）必須於 FCA 股東大會上經股東批准方可作實。

控制權發生變更時，股東必須立即通知本公司，控制權變更的定義見章程細則第 1.1 條，該條文包括非個人股東（*natuurlijk persoon*）通過一項或一系列關聯交易進行的任何直接或間接轉讓，其結果是 (i) 該股東的多數表決權；(ii) 在支配可在該股東的 FCA 股東大會上行使的多數表決權方面的實際能力；及/或 (iii) 任命或罷免該股東的大多數董事、執行董事或董事會成員或執行高管的能力，或在董事會會議上支配多數或更多表決權的行使的能力、該股東的管理機構或執行委員會被轉讓予新的所有者。如果 (a) 所有權及/或控制權的轉讓是同一母公司下的集團內轉讓；(b) 所有權及/或控制權的轉讓是配偶之間的繼承或資產清算或遺產繼承、捐贈、向配偶或親屬（包括第四順位）的其他轉讓的結果；或 (c) 該股東持有的合資格普通股的公平市價於轉讓時不到被轉讓集團總資產的百分之二十（20%），且按本公司獨家判斷，該股東持有的合資格普通股對被轉讓集團或控制權變更交易而言是不重要的，則不應視為控制權發生變更。

章程細則第 1.1 條將「被轉讓集團」定義為由相關股東及其聯屬公司（如有）組成，及作為同一控制權變更交易（根據章程細則上述條款內的定義）的一部分對其進行控制權轉讓。控制權變更將觸發相關合資格普通股從忠誠登記冊中注銷，並暫停合資格普通股附帶的特殊表決權。

如果本公司要解散和清算，在本公司所有債務付清後，剩餘餘額將按以下優先順序分配：(i) 首先，按照普通股持有人各自所持普通股的面值總額的比例，向普通股持有人支付股票溢價儲備和除特別股息儲備以外的其他儲備的合計餘額；(ii) 第二，按其各持有人所持普通股票面價值總額的比例向其持有人支付相當於普通股票面價值總額的金額；(iii) 第三，按特殊表決權股份持有人各自所持特殊表決權股份票面價值總額的比例向特殊表決權股份持有人支付相當於特殊表決權股份股息儲備總額的金額；以及(iv) 第四，按特殊表決權股份持有人各自所持特殊表決權股份的面值總額的比例向各持有人支付相當於特殊表決權股份的面值總額。

### 股東大會

FCA 股東大會每年至少召開一次，並在財政年度結束後六個月內召開。

此外，只要董事會、主席或行政總裁認為有必要舉行大會或荷蘭法律另有要求，在不影響下一段規定內容的情況下，FCA 股東大會應依據《荷蘭民法典》第 2:108a 條所述情況舉行。

單獨或者合計持有公司已發行股本百分之十（10%）以上的股東，可以書面形式請求董事會召開 FCA 股東大會，並列明應當處理的事項。

如果董事會未能召開會議，則該等股東可（按其申請）由法院臨時法官（*voorzieningenrechter van de rechtbank*）授權召開 FCA 股東大會。如對申請人事先書面提請董事會召開 FCA 股東大會及具體討論事項不滿意，臨時法官（*voorzieningenrechter van de rechtbank*）應駁回申請。

FCA 股東大會應在荷蘭阿姆斯特丹或哈勒默梅爾（史基浦機場）舉行，並由董事會、主席或行政總裁召集，召集方式應符合法律和適用的證券交易所條例的要求，不得遲於會議當天之前四十二天召集。

FCA 股東大會的所有會議召集以及所有向股東發佈的公告、通知和通訊均應通過本公司的公司網站上發佈公告的方式進行，並且在相關 FCA 股東大會召開之前，該公告應保持可訪問狀態。根據荷蘭法律或章程細則，向 FCA 股東大會發送的任何通訊，可列入前一句所述通知內，或在該通知規定的範圍內，在本公司的公司網站上及/或在本公司辦公室和董事會確定的其他地點所提供供查閱的文件內。

FCA 股東大會的召集可通過電子通訊手段發送至股東就此向本公司提供的地址。

通知應列明會議地點、日期和時間、會議議程以及法律要求的其他資料。

依據荷蘭法律有權提出有關建議的相關數目股東以書面形式提出的項目，應列入通知內，或應以類似於通知公告的方式公佈，前提是本公司已於不遲於會議日期前第 60 天收到相關請求，包括將相關項目列入議程的原因。



FCA 股東週年大會議程還應包括（其中有）下列事項：

- a) 年度賬目的採納；
- b) 薪酬政策的執行情況；
- c) 本公司關於增加儲備金和股息（如有）的政策；
- d) 就董事在有關財政年度內履行其職責一事批准其解職；
- e) 董事的任命；
- f) 支付股息的提議（如適用）；
- g) 討論本公司企業管治架構的任何重大變化（如適用）；及
- h) 會議召集人決定的任何事項，以及在適當遵守適用荷蘭法律的情況下列入議程的任何事項。

董事會應向 FCA 股東大會提供所有要求的資料，除非這有違本公司壓倒一切的利益。如果董事會援引壓倒一切的利益，必須說明理由。

FCA 股東大會召開時，董事會應當決定：根據章程細則第 19 條、第 20 條，有權投票或出席會議的人士應被視為在會議日期（「記錄日期」）前第 28 天擁有這些權利，並已登記在董事會為此目的指定的登記冊中，無論他們在會議當天是否擁有這些權利。除記錄日期外，會議通知還應進一步說明股東和其他有參會權的各方登記的方式以及可予行使這些權利的方式。

FCA 股東大會應由主席主持，主席不在時由董事會推舉的人士作為主席主持會議。

會議主席為此目的指定的出席人士之一應擔任秘書並記錄所處理的事務。會議記錄應由會議主席和秘書確認，並由他們簽字為證。

FCA 股東大會的會議記錄應在會議結束後三個月內根據要求提供予股東，此後三個月內，股東應有機會對會議記錄作出反應。會議記錄應當按照前段規定的方式採納。

如果對會議上處理的事務作了正式的公證記錄，則無需起草會議記錄，公證人簽署正式公證記錄即足夠。

作為出席會議並在適用範圍內行使表決權的先決條件，有權出席會議的股東有義務在召集通知所述的期限內以書面形式通知董事會。董事會最遲須於召集通知所述日期收到本通知。

股東和荷蘭法律允許出席 FCA 股東大會的人士可安排其經正式書面授權的受委代表出席任何會議，前提是他們應以書面形式通知公司關於希望在會議通知中規定的時間和地點委派代表出席會議。為免生疑，如果委託書是以電子方式記錄的，則有關代理人也可獲得書面授權。董事會可決定有關委託書交存的更多規則；這些規則應在會議通知中提及。

根據經修訂的 1934 年《美國證券交易法》，本公司獲豁免遵守代表規則。會議主席應決定有權出席者以外的人士的出席與否。

對於每次 FCA 股東大會，董事會可決定股東有權通過電子通訊手段出席、發言和行使表決權，但前提是參加會議之股東，應能以電子通訊方式被識別，並直接知悉會議討論及表決權之行使（如適用）。董事會可對使用電子通訊手段的使用提出要求，並在召集通知中予以說明。此外，對於每次 FCA 股東大會，董事會可決定，在會議前使用電子通訊手段所投出並獲董事會接收的票數應視為在會議上所投出的票數。此類投票不得在記錄日期之前進行。前項句子條文是否適用及關於行使該句所述權利之程序，應於通知中列明。

在獲准參加會議之前，股東和有權出席會議的每個人或其代理人應簽署一份出席名單，同時列明其姓名和（在適用範圍內）其有權投出的票數。以電子通訊方式出席會議的股東和其他依照上述規定確定的人士，由董事會在出席名單上登記。如果涉及股東的代理人或有權出席會議的其他人士，還應列明代理人所代表的人士的姓名。會議主席可決定，出席名單也必須由出席會議的其他人士簽署。

會議主席可決定有權出席 FCA 股東大會的股東和其他人士發言的時間（如果其認為這是合乎需要的），旨在會議的有序進行以及主席認為有利於會議事務的高效有序進行的其他程序。

每股股份（不論普通或特殊表決權）應賦予權利投一票。

荷蘭法律規定不得投票的股份，在確定出席或委派代表出席的股東的投票比例或出席或委派代表出席的股本比例時，應不予考慮。

除非本規則另有規定，否則所有決議均應以有效投票的絕對多數票通過。

空白票不算作投票。

所有投票應以書面或電子方式進行。但會議主席可決定允許舉手表決或以其他方式表決。

出席或委派代表出席會議的股東無異議的，可以鼓掌表決。

FCA 股東大會不得對本公司或其附屬公司持有的股份行使表決權。然而，本公司及其附屬公司所持股份的質權人和用益權人，如果質權或用益權是在股份由本公司或附屬公司所有之前設定的，則不得被排除其行使表決權的權利。本公司或其任何附屬公司均不得對其擁有質權或用益權的股份行使表決權。

在不影響章程細則的情況下，本公司應就通過的每項決議確定：

- a. 已投有效票的股份數目；
- b. 第 a. 項所指的股份數目佔已發行股本的百分比；
- c. 有效投票的總數；及
- d. 贊成和反對一項決議的總票數，以及棄權票數。

**股份發行**

FCA 股東大會或者董事會（如果 FCA 股東大會上被指定如此行事），有權議決任何股份的發行和股份認購權。FCA 股東大會應在為此目的而對董事會作出指定的有效期間，不再有權決定股票的發行和認購權。

自 2014 年 10 月 12 日起五年內，董事會已被不可撤銷地授權發行股份和股份認購權利，數目為不時修訂的章程細則第 4.1 條規定的本公司法定股本中所訂最大股份總額。

FCA 股東大會或董事會（根據章程細則指定），應在適當遵守荷蘭法律和章程細則規定的情況下，決定發行價格和其他條款及條件。

如果董事會被指定有權決定股份的發行或認購權，則該項指定應詳列在該指定下可發行的股份類別和最大股份數目或認購權。在作出該項指定時，應同時議決該項指定的期限，但不得超過五年。指定的期限可不時延長，但不得超過五年。除非作出指定的決議另有規定，否則指定不得撤回。

股份款項應以現金支付，除非另有約定另一種對價形式。只有在本公司同意的情況下，才能使用歐元以外的貨幣付款。

董事會還被指定為授權機構，以限制或排除與董事會授權發行普通股和授出認購上述普通股權利有關的股東優先購買權。

在發行普通股的情況下，每名普通股持有人對普通股享有優先購買權，或對按其普通股佔普通股總面值的比例發行的普通股享有認購權，但前提是該優先購買權不適用於根據本公司的任何購股權計劃擬發行予本公司或集團公司員工的股份或普通股認購權。

股東對非現金出資發行的股份不享有優先購買權。

向合資格股東發行特殊表決權股份的，股東不享有優先購買權。

FCA 股東大會或董事會（視情況而定）應在通過關於發行股份或股份認購權利的決議時，決定以何種方式發行股份，並在優先購買權適用的情況下，決定在何期限內行使這些權利。

**公司辦事處和業務活動受母國**

本公司根據荷蘭法律註冊成立，在荷蘭阿姆斯特丹有自己的公司地址（*statutaire zetel*），及本公司的實際管理地點在英國。

董事會和高級管理人員的辦公地址為 25 St. James's Street, SW1A1HA London, United Kingdom。

本公司在荷蘭商業登記處註冊，註冊號為 60372958，並在英國公司註冊處註冊，註冊號 FC031853。

就歐盟透明度指令（第 2004/109/EC 號指令（經修訂））而言，荷蘭是 FCA 的業務活動受母國。

### 內部控制制度的主要特徵與財務報告的內部控制

本公司根據《COSO 內部控制框架》提供的模型設計了財務報告內部控制制度，根據該框架，內部控制制度被定義為一套規則、程序和工具，旨在為實現公司目標提供合理保證。在財務報告過程中，信息的可靠性、準確性、完整性和及時性有助於實現這些公司目標。對財務報告內部控制制度進行定期評估，是為了對 COSO 框架各組成部分（控制環境、風險評估、控制活動、信息和通信以及監測）在實現這些目標方面的總體有效性提供合理保證。

公司採用的評估、監測和持續更新財務報告內部控制制度的方法，是基於符合 COSO 框架的「自上而下、基於風險」的流程。這有助於將重點放在風險及/或重要性較高的方面，在這些方面，財務報表和相關文件的要素有可能出現重大錯誤，包括可歸因於欺詐的錯誤。該過程的關鍵組成部分是：

- 識別和評估財務報告要素中重大錯誤的來源和可能性；
- 評估關鍵控制措施在防止或發現財務報告要素中的潛在錯報方面的充分性；及
- 根據對財務報告中錯報風險的評估，核實控制措施的運作有效性，測試重點放在風險較高的方面。

### 行為守則

本公司及其所有附屬公司引用 2015 年 4 月 29 日經 FCA 董事會批准並於 2017 年 1 月更新的《FCA 行為守則》（「行為守則」）所載的原則。

本守則適用於 FCA 及其附屬公司的所有董事會成員和高級職員，以及 FCA 及其任何附屬公司的全職和兼職員工。該守則也適用於所有臨時、合同和所有代表 FCA 行事的其他個人和公司，無論他們位於世界何處。

行為守則代表了本集團認可、堅持和提倡的一系列價值觀，其理解基於勤勉、誠信正直和公平原則的行為是社會和經濟發展的重要推動力。

行為守則是誠信體系的支柱，該體系規範本集團及其員工為了利益相關者利益的決策過程和經營方法。行為守則擴大了與經濟、社會和環境層面有關的行為方面，強調了與利益相關者對話的重要性。明確引用聯合國《世界人權宣言》、主要的《國際勞工組織（「國際勞工組織」）公約》、《經濟合作與發展組織跨國企業準則》、美國《反海外腐敗法》（「反海外腐敗法」）和《英國反賄賂法》（「英國反賄賂法」）。FCA 集團近期已向員工傳達一套新的旨提供具體指導的做法，指導他們如何有效地應用行為守則中有關環境、健康與安全、反腐敗、供應商、尊重人權、利益衝突、數據隱私、信息資產保護、反壟斷和出口管制等各種主題的原則。

FCA 集團努力確保該守則被視為商業行為的最佳實踐，並被與之保持長久商業關係的第三方（如供應商、經銷商、顧問和代理人）遵守。事實上，全球範圍內的集團合同包括與認可和遵守行為守則所依據的原則以及遵守當地法規（特別是與腐敗、洗錢、恐怖主義和其他構成法人責任的犯罪有關的法規）有關的具體條款。

本公司密切監控行為守則的有效性和遵守情況。違反行為守則的行為主要通過（其中包括）以下方式確定：集團內部審計員根據經 FCA 審計委員會和行政總裁批准的年度審計計劃，基於集團風險評估流程，定期執行相關活動；根據「道德熱線流程」收到的指控；及構成標準操作程序一部分的檢查。內部審計員還通過具體的商業道德審計（「商業道德審計」）調查違反行為守則的行為。首席審計官（CAE）定期向行政總裁和審計委員會通報主要調查結果。對於所有違反行為守則的行為，所採取的紀律措施與案件的嚴重程度相稱，並符合當地法律。

行為守則，包括其有效性和合規性的更新信息，可在集團網站的管治部分查閱。

#### 內幕交易政策

2014 年 10 月 10 日，Fiat Investments 董事會通過了一項內幕交易政策，就公司證券交易向集團所有董事、高管和員工提出了指導方針和建議。本政策同樣適用於本政策所涵蓋的直系親屬和家庭成員，旨在防止內幕交易或內幕交易指控，並保護本公司的誠信和道德行為。本政策於 2016 年 7 月 28 日由 FCA 董事會根據有關市場濫用的新適用法律，特別是根據 2014 年 4 月 16 日歐洲議會和理事會關於市場濫用的第 596/2014 號法規（歐盟）（「市場濫用法規」）及其實施條例進行修訂。

#### 可持續性實踐

本集團致力於以對環境和社會負責的方式運營。有關可持續性管治、指導方針、目標和結果的完整說明，請參閱本報告其他章節內一非財務資料一節。

#### 多樣性政策

2017 年 12 月 20 日，董事會通過了董事會多樣性政策（「多樣性政策」），因為本公司認為，董事會組成在年齡、性別、才識、工作背景和國籍方面的多樣性是促進辯論、董事會的平衡決策和獨立行動的重要手段。

本公司對董事會實行以下方面的多樣性：年齡、性別、才識、工作和個人背景及國籍。本公司認為上述各方面是支持上述目標並實現充分多樣觀點和才識以充分瞭解與本公司業務相關的時事和長期風險及機遇等的關鍵推動因素。董事會及其管治與可持續發展委員會在評估董事會候選人和年度表現評估過程中考慮這些因素。

本公司在未來數年內以價值為重，所要實現的具體目標是：（a）董事會至少 30% 的席位由女性擔任，至少 30% 的席位由男性擔任；董事會成員的國籍應與 FCA 業務的地域分佈合理一致，任何國籍不應佔董事會成員的 60% 以上；及（c）董事會成員的年齡應更加多樣化，董事會成員中有一名或多名年齡在 50 歲以下的成員（在提名之日）；前提是在根據界定的多樣性標準、規則和公認的不歧視原則（基於（例如）原屬種族、種族、殘疾或性取向）選擇候選人時將被考慮在內。

為確保其正確實施，多樣性政策已在採納非執行董事簡介時予以考慮，並將在提名執行董事以及提名和推薦非執行董事時予以考慮。在 2017 財政年度，有關國籍和年齡的目標已經實現。

### 遵守荷蘭企業管治守則的情況

雖然本公司認可荷蘭企業管治守則的原則和最佳慣例條文，但其現行企業管治結構適用以下最佳慣例條文：

- 荷蘭有關董事獨立性的法律規定在若干方面不同於適用於在紐交所上市的美國公司的規則。雖然在大多數情況下，這兩種制度均要求大多數董事會成員是「獨立的」，但荷蘭企業管治守則對這一術語的定義不同於紐交所企業管治準則所用的定義。在若干情況下，荷蘭規定更為嚴格，例如規定前執行董事和僱員有更長的「回望」期（五年），並考慮非執行董事會成員擔任持有公司 10%或以上股份的股東的董事不屬於獨立董事（即使其被認為是該股東的董事會的獨立成員）。
- 我們偏離荷蘭企業管治守則的一般最佳慣例條文，即最多有一名非執行董事與持有公司 10%或以上股份的股東有關聯。鑒於 Exor N.V. 作為我們的優先股股東的地位，我們認為這是適當的。
- 我們認為 11 名董事會成員中有 7 人是獨立的。根據紐交所的定義，這些董事會成員均被視為「獨立」。根據荷蘭企業管治守則，七人中有一人被視為非獨立，該守則將持有公司 10%或以上股份的股東的董事視為非獨立董事。儘管 Volpi 先生是 Exor N.V. 的獨立董事會成員，但我們相信其是獨立的。然而，我們認為，鑒於 Exor N.V. 作為我們的優先股股東的地位，這是適當的。
- 本公司沒有荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.2.4 條所述的退休時間表，因為根據章程細則，董事的任期約為一年，於下一歷年第一次 FCA 股東週年大會召開之日屆滿。這一方法符合在美國上市公司的一般慣例。由於本公司在紐約證券交易所上市，本公司還依賴於美國的若干管治政策，其中之一是我們在每次 FCA 股東週年股東大會上重新任命董事。
- 從荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.3.7 條上說，董事會尚未任命副主席。然而，董事會已任命公司主席和一名非執行董事為董事會「主席」（下稱「高級非執行董事」）。董事會規章規定，高級非執行董事缺席的，由出席會議的董事過半數選舉的其他非執行董事主持董事會會議。此外，本公司主席就高級非執行董事的職能與各董事保持聯繫，高級非執行董事的任何利益衝突或潛在利益衝突均可以向主席報告。我們認為，這足以確保荷蘭企業管治守則賦予副主席的職能得到適當履行。
- 根據荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 4.1.8 條，每位被提名的執行董事和非執行董事均應出席股東大會，在大會上對其提名進行投票。根據章程細則，由於董事的任期約為一年，於下一個歷年第一次 FCA 股東週年大會召開之日屆滿，董事會所有成員每年被提名（重新）任命。通過公佈每位（重新）任命被提名人的相關傳記和履歷信息，本公司確保本公司股東大會充分瞭解（重新）任命被提名人的情況，因此，實際上，只有執行董事才會出席股東大會。
- John Elkann 先生是執行董事，在適用荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 5.1.4 條的管治與可持續發展委員會中擔任職務。Elkann 先生作為執行董事在該委員會擔任的職務，（其中包括）來自管治與可持續發展委員會的職責，其範圍比甄選和任命委員會的職責更廣，並包括本公司認為需要執行董事參與的職責。

## 非執行董事報告

### 序言

按荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 5.1.5 條所提述，這是本公司非執行董事 2017 財年的報告。

非執行董事有責任監督執行董事執行的政策和公司及其聯屬企業的一般事務，包括本公司長期價值創造戰略的實施。這樣做，非執行董事的行為完全是為了本公司的利益。為保持對本公司的監督，非執行董事定期與執行董事討論 FCA 的長期業務計劃、計劃的執行情況以及與計劃相關的風險。

根據章程細則，董事會是一個單一的董事會，由三名或以上的成員組成，其中包括負責 FCA 日常管理的成員（執行董事）和不負責 FCA 日常管理的成員（非執行董事）。單層董事會（如本公司董事會）中的執行董事和非執行董事的任務可根據章程細則分配，但前提是股東大會已訂明有關董事被任命為執行董事或非執行董事，且監督董事履職之任務，只能由非執行董事執行。無論任務分配如何，所有董事仍對本公司的適當管理和戰略負集體責任（包括非執行董事監督）。

董事會（包括非執行董事）及其委員會目前的組成詳情載於第 79 頁「董事會」一節。

### 非執行董事的監督

非執行董事對執行董事執行的政策和本公司及其聯屬企業的一般事務進行監督。在此過程中，非執行董事還關注本公司內部風險管理和控制制度的有效性、財務報告和 FCA 長期業務計劃的完整性和質量、此類計劃的實施以及相關風險。

由於修訂後的荷蘭企業管治守則適用於 2017 財年，在過去一年中，非執行董事，特別是管治與可持續發展委員會成員花了大量時間評估所需的修訂，並安排對本公司的各份企業管治文件進行修訂更新，以使其與現行荷蘭企業管治守則相一致。

非執行董事還決定執行董事的薪酬，並提名董事任命候選人。此外，董事會可將若干具體職責分配予一名或多名個別董事或由本公司及本公司附屬公司的合資格董事組成的委員會。在這方面，董事會已將若干具體職責分配予審計委員會、薪酬委員會和管治與可持續發展委員會。關於這些委員會履行職責的方式的更多詳情，分別載於第 85 頁、第 85 頁及第 86 頁的「董事會慣例和委員會」內「審計委員會」、「薪酬委員會」和「管治與可持續發展委員會」等節。

非執行董事監督本集團戰略和政策的採納和實施，審閱本年度報告（包括薪酬報告和本集團的財務業績），接獲有關法律和合規事項的最新情況，並定期參與審查和批准與關聯方達成的交易。非執行董事還審閱了董事會及其委員會的報告、可持續性發展成就和目標以及董事任命建議。董事會還對薪酬政策提出了修訂，並於 2017 年 4 月 14 日由股東大會通過。

2017年，共召開4次董事會會議。部分會議在執行董事不在場的情況下舉行。這些會議的平均出席率為100%。各董事出席董事會及其委員會各次會議的情況概述連同會議總數如下：

姓名	董事會會議	審計 委員會	管治與可持續發 展委員會	薪酬委員會
John Elkann	4/4	-	3/3	-
Sergio Marchionne	4/4	-	-	-
Ronald L. Thompson	4/4	10/10	-	-
Andrea Agnelli	4/4	-	-	-
Tiberto Brandolini d'Adda	4/4	-	-	-
Glenn Earle	4/4	10/10	-	-
Valerie A. Mars	4/4	10/10	-	2/2
Ruth J. Simmons	4/4	-	3/3	-
Michelangelo A. Volpi <sup>(1)</sup>	3/3	-	-	-
Patience Wheatcroft	4/4	10/10	3/3	-
Ermenegildo Zegna	4/4	-	-	2/2
Stephen M. Wolf <sup>(2)</sup>	1/1	-	-	2/2

<sup>(1)</sup> Michelangelo A. Volpi 先生在 2017 年 4 月 14 日（星期五）舉行的股東大會上被任命為非執行董事。在任命 Volpi 先生為薪酬委員會成員之後，沒有舉行任何委員會會議。

<sup>(2)</sup> Stephen M. Wolf 先生在 2017 年 4 月 14 日（星期五）召開的股東大會之前擔任非執行董事。

在這些會議期間，討論的主要議題包括：集團戰略、集團財務業績和報告、可持續發展、收購和撤資、高管薪酬、技術開發、風險管理、法律和合規更新資料、與人力資源主管討論人力資源、薪酬政策的實施及薪酬報告。

#### 非執行董事的獨立性

荷蘭法律要求，非執行董事僅為本公司利益行事。荷蘭企業管治守則規定了與非執行董事獨立性有關的企業管治規則，並在大多數情況下要求大多數非執行董事「獨立」。

我們認為 11 名董事會成員中有 7 人是獨立的。根據紐交所的定義，這些董事會成員均被視為「獨立」。根據荷蘭企業管治守則，七人中有一人被視為非獨立，該守則將持有公司 10% 或以上股份的股東的董事視為非獨立董事。儘管 Volpi 先生是 Exor N.V. 的獨立董事會成員，但我們相信其是獨立的。然而，我們認為，鑒於 Exor N.V. 作為我們的優先股東的地位，這是適當的。Thompson 先生是高級非執行董事和董事會的「主席」，根據荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.1.9 條，他是荷蘭企業管治守則項下獨立人士。

儘管其擬聲明，鑒於其一名以上的非執行董事與 FCA 的最大股東 Exor N.V. 有關聯，荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.1.7 (iii) 條未有遵守，而儘管有上述關於非獨立董事的規定，FCA 認為，本公司在其他方面符合荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第 2.1.10 條規定的獨立性要求。



### 非執行董事的評估

非執行董事負責監督董事會及其委員會以及各執行董事和非執行董事，並在這方面得到管治與可持續發展委員會的協助。

根據管治與可持續發展委員會章程，管治與可持續發展委員會就定期評估各董事的表現向董事會提供協助和建議。在這方面，管治與可持續發展委員會（其中包括）有職責及責任每年審查董事會及其委員會的表現，並根據管治與可持續發展委員會的決定的適當定期間隔，審查每位董事在董事會的繼續履職情況。

2017年，管治與可持續發展委員會在1月25日召開的會議上進行了定期評估。於那次會議上，管治與可持續發展委員會關注對董事會、其委員會和各董事的表現的定期評估，還考慮了各董事擬備的自身評估。在那次會議上，管治與可持續發展委員會還探討了董事提名過程。於2017年2月28日，管治與可持續發展委員會關注對董事資格、董事會及委員會的人數和組成以及董事選舉建議的評估。於2017年12月4日，管治與可持續發展委員會審閱了各委員會的宗旨、架構、運作及章程，評估為使各份企業管治文件與經修訂荷蘭企業管治守則相一致的必要修訂。此外，委員會審閱了2018年董事會及委員會自身評估的程序。

按荷蘭企業管治守則最佳慣例條文第2.3.5條所提述，非執行董事獲各委員會定期通報情況，並在起草非執行董事報告時考慮這些委員會的結論。

非執行董事能夠根據管治與可持續發展委員會作出的評定審查和評估審計委員會、管治與可持續發展委員會及薪酬委員會的表現。董事會還討論了委員會的自我評估。評估結果是，無需修改審計委員會、管治與可持續發展委員會及薪酬委員會的人數或組成，也無任何理由按此基準修改其章程。關於這些委員會履行職責方式的更多詳情，分別載於第85頁、第85頁及第86頁的「審計委員會」、「薪酬委員會」和「管治與可持續發展委員會」各節。

在管治與可持續發展委員會的籌備工作基礎上，非執行董事能夠審閱董事會評估、各董事評估和董事選舉建議以及董事會規章、委員會章程及其他公司文件的修訂。董事會的結論是，每位董事繼續表現出對其在本公司中各自角色的承諾。

此外，根據薪酬委員會章程，薪酬委員會實施並監督薪酬政策，因為薪酬政策適用於非執行董事、執行董事和直接向執行董事匯報的高級職員。薪酬委員會管理所有股權激勵計劃和遞延薪酬福利計劃。根據評估結果，非執行董事決定執行董事的薪酬，並提名董事任命候選人。

非執行董事監督審計委員會、薪酬委員會和管治與可持續發展委員會的工作表現。

## 風險管理

### 我們的方法

風險管理是一個重要的業務推動因素，是實現集團長期業務計劃的一個組成部分。我們對風險管理採取綜合方法，當中風險和機會評估是領導團隊議程的核心。我們作為一個組織的成功取決於我們在識別和利用我們的業務和我們競爭所在市場市場所產生的機會方面的能力。通過管理相關風險，我們努力實現增長和回報目標與相關風險之間的平衡。

### 風險管理框架

本集團的風險管理框架（「該框架」）基於 COSO 框架（美國全國反虛假財務報告委員會下屬發起人委員會—企業風險管理模式）和荷蘭企業管治守則的原則。該框架由一套政策、程序和組織結構組成，旨在識別、衡量、管理和監測本公司面臨的主要風險。該框架整合在本公司的組織和企業管治中，支持保護公司資產、業務流程的效率和有效性、財務信息的可靠性以及遵守法律法規。

該框架包括以下三個層級的監察：

第 1 層：經營方面，識別及評估風險以及確立風險管理的具體行動

第 2 層：確定為風險所有者的特定個人，界定關於監控及管理風險的方法及手段

第 3 層：企業風險管理（「企業風險管理」）職能，支持在集團層面監控我們的風險及管理關於風險的討論

除了這三個層級的控制之外，COSO 過程的結果是集團內部審計在確定其審計計劃時風險評估的一部分，因此，計劃對全球企業風險管理重大風險進行具體審計。

### 重大風險偏好

我們將風險偏好與業務計劃相結合。風險邊界是通過我們的策略、行為守則、預算和政策確定的。我們成立了風險管理委員會，由其負責支持風險治理，及利用現有產品（全球和區域）和商業委員會的運營重點。產品委員會監督資本投資、工程和產品開發，而商業委員會則監督與銷售和營銷有關的事項。該兩個委員會均包括來自本公司各品牌的執行經理，所有這些經理在所有品牌中均有各自獨立的職能職責。我們還利用全球風險管理委員會、集團執行委員會（「集團執行委員會」）、首席財務官、行政總裁和董事會（透過審計委員會）的戰略重點。我們的風險偏好因風險類別而異，如下所示。

風險類別	類別描述	風險偏好
戰略	因執行 FCA 的業務計劃、業務環境的戰略變化及/或不利的戰略業務決策而可能產生的風險。	我們準備以負責任的方式承擔風險，同時考慮到利益相關者的利益，並與我們的業務計劃保持一致。
經營	與內部流程、人員和系統或外部事件有關的風險（包括法律和聲譽風險）。	我們希望基於成本/利益考慮最大限度地降低運營風險。
財務	與回報不確定性有關的風險，以及由於財務表現而可能造成的財務損失風險。	我們尋求資本市場和其他交易來加強我們的財務狀況，同時允許我們在全球統一的基礎上為我們的業務融資。
合規	關於不遵守相關法律法規、內部政策和程序的風險。	我們認為，我們自己以及我們的員工都有責任以誠實、正直和尊重的態度行事，包括遵守我們的行為守則、在我們開展業務的任何地方適用的法律和法規。

**識別重大風險並採取控制措施**

從我們的經營分部開始，每年進行一次企業風險評估。被確定對本組織具有高或中高水平潛在影響的風險，以及根據本集團內部的緩解因素被確定具有高或中高水平脆弱性的風險，均被視為重大風險。評估結果合併並向集團報告，供與全球風險管理委員會和集團行政總裁審查和核驗。此外，就本集團可能面臨的最重大風險維護風險儀錶板，以支持對風險指標的監控以及當前和未來的緩解工作。一旦確認，會與審計委員會討論結果，協助董事會對風險管理活動進行戰略監督。

各個關鍵的全球焦點風險均按 COSO 風險類別進行了分類及已分配對應風險因素。隨後為每個識別的風險定義了控制措施和緩解措施。下文所述的風險因素、控制措施和緩解措施並非包羅萬象。所列風險和緩解措施的順序並不反映任何重要性、可能性或重大性的順序。有關我們面臨的風險、上一財政年度的重大影響（如有）、其後果以及對業績或財務狀況的預期影響的更多資料，請參閱本報告其他章節的「**風險因素**」一節。

風險類別	關鍵全球風險描述	風險因素	控制/緩解措施
合規	<b>監管合規</b>  我們能否管理符合車輛燃油經濟性（「燃油經濟性」）、溫室氣體（「溫室氣體」）和零排放車輛（「零排放車輛」）要求的監管法規的影響。	法律、法規和政府政策，包括有關提高燃油經濟性要求和減少溫室氣體排放的政策，對我們的經營方式有著重大影響。	集團產品委員會（「集團產品委員會」）管理燃油經濟性/溫室氣體/零排放車輛相關合規性方面的投資批准。  在高級管理層的領導下，確立對內部檢查和合規活動進行中央協調和監督，以促進整個運營過程中方法和流程的一致性。
經營	<b>產品質量及客戶滿意度</b>  我們能否生產符合產品質量標準的汽車，獲得市場認可，滿足客戶期望。	產品召回和保修義務可能導致直接成本，由此造成的車輛銷售損失可能對我們的業務產生重大不利影響。  嚴重的安全漏洞危及我們車輛中的電子控制系統，可能會損害我們的聲譽，擾亂我們的業務，並對我們的競爭能力產生不利影響。	在委員會會議上監控質量和客戶滿意度績效改進指標。
經營	<b>供應鏈/對供應商依賴（包括供應商質量）</b>  我們能否管理我們的供應商提供的服務，以確保符合所需的期望、需求和質量標準。	我們面臨著與成本增加、供應中斷或車輛所用原材料、零件和系統短缺相關的風險。	積極注意供應商的財務健康狀況，以減輕因我們供應鏈中各公司的財務困境而造成的破壞。  注意全球範圍內政治、環境和經濟事件，以預測或識別可能導致供應鏈中斷的事件，從而採取緩解措施。

風險類別	關鍵全球風險描述	風險因素	控制／緩解措施
經營／戰略	<p><b>人才管理</b></p> <p>我們能否在全球範圍內有效吸引、留住和發展人才以滿足當前和未來需要，包括在關鍵崗位上保持足夠有效的後備力量，並為關鍵管理人員的變動做好適當計劃和準備的能力方面面臨的風險。</p>	<p>我們的成功在很大程度上取決於我們現有管理團隊有效運作和管理的能力。</p>	<p>在區域/分部的基礎上，對自然減員、僱傭和人員配置指標進行監控。</p> <p>關鍵職位和繼任計劃的後備力量評估在集團層面進行管理。</p>
戰略	<p><b>技術開發及發佈</b></p> <p>我們能否開發和推出新技術（如汽車電氣化、自動駕駛、連接車輛），以滿足監管要求和客戶期望。</p>	<p>我們未來的業績取決於我們提供創新、吸引人的產品的能力。</p> <p>法律、法規和政府政策，包括有關提高燃油經濟性要求和減少溫室氣體排放的政策，對我們的經營方式有著重大影響。</p>	<p>集團執行委員會和產品委員會審查產品計劃和商業化戰略，以確定近期和長期的投資需要。</p>
戰略	<p><b>產品組合戰略</b></p> <p>我們能否創建關於支持實現戰略目標的產品組合，包括產品範圍和技術內容的完整性。</p>	<p>我們未來的業績取決於我們提供創新、吸引人的產品的能力。</p> <p>我們可能在努力增加一些我們認為具有全球吸引力和影響力的品牌的增長方面失敗。</p>	<p>集團執行委員會和產品委員會審查產品計劃和商業化戰略，以確定近期和長期的投資需要。</p>

我們區域和業務分部的風險管理委員會全年都在監測上述關鍵全球風險的控制措施和綜合緩解措施，以確保這些措施是相關和充分的。根據需要，加強控制措施和緩解措施，以確保風險得到適當處理。我們認為，這種做法使我們能夠及時處理風險，並確保所採取的控制措施的有效性。

#### 整體風險管理系統的當前或計劃改進

我們審查了我們的風險管理和監測活動，由此成立了一個全球風險管理委員會，為在所有區域和分部對風險採取共同辦法提供更多的監督和支持。我們亦在關鍵風險領域開展該事務，與同行公司建立流程基準，並探索改進機會。我們執行這些更改的目標是加強關鍵風險指標的識別，以便以更具預測性的方式監控風險，評估補救計劃，並促進對整個集團風險的有效監控。在新的一年，我們將繼續就整個集團的關鍵風險進行審查我們的管理和監控活動的事務。當我們繼續發展集團企業風險管理計劃時，我們將努力確定最佳做法，並改善關鍵風險指標以識別本組織面臨的重大風險和完善流程以識別及提升風險發展。

### 董事會聲明

根據所進行的評估，董事會認為，截至 2017 年 12 月 31 日，本集團和本公司對財務報告的內部控制被視為有效，且

(i) 董事會報告對內部風險管理和控制制度有效性方面的任何重大缺陷提供了充分的見解，(ii) 內部風險管理和控制制度旨在合理保證財務報告不存在任何重大不準確之處，(iii) 根據目前的各項事務情況，本集團和本公司的財務報告按持續經營基準編製屬合理，及 (iv) 董事會報告陳明，董事會判斷這些風險和不確定性與董事會報告編製後十二個月內公司持續性經營預期相關。

2018 年 2 月 20 日

John Elkann

主席

Sergio Marchionne

行政總裁

**與年報有關的責任**

董事會負責根據荷蘭法律和由國際會計準則理事會頒佈並由歐盟通過的國際財務報告準則（EU-IFRS），編製年報，包括綜合財務報表和公司財務報表以及運營報告。

根據荷蘭金融監管法第 5:25c 條第 2 段，董事會聲明，據其所知，根據適用會計準則編製的財務報表真實、公允地反映了本公司及其附屬公司本年度的資產、負債、財務狀況及損益，以及運營報告真實、公允地反映了本財政年度內的業務表現、本公司及其附屬公司於資產負債表日期的狀況、本年度的發展情況、以及對本公司和本集團所面臨的主要風險和不確定性的描述。

2018 年 2 月 20 日

*董事會*

John Elkann  
Sergio Marchionne  
Andrea Agnelli  
Tiberto Brandolini d'Adda  
Glenn Earle  
Valerie A. Mars  
Ruth J. Simmons  
Ronald L. Thompson  
Michelangelo A. Volpi  
Patience Wheatcroft  
Ermenegildo Zegna

## 非財務資料

### 業務模式

菲亞特克萊斯勒汽車（Fiat Chrysler Automobiles）（「FCA」或「本集團」）是一家國際汽車集團，透過 159 個生產設施和 87 個研發中心，在全球範圍內從事車輛、部件和生產系統的設計、設計生產、製造、分銷和銷售。本集團的汽車品牌有：阿巴斯、阿爾法羅密歐、克萊斯勒、道奇、菲亞特、Fiat Professional、Jeep、藍旗亞、Ram、瑪莎拉蒂、SRT 性能車指定和 Mopar、零件和服務品牌。

此外，FCA 以 Comau、Magneti Marelli 和 Teksid 品牌開展部件和生產系統分部業務。本集團還通過附屬公司、合資企業和與專門金融服務商簽訂的商業協議，為汽車業務提供零售和經銷商融資、租賃服務。

FCA 在 40 多個國家開展業務，在 140 多個國家與客戶建立商業關係，並在全球範圍內與供應商和經銷商建立業務夥伴關係。由於汽車行業價值鏈和產品供應的複雜性，FCA 影響了眾多廣泛的利益相關者。我們的目標是通過與客戶、員工、經銷商、供應商和社區等的關係和聯繫創造價值。我們認識到，我們的環境和社會活動不僅影響我們發展業務的願望，而且也影響我們積極影響我們的世界的承諾。

新興趨勢、不斷變化的消費者態度和監管要求不僅影響我們開發的產品和服務，而且也影響我們如何開發這些產品和服務。FCA 將循環經濟的概念融入其商業方法中，專注於減少價值鏈中從車輛設計到生產、分銷、使用和材料最終再利用的各個環節的浪費。循環經濟模式與浪費材料和生產材料所需能源的一次性經濟形成鮮明對比。盡可能長時間地使用資源是一種合理的商業做法，可以降低材料成本，提高效率，同時也有助於在產品的整個生命週期內減少對環境的影響。

我們為實現業務計劃目標所做的進展反映了我們對負責任地創造長期價值的承諾，同時充分認識到公司所扮演的更廣泛的角色。

為了實現我們的目標，本集團瞄準如下方面：

- 基於透明度和誠信的治理模式；
- 安全和可持續發展的產品；
- 有競爭力的產品和創新的移動性解決方案；
- 與消費者的有效溝通；
- 員工的建設性管理和職業發展；
- 安全的工作條件和尊重人權；
- 與商業夥伴和當地社區的互利關係；及
- 負責管理製造和非製造過程，以減少對環境的影響。

### 可持續性管治

集團內的幾個實體，幫助指導可持續性管理的紀律性方法。

董事會由執行董事和非執行董事組成，負責本集團從長期價值創造的角度的管理和戰略指導。董事會管治與可持續發展委員會評估與戰略可持續發展倡議相關的提案，必要時向董事會全體成員提供建議，並審查年度可持續發展報告。有關委員會職責的詳細說明，請參閱本報告其他章節—企業管治一節。

行政總裁（「行政總裁」）獲集團執行委員會（「集團執行委員會」）支持，集團執行委員會是一個由行政總裁牽頭的團隊，由來自區域運營、品牌、工業流程及支持/企業職能部門的高級領導組成。集團執行委員會批准運營指南，並在確保可持續發展努力與經濟和商業目標相一致方面發揮重要作用。

可持續性與集團協調員也是集團執行委員會的成員，並協調可持續性團隊負責支持的活動。可持續性團隊的成員分佈在意大利、巴西、中國和美國，促進了持續改進的過程，間接促進了風險管理、成本優化、利益相關者的參與以及與利益相關者有效溝通其承諾和成果。

### 誠信經營

FCA 的管治模式的基礎是行為守則和若干支持性聲明，體現我們對致力於誠信、責任和道德行為的文化的承諾。

FCA 贊同《聯合國人權宣言》、《國際勞工組織公約》和《經濟合作與發展組織跨國企業準則》。《FCA 行為守則》旨在與此類準則保持一致，確保公司全體員工以最高誠信水平行事，遵守適用法律，為公司和我們開展業務所在的社區創造更美好的未來。

FCA 誠信體系由以下主要元素組成：

- 體現公司對商業和個人行為重要價值觀的承諾的原則；
- 關於實現我們的首要原則所必需的指導我們日常行為的基本規則方面的慣例；
- 關於進一步闡明公司實現合規的具體運作方法和可能限於特定地理區域及/或業務（視情況而定）的特定應用方面的程序；及
- 聲明，涵蓋關於強調公司在責任和對責任及誠信文化承諾方面的特定論題。這涵蓋（其中包括）與人權、競爭、供應商可持續性、環境管理和衝突礦產有關的事宜。

行為守則適用於菲亞特克萊斯勒汽車公司及其附屬公司的所有董事會成員和高級職員，以及 FCA 及其任何附屬公司的全職和兼職員工。行為準則也適用於所有臨時、合同和代表 FCA 行事的所有其他個人和公司，無論其位於世界何處。

FCA 盡其最大努力確保行為守則被視為商業行為的最佳實踐，並得到與之保持持久性商業關係的第三方（如供應商、經銷商、顧問和代理人）的遵守。

FCA 向員工傳播建立在行為守則基礎上的原則。向僱員提供道德和合規方面的培訓，特別側重於行為守則、反腐敗、公司治理和人權，包括不歧視。此外，FCA 員工還可以聯繫其直屬主管、人力資源代表、法務部門和道德熱線，就 FCA 行為守則的適用和解釋徵求意見。



對於舉報涉嫌違法行為，FCA 實施了集團舉報程序，允許通過多個渠道舉報問題。FCA 道德熱線是首選渠道，它提供了一個全球範圍內的獨立通風舉報渠道。

對於所有違反行為守則的行為，所採取的紀律措施與案件的嚴重程度相稱，並符合當地法律。無論當局是否採取刑事行動，均會把違法行為通知相關公司部門。

#### 反貪污賄賂

FC 行為守則包括與反賄賂、反腐敗、反不正當競爭行為和利益衝突有關的規則。

FCA 致力於在所有內部和外部事務中以最高的誠信、誠實和公平標準行事，不會容忍任何形式的賄賂。

集團的政策是，任何人（董事、高級職員或其他僱員、代理人或代表）於任何時間在為本公司工作中不得以任何理由直接或間接給予、提議、請求、承諾、授權、索取或接受賄賂或任何其他利益。違反反賄賂和反腐敗法律一事對公司和個人而言均是嚴重的犯罪，可導致巨額罰款、名譽損害和個人監禁。

與第三方簽訂合同的 FCA 各公司應採取一切適當措施，確保在訂約方之間最終確定任何協議之前，對所考慮的第三方進行充分的背景調查和其他適當的盡職調查程序。

如涉嫌違反，可通過與其他潛在違規行為相同的渠道舉報：FCA 道德熱線網站和本公司網站上的電話聯繫列表。

#### 人權

FCA 的承擔包括努力防止不利的人權狀況。本集團要求在 FCA 各公司經營的各地理區域採取國際公認的基本人權尊重和支持原則。FCA 在其影響力範圍內提倡這些原則，期望其與之開展業務的供應商、承包商和其他商業夥伴秉持這些準則。

公開的《FCA 人權準則》符合《聯合國世界人權宣言》、《聯合國商業和人權指導原則》（「Ruggie 框架」）、《聯合國可持續發展目標》、《經合組織跨國企業準則》、《國際勞工組織工作中的基本原則和權利宣言》和《2015 年現代奴隸法》的精神和意旨。

《人權準則》涵蓋了我們為我們的主要利益攸關方爭取並與他們一起確保的權利：

- 僱員：FCA 禁止使用童工和強迫勞動。我們力求提供一個多元化和包容的工作場所，無歧視和騷擾。我們承認並尊重員工的結社自由，並承諾提供有競爭力和符合所有適用就業、工資和工作時間的法律的就業條件。FCA 根據適用法律，在全球範圍內開展所有業務，高度重視員工的健康和安全，並致力於不斷改進健康和安全措施，以資確保將工作場所受傷的可能性降至最低。
- 客戶：FCA 致力於為客戶提供安全、可靠、高質量的車輛。
- 社區：FCA 致力於對我們開展業務所在的社區承擔社會責任。
- 商業夥伴和供應商：FCA 希望我們的供應商、承包商和與我們有業務往來的其他商業夥伴秉持我們的人權標準。它們還必須遵守所有與職業健康和安全有關的條例及法規，並採取有助於在整個價值鏈中全面提高職業健康和安全績效的措施和標準。

我們的盡職程序包括防止在我們業務的任何部分和供應鏈中侵犯人權的行動。

作為我們在內部識別和減輕任何相關風險的舉措的一部分，我們開發了以下工具：

- 每年進行一次調查，目的是查明世界各地的 FCA 各公司（包括那些位於尚未就這些問題批准《國際勞工組織公約》的國家的公司）的任何童工和強迫勞動案件；及
- 內部審計部進行的人權調查，作為標準內部審計程序的一部分，涵蓋 Ruggie 框架的盡職調查要求。這項調查根據年度審計計劃估量當地供應商的情況，並在風險較高的國家進行檢查。

我們通過兩個主要的監測工具定期監測供應鏈中與人權有關的風險：

- FCA 供應商可持續性自我評估（「可持續性自我評估」）涵蓋勞動實踐、人權、道德、多樣性、健康和安全等方面；及
- 由內部供應商質量工程師或第三方核數師在高風險供應商工廠進行的現場審計。

涉嫌侵犯人權行為與其他類型的潛在違反行為通過同樣的渠道舉報：FCA 道德熱線網站和我們公司網站上提供的電話聯繫列表。

### 重要性分析與風險

每年，FCA 均會對可持續性相關主題（或對公司而言屬重要的）進行分析。在這個意義上「重要」不同於財務定義，表示由於其經濟、環境或社會影響而被確定為內部和外部利益相關者感興趣的信息。重要方面包括與 FCA 為其利益相關者創造長期價值的能力有關並對其產生影響的最重要因素。

對重要方面的評估涉及考慮利益相關者的投入、業務計劃目標、公司價值觀、行業趨勢、投資者感興趣的信息、社會標準和期望等因素。

此外，通過 FCA 的風險管理框架確定的關鍵全球風險也會被檢查，以確定其與本公司可持續發展概況和影響的相關性。這些風險包含一系列廣泛的主題，涉及監管合規、產品組合、產品質量及客戶滿意度、供應鏈、人才管理及技術開發。

有關 FCA 確定的關鍵全球焦點風險和採取的控制措施的更多資料，請參閱本報告其他章節—*風險管理*—節。

收集利益相關者的意見以確定重要性，是一個持續的過程。作為一家擁有複雜、錯雜關係價值鏈的全球企業，FCA 與包括員工、客戶、供應商、經銷商、機構、投資者、工會、協會和當地社區在內的廣泛利益相關者打交道。

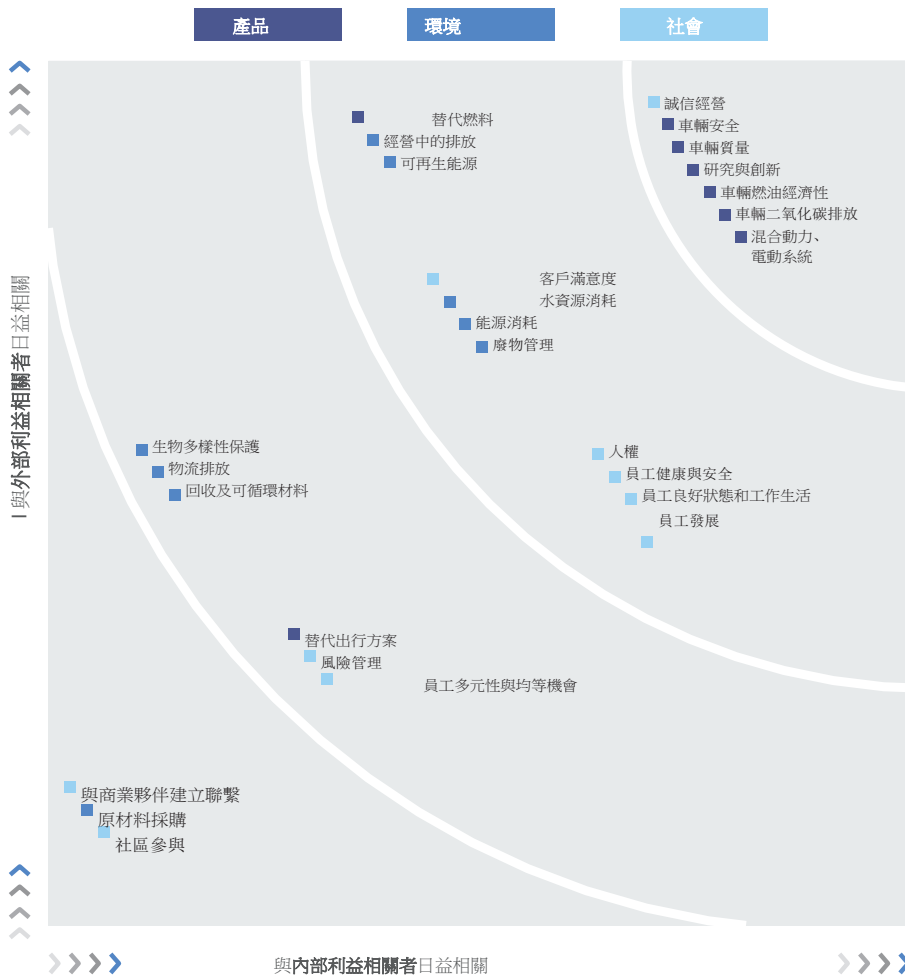
本集團每年均會開展調查和利益相關者參與活動，重點是可持續性主題。FCA 的目標是擴大及引入與利益相關者的可持續性對話，相信這些活動是穩健可持續性計劃的重要組成部分。它們幫助我們更好地識別風險和機遇，並使我們的目標順應全球的社會、技術和監管變化。在 FCA 經營的每一個地區，這些利益相關者的倡議均適應當地相關的主題和需求。

我們對各種因素的分析所得出的結論，連同利益相關者參與活動和調查所得出的結果，均列在重要性圖表上，該圖表顯示了各議題對內部和外部利益相關者的相對重要性。

該重要性評估用於幫助我們在以可持續性為重點的報告中確定問題的優先順序，並設定關於處理所確定重要方面的目標。

因此，FCA 制定了長期的以可持續性為重點的目標，涵蓋了各優先方面，如車輛質量和安全；對環境負責的產品、工廠和工藝；公司治理；健康、安全和包容的工作環境；與當地社區及商業夥伴的建設性關係。這些方面出現，與可持續發展重要性圖表中的內部和外部利益相關者相關，並與風險管理框架所確定的關鍵風險因素相關聯。

2017 年 FCA 重要性圖表



### 運營對環境的影響

FCA 的環境管理努力在兩個方面實現目標：減少其環境足跡，同時通過降低生產成本為公司的財務亨通做出貢獻。

FCA 的環境指南明確了我們處理環境和氣候變化問題的承諾，旨在：

- 通過更高效的生產工藝降低能源消耗；
- 通過減少所使用的能源數量、實施創新的技術解決方案和直接及間接推廣可再生能源，限制溫室氣體和其他污染物的排放；
- 減少所有地區的淡水消耗（特別是在淡水供應對周圍環境和人口至關重要的地區），增加淡水的再利用和再循環，並儘量減少製造業向水源排放有害物質；
- 鼓勵負責任的用水（作為我們與供應商共同承諾的一部分）；
- 通過在我們的生產過程中推廣可再生和回收材料，儘量減少原材料的使用；
- 鼓勵使用可重複使用和環保的包裝和貨箱，以增加材料節約和減少浪費；
  
- 儘量減少廢物的產生：
  - 通過實施旨在在整個過程中管理廢物的程序；及
  - 通過限制潛在危險物的使用並盡可能促進使用其替代物；
- 保護我們場所周圍地區的自然棲息地及生物多樣性。

FCA 還採用了物流指南，詳細列明我們每年在全球移動數百萬零件和車輛方面努力採用的方法。

本集團在全球範圍內實施了環境管理體系（「環境管理體系」），符合 ISO 14001 標準。環境管理體系包括一套方法和流程體系，旨在通過（例如）減少排放、水消耗和廢物產生以及節約能源和原材料，防止或減少集團製造活動對環境的影響。

對我們環境管理的一個重要貢獻因素是採用了世界級製造（「世界級製造」）計劃。世界級製造在 10 多年前首次被採用，並在全世界幾乎所有的 FCA 工廠實施。世界級製造代表了我們的環境可持續性模型的具體應用，特別是我們減少生產過程影響的努力。世界級製造是一種嚴格的製造方法，涉及整個組織，涵蓋生產的所有階段。

世界級製造內開發的項目是為了減少損失及廢物；提高生產率；以系統性方式改善質量及安全，旨在最終達到零事故、零廢物、零故障和零庫存。2017 年，實施了超過 80,000 個世界級製造相關項目，包括約 5,000 個專門針對減少環境影響和自然資源消耗的項目。

**能源消耗和排放**

本集團謀求關於實現進一步減少溫室氣體排放和化石燃料使用的解決方案。隨著時間的推移，這些解決方案大大節省了能源相關費用。

FCA 使用所產每輛車的二氧化碳排放量作為其能源績效的指標，並且，根據估計的排放量，與 2010 年的基準相比，2020 年的目標是降低 32%。

2017 年能耗為 4,820 萬千兆焦耳（「千兆焦耳」）及在絕對值和所產每輛車方面均明顯低於 2010 年水平。在大眾市場汽車組裝和衝壓工廠，每輛汽車的能耗與 2010 年相比下降了約 24%（從 7.36 千兆焦耳降至 5.60 千兆焦耳）。

**製造能耗**

FCA 全球（百萬千兆焦耳）	2017 年	2016 年	2015 年
總能耗	48.2	47.4	47.4

製造過程中的二氧化碳排放總量較 2016 年下降 2% 以上至 380 萬噸，無論是按總量還是按每輛汽車計算均遠低於 2010 年的水平。在過去 7 年中，大眾市場汽車組裝和衝壓工廠生產的每輛汽車的二氧化碳排放量下降了約 33%，從 2010 年的每輛汽車 0.616 噸下降到 2017 年的每輛汽車 0.413 噸，已經達到 2020 年的目標。

**製造二氧化碳排放**

FCA 全球（百萬噸二氧化碳）	2017 年	2016 年	2015 年
總二氧化碳排放量	3.8	3.9	4.0

2017 年，FCA 繼續廣泛利用可再生能源。在歐洲，本集團購買用於消費的絕大多數可再生能源均是由供應商認證的，覆蓋了意大利工廠 100% 的電力。在南美的主要市場巴西，購買用於消費的電力被認證幾乎完全來自水力發電或風能。此外，太陽能還用於一些集團工廠的電力及/或供暖。2017 年，集團生產過程中使用的可再生能源約佔總用電量的 29%。

**其他製造排放<sup>(1)</sup>**

2017 年，基於直接燃料消耗（作能源生產）的其他物質的估計排放量略有增多。氮氧化物排放量因天然氣消耗量的增加而增加，而硫氧化物排放量因我們鑄造廠產量的增加而增加。粉塵也略有增加。<sup>(2)</sup>

**氮氧化物、硫氧化物及粉塵的直接排放**

FCA 全球（噸）	2017 年	2016 年	2015 年
氮氧化物	1,350	1,319	1,334
硫氧化物	105	83	122
粉塵	59	53	63

<sup>(1)</sup> 只報告與能源生產（對我們生產過程而言屬重要及/或適用）相關的排放。

<sup>(2)</sup> 也稱為顆粒物。

### 水資源管理

本集團在 2016 年採用了一種新的風險評估方法，以評估水資源緊張的地區，並進行情景分析，以減輕未來氣候變化的影響，識別位於水資源有限的地區的工廠。FCA 的目標是負責任地管理整個水循環，採用技術和程序增加水的循環利用，降低排放水中的污染物水平。

與 2016 年相比，2017 年的總耗（取）水量減少，為 2,410 萬立方米，從總量和每輛車來看均低於 2010 年的水平。2017 年，大眾市場車輛組裝和衝壓工廠生產每輛車所用水量比 2010 年下降約 37%。

### 製造用水

FCA 全球 (百萬立方米)	2017 年	2016 年	2015 年
總用水	24.1	24.4	24.3

與 2010 年相比，對於 2020 年，FCA 的目標是所產每輛車的用水量減少 40%。

### 廢物管理

為了減少原材料消耗和相關的環境影響，FCA 實施了各項程序來實現最佳的回收和再利用，同時減少浪費。我們努力回收無法再利用的東西。如果既不能再利用也不能回收，則使用對環境影響最小的方法來處理廢物，而垃圾填埋場只能作為最後的手段。

由於廢物管理的持續改善，FCA 的廢物產生總量同比減少了 29%。

大眾市場車輛工廠（佔到了廢物產生總量的大部分），將垃圾填埋場的廢物減少到零或非常接近零。

在大眾市場車輛組裝和衝壓廠，2017 年每輛車產生的廢物量與去年相比下降了 46%（從 169.4 千克/輛至 90.8 千克/輛），及與 2010 年相比下降了約 58%（從 217.2 千克/輛減少到 90.8 千克/輛）。同比顯著下降是由於減少廢物倡議以及北美自貿區與特定國家廢物豁免的一致性。

### 製造產生的廢物

FCA 全球 (百萬噸)	2017 年	2016 年	2015 年
回收的廢物	0.74	1.17	1.21
處置的廢物	0.24	0.21	0.25
產生的總廢物	0.98	1.38	1.46

### 負責任產品

FCA 對負責任車輛開發的方法包括致力於高效動力系統、改進空氣動力學、減輕重量、安全、質量、增加可再生材料的使用，以及創新解決方案（例如自動駕駛技術）。經濟上可行的結果最好是在技術上可行的情況下，結合常規和替代技術，同時認識到並適應每個市場的不同監管要求。FCA 承認氣候變化帶來的挑戰，並制定了有助於實現向低碳未來過渡的目標。

### 研究與創新

截至 2017 年 12 月 31 日，我們在全球運營了 87 個研發中心，員工總數約 2.1 萬人，為我們的研發工作提供支持。我們的人員支持產品開發工作，並在機械、電氣、材料、計算機科學和化學工程等多個學科擁有專業知識。我們還提供一些內部課程，通過這些課程，我們的一部分工程師接受各種技術和業務職能的交叉培訓。

2017 年，研發支出總額達 43 億歐元，佔工業運營淨收入（不包括金融服務收入）的 3.9%。截至 2017 年 12 月 31 日止年度的研發支出總額較截至 2016 年 12 月 31 日止年度的 42 億歐元增長了 1.5%，這與本集團在業務計劃中確定的產品開發一致。

我們的研究工作主要集中在兩個領域（旨在改善汽車效率和降低能耗及排放）：汽車能源需求（包括重量、空氣動力阻力、滾動阻力、加熱、空調和輔助設備）和動力總成技術（發動機、變速器、車軸和傳動系統、混合動力和電力推進和替代燃料）。此外，我們最近開始加大對自動駕駛技術的研究力度。

#### 車輛能源需求

我們的研究重點是減輕重量、空氣動力阻力、輪胎滾動阻力和傳動系統損失。我們還繼續研究傳統和混合動力汽車技術，旨在提高動能回收率和熱能再利用率，以降低總體能耗和二氧化碳排放。

為了進一步降低油耗，我們引進了發動機啟停（「ESS」）和智能充電技術。ESS 技術在車輛停止時自動關閉發動機和燃油流，並在駕駛員鬆開制動器時重新啟動發動機。智能充電技術可以在回收動能的同時優化發電，廣泛應用於菲亞特和阿爾法羅密歐車型，並已在若干 Jeep、道奇、Ram 和克萊斯勒品牌的汽車上採用。

我們還引入了主動氣動裝置，在特定條件下自動啟動，改善空氣阻力，降低油耗和二氧化碳排放，同時改善熱能管理（減少除霜時間和改善動力系統預熱）。這些主動氣動裝置包括主動格柵和可調高度懸架，並已在若干 Jeep、Ram、克萊斯勒、阿爾法羅密歐和瑪莎拉蒂品牌的車輛上採用。此外，我們還推出了智能致動器，如變速燃油泵和冷卻風扇的無刷電機，以降低油耗。這種智能致動器只需要每個特定工況所需的能量，避免了電能的浪費。

#### 動力總成技術

我們的專有技術如 MultiAir 和 MultiJet（增加燃油壓力和改善噴射模式）的發展與其他技術相結合，如直噴、變量排代油泵、兩步氣門升程系統、冷卻廢氣再循環系統和電子恆溫器，以此開發更高效的動力系統架構。

最新一代 MultiAir 技術在上二代技術的基礎上，透過改進進氣門事件控制，進一步提高了燃油效率及二氧化碳排放。

通過智能技術的廣泛應用，為車輛動力系統提供了動態管理，有助於改善性能和燃油經濟性之間的平衡。這些技術包括智能充電、優化的發動機冷卻系統和氣缸停用。預計在未來數年，汽油和柴油發動機繼續在移動性方面發揮突出作用。熱管理的價值，或使用可用的「廢物」熱能，正在多種產品中發揮利用。這種方法透過調整單個部件使其在更理想的溫度下運行，允許車輛系統以更高的效率運轉。集團認為，在透過技術進步降低這些發動機的油耗和排放水平方面仍有很大潛力。

#### 汽油發動機

正在開發全新的全球中小型汽油發動機系列，以提高燃油經濟性和排放水平。這些新的發動機系列採用了共享氣缸設計的模塊化方法（允許不同的發動機配置、排量、效率和功率輸出），預計將涵蓋廣泛的車輛應用，並引入諸如直噴、縮小尺寸、渦輪增壓及冷卻廢氣再循環等特性和技術，以提高效率，同時也解決內部摩擦和熱管理。特別是，2016年第三季度在拉美地區推出1.0L三缸和1.3L四缸全球小型Firefly發動機，以及2016年第四季度在阿爾法羅密歐Giulia推出全球首款中型發動機應用（2.0L渦輪四缸發動機）。

展望未來，FCA集團已從事開發新款和改進的發動機用室溫鋁合金。這項工作表明，與目前使用的其他鋁合金相比，鋁合金在300°C攝氏度時的強度可提高50%。雖然仍處於早期開發階段，但這種合金強度特性有可能為氣缸蓋和氣缸體提供更大的設計靈活性，並有助於提高發動機效率。

#### 混合動力及電池推進

全新克萊斯勒Pacifica混合動力車於2016年推出，根據美國環境保護署的標準，其能效等級達到每加侖當量84英里（MPGe）。Pacifica混合動力版僅以零排放電力提供33英里的估計行駛里程，其電池可在大約兩小時內使用2級240伏充電器進行充電。當電池能量耗盡到一定閾值時，Pacifica混合動力版的工作原理與傳統的混合動力類似。

車輪的動力由混合動力電動驅動系統提供，由一個特裝新版獲獎五角星（Pentastar）3.6升V-6發動機和全新的eFlite混合動力變速器組成。

此外，還開發了其他電氣化技術，包括使用皮帶起動發電機（「BSG」）技術的輕度混合動力車。BSG技術可以提高燃油經濟性，減少二氧化碳排放。

2

#### 天然氣和生物燃料發動機

我們的車輛減排策略的一個基本方面是使用替代燃料，從天然氣到生物燃料，以便提供與各種市場上可用燃料相適應的技術，並能夠降低排放水平。例如，在巴西，我們有各種彈性燃料汽車，使用不同的混合汽油和生物乙醇運轉。

我們還認為，在若干市場，壓縮天然氣是促進遵守燃料經濟性和排放要求的一個可行的近中期選擇。我們在歐洲提供一系列雙燃料（天然氣/汽油）汽車，面向各類私人 and 商業消費者。由於這些車輛中的天然氣罐已完全整合到車輛結構中，因此安全性和舒適性仍然不受影響。集團最近完成了一項重要的天然氣直噴研究活動，證明了直噴氣態高辛烷值燃料的重大機會，並可能為未來的開發打開大門。

#### 柴油機

近年來，柴油機的研究主要集中在燃燒過程和後處理技術方面。儘管柴油機預計仍將是我們產品組合的重要組成部分，但未來的柴油機研究工作可能會集中在卡車、LCV、大型SUV和大型乘用車領域。



### 變速器

我們的變速器組合包括手動變速器、雙幹式離合器變速器（「雙幹式離合器變速器」）和自動變速器。

為了支持全球燃料消耗和二氧化碳排放需求，FCA 開發了首款專用混合動力變速器（eFlite），用於克萊斯勒 Pacifica 混合動力款。新 eFlite 混合動力變速器架構是具有分流式輸入配置的電動可變前驅驅動橋，並集成了兩個電動機，兩者均能夠以電動車模式驅動。潤滑和冷卻系統使用兩個泵，一個是電動的，另一個是機械驅動的。FCA 團隊期待未來配備 eFlite 變速器和類似電力推進系統的混合動力汽車組合增長。

我們的自動變速器產品包括 8 速和 9 速單元，旨在為我們的客戶提供更高的效率、性能和駕駛舒適性。長行程減震器和擺式減震器技術用於使發動機以較低的速度和較高的扭矩運行。在這方面，發動機在將燃料能轉換為機械能方面效率更高。

變速器的其他改進措施用於減少變速器的功率消耗。第二代 TorqueFlite 8 速通過改進的管路壓力控制和減少的離合器阻力來提高傳動效率。添加變速器油加熱器，使變速器可以快速加熱到工作溫度並提高變速器效率。

我們正在研究眾多其他關於提高變速器系統效率的技術，例如可選的單向離合器和降低的油粘度。

### 車軸和傳動系統

我們專注於生產輕型車軸和傳動系統，為我們的整個車輛組合提供能力和效率。此外，我們在大多數四輪驅動和全輪驅動的車輛上部署了自動車軸斷聯系統，以減少寄生損耗，提高正常駕駛條件下的燃油經濟性。未來的開發活動側重於優化系統設計和材料選擇，以在不犧牲能力或性能的情況下降低系統的總體重量。

### 虛擬工程

在過去的數年中，我們利用了計算能力的快速擴展，開發了新的工具和程序。這使得我們能夠在高性能計算機上模擬和改善複雜推進系統的性能，而這要比組裝物理零件快得多。這一程序還允許開發高效的推進系統設計，同時節省昂貴的物理樣機的成本。

### 自動駕駛技術

2016 年，我們宣佈與 Waymo（前身為谷歌自動駕駛汽車項目）合作，將其自動駕駛技術集成到克萊斯勒 Pacifica 混合動力小型廂式貨車。第一批 100 輛克萊斯勒 Pacifica 混合動力小型廂式貨車的生產於 2016 年底完成，該車是為實現全自動駕駛而製造的。

2017 年，我們已經在數款瑪莎拉蒂車型上推出了高速公路輔助自動駕駛技術。該系統包括 Mobileeye 視覺技術，可在指定的高速公路上實現自動駕駛。我們還宣佈，於 2017 年簽署了諒解備忘錄，加入寶馬集團、英特爾及 Mobileye 為 3 級至 4/5 級自動駕駛開發可擴展自動駕駛平臺（可被多家 OEM 製造商使用）。

2017 年，我們還展示了克萊斯勒 Portal 概念車，這是一款半自動電動汽車，其設計採用了一套能夠實現 3 級自動駕駛的傳感技術，隨著技術進步實現更高級別的自動駕駛，有可能得到升級。

### 燃油經濟性及排放

FCA 設計、製造和銷售我們的車輛，以遵守地方、地區、國家有關車輛排放、燃油經濟性、報廢車輛管理和零件化學成分的各项全面法律法規。本公司致力於減少二氧化碳排放量和提高燃油經濟性，以應對 FCA 主要市場的獨特監管要求。

在歐盟 (EU)，FCA 制定了一個目標，即到 2020 年，與 2006 年歐洲大眾市場所售汽車的基準相比，二氧化碳排放量下降 40%。

歐盟法規要求每一家汽車製造商達到與汽車重量相關的特定銷售加權車隊平均二氧化碳排放目標。該法規規定，所有製造商的車隊平均目標為每公里 130 克二氧化碳，要求自 2015 年起完全達標。2016 年，FCA 大眾市場汽車的平均二氧化碳排放量為 119.3g/km。這比 2006 年 (歐盟法規用於設定 2012-2015 年和 2020 年目標的基準年) 減少了 21%，並比 2000 年 (歐盟委員會監測平均排放量的第一年) 下降了 26%。根據第 443/2009 號法規 (歐盟委員會) 的要求的程序，尚未有 FCA 2017 年的二氧化碳排放數據。

從 2020 年開始，該法規設定了車隊平均每公里 95 克二氧化碳的目標，預計透過 FCA 合規計劃實現。

2017 年 9 月 1 日，歐盟對新型乘用車車型實施了一項新的監管測試程序，即世界輕型車統一測試規程 (「WLTP」)，用於測量輕型車的二氧化碳排放量和燃油消耗量。它將於 2018 年 9 月 1 日對所有乘用車生效，一年後對輕型商用車生效。WLTP 取代當前新的歐洲駕駛循環 (「NEDC」)，預計提供更代表實際駕駛條件的二氧化碳排放量和油耗值。

在美國，燃料經濟性和溫室氣體 (GHG) 排放量由多個監管機構進行監測並向其披露，這些監管機構包括美國國家公路交通安全管理局 (「國家公路交通安全管理局」)、環境保護署 (「環境保護署」) 和加州空氣資源委員會 (「加州空氣資源委員會」)。車輛燃油效率是通過燃油經濟性來衡量的，單位為英里每加侖 (mpg)。

環境保護署和國家公路交通安全管理局分別發佈了兩項關於規範輕型車溫室氣體和燃油經濟性的最終聯合規定，涵蓋 2012 年至 2025 年的車型年。

這些規定規定了燃油經濟性的逐年增長，以及相應的溫室氣體排放量的減少，直到 2025 年每一家汽車製造商在車隊範圍內的平均燃油經濟性表現達到 54.5 英里/加侖。FCA 的目標是積極採取行動支持美國環境保護署/國家公路交通安全管理局的行業目標，並在業務計劃中描述了實現該目標的計劃。

FCA 還設定了一個目標，即與更換的汽車/車型相比，FCA US 重大更新後的汽車的燃油經濟性至少提高 5% 至 15%。自它成立以來的若干年，已經實現，且在若干情況下已經超過了這一目標。例如，2017 款克萊斯勒 Pacifica 的綜合燃油經濟性比其更換的 FCA 小型廂式貨車提高了 7.8%，而混合動力版的綜合燃油經濟性比配備傳統發動機的更換後小型廂式貨車提高了 61.8% 至 320.8% (分別取決於電量維持或電量消耗)。

2017 款 Jeep 指南者全輪驅動 (AWD) 的綜合燃油經濟性比前款可比指南者提高了 12%。這些改進在一定程度上是通過加入諸如發動機啟停 (「ESS」)、九速變速器、空氣動力學和輪胎滾動阻力改進、重量減輕和電動助力轉向 (「EPS」) 等技術來實現的。

全新 Jeep 牧馬人的目標通過減少車輛能源需求、實施全球中型發動機系列的 2.0 升渦輪增壓變型以及部署 eTorque 輔助輕度混合動力技術，在燃油經濟性方面比前一款車型提高了 20% 以上。eTorque 系統捕捉制動能量，並在啟動期間和其他瞬態情況下使用它來輔助車輛，以減少日常駕駛中的燃油消耗。

在中國，從 2016 年開始的第四階段企業平均燃料消耗（「企業平均燃料消耗」）要求到 2020 年完全達標。2017 年 10 月，當地生產的 Jeep 指南者系列擴大，提供了全輪驅動車型，其中搭載 1.4 升 MultiAir 發動機。與搭載 2.4 升 Tigershark 發動機的現有 AWD 版本相比，它的油耗降低了 0.8 升/100 公里。

2017 年 11 月，FCA 與能源公司 Eni 簽署了一項研究協議，共同開展減少道路運輸車輛產生的二氧化碳排放的項目。已確定的合作領域包括開發運輸中使用天然氣的新技術，如吸取天然氣的技術和材料；評估現有車輛中使用的新燃料類型，而無需進行實質性的機械改動。這項研究合作還將得益於與麻省理工學院在內燃機產生的部分二氧化碳捕獲和臨時貯存技術及裝置的實現方面的合作。

#### *材料和壽命週期評估*

我們產品中使用的材料在其壽命週期的各個階段均會影響我們車輛的環境足跡。

FCA 對選定的車輛和部件進行壽命週期評估，使公司能夠在產品壽命週期所有階段評估其環境影響並實施循環經濟方法。FCA 的目標是通過集成 ISO 14040/44 標準，在符合壽命週期評估方法情況下提供具有環境績效認證的新產品。

歐盟第 2000/53 號指令闡述了延長生產者責任的原則，其中規定汽車製造商必須管理其投放市場的報廢產品。FCA 執行歐盟指令，落實可循環和可回收車輛的設計、報廢車輛免費回收網絡的管理、拆卸信息的共享以及歐盟國家持續努力實現再利用/循環/回收的目標。

FCA 關注全球管制物質限制中確定的關注物質（「關注物質」），如 REACH（化學品註冊、評估、授權和限制）條例和重金屬禁令。就 FCA 供應商而言這一高度的意識和合規承諾是至關重要的，我們與這些供應商密切合作，為預計在不久的將來受到限制的物質確定技術上等同和環境上可持續的替代品。

#### *客戶體驗*

FCA 旨在通過在整個擁有過程中創造積極的體驗來加強客戶關係。我們專注於通過傳統產品和服務以及更個性化的解決方案來提升整個客戶體驗。

#### *車輛安全及質量*

車輛安全和質量是整個客戶體驗的關鍵要素。向客戶提供安全的產品是 FCA 的一個基本和堅定不移的目標，也是我們行為守則中描述的基本責任之一。2017 年，我們推出「毫無疑問」計劃，鼓勵員工、承包商、供應商和經銷商報告任何可能涉及車輛安全、排放或合規的問題。該計劃通過現有的道德熱線舉報系統工作，以便報告車輛特定問題。

FCA 採取了一種在行業和本公司內促進主動車輛安全文化的方法。FCA 為不同的駕駛員和車輛分部提供主動和被動功能。主動安全系統的目的是通過幫助駕駛員控制車輛或提醒他們注意潛在的危險情況，幫助駕駛員避免碰撞。這些系統監測周圍環境、車輛狀態和駕駛員行為。被動安全系統有助於減輕碰撞的影響。其中包括乘員約束技術和使用更先進的材料，以改善碰撞能量管理。

除了我們對安全系統的專注之外，我們還會在潛在的車輛安全問題出現時，立即進行調查並採取糾正措施，包括在適當的時候發起召回活動。

隨著我們繼續努力在安全技術方面取得進展，獨立機構的評級有助於驗證我們的進展。獨立機構對不同地區汽車行業的相對安全性進行評級。雖然具體標準各不相同，但這些評級通常評估的是在碰撞過程中為乘員提供的安全水平，以及車輛通過使用技術避免碰撞的能力。根據評估期間的表現，FCA 數款汽車獲得了最高評級。2018 款克萊斯勒 Pacifica、道奇 Charger 和道奇 Challenger 在美國國家公路交通安全管理局（「國家公路交通安全管理局」）進行的美國新車評計劃中獲得了 5 星級整體安全評級。美國公路安全保險協會（「公路安全保險協會」）將 2017 款 Jeep 指南者評為頂級安全汽車，將 2017 款阿爾法羅密歐 Giulia 評為頂級安全+汽車。此外，Jeep 指南者和阿爾法羅密歐 Stelvio 在 2017 年獲得了歐洲新車評計劃五星評級。

除了安全性，我們在生產符合產品質量標準和獲得市場認可的車輛方面的能力，亦是 FCA 贏得和維護客戶信任和忠誠的方法的核心。在車輛開發過程中，我們以客戶為中心的質量方針將客戶的需求和期望放在心上，這可能因不同市場的駕駛體驗和當地偏好（如車輛尺寸、燃油類型和對新技術的接受程度）而有所不同。

作為我們對車輛質量承諾的一部分，FCA 根據每個地理區域的相關競爭性基準，設定了到 2020 年實現車輛組合第一四分位排名的目標。這包括按維修率計量的車輛可靠性，以及與車輛功能和設計相關的調查結果。2017 年，全球汽車保有量前 90 天的維修率平均提高了 7% 以上。Things Gone Wrong（「TGW」）是一個內部和外部調查過程，評估客戶需要和與車輛功能和設計問題相關的行為。2017 年，全球 TGW 平均改善了幾乎 10%。

通過 FCA 的風險管理框架，產品質量和客戶滿意度（包括產品召回、保修義務及其他與產品組合有關的表現指標）已被確定為全球關注的關鍵風險。有關此主題的詳細信息，請參閱本報告其他章節—*風險管理*—節。

#### *客戶溝通及出行需要*

客戶在其購買和擁有體驗期間有多種渠道與 FCA 溝通。在 FCA，我們已經在所有四個地區（歐洲、中東及非洲（EMEA）、北美自貿區、拉美及亞太）建立專門的客戶聯繫部門。客戶聯繫中心（「客戶聯繫中心」）連同經銷商，是客戶與本公司溝通的主要渠道。我們在全球共有 26 個客戶聯繫中心，約有 1,500 名代理和主管（在 2017 年處理了約 2,600 萬個客戶聯繫），提供各種服務（包括信息、投訴管理），在一些地方還提供道路救援。他們提供多種語言支持，尤其側重聘用 31 種不同語言的母語人士。

為了加強客戶關係，FCA 提供了多種選擇來支持不同的出行需要。Enjoy 是一個汽車共享服務，在意大利向城市司機提供菲亞特 500 車隊。2013 年底，它由能源公司 Eni 與 FCA 合作在米蘭推出，提供 2,400 多輛汽車。這項服務推出以來，五個大都市地區約有 675,000 人報名使用，共記錄了 1,300 萬次租車。這些操作，從註冊到使用，均是通過智能手機應用程序進行在線管理的。

FCA 還支持有特殊出行需要的個人。對於殘疾人士來說，無障礙車輛移動性可提高其獨立性。在 FCA，自動駕駛和汽車移動性計劃旨在通過為購買適當的可定制自適應設備提供財政援助，幫助永久殘疾的客戶。

#### *僱員*

FCA 努力創造一個良好工作環境，使員工能夠以變差異為優勢的方式進行合作，打破地理和文化障礙，並開發每個人的潛力。本公司將員工的多樣性視為一項關鍵資產，不容忍任何形式的歧視（如《人權準則》所述）。

採取多樣性政策和相關目標，確保董事會成員中有足夠的多元化代表。有關詳細說明，請參閱本報告其他章節內—*企業管治*—節。

FCA 儘量重視每位員工的貢獻，以長期可持續發展目標、納入和監測相關績效的具體倡議加以支持。特別是，FCA 的目標是利用多樣性作為一項關鍵資產，並通過人力資源流程監測全世界機會均等的實施情況，建立一套完整的技能體系，並重視每個人的貢獻。

以下 2017 年的例子，表明了其承擔：

- 235,915 名僱員中有 21.5% 是女性；
- 為殘疾僱員提供了適當的機會。在 FCA 經營的若干國家，立法要求公司僱用殘疾工人的最低比例。即使沒有具體規定，集團公司也積極主動地確保殘疾人有足夠的便利設施和 workstation 改造；
- 根據包括 Sevel 工廠（意大利）在內的平均數字（根據各國的法規和慣例，這一數字涵蓋了各種情況），我們全球 85.3% 的員工受集體談判的保護；
- 在非工會組織的公司中，83.5% 的未受集體談判保護的僱員受益於補充或優於法律規定的最低限度的條件；及
- 年內有約 5,170 份固定期限僱傭合同轉為永久性合同；表明本集團對員工長期穩定的承擔。

#### 管理及發展

集團對員工管理和發展的態度體現在我們對五項關鍵領導原則的承諾上：我們認可及獎勵績效；我們將領導定義為領導變革和領導員工；我們擁抱並珍惜競爭；我們的目標是實現一流的績效；及我們兌現承諾。

由於我們挑戰自我，滿足當今汽車行業所需人才水平，這些基本要素影響每一個決策，包括領導人任命。

績效與領導力管理（「績效與領導力管理」）是全球範圍內採用的評估 FCA 員工（經理、專業人員和領薪人員）的一種系統。通過績效與領導力管理程序，確立有助於公司成功的具體目標，以指導和評估僱員的成績和領導行為。

2017 年，績效和領導力評估涉及全球約 65,600 名集團員工。

人才管理和繼任計劃也是員工管理和發展不可或缺的一部分。2017 年，對公司內的各個職業家庭和業務單位進行了人才盤點。這些人才盤點確定了具有領導潛力的個人，他們在職業發展中值得公司額外關注和投資。

通過一些活動提供學習和發展機會，例如輪崗、輔導、指導及培訓。2017 年，集團推出了一個創新的學習平臺，使員工能夠成長，並與學習社區的同事分享他們的個人專業技能，在團隊中工作，解決業務挑戰。廣泛的培訓活動側重於可持續性，全球約有 47,000 名員工可以參加，以加強員工對 FCA 承諾和成就的認識和參與。

#### 工作場所的健康和安全

FCA 的目標是在世界各個場地和每個活動領域為所有員工提供一個安全、健康和高效的工作環境。本公司專注於識別和評估安全風險；執行安全和人體工程學標準；增加使用協作機器人；提高員工意識和安全行為；鼓勵健康的生活方式。

零事故的目標已在公司制定的目標中正式確定，並通過在全球範圍內採用經 OHSAS 18001 標準認證的職業健康安全管理体系（「OHSMS」）。

2017 年底，我們絕大多數工廠均已採納經 OHSAS 18001 認證的 OHSMS 體系。

多年來採取的措施有助於大大改善所有傷害指標。2017年，工傷發生率較上年下降9%（每100,000工時傷0.09人），嚴重事故率較2016年下降約21%（每1,000工時因傷害而缺勤0.03天）。

有效的安全管理還通過應用世界級製造工具和方法、員工的積極參與、特定能力的發展和有針對性的投資而加以支持。加上這些措施，FCA在健康和安全方面的投資已經使得意大利意外事故和殘疾保險機構INAIL評定集團的意大利工廠風險水平逐步降低。因此，本集團有資格享受「表現優良」的溢價折扣，從而從2012年到2017年節省了超過1億歐元。

除了工作場所的安全外，FCA還為員工及其家庭提供許多項目和服務，以促進和支持個人安全、幸福和健康的生活方式。其中包括但不限於篩查和疫苗接種、營養教育倡議、通過運動隊或俱樂部（還有供體育活動的公司專用區域及/或與當地體育中心簽訂協議供員工及其家人使用）的方式促進體育鍛煉及戒煙計劃。鼓勵員工利用這些舉措，這些舉措構成了集團文化的重要組成部分。

### *供應鏈*

建立在合作和相互理解基礎上的牢固的供應商關係對於有效採購貨物和服務至關重要。作為一個整合團隊與我們的供應鏈合作，有助於發展負責任和可持續性的慣例，限制意外事件和供應中斷的風險。

選擇供應商的依據是其產品和服務的質量和競爭力，以及對社會、道德和環境原則的尊重。此承諾是成為FCA供應商和與我們建立持久業務關係的先決條件。供應商必須按照道德標準和程序以及《FCA行為守則》及《供應商可持續發展指南》的規定開展業務活動。如果供應商未能達到這些標準，則需要與FCA共同制定糾正措施計劃。FCA可以行使終止業務關係的權利。

我們從眾多供應商處採購各種部件、原材料、用品、公用事業、物流和其他服務。這些採購歷來佔總收入成本的70%-80%。原材料成本歷來佔上述採購總額的10%-15%。

我們的業務影響當地經濟，只要可能，我們在主要業務地點附近利用當地供應商。這在企業所在社區產生直接和間接收入和就業機會，同時儘量減少與交通有關的環境影響。

### *供應鏈的環境和社會影響*

FCA努力防止或減輕可能與我們自身業務活動或與供應商的產品和服務直接相關的不利環境或社會影響。汽車行業的供應鏈非常複雜，涉及從原材料到成品部件等大宗商品的供應商和次級供應商。供應商在我們活動的連續性方面發揮著關鍵作用，並可對外部對我們的社會和環境責任的認知產生重大影響。

FCA通過FCA供應商可持續發展自我評估（「可持續發展自我評估」）評估供應商的可持續性概況。這項調查涵蓋了環境、勞動實踐、人權、合規、道德、多樣性以及健康和 safety 方面。可持續發展自我評估的結果和其他標準用於創建風險圖，以確定可能存在風險、需要通過重點審計進行進一步調查的供應商。

由於我們的環境足跡超出了我們自身的製造地點邊界，FCA支持我們的供應商解決氣候變化問題，包括減少溫室氣體排放。2017年，集團再次邀請供應商參與CDP供應鏈計劃。2017年，共有167家供應商披露（回覆率70%），平均得分C-（分檔從A至D-）。我們的目標是到2020年，讓90%-100%的頂級戰略供應商參與到該計劃中。

FCA 與同行、供應商和其他利益相關者就整個供應鏈中與人權和工作條件有關的問題進行合作。這一關注主題還有雲母和鈷供應鏈，它們有與童工和強迫勞動相關的風險。為了幫助打擊這些和其他相關的供應鏈問題，包括奴役和人口販運，我們與汽車工業行動小組（AIAG）等汽車工業小組和 Responsible Business Alliance（「RBA」）等跨行業組織進行了接觸。

雖然供應商承擔著大部分的管理責任，但 FCA 承認本公司在保護人權和促進符合全球標準的工作條件和負責任採購方面可以發揮的作用。

經濟合作與發展組織（「經合組織」）創建的上游和下游供應鏈五步框架提供了一個共同的基礎工具，有助於鞏固我們整個供應鏈中負責任採購慣例和決策。該框架是我們對供應商和買家培訓的重要組成部分。

與汽車工業行動小組合作，繼續向供應商提供有關負責任工作條件的深入培訓。該培訓是與其他汽車製造商合作開發的，旨在幫助保護工人的權利和尊嚴，並加強影響供應鏈的環境和道德問題。FCA 使用 9 種語言提供的培訓，讓全球採購及供應鏈質量部門的員工瞭解這些重要概念，並與我們的供應基地建立一致的信息。

### 衝突礦產

我們致力於負責任地採購和避免故意使用可能與侵犯人權有關的礦物，包括人口販賣、奴役、強迫勞動、童工、酷刑和戰爭罪。由於我們供應鏈的複雜性，我們依賴我們的供應商提供關於正確識別供應我們產品中的錫、鉬、鎢及金（統稱「衝突礦產」或「3TG」）的冶煉廠和精煉廠而所需的信息，並採取適當行動確定這些冶煉廠和精煉廠負責任採購。我們通常與 3TG 冶煉廠或精煉廠沒有直接關係，也不執行或直接審計我們供應鏈中的這些實體。

根據經合組織指南，我們通過建立內部監督委員會、加入行業協會和努力提高供應商參與度的方式，實施了內部管理制度。

FCA 的衝突礦產政策確認，我們做出了合理的努力：a) 瞭解並要求 FCA 供應商向本公司披露其產品中使用的衝突礦產的來源；及 b) 在商業上可行的情況下，儘快取消採購從資助或支持源於受衝突影響和高風險地區的不人道待遇的來源且含有衝突礦產的產品。這項政策的目的是禁止在受衝突影響和高風險地區採購衝突礦產或其他產品，而是促進從這些地區的負責任來源採購。

除了由我們的採購部門牽頭的衝突礦產合規計劃外，我們還成立了一個跨職能的衝突礦產監督委員會，提供專業知識和反饋。衝突礦產擁護者被指定領導衝突礦產監督委員會，FCA 的每個地區和聯屬公司均指定了衝突礦產團隊負責人，確保參與。該委員會包括來自 FCA 供應商關係、工程、法律、可持續發展、通信和採購部門的代表。

我們使用 iPoint 衝突礦產平臺（「iPCMP」）和衝突礦產報告模板（「衝突礦產報告模板」）作為直接材料供應商報告其 3TG 使用、加工冶煉廠或精煉廠以及原產國和礦山的途徑。供應商（佔我們直接材料採購的約 90%）對 2016 年（我們有最終數據的最近一年）調查作出了回應。如果供應商的回覆顯示其產品不包括 3TG，我們要求供應商證明此信息。

作為額外盡職調查的一種手段，我們使用內部系統交叉檢查供應商的回覆，以確定供應商產品中包含哪些材料，並確定可能需要與供應商進一步跟進的回覆差異。正如經合組織指南（我們的體系所依據的國際公認標準）所概述的，我們支持無衝突採購倡議，這是一項對冶煉廠和精煉廠的盡職調查活動進行審計的行業倡議。

## 社區參與

FCA 致力於通過我們的設施創造就業機會、通過員工志願服務給予回報、通過慈善活動提供財政支持，從而豐富我們生活和工作的社區的活力。「支持我們的社區」是 FCA 行為守則的關鍵原則之一，該守則體現了公司對商業和個人行為中重要價值觀的承諾。

我們的企業公民努力投入主要是在我們開展業務的地區進行。經與非營利組織、學術界和政府部門的主要社區利益相關者和領導人合作，我們可以評估並在可能的情況下解決當地的社會和經濟發展需要。

FCA 與社區有關的目標與聯合國可持續發展目標相一致，並涉及僱員志願服務、促進當地社區的社會經濟發展、促進青年教育和培訓，特別強調科學、技術、工程和數學課程。

我們的員工貢獻他們的時間和技能，幫助建立強大的、自力更生的社區，並與他們生活和工作的社區建立重要聯繫。2017 年，全世界的集團員工志願服務數千小時，支持廣泛的社會項目。

## 非財務資料的範圍和例外情況

本非財務資料是為符合《荷蘭非財務資料法令》的規定，該法令將 2014/95/EU 指令併入荷蘭法律，及本非財務資料基於全球報告倡議組織 (GRI) G4 報告指南。

本節中報告的數據也將包含在提交予 Deloitte & Touche S.p.A. (供其鑑證) 的 FCA 2017 年可持續發展報告中。獨立核數師報告將在 FCA 2017 年可持續發展報告中公佈，提供了鑑證工作的範圍、方法、限制和結論。

更多詳細的信息和結果載於 2018 年 4 月 13 日 FCA NV 股東週年大會上提交的 FCA 可持續發展報告 (連同年報)，並在 [www.fcagroup.com](http://www.fcagroup.com) 上在線提供。

為了確保信息隨著時間的推移具有可比性和意義，對過去幾年的標準化數據進行了重述，以確保範圍方面的可比性。

本次非財務資料披露的報告範圍不同於 FCA 年報中的財務披露。將任何地理區域、集團公司或特定地點排除在所選關鍵績效指標的報告範圍之外，歸因於無法獲得令人滿意的質量數據，或是其與本集團 (作為整體) 相關的非實質性，是因新收購實體或生產活動 (尚未完全投入運營) 可能是這種情況。在若干情況下，財務報表內未完全合併的實體由於其重大的環境和社會影響而被列入報告範圍。

尤其是:

- 關於職業健康和安全的數據涉及 159 家工廠中的 138 家，涵蓋絕大多數工廠工人；辦公設施；以及 6 家未完全合併公司的工廠 (包括土耳其的 1 家合資企業和亞太地區的 5 家 (中國的 4 家及印度的 1 家))；及
- 本集團的環境及能源績效涉及 159 家工廠中的 138 家，佔集團工業收入的近 100%，還有 6 家未完全合併公司的工廠 (其中土耳其 1 家合資企業及亞太地區的 5 家 (中國的 4 家及印度的 1 家))。

本節數據的收集和報告採用的方法與本公司多年來在可持續性相關成果的年度申報中使用的方法相同。在現有的管理控制和信息系統 (如可用) 的幫助下收集和報告數據，以確保信息流的可靠性和對可持續性績效的正確監測。對若干指標實行專門的報告程序，使用電子數據庫或由負責全世界各個方面的個人或實體直接填寫的文件。

除另有說明外，本節所列數據系指國際通用單位制，或會四捨五入。



## 董事薪酬

我們領導班子的素質和他們對公司的奉獻是我們成功的根本。FCA 的薪酬原則支持我們在多元化和不斷發展的全球市場的業務戰略和增長目標。我們的薪酬政策旨在競爭性地獎勵長期可持續性績效的實現，並吸引、激勵和留住致力於為股東的長期利益履行職責的高素質高管。鑒於有關負責任和合理薪酬的國際標準不斷變化，考慮了多種因素，如職能的複雜性、責任範圍、風險和回報的一致性，國家和國際立法以及本公司和股東的長期目標。

### 執行董事薪酬政策

我們執行董事的薪酬由董事會根據董事會轄下薪酬委員會（「薪酬委員會」）的建議和本公司執行董事薪酬政策（「薪酬政策」）確定。目前的薪酬政策在 2017 年 FCA 股東週年大會上得到菲亞特克萊斯勒汽車公司股東的批准，並由薪酬委員會進行年度審查。我們的薪酬政策全文可在公司網站 [www.fcagroup.com](http://www.fcagroup.com) 上查看。

薪酬委員會審查薪酬政策及其執行情況。薪酬委員會的結論是，沒有理由在 2018 年 FCA 股東週年大會上就執行董事的薪酬政策提出調整建議。本報告描述了本公司對執行董事的薪酬原則和結構，並總結了 FCA 薪酬委員會在 2017 年做出的重大薪酬決定。

### 2017 財年-節選業務摘要

薪酬政策的一個關鍵原則是績效工資。集團 2017 年業績創歷史新高，實現或超額完成 2017 年各項關鍵目標。為了解集團 2017 年的業績，下表著重列出本年度的一些主要成就：

#### 2017 年財務摘要

實現或超過 2017 年和五年業務計劃頭四年的所有關鍵目標

創紀錄的業績，經調整息稅前利潤為 71 億歐元，利潤率上升 90 個基點至 6.4%

各分部持續盈利，經調整息稅前利潤和利潤率同比增長

工業經營活動產生 16 億歐元現金流，致淨工業債務減少 22 億歐元

阿爾法羅密歐 Giulia 和 Stelvio 在全球主要高端市場的引入-品牌宣佈將於 2018 賽季重返一級方程式賽車

全新 Jeep 牧馬人於 2017 年第 4 季度生產開始；下一代 Ram 1500 和新 Jeep 切諾基計劃在 2018 年

穆迪和標普將 FCA 評級展望從穩定上調至積極；惠譽將 FCA 評級上調並維持展望在積極級別

2014 年 5 月，我們提交了一份五年期業務計劃，隨後進行了更新，可在公司網站的投資者關係頁面上查閱。我們成功實現了所設定的 2014 年、2015 年、2016 年和 2017 年業務計劃關鍵目標，並確定了 2018 年的關鍵業務計劃目標。

### 薪酬原則

我們薪酬政策的指導原則是創造這樣的薪酬結構：使 FCA 能夠吸引和留住最合格的高管人才，並激勵這些高管以與我們核心業務及領導價值相一致的方式實現為股東創造價值的業務和財務目標。FCA 的薪酬理念（如薪酬政策所載）旨在為其執行董事提供以下薪酬。

與 FCA 戰略一致	薪酬與集團公開披露的業績目標的實現密切相關。
績效薪資	薪酬必須加強我們以業績為導向的文化和精英管理原則。因此，大部分薪酬通過短期和長期浮動薪酬工具直接與本集團業績掛鉤。
競爭力	薪酬應在相若市場上具有競爭力，並以吸引、留住和激勵專家領導和高素質高管的方式確定。
實現長期股東價值	觸發任何浮動薪酬支付的目標應與股東的利益相一致。
合規	我們的薪酬政策和計劃旨在符合適用法律和企業管治要求。
風險審慎觀	薪酬結構應避免鼓勵可能威脅本公司價值的不必要或過度風險的激勵措施。

### 薪酬同業集團

2017 年，我們的薪酬同業集團被用來評估相對薪酬水平與本公司績效的一致性。2016 年 4 月，我們的薪酬委員會審查了我們潛在的同業公司的合適性（這些公司是我們最有可能與之競爭高管級人才的類似行業的公司），並批准了 2017 年所用的新同業集團數據。薪酬委員會努力找出一家最能反映 FCA 業務所有方面的同業集團，並考慮上市、行業慣例、地域範圍和收入接近，將市值視為次要特徵。2014 年和 2015 年，我們使用了兩個同業集團—美國同業和歐洲同業，總共有 46 家同業集團公司。我們的競爭對手使用一個集團數據作為基準薪酬測試。為了更好地使 FCA 與其同業保持一致，2016 年，薪酬委員會更換了之前使用的雙同業集團結構。一個完善、綜合及精簡的國際同業集團（美國與歐洲公司的混合體）數據可更好地辨別我們高管的相關人才市場。除了包括所有美國和歐洲汽車製造商外，還主要考慮擁有重要製造及/或工程運作以及業務遍佈全球市場的美國和歐洲公司。2016 年 4 月，薪酬委員會批准了以下 26 家公司組成的新同業集團。這份清單按 14 家美國公司和 12 家歐洲公司劃分，與我們高管團隊的組成類似。

#### 同業集團公司

空中客車集團	戴姆勒股份公司	Johnsons Controls Inc.	3M 公司
ArcelorMittal SA	迪爾公司	洛克希德馬丁公司	蒂森克虜伯股份公司
拜耳公司	福特汽車公司	諾斯羅普格魯曼公司	聯合技術公司
BMW Group AG	General Dynamics Corporation	標緻雪鐵龍集團	大眾汽車公司 (Volkswagen AG)
波音公司	通用電氣公司	雷神公司	沃爾沃集團
卡特彼勒公司	通用汽車公司	雷諾	
大陸集團	霍尼韋爾國際公司	西門子股份公司	

**薪酬要素概述**

執行董事的薪酬在設計上是簡單和透明的，由以下關鍵要素組成：

薪酬要素	描述	目的
底薪	固定現金薪酬	通過市場競爭性薪酬吸引和獎勵高績效高管
短期浮動激勵 <sup>(1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>績效目標每年預先確定，並以具體措施的成果為基礎</li> <li>包括三個同等權重的指標，經調整息稅前利潤、經調整純利和淨工業債務</li> <li>目標發放為 100%，最高發放為基本工資的 250%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>推動公司和個人績效</li> <li>獎勵年度績效</li> <li>激勵執行董事實現年度運營和戰略計劃的關鍵績效目標</li> <li>協調執行董事和股東的利益</li> </ul>
長期浮動激勵 <sup>(1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>所有股權獎勵均基於公開披露的多年財務目標的成績</li> <li>績效標準包括兩個同等權重的指標，相對股東總回報（「股東總回報」）和經調整純利</li> <li>獎勵有三次歸屬機會，根據累積業績，在 2016 年、2017 年和 2018 年之後各有三分之一</li> <li>獎勵數額在授出獎勵目標數目的 0% 到 125% 之間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鼓勵執行董事實現多年戰略和財務目標</li> <li>激勵執行董事實現持續的長期增長</li> <li>透過長期價值創造協調執行董事和股東的利益</li> <li>加強關鍵人才的留聘</li> </ul>
養老金及退休儲蓄	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政總裁（「行政總裁」）參與公司範圍的養老金計劃和補充退休福利</li> <li>行政總裁和主席均享有相當於其上一年度基本薪酬五倍的退休儲蓄福利</li> </ul>	提供安全性和生產力，在下文的遺留安排描述中詳細說明
其他福利	執行董事可獲得一般福利，例如，遣散費（與避免同業競爭限制掛鉤）、公司汽車、醫療保險、意外事故及傷殘保險、稅款準備、財務諮詢及稅負平衡	促進提高績效，與同業集團公司的相若待遇保持一致

<sup>(1)</sup> 主席僅獲得固定薪酬，沒有資格獲得任何浮動薪酬。

**2017 年執行董事薪酬**

我們的高管薪酬計劃旨在使執行董事的利益與股東的利益保持一致。它的目的是根據實現持續的財務和經營業績和顯示出的領導能力獎勵我們的執行董事。我們的目標是吸引、僱用和留住該等能夠幫助我們取得目前和未來成功並保持行業領先地位的高績效高管。我們支持一種共同的、一家公司的績效和責任意識，以實現業務目標。

**執行董事實現薪酬**

下表於 2017 年推出，為了解薪酬提供一個普通背景。已實現的薪酬如下所示，是我們執行董事在 2017 年實際收到的金額。已實現的薪酬包括實際獲得的基本薪酬、實際年度獎金和年內歸屬的股權獎勵價值。2017 年，主席的實現現金薪酬為 1,770,411 歐元，行政總裁的實現現金薪酬為 9,676,303 歐元。

我們行政總裁薪酬獎勵結構的目標是績效薪酬，並激勵我們的行政總裁從所有者的角度長期管理公司。2017 年，我們的行政總裁繼續成功執行 2014-2018 年業務計劃，公司連續第四年實現了業務計劃目標。此外，公司在 2014-2017 年期間實現了 280% 的強勁股東總回報率。公司的回報率也超過了我們的同業集團相關股東總回報（在本報告後面列出）所代表的十家汽車製造商的回報。

我們行政總裁的薪酬與績效工資嚴格掛鉤。根據我們的長期激勵（「長期激勵」）計劃，在連續三年股份未歸屬或支付之後，2017年，行政總裁收到歸屬的2,795,500股FCA股份，代表2014-2016年期間薪酬的基本績效股單位獎勵。就2014年、2015年和2016年各年績效獎勵這些總價值28,989,324歐元的股份，相當於三個年度各年9,663,108歐元的平均股權薪酬。我們的行政總裁沒有套現2017年根據長期激勵計劃交付予他的FCA股份（支付相關稅項除外），並繼續持有這些股份，表明與FCA股東保持一致。

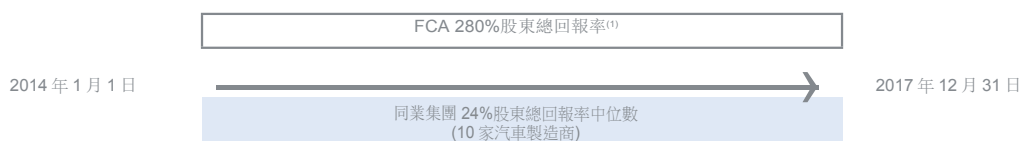
已實現薪酬與本報告後面董事薪酬表中所列的薪酬總額不同，且符合會計和精算假設。下表中的數額是為了澄清和補充，而不是代替薪酬表中報告的數額。

	現金薪酬		股權薪酬	
	2017年 固定及浮動薪酬		2017年FCA單位 (交付及持有)	
執行董事薪酬	基本 薪酬	年度獎金	基本 薪酬+年度獎金	長期激勵計劃下三年（2014-2016年）績效期內交付的FCA股份總數（100%，基於風險和績效）
J. Elkann	€1,770,411	無	€1,770,411	無
S. Marchionne	€3,540,822	€6,135,481	€9,676,303	年 化 931,833 個單 位(€9,663,108 <sup>(1)</sup> )      3年交付總數 2,795,500 個單 位(€28,989,324 <sup>(1)</sup> )

<sup>(1)</sup> 2014年、2015年和2016年，根據長期激勵計劃，我們的行政總裁並無獲得任何股份。2017年，交付的股份沒有貨幣化（支付相關稅項除外）。該數額代表2,795,500股股份的年度價值，使用2017年3月13日的歸屬日期，對以下單位進行估值：  
-2,795,500股總單位/3（績效期年數）=931,833股/年；  
-931,833個單位/年 x €10.37 歐元/單位 = €9,663,108 歐元  
三年交付總價值：€9,663,108 歐元 x 3 = €28,989,324 歐元

2014-2016年行政總裁基於業績的股權收益（2017年歸屬）：

年份	所實現業務計劃目標	所實現3 年長期激勵經 調整純利目標	所實現3 年長期激勵相對 股東總回報目標	行政總裁長期激勵歸屬比率與 最大機會	績效期 2014-2016年
2014年	√	√	FCA #1	無歸屬機會	
2015年	√			無歸屬機會	
2016年	√			無歸屬機會	
				2017年100%歸屬	



<sup>(1)</sup> 根據意大利證券交易所FCA上市情況，使用2013年12月31日和2017年12月29日的分開調整收盤價計算。

### 執行董事薪酬

2017年，上述執行董事的任何薪酬要素均未發生變化。行政總裁的目標薪酬包括基本薪酬、短期浮動薪酬和長期浮動薪酬。主席沒有資格獲得任何形式的浮動薪酬。2017年，行政總裁81%的目標薪酬是基於績效的風險薪酬。2016年，本集團與行政總裁簽訂了書面協議，並與主席簽訂了書面協議，陳明其先前與本公司約定的服務條款和條件。行政總裁和主席各自協議的重要條款如下所述，在其薪酬討論內。

### 行政總裁薪酬的目標要素

薪酬要素	19%薪資	19%年度獎金	62%長期激勵總額
固定與浮動	19%固定	81%浮動	

### 內部支付費率

薪酬委員會根據更新後的荷蘭企業管治守則的規定，審議了本公司及其聯屬企業內的內部支付費率。進行了多個情景分析，將執行董事的薪酬與2017年和上一年FCA員工的薪酬中值進行比較。情景包括執行董事的支付費率審查，考慮了如下因素：

- 2017年獲得的基本工資。
- 就截至2017年的績效年度支付的現金獎金和任何其他現金獎勵。
- 年內非貨幣報酬及退休計劃供款。
- 2017年授出的任何股票獎勵的授出日期公允價值（按會計估值）（根據2017年美國代表報告規則定義的方法）。

根據外聘顧問提供的初步調查數據，利用上述組成部分確定的費率範圍與美國大公司（超過50,000名員工）的中位數一致。

本公司未披露2017年薪酬的支付費率，因為荷蘭守則並未說明確定和披露此類費率的方法。本公司將繼續根據荷蘭企業管治守則項下新的、仍在完善中的指導方針，監測執行董事薪酬的內部公平性。

### 基本工資

我們執行董事的基本工資連續4年保持不變（2014年、2015年、2016年及2017年）。此外，公司不保證執行董事的年度底薪增長，其協議也不考慮自動底薪增長。底薪是我們執行董事總現金薪酬的唯一固定組成部分，旨在提供具有市場競爭力的薪酬，以吸引和留住高素質高管和專家領導。底薪是基於個人的技能、工作職責範圍、經驗和競爭市場數據。我們的執行董事的基本工資與薪酬的其他組成部分一起進行評估，以確保它們符合我們的總體薪酬理念，並與績效保持一致。

隨著FCA於2014年10月的成立，批准了公司行政總裁的400萬美元年度底薪，主席的200萬美元年度底薪。這一決定是透過與公司外部薪酬顧問協商，採用薪酬基準和同業集團分析得出的。公司認為，向執行董事支付等於或高於這些基準的薪酬一事是必要和適當的，以激勵和留住獨特勝任的執行董事，帶領公司商業週期內的發展，並為公司的長期增長定位。

### 浮動部分

行政總裁有資格獲得短期浮動薪酬，但前提是達到預先設定的經營和財務績效目標。行政總裁薪酬的浮動組成部分（包括短期和長期薪酬）均與預先確定的、可衡量的目標相掛鉤，這些目標有助於激勵強勁的業績和股東回報，並得到非執行董事的批准。非執行董事認為，將更為顯著的權重放在長期部分上對行政總裁一職來說是適當的，因為它將精力集中在公司的長期目標上。

我們每年檢查所選績效標準與行政總裁浮動薪酬的可能結果之間的關係（情景分析）。在進行 2017 財年的此類分析時，公司發現薪酬與績效之間存在緊密的聯繫，並得出結論，所選擇的績效標準在支持公司戰略目標的薪酬總額的短期和長期激勵部分下是適當的。

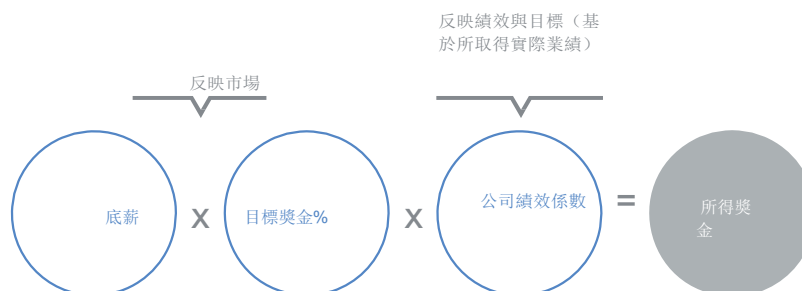
### 短期浮動激勵

#### 我們的薪酬理念旨在獎勵績效和領導力

行政總裁的短期浮動要素和計算方法與 FCA 所有合資格員工的全公司績效和領導力獎金計劃遵循相同的理念。

短期浮動激勵的主要目標是激勵本年度業務優先事項的實現。行政總裁的短期浮動激勵僅基於薪酬委員會提出並經非執行董事每年批准的年度財務目標。短期浮動激勵計劃採用嚴格的績效措施，以確保年度支付與公司績效之間的掛鉤。

### 我們確定年度獎金的方法



關於行政總裁年度績效獎金的確定，薪酬委員會：

- 批准目標和最高獎金；
- 選擇指標和目標權重；
- 設定延伸目標；
- 審查績效年度內發生的任何異常項目，以確定實現目標的適當總體計量；以及
- 批准最終獎金決定。

2017年，薪酬委員會批准了2016年採用的相同計劃設計和指標。

- 目標獎金金額以工資的百分比表示。
- 我們行政總裁的個人目標百分比是100%。
  - 這一目標低於外部市場基準，也低於薪酬同業集團的25%（這一相對定位進一步強化了我們從長期角度考慮的價值）
- 公司績效係數基於三個指標：
  - 經調整息稅前利潤；
  - 經調整純利；及
  - 淨工業債務。
- 每一項目標均按三分之一的同等權重。
- 每項目標發放均是獨立的。
- 要獲得任何激勵，閾值績效必須至少為確定的特定目標的90%。
- 要獲得目標250%的最大發放，每項績效指標的實際結果必須達到目標績效的150%或更高。
- 沒有最低獎金發放；低於閾值的績效為零發放。

薪酬委員會根據向董事會提交的公司2017年財務計劃制定年度財務業績目標。此外，薪酬委員會還考慮了公司相對於業務計劃的績效以及外聘薪酬顧問輸入的信息，以確保目標與股東的長期價值創造掛鉤。2017年獎金計劃目標設置了具有挑戰性的障礙，符合集團最初的外部指導和我們的五年業務計劃，如下所述。

2017年績效指標	權重	閾值（百萬歐元）	目標（百萬歐元）	最高（百萬歐元）
經調整息稅前利潤 <sup>(1)</sup>	1/3	6,300	7,000	10,500
經調整純利 <sup>(2)</sup>	1/3	2,700	3,000	4,500
淨工業現金 <sup>(3)</sup>	1/3	(2,750)	(2,500)	(1,250)

<sup>(1)</sup> 經調整息稅前利潤不包括持續性業務純利中的若干調整（包括：投資出售收益/（虧損）、重組、減值、資產撤銷和被視為不頻繁性質的罕見或離散事件的不尋常收益/（開支）），也不包括淨財務開支和稅項開支。

<sup>(2)</sup> 經調整純利按持續性業務純利（不包括未列入經調整息稅前利潤內的相同項目的稅後影響）以及財務收益/（開支）和被視為不頻繁性質的罕見或離散事件的稅收收入/（開支）計算。

<sup>(3)</sup> 淨工業債務的計算方法是：債務加與工業活動有關的衍生金融負債，減（i）現金和現金等價物，（ii）可供出售和特作交易的流動證券，（iii）集團或共同控制的金融服務實體的流動財務應收款及（iv）衍生金融資產和抵押品存款；因此，與金融服務實體有關的債務、現金和其他金融資產/負債不包括在淨工業債務的計算中。

#### 2017年業績討論

薪酬委員會審查業績和成就，並將結果提交予非執行董事，通常在每年第一季度（與完成年終業績發佈有關）。

2017年，與行政總裁年度激勵相關的三項關鍵績效標準均實現了顯著增長和改善：

- 經調整息稅前利潤較2016年增長16%，至70.54億歐元。
- 經調整純利較2016年增長50%（2017年為37.7億歐元，而2016年為25.16億歐元）。
- 於2017年12月31日，淨工業債務降至23.9億歐元（於2016年12月31日為45.85億歐元）。

### 行政總裁獎金計算

財務目標 (百萬歐元)	實際業績			指標權重	加權公司績效係數
	閾值(90%)	目標(100%)	最高(150%)		
經調整息稅前利潤	6,300	7,000	10,500	33.3%	34.1%
經調整純利	2,700	3,000	4,500	33.3%	59.0%
淨工業現金	(2,750)	(2,500)	(1,250)	33.3%	37.7%
公司整體績效係數					130.8%

薪酬委員會確定，行政總裁 2017 年的年度獎金為 520 萬美元（460 萬歐元），這是根據上述公司績效係數（公司整體績效係數為 130.8%）的實現情況確定的。主席沒有資格獲得任何形式的短期浮動薪酬。

### 長期激勵

長期激勵薪酬是我們高管薪酬計劃的重要組成部分。該薪酬構成部分旨在激勵和獎勵長期股東價值創造和實現集團業績目標，留住頂尖人才，並與股東建立所有權一致性。長期激勵是管理層和薪酬委員會用來將高管和其他關鍵貢獻者的財務利益與持續的股東價值創造結合起來的一項重要留聘方法。我們認為，行政總裁薪酬的長期組成部分應與股東的利益相一致。行政總裁的長期激勵是 100% 以業績為基礎的。主席沒有資格獲得長期激勵。

FCA 的長期浮動激勵措施包括基於股份的激勵計劃，該計劃將浮動部分的一部分與與 2014 年 5 月公佈並隨後更新的公司五年業務計劃一致的預定業績目標的實現掛鉤。隨著股東價值的增加，這些獎勵透過向行政總裁提供更大的價值，增加了業績、實現的薪酬和股東利益之間的聯繫。長期激勵旨在強調未來的薪酬，鼓勵在較長時間內交付業績，並作為留聘方法。它們是專門為激勵我們的高管實現股東的長期重大回報而設計的。

### 股權激勵計劃

2014 年 10 月 29 日，就 FCA 的成立和 2014-2018 年業務計劃的提出，董事會菲亞特克萊斯勒汽車公司股權激勵計劃（「股權激勵計劃」）批准了一項新的長期激勵計劃，涵蓋五年績效期，根據該計劃，可向符合條件的個人授出股權獎勵。

長期激勵計劃與 2014 年 5 月發佈並隨後更新的公司業務計劃一致。長期激勵計劃的目標設定過程是建立在嚴格的業務規劃過程的基礎上的，這是由整個業務環境、行業和競爭性市場因素以及公司範圍內的業務目標決定的。此外，這些目標符合我們向分析師和投資者提供的外部前瞻性指導。



長期激勵計劃下獎勵歸屬取決於是否滿足兩個獨立指標，即經調整純利和相對股東總回報，這些指標在目標值上的權重相等。每個指標都有閾值和目標績效水平，因此低於閾值的績效導致無獎勵。相應地，行政總裁可能會獲得目標獎勵數量的 0% 到 125%。經調整純利部分的支付從目標實現的 80% 開始，達到目標的 100% 時獲得最大支付。如果本公司在包括本公司在內的 11 家行業特定同業集團中排名第七或更高，則相對股東總回報部分可予部分歸屬；如果本公司在 11 家公司中排名第一，則最高支付 150%。下文列出了相對股東總回報同業集團。該獎勵有三次歸屬機會，第一次是 2014-2016 年業績之後，第二次是 2014-2017 年業績之後，第三次是 2014-2018 年完整業績之後。

#### 2014-2018 年績效週期相對股東總回報指標-同業

大眾汽車公司	豐田汽車公司	戴姆勒股份公司	通用汽車公司
福特汽車公司	本田汽車公司	寶馬集團	現代汽車公司
標緻雪鐵龍集團	雷諾		

#### 行政總裁長期激勵股權獎勵

2017 年，沒有授予行政總裁股權。行政總裁有一項基於業績的未行使股權獎勵，包括以下董事薪酬表中所列合共 4,489,496 股目標績效股單位，其乃就 2014-2018 年五年績效期授予，並於 2015 年獲得股東批准。五年績效期的一次性授予的獎勵水平和設計是基於薪酬委員會外部薪酬顧問提供的市場競爭分析。行政總裁根據其基於績效的長期激勵獎勵可實現的實際發放取決於關鍵經營和薪酬委員會制定的 2014-2018 年績效期間相關股票績效目標的實現情況。績效股單位可在績效期第 3 年、第 4 年、第 5 年年末轉換為公司股份，但須符合一定的歸屬條件。

2015 年授出的行政總裁股權獎勵的第一批績效部分於 2017 年 3 月 13 日歸屬，以 2014-2016 年績效期內實現的績效為基礎。2014-2016 年績效期內，績效股單位按經調整純利實現目標的 100% 和相對股東總回報實現目標的 150% 計算。因此，向行政總裁交付了 2,795,500 股股份。

2015 年授予行政總裁的股權獎勵的第二批績效部分將根據 2014-2017 年績效期間實現的累積績效歸屬。薪酬委員會將在 2018 年評估對該業績的實現情況。行政總裁股權獎勵第二次歸屬的最大機會是 2,805,935 個單位。2015 年授予行政總裁股權獎勵的第三批也是最後一批績效部分將根據 2014-2018 年績效期間實現的累積績效歸屬。薪酬委員會將於 2019 年評估對該業績的實現情況。長期激勵計劃不會在歸屬後再規定一個持有期，因為該獎勵在績效期的第三年之後才歸屬，而全部歸屬機會在績效期的第五年之後才發生。

#### 養老金和退休儲蓄

根據為在極其挑戰性的時期激勵執行董事而制定的遺留安排，向執行董事提供了若干退休福利。兩位執行董事的退休儲蓄福利總額相當於其上一年度基本薪酬的五倍。從在本公司完成服務後三個月開始的 20 年內，每季度支付一次獎勵，可選擇一次性總付。行政總裁還參與了公司強制性向社會保障機構支付定額供款的遺留養老金計劃。2017 年，確認與這些任務後福利相關的成本 130 萬歐元，社會保障供款 300 萬歐元。

#### 競業限制和遣散費

關於在 2016 年訂立的行政總裁書面協議，他同意了競業限制，根據該限制，他承諾在其服務終止後 2 年內不直接或間接為與本公司競爭的任何企業工作或與之交往。此外，根據協議，如果本公司因非正當理由（按定義）終止其服務，或者如果他因正當理由（按定義）終止其服務，則本公司將向行政總裁支付相當於其年度底薪及年度獎金總和 2 倍的金額，於各情況下，根據截至終止日期的實際績效目標實現情況，為在服務終止前最後一個財政年度收到的金額加上終止當年的按比例派付的年終獎（「遣散費」）。如果在控制權變更（按定義）後的二十四個月內，本公司非自願終止行政總裁的服務（出於理由除外），或行政總裁出於正當理由終止服務，行政總裁有權根據股權激勵計劃獲得遣散費和獎勵加速歸屬。如果行政總裁離開公司，那麼根據他的協議，他在終止日期後 2 年內不得為競爭對手工作。如果行政總裁因故被解僱，他將無權獲得遣散費。

關於在 2016 年訂立的主席書面協議，如果本公司出於非正當理由（按定義）終止其服務，或者如果他出於正當理由（按定義）終止其服務，公司將向主席支付相當於其年度底薪兩倍的金額，使用服務終止前最後一個財政年度的有效基本工資計算。

#### 其他福利

我們向行政總裁和主席提供慣常的額外津貼。執行董事也有權享受通常和慣例的附加福利，如個人使用飛機、公司汽車和司機、個人/家庭安全、醫療保險、意外和殘疾保險、稅務準備、財務諮詢和稅負平衡。薪酬政策還使薪酬委員會能夠在特定情況下向執行董事提供其他福利。

#### 稅負平衡

採取的行動	基本理由
對執行董事的稅負平衡	在增量稅負的情況下，對所有服務收入維持各自的母國稅收

執行董事因其在我們地理位置不同的公司中所扮演的角色，可能要對其在多個國家的服務收入納稅。鑒於執行董事在各自母國須就全球收入納稅，本公司研究了處理全球移動執行董事產生的增量稅負成本的普遍做法。基於這一分析，董事會決定，如果執行董事因母國稅率產生增量稅負，則就執行董事各自母國的實際稅率平衡所有就業收入（包括股權收入）的稅負。

#### 股票持有

我們的董事會認識到，高管持股在使管理層的利益與股東的利益相一致方面發揮著關鍵作用。雖然本公司沒有維持正式的持股政策，但當將行政總裁的持股量視為其 2017 年基本工資的倍數時，其持股量明顯高於通常市場上 5 倍基本工資的做法。Marchionne 先生的持股記錄反映出，他歷來持有本公司大量股權，從 2012 年 2 月至 2013 年每年持有 300 多萬股，從 2014 年至 2017 年每年持有 600 多萬股。

**激勵報酬的收回(追回政策)**

公司致力於維護和加強以誠信和責任為中心的文化。本公司的股權激勵計劃界定了任何後續長期激勵計劃的條款及條件。本公司與行政總裁簽訂的協議、與管理層成員（包括其執行高管）簽訂的僱傭協議，以及股權激勵計劃，允許公司收回或追回激勵報酬，有（如果任何現金或股權激勵獎勵以實現財務業績為前提，且財務業績須經會計重述）追溯調整的能力。此外，如果在支付後的兩年內，（i）FCA 重述其關於報酬所涵蓋的任何歸屬期或績效期（「涵蓋期」）的財務報表，（ii）高管僱傭協議中定義的、在涵蓋期內存在的「原因」，或（iii）高管進行對公司造成重大損害的若干行為，則行政總裁和公司的每位執行高管將償付其 2016 年、2017 年年終獎、限制性股單位和業績股單位的淨收入。

*股權激勵計劃—長期激勵計劃*

2014 – 2016 年	2014 – 2017 年	2014 – 2018 年	2017 年及 2018 年歸屬
績效期間			獎勵須符合追回政策項下調減/註銷/收回規定
第 1 及第 2 批股權獎勵分別基於 2014–2016 年、2014–2017 年績效的實現			普通股獎勵

*年度獎金計劃*

2016 年及 2017 年	2016 年及 2017 年追回
年度績效期間	獎勵須符合調減/註銷/收回規定
基於 2016 年及 2017 年表現的業績	於 2017 年及 2018 年第一季度以現金獎勵

**內幕交易政策**

本公司維持一項內幕交易政策，適用於上市人士及其他無關人士的所有董事、僱員、家庭成員及直系親屬（包括配偶及子女），前提是他們得到上市人士的支持。內幕交易政策規定，上述個人在掌握重大非公開信息的情況下，不得買賣或者從事本公司股票的其他交易；購買或出售其他公司的證券（掌握因本公司與該等公司之間的業務往來而知悉的有關該等公司的重大非公開信息時）；向本公司以外的任何未經授權人士披露重大非公開信息；或通過使用若干衍生工具（如涉及本公司證券的看跌期權和看漲期權）進行對沖交易。內幕交易政策還將交易限制在公司季度盈利公佈後的規定窗口期內。

**賣空禁令（反對沖）**

為確保與股東利益保持一致，並進一步加強我們的薪酬風險管理政策和慣例，本公司的內幕交易政策禁止本政策適用的所有個人做空本公司或其附屬公司的證券和衍生產品（如期權、認沽期權、認購期權或認股權證）。

### 非執行董事薪酬

非執行董事的薪酬在薪酬政策中有規定。非執行董事的當前薪酬如下表所示。

非執行董事薪酬	美元
年度現金聘任費	200,000
審計委員會成員額外聘任費	10,000
審計委員會主席額外聘任費	20,000
薪酬/管治委員會成員額外聘任費	5,000
薪酬/管治委員會主席額外聘任費	15,000
首席獨立董事額外聘任費	25,000

在 2017 年 FCA 股東週年大會上，公司股東批准了薪酬政策修正案，引入非執行董事現金薪酬原則。根據 2017 年股東週年大會後不久實施的修正，非執行董事將獲現金支付，不再有選擇權選擇以普通股形式收取其年度聘請費、委員會成員費和委員會主席費。非執行董事的薪酬是固定的，不取決於本集團的財務業績。非執行董事沒有資格獲得可變薪酬，也不參與任何激勵計劃。非執行董事也有權獲得若干汽車補貼，這些補貼就購買或租賃本公司汽車的推算收入而言須納稅。

### 董事薪酬

下表總結了截至 2017 年 12 月 31 日止年度支付董事會成員的薪酬。

FCA 董事	任職	在職時間	年度袍金(€)	年度激勵 <sup>(1)</sup> (€)	其他薪酬(€)	合計(€)
ELKANN John Philipp	主席	01/01/2017 - 12/31/2017	1,770,411	—	405,399 <sup>(2)</sup>	2,175,810
MARCHIONNE Sergio	行政總裁	01/01/2017 - 12/31/2017	3,540,822	4,631,395	2,737,479 <sup>(3)</sup>	10,909,696
AGNELLI Andrea	董事	01/01/2017 - 12/31/2017	179,501 <sup>(4)</sup>	—	—	179,501
BRANDOLINI D'ADDA Tiberto	董事	01/01/2017 - 12/31/2017	179,501 <sup>(4)</sup>	—	—	179,501
EARLE Glenn	董事	01/01/2017 - 12/31/2017	197,449 <sup>(4)</sup>	—	17,435 <sup>(5)</sup>	214,884
MARS Valerie	董事	01/01/2017 - 12/31/2017	192,961 <sup>(4)</sup>	—	5,133 <sup>(5)</sup>	198,094
SIMMONS Ruth J.	董事	01/01/2017 - 12/31/2017	183,986 <sup>(4)</sup>	—	6,108 <sup>(5)</sup>	190,094
THOMPSON Ronald L.	董事	01/01/2017 - 12/31/2017	210,911 <sup>(4)</sup>	—	5,599 <sup>(5)</sup>	216,510
VOLPI Michelangelo A.	董事	04/15/2017 - 12/31/2017	90,733	—	—	90,733
WHEATCROFT Patience	董事	01/01/2017 - 12/31/2017	192,961 <sup>(4)</sup>	—	11,180 <sup>(5)</sup>	204,141
WOLF Stephen M.	董事	01/01/2017 - 04/14/2017	97,802 <sup>(4)</sup>	—	2,036 <sup>(5)</sup>	99,838
ZEGNA Ermenegildo	董事	01/01/2017 - 12/31/2017	188,535 <sup>(4)</sup>	—	7,738 <sup>(5)</sup>	196,273
合計			7,025,573	4,631,395	3,198,107	14,855,075

<sup>(1)</sup> 年度激勵指於 2018 年支付的 2017 績效年度的獎金。

<sup>(2)</sup> 所述金額包括使用交通工具和保險費。

<sup>(3)</sup> 所述金額包括保險費、稅務準備和稅負平衡。

<sup>(4)</sup> 在 FCA 2017 年股東週年大會上批准的薪酬政策變更前，選擇以 FCA 普通股形式收取部分年度聘任費的非執行董事。所報年費袍金包括所收股份的公允價值。

<sup>(5)</sup> 所述金額是指若干汽車補貼，對購買或租賃公司車輛的推算收入應納稅。

Board Report

Remuneration of Directors

### 授予董事的股份計劃

下表概述了行政總裁及其他董事會成員持有的股份計劃。

姓名/計劃	授出日期	歸屬日期	於 2017 年 1 月 1 日獎 勵項下股份 數目		於 2017 年 12 月 31 日獎 勵項下股份 數目	
			授出日期 公允價值 <sup>(1)</sup>	授出的 股份 <sup>(1)</sup>	授出的 股份	歸屬的 股份
Agnelli / 2017 年 FCA 股份授出	01/2017-04/2017	01/2017-04/2017	— 10.34 美元	4,970	4,970	—
Brandolini / 2017 年 FCA 股份授出	01/2017-04/2017	01/2017-04/2017	— 10.34 美元	4,970	4,970	—
Earle / 2017 年 FCA 股份授出	01/2017-04/2017	01/2017-04/2017	— 10.35 美元	6,283	6,283	—
Mars / 2017 年 FCA 股份授出	01/2017-04/2017	01/2017-04/2017	— 10.34 美元	4,970	4,970	—
Simmons / 2017 年 FCA 股份授出	01/2017-04/2017	01/2017-04/2017	— 10.35 美元	9,432	9,432	—
Thompson / 2017 年 FCA 股份授出	01/2017-04/2017	01/2017-04/2017	— 10.34 美元	4,970	4,970	—
Wheatcroft / 2017 年 FCA 股份授出	01/2017-04/2017	01/2017-04/2017	— 10.34 美元	4,970	4,970	—
Wolf / 2017 年 FCA 股份授出	01/2017-04/2017	01/2017-04/2017	— 10.35 美元	9,320	9,320	—
Zegna / 2017 年 FCA 股份授出	01/2017-04/2017	01/2017-04/2017	— 10.34 美元	4,970	4,970	—
Marchionne / FCA 長期激勵 <sup>(2)(3)(4)</sup>	04/16/2015	2017 / 2018 / 2019	6,709,200	14.84 美元	— 2,795,500	4,472,800

<sup>(1)</sup> 在 FCA 2017 年股東週年大會召開之前，非執行董事可選擇以 FCA 普通股而非現金形式收取部分年度聘請費。表中所示所收股份的公允價值包含在上述董事薪酬表內所列年度袍金的年度金額中。公司在 2017 年股東週年大會上修訂了非執行董事薪酬政策，規定非執行董事薪酬將全部以現金支付。

<sup>(2)</sup> 2016 年，薪酬委員會根據長期激勵計劃的條款，對股權獎勵進行了調整，就法拉利分拆導致的 FCA 股份價值攤薄而彌補公司長期激勵獎勵的持有人。2017 年 1 月，薪酬委員會根據長期激勵計劃的條款，對股權獎勵進行了調整，就公司於 RCS Media Group S.p.A. 中 16.7% 的股權分配導致的 FCA 股份價值攤薄而彌補公司長期激勵獎勵的持有人。對於長期激勵獎勵，所得單位的實際價值將取決於上述本公司的業績。公允價值的計算方法是，將獎勵的每單位價值乘以截至授出日期績效條件最可能的結果中對應的單位數量。每個單位價值是基於本公司在授出日期的股票收盤價，通過蒙特卡羅模擬（股票價格、績效期、波動率和股息收益率等多個輸入值）對其進行調整，以反映相對股東總回報修正。

事件	獎勵項下 股份數目	轉換係數	獎勵日期 公允價值	攤薄調 整	經調整股份數目
法拉利分拆	4,320,000	1.5440	9.61 美元	2,350,080	6,670,080
RCS Media Group S.p.A.	6,670,080	1.005865	9.56 美元	39,120	6,709,200

<sup>(3)</sup> 2018 年 1 月，薪酬委員會根據長期激勵計劃的條款，對股權獎勵進行了調整，就 GEDI Gruppo Editoriale S.p.A. (GEDI) 的普通股分配導致的 FCA 股份價值攤薄而彌補公司長期激勵獎勵的持有人。對於長期激勵獎勵，所得單位的實際價值將取決於上述本公司的業績。公允價值的計算方法是，將獎勵的每單位價值乘以截至授出日期績效條件最可能的結果中對應的單位數量。每個單位是基於本公司在授出日期的股票，通過蒙特卡羅模擬（股票價格、績效期、波動率和股息收益率等多個輸入值）對其進行調整，以反映相對股東總回報修正。

事件	獎勵項下 股份數目	轉換係數	獎勵日期 公允價值	攤薄調 整	經調整股份數目
GEDI	4,472,800	1.003733	9.52 美元	16,696	4,489,496

<sup>(4)</sup> 這個數字代表了行政總裁股權獎勵首次歸屬的最大機會。

2017 年，公司就上述股份計劃確認的總成本約為 1,400 萬歐元。

### 高管薪酬

關於負有戰略責任的高管的薪酬費用總額，請參閱本報告其他章節所載綜合財務報表中附註 24 關聯方交易。

## 綜合財務報表

於 2017 年 12 月 31 日

### 綜合財務報表目錄

綜合損益表	136
綜合全面收益／（虧損）表	137
綜合財務狀況表	138
綜合現金流量表	139
綜合權益變動表	140
綜合財務報表附註	141
(1) 主要活動	141
(2) 編製基準	141
(3) 綜合範圍	161
(4) 淨收入	165
(5) 研發費用	166
(6) 淨財務開支	167
(7) 稅項開支	168
(8) 按性質劃分的其他資料	171
(9) 商譽及無形資產（不確定使用年限）	172
(10) 其他無形資產	173
(11) 物業、廠房及設備	174
(12) 按權益法核算的投資	176
(13) 其他金融資產	178
(14) 存貨	178
(15) 貿易、其他應收款及應收稅項	179
(16) 衍生金融資產及負債	181
(17) 現金及現金等價物	183
(18) 以股份為基礎的報酬	184
(19) 僱員福利負債	188
(20) 撥備	194
(21) 債務	196
(22) 其他負債及應付稅項	201
(23) 公允價值計量	203
(24) 關聯方交易	206
(25) 授出擔保、承諾及或有負債	209
(26) 權益	215
(27) 每股收益	218
(28) 分部報告	219
(29) 綜合現金流量表解釋附註	224
(30) 關於金融風險的定性及定量資料	226
(31) 期後事項	231

## 綜合損益表

(百萬歐元，每股數額除外)

	附註	截至 12 月 31 日止年度		
		2017 年	2016 年	2015 年
淨收入	4	€ 110,934	€ 111,018	€ 110,595
收入成本		93,975	95,295	97,620
銷售、一般及其他費用		7,385	7,568	7,576
研發費用	5	3,230	3,274	2,864
投資業績：		410	316	143
分佔權益法核算的投資對象的利潤	12	409	313	130
其他投資收益		1	3	13
撥回巴西間接稅負債	22	895	—	—
投資出售收益		76	13	—
重組費用		95	88	53
財務開支淨額	6	1,469	2,016	2,366
<b>稅前利潤</b>		<b>6,161</b>	<b>3,106</b>	<b>259</b>
稅項開支	7	2,651	1,292	166
<b>持續性業務純利</b>		<b>3,510</b>	<b>1,814</b>	<b>93</b>
已終止業務利潤（除稅淨額）	3	—	—	284
<b>純利</b>		<b>€ 3,510</b>	<b>€ 1,814</b>	<b>€ 377</b>
<b>歸屬於以下各方的純利：</b>				
母公司所有者		€ 3,491	€ 1,803	€ 334
非控股權益		19	11	43
		€ 3,510	€ 1,814	€ 377
<b>歸屬於以下各方的持續性業務純利：</b>				
母公司所有者		€ 3,491	€ 1,803	€ 83
非控股權益		19	11	10
		€ 3,510	€ 1,814	€ 93
<b>每股收益：</b>	27			
每股基本收益		€ 2.27	€ 1.19	€ 0.22
每股攤薄收益		€ 2.24	€ 1.18	€ 0.22
<b>每股收益（就持續性業務純利而言）：</b>	27			
每股基本收益		€ 2.27	€ 1.19	€ 0.05
每股攤薄收益		€ 2.24	€ 1.18	€ 0.05

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

## 綜合全面收益／（虧損）表

（百萬歐元）

	附註	截至 12 月 31 日止年度		
		2017 年	2016 年	2015 年
<b>純利(A)</b>		€ 3,510	€ 1,814	€ 377
隨後期間將不會被重新分類至綜合損益表的項目：	26			
定額福利計劃重新計量之（虧損）／收益		(64)	584	679
就權益法核算的投資對象佔定額福利計劃重新計量之收益／（虧損）		2	(5)	(2)
有關稅項影響		(21)	(261)	(201)
與已終止業務有關的項目（除稅淨額）		—	—	3
<b>隨後期間將不會被重新分類至綜合損益表的總項目(B1)</b>		(83)	318	479
隨後期間可能被重新分類至綜合損益表的項目：	26			
現金流對沖工具的收益／（虧損）		147	(249)	186
待售金融資產的收益		14	15	11
換算海外業務之匯兌（虧損）／收益		(1,942)	458	1,002
就權益法核算的投資對象佔其他全面（虧損）		(121)	(122)	(17)
有關稅項影響		(10)	69	(48)
與已終止業務有關的項目（除稅淨額）		—	—	18
<b>隨後期間可能被重新分類至綜合損益表的總項目(B2)</b>		(1,912)	171	1,152
<b>其他全面（虧損）／收益總額（除稅淨額）(B1)+(B2)=(B)</b>		(1,995)	489	1,631
<b>全面收益總額(A)+(B)</b>		€ 1,515	€ 2,303	€ 2,008
<b>歸屬於以下各方的全面收益總額：</b>				
母公司所有者		€ 1,491	€ 2,288	€ 1,953
非控股權益		24	15	55
		€ 1,515	€ 2,303	€ 2,008
<b>歸屬於母公司所有者的全面收益總額：</b>				
持續性業務		€ 1,491	€ 2,288	€ 1,685
已終止業務		—	—	268
		€ 1,491	€ 2,288	€ 1,953

隨附附註為綜合財務報表的一部分。



## 綜合財務狀況表

(百萬歐元)

	附註	於 12 月 31 日	
		2017 年	2016 年
<b>資產</b>			
商譽及無形資產 (不確定使用年限)	9	€ 13,390	€ 15,222
其他無形資產	10	11,542	11,422
物業、廠房及設備	11	29,014	30,431
按權益法核算的投資	12	2,008	1,793
其他金融資產	13	482	649
遞延稅項資產	7	2,004	3,699
其他應收款	15	666	581
應收稅項	15	83	93
應計收益及預付費用		328	372
其他非流動資產		508	359
<b>非流動資產總額</b>		60,025	64,621
存貨	14	12,922	12,121
附有回購承諾的已售資產		1,748	1,533
貿易及其他應收款	15	7,887	7,273
應收稅項	15	215	206
應計收益及預付費用		377	389
其他金融資產	13	487	762
現金及現金等價物	17	12,638	17,318
持作待售資產	3	—	120
<b>流動資產總額</b>		36,274	39,722
<b>總資產</b>		€ 96,299	€ 104,343
<b>權益及負債</b>			
<b>權益</b>	26		
歸屬於母公司所有者的權益		€ 20,819	€ 19,168
非控股權益		168	185
<b>總權益</b>		20,987	19,353
<b>負債</b>			
長期債務	21	10,726	16,111
僱員福利負債	19	8,584	9,052
撥備	20	5,770	6,520
其他金融負債	16	1	16
遞延稅項負債	7	388	194
應付稅項	22	74	25
其他負債	22	2,500	3,603
<b>非流動負債總額</b>		28,043	35,521
貿易應付款		21,939	22,655
短期債務及長期債務的流動部分	21	7,245	7,937
其他金融負債	16	138	681
僱員福利負債	19	694	811
撥備	20	9,009	9,317
應付稅項	22	309	162
其他負債	22	7,935	7,809
持作待售負債	3	—	97
<b>流動負債總額</b>		47,269	49,469
<b>總權益及負債</b>		€ 96,299	€ 104,343

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

## 綜合現金流量表

(百萬歐元)

	附註	截至 12 月 31 日止年度		
		2017 年	2016 年	2015 年
<b>經營活動現金流量：</b>				
持續性業務純利		€3,510	€1,814	€93
攤銷及折舊		5,890	5,956	5,414
出售有形及無形資產的淨虧損		16	13	18
投資出售淨收益		(76)	(13)	—
其他非現金項目	29	(199)	111	812
已收股息		102	123	112
撥備變動		555	1,519	3,206
遞延稅項變動		1,057	389	(279)
因附有回購承諾的已售資產及折舊保證計劃汽車而變動		(11)	(95)	6
存貨變動		(1,666)	(471)	(958)
貿易應收款變動		(206)	177	(191)
貿易應付款變動		1,086	776	1,571
其他應付款及應收款的變動		327	295	(580)
經營活動現金流量—已終止業務		—	—	527
<b>合計</b>		<b>10,385</b>	<b>10,594</b>	<b>9,751</b>
<b>投資活動所用現金流量：</b>				
投資物業、廠房及設備和無形資產		(8,666)	(8,815)	(8,819)
投資合資企業、聯營公司及未合併附屬公司		(18)	(116)	(266)
出售有形及無形資產的所得款項		61	36	29
出售其他投資的所得款項		4	55	—
融資活動應收款的變動淨額		(838)	(483)	410
證券變動		175	299	(239)
其他變動		(14)	(15)	11
投資活動所用現金流量—已終止業務		—	—	(426)
<b>合計</b>		<b>(9,296)</b>	<b>(9,039)</b>	<b>(9,300)</b>
<b>融資活動(所用)/所得現金流量：</b>	29			
發行票據		—	1,250	2,840
償付票據		(2,235)	(2,373)	(7,241)
其他長期債務所得款項		833	1,342	3,061
償付其他長期債務		(3,439)	(4,618)	(4,412)
短期債務及其他金融資產/負債的變動淨額		371	(591)	(36)
初始公開發售 Ferrari N.V. 10% 股份的所得款項淨額	3	—	—	866
已付分派		(1)	(18)	(283)
其他變動		(2)	(119)	10
融資活動現金流量—已終止業務		—	—	2,067
<b>合計</b>		<b>(4,473)</b>	<b>(5,127)</b>	<b>(3,128)</b>
換算匯兌差額		(1,296)	228	681
<b>現金及現金等價物變動總額</b>		<b>(4,680)</b>	<b>(3,344)</b>	<b>(1,996)</b>
期初現金及現金等價物		17,318	20,662	22,840
期末現金及現金等價物—列入持作分配資產內		—	—	182
<b>期末現金及現金等價物</b>	17	<b>€ 12,638</b>	<b>€ 17,318</b>	<b>€ 20,662</b>

隨附附註為綜合財務報表的一部分。



Consolidated  
Financial Statements

Consolidated Statement  
of Changes in Equity

## 綜合權益變動表

(百萬歐元)

	歸屬於母公司所有者								合計
	股本	其他儲備	現金流對沖儲備	貨幣換算差額	待售金融資產	定額福利計劃之重新計量	累計分佔權益法核算的投資對象的其他全面收益	非控股權益	
於 2014 年 12 月 31 日	€ 17	€ 14,338	€ (69)	€ 1,479	€ (37)	€ (1,578)	€ (86)	€ 313	€ 14,377
分派	—	(17)	—	—	—	—	—	(283)	(300)
以股份為基礎的報酬	—	80	—	—	—	—	—	—	80
純利	—	334	—	—	—	—	—	43	377
初始公開發售 Ferrari N.V. 10% 股份	—	869	7	(4)	—	1	—	(7)	866
其他全面收益 / (虧損)	—	—	132	1,016	11	479	(19)	12	1,631
其他變動	—	(149)	—	1	—	—	—	85	(63)
於 2015 年 12 月 31 日	17	15,455	70	2,492	(26)	(1,098)	(105)	163	16,968
增資	—	—	—	—	—	—	—	18	18
強制性可換股證券 (附註 26)	2	(2)	—	—	—	—	—	—	—
以股份為基礎的報酬	—	98	—	—	—	—	—	—	98
純利	—	1,803	—	—	—	—	—	11	1,814
其他全面收益 / (虧損)	—	—	(182)	456	15	324	(128)	4	489
其他變動	—	(42)	49	(36)	—	6	—	(11)	(34)
於 2016 年 12 月 31 日	19	17,312	(63)	2,912	(11)	(768)	(233)	185	19,353
增資	—	—	—	—	—	—	—	3	3
分拆 Itedi S.p.A	—	(64)	—	—	—	5	—	(28)	(87)
分派	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
以股份為基礎的報酬	—	115	—	—	—	—	—	—	115
純利	—	3,491	—	—	—	—	—	19	3,510
其他全面收益 / (虧損)	—	—	131	(1,942)	14	(84)	(119)	5	(1,995)
其他變動	—	67	—	—	—	37	—	(15)	89
於 2017 年 12 月 31 日	€ 19	€ 20,921	€ 68	€ 970	€ 3	€ (810)	€ (352)	€ 168	€ 20,987

隨附附註為綜合財務報表的一部分。

# 綜合財務報表附註

於 2017 年 12 月 31 日

## 1. 主要業務

於 2014 年 1 月 29 日，Fiat S.p.A.（「菲亞特」）董事會批准一項建議企業重組，據此在荷蘭組建及成立菲亞特克萊斯勒汽車公司作為本集團母公司，其主要執行辦事處位於 25 St. James's Street, London SW1A 1HA, United Kingdom。菲亞特克萊斯勒汽車公司於 2014 年 4 月 1 日根據荷蘭法律以 Fiat Investments N.V. 的名義註冊成立為公眾有限公司 (naamloze vennootschap)。

於 2014 年 10 月 12 日，菲亞特併入其 100% 直接擁有附屬公司 Fiat Investments N.V. 的跨境法定合併（「合併」）生效。合併採取反向合併形式，結果 Fiat Investments N.V. 成為存續實體，並更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司（「FCA NV」）。

除另有註明外，「本集團」、「FCA 集團」、「本公司」及「FCA」指 FCA NV 連同其附屬公司及於合併完成前的前身，或當中任何一方或多方。凡提述「菲亞特」之處僅指 FCA NV 於合併前的前身 Fiat S.p.A.。

本集團及其附屬公司，當中最重要者為 FCA US LLC（「FCA US」），連同其附屬公司，從事汽車及輕型商用車、引擎、傳動系統、冶金產品及生產系統的設計、設計生產、製造、分銷及銷售。此外，本集團亦從事若干其他業務，包括（主要為專屬）服務，於本集團業務中所佔比例不大。

本報告中凡提及「歐元」及「€」之處指根據《歐盟運作條約》（經修訂）在歐洲經濟及貨幣聯盟第三階段開始時引入的貨幣。本集團財務資料以歐元呈列。凡提及「美元」及「\$」之處指美利堅合眾國（「美國」）的貨幣。

## 2. 編製基準

### 綜合財務報表的授權及遵守國際財務報告準則

FCA 截至 2017 年 12 月 31 日及截至該日止年度的綜合財務報表連同其附註已於 2018 年 2 月 20 日獲董事會授權刊發，並根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則以及歐盟採納的國際財務報告準則編製。國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則與歐盟採納的國際財務報告準則之差異對此等綜合財務報表並無影響。「國際財務報告準則」一詞亦包括國際會計準則及國際財務報告準則詮釋委員會的所有詮釋。

### 編製基準

綜合財務報表乃根據歷史成本法（按需要就計量若干金融工具作出修改）及持續經營基準編製。就此而言，本集團的評估為其持續經營能力不存在重大不確定性（定義見國際會計準則第 1 號-財務報表的呈列）。

對於綜合財務報表的呈列，本集團採用基於支出功能（而非其性質）的分類，原因為其更能代表內部報告及管理所用的格式及符合汽車行業國際慣例。

## 重大會計政策

### 綜合基準

#### 附屬公司

附屬公司為本集團擁有控制權的實體。本集團於擁有對投資對象的權力、承受或享有來自其參與投資對象而得的可變回報的風險或權利以及擁有運用其對投資對象的權力以影響其回報金額的能力時，被視為取得控制權。附屬公司於本集團取得控制權之日起按逐項基準綜合入賬。如事實和情況顯示上列三個控制權元素中，一個或多個有變動時，本集團會重新評估其是否控制投資對象。

本集團逐項交易按公允價值或非控股權益分佔被收購方可識別淨資產的已確認金額確認被收購方的非控股權益。淨利潤或虧損及其他全面收益／（虧損）的每個組成項目歸入歸屬於母公司所有者的權益及非控股權益。附屬公司全面收益／（虧損）總額歸入歸屬於母公司所有者的權益及非控股權益，即使此舉將導致非控股權益結餘出現虧絀。

不會導致本集團失去附屬公司控制權的本集團於附屬公司所有權權益變動入賬列作股權交易。歸屬於母公司所有者的權益及非控股權益賬面值經調整以反映其於附屬公司相關權益的變動。非控股權益賬面值與交易所支付或收取對價的公允價值的任何差額直接於歸屬於母公司所有者的權益內確認。

附屬公司於控制權終止之日起終止綜合入賬。當本集團不再擁有附屬公司的控制權時，會按賬面值取消確認附屬公司資產（包括商譽）及負債、取消確認前附屬公司非控股權益的賬面值，並確認自交易所收取任何對價的公允價值。於前附屬公司的任何保留權益隨後按公允價值重新計量。

所有集團內結餘及交易，以及從集團內交易產生的任何未變現損益，於編製綜合財務報表時均予對銷。

#### 於合資企業及聯營公司的權益

合資企業為一項合資安排，安排的共同控制方對安排的淨資產擁有權利。

聯營公司為本集團擁有重大影響力的實體。重大影響力為參與投資對象財務及經營決策的權力，但對該等政策並無控制權或共同控制權。

合資企業及聯營公司自取得共同控制權或重大影響力之日起採用權益會計法入賬。於收購時，投資超出分佔投資對象可識別資產及負債公允價值淨額的部分確認為商譽，並計入投資賬面值。本集團分佔投資對象可識別資產及負債的公允價值淨額超出投資成本的部分於釐定本集團分佔投資對象於收購期間利潤／（虧損）時納入作為收入。

根據權益法，投資初始按成本確認，其後作出調整以確認本集團分佔投資對象利潤／（虧損）及其他全面收益／（虧損）。本集團分佔投資對象利潤／（虧損）於綜合損益表內確認。自投資對象收取的分派將扣減投資賬面值。其他全面收益／（虧損）於收購後的變動於其他全面收益／（虧損）內確認，並相應調整投資賬面值。

本集團與合資企業及聯營公司交易產生的未變現收益以本集團於合資企業及聯營公司的權益為限予以對銷。未變現虧損亦予以對銷，除非交易提供所轉讓資產出現減值的證據。

當本集團分佔合資企業或聯營公司虧損超出本集團於該合資企業或聯營公司的權益時，本集團不再確認其分佔的進一步虧損。僅當本集團代表合資企業或聯營公司產生法定或推定責任或付款時，方會計提額外虧損撥備及確認負債。

本集團自投資不再為聯營公司或合資企業之日或被分類為可供出售時起停止採用權益法。

#### *於合資經營的權益*

合資經營為一項合資安排，其共同控制方對安排的資產擁有權利，對其負債承擔責任。共同控制權為合約協定分享安排的控制權，僅在相關活動的決策需要分享控制權的各方一致同意時存在。

當本集團根據合資經營開展活動時，會確認於合資經營的相關權益，包括：(i)其資產，包括分佔的任何共同持有資產，(ii)其負債，包括分佔的任何共同產生負債，(iii)分佔出售合資經營產出所得收入，(iv)分佔合資經營出售產出所得收入，及(v)其支出，包括分佔的任何共同產生支出。

#### *持作待售資產、持作分派資產及已終止業務*

根據國際財務報告準則第 5 號- *持作待售非流動資產及已終止業務*，非流動資產及出售組別的賬面值如主要通過出售交易（而非持續使用）收回，則分類為持作待售。僅當資產或出售組別可按現狀即時出售，僅須符合出售該資產或出售組別的一般慣常條款，並且出售十分可能進行及預期於分類日期起一年內完成，此條件方視為達成。

分類為持作待售的非流動資產及出售組別按賬面值及公允價值減出售成本兩者中的較低者計量，並於綜合財務狀況表中分開呈列。非流動資產及出售組別不會於綜合財務狀況表呈列的比較期間內分類為持作待售。

已終止業務為本集團中已出售或分類為持作待售的組成部分，及(i)代表單獨的主要業務線或營運地區，(ii)為出售單獨主要業務線或營運地區的單一協調計劃的一部分，或(iii)為僅為轉售而收購且其出售涉及失去控制權的附屬公司。

已終止業務的分類於出售時或（如較早）資產或出售組別符合分類為持作待售的標準時發生。當資產或出售組別分類為已終止業務，比較資料於綜合損益表及綜合現金流量表內重新分類，猶如資產或出售組別已自所呈列的最早比較期間開始時終止。此外，資產或出售組別於分類為持作待售時停止折舊及攤銷。

上述國際財務報告準則第 5 號- *持作待售非流動資產及已終止業務* 的分類、呈列及計量規定亦適用於分類為持作分派予所有者的資產或出售組別，此時必須有分派承諾，資產或出售組別必須可供即時分派且分派必須十分可能進行。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

**外幣**

本集團實體的功能貨幣為其各自所在主要經濟環境所用的貨幣。於個別公司中，外幣交易按交易當日的通行匯率確認。外幣計值的貨幣性資產及負債按綜合財務狀況表日期的通行匯率換算。結算貨幣性項目或按不同於首次確認匯率的匯率呈報貨幣性項目所產生的匯兌差額於綜合損益表內確認。

功能貨幣並非歐元的海外綜合公司的所有資產及負債採用綜合財務狀況表日期的收市匯率換算。收入及支出按期間平均匯率換算為歐元。應用此方法所產生的換算差額於其他全面收益／（虧損）內分類，直至出售附屬公司為止。編製綜合現金流量表時會採用期間平均匯率換算海外附屬公司的現金流量。

將其他貨幣換算為歐元所用的主要匯率如下：

	2017年		2016年		2015年	
	平均	於12月31日	平均	於12月31日	平均	於12月31日
美元	1.130	1.199	1.107	1.054	1.109	1.089
巴西雷亞爾	3.605	3.973	3.857	3.431	3.699	4.312
人民幣	7.629	7.804	7.352	7.320	6.972	7.061
加元	1.465	1.504	1.466	1.419	1.418	1.512
墨西哥比索	21.329	23.661	20.664	21.772	17.611	18.915
波蘭茲羅	4.257	4.177	4.363	4.410	4.184	4.264
阿根廷比索	18.683	22.595	16.327	16.707	10.271	14.136
英鎊	0.877	0.887	0.819	0.856	0.726	0.734
瑞士法郎	1.112	1.170	1.090	1.074	1.068	1.084

**無形資產****商譽**

商譽指於業務合併中所付對價的公允價值超出所收購有形資產及可識別無形資產淨值的公允價值的部分。商譽不進行攤銷，但會每年或當有事件或情況變動顯示可能減值時更頻繁進行減值測試。商譽於首次確認後按成本減任何累計減值虧損計量。

**不確定使用年期的無形資產**

不確定使用年期的無形資產主要包括多個品牌，其使用年期不受法律、合約、競爭、經濟或其他因素限制。不確定使用年期的無形資產不進行攤銷，但會每年或當有事件或情況變動顯示資產可能減值時更頻繁進行減值測試。

**開發支出**

若同時滿足國際會計準則第38號—無形資產內的下列兩個條件，汽車生產及相關部件、引擎及生產系統的開發支出將確認為資產：(i)開發支出能夠可靠地計量，及(ii)產品技術可行性、預計產量及定價支持開發支出將產生未來經濟利益的觀點。資本化開發支出包括可直接歸屬於開發過程的所有直接及間接成本。所有其他開發支出於產生時支銷。

資本化開發支出從相關資產可供使用時（一般從開始生產時）起在所開發車型（一般5-6年）或動力系統（一般10-12年）的預期壽命週期內採用直線法攤銷。



## 物業、廠房及設備

### 成本

物業、廠房及設備初始按成本確認，包括收購價、可直接歸屬於使資產達致能按管理層預期方式運作的地點及狀況的任何成本以及拆除資產及恢復其所在場地的初始估計成本。自建資產初始按生產成本確認。後續支出及更換資產部件的成本僅在其提升該資產體現的未來經濟利益時資本化。所有其他支出於產生時支銷。當更換成本資本化時，所更換部件賬面值於綜合損益表列作支出。

根據融資租賃（為本集團提供所有權的絕大部分風險及回報）持有的資產按公允價值或（如較低）最低租賃付款現值確認為本集團資產。對出租人的相應負債計入綜合財務狀況表內債務下。

### 折舊

於截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，採用下列折舊率在估計使用年期按直線基準對資產進行折舊：

	折舊率
樓宇	3% - 8%
廠房、機器及設備	3% - 33%
其他資產	5% - 33%

出租人保留租賃資產絕大部分風險及回報的租賃分類為經營租賃。經營租賃支出於相關租期內按直線基準支銷。

### 借貸成本

可直接歸屬於收購、建造或生產物業、廠房或設備或視為合資格資產（定義見國際會計準則第 23 號*借貸成本*）的無形資產的借貸成本予以資本化。符合資本化資格的借貸成本金額對應期內產生的實際借貸成本，減暫時投資任何未動用借入資金的任何投資收入。於截至 2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度資本化的借貸成本金額分別為 2.25 億歐元及 2.44 億歐元。

### 長期資產減值

本集團每年或當事實或情況顯示出現減值時更頻繁地評估是否有任何跡象顯示其具有確定年期的無形資產（包括資本化開發支出）及物業、廠房及設備發生減值。

若存在減值跡象，資產賬面值將減至可收回金額，即公允價值減出售成本及使用價值兩者中的較高者。可收回金額會就個別資產釐定，除非該資產不產生大致獨立於其他資產或資產組別的現金流入，在此情況下該資產作為所屬現金產生單位的一部分進行測試。現金產生單位為所產生現金流入大致獨立於其他資產或資產組別現金流入的最小可識別資產組別。於評估資產或現金產生單位的使用價值時，估計未來現金流量會採用反映對貨幣時間價值及資產或現金產生單位特有風險的當前市場評估的貼現率折現為現值。若可收回金額低於賬面值，會確認減值虧損。

當資產減值虧損不再存在或已減少，資產或現金產生單位的賬面值會增加至可收回金額的經修訂估計值，但不得高於假設未確認減值虧損本應記錄的賬面值。減值虧損的回撥於綜合損益表內確認。其他資料請參閱下文*使用估算*一節。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

### 金融資產及負債

金融資產（定義見國際會計準則第 39 號—*金融工具：確認及計量*）主要包括貿易應收款、融資活動應收款、代表可用資金暫時投資且不符合分類為現金等價物規定的證券（包括可供出售、持作交易及持有至到期證券）、於其他公司的投資、衍生金融工具以及現金及現金等價物。

現金及現金等價物包括於銀行的現金、貨幣市場基金單位及其他貨幣市場證券，主要包括於購買日期原訂期限為三個月或以內、可隨時變現的商業票據及存款證。現金及現金等價物的價值變動風險不大，其結餘分散於不同的主要國家及國際貨幣市場工具。貨幣市場基金包括一般可按要求變現的高質素短期多元化金融工具投資。

金融負債主要包括債務、衍生金融工具、貿易應付款及其他負債。

### 計量

金融資產根據結算日期確認，於首次確認時按收購成本（包括交易成本）計量。首次確認後，可供出售及持作交易證券按公允價值計量。若市價無法直接獲得，可供出售及持作交易證券的公允價值將採用適當估值方法計量（例如根據結算日可得市場資料的折現現金流量法）。

可供出售證券的損益於其他全面收益／（虧損）內確認，直至金融資產被出售或減值。當資產被出售時，累計損益（包括先前於其他全面收益／（虧損）內確認的損益）重新分類至期內綜合損益表，並於財務開支淨額內確認。持作交易證券的公允價值變動損益於綜合損益表內確認。當資產減值時，虧損於綜合損益表內確認。

本集團並非持作交易的貸款及應收款（於一般業務過程中產生的貸款及應收款）及持有至到期證券如有固定期限，則採用實質利率法按攤銷成本計量。若該等金融資產沒有固定期限，則按收購成本計量。期限超過一年、免息或利率遠低於市場利率的應收款採用市場利率折現。本集團定期評估是否有任何客觀證據顯示該資產或資產組別出現減值。若存在任何此類證據，則於綜合損益表內確認減值虧損。

於其他公司的投資按公允價值計量。並無活躍市場報價且其公允價值無法可靠地計量的股權投資按成本減任何減值虧損計量。對於分類為可供出售的投資，公允價值變動損益於其他全面收益／（虧損）內確認，直至該等資產被出售或減值，此時累計的其他全面收益／（虧損）於綜合損益表內確認。持作交易投資的公允價值變動損益於綜合損益表內確認。並無公允價值的於其他公司的投資按成本減任何減值虧損列賬。已收股息計入其他投資收益。除下文詳述的衍生金融工具之外，金融負債採用實質利率法按攤銷成本計量。

### 衍生金融工具

衍生金融工具用於進行經濟對沖以降低匯率、利率及市場價格風險（主要與商品及證券相關）。根據國際會計準則第 39 號-*金融工具：確認及計量*，衍生金融工具乃根據結算日期確認，於首次確認時，按收購成本（包括交易成本）計量。於首次確認後，所有衍生金融工具按公允價值計量。此外，僅當於對沖開始時對沖關係有正式指定及記錄、對沖預期高度有效、其效果能可靠地計量且於指定的整個財務報告期間高度有效，衍生金融工具方符合對沖會計資格。

若衍生金融工具符合對沖會計資格，則應用下列會計處理方式：

- **公允價值對沖**- 若衍生金融工具指定為已確認資產或負債公允價值因可能影響綜合損益表的特定風險所產生變動的對沖，以公允價值重新計量對沖工具的損益於綜合損益表內確認。被對沖項目因被對沖風險所產生的損益作為被對沖項目賬面值的調整，於綜合損益表確認。
- **現金流量對沖**- 若衍生金融工具指定為已確認資產或負債未來現金流量變動或很可能發生的預測交易的對沖並可能影響綜合損益表，衍生金融工具任何損益的有效部分直接於其他全面收益／（虧損）內確認。若被對沖預測交易導致確認非金融資產，先前於其他全面收益／（虧損）內遞延的損益將重新分類並計入非金融資產成本的初始計量。任何損益的有效部分與影響綜合損益表的被對沖項目所產生的經濟影響同時於綜合損益表內確認。與無效對沖或其部分相關的損益即時於綜合損益表內確認。若對沖工具或對沖關係終止但被對沖交易預期仍將發生，截至終止時變現的累計損益保留並於相關交易發生的同時於綜合損益表內確認。若被對沖交易不再很可能發生，於其他全面收益／（虧損）列賬的累計未變現損益即時於綜合損益表內確認。
- **投資淨額對沖**- 若衍生金融工具指定為海外業務投資淨額的對沖工具，衍生金融工具損益的有效部分於其他全面收益／（虧損）內確認。累計損益於出售海外業務時從其他全面收益／（虧損）重新分類至綜合損益表。

若無法應用對沖會計法，衍生金融工具公允價值計量產生的損益即時於綜合損益表內確認。

有關本集團衍生金融工具的其他資料，請參閱附註 16 *衍生金融資產及負債*。

### 金融資產的轉讓

本集團於不再持有資產所產生現金流量的合約權利或轉讓金融資產所有權的絕大部分風險及回報時取消確認金融資產。取消確認金融資產時，資產賬面值與轉讓資產已收或應收對價之間的差額於綜合損益表內確認。

本集團主要通過保理交易轉讓部分金融、貿易及稅項應收款。保理交易可能附帶或不附帶追索權。部分轉讓包括要求第一損失保障的遞延付款條款（例如保理人對小部分收購價的付款取決於自應收款收取的總額），據此轉讓人優先參與分攤損失，或要求保留對所轉讓應收款產生的現金流量變動的承擔。這些類型的交易不符合國際會計準則第 39 號-*金融工具：確認及計量*取消確認資產的規定，因為與金融資產所有權相關的風險及回報並非絕大部分轉移，因此本集團繼續於綜合財務狀況表內確認該等應收款，並於計入債務的資產抵押融資下確認等額金融負債。該等應收款轉讓產生的損益僅於取消確認時入賬。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

### 存貨

原材料、半成品及製成品存貨按成本及可變現淨值兩者中的較低者列賬，成本按先進先出法釐定。存貨的計量包括材料及勞動力的直接成本及間接成本（浮動及固定）。陳舊及滯銷原材料、製成品、備件及其他供應品根據其預計未來用途及可變現價值計提撥備。可變現淨值為一般業務過程中的估計售價減估計完成成本及估計銷售及分銷成本。

生產系統建造合約的計量基於完成階段，後者按結算日已產生的成本佔估計合約總成本的比例釐定。該等項目於扣除已收客戶進度款後呈列。該等合約的任何虧損於識別期間內於綜合損益表內列賬。

### 僱員福利

#### 定額供款計劃

定額供款計劃產生的成本於產生時支銷。

#### 定額福利計劃

本集團針對各定額福利計劃分別釐定責任淨額，方法為估計僱員所賺取的未來福利現值並扣減任何計劃資產的公允價值。定額福利責任現值採用不偏不倚及互相兼容的精算方法及精算假設計量，使用預期累積福利單位法將福利歸入提供退休後福利責任產生的期間。計劃資產按公允價值確認及計量。

若責任淨額為潛在資產，所確認金額限於作為未來退款或未來計劃供款減少的任何可用經濟利益現值（資產上限）。

定額福利成本的組成部分按下列方式確認：

- 服務成本於綜合損益表內按職能確認，並於相關項目（收入成本、銷售、一般及其他費用以及研發及開發支出）內列示；
- 定額福利負債／（資產）的利息開支淨額於綜合損益表內淨財務開支下確認，按負債／（資產）淨額乘以折現責任所用的貼現率釐定，並考慮年內所作供款及福利付款的影響；及
- 責任淨額的重新計量部分，包括精算損益、計劃資產回報（不包括於綜合損益表內確認的利息收入）及資產上限影響的任何變動，即時於其他全面收益／（虧損）內確認。該等重新計量部分於後續期間不會重新分類至綜合損益表。

計劃修訂及縮減產生的過往服務成本以及計劃結算損益即時於綜合損益表內確認。

**其他長期僱員福利**

本集團的責任為僱員所賺取作為服務回報的未來福利現值。其他長期僱員福利的重新計量部分於產生期間於綜合損益表內確認。

**以股份為基礎的報酬**

本集團設有多個報酬計劃，規定可向若干僱員及董事授出以股份為基礎的報酬。以股份為基礎的報酬計劃根據國際財務報告準則第2號-以股份為基礎的付款入賬，當中要求根據公允價值確認以股份為基礎的報酬開支。權益分類獎勵的報酬開支於授出日期根據獎勵公允價值採用蒙特卡羅模擬模型計量，該模型要求輸入主觀假設，包括普通股預期波動率、利率及普通股與相關市場指數之間的相關係數。對於設有歸屬後或有條件的獎勵，我們運用調整計入符合或有條件的概率。

計量負債分類獎勵的公允價值時，管理層會運用最佳估計，包含可公開觀察的數據及折現現金流量法，並於各結算日重新計量至公允價值，直至獎勵結算為止。

報酬開支於歸屬期內確認，並相應增加權益或其他負債進行抵銷，視獎勵性質而定。與設有分級歸屬的計劃相關的以股份為基礎的報酬開支採用分級歸屬法確認。以股份為基礎的報酬開支於綜合損益表內銷售、一般及其他費用下確認。

**收入確認**

汽車及服務零件銷售收入於交易相關經濟利益很可能流向本集團且收入能可靠地計量時確認。收入於所有權風險及回報已轉移至客戶、售價已協定或可釐定以及可收回性有合理保障時確認。對於汽車，這一般對應汽車提供給經銷商或分銷商的日期，或汽車交給負責將汽車運送給經銷商或分銷商的承運人的日期。於銷售後須向獨立融資提供商發出剩餘價值擔保的汽車，其銷售收入按上述時間確認，前提是與該汽車相關的重大風險已轉移至客戶。同時就估計剩餘價值風險計提撥備。確認收入時會扣除折扣，包括但不限於銷售激勵及客戶獎勵。銷售激勵計劃的估計成本包括向經銷商及零售客戶提供的激勵，以及按市場利率的大幅折扣授出零售融資。該等成本於汽車售出時確認。

附帶回購承諾或通過折舊保證計劃（據此本集團擔保剩餘價值或以其他方式對汽車最低轉售價值承擔責任）完成的新汽車銷售並非於交付時確認，而是採用類似經營租賃的方式入賬。租金收入於租賃合約期內按直線基準確認。於租期結束時，本集團就先前為確認為租金收入的汽車售價部分確認收入，汽車成本的餘下部分於收入成本下確認。

服務合約、單獨定價的延長保修及建造合約收入於合約期間根據歷史資料按預期產生的成本按例確認。若合約服務預期成本總額超出未賺取收入，則就該等合約確認虧損。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

### 收入成本

收入成本包括於製造及分銷汽車及零件時產生的開支。最重大元素為材料及部件成本，其餘成本主要包括勞動力成本（包括直接及間接工資）、物業、廠房及設備折舊以及其他生產相關無形資產攤銷和運輸成本。此外，可直接歸屬於金融服務公司的開支，包括與其整體融資相關的利息開支以及風險撥備及資產撇減，乃於收入成本下記錄（截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度分別為 5,300 萬歐元、7,700 萬歐元及 1.15 億歐元）。於截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，收入成本亦分別包括與附有回購承諾的已售資產價值下跌相關的 3.97 億歐元、3.84 億歐元及 4.32 億歐元。此外，與產品保修及召回行動相關的估計費用於收入成本下記錄（詳情請參閱下文*使用估算*一節）。

### 政府補助

若有合理保證本集團符合收取補助的條件且將會收取補助，政府補助於綜合財務報表確認。政府補助於擬抵銷的相關成本的相同期間確認為收入。

低於市場利率的政府貸款的利益視為政府補助。低於市場利率的利益按貸款初始賬面值（公允價值加交易成本）與已收所得款項之間的差額計量，並根據確認政府補助所用的政策入賬。

### 稅項

所得稅包括所有基於本集團應課稅利潤的稅項。流動及遞延稅項確認為利益或開支，計入該期間的綜合損益表，惟 (i) 於相同或不同期間於其他全面收益／（虧損）或直接於權益確認的交易或事件或 (ii) 業務合併產生的稅項除外。

遞延稅項採用全額負債法入賬。就資產或負債賬面值與其稅基之間的所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債，除非遞延稅項負債產生自首次確認商譽或首次確認非業務合併交易中的資產或負債，且於交易時不影響會計利潤或應課稅利潤。就所有可扣稅暫時差額確認遞延稅項資產，前提是很可能將有應課稅利潤可供動用可扣稅暫時差額，除非遞延稅項資產產生自首次確認非業務合併交易中的資產或負債，且於交易時不影響會計利潤或應課稅利潤。

遞延稅項資產及負債按本集團經營所在各司法管轄區預期應用於變現資產或清償負債期間的實質實施稅率計量。

集團確認與附屬公司存在未分派利潤相關的遞延稅項負債，除非其能夠控制撥回暫時差額的時間，且暫時差額於可見將來很可能不會撥回。本集團僅於暫時差額於可見將來很可能撥回且將有應課稅利潤可供動用暫時差額時確認與附屬公司投資的可扣稅暫時差額相關的遞延稅項資產。

與未動用稅收虧損結轉及稅項抵免相關及產生自可扣稅暫時差額的遞延稅項資產於很可能有未來利潤可供動用該等項目時確認。本集團於各報告日期監察未確認遞延稅項資產，並於很可能將有未來應課稅利潤可供收回遞延稅項資產時確認先前未確認的遞延稅項資產。

即期所得稅及遞延稅項於涉及相同稅務管轄區且有依法可強制執行的對銷權利時對銷。並非基於收入的其他稅項，例如物業稅及資本稅，均計入銷售、一般及其他費用。

### 公允價值計量

計量及披露所用的公允價值按市場參與者於計量日期的有序交易中出售資產所收取或轉讓負債所支付的對價釐定，而不論該價格是否直接觀察得到還是採用估值方法估計。公允價值計量乃假設出售資產或轉讓負債的交易於下列市場發生：

- 該資產或負債的主要市場；或
- 如無主要市場，該資產或負債最有利的市場。

資產或負債的公允價值採用市場參與者為該資產或負債定價時所用的假設計量，並假設市場參與者按符合自身最佳經濟利益的方式行事。非金融資產的公允價值計量會考慮市場參與者通過按最高及最佳用途使用資產或向其他將按最高及最佳用途使用資產市場的參與者出售資產所產生經濟利益的能力。於估計公允價值時，我們會使用可得的可觀察市場數據。若無法獲得可觀察市場數據，我們會使用最大化相關可觀察輸入數據使用量及最小化不可觀察輸入數據使用量的估值方法。

國際財務報告準則第 13 號 - 公允價值計量制定了計量公允價值所用輸入數據的優次層級制。該層級制對相同資產及負債的活躍市場報價（未經調整）給予最高優先級（第一層輸入數據），對不可觀察輸入數據給予最低優先級（第三層輸入數據）。在某些情況下，計量資產或負債公允價值所用的輸入數據可能歸類為公允價值層級制的不同層級。在該等情況下，公允價值計量按對整個計量具重要意義的最低層級輸入數據全部歸類為公允價值層級制中的同一層級。

層級制所用的層級如下：

- 第一層輸入數據包括本集團於計量日期可取得的相同資產及負債的活躍市場報價（未經調整）。第一層金融工具主要包括現金及現金等價物以及某些可供出售及持作交易證券。
- 第二層輸入數據包括截至計量日期可直接或間接觀察的數據。第二層工具包括商業票據及非交易所買賣衍生工具，例如場外貨幣及商品遠期、掉期及期權合約，其估值採用模型或其他估值方法。該等模型主要為考慮不同假設的行業標準模型，包括類似工具的活躍市場遠期報價、相同或類似輸入數據於非活躍市場的報價以及可觀察輸入數據。
- 第三層輸入數據無法從市場上的客觀來源觀察得到，並反映管理層就市場參與者為工具定價所用假設作出的判斷。此類工具包括非交易所買賣衍生工具，例如某些場外商品期權及掉期合約。

有關公允價值計量的詳情，請參閱附註 23 公允價值計量。

### 使用估算

綜合財務報表乃根據國際財務報告準則編製，需要運用估計、判斷及假設，而這會影響資產及負債賬面值、或有資產及負債的披露及所確認收入及開支的金額。估計及相關假設乃基於管理層對編製財務報表時已知要素的最佳判斷、歷史經驗以及任何其他視為相關的因素。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

本集團會定期及在有需要時檢討基於管理層最佳判斷的估計及相關假設。實際結果可能有別於估計，因而需要相應調整估計。估計發生任何變更的影響於作出調整的期間或於未來期間於綜合損益表內確認。

需要估計且資產及負債賬面值未來可能產生重大差異風險的項目於下文論述。

#### 僱員福利

本集團向特定活躍僱員及退休人士提供退休後福利，具體因本集團經營所在各國家的法律、財政及經濟狀況而異，並可能定期變更。本集團根據所提供福利類型將計劃分類如下：養老金福利、醫療及壽險計劃以及其他退休後福利。

集團公司根據定額供款計劃向僱員提供若干退休後福利，例如養老金或醫療福利，本集團據此按法定強制、合約或自願基準向公營或私營計劃供款。本集團於產生時確認定額供款計劃成本，並於綜合損益表內按職能將其分類為收入成本、銷售、一般及其他費用以及研發費用。

#### 養老金計劃

本集團資助主要於美國及加拿大的非分攤及分攤定額福利養老金計劃，大多數為已撥資。非分攤養老金計劃涵蓋特定小時工及領薪僱員，而福利按每個服務年度的固定比率計算。此外，亦根據領薪僱員退休計劃向特定領薪僱員提供分攤福利。在英國，本集團參與（其中包括）一個由本集團旗下不同實體資助的養老金計劃，稱為「菲亞特集團養老金計劃」，成員主要為遞延及退休僱員。

本集團的定額福利養老金計劃按精算基準入賬，需要運用估計及假設釐定負債淨額或資產淨值。本集團考慮多項金融性質參數，例如貼現率、加薪率及採用人口假設估計的潛在未來事件可能性，估計所有參與者的預計未來付款現值。人口假設會影響未來付款的金額及時間，例如死亡率、解僱及退休比率，其制定目的是反映實際及預測計劃經驗。死亡率採用計劃特定人口、此領域公認專家（主要為美國精算師學會及加拿大精算師學會）發佈的近期死亡率資料以及（如適當）其他數據制定，以反映實際及預測計劃經驗。供款的預計金額及時間乃基於最低資金要求評估。所作供款不時會超出法定要求的金額。

計劃責任及成本乃基於現有退休計劃提供的福利。並無假設提供的福利日後發生超出本集團目前承諾範圍的任何潛在變動。實際經驗的重大差異或下列主要假設的重大變動可能會影響養老金責任及養老金開支：

- **貼現率。**貼現率乃基於到期時間及金額與預測福利付款時間及金額匹配的高質素（AA級）固定收益投資的收益率。

實際結果與假設不同及修訂假設的影響計入其他全面收益／（虧損）。於2017年及2016年12月31日，釐定定額福利計劃的定額福利責任所用的加權平均貼現率分別為3.7%及4.3%。



於 2017 年 12 月 31 日，若所有其他假設保持不變，貼現率下降或上升對定額福利責任的影響如下：

	對養老金福利責任的影響 (百萬歐元)
貼現率下降 10 個基點	306
貼現率上升 10 個基點	(299)

有關本集團養老金計劃的詳情，請參閱附註 19 僱員福利負債。

#### 其他退休後福利

本集團向特定小時工及領薪僱員提供醫療、法律、遣散、彌償壽險福利及其他退休後福利。該等僱員退休後可符合資格繼續享受某些福利。福利及資格規則可能會定期修改。

此等其他退休後福利（「其他退休後福利」）按精算基準入賬，這需要選擇不同假設。估計本集團與其他退休後福利相關的責任、成本及負債需要運用對所有參與者預計未來付款現值的估計，並考慮採用人口假設估計的潛在未來事件可能性，以及各國有關退休的法律規定。人口假設會影響未來付款的金額及時間，例如死亡率、解僱及退休比率，其制定目的是反映實際及預測計劃經驗。死亡率採用計劃特定人口、此領域公認專家發佈的近期死亡率資料以及（如適當）其他數據制定，以反映實際及預測計劃經驗。

計劃責任及成本乃基於現有計劃提供的福利。並無假設提供的福利日後發生超出本集團目前承諾範圍的任何潛在變動。

實際經驗的重大差異或下列主要假設的重大變動可能會影響其他退休後福利責任及開支：

- **貼現率。**貼現率乃基於到期時間及金額與預測福利付款時間及金額匹配的高質素（AA 級）固定收益投資的收益率。

- **醫療費用趨勢。**本集團的醫療費用趨勢假設乃基於歷史費用數據、近期展望及可能長期趨勢的評估制定。

於 2017 年 12 月 31 日，若所有其他假設保持不變，影響醫療、壽險計劃及意大利遣散彌償（*trattamento di fine rapporto* 或「TFR」）的主要假設減少或增加的影響如下：

	對醫療及壽險 福利責任的影響	對 TFR 福利責任 的影響
	(百萬歐元)	
貼現率下降 10 個基點 / (TFR 為 100 個基點)	30	54
貼現率上升 10 個基點 / (TFR 為 100 個基點)	(30)	(47)
醫療費用趨勢率下降 100 個基點	(45)	—
醫療費用趨勢率上升 100 個基點	54	—

有關本集團其他退休後福利負債的詳情，請參閱附註 19 僱員福利負債。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

#### 具有確定使用年期的非流動資產的可收回性

具有確定使用年期的非流動資產包括物業、廠房及設備、無形資產及持作待售資產。具有確定使用年期的無形資產主要包括主要與北美自貿區及歐洲、中東和非洲分部相關的資本化開發支出。本集團定期或於有事件或情況顯示資產可能減值時檢討具有確定使用年期的非流動資產的賬面值。具有確定使用年期的非流動資產的可收回性乃基於資產相關現金產生單位的估計未來現金流量（使用本集團現有業務計劃）。由於燃料效率、溫室氣體排放及其他尾氣排放的監管要求持續變化，加上自動駕駛等新興技術變革，全球汽車行業正經歷重大轉變。我們的業務計劃可能會因應該等要求變化及新興技術而發生變動，從而導致估計未來現金流量發生變化，並可能影響具有確定使用年期的非流動資產的可收回性。可收回性的任何變動將於業務計劃發生變動時入賬。

於截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，所執行的減值測試對比了各現金產生單位所含資產的賬面值與其使用價值，並採用折現現金流量法釐定。現金產生單位的使用價值主要基於不可觀察輸入數據，採用歸屬於現金產生單位的估計稅前未來現金流量及反映對貨幣時間價值及現金產生單位特有風險的當前市場評估的稅前貼現率釐定。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，已確認減值虧損總額 2.29 億歐元。此減值虧損的最重大組成部分源自歐洲、中東和非洲，涉及全球產品組合變更，以及源自拉美，涉及產品組合變更。現金產生單位的賬面值被釐定超出使用價值，因此分別於歐洲、中東和非洲及拉美確認減值費用 1.42 億歐元及 5,600 萬歐元。此外，於 2017 年第二季度，由於委內瑞拉經濟狀況持續惡化，採用市場法對比 FCA Venezuela 部分資產賬面值與公允價值的減值測試導致減值虧損 2,100 萬歐元。

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，已確認減值虧損總額 1.95 億歐元。此減值虧損的最重大組成部分涉及本地生產菲亞特 Viaggio 及 Ottimo 車型的資本化開發支出減值，原因為本集團將產能調整至在中國生產 SUV。現金產生單位的賬面值被釐定超出使用價值，產生減值費用 9,000 萬歐元。此外，由於委內瑞拉經濟狀況持續惡化，採用市場法對比 FCA Venezuela 部分資產賬面值與公允價值的減值測試導致減值費用 4,300 萬歐元。

於截至 2015 年 12 月 31 日止年度，已確認減值虧損總額 7.13 億歐元。此減值虧損的最重大組成部分涉及本集團於 2015 年第四季度決定調整北美自貿區部分產能，作為北美自貿區利潤率改善計劃的一部分，以及在本集團現有工廠基礎設施上更好地滿足 Ram 皮卡貨車及 Jeep 汽車的需求。此計劃的批准被視為部分汽車平台現金產生單位出現減值的跡象，原因為該等資產的預期使用範圍發生重大變動。現金產生單位的賬面值被釐定超出使用價值，截至 2015 年 12 月 31 日止年度入賬的減值費用為 5.98 億歐元，其中 4.22 億歐元涉及有形資產減值，1.76 億歐元涉及資本化開發支出減值。

#### 商譽及不確定使用年期的無形資產的可收回性

根據國際會計準則第 36 號 - 資產減值，商譽及不確定使用年期的無形資產不進行攤銷，但會每年或當事實或情況顯示資產可能減值時更頻繁進行減值測試。

商譽及不確定使用年期的無形資產會分配至經營分部或經營分部內的現金產生單位。減值測試通過比較商譽所分配的每個現金產生單位或現金產生單位組別的賬面值（主要包括物業、廠房及設備、商譽、品牌及資本化開發支出）及可收回金額進行。現金產生單位的可收回金額為其公允價值減出售成本及使用價值兩者中的較高者。本集團確認的商譽及不確定使用年期的無形資產結餘主要涉及收購 FCA US。收購 FCA US 產生的商譽已分配至北美自貿區、歐洲、中東和非洲、亞太及拉美經營分部。

減值測試所用假設代表管理層對所考慮期間的最佳估計。進行各經營分部年度減值測試所用的可收回金額估計乃採用截至 2017 年 12 月 31 日止年度的公允價值減出售成本釐定，並基於下列假設：

- 2018 至 2022 年期間的預計未來現金流量。該等預計現金流量反映有關經濟狀況及市場趨勢的當前預期以及本集團對 2018-2022 年期間的倡議。該等現金流量涉及相關現金產生單位於編製財務報表時的現狀，並撇除重組計劃或其他架構變動可能產生的估計現金流量。估計未來現金流量所用的銷量及銷售組成乃基於認為合理及可持續的假設，且有關假設反映對各經營分部於所考慮期間預計市場趨勢及分部、品牌及車型份額狀況的最佳估計。對於拉美經營分部，預計未來現金流量亦包括被視為很有可能獲得的稅收利益及其他政府補助的延續。
- 預計未來現金流量包括用於估計明確考慮期間之後的未來結果的常態化終端期間，其納入 2% 的長期增長率假設。
- 稅前現金流量採用反映對考慮期間的貨幣時間價值及經營分部及所考慮現金流量特有風險的當前市場評估的稅前貼現率折現。加權平均資金成本介於約 12.3% 至約 18.6%。加權平均資金成本採用資本資產定價模型方法計算。

按上述方式估計的價值被認為超出商譽所分配的各經營分部所用資本淨額的賬面值。因此，於截至 2017 年 12 月 31 日止年度並無就商譽及不確定使用年期的無形資產確認減值費用。

就截至 2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度進行的減值測試並無產生減值費用。

#### 遞延稅項資產的可收回性

若將有足夠應課稅利潤可供動用部分或全部遞延稅項資產的利益，則會確認遞延稅項資產。遞延稅項資產的可收回性取決於本集團於假設可扣稅暫時差額撥回及可動用結轉稅項虧損的期間產生足夠未來應課稅收入的能力。作出此評估時，本集團會根據採用資產及商譽減值測試所用相同標準編製的最近期預算及計劃考慮將產生的未來應課稅收入。此外，本集團會估計應課稅暫時差額撥回對收益的影響，並考慮可收回該等遞延稅項資產的期間。

估計及假設存在不確定性，特別是涉及拉美及歐元區的未來表現。因此，當前估計因預期外事件所產生的變動可能對綜合財務報表造成重大影響。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

### 銷售激勵

本集團於向經銷商銷售時將向經銷商及消費者提供的銷售激勵計劃估計成本確認為收入扣減。此估計成本代表向經銷商及消費者提供的激勵計劃，以及預期為促進經銷商存貨銷售而對該等計劃作出的修改。銷售激勵計劃與先前售予經銷商的汽車相關的後續調整於可釐定調整的期間確認為收入淨額調整。

本集團因應多種市場及產品因素使用價格折扣調整汽車定價，包括競爭對手的定價行動及激勵、經濟狀況、行業過剩產能數量、市場競爭強度、消費者對產品的需求以及支持宣傳活動的意向。本集團可於任何時間提供各種銷售激勵計劃，包括經銷商及消費者現金激勵，以及向客戶提供補貼計劃（又稱租賃補貼），減少零售客戶月租付款或在融資安排開始時的應付現金或兩者兼具。銷售激勵計劃一般針對特定品牌、車型及地區，有確定的持續期。

按汽車系列估計未來激勵開支所用的多種因素包括市場現有激勵計劃、規劃宣傳計劃及隨著車型年齡增長產生的正常激勵升級。估計激勵比率會每月檢討，並相應調整計劃比率的變更，從而影響收入。由於有大量輸入數據影響銷售激勵估計的計算，任何該等變量的增減均可能對收入淨額造成重大影響。

### 產品保修、召回行動及產品責任

本集團於確認相關銷售時設立產品保修儲備。本集團會發出各類產品保修，據此已交付產品在特定期間或期限的表現一般會獲得保證。產品保修的應計項目包括法律或合約所規定保修責任的預計費用，以及政策覆蓋、召回行動及回購承諾的預計費用。該等行動的估計未來費用主要基於有關每個汽車系列及該汽車系列每個車型年份的終生保修費用假設，以及本集團汽車的歷史索賠經驗。此外，會考慮預計批准的額外維修行動數量及範圍以及與額外維修行動相關的政策。由於該等估計因素的不確定性及潛在波動性，所用假設的變動可能會對經營業績造成重大影響。

本集團定期發起主動維修及召回行動，以處理有關所售汽車的各種客戶滿意度、安全及排放問題。儲備包括該等維修及召回行動的估計費用。在北美自貿區，我們在銷售時累計估計召回費用，金額基於歷史索賠經驗以及額外精算分析，該分析對最近曆年的召回行動趨勢賦予更大權重。然而在其他地區及細分市場，通常沒有足夠歷史數據支持應用基於精算的估計方法。因此，其他地區及細分市場的估計召回費用在很可能產生及可合理估計時累計，這一般在確定批准及宣佈具體召回行動時發生。

此類行動的日後費用估計受各種不確定因素所影響，包括新法律法規的制定、受維修或召回行動影響的汽車數量及糾正行動的性質。這些維修及召回行動的最終費用有合理可能要求本集團在更長時間支付超出（或少於）所設儲備的支出，並且其範圍無法合理估計。年內會定期檢討保修及額外維修和召回行動責任的估計值。經驗表明，任何特定車型年份的初始數據可能存在波動；因此，我們的流程依賴長期歷史平均值，直至有足夠可用數據為止。實際經驗可用時，將用於修訂歷史平均值，確保預測處於可能結果範圍內。由此產生的應計項目隨後與當前支出率對比，確保結餘足夠履行預計未來責任。

此外，本集團就財產損毀及人身傷害（包括過失致死）所產生的估計產品責任費用以及指稱產品缺陷所導致的潛在懲戒性或懲罰性損害賠償計提撥備。基於其性質，該等費用可能很少發生、難以預計且金額可能差異甚大。儲備估值根據已售汽車數量及已產生產品責任索賠等因素按年以精算方法釐定。與該等撥備相關的成本於綜合損益表記錄，任何後續調整於釐定調整的期間記錄。

#### 訴訟

本集團面臨各種法律程序、索賠及政府調查，涉及各種主題，包括汽車安全、排放及燃料經濟性、競爭、稅項及證券事項、指稱違法、勞工、經銷商、供應商及其他合約關係、知識產權、產品保修及環境事宜。上述部分程序指稱多個車型的特定零部件或系統（包括氣囊、座位、安全帶、制動器、球形接頭、傳動系統、引擎及燃料系統）存在缺陷，或指稱普遍存在與汽車操縱及穩定性、突然意外移動或防撞性相關的設計缺陷。該等程序尋求追討財產損毀、人身傷害或過失致死的賠償，在某些情況下包括懲戒性或懲罰性損害賠償的主張。上述一項或多項程序中的不利裁決可能要求本集團支付巨額損害賠償，或執行維修行動、召回行動或其他成本高昂的行動。

訴訟受大量不確定因素所影響，個別事項的結果無法有把握地預計。此外，針對本集團的案件及索賠通常產生自涉及不同程度的不確定性的複雜法律問題，包括每個具體案件的事實及情況、適用法律可能的詮釋及適用方式，以及牽涉的司法管轄區及不同法律。若很可能出現資金流出且金額可合理估計，會就待決或威脅提起的訴訟設立撥備。若很可能出現資金流出但金額無法估計，該事項將於綜合財務報表附註內披露。由於該等撥備為估計數字，當中部分事項的解決方案可能要求本集團支付超出累計金額的款項，或要求本集團支付無法合理估計的一筆或多筆款項。

本集團會監察待決法律程序的狀態，並定期就法律及稅務事項諮詢專家。因此，本集團的法律程序及訴訟撥備可能因待決事項的未來發展而變化。

#### 自 2017 年 1 月 1 日起生效的新準則及修訂

本集團已採納下列自 2017 年 1 月 1 日起適用的新準則及修訂：

- 國際會計準則第 12 號-*所得稅*修訂本，澄清與按公允價值計量的債務工具相關的遞延稅項資產如何入賬。採納該等修訂對綜合財務報表並無影響。
- 國際會計準則第 7 號-*現金流量表*修訂本，引入額外披露，使財務報表使用者能夠評估融資活動所產生的負債變動。所要求披露載於附註 29 *綜合現金流量表解釋附註*。
- 國際財務報告準則第 12 號-*披露於其他實體的權益*修訂本，包括在 2014-2016 年週期國際財務報告準則的年度改進內。採納該等修訂對綜合財務報表並無影響。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

### 尚未生效的新準則、修訂及詮釋

國際會計準則理事會已頒佈下列新準則及修訂。我們將不遲於其各自生效日期遵循相關指引：

- 國際財務報告準則第 15 號 - 與客戶所訂合約的收入（「國際財務報告準則第 15 號」）由國際會計準則理事會於 2014 年 5 月頒佈及於 2015 年 9 月修訂，生效日期為 2018 年 1 月 1 日。本集團將採用經修訂追溯法採納國際財務報告準則第 15 號的條文及所有相關修訂，並對截至 2018 年 1 月 1 日的權益作出累計調整。該準則要求公司於向客戶轉移商品或服務控制權時採用五步流程按反映預計就該等商品或服務所收取對價的金額確認收入。新準則亦要求額外披露與客戶所訂合約的收入及現金流量的性質、金額、時間及不確定因素。大部分收入繼續以同往年會計指引一致的方式確認，但部分折舊保證計劃汽車及於汽車控制權轉移至客戶後發生的裝運及處理活動除外。根據新準則，不含回購期權或包含賣出期權（客戶並無重大行使經濟動機）的折舊保證計劃汽車銷售將於控制權在汽車裝運後轉移時確認為收入，而非根據先前指引視作經營租賃。FCA 於汽車控制權轉移至客戶後安排的裝運及處理活動將為汽車銷售安排的單獨履約責任，就此而言，控制權於裝運活動完成時轉移。根據現有指引，該等活動不視為可與汽車單獨識別的部分。截至 2018 年 1 月 1 日的權益累計調整的影響總額預計少於 5,000 萬歐元，而對本集團純利的持續影響預計並不重大。
- 於 2014 年 7 月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則第 9 號 - 金融工具（「國際財務報告準則第 9 號」）。該準則於 2018 年 1 月 1 日開始的財政年度生效。國際財務報告準則第 9 號改進了金融資產分類及計量、金融資產減值及對沖會計的會計規定。本集團將應用該準則允許的務實權宜做法，不重列先前期間。本集團將就對沖會計追溯應用該準則。
  - 金融資產將根據本集團管理金融資產現金流量的業務模式及其特徵分類及計量。金融資產初始按「攤銷成本」計量、「以公允價值計量且其變動計入其他全面收益」或「以公允價值計量且其變動計入損益」。於首次應用國際財務報告準則第 9 號當日，除部分專為於到期前轉讓給第三方的應收款以公允價值計量且其變動計入損益，以及部分於其他公司的投資指定為以公允價值計量且其變動計入其他全面收益外，本集團金融資產根據國際財務報告準則第 9 號的計量與國際會計準則第 39 號相比並無變動。國際財務報告準則第 9 號項下的金融負債分類與國際會計準則第 39 號現有會計規定相比並無變動。
  - 新減值模型要求根據預期信貸損失確認減值撥備，而非國際會計準則第 39 號規定的僅根據已產生損失確認。預期信貸損失將按 12 個月或存在期確認。本集團將對貿易及其他應收款應用簡化法並確認存在期預期信貸損失。對於融資活動應收款，本集團將應用一般法，確認 12 個月或存在期信貸損失。
  - 新對沖會計規則促使對沖工具會計法與本集團風險管理慣例更趨一致。一般而言，根據國際財務報告準則第 9 號，更多對沖關係將符合對沖會計資格，因為該準則引入更以原則為基礎的方針。本集團已對照國際財務報告準則第 9 號的規定評估其國際會計準則第 39 號對沖關係，並認為本集團現有對沖關係於採納國際財務報告準則第 9 號後將符合資格繼續作為對沖。該準則亦引入更多披露及呈列方式變動。

整體而言，截至 2018 年 1 月 1 日的權益累計調整影響總額及對本集團純利的影響預計並不重大。

- 於 2016 年 1 月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則第 16 號 - *租賃*（「國際財務報告準則第 16 號」），載列合約雙方確認、計量、呈列及披露租賃的原則，並取代先前的租賃準則國際會計準則第 17 號 - *租賃*。國際財務報告準則第 16 號不適用於服務合約，僅適用於租賃或合約的租賃成分，並將租賃定義為向客戶（承租人）轉移在一段時間內使用資產的權利以換取對價的合約。國際財務報告準則第 16 號消除了國際會計準則第 17 號要求承租人將租賃分類為經營租賃或融資租賃的規定，並引入單一承租人會計模式，承租人須據此就所有期限超過 12 個月的租賃確認資產及負債，除非標的資產的價值較低，並在損益表中將租賃資產的折舊與租賃負債的利息分開確認。由於國際財務報告準則第 16 號基本沿用國際會計準則第 17 號的出租人會計規定，出租人將繼續將租賃分類為經營租賃或融資租賃並根據該兩種租賃以不同方式入賬。國際財務報告準則第 16 號自 2019 年 1 月 1 日起生效，我們將繼續實施和評估採用該準則對我們的綜合財務報表的影響。
- 於 2016 年 6 月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則第 2 號 - *以股份為基礎的付款*，澄清某些類別以股份為基礎的交易如何入賬。有關修訂乃通過國際財務報告準則詮釋委員會制定，載有下列各項的會計處理規定：(i) 歸屬及非歸屬條件對計量現金結算以股份為基礎的付款的影響，(ii) 就預扣稅責任設有淨額結算特徵的以股份為基礎的付款，及(iii) 修訂以股份為基礎的付款條款及條件，將交易分類由現金結算改為權益結算。本公司將自 2018 年 1 月 1 日起提早採納該等修訂。我們預期採納該等修訂不會對綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2016 年 9 月，國際會計準則理事會頒佈「應用國際財務報告準則第 9 號 *金融工具* 與國際財務報告準則第 4 號 *保險合約*」（國際財務報告準則第 4 號修訂本）。該等修訂為發行國際財務報告準則第 4 號範圍內保險合約的實體提供兩個選項：(i) 一個選項允許實體將指定金融資產產生的部分收入或開支由損益重新分類至其他全面收益（「覆蓋法」），及(ii) 主要活動為發行國際財務報告準則第 4 號範圍內保險合約的實體可選擇暫時豁免應用國際財務報告準則第 9 號（「遞延法」）。我們已完成評估，認為該等修訂對綜合財務報表並無影響。
- 於 2016 年 12 月，國際會計準則理事會頒佈 2014 - 2016 年週期國際財務報告準則的年度改進，當中包括國際會計準則第 28 號 - *於聯營公司及合資企業的投資* 修訂本（自 2018 年 1 月 1 日起生效）。該等修訂澄清、修正或刪除相關準則的多餘詞語。預期採納該等修訂不會對綜合財務報表或披露產生重大影響。
- 於 2016 年 12 月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 22 號 - *外幣換算及預付對價*，說明涉及收付外幣預付對價的交易所用的匯率。該詮釋自 2018 年 1 月 1 日起生效。我們預期採納該詮釋不會對綜合財務報表產生重大影響。
- 於 2017 年 5 月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則第 17 號 - *保險合約*（「國際財務報告準則第 17 號」），以取代國際財務報告準則第 4 號 - *保險合約*。國際財務報告準則第 17 號要求所有保險合約採用一致方式入賬，保險責任採用現值而非歷史成本入賬。新準則要求即期計量未來現金流量及於根據合約提供服務的期間確認利潤。國際財務報告準則第 17 號亦要求實體分開呈列保險服務業績（包括保險收入的呈列）與保險財務收入或開支，並要求實體作出會計政策選擇，選定是於損益確認所有保險財務收入或開支，還是於其他全面收益確認部分收入或開支。該準則將於 2021 年 1 月 1 日或之後開始的年度期間生效，允許提早採納。我們目前正在評估相關採用對我們綜合財務報表的影響。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

- 於 2017 年 6 月，國際會計準則理事會頒佈國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 23 號 *所得稅處理的不確定性*（「詮釋」），澄清在所得稅處理存在不確定性時國際會計準則第 12 號 - *所得稅確認及計量規定的應用方式*。詮釋明確說明：(i) 實體是否分開考慮不確定的稅務處理，(ii) 實體就稅務機關檢查稅務處理作出的假設，(iii) 實體如何釐定應課稅利潤（稅項虧損）、稅基、未動用稅項虧損、未動用稅項抵免及稅率及(iv) 實體如何考慮事實及情況變動。詮釋沒有增加任何新披露規定，但強調國際會計準則第 1 號 *財務報表的呈列* 有關披露判斷、所作假設資料及其他估計以及披露國際會計準則第 12 號 *所得稅項下稅務相關或有事項* 的現有規定。該詮釋適用於自 2019 年 1 月 1 日或之後開始的年度報告期間，並提供兩種過渡方案選項：(i) 採用國際會計準則第 8 號 - *會計政策、會計估算變動及錯誤* 追溯應用，前提是可在不利用後見之明的情況下應用，或(ii) 追溯應用，首次應用的累計影響於首次應用日期確認為權益調整，比較資料不予重列。首次應用的日期為實體首次應用此詮釋的年度報告期間的開始日期。我們目前正在評估實施及採用該詮釋對我們的綜合財務報表的影響。
- 於 2017 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈 *具有負補償的提前還款特徵*（國際財務報告準則第 9 號修訂本），允許公司按攤銷成本或（若符合指定條件）以公允價值計量且其變動計入其他全面收益（而非以公允價值計量且其變動計入損益）計量具有所謂負補償的特定可提前還款金融資產，其於 2019 年 1 月 1 日生效。我們目前正在評估相關採用對我們綜合財務報表的影響。
- 於 2017 年 10 月，國際會計準則理事會頒佈 *於聯營公司及合資企業的長期權益*（國際會計準則第 28 號修訂本），澄清公司採用國際財務報告準則第 9 號入賬於聯營公司及合資企業的長期權益，但不使用權益法，其於 2019 年 1 月 1 日生效。我們目前正在評估相關採用對我們綜合財務報表的影響。
- 於 2017 年 12 月，國際會計準則理事會頒佈 *2015-2017 年國際財務報告準則的年度改進*，此對國際財務報告準則作出的系列修訂回應了主要就下列準則提出的問題：國際財務報告準則第 3 號 - *業務合併*——澄清公司於取得業務控制權時重新計量先前於合資經營中持有的權益；國際財務報告準則第 11 號 - *合營安排*——公司於取得業務共同控制權時無須重新計量先前於合資經營中持有的權益；國際會計準則第 12 號 - *所得稅*——澄清股息（即利潤分派）的所有所得稅影響應於損益內確認，而不論該稅項如何產生，以及國際會計準則第 23 號 - *借貸成本*——澄清公司於資產準備就緒可作預定用途或出售時將任何原本為發展資產而作出的借貸視作整體借貸的一部分。修訂的生效日期為 2019 年 1 月 1 日。我們目前正在評估相關採用對我們綜合財務報表的影響。
- 於 2018 年 2 月，國際會計準則理事會頒佈 *計劃修訂、縮減或結算*（國際會計準則第 19 號修訂本），說明公司於定額福利養老金計劃發生變更時如何釐定養老金開支。國際會計準則第 19 號 - *僱員福利* 說明公司如何將定額福利計劃入賬。若計劃發生變更——修訂、縮減或結算，國際會計準則第 19 號要求公司重新計量定額福利負債或資產淨額。該等修訂要求公司採用從重新計量獲得的更新假設釐定即期服務成本及報告期間於計劃變更後的餘下時間的利息淨額。該等修訂於 2019 年 1 月 1 日或之後生效。我們目前正在評估相關採用對我們的綜合財務報表的影響。



### 3. 綜合範圍

下表載列 FCA 主要附屬公司（按我們的各報告分部分類）以及我們控股公司及其他公司的清單：

名稱	國家	所持權益比例
<b>北美自貿區</b>		
FCA US LLC	美國（特拉華州）	100.00
FCA Canada Inc.	加拿大	100.00
FCA Mexico, S.A. de C.V.	墨西哥	100.00
<b>拉美</b>		
FCA Fiat Chrysler Automoveis Brasil LTDA	巴西	100.00
FCA Automobiles Argentina S.A.	阿根廷	100.00
Banco Fidis S.A.	巴西	100.00
<b>亞太地區</b>		
Chrysler Group (China) Sales Limited	中華人民共和國	100.00
FCA Japan Ltd.	日本	100.00
FCA Australia Pty Ltd.	澳大利亞	100.00
菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司	中華人民共和國	100.00
<b>歐洲、中東及非洲</b>		
FCA Italy S.p.A.	意大利	100.00
FCA Melfi S.r.l.	意大利	100.00
FCA Poland Spółka Akcyjna	波蘭	100.00
FCA Powertrain Poland Sp. z o.o.	波蘭	100.00
FCA Serbia d.o.o. Kragujevac	塞爾維亞	66.67
FCA Germany AG	德國	100.00
FCA France S.A.	法國	100.00
Fiat Chrysler Automobiles UK Ltd.	英國	100.00
Fiat Chrysler Automobiles Spain S.A.	西班牙	100.00
Fidis S.p.A.	意大利	100.00
<b>瑪莎拉蒂</b>		
Maserati S.p.A.	意大利	100.00
Maserati (China) Cars Trading Co. Ltd.	中華人民共和國	100.00
Maserati North America Inc.	美國（特拉華州）	100.00
<b>部件</b>		
Magneti Marelli S.p.A.	意大利	99.99 <sup>(1)</sup>
Automotive Lighting LLC	美國（特拉華州）	100.00
Automotive Lighting Reutlingen GmbH	德國	99.99
Teksid S.p.A.	意大利	100.00
Comau S.p.A.	意大利	100.00
COMAU LLC	美國（特拉華州）	100.00
<b>控股公司及其他公司</b>		
FCA North America Holdings LLC	美國（特拉華州）	100.00
Fiat Chrysler Finance S.p.A.	意大利	100.00
Fiat Chrysler Finance Europe S.A.	盧森堡	100.00

<sup>(1)</sup> FCA 持有 Magneti Marelli S.p.A. 的 100% 投票權權益。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

**持作出售的 Itedi S.p.A 及已終止業務**

於 2016 年 8 月 1 日，FCA 宣佈簽署一份框架協議，當中載列 FCA 的合併傳媒與出版附屬公司 Italiana Editrice S.p.A（「Itedi」，FCA 擁有其 77% 的所有權）與意大利傳媒集團 GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.（「GEDI」，前稱 Gruppo Editoriale L'Espresso S.p.A.）擬通過合併進行整合的條款。於 2017 年 6 月，合併的所有先決條件已達成，意大利國家出版及傳媒監管機構的所有監管批准亦已取得。合併的所有必要步驟已完成，於 2017 年 6 月 27 日，FCA 及 Itedi 的非控股股東 Itai Press Holding S.p.A.（「Itai Press」）將 Itedi 的 100% 股份轉讓予 GEDI，以換取新發行的 GEDI 股份，從而導致 GEDI 控股股東 CIR S.p.A. 持有 GEDI 所有權的 43.4%、FCA 持有 14.63% 及 Itai Press 持有 4.37%。於合併在 2017 年 6 月 27 日完成後，於 2017 年 7 月 2 日，FCA 按每股 FCA 普通股獲派 0.0484 股 GEDI 普通股的比例，將其在 GEDI 的全部權益分派予 FCA 普通股持有人。

因此，本集團於截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表入賬出售收益 4,900 萬歐元。

Itedi 未被分類為已終止業務，因其並非本集團獨立的重要業務線或地區或其部分。

下表概述於 2016 年 12 月 31 日被分類為持作出售的 Itedi S.p.A 資產及負債：

	於 2016 年 12 月 31 日 (百萬歐元)	
<b>分類為持作出售的資產</b>		
商譽	€	54
其他無形資產		7
物業、廠房及設備		17
貿易應收款		25
其他		17
<b>持作出售資產總額</b>	<b>€</b>	<b>120</b>
<b>分類為持有出售的負債</b>		
撥備	€	38
貿易應付款		19
債務及其他		40
<b>持作出售負債總額</b>	<b>€</b>	<b>97</b>

**法拉利分拆及已終止業務**

於 2015 年 10 月 26 日，FCA 附屬公司 Ferrari N.V. 完成首次公開發售，據此 FCA 出售 10% 的 Ferrari N.V. 普通股（「法拉利 IPO」）並獲得約 9 億歐元的所得款項淨額。因此，FCA 擁有 80% 的 Ferrari N.V. 普通股、Piero Ferrari 擁有 10% 的普通股，公眾股東擁有剩餘的 10% 普通股。法拉利 IPO 入賬列作股權交易，對歸屬於母公司所有者的權益影響如下：

	於 2015 年 10 月 26 日 (百萬歐元)	
已收對價	€	866
減：已售股權賬面值		(7)
<b>對歸屬於母公司所有者的權益的影響</b>	<b>€</b>	<b>873</b>

就法拉利 IPO 及籌備分拆 FCA 擁有的剩餘 Ferrari N.V. 普通股而言，FCA 進行了內部重組。作為此重組的一部分，FCA 將其 Ferrari S.p.A. 股份轉讓予 Ferrari N.V. 並向 Ferrari N.V. 注資，而 Ferrari N.V. 向 FCA 發行金額 28 億歐元的應付票據。此內部重組屬共同控制權交易，對綜合財務報表並無會計影響。因此，就 Piero Ferrari 在該等交易中將其 Ferrari S.p.A. 股份交換為 Ferrari N.V. 股份，FCA 向 Piero Ferrari 支付 2.8 億歐元作為其股份價值因發行 28 億歐元應付票據而攤薄（入賬列作非控股權益減少）的對價。

於 2015 年 12 月 3 日，FCA 舉行股東特別大會，股東於會上批准了擬分拆 FCA 於 Ferrari N.V. 剩餘所有權及將該所有權分派予 FCA 股份及強制性可轉換證券持有人的交易。

由於上述股東批准後 Ferrari N.V. 分拆具有較高可能性並且於該日期可供即時分派，根據國際財務報告準則第 5 號-持作待售的非流動資產及已終止業務，於 2015 年 12 月 31 日，法拉利分部符合分類為持作分派予所有者的出售組別及已終止業務的標準。由於控制及綜合 FCA 的 Exor N.V.（請參閱附註 24 關聯方交易）於分拆後繼續控制及綜合 Ferrari N.V.，此交易被視為共同控制權交易並按賬面值入賬。

法拉利的經營業績被剔除出本集團持續性業務，並於截至 2015 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表及綜合現金流量表內作為單獨項目呈列。

下表概述法拉利的經營業績，該業績不計入截至 2015 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表：

	截至 2015 年 12 月 31 日止年度 <sup>(1)</sup>	
	(百萬歐 元)	
淨收入	€	2,596
開支		2,152
財務費用 / (收入) 淨額		16
<b>已終止業務的除稅前利潤</b>		<b>428</b>
稅項開支		144
<b>經扣除稅項的已終止業務所得利潤</b>	<b>€</b>	<b>284</b>

<sup>(1)</sup> 單獨呈列金額不代表法拉利的損益表及財務狀況；該等金額已扣除法拉利與本集團其他公司之間的交易。

本集團於 2016 年 1 月 3 日完成分拆 Ferrari N.V.。法拉利分部的資產及負債被分派予 FCA 股份及強制性可轉換證券持有人，並無任何分派損益。FCA 股東每持有 10 股 FCA 普通股獲發 1 股 Ferrari N.V. 普通股，而強制性可轉換證券持有人於 2016 年 1 月 5 日按記錄每持有一份面額 100 美元的強制性可轉換證券可獲發 0.77369 股 Ferrari N.V. 普通股。此外，參與 FCA 忠誠投票架構的 FCA 股東於 2016 年 1 月 5 日按記錄每持有 10 股 FCA 特殊表決權股份獲發 1 股 Ferrari N.V. 特殊表決權股份。於 2016 年 1 月 13 日，FCA 股東亦於 2016 年 1 月 5 日按記錄每持有 1 股股份獲發現金付款 0.01 歐元（減任何規定適用的預扣稅）。

### 終止綜合 FCA Venezuela

於 2017 年，委內瑞拉的宏觀經濟狀況持續惡化。於 2017 年第二季度，本公司就委內瑞拉房地產資產確認了 2,100 萬歐元的資產減值支出，並入賬列作銷售、一般及其他費用。於 2017 年 12 月，由於委內瑞拉收緊貨幣政策，加上無法支付股息及美元債務且經濟狀況惡化，這限制了委內瑞拉維持正常生產的能力，因此我們認為，我們不再有能力透過控制委內瑞拉的業務來影響我們的回報。因此，根據國際財務報告準則第 10 號—綜合財務報表，於 2017 年 12 月 31 日，我們終止綜合附屬公司 FCA Venezuela LLC（「FCA Venezuela」），導致產生稅前非現金開支 4,200 萬歐元，並於截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合損益表入賬列為銷售、一般及其他費用。終止綜合後，FCA 在 FCA Venezuela 的投資按公允價值確認，該公允價值於 2017 年 12 月 31 日為零，並在之後期間按成本入賬。

於 2016 年 3 月，委內瑞拉政府修改外匯制度，官方匯率 CENCOEX 被替換為 DIPRO，僅適用於買賣食品及藥物等必需品。此外，官方匯率從每美元兌 6.3 委內瑞拉玻利瓦爾貶值為 10 委內瑞拉玻利瓦爾，SICAD 匯兌系統被終止。SIMADI 匯率被替換為「浮動」Sistema de Divisa Complementaria 或「DICOM」匯率，適用於所有不受 DIPRO 匯率限制的交易。2016 年，DICOM 匯率用於完成 FCA Venezuela 大部分將委內瑞拉玻利瓦爾兌換為美元的交易。於 2016 年 12 月 31 日，DICOM 匯率為 674 委內瑞拉玻利瓦爾兌 1 美元，1,900 萬歐元的重新計量費用總額（包括 SICAD 應收款的貶值及撇減）於截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內收入成本下列賬。

於 2015 年 2 月，對於私營實體，委內瑞拉政府引入的 SIMADI 匯率開始按 170.0 委內瑞拉玻利瓦爾兌 1 美元交易。於 2015 年 2 月，委內瑞拉政府亦宣佈補充外幣管理制度（「SICAD I」）及 2014 年 3 月引入的附加制度（「SICAD II」）將併入單一外匯制度 SICAD，初始匯率為 12.0 委內瑞拉玻利瓦爾兌 1 美元。截至 2015 年 3 月 31 日，預計 SICAD 匯率將用於完成 FCA Venezuela 的大部分交易，因此被視為將委內瑞拉玻利瓦爾貨幣資產及負債轉換為美元所用的適當匯率。於 2015 年 6 月 30 日，本集團當時採納 SIMADI 匯率，並採用 197.3 委內瑞拉玻利瓦爾兌 1 美元的匯率，就於委內瑞拉的委內瑞拉玻利瓦爾計值貨幣資產淨值記錄重新計量費用 5,300 萬歐元。此外，我們就委內瑞拉存貨撇減記錄 2,700 萬歐元的費用，因為我們由於價格管控無法上調委內瑞拉玻利瓦爾售價以補償貶值的影響。費用總額 8,000 萬歐元於截至 2015 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內收入成本下列賬。

### 本公司與非控股股東進行了以下重大交易：

#### 2017 年

- 於 2017 年 1 月將本集團於 FMM Pernambuco 的 16.0% 權益出售予少數股東，隨後於 2017 年第三季度失去控制權，因而產生 1,900 萬歐元的出售收益。

#### 2016 年

- 並未與非控股股東進行重大交易。

#### 2015 年

- 2015 年 12 月向雷諾收購 Teksid S.p.A. 剩餘的 15.2% 權益。因此，FCA 與雷諾先前的股東協議所產生的所有權利及義務（包括賣出期權）均已取消。

#### 4. 淨收入

淨收入載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬歐元)		
收入來自：			
銷售貨品	€ 107,219	€ 107,497	€ 107,095
提供服務	2,217	2,237	1,600
合約收入	929	737	1,309
附有回購承諾的已售資產的租賃分期付款	421	405	403
融資服務活動的利息收入	148	142	188
<b>淨收入總額</b>	<b>€ 110,934</b>	<b>€ 111,018</b>	<b>€ 110,595</b>

按地區劃分的淨收入載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬歐元)		
淨收入產生自：			
北美	€ 68,374	€ 71,047	€ 71,979
意大利	8,755	8,478	7,165
巴西	6,406	4,953	5,103
中國	4,240	4,493	4,720
德國	3,990	4,160	3,794
法國	3,487	3,266	2,852
阿根廷	1,817	1,409	1,175
西班牙	1,569	1,467	1,254
土耳其	1,456	1,705	1,682
英國	1,366	1,632	1,744
日本	816	713	625
澳大利亞	497	473	936
其他國家	8,161	7,222	7,566
<b>淨收入總額</b>	<b>€ 110,934</b>	<b>€ 111,018</b>	<b>€ 110,595</b>

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 5. 研發費用

研發費用載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬歐元)		
已支銷的研發支出	€ 1,696	€ 1,661	€ 1,449
資本化開發支出的攤銷	1,424	1,492	1,194
資本化開發支出的減值及攤銷	110	121	221
<b>研發費用總額</b>	<b>€ 3,230</b>	<b>€ 3,274</b>	<b>€ 2,864</b>

截至 2017 年 12 月 31 日止年度資本化開發支出的減值及撤銷主要與歐洲、中東及非洲的全球產品組合及拉美產品組合發生變化有關。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度的資本化開發支出減值及撤銷主要涉及本集團將產能調整至在中國生產 SUV，導致本地生產的非亞特 Viaggio 及 Ottimo 汽車錄得減值費用 9,000 萬歐元。

於截至 2015 年 12 月 31 日止年度的資本化開發支出減值及撤銷主要涉及本集團計劃調整北美自貿區部分產能，以在本集團現有工廠基礎設施上更好地滿足 Ram 皮卡貨車及 Jeep 汽車的需求，導致並無未來經濟利益的資本化開發支出產生減值費用 1.76 億歐元。

有關資本化開發支出的詳情，請參閱附註 10 其他無形資產。

## 6. 財務開支淨額

下表概述本集團的財務收益及開支，其列入財務開支淨額：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬歐元)		
利息收入及其財務收益	€ 182	€ 226	€ 365
<b>財務開支：</b>			
利息開支及其他財務開支：			
票據利息開支	1,128	1,500	2,084
銀行借款利息開支	568	749	1,112
其他利息成本及財務開支	372	472	512
其他利息成本及財務開支	188	279	460
金融資產撇減	23	76	43
出售證券產生的虧損	5	6	28
僱員福利撥備的淨利息開支	310	348	350
<b>財務開支總額</b>	<b>1,466</b>	<b>1,930</b>	<b>2,505</b>
衍生金融工具產生的開支淨額及匯率差異	185	312	226
<b>財務開支總額以及衍生金融工具產生的開支淨額及匯率差異</b>	<b>1,651</b>	<b>2,242</b>	<b>2,731</b>
<b>財務開支淨額</b>	<b>€ 1,469</b>	<b>€ 2,016</b>	<b>€ 2,366</b>

截至 2017 年 12 月 31 日止年度的其他利息成本及財務開支包括與 FCA US 於 2017 年 2 月提早償還 B 批定期貸款（請參閱附註 21 債務）未到期本金及應計利息相關的虧損 300 萬歐元。截至 2017 年 12 月 31 日止年度的其他利息成本及財務開支包括與提早償還加拿大醫療信託（「加拿大醫療信託」）B 批票據（請參閱附註 21 債務）所有到期定期付款相關的債務清償收益 900 萬歐元。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度的其他利息成本及財務開支包括與以手頭現金按面值主動提早償還 FCA US 於 2017 年 5 月 24 日到期的 B 批定期貸款及 FCA US 於 2018 年 12 月 31 日到期的 B 批定期貸款本金 20 億美元（18 億歐元）相關的債務清償虧損總額 1,000 萬歐元。截至 2016 年 12 月 31 日止年度的其他利息成本及財務開支亦包括與提早償還加拿大醫療信託（「加拿大醫療信託」）C 批票據（請參閱附註 21 債務）所有到期定期付款相關的債務清償虧損 800 萬歐元。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度的其他利息成本及財務開支包括與提早償還 FCA US 於 2019 年及 2021 年到期的有擔保優先票據相關的債務清償虧損總額 1.68 億歐元。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 7. 稅項開支

下表概述稅項開支：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬歐元)		
流動稅項開支	€ 901	€ 869	€ 445
遞延稅項開支 / (利益)	1,773	391	(277)
與先前期間有關的稅項開支 / (利益)	(23)	32	(2)
<b>稅項開支總額</b>	<b>€ 2,651</b>	<b>€ 1,292</b>	<b>€ 166</b>

用於釐定理論所得稅的適用稅率為英國的法定稅率，英國為 FCA NV 所在的稅收管轄區。根據 2017 年理論稅率 19.25% (2016 年為 20% 及 2015 年為 20.25%) 計算的理論所得稅與已確認所得稅之間的對賬如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬歐元)		
理論所得稅	€ 1,186	€ 621	€ 51
稅收影響：			
確認及動用先期未確認的遞延稅項資產	(164)	(42)	(20)
永久差異	(397)	(194)	(36)
稅項抵免	(23)	(340)	(238)
未確認及撤減的遞延稅項資產	1,092	531	303
外國稅率及理論適用稅率與免稅期之間的差異	924	587	70
往年相關稅項	(23)	32	(2)
稅率變化	(22)	—	—
預扣稅	83	61	49
其他差異	—	(8)	(36)
<b>稅項開支總額，不包括意大利地區生產稅</b>	<b>2,656</b>	<b>1,248</b>	<b>141</b>
實際稅率	43.0%	40.2%	54.4%
意大利地區生產稅 (即期及遞延)	(5)	44	25
<b>稅項開支總額</b>	<b>€ 2,651</b>	<b>€ 1,292</b>	<b>€ 166</b>

於 2017 年，本公司確認地區意大利所得稅即期稅項開支 3,300 萬歐元 (2016 年為開支 3,600 萬歐元，2015 年為開支 1,600 萬歐元)，確認地區意大利所得稅遞延稅收利益 3,800 萬歐元 (2016 年為開支 800 萬歐元，2015 年為開支 900 萬歐元)。由於地區意大利所得稅的稅基有別於稅前利潤，其被剔除出上述實際稅率。

實際稅率從 2016 年的 40.2% 上升至 2017 年的 43.0%，主要由於 (i) 北美自貿區稅項抵免減少產生和動用及 (ii) 巴西遞延稅項資產減少；部分被 (iii) 就先前數年稅收狀況變動記錄的稅收利益及 (iv) 歐洲、中東及非洲和拉美表現改善所抵銷。

《減稅與就業法案》(「稅法」) 於 2017 年 12 月 22 日在美國實施為法律。稅法包括對美國稅務法律的多項修改，包括永久降低美國聯邦公司所得稅稅率。稅法亦按特殊寬減稅率對非美國附屬公司視同向本公司美國附屬公司匯回 1986 年後的未匯利潤征收一次性稅項。

根據截至 2017 年 12 月 31 日的可得資料，本公司估算匯率變動所產生的 2017 年稅項開支淨額為 8,800 萬歐元，包括主要與稅法產生的視同匯回相關的 1.17 億歐元開支。由於可能頒佈的法規或監管指引、影響估算假設的詮釋變動、計算改良以及可能採取的行動 (包括因應稅法的行動)，有關開支可能會大幅調整。



本集團於遞延稅項資產確認單一公司遞延稅項資產減遞延稅項負債的金額，該等金額可予抵銷。確認的金額如下：

	於 12 月 31 日			
	2017 年		2016 年	
	(百萬歐元)			
遞延稅項資產	€	2,004	€	3,699
遞延稅項負債		(388)		(194)
淨遞延稅項資產總額	€	1,616	€	3,505

2017 年 12 月 31 日的遞延稅項資產淨額較 2016 年 12 月 31 日減少主要由於(i)動用美國結轉稅項抵免、因稅法重估美國遞延稅項資產及負債以及其他北美自貿區遞延稅項資產減少而減少 12.68 億歐元，及(ii)巴西遞延稅項資產減少 7.34 億歐元；部分被(iii)歐洲、中東及北美遞延稅項資產增加 1.78 億歐元所抵銷。

巴西遞延稅項資產減少主要包括與撥回巴西間接稅負債（請參閱附註 22 其他負債及應付稅項）相關的 2.81 億歐元，以及撤銷 4.53 億歐元，原因為本集團修訂對巴西的展望，以反映主要因政治不確定性增加導致復甦步伐減慢及往後數年前景欠佳，並認為巴西部分遞延稅項資產不再可收回。

稅法自 2018 年 1 月 1 日起將美國聯邦公司所得稅稅率從 35% 下調至 21%。我們估計了遞延稅項資產及遞延稅項負債的相關變動，導致遞延稅項負債淨額減少 1.37 億歐元（2,900 萬歐元計入綜合損益表，1.08 億歐元計入權益），遞延稅項資產淨額減少 7,100 萬歐元（計入其他全面收益）。隨著進一步評估相關暫時差額，淨稅收利益於未來幾個季度或會修訂。

截至 2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，遞延稅項資產及負債的重要組成部分及其變動載列如下：

	於 2017 年 1 月 1 日		於綜合 損益表確 認		換算差額 及 其他變動		於 2017 年 12 月 31 日			
	(百萬歐元)									
遞延稅項資產產生自：										
撥備	€	6,149	€	(1,742)	€	—	€	(559)	€	3,848
僱員福利撥備		2,851		(364)		(16)		(643)		1,828
無形資產		211		(19)		—		—		192
金融資產減值		195		(25)		—		(1)		169
存貨		251		3		—		(2)		252
呆賬撥備		117		19		—		(14)		122
其他		385		(13)		(14)		29		387
遞延稅項資產總額	€	10,159	€	(2,141)	€	(30)	€	(1,190)	€	6,798
遞延稅項負債產生自：										
加速折舊	€	(2,770)	€	430	€	—	€	449	€	(1,891)
資本化開發資產		(2,742)		399		—		227		(2,116)
其他無形資產及不確定使 用年期的無形資產		(1,493)		238		—		406		(849)
僱員福利撥備		(14)		(30)		—		(6)		(50)
其他		(331)		4		(10)		23		(314)
遞延稅項負債總額	€	(7,350)	€	1,041	€	(10)	€	1,099	€	(5,220)
稅項虧損結轉產生的遞延稅項資產	€	4,444	€	522	€	—	€	(248)	€	4,718
未確認的遞延稅項資產		(3,748)		(1,195)		9		254		(4,680)
淨遞延稅項資產總額	€	3,505	€	(1,773)	€	(31)	€	(85)	€	1,616

綜合財務報表

綜合財務報表附註

	於 2016 年 1 月 1 日		於綜合損益表確認		於權益確認		轉撥至持作出售資產		換算差額及其他變動		於 2016 年 12 月 31 日	
	(百萬歐元)											
遞延稅項資產產生自:												
撥備	€	6,028	€	(4)	€	—	€	(6)	€	131	€	6,149
僱員福利撥備		2,866		(11)		(263)		—		259		2,851
無形資產		249		(42)		—		—		4		211
金融資產減值		155		47		—		(2)		(5)		195
存貨		243		6		—		—		2		251
呆賬撥備		87		21		—		(2)		11		117
其他		691		(270)		64		—		(100)		385
<b>遞延稅項資產總額</b>	<b>€</b>	<b>10,319</b>	<b>€</b>	<b>(253)</b>	<b>€</b>	<b>(199)</b>	<b>€</b>	<b>(10)</b>	<b>€</b>	<b>302</b>	<b>€</b>	<b>10,159</b>
遞延稅項負債產生自:												
加速折舊	€	(2,746)	€	(53)	€	—	€	1	€	28	€	(2,770)
資本化開發開支		(2,376)		(310)		—		—		(56)		(2,742)
其他無形資產及不確定使用年期的無形資產		(1,427)		23		—		7		(96)		(1,493)
僱員福利撥備		(14)		—		2		1		(3)		(14)
其他		(390)		67		5		—		(13)		(331)
<b>遞延稅項負債總額</b>	<b>€</b>	<b>(6,953)</b>	<b>€</b>	<b>(273)</b>	<b>€</b>	<b>7</b>	<b>€</b>	<b>9</b>	<b>€</b>	<b>(140)</b>	<b>€</b>	<b>(7,350)</b>
稅項虧損結轉產生的												
遞延稅項資產	€	3,717	€	662	€	—	€	(20)	€	85	€	4,444
未確認的遞延稅項資產		(3,183)		(527)		—		20		(58)		(3,748)
<b>淨遞延稅項資產總額</b>	<b>€</b>	<b>3,900</b>	<b>€</b>	<b>(391)</b>	<b>€</b>	<b>(192)</b>	<b>€</b>	<b>(1)</b>	<b>€</b>	<b>189</b>	<b>€</b>	<b>3,505</b>

於 2017 年 12 月 31 日，本集團可抵扣暫時差額的遞延稅項資產為 67.98 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 101.59 億歐元），其中 9.40 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 5.51 億歐元）未確認。於 2017 年 12 月 31 日，本集團的稅項虧損結轉遞延稅項資產為 47.18 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 44.44 億歐元），其中 37.40 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 31.97 億歐元）未確認。

於 2017 年 12 月 31 日，本集團的意大利遞延稅項資產淨額合共為 32.56 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 29.02 億歐元），這主要歸因於意大利稅項虧損可無限期結轉。本集團已確定在未來期間很可能會產生足夠的意大利應課稅收入，以使我们能夠變現 8.98 億歐元的意大利遞延所得稅淨資產（於 2016 年 12 月 31 日為 7.50 億歐元）。因此於 2017 年 12 月 31 日，並未確認 23.58 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 21.52 億歐元）的意大利遞延稅項資產淨額。

於 2017 年 12 月 31 日，本集團的巴西遞延稅項資產淨額合共為 12.87 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 12.76 億歐元），這主要歸因於巴西稅項虧損可無限期結轉。本集團繼續確認巴西的遞延稅項資產淨額 1.48 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 9.76 億歐元），原因是本集團認為我們將來可能會擁有足夠的應課稅收入，使其可變現該等遞延稅項資產淨額。因此於 2017 年 12 月 31 日，並未確認 11.39 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 3.00 億歐元）的巴西遞延稅項資產淨額。

附屬公司未分配盈利的遞延稅項負債並未確認，除非在可預見的將來可能會進行分配。

按到期年度分析的 2017 年 12 月 31 日可扣稅及應課稅暫時性差額總和及累計稅項虧損，以及遞延稅項資產的未確認金額載列如下：

	於 2017 年 12 月 31 日	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2021 年之 後	到期年度 無限 / 不確定
(百萬歐元)							
與企業稅項有關的暫時性差額 及稅項虧損：							
可抵扣暫時性差額	€ 28,720	€ 3,665	€ 2,974	€ 2,786	€ 3,293	€ 15,512	€ 490
應課稅暫時性差額	(23,028)	(2,390)	(2,304)	(2,323)	(2,324)	(10,390)	(3,297)
稅項虧損	18,133	147	142	136	155	3,844	13,709
未確認遞延稅項資產金額	(17,534)	(640)	(292)	(147)	(649)	(3,464)	(12,342)
與企業稅項有關的暫時性差額 及稅項虧損	€ 6,291	€ 782	€ 520	€ 452	€ 475	€ 5,502	€ (1,440)
與當地稅收（即意大利地區生產 稅）相關的暫時性差額及稅項虧 損：							
可抵扣暫時性差額	€ 9,657	€ 1,177	€ 761	€ 599	€ 1,149	€ 5,909	€ 62
應課稅暫時性差額	(7,993)	(691)	(658)	(671)	(681)	(5,153)	(139)
稅項虧損	3,715	53	36	33	120	2,902	571
未確認遞延稅項資產金額	(4,439)	(398)	(157)	(82)	(635)	(2,601)	(566)
與當地稅收相關的暫時性差額 及稅項虧損	€ 940	€ 141	€ (18)	€ (121)	€ (47)	€ 1,057	€ (72)

## 8. 按性質劃分的其他資料

截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，本集團的人員費用分別為 132 億歐元、132 億歐元及 134 億歐元，包括主要與產品開發活動有關的資本化費用。

截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，本集團的平均僱員人數分別為 237,150 人、235,481 人及 236,559 人。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 9. 商譽及不確定使用年期的無形資產

於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日商譽及不確定使用年期的無形資產概述如下：

	於 2017 年 1 月 1 日		換算差額及 其他		於 2017 年 12 月 31 日
	(百萬歐元)				
總額	€	12,299	€	(1,449)	€ 10,850
累計減值虧損		(482)		28	(454)
商譽		11,817		(1,421)	10,396
品牌		3,405		(411)	2,994
商譽及不確定使用年期的無形資產總額	€	15,222	€	(1,832)	€ 13,390

	於 2016 年 1 月 1 日		換算差額		轉撥至持 作出售資產		於 2016 年 12 月 31 日
	(百萬歐 元)						
總額	€	11,966	€	387	€	(54)	€ 12,299
累計減值虧損		(469)		(13)		—	(482)
商譽		11,497		374		(54)	11,817
品牌		3,293		112		—	3,405
商譽及不確定使用年期的無形資產總額	€	14,790	€	486	€	(54)	€ 15,222

2017 年及 2016 年的換算差額主要與美元兌歐元的外幣交易有關。

### 品牌

因收購 FCA US 而獲取的品牌（包括克萊斯勒、Jeep、道奇、Ram 及 Mopar 品牌）會分配至北美自貿區分部。該等權利在政府機構註冊後在持續商標時會得到合法保護。由於該等權利並無法律、合約、競爭或經濟條款限制其可使用年期，且彼等分類為不確定使用年期的無形資產，因此不進行攤銷，而是每年進行減值測試。

為進行減值測試，品牌的賬面值與分配予北美自貿區分部的商譽一同進行測試。

### Goodwill 商譽

於 2017 年 12 月 31 日，商譽包括收購 FCA US 產生的 103.11 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 117.31 億歐元）。於 2016 年 12 月 31 日，由於 Itedi 符合持作出售標準，因此商譽 5,400 萬歐元被分類為持作出售資產（參閱附註 3 綜合範圍）。

於截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，概無就商譽及不確定使用年期的無形資產確認減值費用。

下表概述 FCA 報告分部之間的商譽分配：

	於 2017 年		於 2016 年	
	(百萬歐元)			
北美自貿區	€	8,453	€	9,618
亞太地區		1,099		1,250
拉美		529		602
歐洲、中東及非洲		253		285
部件		62		62
商譽總額	€	10,396	€	11,817

## 10. 其他無形資產

	外部獲得的 開發費用	內部產生的 開發費用	專利、特許 權、牌照及 排碳權	其他無 形資產	合計
(百萬歐元)					
於 2016 年 1 月 1 日的賬面總值	€ 9,262	€ 6,487	€ 3,120	€ 701	€ 19,570
添置	1,546	1,012	490	58	3,106
剝離	(1)	(49)	(80)	(7)	(137)
換算差額及其他變動	265	217	22	87	591
轉撥至持作出售資產	—	—	—	(38)	(38)
於 2016 年 12 月 31 日	11,072	7,667	3,552	801	23,092
添置	1,997	589	356	65	3,007
剝離	(289)	(40)	(16)	(1)	(346)
換算差額及其他變動	(967)	(130)	(309)	(61)	(1,467)
於 2017 年 12 月 31 日	11,813	8,086	3,583	804	24,286
於 2016 年 1 月 1 日的累計攤銷 及減值虧損	3,993	3,617	1,583	431	9,624
攤銷	962	530	210	56	1,758
減值虧損及資產撤銷	29	92	—	1	122
剝離	—	(37)	(20)	(6)	(63)
換算差額及其他變動	108	86	35	31	260
轉撥至持作出售資產	—	—	—	(31)	(31)
於 2016 年 12 月 31 日	5,092	4,288	1,808	482	11,670
攤銷	829	595	371	61	1,856
減值虧損及資產撤銷	52	58	—	—	110
剝離	(289)	(35)	(10)	—	(334)
換算差額及其他變動	(315)	(73)	(140)	(30)	(558)
於 2017 年 12 月 31 日	5,369	4,833	2,029	513	12,744
於 2016 年 12 月 31 日的賬面值	€ 5,980	€ 3,379	€ 1,744	€ 319	€ 11,422
於 2017 年 12 月 31 日的賬面值	€ 6,444	€ 3,253	€ 1,554	€ 291	€ 11,542

添置包括資本化開發支出 25.86 億歐元（2016 年為 25.58 億歐元），主要包括材料成本以及工程、設計及開發相關的人員開支，該等開支主要產生自現有車輛、新車型及動力總成項目的內容改進。於 2017 年，1.10 億歐元減值虧損及資產撤銷已確認，詳情載於附註 5 研發費用。

於 2016 年，總額為 1.22 億歐元減值虧損及資產撤銷中，9,000 萬歐元與本地生產的 Fiat Viaggio 及 Ottimo 汽車有關，詳情載於附註 5 研發費用。

換算差額主要與美元兌歐元的外幣換算有關。內部及外部產生的無形資產的攤銷在綜合損益表的研發費用中確認，如附註 5 研發費用所述。專利、特許權、牌照、排碳權以及其他無形資產的攤銷在收入成本以及銷售、一般及其他費用確認。

於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日，本集團購買無形資產的合約承諾金額分別為 6.01 億歐元及 4.17 億歐元。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 11. 物業、廠房及設備

	土地	工業樓宇	廠房、機器及 設備	其他 資產	墊款及在建有 形資產	合計
	(百萬元)					
於 2016 年 1 月 1 日的賬面總值	€ 900	€ 8,108	€ 43,908	€ 2,734	€ 4,086	€ 59,736
添置	6	303	3,330	453	1,617	5,709
剝離	(11)	(22)	(729)	(70)	(11)	(843)
換算差額	57	431	1,749	120	225	2,582
轉撥至持作出售資產	—	—	(92)	(10)	—	(102)
其他變動	(4)	110	2,223	(4)	(2,269)	56
於 2016 年 12 月 31 日	<b>948</b>	<b>8,930</b>	<b>50,389</b>	<b>3,223</b>	<b>3,648</b>	<b>67,138</b>
添置	20	256	3,768	187	1,428	5,659
剝離	(11)	(17)	(1,163)	(88)	(4)	(1,283)
綜合範圍的變動	(2)	(104)	(618)	(21)	(5)	(750)
換算差額	(71)	(639)	(3,167)	(301)	(325)	(4,503)
其他變動	1	68	1,844	3	(1,930)	(14)
於 2017 年 12 月 31 日	<b>885</b>	<b>8,494</b>	<b>51,053</b>	<b>3,003</b>	<b>2,812</b>	<b>66,247</b>
於 2016 年 1 月 1 日的累計折舊 及減值虧損	44	2,782	28,000	1,443	13	32,282
折舊	—	309	3,582	307	—	4,198
剝離	(5)	(12)	(697)	(63)	(1)	(778)
減值虧損及資產撤銷	—	44	25	1	3	73
換算差額	2	93	875	64	1	1,035
轉撥至持作出售資產	—	—	(77)	(8)	—	(85)
其他變動	—	(3)	(14)	—	(1)	(18)
於 2016 年 12 月 31 日	<b>41</b>	<b>3,213</b>	<b>31,694</b>	<b>1,744</b>	<b>15</b>	<b>36,707</b>
折舊	—	313	3,440	279	—	4,032
剝離	(2)	(11)	(1,126)	(78)	—	(1,217)
減值虧損及資產撤銷	1	22	83	6	7	119
綜合範圍的變動	(1)	(76)	(287)	(18)	—	(382)
換算差額	(1)	(163)	(1,693)	(152)	(1)	(2,010)
其他變動	(1)	—	(29)	19	(5)	(16)
於 2017 年 12 月 31 日	<b>37</b>	<b>3,298</b>	<b>32,082</b>	<b>1,800</b>	<b>16</b>	<b>37,233</b>
於 2016 年 12 月 31 日的賬面值	€ 907	€ 5,717	€ 18,695	€ 1,479	€ 3,633	€ 30,431
於 2017 年 12 月 31 日的賬面值	€ 848	€ 5,196	€ 18,971	€ 1,203	€ 2,796	€ 29,014

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團確認減值虧損及資產撤銷總額 1.19 億歐元，其中 2,100 萬歐元涉及 FCA Venezuela 部分資產，原因為委內瑞拉經濟狀況於終止綜合前持續惡化。其餘減值虧損涉及歐洲、中東及非洲的全球產品組合變更以及拉美產品組合變更。

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團確認減值虧損及資產撤銷總額 7,300 萬歐元，其中 4,300 萬歐元涉及 FCA Venezuela 部分資產，原因為委內瑞拉經濟狀況持續惡化。截至 2016 年 12 月 31 日止年度，該減值費用已在綜合損益表的銷售、行政及其他開支中確認。

於 2017 年，換算差額為 24.93 億歐元，主要是由於美元、墨西哥比索及巴西雷亞爾兌歐元貶值。於 2016 年，換算差額為 15.47 億歐元，主要是由於巴西雷亞爾及美元兌歐元貶值。

融資租賃協議項下租賃資產的賬面淨值包括供應商依法擁有但根據國際財務報告準則詮釋委員會詮釋第 4 號-釐定一項安排是否包含租賃於綜合財務報表內確認的資產，並確認相應的融資租賃應付款，因為該安排轉移控制使用特定資產的權利，即使該安排未明確提及有關資產。計入物業、廠房及設備的融資租賃協議項下租賃資產賬面淨值總額如下：

	於 12 月 31 日	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
工業樓宇	€ 209	€ 251
廠房、機器及設備	193	602
<b>融資租賃項下的物業、廠房及設備總額</b>	<b>€ 402</b>	<b>€ 853</b>

已抵押作債務擔保的本集團（不包括 FCA US）物業、廠房及設備，其賬面值概述如下：

	於 12 月 31 日	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
已抵押作為債務擔保的土地及工業樓宇	€ 1,031	€ 1,239
已抵押作為債務及其他承諾擔保的廠房及機器	1,324	698
已抵押作為債務及其他承諾擔保的其他資產	17	3
<b>已抵押作為債務擔保的物業、廠房及設備總額</b>	<b>€ 2,372</b>	<b>€ 1,940</b>

有關 FCA US 資產（附有留置權）的資料乃載於附註 21 債務。

於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日，本集團購買物業、廠房及設備的合約承諾金額分別為 5.40 億歐元及 9.50 億歐元。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 12. 按權益法核算的投資

下表概述按權益法核算的投資：

	於 12 月 31 日	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
合資企業	€ 1,866	€ 1,680
聯營公司	94	62
其他	48	51
<b>按權益法核算的投資總額</b>	<b>€ 2,008</b>	<b>€ 1,793</b>

按權益法核算的合資企業投資，其 FCA 所有權百分比及賬面值載列如下：

	所有權比例		投資結餘	
	於 12 月 31 日		於 12 月 31 日	
	2017 年	2016 年	2017 年	2016 年
	所有權比例		(百萬歐元)	
合資企業				
FCA Bank S.p.A.	50%	50%	€ 1,178	€ 1,044
Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S.	37.9%	37.9%	298	302
廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司	50%	50%	287	237
其他			103	97
<b>合計</b>			<b>€ 1,866</b>	<b>€ 1,680</b>

FCA Bank 為與 Crédit Agricole Consumer Finance S.A. (「CACF」) 成立的合資企業，其主要在意大利、法國、德國、英國及西班牙等歐洲國家開展業務。2013 年 7 月，本集團與 Crédit Agricole 達成協議，將合資企業的期限延長至 2021 年 12 月 31 日。FCA Bank 作為本集團大眾市場汽車品牌及瑪莎拉蒂汽車的合作夥伴，直接或透過其附屬公司提供汽車業零售、經銷商融資以及長期租賃服務。

截至 FCA 綜合財務報表刊發之日，於 2017 年 12 月 31 日及截至該日止年度的 FCA Bank 財務報表尚未獲授權刊發。因此，下表載列可獲得的最新公開財務資料。

對 FCA 應佔的 FCA Bank 淨收入及淨權益進行估計時，其已使用可獲得的最新資料。該數據與實際結果之間的任何差異將於 2018 年 FCA 綜合財務報表進行調整（如有）。

下表概述 FCA Bank 的相關財務資料：

	於 2017 年 6 月 30 日		於 2016 年 12 月 31 日	
	(百萬歐元)			
金融資產	€ 21,867	€ 20,201		
其中：現金及現金等價物	—	—		
其他資產	3,378	3,083		
金融負債	21,557	19,887		
其他負債	1,265	1,159		
權益 (100%)	2,423	2,238		
歸屬於母公司所有者的淨資產	2,382	2,199		
本集團應佔淨資產	1,191	1,100		
抵銷未變現利潤及其他調整	(13)	(56)		
<b>FCA Bank 權益的賬面值<sup>(1)</sup></b>	<b>€ 1,178</b>	<b>€ 1,044</b>		

<sup>(1)</sup> 分別於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日的金額。



	截至 6 月 30 日止六個月		截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年		2016 年	2015 年
	(百萬歐元)			
利息及類似收入	€	437	€	729
利息及類似開支		(147)		(285)
所得稅開支		(70)		(110)
持續性業務利潤		190		249
純利		190		249
歸屬於母公司所有者的純利(A)		188		248
歸屬於母公司所有者的其他全面收益 / (虧損) (B)		(7)		29
歸屬於母公司所有者的其他全面收益總額(A+B)	€	181	€	277
本集團分佔純利 <sup>(1)</sup>	€	190	€	124

<sup>(1)</sup> 分別為截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度的金額。

Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S. (「Tofas」) 為與 Koç Holding 成立的合資企業，其已在土耳其資本市場委員會註冊，並在伊斯坦布爾證券交易所上市。於 2017 年 12 月 31 日，本集團所持 Tofas 權益的公允價值為 13.75 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 12.58 億歐元）。

廣汽菲亞特克萊斯勒汽車有限公司（「廣汽菲克合資公司」）為與廣州汽車集團股份有限公司成立的合資企業，其在當地生產面向中國市場的 Jeep 車輛。

本集團應佔合資企業、聯營公司及未合併附屬公司權益的盈利乃按權益法核算，並計入綜合損益表的投資業績內。下表概述應佔按權益法核算的投資對象的利潤，其列入投資業績：

	截至 12 月 31 日止年度			
	2017 年	2016 年	2015 年	
	(百萬歐元)			
合資企業	€	390	€	155
聯營公司		9		(27)
其他		10		2
分佔按權益法核算的投資對象利潤總額	€	409	€	130

#### 不重要合資企業及聯營公司

就本集團應佔所有按權益法核算的非重要單一合資企業及聯營公司權益而確認的總金額載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度			
	2017 年	2016 年	2015 年	
	(百萬歐元)			
<b>合資企業：</b>				
持續性業務利潤	€	201	€	31
純利		201		31
其他全面收益 / (虧損)		(105)		(30)
其他全面收益總額	€	96	€	1
<b>聯營公司：</b>				
持續性業務的收益 / (虧損)	€	9	€	(27)
淨收入 / (虧損)		9		(27)
其他全面收益 / (虧損)		(3)		3
其他全面收益 / (虧損) 總額	€	6	€	(24)

綜合財務報表

綜合財務報表附註

### 13. 其他金融資產

其他金融資產包括以下各項：

附註	於 12 月 31 日					
	2017 年			2016 年		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
	(百萬歐元)					
衍生金融資產	€ 265	€ 19	€ 284	€ 448	€ 31	€ 479
以公允價值計量且其變動計入其他全 面收益的債務證券	4	—	4	38	—	38
以公允價值計量且其變動 計入損益的債務證券	172	59	231	203	60	263
持至到期的債務證券	—	2	2	—	2	2
以成本計量的股本工具	—	43	43	—	41	41
以公允價值計量且其變動 計入其他全面收益的股本工具	—	23	23	—	151	151
持作買賣投資	46	—	46	49	—	49
財務應收款	—	275	275	—	320	320
抵押存款 <sup>(1)</sup>	—	61	61	24	44	68
<b>其他金融資產總額</b>	<b>€ 487</b>	<b>€ 482</b>	<b>€ 969</b>	<b>€ 762</b>	<b>€ 649</b>	<b>€ 1,411</b>

<sup>(1)</sup> 抵押存款乃就衍生品交易及債務責任而持有。

於 2017 年 3 月 21 日，本集團完成出售其於 CNH Industrial N.V. (「CNHI」) 的可供出售投資，包括 15,948,275 股普通股，佔 CNHI 普通股的 1.17%，對價為 1.44 億歐元。該出售並未導致重大收益。本集團擁有但未獲賦予任何價值的額外 15,948,275 股特殊表決權股份於出售 CNHI 普通股時到期。於 2016 年 12 月 31 日，CNHI 的可供出售投資賬面值為 1.32 億歐元。

### 14. 存貨

	於 12 月 31 日	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
成品及轉售貨品	€ 8,261	€ 7,888
在製品、原材料及製造耗材	4,476	4,168
應收客戶合約工程款	185	65
<b>存貨總額</b>	<b>€ 12,922</b>	<b>€ 12,121</b>

於截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，在收入成本確認的存貨撇減金額分別為 6.59 億歐元、6.37 億歐元及 6.53 億歐元。

與工業自動化系統及相關產品的設計及生產有關的應收客戶合約工程款項概述如下：

	於 12 月 31 日	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
迄今已產生的成本及已確認利潤（減已確認虧損）總額	€ 881	€ 959
減：進度款項	(886)	(1,130)
<b>扣除合約工程墊款後的建造合約</b>	<b>(5)</b>	<b>(171)</b>
應收客戶合約工程款項	185	65
減：應付客戶合約工程款項，列入其他負債（流動）（附註 22）	(190)	(236)
<b>扣除合約工程墊款後的建造合約</b>	<b>€ (5)</b>	<b>€ (171)</b>

## 15. 貿易、其他應收款及應收稅項

下表概述按到期日劃分的貿易、其他應收款及應收稅項：

	於 12 月 31 日									
	2017 年					2016 年				
	全額於一年內到期 (流動)	一至五年到期	五年後到期	全額於一年後到期 (非流動)	合計	全額於一年內到期 (流動)	一至五年到期	五年後到期	全額於一年後到期 (非流動)	合計
	(百萬歐元)									
貿易應收款	€ 2,460	€ —	€ —	€ —	€ 2,460	€ 2,479	€ —	€ —	€ —	€ 2,479
融資活動應收款	2,946	194	—	194	3,140	2,407	171	—	171	2,578
其他應收款	2,481	414	58	472	2,953	2,387	308	102	410	2,797
貿易及其他應收款總額	€ 7,887	€ 608	€ 58	€ 666	€ 8,553	€ 7,273	€ 479	€ 102	€ 581	€ 7,854
應收稅項	€ 215	€ 62	€ 21	€ 83	€ 298	€ 206	€ 71	€ 22	€ 93	€ 299

### 貿易應收款

所列示的貿易應收款已扣除使用應收款歷史虧損計算的呆賬撥備。貿易應收款撥備的變動載列如下：

	於 2017 年 1 月 1 日		撥備		使用情況及其他變動		於 2017 年 12 月 31 日	
			(百萬歐元)					
呆賬撥備	€	275	€	76	€	(82)	€	269

### 融資活動應收款

主要與本集團全面合併的金融服務公司業務有關的融資活動應收款概述如下：

	於 12 月 31 日	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
經銷商融資	€ 2,295	€ 2,115
零售融資	420	286
融資租賃	4	6
其他	421	171
融資活動應收款總額	€ 3,140	€ 2,578

所列示的融資活動應收款已扣除根據特定破產風險釐定的呆賬撥備。融資活動應收款撥備的變動載列如下：

	於 2017 年 1 月 1 日		撥備		使用情況及其他變動		於 2017 年 12 月 31 日	
			(百萬歐元)					
融資活動應收款撥備	€	45	€	66	€	(66)	€	45

經銷商融資應收款一般產生自汽車銷售，及一般作為金融服務公司組合的組成部分根據經銷商網絡融資計劃管理。該等應收款計息，但設有受限制的初始免息期。規管與經銷商網絡關係的合約條款因國家而異，但付款期介於 2 至 6 個月。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

**其他應收款**

於 2017 年 12 月 31 日，其他應收款主要包括增值稅應收稅項及其他間接稅 21.53 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 19.33 億歐元）。

**金融資產轉讓**

於 2017 年 12 月 31 日，本集團於該日後到期的應收款為 78.66 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 65.73 億歐元），該等應收款已轉讓（不含追索權），且已根據國際會計準則第 39 號—*金融工具：確認及計量*。貿易應收款及其他應收款相關轉讓為 67.52 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 54.67 億歐元），融資活動應收款相關轉讓為 11.14 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 11.06 億歐元）。該等款項包括應收款 49.33 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 40.77 億歐元），主要來自銷售網絡，已轉讓予我們共同控制的金融服務公司 FCA Bank。

於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日，未終止確認的已轉讓金融資產及相關負債賬面值載列如下：

	2017 年			於 12 月 31 日 2016 年		
	貿易 應收款	融 資 活 動 應 收 款	總 計	貿易 應收款	融 資 活 動 應 收 款	總 計
	(百萬歐元)					
已轉讓且未確認的資產賬面值	€ 22	€ 335	€ 357	€ 34	€ 376	€ 410
相關負債的賬面值（附註 21）	€ 22	€ 335	€ 357	€ 34	€ 376	€ 410

## 16. 衍生金融資產及負債

下表概述本集團衍生金融資產及負債的公允價值：

	於 12 月 31 日			
	2017 年		2016 年	
	正公允 價值	負公允 價值	正公允 價值	負公允 價值
	(百萬歐元)			
公允價值對沖：				
利率風險—利率掉期	€ 2	€ —	€ 31	€ (1)
利率及匯率風險—合併利率及貨幣掉期	—	—	—	(115)
公允價值對沖總額	2	—	31	(116)
現金流量對沖：				
貨幣風險—遠期合約、貨幣掉期及貨幣期權	100	(95)	213	(304)
利率風險—利率掉期	4	(7)	—	—
利率及貨幣風險—合併利率及貨幣掉期	9	—	87	—
商品價格風險—商品掉期及商品期權	30	(1)	21	(2)
現金流量對沖總額	143	(103)	321	(306)
淨投資對沖：				
貨幣風險—遠期合約、貨幣掉期及貨幣期權	5	—	—	(47)
淨投資對沖總額	5	—	—	(47)
交易衍生品	134	(36)	127	(228)
衍生金融資產 / (負債) 的公允價值總額	€ 284	€ (139)	€ 479	€ (697)
金融衍生品資產 / (負債)—流動	€ 265	€ (138)	€ 448	€ (681)
金融衍生品資產 / (負債)—非流動	€ 19	€ (1)	€ 31	€ (16)

下表概述按到期日劃分的本集團未平倉衍生金融工具的名義金額：

	於 12 月 31 日							
	2017 年				2016 年			
	一 年內到 期	一 至五 年到 期	五 年後 到 期	合 計	一 年內到 期	一 至五 年到 期	五 年後 到 期	合 計
	(百萬歐元)							
貨幣風險管理	€ 14,142	€ 154	€ —	€ 14,296	€ 18,668	€ 311	€ —	€ 18,979
利率風險管理	1,581	1,753	101	3,435	855	795	—	1,650
利率及貨幣風險管理	—	291	71	362	928	305	82	1,315
商品價格風險管理	455	6	—	461	450	44	—	494
其他衍生金融工具	—	14	—	14	—	14	—	14
名義總金額	€ 16,178	€ 2,218	€ 172	€ 18,568	€ 20,901	€ 1,469	€ 82	€ 22,452

綜合財務報表

綜合財務報表附註

**公允價值對沖**

評估未平倉利率衍生工具（用於管理利率風險）及貨幣衍生工具（用於管理貨幣風險）時產生的收益及虧損，乃按照公允價值對沖會計法確認。

下表概述相關對沖項目產生的收益及虧損：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬歐元)		
<b>貨幣風險</b>			
合資格對沖的淨收益 / (虧損)	€ 104	€ (13)	€ (49)
對沖項目的公允價值變動	(104)	13	49
<b>利率風險</b>			
合資格對沖的淨 (虧損)	(9)	(26)	(34)
對沖項目的公允價值變動	10	26	34
<b>淨收益 / (虧損)</b>	<b>€ 1</b>	<b>€ —</b>	<b>€ —</b>

**現金流對沖**

綜合損益表確認的金額主要涉及貨幣風險管理，以及商品價格風險管理及承受利率風險的現金流量相關對沖。

本集團的貨幣風險管理政策通常要求對沖未來十二個月交易活動及已獲訂單或進行中合約（不論到期日）的預測未來現金流。由此產生的對沖影響於其他全面收益的現金流量對沖儲備入賬，並（主要在下一年）將在綜合損益表確認。

與利率及貨幣風險管理有關的衍生工具被視為現金流量對沖，用於對沖以外幣發行的票據。在其他全面收益中以及在現金流量對沖儲備入賬的金額，乃根據相關票據現金流量的時間，於綜合損益表確認。

本集團訂立利率掉期合約，以對沖與未來債務發行有關的利率上升。掉期被指定為現金流量對沖。於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，與此類衍生工具相關的 300 萬歐元虧損乃於其他全面（虧損）/ 收益的現金流量對沖儲備確認。

下表概述從其他全面（虧損）/ 收益重新分類至綜合損益表的現金流量對沖相關金額（扣除稅項）：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬歐元)		
<b>貨幣風險</b>			
淨收入增加	€ 16	€ 236	€ 33
收入成本（增加）/ 減少	(103)	(44)	101
淨財務收入 / (費用)	(22)	34	(148)
投資業績	28	26	1
<b>利率風險</b>			
收入成本增加	—	—	(10)
投資業績	(1)	(1)	(2)
淨財務開支	(3)	(4)	(77)
<b>商品價格風險</b>			
收入成本減少 / (增加)	28	(39)	(23)
無效及已終止對沖	4	12	1
稅項開支 / (利益)	27	(49)	(97)
<b>於已終止業務純利確認的總額</b>	<b>(26)</b>	<b>171</b>	<b>(221)</b>
已確認的已終止業務除稅後利潤	—	—	(116)
<b>已確認的純利總額</b>	<b>€ (26)</b>	<b>€ 171</b>	<b>€ (337)</b>

### 淨投資對沖

為管理本集團海外業務投資的相關外幣風險，本集團進行了淨投資對沖，特別是外匯掉期及遠期合約。截至 2017 年 12 月 31 日止年度，淨投資對沖相關收益 1,500 萬歐元乃於貨幣換算差額內其他全面（虧損）/ 收益中確認。截至 2017 年 12 月 31 日止年度，本公司並無無效對沖。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，淨投資對沖相關的虧損 7,500 萬歐元乃於貨幣換算差額內其他全面（虧損）/ 收益中確認。截至 2016 年 12 月 31 日止年度，本公司並無無效對沖。

### 持作交易衍生品

於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日，持作交易衍生品主要包括為進行對沖而簽訂的衍生合約（不符合對沖會計條件）、收益率為通脹率趨勢函數的債券發行嵌入式衍生品以及相關對沖衍生品，其可將風險敞口轉換為浮動利率（嵌入式衍生品的總價值被對沖衍生品的價值所抵銷）。

## 17. 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括以下各項：

	於 12 月 31 日	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
銀行現金	€ 6,396	€ 8,118
貨幣市場證券	6,242	9,200
現金及現金等價物總額	€ 12,638	€ 17,318

於部分海外國家（主要在中國及阿根廷）持有的現金及現金等價物，受當地外匯管制法規的約束，當中列明可匯出境外的資金（不包括股息）限額。

## 18. 以股份為基礎的報酬

### FCA—績效股單位

於 2017 年 3 月，FCA 根據框架股權激勵計劃（附註 26 權益）向若干重要僱員合共授出了 2,264,000 份績效股單位（「績效股單位」）。代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵設有包含淨收入目標以及股東總回報（「股東總回報」）目標的財務表現目標，每個目標權重為 50%，且彼此獨立結算。半數獎勵（「績效股單位淨收益獎勵」）根據我們實現的 2016 年至 2018 年止三個年度淨收入目標歸屬，支付比例介乎 0% 至 100%。另一半績效股單位獎勵（「績效股單位股東總回報獎勵」）將根據市場情況歸屬，支付比例介乎 0% 至 150%。績效股單位股東總回報獎勵的績效期涵蓋 2016 年 12 月至 2018 年止兩個年度期間。因此，最終發行的股份總數可能與最初授予的 226 萬份單位有所不同。績效股單位獎勵於完成 2016 年至 2018 年度表現目標後於 2019 年第一季度歸屬。於 2017 年 6 月授出的績效股單位獎勵遵循相同的歸屬條件。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度，FCA 根據股權激勵計劃向若干重要僱員合共授出了 14,713,100 份績效股單位。代表有權獲得 FCA 普通股的績效股單位獎勵設有 2014 年至 2018 年止五年期財務表現目標，該表現目標包含淨收入目標以及股東總回報目標，每個目標權重為 50%，且彼此獨立結算。績效股單位淨收益獎勵（佔獎勵的一半）根據我們實現的淨收入目標歸屬，支付比例介乎 0% 至 100%。績效股單位股東總回報獎勵（為另外 50% 的績效股單位獎勵）將根據市場情況歸屬，支付比例介乎 0% 至 150%。因此，最終發行的股份總數可能與最初授予的 1,470 萬股股份有所不同。三分之一的績效股單位獎勵已於 2017 年歸屬，完成 2014 年至 2017 年表現目標後，剩餘績效股單位獎勵的三分之二將於 2018 年第一季度歸屬，完成 2014 年至 2018 年表現目標後，剩餘全部獎勵於 2019 年第一季度歸屬。

2017 年績效股單位淨收益獎勵及 2015 年績效股單位淨收益獎勵的歸屬乃透過將相關期間本集團純利（不包括非常規項目）與本集團業務計劃的淨收入目標進行比較而釐定。2017 年績效股單位淨收益獎勵的績效期始於 2016 年 1 月 1 日，2015 年績效股單位淨收益獎勵的績效期始於 2014 年 1 月 1 日。由於績效期的開始時間實際上早於服務期的開始時間（與授出日期一致），因此本公司確定淨收入目標不符合國際財務報告準則第 2 號—以股份為基礎的付款所列表現條件釋義，因此須入賬列為非歸屬條件。因此，績效股單位淨收益獎勵的公允價值使用蒙特卡羅模擬模型計算。

於 2017 年、2016 年及 2015 年，框架股權激勵計劃項下績效股單位淨收益獎勵的變動載列如下：

	2017 年		2016 年		2015 年	
	授出日期 的加權平均 公允價值 (€)	績效股 單位淨 收益	授出日期 的加權平均 公允價值 (€)	績效股 單位淨 收益	授出日期 的加權平均 公允價值 (€)	績效股 單位淨 收益
於 1 月 1 日未歸屬的流通股份	11,379,445	€ 5.65	7,356,550	€ 8.78	—	€ —
反攤薄調整	65,751	5.62	4,001,962	5.68	—	—
已授出	1,136,250	7.91	168,593	3.61	7,356,550	8.78
已歸屬	(3,758,870)	5.65	—	—	—	—
已註銷	—	—	(147,660)	5.83	—	—
已沒收	(18,750)	7.91	—	—	—	—
於 12 月 31 日未歸屬的流通股份	<b>8,803,826</b>	<b>€ 5.89</b>	<b>11,379,445</b>	<b>€ 5.65</b>	<b>7,356,550</b>	<b>€ 8.78</b>



用於計算績效股單位淨收益獎勵授出日期公允價值的主要假設概述如下：

主要假設	2017 年績效股單位淨收益	2015 年績效股單位淨收益
授出日期股價	€9.74 - €10.39	€13.44 - €15.21
預期波動性	40%	40%
無風險利率	(0.8)%	0.7%

預期波動性乃基於觀察到的 FCA 普通股歷史波動性釐定。無風險利率乃根據政府債券及國債的收益率釐定，而該等政府債券及國債的期限需與各績效股單位淨收益獎勵的歸屬日期類似。

於 2017 年、2016 年及 2015 年，框架股權激勵計劃項下績效股單位股東總回報獎勵的變動載列如下：

	2017 年		2016 年		2015 年	
	績效股單位股東總回報	授出日期的加權平均公允價值 (€)	績效股單位股東總回報	授出日期的加權平均公允價值 (€)	績效股單位股東總回報	授出日期的加權平均公允價值 (€)
於 1 月 1 日未歸屬的流通股份	11,379,446	€ 10.64	7,356,550	€ 16.52	—	€ —
反攤薄調整	65,750	10.58	4,001,962	10.70	—	—
已授出	1,136,250	10.84	168,593	6.71	7,356,550	16.52
已歸屬	(3,758,869)	10.63	—	—	—	—
已註銷	—	—	(147,659)	10.84	—	—
已沒收	(18,750)	10.84	—	—	—	—
於 12 月 31 日未歸屬的流通股份	<b>8,803,827</b>	<b>€ 10.58</b>	<b>11,379,446</b>	<b>€ 10.64</b>	<b>7,356,550</b>	<b>€ 16.52</b>

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度授出的績效股單位股東總回報獎勵的加權平均公允價值，乃使用蒙特卡羅模擬模型計得。計算績效股單位股東總回報獎勵的授出日期公允價值所使用的主要假設概述如下：

主要假設	2017 年績效股單位股東總回報	2015 年績效股單位股東總回報
授出日期股價	€9.74 - €10.39	€13.44 - €15.21
預期波動性	44%	37% - 39%
股息率	—%	—%
無風險利率	0.8%	0.7% - 0.8%

預期波動性乃基於觀察到的 FCA 普通股歷史波動性釐定。無風險利率乃根據政府債券及國債的收益率釐定，而該等政府債券及國債的期限需與各績效股單位股東總回報獎勵的歸屬日期類似。此外，由於界定同業集團各成員公司的波動性並非完全彼此獨立，因此相關係數乃根據截至獎勵授出日期止三年期間 FCA 及界定同業集團的歷史股價變化計得。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

**FCA—限制性股份單位**

於2017年3月，FCA向本公司若干重要僱員授出2,264,000份限制性股份單位（「限制性股份單位」），代表有權收取FCA普通股。該等股份將分別於2018年及2019年第一季度分兩批等額歸屬。獎勵公允價值使用授出日期FCA股價計量。2017年6月和9月授予的限制性股份單位獎勵遵循相同的歸屬條件。

於截至2015年12月31日止年度，FCA向本公司若干重要僱員授出5,196,550份限制性股份單位，代表有權收取FCA普通股。三分之一獎勵將於2017年2月歸屬，其餘兩批將於2018年及2019年2月分兩批等額歸屬。

於2017年、2016年及2015年，框架股權激勵計劃項下限制性股份單位獎勵的變動載列如下：

	2017年		2016年		2015年	
	限制性股份單位	授出日期的加權平均公允價值(€)	限制性股份單位	授出日期的加權平均公允價值(€)	限制性股份單位	授出日期的加權平均公允價值(€)
於1月1日未歸屬的流通股份	7,969,623	€ 8.69	5,196,550	€ 13.49	—	€ —
反攤薄調整	46,189	8.64	2,826,922	8.74	—	—
已授出	2,293,940	10.43	94,222	5.73	6,816,550	13.90
已歸屬	(2,671,939)	8.64	—	—	(1,620,000)	15.21
已註銷	—	—	(148,071)	9.25	—	—
已沒收	(37,500)	10.39	—	—	—	—
於12月31日未歸屬的流通股份	<b>7,600,313</b>	<b>€ 9.17</b>	<b>7,969,623</b>	<b>€ 8.69</b>	<b>5,196,550</b>	<b>€ 13.49</b>

**反攤薄調整—績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵**

有關FCA長期激勵計劃的文件載有反攤薄條款，其對調整根據計劃授出的獎勵數量作出相關規定，以在發生任何事件影響我們的資本架構時，保留或防止擴大獎勵接受人擬獲得的利益。於2017年1月，由於本公司於2016年5月1日將其所持RCS Media Group S.p.A.的16.7%所有權權益分配予其普通股持有人，因此FCA薪酬委員會批准了2016年12月31日前所授績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵適用的轉換係數1.005865，以彌補股權獎勵持有人於FCA普通股的價值攤薄。該等調整並未導致將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵的總成本出現變動。

同樣地，於2016年1月，由於Ferrari N.V.分拆，因此FCA薪酬委員會批准了未歸屬績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵適用的轉換係數1.5440以進行公平調整，以彌補股權獎勵持有人於FCA股份的價值攤薄。就績效股單位淨收益獎勵而言，FCA薪酬委員會還亦批准了對2016-2018年淨收入目標的調整，將法拉利的淨收入入賬，以保留擬提供予每名參與者的經濟利益。該等調整並未導致將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵的總成本出現變動。

下表載列反攤薄調整帶來的變化：

	2017年反攤薄調整	2016年反攤薄調整
<b>績效股單位獎勵：</b>		
獎勵數目—經調整	22,890,392	22,717,024
主要假設—經調整：授出日期股價—績效股單位淨收益及績效股單位股東總回報	€8.66 - €9.79	€8.71 - €9.85
<b>限制性股份單位獎勵：</b>		
獎勵數目—經調整	8,015,812	8,023,472

截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵的總支出分別約為 8,500 萬歐元、9,600 萬歐元及 5,400 萬歐元。於 2017 年 12 月 31 日，根據當前的沒收假設，本集團擁有未歸屬績效股單位獎勵及限制性股份單位獎勵相關的未確認報酬開支約 4,700 萬歐元，其將在 1.0 年的加權平均期間內予以確認。

#### *行政總裁 - 特別表彰獎勵*

於 2015 年 4 月 16 日，FCA 股東批准向行政總裁授出 1,620,000 股普通股並即時歸屬，旨在表彰行政總裁成立菲亞特克萊斯勒汽車公司的願景及指引，為本公司、股東、持份者及僱員創造巨大價值。該等股份於授出日期的加權平均公允價值為 15.21 歐元（16.29 美元），採用授出日期 FCA 股價計量。就此授出於截至 2015 年 12 月 31 日止年度得到銷售、一般及其他費用內確認一次性費用 2,460 萬歐元。

#### *與菲亞特股份掛鈎的股份授出計劃*

於 2012 年 4 月 4 日，股東議決批准採納股份授出形式的長期激勵計劃（「留聘長期激勵計劃」）。因此，本集團向行政總裁授出 7,000,000 份權利，代表等同數目的普通股。三分之一的權利於 2013 年 2 月 22 日歸屬，三分之一於 2014 年 2 月 22 日歸屬，三分之一於 2015 年 2 月 22 日歸屬，惟行政總裁屆時須仍然在職。該計劃於 2015 年透過發行新普通股落實。截至 2015 年 12 月 31 日止年度的留聘長期激勵計劃報酬開支並不重大。

#### *FCA US 發行的以股份為基礎的報酬計劃*

於 2015 年 5 月 7 日，FCA US 董事會批准修訂 FCA US 董事限制性股份單位計劃（「FCA US 董事限制性股份單位計劃」），凍結截至 2015 年 12 月 31 日的限制性股份單位價值。於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日，FCA US 並無 FCA US 董事限制性股份單位計劃下的未歸屬單位。

於 2012 年 2 月，FCA US 薪酬委員會批准長期激勵計劃（「2012 年長期激勵計劃」），涵蓋 FCA US 的高級行政人員（行政總裁除外）。於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日，FCA US 並無 2012 年長期激勵計劃下的未歸屬單位。

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度並無就任一計劃確認報酬開支。截至 2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度的報酬開支並不重大。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 19. 僱員福利負債

僱員福利負債包括：

	於 12 月 31 日					
	2017 年			2016 年		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
	(百萬歐元)					
養老金福利	€ 34	€ 4,789	€ 4,823	€ 38	€ 4,980	€ 5,018
衛生保健及人壽保險計劃	126	2,153	2,279	145	2,321	2,466
其他離職後福利	109	878	987	110	877	987
其他僱員撥備	425	764	1,189	518	874	1,392
<b>僱員福利負債合計</b>	<b>€ 694</b>	<b>€ 8,584</b>	<b>€ 9,278</b>	<b>€ 811</b>	<b>€ 9,052</b>	<b>€ 9,863</b>

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團就定額供款及州計劃確認了 16.43 億歐元的成本（2016 年為 15.40 億歐元及 2015 年為 15.41 億歐元）。

下表概述定額福利責任的公允價值及相關計劃資產的公允價值：

	於 12 月 31 日			
	2017 年		2016 年	
	(百萬歐元)			
定額福利責任現值：				
養老金福利	€	25,528	€	28,065
衛生保健及人壽保險計劃		2,279		2,466
其他離職後福利		987		987
<b>定額福利責任現值合計 (a)</b>		<b>28,794</b>		<b>31,518</b>
計劃資產的公允價值 (b)		21,218		23,409
資產上限 (c)		14		12
<b>定額福利計劃淨額合計 (a - b + c)</b>		<b>7,590</b>		<b>8,121</b>
其中：				
定額福利負債淨額 (d)		8,089		8,471
定額福利計劃資產		(499)		(350)
其他僱員撥備 (e)		1,189		1,392
<b>僱員福利負債合計 (d + e)</b>	<b>€</b>	<b>9,278</b>	<b>€</b>	<b>9,863</b>

**養老金福利**

本集團定額福利計劃產生的負債通常由本集團附屬公司（有時由其僱員）向合法獨立信託（用於支付僱員福利）作出的供款提供資金。本集團已制定定額福利養老金計劃的資金政策，以作出法律法規要求的最低金額供款。本公司有時會作出高於法定要求的額外酌情供款，以達致若干必要的資金水平。在美國，該等超額供款會被追蹤，而產生的信貸結餘可用於滿足未來年度的最低資金要求。於 2017 年 12 月 31 日，美國及加拿大合資格養老金計劃的信貸結餘合計約為 20 億歐元，而是否使用信貸結餘以滿足最低資金要求取決於計劃是否能維持一定的資金水平。截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，本集團在美國及加拿大作出的養老金供款總額分別為 1.24 億歐元、4.45 億歐元及 2.02 億歐元。本集團對 2018 年養老金計劃的供款預計為 9,200 萬歐元，其中 5,600 萬歐元與美國及加拿大有關，當中 200 萬歐元為酌情供款，5,400 萬歐元將用於滿足最低資金要求。

養老金計劃的預期福利付款載列如下：

	預期福利付款	
	(百萬歐元)	
2018年	€	1,592
2019年	€	1,562
2020年	€	1,550
2021年	€	1,535
2022年	€	1,524
2023-2027年	€	7,556

下表概述養老金計劃的變動：

	2017年				2016年			
	責任	計劃資產 的公允價 值	資產 上限	負債 / (資 產)	責任	計劃資產 的公允價 值	資產 上限	負債 / (資 產)
	(百萬歐元)							
於1月1日	€ 28,065	€ (23,409)	€ 12	€ 4,668	€ 27,547	€ (22,415)	€ 11	€ 5,143
列入綜合損益表	1,259	(817)	—	442	1,322	(849)	—	473
列入其他全面收益：								
精算(收益)/虧損產生自：								
人口統計及其他假設	(42)	—	—	(42)	(49)	(6)	—	(55)
財務假設	1,567	—	—	1,567	346	—	—	346
資產收益	—	(1,589)	—	(1,589)	—	(861)	—	(861)
限制淨資產影響的變化	—	—	3	3	—	—	—	—
匯率變動	(3,006)	2,445	(1)	(562)	907	(817)	1	91
其他：								
僱員供款	—	(141)	—	(141)	—	(454)	—	(454)
計劃參與者供款	—	(3)	—	(3)	3	(4)	—	(1)
已付福利	(1,751)	1,735	—	(16)	(2,015)	1,999	—	(16)
已付結算款	(563)	563	—	—	—	—	—	—
其他變動	(1)	(2)	—	(3)	4	(2)	—	2
於12月31日	€ 25,528	€ (21,218)	€ 14	€ 4,324	€ 28,065	€ (23,409)	€ 12	€ 4,668

於綜合損益表確認的金額如下：

	截至12月31日止年度		
	2017年	2016年	2015年
	(百萬歐元)		
當前服務成本	€ 172	€ 175	€ 196
利息開支	1,090	1,157	1,143
利息收入	(911)	(944)	(912)
其他行政費用	94	95	92
過往服務成本/(抵扣)及結算/削減產生的(收益)/虧損	(3)	(10)	(8)
於綜合損益表確認的總額	€ 442	€ 473	€ 511

截至2017年12月31日止年度，本集團就其兩項美國定額福利計劃簽訂年金買斷交易，向第三方保險公司支付合共5.63億歐元用於結算FCA債務，導致產生100萬歐元的結算虧損，該虧損已於截至2017年12月31日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他內確認。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團修訂了其受薪僱員的美國定額福利計劃，以允許若干已終止歸屬參與者接受一次性付款。於 2016 年 12 月，合共向接受要約的參與者支付了 2.14 億歐元。該計劃修訂本導致產生 2,900 萬歐元的結算收益，該收益已於截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的銷售、一般及其他費用內確認。截至 2015 年 12 月 31 日止年度，本集團的養老金計劃無重大計劃修訂或削減。

按類別劃分的計劃資產公允價值載列如下：

	2017 年		2016 年	
	金額	具有活躍市場報價	金額	具有活躍市場報價
	(百萬歐元)			
<b>現金及現金等價物</b>	<b>€ 628</b>	<b>€ 611</b>	<b>€ 862</b>	<b>€ 816</b>
美國股本證券	1,426	1,426	1,641	1,633
非美國股本證券	1,098	1,098	1,170	1,170
混合基金	2,684	1,138	3,149	216
<b>股本工具</b>	<b>5,208</b>	<b>3,662</b>	<b>5,960</b>	<b>3,019</b>
政府證券	2,601	803	2,611	858
公司債券 (包括可換股及高收益債券)	5,864	—	6,353	58
其他固定收益	1,071	114	907	9
<b>固定收益證券</b>	<b>9,536</b>	<b>917</b>	<b>9,871</b>	<b>925</b>
私募基金	1,962	—	1,979	—
混合基金	165	162	147	118
共同基金	—	—	3	3
房地產基金	1,374	13	1,460	—
對沖基金	1,893	49	2,466	—
<b>投資基金</b>	<b>5,394</b>	<b>224</b>	<b>6,055</b>	<b>121</b>
保險合約及其他	452	50	661	156
<b>計劃資產的公允價值總額</b>	<b>€ 21,218</b>	<b>€ 5,464</b>	<b>€ 23,409</b>	<b>€ 5,037</b>

於發達國際及新興市場，非美國股本證券受到投資者的普遍青睞。固定收益證券為一種債務工具，主要由長期美國國債、全球政府債券以及發達國際及新興市場公司的債務證券組成，其具有行業、地區及多類市值的多元化屬性。私募股權基金包括主要投資於非證券交易所上市的營運公司的有限合夥基金。混合型基金包括普通集體信託基金、共同基金及其他投資實體。房地產基金投資包括投資於國內外各種商業及住宅房地產項目的有限合夥基金。對沖基金投資包括尋求透過使用各種收益改善及多元化策略將絕對回報最大化的基金。

養老金資產 (主要位於美國及加拿大) 的投資策略及目標注重平衡負債對沖及尋求投資回報。投資目標為最大程度地減少養老金資產相對於養老金負債的價值波動性，確保資產足以支付計劃債務。最大限度地減少資產相對於負債的波動性，該目標主要透過資產多元化、部分資產負債匹配及對沖來實現。資產廣泛分散於多種資產類別，以實現經風險調整後的收益，降低資產相對於負債的整體波動性。此外，為最大程度地減少養老金資產相對於養老金負債的波動性，部分養老金計劃資產被分配至固定收益證券。本集團的該等計劃政策可確保實際分配與適當的目標分配相符。

資產主要由外部投資經理主動管理。投資經理所作投資不得超出其獲委任時獲準投資的資產類別或策略範圍。本集團設有投資指引，以確保投資經理僅根據法定投資策略進行投資。部分投資經理使用衍生金融工具來降低利率及外幣變化風險對部分投資公允價值的影響。如更具成本效益及 / 或效率，亦可使用衍生金融工具代替實物證券。計劃資產不包括 FCA 股份或本集團成員公司佔用的物業，但 FCA 無法控制投資指引的混合投資工具可能除外。

養老金計劃資產計量的潛在風險來源與市場風險、利率風險及運營風險有關。多元化戰略可降低市場風險，因此不存在與板塊、行業、地理、市值、交易對方相關的重大集中風險。部分資產負債匹配可降低利率風險。固定收益目標資產分配與債券式長期養老金負債部分匹配。利率上升通常會導致固定收益證券投資的公允價值和債務現值下降。相反，利率下降通常會增加固定收益證券投資的公允價值及債務的現值。

用於釐定定額福利責任的加權平均假設載列如下：

	2017 年			2016 年		
	美國	加拿大	英國	美國	加拿大	英國
折價率	3.8%	3.5%	2.7%	4.4%	3.9%	2.7%
未來工資增長率	—%	3.5%	3.2%	—%	3.5%	3.1%

美國及加拿大債務的平均期限分別約為 11 年及 13 年。英國養老金負債的平均期限約為 20 年。

#### 衛生保健及人壽保險計劃

該等計劃產生的負債包括授予美國及加拿大僱員以及退休人員的退休人員醫療保健及人壽保險責任。從本集團退休後，該等僱員可有資格繼續獲得部分福利。福利及資格規則可能會定期修改。該等計劃並未作出供款。未供款醫療保健及人壽保險計劃的預期福利付款如下：

	預期福利付款 (百萬歐 元)	
2018 年	€	125
2019 年	€	125
2020 年	€	124
2021 年	€	124
2022 年	€	125
2023-2027 年	€	634

綜合財務報表

綜合財務報表附註

醫療保健及人壽保險計劃的定額福利責任淨額變動載列如下：

	2017 年		2016 年	
	(百萬歐元)			
於 1 月 1 日的責任現值	€	2,466	€	2,459
列入綜合損益表		120		130
列入其他全面收益：				
精算（收益） / 虧損產生自：				
— 人口統計及其他假設		(52)		(77)
— 財務假設		160		10
匯率變動影響		(278)		83
其他：				
已付福利		(137)		(139)
其他變動		—		—
於 12 月 31 日的責任現值	€	2,279	€	2,466

綜合損益表確認的金額如下：

	截至 12 月 31 日止年度					
	2017 年	2016 年	2015 年			
(百萬歐元)						
當前服務成本	€	22	€	26	€	32
利息開支		98		107		102
過往服務成本 / (抵扣) 及結算產生的虧損 / (收益)		—		(3)		—
於綜合損益表確認的總額	€	120	€	130	€	134

醫療保健及人壽保險計劃乃以精算基準入賬，當中涉及選擇各種假設。特別是，其需對向所有參與者作出的預期未來付款的現值作出估計，同時需考慮潛在未來事件發生的可能性，例如醫療保健成本增加及人口統計變化。

用於釐定定額福利責任的加權平均假設如下：

	於 12 月 31 日			
	2017 年		2016 年	
	美國	加拿大	美國	加拿大
折價率	3.9%	3.6%	4.5%	4.0%
工資增長	1.5%	1.0%	1.5%	1.0%
加權平均最終醫療保健費用趨勢率	4.5%	4.5%	4.5%	4.4%

美國及加拿大債務的平均期限分別約為 13 年及 16 年。

明年假設及 2017 年計劃估值所用的美國醫療保險福利的人均成本增長率為 6.8%（2016 年為 7.0%）。到 2029 年，該年率預計將逐漸下降到 4.5%，此後將保持在該水平。明年假設及 2017 年計劃估值所用的加拿大醫療保險福利的人均成本增長率為 4.8%（2016 年為 4.7%）。到 2029 年，該年率預計將逐漸下降到 4.5%，此後將保持在該水平。

#### 其他離職後福利

其他離職後福利包含授予本集團歐洲僱員的其他僱員福利，當中包括但不限於意大利法律規定的意大利僱員遣散費（「僱員遣散費」），於 2017 年 12 月 31 日為 7.52 億歐元及於 2016 年 12 月 31 日為 7.75 億歐元。



每名僱員有權享有的僱員遣散費須在僱員離開本集團時支付，並應根據相關僱員的僱傭期及應課稅收入計算。在若干條件下，部分該遣散費可於僱員的工作期間墊付。

2006年12月27日頒佈的第296號法律及2007年頒佈的後續法令及法規對該計劃的相關法律進行了修訂。根據該等修訂本，擁有至少50名僱員的公司有責任將僱員遣散費轉移至意大利國家社會保障局（「國家社會保障局」）管理的「國庫基金」或補充養老金。在修訂之前，所有意大利公司僱員的累計僱員遣散費可由公司自身管理。因此，意大利公司對國家社會保障局的責任以及對補充養老金的供款採取國際會計準則第19號—*僱員福利*項下的定額供款計劃形式，而列入僱員遣散費撥備的金額仍保持定額福利計劃的性質。因此，意大利的僱員遣散費撥備包括截至2006年12月31日的剩餘僱員遣散費責任。這屬於未供款定額福利計劃，因為相關福利已全部支付，唯一的例外是未來可進行重估。自2007年以來，該計劃已被分類為定額供款計劃，本集團在僱員提供服務的期間內確認相關成本。

其他離職後福利的定額福利責任變動載列如下：

	2017年		2016年	
	(百萬歐元)			
於1月1日的責任現值	€	987	€	969
列入綜合損益表		23		26
列入其他全面收益：				
精算(收益)/虧損產生自：				
—人口統計及其他假設		18		36
—財務假設		(3)		29
匯率變動影響		(5)		1
其他：				
已付福利		(48)		(58)
轉撥至持作出售負債		—		(14)
其他變動		15		(2)
於12月31日的責任現值	€	987	€	987

於綜合損益表確認的金額如下：

	截至12月31日止年度		
	2017年	2016年	2015年
	(百萬歐元)		
當前服務成本	€ 11	€ 8	€ 10
利息開支	13	17	6
過往服務成本/(抵扣)及結算產生的(收益)/虧損	(1)	1	—
於綜合損益表確認的總額	€ 23	€ 26	€ 16

用於衡量意大利僱員遣散費責任的折現率乃根據優質(AA評級)固定收益證券的收益率計得，該等證券的時間及到期金額與預期福利付款的時間及金額一致。就該計劃而言，反映該計劃2017年未來福利付款的估計時間及金額的單一加權平均折現率為1.2%(2016年為1.0%)。意大利僱員遣散費的平均期限約為7年。制定退休或僱員離職率是為了反映本集團在意大利的實際及預計退休情況及法律要求。

#### 其他僱員撥備

僱員的其他撥備主要包括長期傷殘福利、補充失業福利、可變及其他遞延薪酬以及為本公司在職僱員提供的獎金。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 20. 撥備

撥備包括以下各項：

	於 2017 年 12 月 31 日					
	2017 年			2016 年		
	流動	非流動	合計	流動	非流動	合計
	(百萬元)					
產品保修及召回活動	€ 2,676	€ 4,049	€ 6,725	€ 2,905	€ 4,637	€ 7,542
銷售激勵	5,377	—	5,377	5,749	—	5,749
訴訟及糾紛	125	551	676	54	530	584
商業風險	481	334	815	250	412	662
重組	26	44	70	26	46	72
其他風險	324	792	1,116	333	895	1,228
<b>撥備總額</b>	<b>€ 9,009</b>	<b>€ 5,770</b>	<b>€ 14,779</b>	<b>€ 9,317</b>	<b>€ 6,520</b>	<b>€ 15,837</b>

撥備變動包括以下各項：

	於 2017 年 1 月 1 日					綜合範圍變動及其他變動	於 2017 年 12 月 31 日
	額外撥備	結算	未用金額	換算差額			
	(百萬元)						
產品保修及召回活動	€ 7,542	€ 3,196	€ (3,262)	€ —	€ (746)	€ (5)	€ 6,725
銷售激勵	5,749	13,850	(13,675)	(3)	(567)	23	5,377
訴訟及糾紛	584	200	(69)	(38)	(49)	48	676
商業風險	662	432	(181)	(34)	(64)	—	815
重組費用	72	91	(55)	(3)	(3)	(32)	70
其他風險	1,228	229	(187)	(97)	(62)	5	1,116
<b>撥備總額</b>	<b>€ 15,837</b>	<b>€ 17,998</b>	<b>€ (17,429)</b>	<b>€ (175)</b>	<b>€ (1,491)</b>	<b>€ 39</b>	<b>€ 14,779</b>

*產品保修及召回活動*

於 2017 年 12 月 31 日，產品保修及召回活動撥備包括於截至 2017 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內收入成本下確認的費用 1.02 億歐元，涉及高田製造的零件引起全行業召回導致召回範圍擴大的相關估計成本，其中 2,900 萬歐元與之前宣佈的北美自貿區召回有關，7,300 萬歐元與拉美的預防性安全活動有關。詳情請參閱附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。

於 2016 年 12 月 31 日，產品保修及召回活動撥備包括於截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內收入成本下確認的費用 4.14 億歐元，涉及高田製造的零件引起全行業召回導致召回活動的相關額外估計成本。詳情請參閱附註 25 授出擔保、承諾及或有負債。此外，產品保修及召回活動撥備包括於截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內收入成本下確認的估計費用淨額 1.32 億歐元，涉及與供應商存在成本爭議的召回。儘管 FCA 認為供應商須為召回承擔責任，但根據成本分攤協議僅確認了估計費用的部分收回。產品保修及召回活動撥備非流動部分的現金流出預計主要在截至 2022 年的期間產生。

*銷售激勵、訴訟及糾紛、商業風險及其他風險*

如附註 2 編製基準（使用估算一節），本集團將向經銷商及消費者提供的銷售激勵計劃的估計成本，入賬列作向經銷商銷售車輛時的收入減少。

訴訟及糾紛撥備總額中並無單一撥備屬重大。如附註 2 編製基準（使用估算一節），於訴訟很可能會導致資源外流時確認訴訟撥備。由於未決訴訟的最終結果尚不確定，因此訴訟及糾紛撥備現金流出的時間亦無法確定。

商業風險來自產品及服務銷售，如繁重的維護合約以及若干法規要求的排放。對於繁重的維修合約等項目，當根據該等合約完成服務的預期成本超過預期實現的收入時，則會確認撥備。與可用現金罰款解決的部分監管排放要求相關的罰款撥備，於出售車輛時確認，相關金額乃根據履行責任的估計成本，以及先前購買的監管積分成本加預期現金罰款（如有）計量。商業風險撥備的非流動部分現金流出預計主要發生於 2020 年之前的一段時間。

其他風險包括但不限於：供應商糾紛撥備，關於供應合約或不受訴訟約束的其他事項；人身傷害相關產品責任撥備，包括據稱因產品缺陷而造成的不當致死及示例性或懲罰性賠償；與其他人士的糾紛，關於合約或不受訴訟約束的其他事項；以及管理層對本集團可能產生的環境責任所作最佳估計，其中亦包括與環境事項有關的索償費用。其他風險撥備的非流動部分現金流出預計主要發生在 2024 年之前的一段時間。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 21. 債務

分類為流動負債的債務包括原始期限不超過十二個月的短期銀行借款及其他融資，以及長期債務的流動部分。分類為非流動負債的債務包括期限超過十二個月的銀行借款及其他融資（長期債務）（扣除流動部分）。

下表概述按到期日劃分的本集團流動及非流動債務（金額包括應計利息）：

	2017 年					2016 年				
	一 年內 到 期（流 動）	一 至五 年 到 期	五 年 後 到 期	合 計 （非 流 動）	債務 總額	一 年內 到 期（流 動）	一 至五 年 到 期	五 年 後 到 期	合 計 （非 流 動）	債務 總額
	(百萬歐元)									
票據	€ 2,054	€ 5,071	€ 2,501	€ 7,572	€ 9,626	€ 2,565	€ 5,763	€ 4,023	€ 9,786	€ 12,351
銀行借款	4,132	2,278	502	2,780	6,912	4,025	4,592	786	5,378	9,403
資產抵押融資（附註 15）	357	—	—	—	357	410	—	—	—	410
其他債務	702	347	27	374	1,076	937	688	259	947	1,884
<b>債務總額</b>	<b>€ 7,245</b>	<b>€ 7,696</b>	<b>€ 3,030</b>	<b>€ 10,726</b>	<b>€ 17,971</b>	<b>€ 7,937</b>	<b>€ 11,043</b>	<b>€ 5,068</b>	<b>€ 16,111</b>	<b>€ 24,048</b>

### 票據

下表概述於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日的未償還票據：

	貨幣	未償還票據 的公允價值			到期日	於 12 月 31 日	
		（百萬）	票息 %	2017 年		2016 年	
(百萬歐元)							
中期票據計劃：							
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	850	7.000	2017 年 3 月 23 日	€ —	€ 850	
Fiat Chrysler Finance North America, Inc. <sup>(1)</sup>	歐元	1,000	5.625	2017 年 6 月 12 日	—	1,000	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(2)</sup>	瑞士法郎	450	4.000	2017 年 11 月 22 日	—	419	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	1,250	6.625	2018 年 3 月 15 日	1,250	1,250	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	600	7.375	2018 年 7 月 9 日	600	600	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(2)</sup>	瑞士法郎	250	3.125	2019 年 9 月 30 日	213	233	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	1,250	6.750	2019 年 10 月 14 日	1,250	1,250	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	1,000	4.750	2021 年 3 月 22 日	1,000	1,000	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A. <sup>(1)</sup>	歐元	1,350	4.750	2022 年 7 月 15 日	1,350	1,350	
FCANV <sup>(1)</sup>	歐元	1,250	3.750	2024 年 3 月 29 日	1,250	1,250	
其他 <sup>(3)</sup>	歐元	7			7	7	
<b>中期票據計劃合計</b>					<b>6,920</b>	<b>9,209</b>	
其他票據：							
FCANV <sup>(1)</sup>	美元	1,500	4.500	2020 年 4 月 15 日	1,251	1,423	
FCANV <sup>(1)</sup>	美元	1,500	5.250	2023 年 4 月 15 日	1,251	1,423	
<b>其他票據合計</b>					<b>2,502</b>	<b>2,846</b>	
對沖影響、應計利息及攤銷成本評估						204	296
<b>票據合計</b>					<b>€ 9,626</b>	<b>€ 12,351</b>	

<sup>(1)</sup> 已獲准在愛爾蘭證券交易所上市。

<sup>(2)</sup> 已獲准在瑞士證券交易所上市。

<sup>(3)</sup> 未償還金額等於或少於 5,000 萬歐元的中期票據。

#### 透過中期票據計劃發行的票據

本集團發行的若干票據受中期票據（「中期票據」）計劃（前稱全球中期票據計劃）的條款及條件規管。該計劃最多可動用 200 億歐元，其中於 2017 年 12 月 31 日尚有 69 億歐元未償還票據（於 2016 年 12 月 31 日為 92 億歐元）。中期票據計劃由 FCA NV 擔保。我們可能會不時在市場上回購已發行票據。是否進行此類回購取決於市場條件、本集團的財務狀況以及其他可能影響此類決策的因素。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，根據中期票據計劃發行的票據發生變動是由於：

- 在 2017 年 3 月償付到期票據本金額 8.50 億歐元；
- 在 2017 年 6 月償付到期票據本金額 10.00 億歐元；及
- 在 2017 年 11 月償付到期票據本金額 4.50 億瑞士法郎（3.85 億歐元）。

截至 2016 年 12 月 31 日止年度，根據中期票據計劃發行的票據發生變動是由於：

- 於 2016 年 3 月按面值發行的 3.75% 票據，本金額為 12.50 億歐元，於 2024 年 3 月到期；
- 在 2016 年 4 月償付到期票據本金額 10.00 億歐元；
- 在 2016 年 10 月償付到期票據本金額 10.00 億歐元；及
- 在 2016 年 11 月償付到期票據本金額 4.00 億瑞士法郎（3.73 億歐元）。

根據中期票據計劃發行的票據對發行人及 FCA NV（作為擔保人）施加了相關契約責任，包括：(i) 被動抵押條款，要求倘發行人及 / 或 FCA NV 資產獲授相同等級票據或債務證券的抵押權益，則該抵押須等額及按比例擴展至未償付票據；(ii) 同等權利條款，據此票據將與發行人及 / 或 FCA NV 的所有其他當前及未來的非從屬及無擔保責任具有同等權利；(iii) 定期披露責任；(iv) 交叉違約條款，要求在 FCA 主要實體發行的其他金融工具發生若干違約事件時立即償還票據；及(v) 一般適用於類似證券的其他條款。違反該等契約可能需提前償還票據。截至 2017 年 12 月 31 日，FCA 已遵守中期票據計劃項下的契約。

#### 其他票據

於 2015 年，FCA NV 發行了本金額為 15 億美元（14 億歐元），於 2020 年 4 月 15 日到期，利率為 4.5% 的無擔保優先債務證券（「2020 年票據」），以及本金額為 15 億美元（14 億歐元），於 2023 年 4 月 15 日到期，利率為 5.25% 的無擔保債務證券（「2023 年票據」），發行價均為彼等本金額的 100%。2020 年票據及 2023 年票據（統稱為「票據」）與 FCA NV 現有及未來所有無擔保優先債務的獲償權享有同等權利，但獲償權優先於 FCA NV 未來的任何次級債務及現有債務（其條款列明獲償權從屬於票據）。2020 年票據及 2023 年票據的利息於 4 月及 10 月每半年支付一次。

票據對 FCA NV 施加了相關契約責任，包括：(i) 被動抵押條款，要求倘 FCA NV 資產獲授相同等級票據或債務證券的抵押權益，則該抵押須等額及按比例擴展至未償付票據；(ii) 同等權利條款，據此票據將與 FCA NV 的所有其他當前及未來的非從屬及無擔保責任具有同等權利；(iii) 定期披露責任；(iv) 交叉違約條款，要求在 FCA 主要實體發行的其他金融工具發生若干違約事件時立即償還票據；及(v) 一般適用於類似證券的其他條款。違反該等契約可能需提前償還票據。截至 2017 年 12 月 31 日，FCA 已遵守票據的契約。

#### Fiat Chrysler Finance US Inc.

於 2017 年 3 月 6 日，Fiat Chrysler Finance US Inc.（「FCF US」）根據特拉華州法律註冊成立，並成為本公司的間接全資附屬公司。如 FCF US 發行債務證券，其將全部及無條件獲得本公司擔保。本公司其他附屬公司不會對此類債務作出擔保。

### 銀行借款

#### FCA US B 批定期貸款

於 2017 年 2 月 24 日，FCA US 就其 2017 年 5 月 24 日到期的 B 批定期貸款（「2017 年到期的 B 批定期貸款」）預付了未償本金額及應計利息 18.26 億美元（17.21 億歐元）。預付款乃使用手頭現金支付，並未導致重大清償虧損。

於 2017 年 12 月 31 日，於 2018 年 12 月 31 日到期的 FCA US B 批定期貸款（「2018 年到期的 B 批定期貸款」）有 8.36 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 9.48 億歐元）（包括應計利息）未償還。2017 年 4 月 12 日，FCA US 修改了規管 2018 年到期的 B 批定期貸款的信貸協議。該修訂將適用的年利差降低 0.50%，並將倫敦銀行同業拆借利率下限每年降低 0.75% 至 0.00%。此外，消除了基準利率下限。因此，2018 年到期的 B 批定期貸款可根據 FCA US 的選擇，每年按基準利率加 1.0% 或倫敦銀行同業拆借利率加 2.0% 計息。FCA US 可提前償還、再融資或重新定價 2018 年到期的 B 批定期貸款，而無需支付手續費或罰款。於截至 2017 年和 2016 年 12 月 31 日止年度，利息按倫敦銀行同業拆借利率計算。

於 2016 年 3 月 15 日，FCA US 訂立 B 批定期貸款信貸協議的修訂，以（其中包括）廢除限制 FCA US 為本集團其他成員提供擔保及派發股息的契諾，從而實現統一的融資平台及在本集團內部提供自由資本流動。與此同時，FCA US 以手頭現金按面值主動提早償還本金 20 億美元（18 億歐元），其中 12.88 億美元（11.59 億歐元）用於 2017 年到期 B 批定期貸款，7.12 億美元（6.41 億歐元）用於 2018 年到期 B 批定期貸款。B 批定期貸款提早償還部分的應計利息及相關交易費用亦已支付。

提早償還本金入賬列作債務清償，因此於截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內財務開支淨額下記錄 1,000 萬歐元的非現金費用，包括剩餘未攤銷債務發行成本的撇銷。本金餘額的修訂按貸方分析，並根據國際會計準則第 39 號—金融工具：確認及計量按債務更改入賬。因此，各項修訂的債務發行成本於 B 批定期貸款各自的剩餘期限內資本化及攤銷。對於每筆 B 批定期貸款，FCA US 按計劃提前償還季度本金付款，其餘餘額於到期時償還。然而，其仍需要定期支付利息。

2018 年到期 B 批定期貸款以 FCA US 絕大部分資產及其美國附屬公司擔保人資產的高級優先抵押權益作抵押，但特定資產除外。抵押物包括 FCA US 附屬公司的 100% 股權以及 FCA US 及其附屬公司擔保人直接持有的若干非美國附屬公司的 65% 股權。

2018 年到期 B 批定期貸款的信貸協議載有多項慣常的肯定契諾，包括但不限於申報財務業績及其他發展、遵守法律、納稅、維持保險及類似規定。信貸協議亦載有否定契諾，包括但不限於：(i) 限制產生、償還或提早償還負債，(ii) 限制產生留置權，(iii) 限制互換協議及售後租回交易，(iv) 限制作出重大變動，包括出售某些資產，及 (v) 限制某些附屬公司分派。此外，信貸協議要求 FCA US 維持「借貸基數」與「覆蓋債務」（見定義）的最低比率，以及最低流動資金 30 億美元（25 億歐元）。另外，信貸協議亦載有多個違約事件，涉及：(i) 未能支付到期款項；(ii) 未能遵守契諾，(iii) 違反陳述及保證，(iv) 某些控制權變動，(v) 與某些其他債務及對沖協議交叉違約，及 (vi) 未能就某些重要判決付款或繳納保證金。截至 2017 年 12 月 31 日，FCA US 已遵守 2018 年到期 B 批定期貸款信貸協議的契諾。

*歐洲投資銀行借款*

FCA 與歐洲投資銀行（「歐洲投資銀行」）已就於 2017 年 12 月 31 日尚未償還的合共 11 億歐元債務（於 2016 年 12 月 31 日尚未償還金額為 13 億歐元）簽訂融資協議，其中包括根據以下融資到期的剩餘債務：

- 於 2016 年 12 月訂立的 2.5 億歐元授信（2019 年 12 月到期），以支持本集團意大利研發中心投資計劃（2017-2019 年）（包括多項主要目標，例如提升燃料效率、降低汽油及替代燃料引擎二氧化碳排放量及研究新混動架構），以及意大利南部設施的若干資本支出；

於 2015 年 6 月訂立的 6 億歐元授信（2018 年 7 月到期，50% 由 SACE 擔保），以支持本集團意大利北部及南部生產和研發設施投資計劃（2015-2017 年），以針對汽車安全性開發高效汽車技術及新汽車架構；

於 2013 年 11 月訂立的 4 億歐元授信（2018 年 11 月到期，50% 由 SACE 擔保），以支持意大利若干投資及研發項目；及

- 5.00 億歐元（於 2021 年 6 月到期）融資，就塞爾維亞汽車廠現代化及擴大產能的相關投資項目而於 2011 年 5 月簽訂的融資（由 SACE 及塞爾維亞政府擔保）。

*巴西*

我們的巴西附屬公司已獲得多項本地銀行融資來為投資及運營提供資金。於 2017 年 12 月 31 日，該等融資項下的未償債務本金總額為 32 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 40 億歐元）。貸款主要包括由國家開發銀行（「國家開發銀行」）等公共部門近日機構提供的補貼貸款，目的是為支持部分地區的工業項目。這使本集團有機會以優惠利率獲得大額貸款，為巴西的大型投資提供資金。於 2017 年 12 月 31 日，未償還的補貼貸款為 21 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 26 億歐元），其中約 13 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 16 億歐元）乃與在巴西伯南布哥建設工廠有關，該項目獲得合計 65 億巴西雷亞爾（16 億歐元）的補貼信貸額度支持。於 2017 年 12 月 31 日，已就該地區計劃投資簽約的承諾信貸額度約 1 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 3 億歐元）尚未提取。

*循環信貸融資*

於 2017 年 3 月，本集團修訂了其最初於 2015 年 6 月簽訂的銀團循環信貸融資（經修訂「循環信貸融資」）。該修訂將循環信貸融資由 50 億歐元增至 62.5 億歐元，並將循環信貸融資的最終期限延長至 2022 年 3 月。循環信貸融資可用於一般公司用途及本集團的營運資金需求，且分為兩個批次：31.25 億歐元，期限為 37 個月，且具有兩次延期選擇，分別為一年及 11 個月，可於修訂簽署日期的第一及第二週年行使；以及 31.25 億歐元，期限為 60 個月。該修訂已按債務更改入賬，因此最初 50 億歐元循環信貸融資相關剩餘未攤銷債務發行成本以及修訂相關的新成本將於經修訂循環信貸融資的期限內攤銷。於 2017 年 12 月 31 日，62.5 億歐元的循環信貸融資並未提取。

循環信貸融資的契約包括財務契約以及被動抵押、同等權利、交叉違約及控制條款變更。違反該等契約，且在部分情況下如未進行適當補救，可能導致被要求提前償還任何未償金額。於 2017 年 12 月 31 日，FCA 已遵守循環信貸融資的契約。

於 2017 年 12 月 31 日，未動用的承諾信貸額度合計 76 億歐元，其中包括 62.5 億歐元的循環信貸融資及約 13 億歐元的其他循環信貸融資。於 2016 年 12 月 31 日，未動用的承諾信貸額度合計 62 億歐元，其中包括最初 50 億歐元的循環信貸融資及約 12 億歐元的其他循環信貸融資。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

### 墨西哥銀行貸款

我們的墨西哥主要營運附屬公司 FCA Mexico, S.A. de C.V. (「FCA Mexico」) 擁有一份於 2022 年 3 月 20 日到期的非循環貸款協議 (「墨西哥銀行貸款」)，按 1 個月倫敦銀行同業拆借利率加 3.35% 的年利率計息。於 2017 年 12 月 31 日，墨西哥銀行貸款的未償餘額為 4 億歐元 (於 2016 年 12 月 31 日為 5 億歐元)。於 2017 年 12 月 31 日，我們可預付全部或任何部分貸款，而無需支付手續費或罰款。墨西哥銀行貸款要求 FCA Mexico 提供若干固定及其他資產作為抵押，並須遵守若干契約，包括但不限於財務維持契約、留置權限制、債務發生及資產出售。截至 2017 年 12 月 31 日，FCA Mexico 已遵守墨西哥銀行貸款的契約。

### 資產抵押融資

資產抵押融資是指透過不滿足國際會計準則第 39 號終止確認要求的保理交易而獲得的融資金額，其在綜合財務狀況表的貿易及其他應收款確認為 3.57 億歐元 (於 2016 年 12 月 31 日為 4.10 億歐元) 等值資產 (附註 15 貿易、其他應收款及應收稅項)。

### 其他債務

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，FCA US 的加拿大附屬公司已就加拿大醫療信託 (Canada Health Care Trust) (「加拿大醫療信託」) B 批票據支付合共 2.72 億歐元，其中包括本金額及應計利息的到期付款，以及加拿大醫療信託 B 批票據剩餘未到期部分的預付款。2.26 億歐元的預付款已入賬列為債務清償，因此 900 萬歐元的清償收益已於截至 2017 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的淨財務開支確認。該加拿大醫療信託票據為 FCA US 主要加拿大附屬公司對加拿大醫療信託的剩餘財務負債，其來自支付加拿大全國汽車、航空、交通和通用工會 (現為 Unifor 的一部分，代表員工、退休人員及家屬) 退休後醫療保健福利責任。

於 2016 年 12 月 31 日，其他債務包括總額 2.78 億歐元的無擔保的加拿大醫療信託 B 批票據，包括應計利息。於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，FCA US 的加拿大附屬公司就加拿大醫療信託票據支付總額 1.48 億歐元，包括應計利息及提早償還加拿大醫療信託 C 批票據所有到期定期付款。於 2016 年 7 月 15 日提早償還加拿大醫療信託 C 批票據導致債務清償虧損 800 萬歐元，計入截至 2016 年 12 月 31 日止年度綜合損益表內財務開支淨額下。

如附註 26 權益所詳述，FCA 於 2014 年 12 月發行強制性可轉換證券，總面值 28.75 億美元 (22.93 億歐元)，強制性可轉換證券規定的支付票息責任符合金融負債定義。強制性可轉換證券於 2016 年 12 月 15 日轉換為 FCA 普通股，金融負債 2.26 億美元 (2.13 億歐元) 以現金支付。



其他債務亦包括主要從拉丁美洲金融服務公司籌集的資金、巴西經銷商的按金以及本集團的融資租賃應付款，詳情概述於下表：

	於 12 月 31 日									
	2017 年					2016 年				
	一 年內到 期	一 至 三 年 內到 期	三 至 五 年內 到 期	五 年 後到 期	合 計	一 年內到 期	一 至 三 年 內到 期	三 至 五 年內 到 期	五 年 後到 期	合 計
	(百萬歐元)									
最低日後租賃付款	€ 90	€ 134	€ 19	€ 74	€ 317	€ 138	€ 246	€ 131	€ 188	€ 703
利息開支	(15)	(15)	(3)	(3)	(36)	(22)	(29)	(7)	(5)	(63)
最低租賃付款的 現值	€ 75	€ 119	€ 16	€ 71	€ 281	€ 116	€ 217	€ 124	€ 183	€ 640

#### 資產抵押債務

於 2017 年 12 月 31 日，由本集團（不包括 FCA US）資產抵押的債務為 7.43 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 9.14 億歐元），其中 1.40 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 4.33 億歐元）為就根據融資租賃收購資產而應付債權人的款項，餘下金額主要與拉丁美洲的補貼融資有關。於 2017 年 12 月 31 日，作為本集團（不包括 FCA US）貸款抵押的資產賬面總額為 23.72 億歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 19.40 億歐元）（附註 11 物業、廠房及設備）。

於 2017 年 12 月 31 日，以 FCA US 資產作抵押的債務金額為 14.41 億歐元，包括與 2018 年到期 B 批定期貸款相關的 8.36 億歐元、根據融資租賃獲取資產而應付債權人的 1.41 億歐元，以及其他債務及財務承諾 4.64 億歐元。於 2016 年 12 月 31 日，以 FCA US 資產作抵押的債務金額為 34.46 億歐元，包括與 B 批定期貸款相關的 26.78 億歐元、根據融資租賃獲取資產而應付債權人的 2.07 億歐元，以及其他債務及財務承諾 5.61 億歐元。

## 22. 其他負債及應付稅項

其他負債包括以下各項：

	於 12 月 31 日					
	2017 年			2016 年		
	流 動	非 流 動	合 計	流 動	非 流 動	合 計
	(百萬歐元)					
回購協議的應付款	€ 2,234	€ —	€ 2,234	€ 2,081	€ —	€ 2,081
間接應付稅項	799	19	818	667	968	1,635
應計費用及遞延收入	1,573	2,260	3,833	1,320	2,428	3,748
應付人員款項	988	16	1,004	1,006	34	1,040
社保應付款	313	6	319	312	7	319
應付客戶合約工程款項（附註 14）	190	—	190	236	—	236
其他	1,838	199	2,037	2,187	166	2,353
其他負債合計	€ 7,935	€ 2,500	€ 10,435	€ 7,809	€ 3,603	€ 11,412

綜合財務報表

綜合財務報表附註

按到期日劃分的其他負債（不包括應計費用及遞延收入）載列如下：

	2017 年				於 12 月 31 日					
	一年 內 到期 合計 (流 動)	一 至 五 年 到 期	五 年 後 到 期	一 年 後 到 期 合 計 (非 流 動)	合計	一年 內 到期 合計 (流 動)	一 至 五 年 到 期	五 年 後 到 期	一 年 後 到 期 合 計 (非 流 動)	合計
	(百萬歐元)									
其他負債（不包括 應計費用及遞延收入）	€ 6,362	€ 227	€ 13	€ 240	€ 6,602	€ 6,489	€ 1,159	€ 16	€ 1,175	€ 7,664

回購協議的應付款與本集團訂立的回購協議有關，其包括就產品收到的價格（在銷售日期確認為預付款）以及隨後的尚未確認回購價及剩餘租賃分期付款。

應付間接稅包括本集團巴西附屬公司產生商業交易聯邦稅項，於 2016 年 12 月 31 日，本集團（以及多個在巴西經營的重要工業集團）正等待巴西最高法院就其雙重徵稅主張作出裁決。

於 2017 年 3 月 15 日，巴西最高法院裁定，計算聯邦所得稅的稅基不應計入州增值稅。於 2017 年 6 月 30 日，本集團確定不再可能產生與此類間接稅有關的經濟流出，FCA 撥回於 2007 年至 2014 年止期間就該稅項累計但未支付的總負債為 8.95 億歐元。由於該項目的重要性及其對我們業績的影響，該金額乃於截至 2017 年 12 月 31 日止年度綜合損益表的撥回巴西間接稅項負債單獨呈列，當中包括最初確認為淨收入減少的 5.47 億歐元，以及最初確認為淨財務開支的 3.48 億歐元。巴西最高法院於 2017 年 9 月 29 日發佈其書面裁決記錄概要，並於 2017 年 10 月 2 日發佈審判記錄。於 2017 年 10 月 19 日，巴西政府就以社會融合計劃 / 社會保險財政繳款替代州貨物與服務流轉稅的判決提出上訴。由於政府上訴並要求調解，令最高法院裁決的適用範圍存在不確定性，且由於巴西目前的政治及經濟不確定性加劇，管理層認為仍存在一定的經濟流出風險。

遞延收入包括與單獨定價延長保修及服務合約相關的未確認收入。該等收入將於合約期間按根據歷史資料預計產生的費用比例於綜合損益表內確認。遞延收入亦包括政府補助的剩餘部分，該部分於擬抵銷相關成本所需的期間於綜合損益表內確認為收入。

於 2017 年 1 月 20 日，FCA US 就與美國汽車、航空及農業工人國際聯合會訂立的 2014 年諒解備忘錄所產生責任支付最後一筆分期款項 1.75 億美元（1.66 億歐元），計入於 2016 年 12 月 31 日的其他流動負債內。

**應付稅項**

按到期日劃分的應付稅項分析載列如下：

	2017 年					2016 年				
	一年內到		一年後			一年內到		一年後		
	期總額 (流動)	一至五 年到期	五年後 到期	到期總額 (非流動)	合計	期總額 (流動)	一至五 年到期	五年後 到期	到期總額- (非流動)	合計
	(百萬歐元)									
應付稅項	€ 309	€ 32	€ 42	€ 74	€ 383	€ 162	€ 25	€ —	€ 25	€ 187

**23. 公允價值計量****按公允價值計量的經常性資產及負債**

下表列示按公允價值計量的經常性金融資產及負債的公允價值層級：

附註	2017 年				2016 年				
	第 1 級	第 2 級	第 3 級	合計	第 1 級	第 2 級	第 3 級	合計	
	(百萬歐元)								
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的債務證券及股本工具	13	€ 3	€ 24	€ —	€ 27	€ 159	€ 18	€ 12	€ 189
以公允價值計量且其變動計入損益的債務證券及股本工具	13	275	—	2	277	312	—	—	312
抵押存款	13	61	—	—	61	68	—	—	68
衍生金融資產	16	—	254	30	284	—	458	21	479
現金及現金等價物	17	10,800	1,838	—	12,638	15,790	1,528	—	17,318
<b>資產總額</b>		<b>€ 11,139</b>	<b>€ 2,116</b>	<b>€ 32</b>	<b>€ 13,287</b>	<b>€ 16,329</b>	<b>€ 2,004</b>	<b>€ 33</b>	<b>€ 18,366</b>
衍生金融負債	16	—	138	1	139	—	695	2	697
<b>負債總額</b>		<b>€ —</b>	<b>€ 138</b>	<b>€ 1</b>	<b>€ 139</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 695</b>	<b>€ 2</b>	<b>€ 697</b>

2017 年，公允價值層級制各層級之間並無轉撥。對於經常按公允價值於財務報表確認的資產及負債，本集團於各報告期末重新評估分類，釐定層級制各層級之間是否發生轉撥。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

衍生金融資產及負債的公允價值乃透過考慮結算日的市場參數並採用金融業務環境中廣泛接受的估值技術來計量。特別是：

- 遠期合約及貨幣掉期的公允價值，採用結算日的現行匯率及利率確定；
- 利率掉期及遠期利率協議的公允價值，乃採用結算日的現行利率，使用預計現金流量折現法來釐定；
- 合併利率及貨幣掉期的公允價值，乃採用結算日的匯率及利率，使用預計現金流量折現法來釐定；及
- 用於對沖商品價格風險的掉期及期權的公允價值乃透過使用合適的估值技術以及結算日市場參數（特別是相關價格、利率及波動率）來釐定。

現金及現金等價物（附註 17 *現金及現金等價物*）的賬面值因該等工具的期限較短而一般與公允價值相若。貨幣市場基金的公允價值亦根據可獲得的市場報價來釐定。現金等價物的公允價值在適當的情況下採用可觀察的市場收益率（分類為第 2 層），使用預計現金流量折現法來釐定。

下表載列以公允價值計量且分類為第 3 層的項目變動對賬：

	證券		衍生金融 資產 / (負債)	
	(百萬歐元)			
於 2016 年 1 月 1 日	€	12	€	(35)
於綜合損益表確認的收益 / (虧損)		—		(31)
於其他全面收益確認的收益 / (虧損)		—		62
發行 / 結算		—		23
於 2016 年 12 月 31 日		12		19
於綜合損益表確認的收益 / (虧損)		(10)		27
於其他全面收益確認的收益 / (虧損)		—		18
發行 / 結算		—		(35)
於 2017 年 12 月 31 日	€	2	€	29

綜合損益表的收益 / (虧損) 乃於收入成本確認。於其他全面收益確認的收益 / (虧損) 總額中，2,000 萬歐元於現金流儲備確認，200 萬歐元在貨幣換算差額中確認。

*按公允價值計量的經常性資產及負債*

當期應收款及應付款的賬面值與公允價值相若，因為未來現金流量的現值與賬面值並無重大差異。

下表載列並非按公允價值計量的經常性金融資產及負債的賬面值及公允價值：

	於 12 月 31 日			
	2017 年		2016 年	
	賬 面 值	公 允 價 值	賬 面 值	公 允 價 值
	(百萬元)			
附註				
經銷商融資	€ 2,295	€ 2,295	€ 2,115	€ 2,115
零售融資	420	405	286	285
融資租賃	4	4	6	6
融資活動其他應收款	421	421	171	171
<b>融資活動應收款總額</b>	<b>€ 3,140</b>	<b>€ 3,125</b>	<b>€ 2,578</b>	<b>€ 2,577</b>
15				
資產抵押融資	€ 357	€ 357	€ 410	€ 410
票據	9,626	10,365	12,351	13,164
其他債務	7,988	8,001	11,287	11,311
<b>債務總額</b>	<b>€ 17,971</b>	<b>€ 18,723</b>	<b>€ 24,048</b>	<b>€ 24,885</b>
21				

分類為第 3 層公允價值的融資活動應收款的公允價值，已使用折現現金流量模型進行估算。此項計量中使用的最重要輸入數據為市場折現率，該折現率反映了各參考市場類似應收款所適用的條件，並作出調整以計入交易對方的信用風險。

在活躍市場交易，且可獲得收盤價或最新交易價的票據歸入公允價值層級的第 1 層。無法獲得此類價格的票據乃按可獲得的最新價格或自獨立定價服務商或進行此類證券交易的交易商獲得的報價進行估值，並分類為第 2 層。

於 2017 年 12 月 31 日，分別有 103.58 億歐元及 700 萬歐元的票據分類為第 1 層及第 2 層。於 2016 年 12 月 31 日，分別有 131.57 億歐元及 700 萬歐元的票據分類為第 1 層及第 2 層。

歸入公允價值層級第 2 層的其他債務，其公允價值已使用折現現金流量模型進行估算。使用的主要輸入數據為年末市場利率，並會就本集團發行的交易性證券及本集團負債的現有信用衍生品的報價所隱含的本集團違約風險的市場預期進行調整。需使用不可觀察輸入數據進行重大調整的其他債務的公允價值分類為公允價值層級第 3 層。於 2017 年 12 月 31 日，分別有 67.96 億歐元及 12.05 億歐元的其他債務分類為第 2 層及第 3 層。於 2016 年 12 月 31 日，分別有 94.24 億歐元及 18.87 億歐元的其他債務分類為第 2 層及第 3 層。

## 24. 關聯方交易

根據國際會計準則第 24 號—*關聯方披露*，本集團的關聯方為能夠對本集團及其附屬公司行使控制、共同控制或重大影響力的實體及個人。關聯方包括屬於 Exor N.V.（透過於 2017 年 12 月 31 日持有 29.18% 的普通股股權及 42.34% 的投票權而成為 FCA 的最大股東）的公司，即包括 Ferrari N.V. 及 CNHI。Exor N.V. 於 2016 年 12 月 16 日就將強制性可轉換證券轉換為 FCA 普通股而收到 73,606,222 股 FCA 普通股（附註 26 權益）。關聯方亦包括本集團的聯營公司、合資企業及未合併附屬公司。此外，FCA 董事會成員、具有戰略責任的行政人員及其若干家族成員亦被視為關聯方。

考慮到所涉及商品或服務的特徵，本集團與關聯方進行的交易乃按照相關市場的一般商業條款進行，其主要涉及：

- 向 Ferrari N.V. 購買瑪莎拉蒂汽車的發動機及發動機部件；
- 向 Ferrari N.V. 出售汽車照明及汽車部件；
- 與在 Ferrari N.V. 一級方程式賽車上展示 FCA 品牌名稱有關的交易；
- 向合資企業 Tofas 及 FCA Bank 的租賃及出租附屬公司出售車輛；
- 向合資公司 Sevel S.p.A. 出售發動機、其他部件及生產系統，以及從 Sevel S.p.A. 購買輕型商用車；
- 向 CNHI 成員公司出售發動機、其他部件及生產系統；
- 向合資公司 Fiat India Automobiles Private Limited 購買車輛，以及提供服務以及將銷售貨物予該公司；
- 向廣汽菲克合資公司提供服務及出售商品；
- 向 CNHI 成員公司提供會計、薪資、稅務管理、資訊科技、採購及安全服務；及
- 從合資企業 Tofas 購買輕型商用車及乘用車。

與關聯方進行的最重大金融交易產生了本集團金融服務公司的融資活動應收款，相關應收款來自合資企業及資產抵押（與出售應收款而應付 FCA Bank 的款項有關），其不符合國際會計準則第 39 號—*金融工具：確認及計量* 項下的終止確認條件。

於綜合損益表確認的與關聯方進行的重大交易金額載列如下：

	2017 年				2016 年				截至 12 月 31 日止年度 2015 年			
	淨收入	收入成本	銷售、一般及其他成本淨額	融資費用 / (收入) 淨額	淨收入	收入成本	銷售、一般及其他成本淨額	融資費用 / (收入) 淨額	淨收入	收入成本	銷售、一般及其他成本淨額	財務開支淨額
	(百萬歐元)											
Tofas	€ 1,287	€ 2,779	€ 9	€ —	€ 1,536	€ 2,811	€ 3	€ —	€ 1,533	€ 1,611	€ —	€ —
Sevel S.p.A.	392	—	5	—	381	—	5	—	311	—	4	—
FCA Bank	1,715	26	(20)	36	1,571	18	(21)	39	1,447	14	9	30
廣汽菲克合資公司	569	—	(105)	—	683	—	(82)	—	252	—	—	—
Fiat India Automobiles Limited	25	1	—	—	23	1	(1)	(1)	15	4	—	—
其他	35	2	(4)	2	36	5	(3)	—	29	22	—	—
合資安排合計	<b>4,023</b>	<b>2,808</b>	<b>(115)</b>	<b>38</b>	<b>4,230</b>	<b>2,835</b>	<b>(99)</b>	<b>38</b>	<b>3,587</b>	<b>1,651</b>	<b>13</b>	<b>30</b>
聯營公司合計	<b>73</b>	<b>52</b>	<b>(3)</b>	<b>(1)</b>	<b>91</b>	<b>47</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>143</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>—</b>
CNHI	526	329	2	—	543	422	3	—	564	431	—	—
Ferrari N.V.	82	320	1	—	81	246	—	—	n/	n/	n/	n/
董事及主要管理人員	—	—	114	—	—	—	143	—	—	—	132	—
其他	1	—	26	—	—	—	26	—	—	1	17	—
CNHI、法拉利、董事及其他合計	<b>609</b>	<b>649</b>	<b>143</b>	<b>—</b>	<b>624</b>	<b>668</b>	<b>172</b>	<b>—</b>	<b>564</b>	<b>432</b>	<b>149</b>	<b>—</b>
未合併附屬公司合計	<b>61</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>57</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>79</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>(1)</b>
關聯方交易合計	<b>€ 4,766</b>	<b>€ 3,517</b>	<b>€ 28</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 5,002</b>	<b>€ 3,557</b>	<b>€ 81</b>	<b>€ 39</b>	<b>€ 4,373</b>	<b>€ 2,110</b>	<b>€ 176</b>	<b>€ 29</b>
本集團合計	<b>€ 110,934</b>	<b>€ 93,975</b>	<b>€ 7,385</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 111,018</b>	<b>€ 95,295</b>	<b>€ 7,568</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 110,595</b>	<b>€ 97,620</b>	<b>€ 7,576</b>	<b>€ 2,366</b>

綜合財務報表

綜合財務報表附註

與關聯方進行的重大交易產生的資產及負債載列如下：

	2017年						2016年					
	貿易及 其他 應收款	貿易 應付款	其他 負債	資產 抵押 融資	債務 <sup>(1)</sup>		貿易 及其他應 收款	貿易 應付款	其他 負債	資產 抵押 融資	債務 <sup>(1)</sup>	
	(百萬歐元)											
Tofas	€ 34	€ 240	€ 50	€ —	€ —	€ —	€ 28	€ 298	€ 52	€ —	€ —	
Sevel S.p.A.	23	—	6	—	1	—	33	—	4	—	8	
FCA Bank	466	206	199	319	32	—	201	248	108	169	18	
廣汽菲克合資公司	58	15	1	—	—	—	121	2	4	—	—	
Fiat India Automobiles Limited	7	13	5	—	—	—	2	—	—	—	—	
其他	20	1	—	—	—	—	25	4	—	—	—	
合資安排合計	608	475	261	319	33	—	410	552	168	169	26	
聯營公司合計	36	32	13	—	—	—	30	18	18	—	—	
CNHI	47	86	11	—	—	—	80	82	15	—	4	
Ferrari N.V.	23	75	—	—	—	—	25	75	—	—	—	
其他	1	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
CNHI、Ferrari N.V.及其他合計	71	163	11	—	—	—	105	159	15	—	4	
未合併附屬公司合計	83	8	1	—	28	—	84	9	1	—	25	
關聯方交易合計	€ 798	€ 678	€ 286	€ 319	€ 61	€ —	€ 629	€ 738	€ 202	€ 169	€ 55	
本集團合計	€ 8,553	€ 21,939	€ 10,435	€ 357	€ 17,614	€ —	€ 7,854	€ 22,655	€ 11,412	€ 410	€ 23,638	

<sup>(1)</sup> 關於不包括資產抵押融資的債務，請參閱附註 21 債務。**向關聯方作出的承諾及擔保**

截至 2017 年 12 月 31 日，本集團已與 Tofas 簽訂了照付不議承諾，當中未來最低預期責任如下：

	(百萬歐元)	
2018 年	€	340
2019 年	€	276
2020 年	€	269
2021 年	€	250
2022 年	€	159
2023 年及之後	€	—

**董事及主要管理人員酬金**

本集團董事就履行其各自職責（包括在其他合併公司的職責）而可獲得的袍金載列如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
(千歐元)			
董事 <sup>(1)</sup>	€ 29,861	€ 39,329	€ 38,488
酬金總額	€ 29,861	€ 39,329	€ 38,488

<sup>(1)</sup> 該金額包括授予首席執行官的長期以股份為基礎的報酬以及授予非執行董事的以股份為基礎的報酬產生的名義酬金成本。



有關於 2015 年 4 月 16 日授予首席執行官的特別表彰獎勵以及授予若干重要僱員的績效股單位及限制性股份單位獎勵詳情，請參閱附註 18 *以股份為基礎的報酬*。

剩餘具有戰略責任的行政人員的報酬開支總額於 2017 年約為 8,100 萬歐元（2016 年為 1.03 億歐元及 2015 年為 6,500 萬歐元），其包括（基本報酬除外）：

- 2017 年以股份為基礎的報酬開支約 4,900 萬歐元（2016 年約為 7,300 萬歐元及 2015 年約為 3,800 萬歐元）；
- 2017 年短期僱員福利約 800 萬歐元（2016 年約為 800 萬歐元及 2015 年約為 800 萬歐元）用於短期員工福利；及
- 2017 年養老金及類似福利約 900 萬歐元（2016 年為 600 萬歐元及 2015 年為 300 萬歐元）。

## 25. 授出擔保、承諾及或有負債

### *授出擔保*

於 2017 年 12 月 31 日，本集團已就第三方債務或承諾提供總額為 500 萬歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 800 萬歐元）的擔保以及對關聯方債務提供的擔保 400 萬歐元（於 2016 年 12 月 31 日為 200 萬歐元）。

### *SCUSA 自有品牌融資協議*

於 2013 年 2 月，FCA US 與 Banco Santander 的聯屬公司 Santander Consumer USA Inc.（「SCUSA」）簽訂自有品牌融資協議（「SCUSA 協議」），該協議於 2013 年 5 月 1 日生效。根據 SCUSA 協議，SCUSA 根據其一般及慣常借貸標準，以 Chrysler Capital 品牌名稱為 FCA US 的經銷商及消費者提供一系列批發及零售融資服務。

SCUSA 協議的期限自 2013 年 2 月起為期十年，在若干情況下可提前終止，包括一方未能履行其於 SCUSA 協議項下的若干持續責任。根據協議條款，SCUSA 於 2013 年 5 月提供了 1.09 億歐元（1.50 億美元）的不可退還先期融資，該款項已確認為遞延收入，並分十年攤銷。於 2017 年 12 月 31 日，6,700 萬歐元（8,000 萬美元）仍列為遞延收入。

FCA US 有時會在融資安排開始時與部分貸方合作，在利率或現金付款方面為客戶提供補貼，以鼓勵客戶購買其車輛，這種做法被稱為「補助金」。FCA US 已向 SCUSA 提供有限的排他性權利，可獲得其部分零售融資利率補貼計劃的指定最低百分比。SCUSA 已參與部分收入共享安排，並考慮把握未來的收入共享機會。SCUSA 面臨 SCUSA 協議規定的貸款損失風險。根據 SCUSA 協議的特定條款，各方分攤與消費者租賃有關的任何剩餘收益及虧損，包括對 FCA US 參與收益及虧損的限制。

### *其他回購責任*

根據墨西哥其他批發融資安排的條款，在若干觸發事件及例外情況下（包括在實際或推定終止經銷商特許經營協議的情況下），FCA Mexico 須回購根據該等安排融資的經銷商庫存。該等責任不包括某些缺少設備或行駛里程過多或原始發票日期早於回購日期一年以上的車輛（包括但不限於損壞或改裝車輛）。於 2015 年 12 月，FCA Mexico 與 Banco Inbursa 的全資附屬公司 FC Financial, S.A De C.V., Sofom, E.R., Grupo Financiero Inbursa（「FC Financial」）簽訂一份為期十年的自有品牌融資協議，據此 FC Financial 以 FCA Financial Mexico 品牌名稱為 FCA Mexico 的經銷商及零售客戶提供一系列的金融批發及零售金融服務。如經銷商的特許經營協議被實際或推定終止，則新協議項下的批發回購責任將僅限於批發購買。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

於 2017 年 12 月 31 日，根據該等批發融資安排而需支付的未來最高潛在付款金額約為 2.85 億歐元（3.19 億美元），其乃根據透過該等安排融資的相關經銷商庫存合格車輛的總回購價值計得。如需透過此類安排購回車輛，則風險總值將可減少至可轉售予其他經銷商的車輛價值。於 2017 年 12 月 31 日，擔保的公允價值小於 10 萬歐元，其考慮了觸發事件發生的可能性，以及觸發事件發生時需作出的估計付款（經扣除存貨的估計值）。該等估計乃基於歷史經驗得出。

#### 與主要供應商簽訂的安排

本集團不時在日常業務過程中與主要第三方供應商訂立各種安排，以建立戰略及技術優勢。此類安排數量有限，當中列明以固定及可釐定價格採購固定或最小數量的商品及 / 或服務的無條件採購責任。於 2017 年 12 月 31 日，該等安排項下的未來最低採購責任載列如下：

	(百萬歐元)	
2018 年	€	817
2019 年	€	583
2020 年	€	515
2021 年	€	325
2022 年	€	198
2023 年及之後	€	53

#### 經營租賃合約

本集團就工業大樓及設備使用權訂有經營租賃合約，平均期限分別為 10-20 年及 3-5 年。下表概列不可取消租賃合約項下的未來最低租賃付款總額：

	於 2017 年 12 月 31 日				
	一年內到 期	一 至 三 年 到 期	三 至 五 年 到 期	五 年 後 到 期	合 計
	(百萬歐元)				
經營租賃協議項下的未來最低租賃付款	€ 352	€ 457	€ 298	€ 396	€ 1,503

於 2017 年，本集團確認的租賃付款費用為 3.41 億歐元（2016 年為 3.39 億歐元，2015 年為 2.46 億歐元）。

#### 其他承諾、安排及合約權利

##### UAW 勞動協議

於 2015 年 10 月，FCA US 與 UAW 同意訂立一項新的四年期全國集體談判協議，該協議將於 2019 年 9 月到期。新協議的條文在達到若干質量和財務業績指標的基礎上，繼續為成功發展型薪酬提供某些機會。協議將在八年內消除「傳統」和「薪級」僱員的薪酬差距，並將繼續為 UAW 代表僱員提供簡化經調整利潤分成計劃。經調整利潤分成計劃於 2016 計劃年度生效，與北美自貿區盈利能力直接掛鉤。協議包括代替進一步工資增長的一次性總付款，主要為「傳統」僱員的 4,000 美元及「薪級」僱員的 3,000 美元，合計約 1.41 億美元（1.27 億歐元），於 2015 年 11 月 6 日支付給 UAW 成員。該等付款將按四年勞工協議期按比例攤銷。

*意大利勞動協議*

於 2015 年 4 月，FCA 的意大利成員公司就汽車業務簽署了新的四年薪酬協議。新的薪酬協議隨後被納入新勞動協議，並於 2015 年 7 月 7 日擴展至意大利的所有 FCA 成員公司。

薪酬安排自 2015 年 1 月 1 日起至 2018 年 12 月 31 日止追溯生效，激勵所有僱員努力實現 2014 年 5 月制定的 2014-2018 年業務計劃所列明於 2015-2018 年期間需完成的生產力、質量及盈利能力目標，方式為在基本工資中添加兩項可變的附加要素：

- 年度獎金，根據達成的生產效率及工廠的世界級製造審計狀況計得；及
- 與完成歐洲、中東及非洲地區 2014-2018 年業務計劃（「業務計劃花紅」）的 2015-2018 年財務目標相關的要素，包括頂級品牌 Alfa Romeo 及瑪莎拉蒂的活動。業務計劃花紅的其中一部分為根據僱員基本工資計算的保證金額，其於四年內按季度分期支付，其餘部分將於 2019 年 3 月支付予截至 2018 年 12 月 31 日的在職僱員，該等僱員在 2015 年至 2018 年期間至少服務兩年。

於截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，已就薪酬協議確認開支合計 1.24 億歐元、1.17 億歐元及 1.15 億歐元。

*加拿大勞動協議*

FCA 與加拿大 Unifor 簽訂了一份新的四年期勞動協議，並於 2016 年 10 月 16 日獲得批准。此協議的條款規定，2012 年 9 月 24 日之前雇用的僱員在協議的第一年和第四年的工資增長 2%，並將通過修訂十年期累進工資表計劃，繼續縮小 2012 年 9 月 24 日或之後雇用的僱員的工資差距。該協議包括一次性總付款，代替 2016 年 11 月 4 日支付予 Unifor 成員的每人 6,000 加元（合計約 5,500 萬加元，約合 3,800 萬歐元）的進一步工資增長。該等付款在四年期勞動協議期內按比例攤銷。該新協議將於 2020 年 9 月到期。

*Sevel S.p.A.*

作為與 Peugeot-Citroen SA（「PSA」）訂立的 Sevel 合作協議的一部分，本集團與 PSA 訂立一項認購協議，規定自 2017 年 7 月 1 日至 2017 年 9 月 30 日，本集團自 2017 年 12 月 31 日起有權收購合資經營 Sevel 的剩餘權益。於協議所訂期間，本集團並未行使收購合資經營 Sevel 剩餘權益的權利，該權利已到期。

*或有負債*

就過往年度進行的重大資產剝離而言，本集團向買方提供彌償保證，該等合約項下的最大潛在彌償責任金額通常以購買價的一定百分比為限。該等彌償主要是指在有限期間內違反合約規定的陳述及保證，以及在若干情況下違反環境或稅收事項而引起的潛在彌償責任。於 2017 年及 2016 年 12 月 31 日，該等彌償的潛在責任約為 1.70 億歐元，合共 5,000 萬歐元已於該等責任的相關撥備確認。本集團已提供若干無限制賠付的其他彌償，因此無法估計根據該等彌償提出的索賠可能導致的最大未來潛在付款金額。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

#### 高田氣囊充氣裝置

於 2015 年 11 月 3 日，美國高速公路安全管理局就使用不含乾燥劑相穩定硝酸銨（「PSAN」）製造及安裝在原始設備製造商汽車中的高田氣囊充氣裝置發出高田同意令。於 2016 年 5 月 4 日，美國高速公路安全管理局頒佈原有高田同意令的修訂，擴大原有同意令的範圍至包括額外 760 萬個不含乾燥劑 PSAN 氣囊充氣裝置，其中約 200 萬個充氣裝置被延後及尚無須召回。根據高田同意令修訂，於 2016 年 5 月 16 日，高田向美國高速公路安全管理局提交缺陷及不合規資料報告（「缺陷報告」），申報不含乾燥劑 PSAN 氣囊充氣裝置存在缺陷。因此，FCA US 宣佈召回在北美自貿區組裝而涉及 2016 年 5 月 16 日缺陷報告的汽車，相當於約 560 萬個充氣裝置。經考慮估計召回費用及估計召回參與率（計及所涉汽車的車齡）後，我們於截至 2016 年 12 月 31 日止年度的收入成本內確認 4.14 億歐元。此等費用反映我們根據本集團歷史經驗及行業數據作出的參與率假設。

於 2018 年 1 月 2 日，高田向美國高速公路安全管理局提交缺陷報告，申報某些汽車搭載的某些不含乾燥劑 PSAN 充氣裝置存在缺陷。由於高田的缺陷報告，於 2018 年 1 月 9 日，FCA US 向美國高速公路安全管理局提交缺陷報告，表明約 200 萬個充氣裝置中約有 40 萬個目前需要召回。根據國際會計準則第 10 號期後事項，採用根據我們歷史經驗及行業數據就估計召回參與率（計及所涉汽車的車齡）作出的相同假設，我們於截至 2017 年 12 月 31 日止年度的收入成本內確認 2,900 萬歐元的額外撥備。剩餘 160 萬個充氣裝置被延後及尚無須召回。因此未產生任何費用。我們預計任何潛在召回的相關費用對本集團並不重大。

於 2017 年 12 月，FCA 開始通知拉美主管當局將就高田製造的某些不含乾燥劑 PSAN 充氣裝置展開預防安全行動。經考慮估計預防安全行動費用及估計參與率（計及所涉汽車的車齡）後，已於 2017 年 12 月 31 日確認 7,300 萬歐元撥備。

若我們的實際經驗與歷史經驗或行業數據不同，可能會導致未來調整高田保修撥備。我們持續評估高田供應的氣囊充氣裝置的狀況及性能。儘管未召回裝置並無任何已知問題，隨著更多資料、數據及分析公開，以及我們持續與監管機構商討，須召回的充氣裝置數量可能會擴大。未來召回估計費用的任何負債將於召回很可能發生的期間確認。

#### 排放事項

我們收到了部分監管機構的詢問，因為它們在檢查幾家汽車製造商車輛的道路尾氣排放，在司法管轄方面適當時，我們與多個政府機構和機關合作。

特別是在歐洲，我們一直與意大利交通部（「意大利交通部」）和荷蘭車輛監管機構（RDW）（這些是認證在歐盟銷售的 FCA 柴油車的機構）以及英國駕駛員和車輛標準局（「駕駛員和車輛標準局」）合作。我們最初還回應了德國機構德國機動車管理局（Kraftfahrt-Bundesamt）（「德國機動車管理局」）關於我們車輛排放測試結果的詢問，並討論了德國機動車管理局報告的測試結果、我們的排放控制校準以及所討論車輛的特性。在這些初步討論之後，意大利交通部（它擁有唯一的對其認證的車輛的監管合規事宜的授權），聲稱其對德國機動車管理局提出的問題專屬管轄權，測試車輛，確定車輛符合適用的歐洲法規，並向德國機動車管理局通知其決定。此後，意大利交通部與德國聯邦交通和數字基礎設施部（「聯邦交通和數字基礎設施部」）（負責監管德國機動車管理局）之間根據歐盟委員會（「歐盟委員會」）規定進行了調解，以解決它們之間的分歧。調解結束，沒有對 FCA 採取任何行動。2017 年 5 月，歐盟委員會宣佈，它打算對意大利提起侵權程序，指控意大利未能回應歐盟委員會對某些 FCA 排放控制校準的擔憂。意大利交通部對歐盟委員會的指控作出了回應，確認車輛的審批程序得到了妥善執行，而意大利在調解過程中提供的材料證實了這一點。

此外，應法國消費者保護局的請求，法國檢察官已調查包括 FCA 在內的多家汽車製造商的柴油車，調查這些車的銷售是否違反了法國消費者保護法。

該等調查的結果目前無法預測；然而，配合多個政府機構和部門的調查需要大量的管理時間，這可能會分散我們對業務計劃的其他重要方面投入的精力，或可能導致進一步的執法行動以及產生維修或召回車輛的處罰或責任，其中任何一項均可能對我們的業務、經營業績及聲譽造成重大不利影響。

於 2017 年 1 月 12 日，美國環境保護署（「環保署」）及加利福尼亞州空氣資源委員會頒佈多項違規通知，涉及約 100,000 輛 2014-2016 車型年份的輕型 Ram 1500 和 Jeep 大切諾基柴油車排放控制系統的某些軟件功能。於 2017 年 5 月 23 日，美國司法部環境及自然資源科（「司法部環境與自然資源司」）就環保署提出的問題對我們提起民事訴訟，指控在汽車排放認證流程中未按規定向環保署披露該等軟件功能，導致違反《清潔空氣法案》，以及某些軟件功能規避、妨礙汽車排放控制系統或令其無法運作，導致汽車在某些正常現實駕駛條件下排放的氮氧化物水平高於聯邦排放測試時的水平。有人主要代表消費者在美國州及聯邦法院就該等汽車提出私人訴訟，指稱欺詐、違反消費者保護法律及提出其他民事申索，包括一項正在加利福尼亞州北區美國聯邦法院進行的推定集體訴訟。多個其他政府部門及機構，包括美國司法部、美國證券交易監督委員會及多個州份的總檢察長已展開相關調查。

我們一直與環保署及加利福尼亞州空氣資源委員會合作澄清有關本公司排放控制系統技術的問題，並於 5 月宣佈我們已為 2017 車型年份輕型 Ram 1500 和 Jeep 大切諾基柴油車開發更新後的排放軟件校準，相信可解決有關部門的顧慮。

隨後，我們繼續與有關部門合作進行汽車測試及改良該等校準。2017 車型年份的更新包括經修改的排放軟件校準，無須變更硬件，我們認為修改不會影響的汽車燃料效率或性能。2017 年 7 月，我們加利福尼亞州空氣資源委員會及環保署的汽車排放認證，准許在全部 50 各州生產銷售 2017 車型年份輕型 Ram 1500 和 Jeep 大切諾基柴油車。我們會繼續與環保署及加利福尼亞州空氣資源委員會合作，尋求其許可使用該等經修改排放軟件校準更新 2014-2016 車型年份輕型 Ram 1500 和 Jeep 大切諾基柴油車的排放控制系統。

現階段我們無法預計該等調查及訴訟的結果，且由於可能出現各種結果，我們無法可靠地估計可能的損失範圍。該等事項的解決方案可能會對我們在消費者中的聲譽產生不利影響，從而對我們汽車的需求造成負面影響，繼而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

#### 國家培訓中心

就政府對全美汽車工人聯合會—克萊斯勒國家培訓中心相關事宜進行的持續調查而言，美國司法部已對多名個人（包括前 FCA US 僱員及與全美汽車工人聯合會相關聯的個人）提起訴訟，指控（其中包括）彼等涉嫌稅務欺詐及違反《美國勞資關係法》（Taft-Hartley），為 FCA US 的利益串謀向全美汽車工人聯合會高級職員及全美汽車工人聯合會僱員提供金錢或其他有價值的物品。當中數名被告已認罪，部分人則聲稱彼等違反 Taft-Hartley 法案乃與 FCA US 串謀進行。我們將繼續配合此調查。FCA US 在美國聯邦法院面臨多項推定集體訴訟，當中指控該等訴訟對全美汽車工人聯合會工人造成了傷害。在此初期階段，我們無法可靠地評估損失產生的可能性，亦無法估計潛在損失的範圍。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

### 銷售報告

於 2016 年 7 月 18 日，我們確認美國證券交易監督委員會已開始對我們的美國最終客戶車輛單位銷售報告進行調查，並已查詢美國司法部提出的類似問題。該等車輛單位銷售報告主要與經銷商對消費者的單位銷量有關，而我們通常根據對經銷商和其他客戶的出貨量而不是對消費者的車輛單位銷售來確認收入。我們將繼續配合該等調查；然而相關結果尚不確定，且目前無法預測。在目前階段，我們無法可靠地評估是否會產生損失，亦無法估計潛在損失範圍。

我們亦獲悉，我們在美國密歇根州東區地方法院面臨兩項推定安全集體訴訟，相關指控與我們的美國最終消費者汽車單位銷售報告有關。在此早期階段，我們無法可靠地評估發生損失的可能性，亦無法估計可能的損失範圍。

### 安全召回

於 2015 年 9 月 11 日，原告人在紐約南區的美國地區法院對我們提起一項推定安全集體訴訟申訴，指控我們就遵守監管規定作出重大失實陳述，以及我們未能及時披露有關汽車召回行動的若干開支。於 2016 年 10 月 5 日，該地區法院駁回有關披露汽車召回行動開支的主張，但裁定有關指控監管規定失實陳述的主張獲准繼續審理。於 2017 年 2 月 17 日，原告人修訂申訴，指控排放合規存在重大失實陳述。於 2017 年 11 月 13 日，法院拒絕我們有關駁回排放相關主張的呈請。在此訴訟早期階段，我們無法可靠地評估發生損失的可能性，亦無法估計可能的損失範圍。

### 尾部碰撞訴訟

於 2012 年 7 月 9 日，原告人就 2012 年 3 月涉及 1999 年 Jeep 大切諾基的尾部碰撞致死事故，在美國喬治亞州迪凱特縣高等法院（「該法院」）對 FCA US 提起訴訟。原告人指控製造商在設計及銷售該汽車時魯莽及肆意行事，將油箱安置在後軸後面，並違反就所指控危險作出警示的職責。於 2015 年 4 月 2 日，陪審團裁定原告人勝訴，初審法院登錄一項 FCA US 敗訴的判決，賠償金額為 1.485 億美元（1.41 億歐元）。於 2015 年 7 月 24 日，法院發出一項減免損害賠償，將 FCA US 的賠償判決減至 4,000 萬美元（3,800 萬歐元）。

FCA US 認為陪審團的判決沒有證據或法律支持，並就該法院的判決提出上訴。FCA US 堅稱 1999 年 Jeep 大切諾基沒有缺陷，其燃油系統並未對機動車輛安全構成不合理風險。該汽車符合或超過所有適用的聯邦機動車輛安全標準，包括燃油系統完整性標準。此外，FCA US 向美國高速公路安全管理局提交了大量數據，證實該汽車的性能等於或優於碰撞研究中的同類汽車。但在審理過程中，FCA US 未獲准介紹先前向美國高速公路安全管理局提供的所有數據，以證明該汽車燃油系統沒有缺陷。

於 2016 年 11 月 15 日，喬治亞州上訴法院確認該法院的判決及 4,000 萬美元（3,800 萬歐元）的判決。於 2016 年 12 月 23 日，FCA US 向喬治亞州最高法院提出呈請。口頭辯論於 2017 年 10 月 24 日舉行。儘管喬治亞州最高法院的裁定可能確認相關判決，FCA US 正尋求喬治亞州最高法院頒令推翻該判決、命令重新審訊或進一步修訂判決金額。我們認為損失（如有）不會超過並很可能低於當前判決的金額，並獲現有撥備覆蓋。

## 26. 權益

### 股本

於 2017 年 12 月 31 日，FCA 的法定股本為四千萬歐元（40,000,000 歐元），分為二十億（2,000,000,000）股每股面值一歐分（0.01 歐元）的 FCA 普通股，以及二十億（2,000,000,000）股每股面值一歐分（0.01 歐元）的特殊表決權股份。

於 2017 年 12 月 31 日，FCA 的全額繳足股本為 1,900 萬歐元（2016 年 12 月 31 日：1,900 萬歐元），包括 1,540,089,690 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份，面值均為每股 0.01 歐元（2016 年 12 月 31 日：1,527,965,719 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份，面值均為每股 0.01 歐元）。

下表概列截至 2017 年 12 月 31 日止年度 FCA 已發行普通股及特殊表決權股份數目的變動：

	普通股	特別投票 權股份	合計
2017 年 1 月 1 日的結餘	1,527,965,719	408,941,767	1,936,907,486
向執行董事發行的股份（董事薪酬）	2,795,500	—	2,795,500
向非執行董事發行的股份（董事薪酬）	54,855	—	54,855
向主要管理層發行的股份	9,273,616	—	9,273,616
2017 年 12 月 31 日的結餘	<b>1,540,089,690</b>	<b>408,941,767</b>	<b>1,949,031,457</b>

於 2014 年 10 月 29 日，FCA 董事會議決授權根據在合併完成前採納、據此可向合資格人士授出股權獎勵的股權激勵計劃及長期激勵計劃發行最多 9,000 萬股普通股。2014 年至 2018 年期間發行任何股份須符合特定績效 / 保留規定，而向董事發行須經 FCA 股東批准（請參閱附註 18 以股份為基礎的報酬）。

### 強制性可轉換證券

於 2016 年 12 月 15 日，根據 FCA 普通股於 2016 年 11 月 14 日起至 2016 年 12 月 12 日止（含）連續 20 個交易日期間於紐約證券交易所的平均成交量加權平均價，2014 年 12 月發行的每份面值 100 美元的強制性可轉換證券被轉換為 8.3077 股 FCA 普通股，因此發行總共 238,846,375 股 FCA 普通股。

### 其他儲備：

其他儲備包括：

- 法定儲備，於 2017 年 12 月 31 日為 115.94 億歐元（2016 年 12 月 31 日：108.66 億歐元），根據荷蘭法律釐定，主要與附屬公司資本化的發展開支及其盈利相關，在向 FCA 作出分派方面設有若干限制；
- 資本儲備，於 2017 年 12 月 31 日為 58.17 億歐元（2016 年 12 月 31 日：57.66 億歐元）；
- 保留盈利（經分派法定儲備後），為負 3.33 億歐元（2016 年 12 月 31 日：負 13.56 億歐元）；及
- 歸屬於母公司所有者的利潤，截至 2017 年 12 月 31 日止年度為 34.91 億歐元（截至 2016 年 12 月 31 日止年度：18.03 億歐元）。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

**其他全面收益**

其他全面收益如下：

	截至 12 月 31 日止年度		
	2017 年	2016 年	2015 年
	(百萬歐元)		
於後續期間不會重新分類至綜合損益表的項目：			
重新計量界定福利計劃產生的(虧損)/收益	€ (64)	€ 584	€ 679
分佔權益法核算投資對象重新計量界定福利計劃產生的收益/(虧損)	2	(5)	(2)
與已終止業務相關的項目	—	—	4
<b>不會重新分類至綜合損益表的項目總額(B1)</b>	<b>(62)</b>	<b>579</b>	<b>681</b>
於後續期間可能重新分類至綜合損益表的項目：			
期內產生的現金流量對沖工具收益/(虧損)	66	(54)	63
重新分類至綜合損益表的現金流量對沖工具收益/(虧損)	81	(195)	123
<b>現金流量對沖工具收益/(虧損)總額</b>	<b>147</b>	<b>(249)</b>	<b>186</b>
可供出售金融資產產生的收益	14	15	11
換算海外業務產生的匯兌(虧損)/收益	(1,942)	458	1,002
期內產生的分佔權益法核算投資對象其他全面收益/(虧損)	(94)	(97)	(18)
重新分類至綜合損益表的分佔權益法核算投資對象其他全面收益/(虧損)	(27)	(25)	1
<b>分佔權益法核算投資對象其他全面(虧損)/收益總額</b>	<b>(121)</b>	<b>(122)</b>	<b>(17)</b>
與已終止業務相關的項目	—	—	21
<b>可能重新分類至綜合損益表的項目總額(B2)</b>	<b>(1,902)</b>	<b>102</b>	<b>1,203</b>
<b>其他全面收益總額(B1)+(B2)=(B)</b>	<b>(1,964)</b>	<b>681</b>	<b>1,884</b>
稅務影響	(31)	(192)	(249)
稅務影響—已終止業務	—	—	(4)
<b>其他全面收益總額(除稅淨額)</b>	<b>€ (1,995)</b>	<b>€ 489</b>	<b>€ 1,631</b>

重新計量界定福利計劃產生的損益主要包括期內產生的精算損益、計劃資產回報(扣除於綜合損益表確認的利息收入)及資產上限影響的任何變動。該等損益與相關界定福利計劃的負債或資產淨額抵銷(附註 19 僱員福利負債)。



下表概列與其他全面收益相關的稅務影響：

	截至 12 月 31 日止年度								
	2017 年			2016 年			2015 年		
	稅前結 餘	稅 項收入 / (開支)	淨 結餘	稅前結 餘	稅 項收入 / (開支)	淨 結餘	稅前結 餘	稅 項收入 / (開支)	淨 結餘
	(百萬歐元)								
重新計量定額福利計劃 產生的(虧損)/收益	€ (64)	€ (21)	€ (85)	€ 584	€ (261)	€ 323	€ 679	€ (201)	€ 478
現金流量對沖工具收益/(虧損)	147	(10)	137	(249)	69	(180)	186	(48)	138
可供出售金融資產產生的收 益	14	—	14	15	—	15	11	—	11
換算海外業務產生的匯兌(虧損)/收 益	(1,942)	—	(1,942)	458	—	458	1,002	—	1,002
分佔權益法核算投資對象其 他全面收益/(虧損)	(119)	—	(119)	(127)	—	(127)	(19)	—	(19)
與已終止業務相關的項目	—	—	—	—	—	—	25	(4)	21
<b>其他全面收益總額</b>	<b>€ (1,964)</b>	<b>€ (31)</b>	<b>€ (1,995)</b>	<b>€ 681</b>	<b>€ (192)</b>	<b>€ 489</b>	<b>€ 1,884</b>	<b>€ (253)</b>	<b>€ 1,631</b>

#### 資本管理政策及流程

本集團管理資本的目標是為全體股東創造價值、保障業務連續性及支持本集團增長。因此，本集團致力維持充足資本水平，使其能夠為股東取得滿意的經濟回報，同時保證以經濟的方式獲取外部資金來源，包括取得充分的信貸評級。

本集團持續監察債務與股本比率，尤其是淨負債以及工業活動產生現金的水平。為達致該等目標，本集團不斷努力提升經營盈利能力。此外，本集團可出售部分資產以降低負債水平，而董事會可在 FCA 股東大會上向 FCA 股東提議增減股本或在法律允許下分派儲備。本集團亦可在不超過 FCA 股東大會授權限額的前提下購買庫存股份，以創造價值，同時實現達致財務平衡及提升本集團評級的目標。

2017 年，董事會建議不宣派 FCA 普通股股息，以進一步滿足本集團業務計劃的資本要求。

#### FCA 忠誠投票架構

忠誠投票架構的目的為獎勵長期擁有 FCA 普通股的股東，以及促進 FAC 股東基礎的穩定性，方法為向長期 FCA 股東授予特殊表決權股份，該等股份附帶一份表決權，與所持每股 FCA 普通股授予的表決權疊加。對於合併，除 FCA 普通股之外，FCA 向合併完成後選擇參與忠誠投票架構的合資格 Fiat 股東發行 408,941,767 股每股面值 0.01 歐元的特殊表決權股份。此外，FCA 股東可隨時透過要求 FCA 在忠誠股東名冊內登記該 FCA 股東所持的全部或部分 FCA 普通股，選擇參與忠誠投票架構。特殊表決權股份僅累計少量股息，分配至單獨的特殊股息儲備，並且不附帶享有 FCA 任何其他儲備的權利。特殊表決權股份的經濟權益並不重要，不會影響每股收益。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 27. 每股收益

### 每股基本收益

截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度的每股基本收益乃透過將各期間母公司權益持有人應佔淨利潤除以流通股加權平均數釐定。截至 2017 年及 2016 年 12 月 31 日止年度，流通股加權平均數包括於 2016 年 12 月將強制性可轉換證券轉換為 FCA 普通股而獲得的 238,846,375 股股份（附註 26 權益）。截至 2015 年 12 月 31 日止年度，流通股加權平均數增加，計入了轉換強制性可轉換證券產生的最低普通股數目。

下表載列計算每股基本收益所用的數額：

		截至 12 月 31 日止年度		
		2017 年	2016 年	2015 年
歸屬於母公司所有者的純利	百萬	€ 3,491	€ 1,803	€ 334
流通股加權平均數	千股	1,535,988	1,513,019	1,510,555
每股基本收益	€	€ 2.27	€ 1.19	€ 0.22

		截至 12 月 31 日止年度		
		2017 年	2016 年	2015 年
歸屬於母公司所有者的持續性業務純利	百萬	€ 3,491	€ 1,803	€ 83
流通股加權平均數	千股	1,535,988	1,513,019	1,510,555
持續性業務每股基本收益	€	€ 2.27	€ 1.19	€ 0.05

		截至 12 月 31 日止年度		
		2017 年	2016 年	2015 年
歸屬於母公司所有者的已終止業務純利	百萬	€ —	€ —	€ 251
流通股加權平均數	千股	1,535,988	1,513,019	1,510,555
已終止業務每股基本收益	€	€ —	€ —	€ 0.17

### 每股攤薄收益

為計算每股攤薄收益，擴大流通股加權平均數以計及就 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日的已發行及未歸屬限制性及績效股單位（附註 18 以股份為基礎的報酬）將發行潛在普通股的理論影響（採用庫存股份法釐定）。

截至 2015 年 12 月 31 日止年度，流通股加權平均數亦有所增加，以計及發行與強制性可轉換證券（附註 26 權益）相關的股票所產生的理論影響。根據 FCA 於 2015 年 12 月 31 日的股價，如強制性可轉換證券被轉換，則會發行的最低數目的股份，因此截至 2015 年 12 月 31 日止年度，有關強制性可轉換證券的每股基本及攤薄收益並無差異。

對於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，計算每股攤薄收益時並未考慮 2015 年及 2016 年授出的部分績效股單位淨收益獎勵及 2017 年授出的部分限制性股份單位獎勵（請參閱附註 18 以股份為基礎的報酬）如獲行使將產生的理論影響，因其具有反攤薄效果。截至 2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度，概無工具因反攤薄影響而被排除在每股攤薄收益的計算之外。

下表載列計算每股攤薄收益所用的數額：

		截至 12 月 31 日止年度		
		2017 年	2016 年	2015 年
歸屬於母公司所有者的純利	百萬	€ 3,491	€ 1,803	€ 334
流通股加權平均數	千股	1,535,988	1,513,019	1,510,555
就以股份為基礎的報酬可發行股份數目	千股	20,318	13,357	3,452
每股攤薄收益所用流通股加權平均數	千股	1,556,306	1,526,376	1,514,007
每股攤薄收益	€	€ 2.24	€ 1.18	€ 0.22

		截至 12 月 31 日止年度		
		2017 年	2016 年	2015 年
歸屬於母公司所有者的持續性業務純利	百萬	€ 3,491	€ 1,803	€ 83
每股攤薄收益所用流通股加權平均數	千股	1,556,306	1,526,376	1,514,007
持續性業務每股攤薄收益	€	€ 2.24	€ 1.18	€ 0.05

		截至 12 月 31 日止年度		
		2017 年	2016 年	2015 年
歸屬於母公司所有者的已終止業務純利	百萬	€ —	€ —	€ 251
每股攤薄收益所用流通股加權平均數	千股	1,556,306	1,526,376	1,514,007
已終止業務每股攤薄收益	€	€ —	€ —	€ 0.17

## 28. 分部報告

報告分部反映行政總裁（國際財務報告準則第 8 號 - 經營分部所界定的「主要經營決策者」）在作出戰略決定、分配資源及評估表現時定期審閱及超出國際財務報告準則第 8 號 - 經營分部所載定量閾值，或其資料被認為對財務報表使用者有用的本集團經營分部。本集團的報告分部包括四個地區大眾市場汽車經營分部（北美自貿區、拉美、亞太以及歐洲、中東及非洲）以及瑪莎拉蒂全球豪華品牌經營分部及全球部件經營分部，具體說明如下：

- 北美自貿區分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。北美自貿區分部收入主要來自在美國、加拿大、墨西哥及加勒比群島銷售克萊斯勒、Jeep、道奇、Ram、菲亞特及阿爾法羅密歐品牌汽車，以及銷售相關零件及配件。
- 拉美分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。拉美分部收入主要來自在南美及中美洲銷售菲亞特及 Jeep 品牌乘用車及輕型商用車和相關備件，以及在該地區分銷克萊斯勒、道奇及 Ram 品牌汽車。此外，該分部向巴西經銷商網絡及阿根廷零售客戶提供金融服務。
- 亞太分部收入主要來自在中國、日本、澳洲、南韓及印度等地分銷及銷售阿巴斯、阿爾法羅密歐、克萊斯勒、道奇、菲亞特及 Jeep 品牌汽車及相關備件。有關業務通過附屬公司及合資公司經營。此外，該分部向中國經銷商網絡及零售客戶提供金融服務。

- 歐洲、中東及非洲分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。歐洲、中東及非洲分部收入主要來自在歐洲、中東及非洲銷售菲亞特、阿爾法羅密歐、藍旗亞、阿巴斯、Jeep 及 Fiat Professional 品牌乘用車及輕型商用車、銷售相關備件以及在該等地區分銷克萊斯勒、道奇及 Ram 品牌汽車。此外，該分部在歐洲提供有關銷售汽車及輕型商用車的金融服務，主要通過 FCA 與銀行的合資公司及主要從事保理業務的全資專屬財務公司 Fidis S.p.A. 提供。
- 瑪莎拉蒂分部從事汽車設計、設計生產、開發、製造及分銷。瑪莎拉蒂分部收入來自銷售瑪莎拉蒂品牌豪華車。
- 部件分部收入來自生產及銷售照明部件、車身控制器、懸架、減震器、電子系統、排氣系統及塑料成型部件。此外，該分部的收入亦來自以 Magneti Marelli 品牌名稱進行的備件分銷活動、引擎、變速箱、傳動及懸掛系統鑄鐵部件以及鋁製汽缸蓋(Teksid)，以及設計和生產行業自動化系統及汽車行業相關產品(Comau)。

大眾市場汽車分部之間的交易一般按「銷售地點」呈列，反映分部內向第三方客戶最終銷售的利潤／（虧損）。此呈列方式一般可沖銷分部內法律實體轉讓價格的影響。除大眾市場汽車分部外，其他分部的收入直接產生自或因正常業務活動而歸屬於該分部，並包括與第三方交易的收入以及與分部交易產生、按正常市價確認的收入。

其他業務包括根據國際財務報告準則第 8 號 - 經營分部不屬經營分部的活動及業務的業績。此外，未分配項目及對銷包括綜合調整、對銷，以及與推出阿爾法羅密歐 Giulia 平台相關的成本，該等成本因出貨量有限而未分配至大眾市場汽車分部。財務收入及開支及所得稅不歸屬於分部表現，因為其不屬於經營責任範圍。

經調整息稅前利潤（「經調整息稅前利潤」）為主要經營決策者評估表現、向本集團經營分部分配資源及審視經營趨勢、進行分析比較以及對比各期間及分部間表現所用的計量指標。經調整息稅前利潤不包括持續性業務純利的若干調整，當中包括投資出售收益／（虧損）、重組、減值、資產撤銷及非經常性收入／（開支）（該等項目被視為不會頻繁發生的稀有或離散事件），亦不包括淨財務開支及稅項開支／（收益）。請參閱下文所載持續性業務純利（綜合損益表所載最能直接比較的指標）與經調整息稅前利潤的對賬。經營資產未納入主要經營決策者審閱的數據內，因此，如國際財務報告準則第 8 號 - 經營分部所允許，並無提供相關資料。

以下表格概列截至 2017 年、2016 年及 2015 年 12 月 31 日止年度按分部劃分的財務資料摘錄：

2017 年	大眾市場汽車					部件	其他活動	未分配項目及對銷	FCA
	北美自貿區	拉美	亞太	歐洲、中東及非洲	瑪莎拉蒂				
收入	€ 66,094	€ 8,004	€ 3,250	€ 22,700	€ 4,058	€ 10,115	€ 727	€ (4,014)	€ 110,934
與其他分部交易的收入	(47)	(15)	(32)	(140)	(21)	(3,323)	(436)	4,014	—
來自第三方客戶的收入	<b>€ 66,047</b>	<b>€ 7,989</b>	<b>€ 3,218</b>	<b>€ 22,560</b>	<b>€ 4,037</b>	<b>€ 6,792</b>	<b>€ 291</b>	<b>€ —</b>	<b>€ 110,934</b>
持續性業務純利									<b>€ 3,510</b>
稅項開支									€ 2,651
財務開支淨額									€ 1,469
調整：									
巴西間接稅項負債撥回 <sup>(1)</sup>	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (895)
減值費用 <sup>(2)</sup>	€ —	€ 77	€ —	€ 142	€ —	€ 10	€ —	€ —	€ 229
召回活動—安全氣囊充氣裝置 <sup>(3)</sup>	€ 29	€ 73	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 102
重組費用 / (撥回) <sup>(4)</sup>	€ (1)	€ 75	€ —	€ —	€ —	€ 20	€ —	€ 1	€ 95
解決若干部件法律事項	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 43	€ —	€ —	€ 43
終止綜合委內瑞拉 <sup>(5)</sup>	€ —	€ 42	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 42
北美自貿區產能調整 <sup>(6)</sup>	€ (38)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (38)
天津(中國)港爆炸保險追償 <sup>(7)</sup>	€ —	€ —	€ (68)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (68)
投資出售收益 <sup>(8)</sup>	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (27)	€ —	€ (49)	€ (76)
其他	€ (1)	€ —	€ 1	€ —	€ —	€ (11)	€ —	€ 1	€ (10)
經調整息稅前利潤	<b>€ 5,227</b>	<b>€ 151</b>	<b>€ 172</b>	<b>€ 735</b>	<b>€ 560</b>	<b>€ 536</b>	<b>€ (189)</b>	<b>€ (138)</b>	<b>€ 7,054</b>
分估權益法核算									
投資對象利潤	€ —	€ —	€ 75	€ 306	€ —	€ 14	€ 13	€ 1	€ 409

<sup>(1)</sup> 由於此負債與本集團多個分部在巴西的業務相關，故並無歸屬於相關分部的業績；

<sup>(2)</sup> 歐洲、中東及非洲的減值費用與全球產品組合變動相關。拉美的減值費用與產品組合變動以及委內瑞拉若干房地產資產於 2017 年第二季度因經濟狀況持續惡化而減值相關；

<sup>(3)</sup> 請參閱附註 20 撥備及附註 25 授出擔保、承諾及或有負債；

<sup>(4)</sup> 主要與拉美僱員重組費用相關；

<sup>(5)</sup> 請參閱附註 3 綜合範圍；

<sup>(6)</sup> 收入涉及北美自貿區產能調整計劃相關儲備的調整；

<sup>(7)</sup> 如經調整息稅前利潤排除保險賠償涉及的保險損失（與中國天津港口 2015 年 8 月的爆炸相關），相關賠償亦被排除。保險賠償如涉及及計入經調整息稅前利潤的費用、增加獎勵或業務中斷虧損，則計入經調整息稅前利潤；

<sup>(8)</sup> 請參閱附註 3 綜合範圍。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

2016年	大眾市場汽車						其他 活動	未分配項目 及對銷	FCA
	北美自貿區	拉美	亞太	歐洲、中東及非洲	瑪莎拉蒂	部件			
	(百萬歐元)								
收入	€ 69,094	€ 6,197	€ 3,662	€ 21,860	€ 3,479	€ 9,659	€ 779	€ (3,712)	€ 111,018
與其他分部交易的收入	(40)	(42)	(24)	(148)	(10)	(3,030)	(418)	3,712	—
來自第三方客戶的收入	€ 69,054	€ 6,155	€ 3,638	€ 21,712	€ 3,469	€ 6,629	€ 361	—	€ 111,018
持續性業務純利									€ 1,814
稅項開支									€ 1,292
財務開支淨額									€ 2,016
調整：									
召回活動— 安全氣囊充氣裝置 <sup>(1)</sup>	€ 414	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	414
召回成本（扣除供應商回收） —與供應商有爭議 <sup>(2)</sup>	€ 132	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	132
北美自貿區產能調整 <sup>(3)</sup>	€ 156	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	156
天津（中國）港爆炸 扣除保險追償 <sup>(4)</sup>	€ —	€ —	€ (55)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	(55)
貨幣貶值	€ —	€ 19	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	19
重組費用 / （撥回） <sup>(5)</sup>	€ (10)	€ 68	€ —	€ 5	€ —	€ 25	€ —	€ —	88
減值費用 <sup>(6)</sup>	€ —	€ 52	€ 109	€ 7	€ —	€ 49	€ 8	€ —	225
投資出售收益	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ (8)	€ (5)	€ —	(13)
其他	€ (25)	€ 3	€ (10)	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	(32)
調整息稅前利潤	€ 5,133	€ 5	€ 105	€ 540	€ 339	€ 445	€ (244)	€ (267)	€ 6,056
分佔權益法核算 投資對象利潤	€ 2	€ —	€ 30	€ 272	€ —	€ 6	€ 2	€ 1	€ 313

<sup>(1)</sup> 請參閱附註 20 撥備及附註 25 授出擔保、承諾及或有負債；

<sup>(2)</sup> 請參閱附註 20 撥備；

<sup>(3)</sup> 請參閱附註 5 研發費用及附註 11 物業、廠房及設備；

<sup>(4)</sup> 如經調整息稅前利潤排除保險賠償涉及的保險損失（與中國天津港口 2015 年 8 月的爆炸相關），相關賠償亦被排除。保險賠償如涉及計入經調整息稅前利潤的費用、增加獎勵或業務中斷虧損，則計入經調整息稅前利潤；截至 2016 年 12 月 31 日，並未於經調整息稅前利潤內確認與天津相關的重大保險賠償；

<sup>(5)</sup> 拉美及部件分部內的重組費用主要涉及適應巴西市場銷量的成本削減計劃；

<sup>(6)</sup> 請參閱附註 5 研發費用及附註 11 物業、廠房及設備；

2015 年	大眾市場汽車						其他 活動	未分配項目 及對銷	FCA	
	北美自貿區	拉美	亞洲	歐洲、中東及非洲	瑪莎拉蒂	部件				
	(百萬歐元)									
收入	€ 69,992	€ 6,431	€ 4,885	€ 20,350	€ 2,411	€ 9,770	€ 844	€ (4,088)	€ 110,595	
與其他分部交易的收入		(1)	(194)	(25)	(304)	(13)	(3,095)	(456)	4,088	—
來自第三方客戶的收入	€ 69,991	€ 6,237	€ 4,860	€ 20,046	€ 2,398	€ 6,675	€ 388	€ —	€ 110,595	
持續性業務純利									€ 93	
稅項開支									€ 166	
財務開支淨額									€ 2,366	
調整：										
估計未來召回活動成本的變動 <sup>(1)</sup>	€ 761	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 761	
天津(中國)港爆炸 <sup>(2)</sup>	€ —	€ —	€ 142	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 142	
北美自貿區產能調整 <sup>(3)</sup>	€ 834	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 834	
貨幣貶值 <sup>(4)</sup>	€ —	€ 163	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 163	
公路安全保險協會同意令及修訂 <sup>(5)</sup>	€ 144	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ —	€ 144	
減值費用	€ —	€ 16	€ 22	€ 46	€ 3	€ 20	€ —	€ 11	€ 118	
重組費用 / (撥回)	€ (11)	€ 40	€ —	€ —	€ —	€ 23	€ 2	€ (1)	€ 53	
其他	€ (97)	€ —	€ 41	€ 1	€ —	€ 8	€ (1)	€ 2	€ (46)	
經調整息稅前利潤	€ 4,450	€ (87)	€ 52	€ 213	€ 105	€ 395	€ (150)	€ (184)	€ 4,794	
分佔權益法核算投資對象利潤	€ 3	€ —	€ (78)	€ 219	€ —	€ (2)	€ (12)	€ —	€ 130	

<sup>(1)</sup> 金額代表於收入成本內確認的美國及加拿大估計未來召回行動費用的變動——請參閱附註 20 撥備；

<sup>(2)</sup> 金額與受 2015 年 8 月天津港爆炸影響的汽車存貨撇減 (5,300 萬歐元) 及遞增激勵 (8,900 萬歐元) 相關；

<sup>(3)</sup> 金額代表實施現有北美自貿區產能調整計劃的成本，包括資產淨值 4.22 億歐元、因某些工廠延長停運而支付補充失業福利 2.36 億歐元以及沒有未來利益的資本化開發支出撇銷 1.76 億歐元；

<sup>(4)</sup> 8,000 萬歐元因於 2015 年 6 月 30 日採納 SIMADI 匯率 (請參閱附註 3 綜合範圍) 所致及 8,300 萬歐元因阿根廷比索因貨幣政策變更而貶值所致；

<sup>(5)</sup> 請參閱附註 20 撥備。

### 有關地理區域的資料

下表概列歸屬於特定地區的非流動資產 (金融工具、遞延稅項資產及退休後福利資產除外)：

	於 12 月 31 日	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
北美	€ 34,099	€ 35,833
意大利	12,458	12,558
巴西	5,137	6,310
波蘭	1,151	1,117
塞爾維亞	639	660
其他國家	2,536	2,582
非流動資產總值 (金融工具、遞延稅項資產及退休後福利資產除外)	€ 56,020	€ 59,060

綜合財務報表

綜合財務報表附註

## 29. 綜合現金流量表解釋附註

### 非現金項目

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，其他非現金項目為(1.99)億歐元，主要包括 4.06 億歐元與按權益法核算的投資重估有關，部分被並非個別重大的減值及其他金額 2.29 億歐元所抵銷。

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，其他非現金項目為 1.11 億歐元，主要包括 2.25 億歐元減值，部分被並非個別重大的其他金額所抵銷。

於截至 2015 年 12 月 31 日止年度，其他非現金項目為 8.12 億歐元，主要包括(i) 7.13 億歐元非現金減值費用，主要涉及本集團調整北美自貿區產能以更好滿足市場需求而產生的資產減值，及(ii)因採納 SIMADI 匯率以美元重新計量本集團委內瑞拉附屬公司貨幣資產淨額而確認的 8,000 萬歐元費用（如附註 3 綜合範圍所述）（就對現金及現金等價物的影響於換算匯兌差額內呈報）。

### 經營活動

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，年底全新的阿爾法羅密歐 Stelvio 及 Jeep 牧馬人等新車型產能爬坡，和拉美及瑪莎拉蒂產量增加，導致存貨增加 16.66 億歐元。貿易應付款增加 10.86 億歐元，主要涉及 2017 年第四季度北美自貿區及拉美產量較 2016 年同期增加。

於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，撥備淨增加 15.19 億歐元，主要由於北美自貿區的召回行動（與高田製造的零件導致全行業召回氣囊充氣裝置相關）保修撥備增加 4.14 億歐元、主要與北美自貿區及歐洲、中東及非洲相關的應計銷售激勵增加，以及與供應商有成本爭議的召回相關的估計成本淨額 1.32 億歐元所致。此外，存貨增加 4.71 億歐元主要與歐洲、中東及非洲新車型產量增加相關，貿易應付款增加 7.76 億歐元主要與歐洲、中東及非洲產量水平提高相關，部分被拉美活動減少及中國 Jeep 生產本土化的影響所抵銷。此外，其他應付款及應收款變動 2.95 億歐元主要反映稅項及遞延開支付款淨額。

於截至 2015 年 12 月 31 日止年度，撥備淨增加 32.06 億歐元，主要與保修撥備增加相關，包括北美自貿區未來召回行動費用的估計值變動以及主要與北美自貿區銷量增加的應計銷售激勵增加。此外，存貨增加 9.58 億歐元，反映消費者對我們汽車的需求增加以及北美自貿區存貨因生產方式轉換而增加。貿易應付款增加 15.71 億歐元主要與歐洲、中東及非洲產量水平提高相關。此外，其他應付款及應收款變動 5.8 億歐元主要反映稅項及遞延開支付款淨額。

### 融資活動

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，融資活動所用現金淨額主要由於(i)償還其他長期債務（扣除所得款項）8.89 億歐元，包括(a)主動提早償還 FCA US 的 2017 年期 B 批定期貸款未償還本金及應計利息所用現金 18.26 億美元（17.21 億歐元）及(b)於到期時償還中期票據計劃項下的一張票據，其本金額為 8.5 億歐元，一張本金額為 10 億歐元，一張本金額為 4.5 億瑞士法郎（3.85 億歐元），如附註 21 債務所述。



於截至 2016 年 12 月 31 日止年度，融資活動所用現金淨額主要由於：(i)償還總額 46.18 億歐元的其他長期債務，包括 (a)主動提早償還 FCA US B 批定期貸款本金 20 億美元（18 億歐元），如附註 21 債務所述，(b)於強制性可轉換證券轉換為 FCA 股份時償還相關金融負債 2.13 億歐元，及(c)於到期時償還其他長期債務 26.05 億歐元，主要在巴西，以及(ii)於到期時償還中期票據計劃項下發行的三張票據，其中兩張本金總額為 20 億歐元，一張本金額為 4 億瑞士法郎（3.73 億歐元），如附註 21 債務所述，部分被下列項目所抵銷：(iii)根據中期票據計劃發行本金額 12.5 億歐元的新票據，及 (iv)其他長期債務所得款項總額 13.42 億歐元，包括於 2016 年 12 月與歐洲投資銀行訂立的 2.5 億歐元貸款所得款項，如附註 21 債務所述。

於截至 2015 年 12 月 31 日止年度，融資活動所得現金淨額主要由於：(i)提早償還 FCA US 有擔保優先票據及於到期時償還根據中期票據計劃發行的兩隻票據，總額 72.41 億歐元，及(ii)償還其他長期債務總額 44.12 億歐元，部分被下列項目所抵銷：(iii)法拉利 IPO 所得款項淨額 8.66 億歐元，如附註 3 綜合範圍所述，(iv)FCA 發行票據所得款項總額 28.4 億歐元，如附註 21 債務所述，(v)其他長期借款提供的 30.61 億歐元及(vi)20 億歐元的法拉利過橋貸款及法拉利定期貸款所得款項淨額，此等金額於綜合現金流量表內融資活動所用現金流量-已終止業務下反映。

以下為截至 2017 年 12 月 31 日止年度融資活動所產生負債的對賬：

	(百萬歐元)	
於 2017 年 1 月 1 日的總債務	€	24,048
於 2017 年 1 月 1 日的衍生工具（資產） / （負債）及抵押物		150
於 2017 年 1 月 1 日的融資活動所產生負債總額	€	24,198
匯兌影響	€	(1,311)
公允價值變動	€	(286)
綜合範圍變動	€	(83)
其他變動	€	(283)
於 2017 年 12 月 31 日的融資活動所產生負債總額	€	17,765
於 2017 年 12 月 31 日的衍生工具（資產） / （負債）及抵押物		(206)
於 2017 年 12 月 31 日的總債務	€	17,971

#### 利息開支及已付稅項

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團支付了 11.90 億歐元的利息，並收到 2.99 億歐元的利息。截至 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團支付了 16.76 億歐元的利息，並收到 3.70 億歐元的利息。在截至 2015 年 12 月 31 日止年度，包括法拉利在內的本集團支付了 20.87 億歐元的利息，並獲得了 4.69 億歐元的利息。所示金額還包括就利率衍生工具支付或收取的利率差額。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度，本集團支付的所得稅（扣除退款）合計為 5.33 億歐元。在截至 2016 年 12 月 31 日止年度，本集團支付的所得稅（扣除退款）合計為 6.22 億歐元。在截至 2015 年 12 月 31 日止年度，包括法拉利在內的本集團支付的所得稅（扣除退款）合計為 6.64 億歐元。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

### 30. 關於金融風險的定性及定量資料

本集團因經營業務而承擔以下金融風險：

- 信用風險，主要源自與最終客戶及經銷商的正常商業關係及融資活動；
- 流動性風險，尤其是資金可用性以及是否能進入信貸市場及利用一般金融工具；
- 金融市場風險（主要涉及匯率、利率及商品價格），原因是本集團使用不同貨幣及計息金融工具跨國經營。本集團亦面臨特定商品及特定上市股份價格變動的風險。

該等風險可能對本集團財務狀況及業績構成重大影響，因此，本集團有系統地識別及監察該等風險，以提早發現潛在負面影響，和採取必要的緩減措施，主要透過經營及融資活動，如有必要也會根據既定風險管理政策使用衍生金融工具。

本分析不包括管理養老金計劃資產的基金所持有的金融工具（請參閱附註 19 僱員福利負債）。

下節載有該等風險可能對本集團產生的影響的定性及定量披露資料。下文報告的定量數據不具有任何預測價值，尤其是金融市場風險的敏感度分析未反映市場複雜性或假設發生的任何變動可能引起的反應。

#### 信用風險

信用風險為由於未能收取應收款而產生經濟損失的風險。信用風險包括直接違約風險及交易對方信用惡化的風險。

本集團的信用風險因活動類型而異。具體而言，通過本集團金融服務公司進行的經銷商融資以及經營及融資租賃面臨直接違約風險及交易對方信用惡化，而汽車及備件銷售主要面臨交易對方的直接違約風險。不過，該等風險通過將收款風險分散於大量交易對方及客戶而減輕。

整體上，本集團貿易應收款及融資活動應收款的信用風險主要集中於歐盟、拉美及北美市場。

為測試減值，來自企業客戶的重大應收款及可收回性面臨風險的應收款予以個別評估，而來自最終客戶或小企業客戶的應收款則歸入同質風險類別。應收款於有客觀證據顯示本集團將無法收回合約條款規定到期的所有款項時被視為減值。客觀證據可由以下因素提供：交易對方出現重大財困、交易對方很可能涉及破產程序或將拖欠分期付款、與交易對方重組或重議未到期項目、特定風險類別所包括的一名或以上債務人還款狀態發生變化，以及其他違約情況。減值虧損金額的計算基於交易對方違約的風險，該風險乃考慮所有可得的客戶償付能力、就應收款所獲任何擔保的公允價值及本集團歷史經驗相關資料而釐定。

本集團於 2017 年 12 月 31 日可能承擔的最大信用風險為財務報表內金融資產的賬面值，以及就負債及承擔向第三方提供的擔保的名義價值（如附註 25 授出擔保、承諾及或有負債）。

本集團提供融資的經銷商及最終客戶須根據詳細評分制度接受特定信用評估。除進行此篩查程序外，本集團亦會就所授信貸產生的風險獲取金融及非金融擔保。在可行情況下會進一步加強有關擔保，方法是對本集團金融服務公司向銷售網絡銷售的融資汽車以及根據融資及經營租賃協議轉讓的汽車設置保留所有權條款。

於 2017 年 12 月 31 日，融資活動應收款金額為 31.4 億歐元（2016 年 12 月 31 日：25.78 億歐元），其中總額 500 萬歐元的結餘（2016 年 12 月 31 日：400 萬歐元）已按個別準備撇減。在其餘部分中，總額 4,600 萬歐元的結餘逾期不超過一個月（2016 年 12 月 31 日：3,400 萬歐元），而總額 2,100 萬歐元的結餘逾期超過一個月（2016 年 12 月 31 日：1,900 萬歐元）。如屬分期付款，即使只有一筆分期付款逾期，整項應收款結餘均被分類為逾期。

於 2017 年 12 月 31 日，貿易應收款及其他應收款金額為 54.13 億歐元（2016 年 12 月 31 日：52.76 億歐元），其中總額 1,500 萬歐元的結餘（2016 年 12 月 31 日：900 萬歐元）已按個別準備撇減。在其餘部分中，總額 2.71 億歐元的結餘逾期不超過一個月（2016 年 12 月 31 日：2.28 億歐元），而總額 2.33 億歐元的結餘逾期超過一個月（2016 年 12 月 31 日：2.28 億歐元）。如屬分期付款，即使只有一筆分期付款逾期，整項應收款結餘均被分類為逾期。

儘管我們現有的證券以及現金及現金等價物包括分散於不同主要全國性及國際銀行機構及按公允價值計量的貨幣市場工具的結餘，於 2017 年 12 月 31 日並無持有有可能導致重大償付風險的主權債務證券。

#### 流動性風險

流動性風險為本集團無法取得經營業務及履行義務所需資金的風險。本集團流動資金的任何實際或感知限制可能會影響交易對方與本集團開展業務的能力，或要求分配更高金額的現金及現金等價物作為未償還債務的抵押物。

本集團經營所在市場的經濟狀況持續嚴峻，加上金融市場固有的不確定因素，因此需要特別關注流動性風險管理。就此而言，採取措施通過經營產生資金和維持審慎的可用流動資金水平，對在未來幾年內確保經營靈活性及應對戰略挑戰十分重要。

決定本集團流動資金狀況的主要因素為經營及投資活動所產生或使用的資金、債務借貸期間及續期條款或所運用資金的流動性以及市場條款及條件。

本集團已採納以下一系列政策及程序，優化資金管理及降低流動性風險：

- 根據本集團所在國家當地民事、貨幣及財政法規，在符合經濟效益的情況下集中管理收付款；
- 維持審慎的可用流動資金水平；
- 實現資金獲取方式多元化，在資本市場保持持續及活躍的存在；
- 獲取充足的信貸額度；及
- 根據業務規劃監察未來流動資金。

本集團通過監察現金流量及保持充足的可用資金水平管理流動性風險。本集團的經營現金管理及流動資金投資由本集團財資公司集中統籌，目標是確保有效高效管理本集團資金。有關公司在金融市場上從不同資金來源獲取資金。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

2016年，與FCA US於2016年3月訂立B批定期貸款信貸協議修訂，限制FCA US為本集團其他成員提供擔保及派發股息的契諾同步廢除，FCA US的現金管理活動不再與本集團其他成員分開管理。

FCA並未就FCA US的任何財務債務提供任何擔保、承諾或類似責任，亦未承擔任何為FCA US融資的責任或承諾。FCA及其附屬公司（不包括FCA US及其附屬公司）發行的某些票據包括可能受FCA US及某些其他相關附屬公司相關情況影響的契約，包括存在交叉違約條款，如果FCA US未能支付其某些債務，則其可加速還款。

本集團金融資產及負債的償還架構詳情載於附註15 貿易、其他應收款及應收稅項、附註22 其他負債及應付稅項以及附註21 負債。衍生金融工具的償還架構詳情載於附註16 衍生金融資產及負債。

本集團認為本集團的可用流動資金總額加上將從經營及融資活動產生的資金，可使本集團滿足投資活動需求及營運資金需要，在自然到期日履行償債責任以及確保適當水平的經營及戰略靈活性。

#### 金融市場風險

基於業務性質，本集團承擔不同的市場風險，包括外幣匯率風險、商品價格風險及利率風險。

本集團的外幣匯率風險承擔產生自本集團工業活動的地區分佈與產品銷售市場的差異，以及使用外幣計值的外部借款。

本集團的利率風險承擔產生自為工業和金融經營活動提供資金及部署剩餘資金需要。市場利率變動可能會令本集團純利增加或減少，從而間接影響融資及投資交易的成本及回報。

本集團的商品價格風險承擔產生自生產所用某些原材料及能源價格變動的風險。原材料價格變動會間接影響成本及產品利潤率，從而對本集團業績產生重大影響。

該等風險可能對本集團財務狀況及業績構成重大影響，因此，本集團有系統地識別及監察該等風險，以提早發現潛在負面影響，和採取必要的緩減措施，主要透過經營及融資活動，如有必要也會根據既定風險管理政策使用衍生金融工具。

本集團的政策僅允許為管理與日後現金流量以及資產負債相關的外幣匯率、利率及商品價格波動風險而使用衍生工具，不得用於投機。

本集團主要利用指定為公允價值對沖的衍生金融工具對沖：

- 外幣計值金融工具的外幣匯率風險；及
- 固定利率貸款及借款的利率風險。

該等對沖使用的工具主要是外匯遠期合約、利率掉期以及混合利率及外幣金融工具。

本集團使用衍生金融工具作為現金流量對沖，以預先確定：

- 外幣計值預測交易的人賬匯率；
- 就借款支付的利息，以匹配就貸款（客戶融資活動）收取的固定利息及實現浮動和固定利率融資架構貸款的目標組合；及
- 某些商品的價格。

預測商業現金流量的外幣匯率風險使用外幣掉期和遠期合約對沖。利率風險一般使用利率掉期及在少數情況下使用遠期利率協議對沖。商品價格變動風險一般使用商品掉期及商品期權對沖。此外，為管理本集團對海外業務投資的外幣風險，本集團會訂立投資淨額對沖，尤其是外幣掉期及遠期合約。該等協議的交易對方為大型金融機構。

於結算日所持有衍生金融工具的公允價值資料載於附註 16 *衍生金融資產及負債*。

#### 有關外幣匯率風險的定量資料

本集團承擔因外幣匯率變動產生的風險，這可能會影響其盈利及股本。特別是：

- 若集團公司所產生成本的貨幣與其收入不同，匯率的任何變動可能會影響該公司的經營業績。
- 影響本集團的主要匯率為：
  - 歐元兌美元，涉及意大利公司在美國的銷售和收購（以瑪莎拉蒂及阿爾法羅密歐汽車為主）以及 FCA US 以歐元進行的銷售和收購；
  - 美元兌加元，主要涉及 FCA 加拿大銷售美製汽車（扣除 FCA US 銷售加拿大製汽車）；
  - 人民幣，涉及 FCA US 及意大利公司（以瑪莎拉蒂及阿爾法羅密歐汽車為主）在中國的銷售；
  - 英鎊、澳元、墨西哥比索、瑞士法郎及阿根廷比索，涉及在英國、澳洲、墨西哥、瑞士及阿根廷市場的銷售；
  - 波蘭茲羅提及土耳其里拉，涉及在波蘭及土耳其產生的製造成本；
  - 日圓，主要涉及從日本供應商採購零件及在日本銷售汽車；及
  - 美國兌巴西雷亞爾、歐元兌巴西雷亞爾，涉及巴西製造業務及相關進出口現金流量。

本集團的政策是使用衍生金融工具按一定比例對沖未來 12 個月內面臨外幣匯率風險（若其就業務特點認為適當，可包括該日期之前或之後的風險）的部分風險承擔，以及對沖確定承諾所產生的風險，除非認為不適當則作別論。

集團公司的貿易應收款或應付款計值貨幣可能與其功能貨幣不同。此外，在少數情況下，集團公司以功能貨幣以外的貨幣獲取融資或使用資金，從經濟角度來看可能較方便，或根據當地市況可能有此必要。在該等情況下，匯率變動可能會產生匯兌收益或虧損。本集團的政策是在認為適當時對沖應收款、應付款及證券計值貨幣與相關集團公司功能貨幣不同所產生的風險。

本集團某些公司位於歐元區以外的國家，尤其是美國、巴西、加拿大、波蘭、塞爾維亞、土耳其、墨西哥、阿根廷、捷克、印度、中國、澳洲及南非。由於本集團的呈報貨幣為歐元，呈報貨幣並非歐元的實體的損益表會按期間平均匯率換算為歐元。此外，該等綜合公司的貨幣資產及負債會按期末匯率換算為歐元。此等匯率變動的影響直接於計入其他全面收益的累計換算調整儲備內確認。匯率變動可能會影響以歐元呈報的換算後收入、成本以及貨幣資產及負債結餘，即使對應項目按該等公司當地貨幣計算時沒有變化。

綜合財務報表

綜合財務報表附註

本集團監察主要的換算匯兌風險，在某些情況下會訂立衍生工具以對沖該等風險。

外幣匯率風險承擔的性質或架構或本集團對沖政策於 2017 年並無重大變動。

若匯率出現 10% 的變動，於 2017 年 12 月 31 日為外幣匯率風險管理持有的衍生金融工具（貨幣掉期 / 遠期、交叉貨幣利率和貨幣掉期）公允價值的潛在虧損將約為 10.10 億歐元（2016 年 12 月 31 日：14.53 億歐元）。

此分析假設在計量衍生金融工具公允價值時應用年末匯率的 10% 假設不利變動。此分析不包括其對沖交易已分析的應收款、應付款及日後貿易現金流量。假設市場匯率變動將對被對沖相關交易產生數額相等或更大的相反影響乃屬合理。

#### 有關利率風險的定量資料

本集團製造企業及財資公司會利用外部借款和投資於貨幣及金融市場工具。此外，集團公司按持續基準出售貿易活動產生的應收款。市場利率變動可能會影響各種融資的成本，包括出售應收款，或投資及資金運用的回報，從而對本集團產生的財務開支淨額構成負面影響。

此外，金融服務公司提供貸款（對象以客戶和經銷商為主），並使用各種直接債務或資產抵押融資（例如應收款保理）募集資金。若授出貸款適用利率的變動特點與取得融資成本的變動不同，當前利率水平的變動可能會影響該等公司及本集團整體的經營業績。

為管理該等風險，本集團使用市場上提供的利率衍生金融工具，主要是利率掉期及遠期利率協議，目標是在經濟上可接受的條件下減小潛在利率變動對本集團純利的影響。

在評估利率變動的潛在影響時，本集團會把固定利率金融工具（其影響按公允價值評估）與浮動利率金融工具（其影響按現金流量評估）分開。

本集團使用的固定利率金融工具主要包括金融服務公司的部分組合（主要是客戶融資及融資租賃）及部分債務（包括補貼貸款及票據）。

若市場利率出現 10% 的假設變動，於 2017 年 12 月 31 日持有的固定利率衍生金融工具（包括利率衍生金融工具的影響）公允價值的潛在虧損將約為 7,100 萬歐元（2016 年 12 月 31 日：約 5,600 萬歐元）。

浮動利率金融工具主要包括現金及現金等價物、金融服務公司向銷售網絡提供的貸款以及部分債務。敏感度分析亦考慮了出售應收款的影響以及對沖衍生工具的影響。

如將 2017 年 12 月 31 日短期利率 10% 的假設變動應用於浮動利率金融資產及負債、出售應收款業務及衍生金融工具，按年計算，將導致稅前財務開支淨額增加約 2,700 萬歐元（2016 年 12 月 31 日：3,000 萬歐元）。

此分析假設同類組別的利率水平按比例發生 10% 的不利變動。同類組別根據金融資產及負債的計值貨幣界定。此外，應用於浮動利率金融工具的敏感度分析假設現金及現金等價物及在預測 12 個月期間到期的其他短期金融資產及負債將續期或再投資於附帶假設短期利率的類似工具。

### 有關商品價格風險的定量資料

本集團已訂立特定商品的衍生合約，以對沖因採購日常營運所用原材料及能源而承擔的商品價格風險。

對於 2017 年 12 月 31 日未完成的商品價格衍生合約，若該日期的商品價格發生 10% 的假設變動，將導致公允價值虧損 5,100 萬歐元（2016 年 12 月 31 日：3,500 萬歐元）。此分析未考慮其對沖交易已分析的日後貿易流量。假設商品價格變動將對被對沖相關交易產生數額相等或更大的相反影響乃屬合理。

### 31. 期後事項

本集團已評估截至 2018 年 2 月 20 日（即財務報表獲授權刊發當日）的期後事項。

於 2018 年 1 月，由於本公司於 2017 年 7 月 2 日將 GEDI 的全部權益分派予 FCA 普通股持有人，FCA 薪酬委員會批准對長期激勵計劃項下未行使獎勵應用轉換係數 1.003733，以彌補股權獎勵持有人由此產生的 FCA 普通股價值攤薄。將於剩餘歸屬期攤銷的該等獎勵總成本並無因有關調整而發生變動。

於 2018 年 1 月 11 日，我們宣佈於 2018 年第二季度向美國約 60,000 名 FCA 小時工及領薪僱員（不含高級領導層）支付特別花紅 2,000 美元（約 1,670 歐元），估計總成本（包括適用社會稅項）約為 1.3 億美元（1.09 億歐元）。





# 公司財務報表

## 於 2017 年 12 月 31 日

### 公司財務報表索引

■ 損益表	234
■ 財務狀況表	235
■ 公司財務報表附註	236
■ 其他資料	246
■ 根據法令第 10 條歐盟收購指令作出的披露	248

公司財務報表

損益表

## 損益表

(百萬歐元)

	附註	截至 12 月 31 日止年度	
		2017 年	2016 年
投資業績	1	€ 3,877	€ 2,237
其他經營收入	2	61	31
員工成本	3	(12)	(11)
其他經營成本	4	(166)	(162)
財務開支淨額	5	(281)	(301)
稅前利潤		<b>3,479</b>	<b>1,794</b>
所得稅	6	12	9
持續性業績利潤		<b>3,491</b>	<b>1,803</b>
已終止業務利潤		—	—
利潤		€ <b>3,491</b>	€ <b>1,803</b>

附註為公司財務報表的一部分。

## 財務狀況表

(百萬歐元)

	附註	於 12 月 31 日	
		2017 年	2016 年
<b>資產</b>			
物業、廠房及設備	7	€ 27	€ 27
於集團公司的投資及其他股權投資	8	27,323	25,238
其他金融資產	9	3,228	3,670
<b>非流動資產總值</b>		<b>30,578</b>	<b>28,935</b>
流動金融資產	10	239	560
貿易應收款	11	15	17
其他流動應收款	12	329	216
現金及現金等價物	13	1	1
<b>流動資產總值</b>		<b>584</b>	<b>794</b>
<b>總資產</b>		<b>€ 31,162</b>	<b>€ 29,729</b>
<b>權益及負債</b>			
<b>權益</b>	14		
股本		€ 19	€ 19
資本儲備		5,817	5,766
法定儲備		11,825	12,936
保留利潤 / (虧損)		(333)	(1,356)
年內利潤		3,491	1,803
<b>總權益</b>		<b>20,819</b>	<b>19,168</b>
<b>負債</b>			
僱員福利撥備及其他撥備	15	39	39
非流動債務	16	3,742	4,079
其他非流動負債	17	11	13
<b>非流動負債總額</b>		<b>3,792</b>	<b>4,131</b>
僱員福利撥備及其他流動撥備	18	2	2
貿易應付款	19	7	15
流動債務	20	6,142	6,081
其他金融負債	9	—	47
其他債務	21	400	285
<b>流動負債總額</b>		<b>6,551</b>	<b>6,430</b>
<b>權益及負債總額</b>		<b>€ 31,162</b>	<b>€ 29,729</b>

附註為公司財務報表的一部分。

公司財務報表

公司財務報表附註

## 公司財務報表附註

### 主要業務

#### FCA 合併

於 2014 年 1 月 29 日，Fiat SpA（「菲亞特」）董事會批准建議的企業重組，藉此成立菲亞特克萊斯勒汽車公司（「FCA」或「本公司」）作為全面一體化的全球汽車製造商。董事會認為將註冊地點遷至荷蘭，在紐交所上市并在 Mercato Telematico Azionario（「MTA」）作第二上市，是最適合菲亞特情況及其戰略和財務目標的架構。FCA 的主要行政辦公室設於英國倫敦。

FCA 於 2014 年 4 月 1 日根據荷蘭法律以 Fiat Investments N.V. 的名義註冊成立為股份有限公司 (naamloze vennootschap)。於 2014 年 6 月 15 日，菲亞特董事會批准菲亞特併入 Fiat Investments N.V. 的合併計劃，合併於 2014 年 8 月 1 日舉行的股東特別大會上獲菲亞特批准，並於 2014 年 10 月 12 日完成及生效。該合併採用反向合併形式，結果 Fiat Investments N.V. 成為存續實體，然後更名為菲亞特克萊斯勒汽車公司。於 2014 年 10 月 13 日，FCA 普通股開始於紐交所及 MTA 交易。

### 會計政策

#### 編製基準

2017 年公司財務報表為母公司菲亞特克萊斯勒汽車公司的獨立財務報表，乃按照《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 篇的法律規定編製。《荷蘭民法典》第 2 卷第 362 (8) 條允許在綜合財務報表中應用歐洲通過的國際財務報告準則的公司於公司財務報表中使用相同的計量原則。會計政策載於本年報所載綜合財務報表重大會計政策一節。然而，誠如法律所允許，於附屬公司、合資公司及聯營公司的投資在公司財務報表中採用股權淨值入賬。

#### 財務報表格式

鑒於 FCA 的業務，公司損益表的呈列方式以收入及開支性質為基礎。FCA 綜合損益表按照職能（又稱「銷售成本」法）分類，這被視為更能代表內部報告及管理所用的格式，並符合業內國際慣例。

FCA 財務報表以本公司功能貨幣歐元編製，功能貨幣即本公司主要交易的計值貨幣。

除另有註明外，損益表、財務狀況表及財務報表附註均以百萬歐元列示。

作為母公司，FCA 亦編製了 FCA 集團截至 2017 年 12 月 31 日止年度的綜合財務報表。

## 組成及主要變動

### 1. 投資業績

下表概列投資業績：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
分佔集團公司利潤 / (虧損)	€ 3,827	€ 2,234
投資出售收益	49	—
其他公司股息	1	3
投資業績總額	€ 3,877	€ 2,237

投資業績主要涉及本公司分佔附屬公司及聯營公司純利或虧損。

投資出售收益包括出售 Italiana Editrice S.p.A. (一間從事出版業務的附屬公司) 變現的收益。

### 2. 其他經營收入

下表概列其他經營收入：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
向集團公司及其他關聯方提供服務產生的收入	€ 31	€ 31
以及自集團公司及其他關聯方獲得的其他收入	—	—
自第三方獲得的其他收益及收入	30	—
其他經營收入總額	€ 61	€ 31

其他收入及來自第三方的收入反映 2015 年第三季度發生的中國天津港爆炸最終賠償向菲亞特克萊斯勒汽車公司賠付的部分 (請參閱綜合財務報表附註 28 分部報告)。

### 3. 員工成本

於截至 2017 年 12 月 31 日止年度的員工成本為 1,200 萬歐元 (2016 年: 1,100 萬歐元), 主要涉及工資及薪金。

2017 年平均僱員人數為 48 人 (2016 年: 51 人)。

### 4. 其他經營成本

其他經營成本主要包括集團公司提供服務 (行政、資訊科技系統、媒體活動、薪酬、保安及設施管理支持及諮詢) 的成本、法律、行政、財務及資訊科技服務成本, 以及以股份為基礎的報酬計劃的報酬部分 (代表授予首席執行官及行政人員的長期激勵計劃的名義成本, 扣除已歸屬於相關附屬公司的部分), 後者如附註 18 以股份為基礎的報酬所呈報, 直接於綜合財務報表中股權儲備下確認。

公司財務報表

公司財務報表附註

## 5. 財務開支淨額

下表概列財務開支淨額：

	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
	(百萬歐元)	
財務收入	€ 194	€ 293
財務開支	(457)	(582)
匯兌(虧損)/收益	(101)	(29)
衍生金融工具收益/(虧損)淨額	83	17
財務開支淨額合計	€ (281)	€ (301)

財務收入主要涉及向 Fiat Chrysler Automobiles North America Holdings LLC (「FCA NAH LLC」) 提供貸款的利息，該等貸款計入其他金融資產及流動金融資產內。金融收入減少主要是由於 2016 年 9 月償還 15 億美元貸款後，2017 年該等貸款的平均未償還金額較 2016 年有所下降。

財務開支涉及計入流動債務的公司間債務的應付利息，以及 2015 年 4 月發行的 30 億美元及 2016 年 3 月發行的 12.5 億歐元無擔保優先債務證券的利息。財務開支減少乃由於 2017 年平均債務及利率較 2016 年下降。

截至 2017 年 12 月 31 日止年度的匯兌虧損 1.01 億歐元反映上述重估歐元兌美元即期匯率對向 FCA NAH LLC 提供的貸款及 2015 年 4 月發行的無擔保優先債務證券(均以美元計值)的影響淨額。該等虧損被衍生工具的淨收益 8,300 萬歐元所部分抵銷。

## 6. 所得稅

於 2017 年，所得稅為收益 1,200 萬歐元(2016 年，收益 900 萬歐元)，主要涉及就結轉稅收虧損(撥入本集團意大利及英國稅項綜合計劃)應收的補償。

由於採用權益法產生的投資業績屬中性稅收，本公司呈報了稅項虧損。

## 7. 物業、廠房及設備

於 2017 年 12 月 31 日，物業、廠房及設備賬面值為 2,700 萬歐元(2016 年 12 月 31 日：2,700 萬歐元)，包括資產賬面總值 7,000 萬歐元(2016 年 12 月 31 日：6,800 萬歐元)及累計折舊 4,300 萬歐元(2016 年 12 月 31 日：4,100 萬歐元)，其中 2,500 萬歐元涉及本公司於都靈的物業(2016 年 12 月 31 日：2,500 萬歐元)。概無樓宇設有留置權、質押為抵押物或限制使用。

物業、廠房及設備折舊於損益表中其他經營成本下確認。

## 8. 於集團公司的投資及其他股權投資

下表概列於集團公司的投資及其他股權投資：

	於 12 月 31 日		
	2017 年	2016 年	變動
	(百萬歐元)		
於集團公司的投資	€ 27,300	€ 25,087	€ 2,213
其他股權投資	23	151	(128)
於集團公司的投資及其他股權投資總額	€ 27,323	€ 25,238	€ 2,085

於集團公司的投資於 2017 年及 2016 年發生以下變動：

	2017 年		2016 年	
	(百萬歐元)			
	€		€	
年初結餘	25,087		22,033	
向合資企業注資	—		82	
與法拉利重組相關的交易	—		(52)	
向集團公司收購 / (出售) 附屬公司淨額	383		43	
對附屬公司注資淨額	125		1,471	
已收附屬公司股息	(264)		(1,293)	
分佔集團公司利潤 / (虧損)	3,827		2,234	
累計換算調整及其他全面收益其他變動	(2,031)		556	
其他	173		13	
年末結餘	€ 27,300		€ 25,087	

於集團公司的投資於 2017 年的增加主要涉及分佔集團公司利潤 / (虧損) 38.27 億歐元、向集團公司收購附屬公司淨額 3.83 億歐元以及向附屬公司注資淨額 1.25 億歐元，部分被累計換算調整及其他全面收益其他變動 20.31 億歐元及已收 Fiat Chrysler UK LLP 股息 2.64 億歐元所抵銷。

於集團公司的投資於 2016 年的增加主要涉及分佔集團公司利潤 / (虧損) 22.34 億歐元，以及向附屬公司注資淨額 14.71 億歐元，部分被已收 FCA North America Holdings LLC 及 Fiat Chrysler UK LLP 股息 12.93 億歐元所抵銷。

與出售 CNHI 的 15,948,275 股普通股相關的其他股權投資減少 1.28 億歐元 (於 2016 年 12 月 31 日賬面值為 1.32 億歐元)，部分被與剩餘股權投資公允價值重新計量相關的約 400 萬歐元所抵銷。

### 9. 其他金融資產

於 2017 年 12 月 31 日，其他金融資產金額為 32.28 億歐元 (2016 年 12 月 31 日：36.70 億歐元)，主要是向 FCA NAH LLC 提供的 39 億美元公司間貸款。

其他金融資產減少 4.42 億歐元全部由於重估歐元兌美元匯率產生的外匯差額所致。

於 2015 年 1 月，我們獲得 8.816 億美元貸款，於 2022 年 12 月到期，以資助收購若干美國附屬公司。於 2017 年 12 月 31 日的賬面值 7.35 億歐元 (2016 年 12 月 31 日：8.36 億歐元) 僅涉及未償還本金額，並無到期的累計應收利息。

於 2015 年 4 月，我們再獲得總額 29.70 億美元的貸款，分為 2020 年 4 月及 2023 年 4 月到期的兩筆貸款，金額各為 14.85 億美元。於 2017 年 12 月 31 日的賬面值 24.76 億歐元 (2016 年 12 月 31 日：28.50 億歐元，包括單獨於流動金融資產呈列的本金額 28.18 億歐元及應計利息 3,200 萬歐元) 僅涉及未償還本金額，並無累計應收利息到期。

該等貸款通過與 Fiat Chrysler Finance S.p.A. 及 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 訂立的貨幣掉期對沖為歐元，導致於 2017 年 12 月 31 日的公司間衍生負債 40 萬歐元 (2016 年 12 月 31 日：4,700 萬歐元) 計入其他金融負債。

公司財務報表

公司財務報表附註

**10. 流動金融資產**

於 2017 年 12 月 31 日，流動金融資產主要涉及與 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 的 2.01 億歐元公司間短期存款。

於 2016 年 12 月 31 日，流動金融資產主要涉及與 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 的 5.00 億歐元公司間短期存款和就提供予 FCA NAH LLC 的公司間貸款而累計的應收利息 3,200 萬歐元，如其他金融資產所呈列。

**11. 貿易應收款**

於 2017 年 12 月 31 日，貿易應收款總額為 1,500 萬歐元，幾乎全部與集團公司相關。

貿易應收款賬面值被視為與其公允價值相若。所有貿易應收款均於一年內到期，而且並無逾期結餘。

**12. 其他流動應收款**

於 2017 年 12 月 31 日，其他流動應收款為 3.29 億歐元，較 2016 年 12 月 31 日淨增加 1.13 億歐元，包括：

	於 12 月 31 日					
	2017 年		2016 年		變動	
	(百萬歐元)					
就綜合意大利公司稅應收集團公司款項	€	153	€	112	€	41
應收增值稅		134		63		71
應收意大利公司稅		19		18		1
其他		23		23		—
其他流動應收款總額	€	329	€	216	€	113

就綜合意大利公司稅應收集團公司款項涉及就參與本土稅項綜合計劃的意大利附屬公司所貢獻應課稅收入計算的稅項。

應收增值稅主要涉及參與增值稅綜合的意大利附屬公司的增值稅抵免。

應收意大利公司稅包括於 2017 年及先前年度參與本土稅項綜合計劃的意大利附屬公司轉讓予菲亞特克萊斯勒汽車公司的抵免。

**13. 現金及現金等價物**

於 2017 年 12 月 31 日，現金及現金等價物總額為 100 萬歐元（2016 年 12 月 31 日：100 萬歐元），主要為以歐元持有的款項。現金及現金等價物賬面值被視為與其公允價值相若。

現金及現金等價物相關信用風險被視為有限，原因為交易對方為主要的全國性及國際銀行。



**14. 權益**

於 2017 年的股東權益變動如下：

(百萬歐元)	股本	資本儲備	法定儲備：累計換算調整儲備/其他全面收益	法定儲備：其他	留存溢利 / (虧損)	年內利潤 / (虧損)	權益總額
於 2015 年 12 月 31 日	€ 17	€ 3,805	€ 1,438	€ 11,744	€ (533)	€ 334	€ 16,805
先前年度業績分配	—	—	—	—	334	(334)	—
強制性可轉換證券	2	1,908	—	(1,910)	—	—	—
以股份為基礎的報酬	—	98	—	—	—	—	98
年內純利	—	—	—	—	—	1,803	1,803
本期其他全面收益變動 (除稅淨額)	—	—	632	—	—	—	632
法定儲備	—	—	—	1,032	(1,032)	—	—
其他變動	—	(45)	—	—	(125)	—	(170)
於 2016 年 12 月 31 日	19	5,766	2,070	10,866	(1,356)	1,803	19,168
先前年度業績分配	—	—	—	—	1,803	(1,803)	—
以股份為基礎的報酬	—	115	—	—	—	—	115
年內純利	—	—	—	—	—	3,491	3,491
本期其他全面收益變動 (除稅淨額)	—	—	(1,839)	—	—	—	(1,839)
法定儲備	—	—	—	728	(728)	—	—
其他變動	—	(64)	—	—	(52)	—	(116)
於 2017 年 12 月 31 日	€ 19	€ 5,817	€ 231	€ 11,594	€ (333)	€ 3,491	€ 20,819

股東權益於 2017 年增加 16.51 億歐元，主要來自年內利潤 34.91 億歐元，以及其他全面收益變動 18.39 億歐元（主要涉及匯兌差額）。

股東權益於 2016 年增加 23.63 億歐元，主要來自年內利潤 18.03 億歐元，以及其他全面收益變動 6.32 億歐元（涉及匯兌差額及定額福利計劃重新計量）。

**股本**

於 2017 年 12 月 31 日，FCA 全額繳足股本為 1,900 萬歐元（2016 年 12 月 31 日：1,900 萬歐元），包括 1,540,089,690 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份，每股面值均為 0.01 歐元（2016 年 12 月 31 日：1,527,965,719 股普通股及 408,941,767 股特殊表決權股份）。

**資本儲備**

於 2017 年 12 月 31 日，資本儲備為 58.17 億歐元（2016 年 12 月 31 日：57.66 億歐元），主要包括合併的影響，其導致 FCA 普通股（每股面值 0.01 歐元）與 Fiat S.p.A. 普通股（每股面值 3.58 歐元）面值產生差異，而合併前後股本由此產生的差異確認為資本儲備增加。2016 年 12 月，由於 2014 年發行的強制性可轉換證券的股權部分轉換，資本儲備增加了 19.08 億歐元。

**法定儲備**

根據荷蘭法律，分派股東權益直至至少達法定儲備總額存在若干限制。基於其性質，與其他全面收益組成部分相關的未變現虧損將減少股東權益，從而減少可供分派金額。

於 2017 年 12 月 31 日，法定儲備為 115.94 億歐元（2016 年 12 月 31 日：108.66 億歐元），主要涉及附屬公司資本化開發支出 96.97 億歐元（2016 年 12 月 31 日：93.59 億歐元）、設有若干母公司分派限制的附屬公司盈利 18.93 億歐元（2016 年 12 月 31 日：15.03 億歐元）、以及特殊表決權股份儲備 400 萬歐元（2016 年 12 月 31 日：400 萬歐元）。法定儲備亦包括未變現外幣換算損益及其他全面收益其他組成部分 2.31 億歐元（2016 年 12 月 31 日：20.70 億歐元）。

### 股息

為進一步滿足本集團五年業務計劃的資本需求，董事會決定建議不派發 2017 年 FCA 普通股股息。

### 15. 僱員福利撥備及其他撥備

於 2017 年 12 月 31 日，僱員福利撥備及其他撥備總額為 3,900 萬歐元，與 2016 年一致。於 2017 年 12 月 31 日，撥備主要包括根據補充公司或個人協議為僱員、前僱員及董事累計的未撥資退休後福利。

### 16. 非流動債務

於 2017 年 12 月 31 日，非流動債務總額為 37.42 億歐元，較 2016 年 12 月 31 日減少 3.37 億歐元，包括：

	於 12 月 31 日		
	2017 年	2016 年	變動
	(百萬歐元)		
第三方債務：			
- 無擔保優先債務證券	€ 3,726	€ 4,063	€ (337)
第三方債務總額	€ 3,726	€ 4,063	€ (337)
公司間債務：			
- 公司間金融應付款	€ 16	€ 16	€ —
公司間債務總額	€ 16	€ 16	€ —
非流動債務總額	€ 3,742	€ 4,079	€ (337)

於 2017 年 12 月 31 日，非流動債務為 37.42 億歐元（2016 年 12 月 31 日：40.79 億歐元），主要涉及 2016 年 3 月發行的 12.5 億歐元票據以及 2015 年 4 月發行的 30 億美元無擔保優先債務票據。較 2016 年 12 月 31 日減少 3.37 億美元幾乎全部歸因於重估年底美元兌歐元即期匯率後的匯兌差額。

如綜合財務報表附註 21-債務所詳述，FCA 於 2016 年 3 月根據中期票據計劃按面值發行 2024 年 3 月到期、本金額 12.5 億歐元的 3.75 厘票據。

於 2015 年 4 月，FCA 按面值發行 2020 年 4 月 15 日到期、本金額 14 億歐元（15 億美元）的 4.5 厘無擔保優先債務證券（「初始 2020 年票據」），以及 2023 年 4 月 15 日到期、本金額 14 億歐元（15 億美元）的 5.25 厘無擔保優先債務證券（「初始 2023 年票據」），初始 2020 年票據及初始 2023 年票據（統稱「初始票據」）在受償權方面與 FCA 全部現有及未來優先無擔保負債享有同等地位，並優先於 FCA 的任何未來後償負債及現有負債（按其條款從屬於初始票據的受償權）。

於 2015 年 6 月 17 日，在招股章程所載條款及條件規限下，FCA 提議以 2020 年到期、本金總額最多 14 億歐元（15 億美元）的新 4.5 厘無擔保優先債務證券（「2020 年票據」）交換 2015 年 4 月 14 日發行的任何及所有未到期初始 2020 年票據，以及以 2023 年到期、本金總額最多 14 億歐元（15 億美元）的新 5.25 厘無擔保優先債務證券（「2023 年票據」）交換 2015 年 4 月 14 日發行的任何及所有未到期初始 2023 年票據。2020 年票據及 2023 年票據（統稱「票據」）在各重大方面與初始票據相同，惟票據不包含轉讓限制。交換要約於 2015 年 7 月 23 日到期。絕大部分初始票據已被交換為票據。

**17. 其他非流動負債**

於 2017 年 12 月 31 日，其他非流動負債總額為 1,100 萬歐元：

	於 12 月 31 日		
	2017 年	2016 年	變動
	(百萬歐元)		
其他非流動負債	€ 11	€ 13	€ (2)
其他非流動負債總額	€ 11	€ 13	€ (2)

其他非流動負債涉及非流動退休後福利，即應付已離開本公司的前行政總裁及管理人員的未來福利現值。

**18. 僱員福利撥備及其他流動撥備**

僱員福利撥備主要反映報酬可變部分的最佳估計：

	於 12 月 31 日		
	2017 年	2016 年	變動
	(百萬歐元)		
僱員福利撥備及其他流動撥備	€ 2	€ 2	€ —
僱員福利撥備及其他流動撥備總額	€ 2	€ 2	€ —

**19. 貿易應付款**

於 2017 年 12 月 31 日，貿易應付款總額為 700 萬歐元，較 2016 年 12 月 31 日減少 800 萬歐元，包括：

	於 12 月 31 日		
	2017 年	2016 年	變動
	(百萬歐元)		
應付第三方的貿易應付款	€ 3	€ 8	€ (5)
公司間貿易應付款	€ 4	€ 7	€ (3)
貿易應付款總額	€ 7	€ 15	€ (8)

貿易應付款於一年內到期，其於報告日期的賬面值被視為與其公允價值相若。

**20. 流動債務**

於 2017 年 12 月 31 日，流動債務總額為 61.42 億歐元，較 2016 年 12 月 31 日增加 6,100 萬歐元，涉及：

	於 12 月 31 日		
	2017 年	2016 年	變動
	(百萬歐元)		
公司間債務：			
- 與 Fiat Chrysler Finance S.p.A. 的往來賬項	€ 99	€ 84	€ 15
- 與 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 的往來賬項	€ 5,981	€ 5,932	€ 49
公司間債務總額	€ 6,080	€ 6,016	€ 64
第三方債務：			
- 保理應收款的預付款	—	—	—
- 累計應付利息	€ 62	€ 65	€ (3)
第三方債務總額	€ 62	€ 65	€ (3)
流動債務總額	€ 6,142	€ 6,081	€ 61

流動公司間債務為 60.8 億歐元（2016 年 12 月 31 日：60.16 億歐元），以歐元計值，賬面值與公允價值相若。

與 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 的往來賬項指作為本集團集中財資管理一部分的透支。

累計應付利息 6,200 萬歐元涉及附註 16 非流動債務所述的無擔保優先債務證券。

## 21. 其他債務

於 2017 年 12 月 31 日，其他債務總額為 4 億歐元，較 2016 年 12 月 31 日淨增加 1.15 億歐元，包括：

	於 12 月 31 日		
	2017 年	2016 年	變動
	(百萬歐元)		
公司間其他債務：			
- 綜合意大利公司稅	€ 149	€ 113	€ 36
- 綜合增值稅	239	158	81
- 其他	2	3	(1)
公司間其他債務總額	€ 390	€ 274	€ 116
其他債務及應付稅項：			
- 應付分派	€ —	€ —	€ —
- 應付稅項	1	2	(1)
- 累計支出	4	4	—
- 其他應付款	5	5	—
其他債務及應付稅項總額	€ 10	€ 11	€ (1)
其他債務總額	€ 400	€ 285	€ 115

於 2017 年 12 月 31 日，涉及綜合增值稅的公司間債務為 2.39 億歐元（2016 年 12 月 31 日：1.58 億歐元），包括根據綜合增值稅機制意大利附屬公司轉讓予 FCA 的增值稅抵免。

涉及綜合意大利公司稅的公司間債務為 1.49 億歐元（2016 年 12 月 31 日：1.13 億歐元），包括就稅項虧損及 2017 年參與本土稅項綜合計劃的意大利附屬公司貢獻的意大利公司稅抵免應付的補償，就此計劃而言菲亞特克萊斯勒汽車公司的意大利分公司為綜合實體。

其他債務及應付稅項均於一年內到期，賬面值被視為與其公允價值相若。

## 22. 授出擔保、承諾及或有負債

### 授出擔保

於 2017 年 12 月 31 日，發出擔保總額為 93.18 億歐元（2016 年 12 月 31 日：118.23 億歐元），全部代表集團公司提供。較 2016 年 12 月 31 日減少 25.05 億歐元主要涉及 Fiat Chrysler Finance Europe S.A. 償還債券。

於 2017 年 12 月 31 日的未到期主要擔保如下：

- 58.45 億歐元涉及已發行債券；
- 16.41 億歐元涉及借款，其中以巴西附屬公司為受益人的 6.2 億歐元主要涉及在伯南布哥建造新廠房，其餘主要涉及 Fiat Chrysler Finance S.p.A；及
- 18.29 億歐元涉及意大利增值稅綜合計劃相關的增值稅償付。

此外，於 2005 年，就 FCA Partecipazioni S.p.A. 出售航空業務已收的對價預付款而言，若 FCA Partecipazioni S.p.A. 未能履行就 2003 年簽署的買賣協議所提供的承諾（於仲裁裁決或庭外和解後），FCA 作為 Fiat S.p.A. 的繼承人與全資附屬公司 FCA Partecipazioni S.p.A. 共同及個別地向買方 Avio Holding S.p.A. 承擔責任。

#### 其他承諾、合約權利及或有負債

FCA 擁有未到期協議所產生的重要承諾及權利，以及 2017 年 12 月 31 日綜合財務報表附註所述的或有負債，具體請參閱該等附註。

### 23. 審計費用

下表呈報向獨立核數師 Ernst & Young Accountants LLP 或其網絡中的實體支付的審計及其他服務費用：

(千歐元)	截至 12 月 31 日止年度	
	2017 年	2016 年
審計（綜合及公司）財務報表	€ 18,601	€ 19,180
其他審計	398	761
稅務顧問	100	241
合計	€ 19,099	€ 20,182

Ernst & Young Accountants LLP 的審計費用為 26 萬歐元。Ernst & Young Accountants LLP 並無提供其他服務。

### 24. 董事會薪酬

董事會薪酬（包括其股份及股份獎勵）詳情載於本報告薪酬報告一節。

### 25. 期後事項

本集團已評估截至 2018 年 2 月 20 日（即財務報表獲授權刊發的日期）的期後事項，如綜合財務報表附註 31 期後事項所述。

2018 年 2 月 20 日

#### 董事會

John Elkann  
Sergio Marchionne  
Andrea Agnelli  
Tiberto Brandolini d'Adda  
Glenn Earle  
Valerie A. Mars  
Ruth J. Simmons  
Ronald L. Thompson  
Michelangelo A. Volpi  
Patience Wheatcroft  
Ermenegildo Zegna

## 其他資料

### 獨立核數師報告

本公司獨立核數師荷蘭 Ernst & Young Accountants LLP 的報告載於本年報之後。

### 股息

股息將根據菲亞特克萊斯勒汽車公司章程細則第 23 條釐定。章程細則相關條文如下：

1. 本公司須維持透過扣減股份溢價進賬的特殊資本儲備，專供方便發行或註銷任何特殊表決權股份之用。特殊表決權股份不附帶任何享有特殊資本儲備結餘的權利。董事會獲授權議決(i)動用特殊資本儲備作出任何分派以繳足特殊表決權股份，或(ii)在特殊資本儲備與股份溢價儲備之間重新分配金額。
2. 本公司須為特殊表決權股份維持獨立股息儲備。特殊表決權股份不附帶任何享有本公司任何其他儲備的權利。動用特殊表決權股息儲備作出任何分派或部分或全部釋放該儲備須經董事會事先提議，再由特殊表決權股份持有人大會通過決議案批准。
3. 須從經採納的年度賬目所示溢利中撥出董事會釐定的金額作為儲備。
4. 其後剩餘的溢利須先用於將等同所有流通特殊表決權股份總面值百分之一(1%)的金額分配至及加入特殊表決權股份股息儲備。分配至及加入特殊表決權股份股息儲備的金額應按時間比例計算。若特殊表決權股份於分配及增加所涉的財政年度發行，則就該等新發行特殊表決權股份分配至及加入特殊表決權股份股息儲備的金額應按該等特殊表決權股份發行日期起至相關財政年度最後一日止計算。特殊表決權股份不附帶溢利的任何其他權利。
5. 其後剩餘的任何溢利應由股東大會用於僅就普通股分派溢利，惟須遵守本細則第 8 段。
6. 經董事會事先提議後，股東大會可以美元宣派及派發利潤分派及其他分派。此外，經股東大會及董事會（根據細則第 6 條被指定為有權通過發行股份決議案的組織）批准後，董事會可決定以股份形式作出分派，或給予股東收取現金或股份分派的選擇權。
7. 僅當本公司權益超過實繳及催繳股本與根據荷蘭法律及本公司章程細則須維持儲備的總和時，本公司才有權向股東及其他享有可供分派溢利的人士作出分派。不得就本公司於本身股本中持有的股份向本公司本身分派溢利或任何其他分派。
8. 利潤分派須在顯示允許分派的年度賬目獲採納後作出。

9. 董事會有權宣佈一次或多次中期利潤分派，前提是本條款第 7 段的要求已妥為滿足，並由《荷蘭民法典》第 2:105 條第 4 段所述的中期資產負債表證明，並且已妥為遵守本公司有關增加儲備及利潤分派的政策。本條款第 2 及 3 段條文經適當變通後適用。
10. 董事會可釐定動用本公司股份溢價儲備或任何其他儲備作出分派，但是儲備僅可支付予在本公司解散時享有相關儲備的股東。
11. 利潤分派及其他分派應按股東大會或董事會（如屬中期利潤分派）釐定的方式及日期（在宣佈後四個星期內）支付，並就此發出通知。
12. 利潤分派及其他分派如未於應付後五年加一日時間內被領取，應成為本公司的財產。

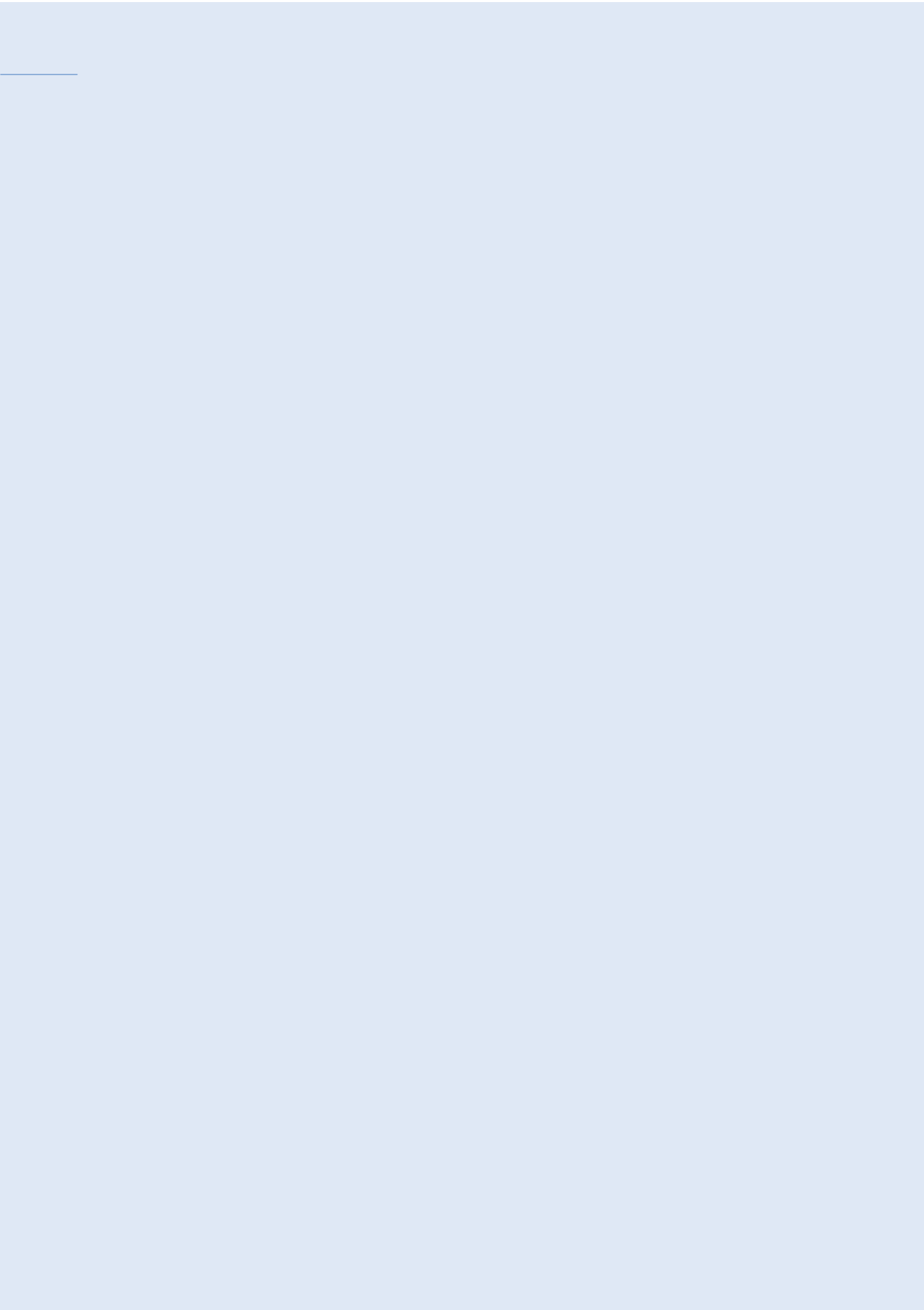
## 根據法令第 10 條歐盟收購指令作出的披露

根據荷蘭 *Besluit artikel 10 overnamerichtlijn* (法令)，本公司作出如下披露：

- a. 有關本公司資本架構、已發行股本組成及存在兩類股份的資料，請參閱本年報公司財務報表附註 14。有關普通股所附權利的資料，請參閱章程細則，載於本公司網站。總括而言，普通股所附權利包括於發行普通股時的優先購買權、出席股東大會並於會上發言及投票的權利，以及獲分派本公司溢利分配至儲備後餘額的權利。有關特殊表決權股份所附權利的資料，請參閱章程細則及特殊表決權股份的條款及條件，兩者均載於本公司網站，更多詳情載於本年報「企業管治」一章「忠誠投票架構」一段。於 2017 年 12 月 31 日，本公司已發行股本包括 1,540,089,690 股普通股，佔已發行股本總額 79%，以及 408,941,767 股特殊表決權股份，佔已發行股本總額 21%。
- b. 本公司對普通股轉讓沒有限制。章程細則第 13 條載有特殊表決權股份的轉讓限制。
- c. 有關根據荷蘭金融監管法(*Wet op het financieel toezicht*)第 5:34、5:35 及 5:43 條適用通知要求的參與本公司資本的資料，請參閱本年報「主要股東」一節。閣下可在此查閱據本公司所知於所示日期持有 3%或以上股權的股東名單。
- d. 本公司資本中的股份並無特殊控制權或其他權利。
- e. 本公司沒有營運法令第 1 條第 1(e)段所述的僱員股份參與計劃。
- f. 本公司資本中的股份所附表決權沒有限制，行使表決權亦沒有任何期限。章程細則允許本公司配合發行普通股的記名存託憑證，但僅可根據董事會大意如此的決議案行事。本公司不知悉任何就其資本中股份發行的存託憑證。
- g. 本公司不知悉存在任何可導致股份轉讓或表決權受限制的股東協議。
- h. 董事會成員任免規則載於本公司章程細則內。董事會全體成員由股東大會委任。董事會全體成員的任期為委任後大約一年，於下一個曆年舉行首次股東週年大會當日屆滿。股東大會有權隨時將任何董事會成員停職或解僱。章程細則的修訂規則載於章程細則內，並需要股東大會的決議案，該決議案僅可根據董事會事先提議通過。



- i. 董事會的一般權力載於本公司章程細則內。自 2014 年 10 月 12 日起計五年內，董事會不可撤回地獲授權發行股份及可認購股份的權利，最多不超過章程細則第 4.1 條（經不時修訂）所載本公司法定股本規定的股份總數上限。於相同期間內，董事會亦被指定為授權組織，可就上述董事會發行普通股及授出可認購普通股的權利限制或排除股東優先購買權。若發行特殊表決權股份，股東並無優先購買權。本公司有權收購本身股本中的全額繳足股份，前提是並未以任何代價進行收購。本公司收購本身股本中股份的其他規則載於章程細則第 8 條。
- j. 本公司並非任何將在本公司控制權因公開發售（定義見荷蘭金融監管法(*Wet op het financieel toezicht*)第 5:70 條）而發生變動後生效、修改或終止的重大協議的訂約方，但是本公司擔保的部分貸款協議及本公司擔保的若干債券包含的條款（就此類金融交易而言屬慣常條款）可能要求在擔保人或借款人控制權發生變動後提早償還或終止。在某些情況下，僅當控制權變動事件與評級下調其他條件同時發生時，才會觸發上述要求。
- k. 根據本公司股權激勵計劃及與部分行政人員訂立的僱傭協議條款，若在控制權變動（定義見該等條款）後二十四(24)個月內，行政人員的僱傭關係被本公司非自願終止（基於當中所載理由除外）或基於良好理由（定義見該等條款）被參與者終止，行政人員可能有權收取最高達年度現金報酬兩倍的遣散費，以及加快股權激勵計劃項下獎勵的授予。



---

附錄一  
FCA 各公司  
於 2017 年 12 月 31 日

名稱	註冊事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
<b>控股公司</b>								
<b>母公司</b>								
菲亞特克萊斯勒汽車公司	阿姆斯特丹	荷蘭	19,490,315	歐元	--	--	--	--
<b>逐項綜合的附屬公司</b>								
<b>大眾市場汽車</b>								
<b>北美自貿區</b>								
AUTO TRANSPORT SERVICES LLC	威爾明頓	美國	100	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
Autodie LLC	威爾明頓	美國	10,000,000	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
Chrysler Mexico Investment Holdings Cooperatie U.A.	阿姆斯特丹	荷蘭	—	歐元	100.00	FCA INVESTMENT HOLDINGS LLC	99.990	
						FCA MINORITY LLC	0.010	
CPK Interior Products Inc.	溫莎	加拿大	1,000	加元	100.00	FCA CANADA Inc.	100.000	
Extended Vehicle Protection LLC	威爾明頓	美國	—	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA AUBURN HILLS OWNER LLC	威爾明頓	美國	100	美元	100.00	FCA REALTY LLC	100.000	
FCA Canada Cash Services Inc.	多倫多	加拿大	1,000	加元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA Canada Inc.	溫莎	加拿大	—	加元	100.00	FCA ONTARIO HOLDINGS Limited	100.000	
FCA Caribbean LLC	威爾明頓	美國	100	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA DEALER CAPITAL LLC	威爾明頓	美國	—	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA INTERNATIONAL OPERATIONS LLC	威爾明頓	美國	—	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA INTERNATIONAL SERVICES LLC	威爾明頓	美國	—	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA INVESTMENT HOLDINGS LLC	威爾明頓	美國	173,350,999	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA Mexico, S.A. de C.V.	聖塔菲	墨西哥	238,621,186	墨西哥比索	100.00	Chrysler Mexico Investment Holdings Cooperatie U.A.	99.997	
						FCA MINORITY LLC	0.003	
FCAMID LLC	威爾明頓	美國	2,700,000	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA MINORITY LLC	威爾明頓	美國	—	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA ONTARIO HOLDINGS Limited	多倫多	加拿大	1,000	加元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA REAL ESTATE SERVICES LLC	威爾明頓	美國	100	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA REALTY LLC	威爾明頓	美國	168,769,528	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA Service Contracts LLC	威爾明頓	美國	100,000,000	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA TRANSPORT LLC	威爾明頓	美國	—	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA US Insurance Company	普利茅斯	美國	60,000	美元	100.00	FCA North America Holdings LLC	100.000	
FCA US LLC	威爾明頓	美國	10	美元	100.00	FCA North America Holdings LLC	100.000	
<b>拉美</b>								
Banco Fidis S.A.	貝廷	巴西	509,021,104	巴西雷亞爾	100.00	Fidis S.p.A.	75.000	
						FCA FIAT CHRYSLER AUTOMOVEIS BRASIL LTDA.	25.000	
CG Venezuela UK Holdings Limited	伯克郡斯勞	英國	100	英鎊	100.00	FCA North America Holdings LLC	100.000	
CMA Componentes e Modulos Automotivos Industria e Comercio Automotivos Ltda	Nova Goiana	巴西	1,000	巴西雷亞爾	100.00	CMP Componentes e Modulos Plasticos Industria e Comercio Ltda.	99.900	
						FCA Fiat Chrysler Participacoes Brasil Limitada	0.100	
CMP Componentes e Modulos Plasticos Industria e Comercio Ltda.	Contagem	巴西	121,358,092	巴西雷亞爾	100.00	FCA FIAT CHRYSLER AUTOMOVEIS BRASIL LTDA.	56.049	
						FCA Powertrain Brasil Industria e Comercio de Motores Ltda	43.951	

## 逐項綜合的附屬公司（續）

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
FCA AUTOMOBILES ARGENTINAS.A.	布宜諾斯艾利斯	阿根廷	476,464,366	阿根廷比索	100.00	FCA FIAT CHRYSLER AUTOMOVEIS BRASIL LTDA.	100.000	
FCA Chile Importadora Limitada	聖地亞哥	智利	41,800,000	智利比索	100.00	FCA US LLC FCA MINORITY LLC	99.990 0.010	
FCA Compania Financiera S.A.	布宜諾斯艾利斯	阿根廷	526,027,891	阿根廷比索	100.00	Fidis S.p.A.	100.000	
FCA FIAT CHRYSLER AUTOMOVEIS BRASIL LTDA.	貝廷	巴西	14,628,993,087	巴西雷亞	100.00	FCA Fiat Chrysler Participacoes Brasil Limitada FCA Italy S.p.A.	75.118 24.882	
FCA IMPORTADORAS.R.L.	布宜諾斯艾利斯	阿根廷	29,335,170	阿根廷比索	100.00	FCA AUTOMOBILES ARGENTINAS.A. FCA Argentina S.A.	98.000 2.000	
FCA Powertrain Brasil Industria e Comercio de Motores Ltda	Campo Largo	巴西	197,792,500	巴西雷亞	100.00	FCA Fiat Chrysler Participacoes Brasil Limitada	100.000	
FCA Rental Locadora de Automoveis Ltda	Belo Horizonte	巴西	60,769,200	巴西雷亞	100.00	FCA Fiat Chrysler Participacoes Brasil Limitada	100.000	
FCA S.A. de Ahorro para Fines Determinados	布宜諾斯艾利斯	阿根廷	109,535,149	阿根廷比索	100.00	FCA AUTOMOBILES ARGENTINAS.A.	100.000	
亞太								
阿爾法羅密歐（上海）汽車銷售有限公司	上海	中華人民共和國	19,000,000	人民幣	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
克萊斯勒（中國）汽車銷售有限公司	北京	中華人民共和國	10,000,000	歐元	100.00	菲亞特克萊斯勒（香港）汽車有限公司	100.000	
菲亞特克萊斯勒（香港）汽車有限公司	香港	中華人民共和國	10,000,000	歐元	100.00	FCA US LLC	100.000	
菲亞特克萊斯勒汽車零件貿易（上海）有限公司	上海	中華人民共和國	19,000,000	人民幣	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
菲亞特克萊斯勒亞太投資有限公司	上海	中華人民共和國	4,500,000	人民幣	100.00	菲亞特克萊斯勒（香港）汽車有限公司	100.000	
FCA Australia Pty. Ltd.	墨爾本港	澳大利亞	143,629,774	澳元	100.00	CNI C.V	100.000	
菲亞特克萊斯勒汽車金融有限責任公司	上海	中華人民共和國	750,000,000	人民幣	100.00	Fidis S.p.A.	100.000	
FCA Engineering India Private Limited	清奈	印度	99,990	印度盧比	100.00	Chrysler Netherlands Distribution B.V. FCA DUTCH OPERATING LLC	99.990 0.010	
FCA INDIA AUTOMOBILES Private Limited	孟買	印度	4,819,900,000	印度盧比	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA JAPAN Ltd.	東京都港區	日本	104,789,875	日圓	100.00	CG EU NSCLIMITED Fiat Group Automobiles Japan K.K.	60.000 40.000	
FCA Korea Limited	首爾	韓國	32,639,200,000	韓圓	100.00	FCA US LLC	100.000	
菲亞特克萊斯勒動力科技研發（上海）有限公司	上海	中華人民共和國	10,000,000	歐元	100.00	FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	100.000	
Fiat Group Automobiles Japan K.K.	東京都港區	日本	100,000,000	日圓	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
摩派汽車零件貿易（上海）有限公司	上海	中華人民共和國	5,000,000	美元	100.00	菲亞特克萊斯勒亞太投資有限公司	100.000	
歐洲、中東及非洲								
Abarth & C. S.p.A.	都靈	意大利	1,500,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
Alfa Romeo S.p.A.	都靈	意大利	120,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
Alfa Romeo U.S.A S.p.A.	都靈	意大利	120,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	

## 逐項綜合的附屬公司 (續)

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
C.R.F. Società Consortile per Azioni	奧爾巴薩諾	意大利	45,000,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	92.000	
						FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	2.000	
						Magneti Marelli S.p.A.	2.000	
						Maserati S.p.A.	2.000	
						Comau S.p.A.	1.000	
						Teksid S.p.A.	1.000	
CF GOMMA DEUTSCHLAND GmbH	杜塞爾多夫	德國	26,000	歐元	100.00	FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	100.000	
CG EU NSCLIMITED	卡迪夫	英國	1	英鎊	100.00	CNIC.V.	100.000	
CG Italia Operations S.p.A.	都靈	意大利	53,022	歐元	100.00	Chrysler Italia S.r.l.	94.300	
						FCA US LLC	5.700	
Chrysler Austria Gesellschaft mbH in liquidation	維也納	奧地利	4,300,000	歐元	100.00	Chrysler Deutschland GmbH	100.000	
Chrysler Belgium Luxembourg NV/SA	布魯塞爾	比利時	28,262,700	歐元	100.00	CG EU NSCLIMITED	99.998	
						FCA MINORITY LLC	0.002	
Chrysler Deutschland GmbH	柏林	德國	20,426,200	歐元	100.00	FCA US LLC	100.000	
Chrysler International GmbH	斯圖加特	德國	25,000	歐元	100.00	CG EU NSCLIMITED	100.000	
Chrysler Italia S.r.l.	都靈	意大利	100,000	歐元	100.00	CG EU NSCLIMITED	100.000	
Chrysler Jeep International S.A.	布魯塞爾	比利時	1,860,000	歐元	100.00	CG EU NSCLIMITED	99.998	
						FCA MINORITY LLC	0.002	
Chrysler Netherlands Distribution B.V.	阿姆斯特丹	荷蘭	90,000	歐元	100.00	Chrysler Netherlands Holding Cooperatie U.A.	100.000	
Chrysler South Africa (Pty) Limited	米德蘭	南非	200	南非蘭特	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
Chrysler Switzerland GmbH in liquidation	Schlieren	瑞士	2,000,000	瑞士法郎	100.00	CG EU NSCLIMITED	100.000	
Chrysler UK Limited	伯克郡斯勞	英國	46,582,132	英鎊	100.00	CG EU NSCLIMITED	100.000	
CNIC.V.	阿姆斯特丹	荷蘭	—	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
Easy Drive S.r.l.	都靈	意大利	10,400	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	99.000	
						FCA Center Italia S.p.A.	1.000	
FCA AUSTRIA GmbH	維也納	奧地利	37,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	98.000	
						FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	2.000	
FCA AUSTRAL CAR GmbH	維也納	奧地利	35,000	歐元	100.00	FCA AUSTRIA GmbH	100.000	
FCA Belgium S.A.	Auderghem	比利時	18,651,691	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	99.998	
						FCA SWITZERLAND S.A.	0.002	
FCA Center Italia S.p.A.	都靈	意大利	2,000,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA CENTRAL AND EASTERN EUROPE KFT.	布達佩斯	匈牙利	150,000,000	匈牙利福林	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA Customer Services Centre S.r.l.	都靈	意大利	2,500,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA Denmark A/S	格洛斯楚普	丹麥	55,000,000	丹麥克朗	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA FINLAND Oy	萬塔	芬蘭	50,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA Fleet & Tenders S.R.L.	都靈	意大利	7,370,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA France	特拉普	法國	96,000,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA GERMANY AG	法蘭克福	德國	82,650,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	99.000	
						FCA SWITZERLAND S.A.	1.000	
FCA GREECES.A.	Argyroupoli	希臘	62,783,499	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA Group Marketing S.p.A.	都靈	意大利	100,000,000	歐元	100.00	FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	100.000	

## 逐項綜合的附屬公司（續）

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	都靈	意大利	1,089,071,587	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA Italy S.p.A.	都靈	意大利	800,000,000	歐元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
FCA Melfi S.r.l.	梅爾菲	意大利	276,640,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA Middle East FZ-LLC	迪拜	阿聯酋	300,000	阿聯酋迪拉姆	100.00	FCA INTERNATIONAL OPERATIONS LLC	100.000	
FCA Motor Village Austria GmbH	維也納	奧地利	37,000	歐元	100.00	FCA AUSTRIA GmbH	100.000	
FCA MOTOR VILLAGE BELGIUMS.A.	Auderghem	比利時	8,571,393	歐元	100.00	FCA Belgium S.A.	99.988	
						FCA Italy S.p.A.	0.012	
FCA MOTOR VILLAGE FRANCE S.A.S	特拉普	法國	2,977,680	歐元	100.00	FCA France	99.997	
FCA MOTOR VILLAGE GERMANY GmbH	法蘭克福	德國	8,700,000	歐元	100.00	FCA GERMANY AG	100.000	
FCA MOTOR VILLAGE PORTUGAL S.A.	阿馬多拉	葡萄牙	50,000	歐元	100.00	FCA PORTUGAL, S.A.	100.000	
FCA MOTOR VILLAGE SPAIN, S.L.	Alcalá De Henares	西班牙	1,454,420	歐元	100.00	Fiat Chrysler Automobiles Spain S.A.	100.000	
FCA MOTOR VILLAGE SWITZERLAND S.A.	梅蘭	瑞士	13,000,000	瑞士法郎	100.00	FCA SWITZERLAND S.A.	100.000	
FCA Netherlands B.V.	Lijnden	荷蘭	5,672,250	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA NORWAY AS	Fornebu	挪威	103,200	挪威克朗	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA POLAND Spółka Akcyjna	Bielsko-Biala	波蘭	660,334,600	波蘭茲羅	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA PORTUGAL, S.A.	Porto Salvo	葡萄牙	1,000,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA POWERTRAIN POLAND Sp. z o.o.	Bielsko-Biala	波蘭	269,037,000	波蘭茲羅	100.00	FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	100.000	
FCA Real Estate Germany GmbH	法蘭克福	德國	25,000	歐元	100.00	FCA MOTOR VILLAGE GERMANY GmbH	100.000	
FCAREAL ESTATE SERVICES FRANCE SAS	特拉普	法國	37,000	歐元	100.00	FCA Real Estate Services S.p.A.	100.000	
FCA Real Estate Services S.p.A.	都靈	意大利	150,679,554	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA Russia AO	莫斯科	俄羅斯	574,665,000	俄羅斯盧布	100.00	FCA US LLC	99.999	
						FCA MINORITY LLC	0.001	
FCA SERBIA DOO Kragujevac	Kragujevac	塞爾維亞	30,707,843,314	塞爾維亞	66.67	FCA Italy S.p.A.	66.670	
FCA SWEDEN AB	Kista	瑞典	10,000,000	瑞典克朗	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA SWITZERLAND S.A.	Schlieren	瑞士	21,400,000	瑞士法郎	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA VERSICHERUNGSSERVICE GmbH	海爾布隆	德國	26,000	歐元	100.00	FCA GERMANY AG	51.000	
						Fiat Chrysler Rimaco SA	49.000	
Fiat Chrysler Automobiles (FCA) Egypt Limited	新開羅	埃及	240,000	埃及鎊	100.00	FCA US LLC	99.000	
						FCA MINORITY LLC	1.000	
Fiat Chrysler Automobiles Ireland DAC	都柏林	愛爾蘭	5,078,952	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES MIDDLE EAST FZE	迪拜	阿聯酋	1,000,000	阿聯酋迪拉姆	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
Fiat Chrysler Automobiles Morocco S.A.	Bouskoura	摩洛哥	101,000,000	摩洛哥迪拉姆	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
Fiat Chrysler Automobiles Spain S.A.	Alcalá De Henares	西班牙	8,079,280	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	99.998	
						FCA SWITZERLAND S.A.	0.002	
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES UK Ltd	伯克郡斯勞	英國	44,600,000	英鎊	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FIAT CHRYSLER MOTOR VILLAGE Ltd.	伯克郡斯勞	英國	1,500,000	英鎊	100.00	FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES UK Ltd	100.000	
Fiat Group Automobiles South Africa (Proprietary) Ltd	Bryanston	南非	640	南非蘭特	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	

## 逐項綜合的附屬公司 (續)

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
Fidis S.p.A.	都靈	意大利	250,000,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
i-FAST Automotive Logistics S.r.l.	都靈	意大利	1,250,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
i-FAST Container Logistics S.p.A.	都靈	意大利	2,500,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
Mecaner S.A.	Urdüliz	西班牙	3,000,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
NEWBUSINESS38S.p.A.	Pomigliano d'Arco	意大利	1,000,000	歐元	100.00	FCA Real Estate Services S.p.A.	100.000	
Società di Commercializzazione e Distribuzione Ricambi S.p.A. in liquidation	都靈	意大利	100,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
VM Motori S.p.A.	Cento	意大利	21,008,000	歐元	100.00	FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	100.000	
<b>豪華</b>								
<b>瑪莎拉蒂</b>								
Maserati S.p.A.	摩德納	意大利	40,000,000	歐元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
瑪莎拉蒂 (中國) 汽車貿易有限公司	上海	中華人民共和國	10,000,000	美元	100.00	Maserati S.p.A.	100.000	
Maserati (Suisse) S.A.	Schlieren	瑞士	1,000,000	瑞士法郎	100.00	Maserati S.p.A.	100.000	
Maserati Canada Inc.	溫哥華	加拿大	—	加元	100.00	Maserati S.p.A.	100.000	
Maserati Deutschland GmbH	威斯巴登	德國	500,000	歐元	100.00	Maserati S.p.A.	100.000	
Maserati GB Limited	伯克郡斯勞	英國	20,000	英鎊	100.00	Maserati S.p.A.	100.000	
Maserati Japan KK	東京	日本	18,000,000	日圓	100.00	Maserati S.p.A.	100.000	
Maserati North America Inc.	威爾明頓	美國	1,000	美元	100.00	Maserati S.p.A.	100.000	
Maserati West Europe société par actions simplifiée	巴黎	法國	37,000	歐元	100.00	Maserati S.p.A.	100.000	
Tridente Real Estate S.r.l.	摩德納	意大利	11,570,000	歐元	100.00	Maserati S.p.A.	100.000	
<b>部件</b>								
<b>Magneti Marelli</b>								
Magneti Marelli S.p.A.	Corbetta	意大利	254,325,965	歐元	99.99	菲亞特克萊斯勒汽車公司	99.991	100.000
Administracion Magneti Marelli Sistemi Sospensioni Mexicana S.R.L. de C.V.	墨西哥城	墨西哥	3,000	墨西哥比索	88.11	Magneti Marelli Promatcor Sistemi Sospensioni Mexicana S.R.L. de C.V.	99.000	
						Automotive Lighting Rear Lamps Mexico S. de r.l. de C.V.	1.000	
AUTOMOTIVE LIGHTING (THAILAND) CO. LTD	曼谷	泰國	10,000,000	泰銖	99.96	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	99.970	
Automotive Lighting Brotterode GmbH	Brotterode	德國	7,270,000	歐元	99.99	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	100.000	
Automotive Lighting Italia S.p.A.	Venaria Reale	意大利	12,000,000	歐元	99.99	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	100.000	
Automotive Lighting LLC	威爾明頓	美國	25,001,000	美元	100.00	Magneti Marelli Holding U.S.A. LLC	100.000	
Automotive Lighting o.o.o.	Rjiasan	俄羅斯	1,086,875,663	俄羅斯盧布	99.99	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	100.000	
Automotive Lighting Rear Lamps France S.a.s.	Saint Julien du Sault	法國	5,134,480	歐元	99.99	Automotive Lighting Italia S.p.A.	100.000	
Automotive Lighting Rear Lamps Mexico S. de r.l. de C.V.	El Marques Queretaro	墨西哥	50,000	墨西哥比索	100.00	Magneti Marelli Holding U.S.A. LLC	100.000	
Automotive Lighting Reutlingen GmbH	Reutlingen	德國	1,330,000	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Automotive Lighting S.R.O.	Jihlava	捷克	927,637,000	捷克克朗	99.99	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	100.000	
Automotive Lighting UK Limited	Chadwell Heath	英國	40,387,348	英鎊	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
長春馬瑞利汽車照明系統有限公司	長春	中華人民共和國	190,000,000	人民幣	60.00	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	60.000	



## 逐項綜合的附屬公司（續）

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
長春馬瑞利動力系統零部件有限公司	長春	中華人民共和國	5,600,000	歐元	51.00	Magneti Marelli S.p.A.	51.000	
Fiat CIEI S.p.A. in liquidation	Corbetta	意大利	220,211	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
合肥馬瑞利排氣系統有限公司	合肥	中華人民共和國	3,900,000	歐元	51.00	Magneti Marelli S.p.A.	51.000	
Industrias Magneti Marelli Mexico S.A. de C.V.	Tepotzotlan	墨西哥	50,000	墨西哥比索	99.99	Magneti Marelli Sistemas Electronicos Mexico S.A.	99.998	
						Servicios Administrativos Corp. IPASA S.A.	0.002	
馬瑞利（中國）有限公司	上海	中華人民共和國	17,500,000	美元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli After Market Parts and Services S.p.A.	Corbetta	意大利	7,000,000	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Aftermarket GmbH	海爾布隆	德國	100,000	歐元	99.99	Magneti Marelli After Market Parts and Services S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.	卡托維茲	波蘭	2,000,000	波蘭茲羅提	99.99	Magneti Marelli After Market Parts and Services S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Argentina S.A.	布宜諾斯艾利	阿根廷	465,205	ARS	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	95.000	
						Magneti Marelli France S.a.s.	5.000	
Magneti Marelli Automotive Cluj S.r.l.	Cluj Napoca	羅馬尼亞	9,010,000	羅馬尼亞	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
馬瑞利汽車零部件（長沙）有限公司	長沙	中華人民共和國	5,400,000	美元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
馬瑞利汽車零部件（廣州）有限公司	廣州	中華人民共和國	10,000,000	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
馬瑞利汽車零部件（蕪湖）有限公司	蕪湖	中華人民共和國	32,000,000	美元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Automotive d.o.o. Kragujevac	Kragujevac	塞爾維亞	154,200,876	塞爾維亞第納爾	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
馬瑞利汽車電子（廣州）有限公司	廣州	中華人民共和國	16,100,000	美元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
馬瑞利汽車照明系統（佛山）有限公司	佛山	中華人民共和國	10,800,000	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Cofap Fabricadora de Pecas Ltda	Santo Andre	巴西	585,411,633	巴西雷亞爾	99.99	Magneti Marelli After Market Parts and Services S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Componentes Plasticos Ltda	Itauna	巴西	6,402,500	巴西雷亞爾	99.99	Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Conjuntos de Escape S.A.	布宜諾斯艾利	阿根廷	9,999,971	阿根廷比索	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	96.260	
						Magneti Marelli Argentina S.A.	3.740	
Magneti Marelli d.o.o. Kragujevac	Kragujevac	塞爾維亞	1,363,504,543	塞爾維亞	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli do Brasil Industria e Comercio Ltda	Hortolandia	巴西	100,000	巴西雷亞爾	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Espana S.A.	Linares del Valles	西班牙	781,101	歐元	99.99	Magneti Marelli Iberica S.A.	100.000	
Magneti Marelli France S.a.s.	特拉普	法國	19,066,824	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli GmbH	斯圖加特	德國	200,000	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Holding 美國 LLC	Wixom	美國	10	美元	100.00	FCA North America Holdings LLC	100.000	
Magneti Marelli Iberica S.A.	Santpedor	西班牙	389,767	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli India Private Ltd	古爾格拉姆	印度	150,000,000	印度盧比	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
馬瑞利國際貿易（上海）有限公司	上海	中華人民共和國	200,000	美元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Japan K.K.	神奈川縣橫濱市港北區	日本	360,000,000	日圓	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	

## 逐項綜合的附屬公司 (續)

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
Magneti Marelli Mako Elektrik Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi	布爾薩	土耳其	50,005	土耳其里拉	99.94	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	99.842	
						PLASTIFORM PLASTIK SANAYI ve TICARET A.S.	0.052	
						Sistemi Comandi Meccanici Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.	0.052	
Magneti Marelli Motopropulsion France SAS	Argentan	法國	37,002	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli North America Inc.	威爾明頓	美國	7,491,705	美元	99.99	Magneti Marelli Cofap Fabricadora de Pecas Ltda	100.000	
Magneti Marelli of Tennessee LLC	Auburn Hills	美國	1,300,000	美元	100.00	Magneti Marelli Holding U.S.A. LLC	100.000	
Magneti Marelli Poland Sp. z o.o.	Sosnowiec	波蘭	83,500,000	波蘭茲羅提	99.99	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	100.000	
馬瑞利動力系統(合肥)有限公司	合肥	中華人民共和國	70,000,000	人民幣	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Powertrain India Private Limited	古爾格拉姆	印度	450,000,000	印度盧比	51.00	Magneti Marelli S.p.A.	51.000	
Magneti Marelli Powertrain Mexico S. de r.l. de c.v.	墨西哥城	墨西哥	3,000	墨西哥比索	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	99.967	
						Automotive Lighting Rear Lamps Mexico S. de r.l. de C.V.	0.033	
Magneti Marelli Powertrain Slovakia s.r.o.	Kechnec	斯洛伐克	12,000,000	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Powertrain U.S.A LLC	Sanford	美國	25,000,000	美元	100.00	Magneti Marelli Holding U.S.A. LLC	100.000	
Magneti Marelli Promatcor Sistemi Sospensioni Mexicana S.R.L. de C.V.	墨西哥城	墨西哥	3,000	墨西哥比索	87.99	Sistemi Sospensioni S.p.A.	88.000	
Magneti Marelli Repuestos S.A.	布宜諾斯艾利斯	阿根廷	75,262,000	阿根廷比索	99.99	Magneti Marelli After Market Parts and Services S.p.A.	81.943	
						Magneti Marelli Cofap Fabricadora de Pecas Ltda	18.057	
Magneti Marelli Sistemas Automotivos Industria e Comercio Ltda	Contagem	巴西	1,090,694,874	巴西雷亞爾	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	72.808	
						Automotive Lighting Reutlingen GmbH	27.192	
Magneti Marelli Sistemas Electronicos Mexico S.A.	Tepotzotlan	墨西哥	50,000	墨西哥比索	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	99.998	
						Servicios Administrativos Corp. IPASA S.A.	0.002	
Magneti Marelli Slovakia s.r.o.	Kechnec	斯洛伐克	103,006,639	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli South Africa (Proprietary) Limited	約翰內斯堡	南非	7,550,000	南非蘭特	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Suspansiyon Sistemleri Ticaret Limited Sirketi	布爾薩	土耳其	520,000	土耳其里拉	99.99	Sistemi Sospensioni S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Suspension Systems Bielsko Sp. z o.o.	Bielsko-Biala	波蘭	70,050,000	波蘭茲羅提	99.99	Sistemi Sospensioni S.p.A.	100.000	
Magneti Marelli Toluca Mexico S. de R.L. de CV.	Toluca	墨西哥	3,000	墨西哥比索	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	99.967	
						Magneti Marelli Powertrain Mexico S. de r.l. de c.v.	0.033	
Magneti Marelli Um Electronic Systems Private Limited	古爾格拉姆	印度	500,000,000	印度盧比	51.00	Magneti Marelli S.p.A.	51.000	
Malaysian Automotive Lighting SDN. BHD	Simpang Ampat	馬來西亞	6,000,000	馬來西亞令吉	79.99	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	80.000	
MMI&T Sas	Valbonne Sophia Antipolis	法國	607,000	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
MMH Industria e Comercio De Componentes Automotivos Ltda	Nova Goiana	巴西	130,926,000	巴西雷亞爾	99.99	Magneti Marelli Sistemas Automotivos Industria e Comercio Ltda	100.000	
Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	都靈	意大利	10,000,000	歐元	99.99	Plastic Components and Modules Holding S.p.A.	100.000	

## 逐項綜合的附屬公司（續）

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
Plastic Components and Modules Holding S.p.A.	都靈	意大利	10,000,000	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Plastic Components and Modules Poland S.A.	Sosnowiec	波蘭	21,000,000	波蘭茲羅提	99.99	Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	100.000	
Plastic Components Fuel Systems Poland Sp. z o.o.	Sosnowiec	波蘭	29,281,500	波蘭茲羅提	99.99	Plastic Components and Modules Poland S.A.	100.000	
PLASTIFORM PLASTIK SANAY ve TICARET A.S.	布爾薩	土耳其	715,000	土耳其里拉	99.94	Magneti Marelli Mako Elektrik Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi	100.000	
PSMMPernambuco Componentes Automotivos Ltda	Nova Goiana	巴西	75,200,160	巴西雷亞爾	50.00	Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	50.000	
Servicios Administrativos Corp. IPASA S.A.	Col. Chapultepec	墨西哥	1,000	墨西哥比索	99.99	Magneti Marelli Sistemas Electronicos Mexico S.A.	99.990	
						Industrias Magneti Marelli Mexico S.A. de C.V.	0.010	
Sistemi Comandi Meccanici Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.	布爾薩	土耳其	90,000	土耳其里拉	99.89	Magneti Marelli Mako Elektrik Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi	99.956	
Sistemi Sospensioni S.p.A.	Corbetta	意大利	37,622,179	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	100.000	
Soffiaggio Polimeri S.r.l.	Leno	意大利	45,900	歐元	84.99	Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	85.000	
Tecnologia de Iluminacion Automotriz S.A. de C.V.	Juarez	墨西哥	50,000	墨西哥比索	100.00	Automotive Lighting LLC	99.998	
						Automotive Lighting Rear Lamps Mexico S. de r.l. de C.V.	0.002	
Ufima S.A.S. - Societe en liquidation	特拉普	法國	44,940	歐元	99.99	Magneti Marelli S.p.A.	65.020	
						FCA Partecipazioni S.p.A.	34.980	
<b>Teksid</b>								
Teksid S.p.A.	都靈	意大利	71,403,261	歐元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
Compania Industrial Frontera S.A. de C.V.	Frontera	墨西哥	11,376,600	墨西哥比索	100.00	Teksid Hierro de Mexico S.A. de C.V.	99.999	
						Teksid Inc.	0.001	
Funfrap-Fundicao Portuguesa S.A.	Cacia	葡萄牙	13,697,550	歐元	83.61	Teksid S.p.A.	83.607	
Teksid Aluminum S.r.l.	Carmagnola	意大利	5,000,000	歐元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
Teksid do Brasil Ltda	貝廷	巴西	714,696,013	巴西雷亞爾	100.00	Teksid S.p.A.	100.000	
Teksid Hierro de Mexico S.A. de C.V.	Frontera	墨西哥	297,167,800	墨西哥比索	100.00	Teksid S.p.A.	100.000	
Teksid Inc.	Farmington Hills	美國	100,000	美元	100.00	Teksid S.p.A.	100.000	
Teksid Iron Poland Sp. z o.o.	Skoczow	波蘭	48,122,256	波蘭茲羅提	100.00	Teksid S.p.A.	100.000	
<b>Comau</b>								
Comau S.p.A.	Grugliasco	意大利	48,013,959	歐元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
柯昆（昆山）自動化有限公司	昆山	中華人民共和國	8,000,000	美元	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
柯馬（上海）工程有限公司	上海	中華人民共和國	5,000,000	美元	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
柯馬（上海）國際貿易有限公司	上海	中華人民共和國	200,000	美元	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
Comau Argentina S.A.	布宜諾斯艾利	阿根廷	500,000	阿根廷比索	100.00	Comau S.p.A.	97.000	
						FCA Argentina S.A.	3.000	
Comau Automatizacion S.de R.L. C.V.	Cuautitlan Izcalli	墨西哥	62,204,118	墨西哥比索	100.00	Comau Mexico S.de R.L. de C.V.	100.000	
Comau Canada Inc.	溫莎	加拿大	100	加元	100.00	Comau LLC	100.000	
Comau Deutschland GmbH	Boblingen	德國	1,330,000	歐元	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
Comau do Brasil Industria e Comercio Ltda.	貝廷	巴西	102,742,653	巴西雷亞爾	100.00	Comau S.p.A.	100.000	

## 逐項綜合的附屬公司 (續)

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
Comau France S.A.S.	特拉普	法國	6,000,000	歐元	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
Comau Iaisa S.de R.L. de C.V.	Cuautitlan Izcalli	墨西哥	17,181,062	墨西哥比索	100.00	Comau Mexico S.de R.L. de C.V.	100.000	
Comau India Private Limited	浦那	印度	239,935,020	印度盧比	100.00	Comau S.p.A.	99.990	
						Comau Deutschland GmbH	0.010	
Comau LLC	威爾明頓	美國	100	美元	100.00	FCA North America Holdings LLC	100.000	
Comau Mexico S.de R.L. de C.V.	Cuautitlan Izcalli	墨西哥	99,349,172	墨西哥比索	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
Comau Poland Sp. z o.o.	Bielsko-Biala	波蘭	3,800,000	波蘭茲羅提	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
Comau Romania S.R.L.	Oradea	羅馬尼亞	23,673,270	羅馬尼亞	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
Comau Russia OOO	莫斯科	俄羅斯	4,770,225	俄羅斯盧布	100.00	Comau S.p.A.	99.000	
						Comau Deutschland GmbH	1.000	
Comau Service Systems S.L.	馬德里	西班牙	250,000	歐元	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
Comau Trebol S.de R.L. de C.V.	Tepotzotlan	墨西哥	16,168,211	墨西哥比索	100.00	Comau Mexico S.de R.L. de C.V.	100.000	
Comau U.K. Limited	Rugby	英國	2,502,500	英鎊	100.00	Comau S.p.A.	100.000	

## 其他活動：控股公司及其他公司

Deposito Avogadro S.p.A.	都靈	意大利	5,100,000	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
FCA Argentina S.A.	布宜諾斯艾利	阿根廷	5,292,117	阿根廷比索	100.00	FCA Services S.p.A.	90.961	
						FCA Fiat Chrysler Participacoes Brasil Limitada	9.029	
						Fiat Chrysler Rimaco Argentina S.A.	0.009	
						FCA AUTOMOBILES ARGENTINAS.A.	0.001	
FCA Fiat Chrysler Participacoes Brasil Limitada	Nova Lima	巴西	11,174,292,755	巴西雷亞爾	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	55.037	
						FCA Italy S.p.A.	44.578	
						FCA Real Estate Services S.p.A.	0.385	
FCA Group Purchasing France S.a.r.l.	特拉普	法國	7,700	歐元	100.00	FCA Group Purchasing S.r.l.	100.000	
FCA Group Purchasing Poland Sp. z o.o.	Bielsko-Biala	波蘭	300,000	波蘭茲羅提	100.00	FCA Group Purchasing S.r.l.	100.000	
FCA Group Purchasing S.r.l.	都靈	意大利	600,000	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
FCA Information Technology, Excellence and Methods S.p.A.	都靈	意大利	500,000	歐元	100.00	FCA Services S.p.A.	99.000	
						FCA Italy S.p.A.	1.000	
FCA North America Holdings LLC	威爾明頓	美國	—	美元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
FCA Partecipazioni S.p.A.	都靈	意大利	50,000,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FCA Security Società consortile per azioni	都靈	意大利	152,520	歐元	90.13	FCA Partecipazioni S.p.A.	64.152	
						FCA Italy S.p.A.	13.171	
						菲亞特克萊斯勒汽車公司	4.430	
						Magneti Marelli S.p.A.	1.496	
						FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	1.081	
						FCA Melfi S.r.l.	0.656	
						Comau S.p.A.	0.621	
						C.R.F. Società Consortile per Azioni	0.605	
						Teksid S.p.A.	0.570	
						FCA Services S.p.A.	0.514	
						Sistemi Sospensioni S.p.A.	0.433	
						FCA Servizi per l'Industria S.c.p.A.	0.426	

## 逐項綜合的附屬公司（續）

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
						Teksid Aluminum S.r.l.	0.425	
						Fiat Chrysler Finance S.p.A.	0.367	
						Fidis S.p.A.	0.256	
						Automotive Lighting Italia S.p.A.	0.201	
						FCA Group Marketing S.p.A.	0.129	
						FCA Group Purchasing S.r.l.	0.081	
						FCA Real Estate Services S.p.A.	0.081	
						Servizie Attività Doganali per l'Industria S.p.A.	0.081	
						Sisport S.p.A. - Società sportiva dilettantistica	0.078	
						Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	0.051	
						FCA Center Italia S.p.A.	0.035	
						Abarth & C. S.p.A.	0.031	
						Fiat Chrysler Risk Management S.p.A.	0.031	
						Maserati S.p.A.	0.031	
						Magneti Marelli After Market Parts and Services S.p.A.	0.029	
						Deposito Avogadro S.p.A.	0.017	
						Easy Drive S.r.l.	0.017	
						FCA Customer Services Centre S.r.l.	0.017	
						FCA Fleet & Tenders S.R.L.	0.017	
						FCA Information Technology, Excellence and Methods S.p.A.	0.017	
						i-FAST Automotive Logistics S.r.l.	0.016	
						i-FAST Container Logistics S.p.A.	0.016	
FCA Services Belgium N.V.	Brugge	比利時	62,000	歐元	100.00	FCA Services S.p.A.	99.960	
						Servizie Attività Doganali per l'Industria S.p.A.	0.040	
FCA Services d.o.o. Kragujevac	Kragujevac	塞爾維亞	15,047,880	塞爾維亞	100.00	FCA Services S.p.A.	100.000	
FCA Services Germany GmbH	烏爾姆	德國	200,000	歐元	100.00	FCA Services S.p.A.	100.000	
FCA Services Hispano-Lusa S.A.	馬德里	西班牙	2,797,054	歐元	100.00	FCA Services S.p.A.	100.000	
FCA Services Polska Sp. z o.o.	Bielsko-Biala	波蘭	3,600,000	波蘭茲羅	100.00	FCA Services S.p.A.	100.000	
FCA Services S.p.A.	都靈	意大利	3,600,000	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
FCA Services Support Malaysia SDN. BHD.	吉隆坡	馬來西亞	2,000,000	馬來西亞令吉	100.00	FCA Services S.p.A.	100.000	
FCA Services Support Mexico S.A. de C.V.	墨西哥城	墨西哥	100	墨西哥比索	100.00	FCA Services S.p.A.	99.000	
						Servizie Attività Doganali per l'Industria S.p.A.	1.000	
FCA Services U.S.A, Inc.	威爾明頓	美國	500,000	美元	100.00	FCA Services S.p.A.	100.000	
FCA Servizi per l'Industria S.c.p.A.	都靈	意大利	1,652,669	歐元	87.70	FCA Italy S.p.A.	51.000	
						FCA Partecipazioni S.p.A.	11.500	
						菲亞特克萊斯勒汽車公司	5.000	
						FCA Security Società consortile per azioni	3.000	
						Teksid S.p.A.	2.000	
						Abarth & C. S.p.A.	1.500	

## 逐項綜合的附屬公司（續）

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
						C.R.F. Società Consortile per Azioni	1.500	
						Comau S.p.A.	1.500	
						FCA Group Marketing S.p.A.	1.500	
						FCA Information Technology, Excellence and Methods S.p.A.	1.500	
						FCA Services S.p.A.	1.500	
						Fiat Chrysler Finance S.p.A.	1.500	
						Fidis S.p.A.	1.500	
						Magneti Marelli S.p.A.	1.500	
						Maserati S.p.A.	1.500	
						Deposito Avogadro S.p.A.	0.500	
Fiat Chrysler Automobiles Services UK Limited	巴西爾頓	英國	18,750,000	英鎊	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
Fiat Chrysler Financas Brasil Ltda.	Nova Lima	巴西	2,469,701	巴西雷亞	100.00	Fiat Chrysler Finance S.p.A.	99.994	
						FCA Fiat Chrysler Participacoes Brasil Limitada	0.006	
Fiat Chrysler Finance Canada Ltd.	卡爾加里	加拿大	10,099,885	加元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
Fiat Chrysler Finance et Services S.A.S.	特拉普	法國	3,700,000	歐元	100.00	FCA Services S.p.A.	100.000	
Fiat Chrysler Finance Europe S.A.	盧森堡	盧森堡	86,494,000	歐元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
Fiat Chrysler Finance North America Inc.	威爾明頓	美國	190,090,010	美元	100.00	FCA North America Holdings LLC	100.000	
Fiat Chrysler Finance S.p.A.	都靈	意大利	224,440,000	歐元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
Fiat Chrysler Finance US Inc.	威爾明頓	美國	100	美元	100.00	FCA North America Holdings LLC	100.000	
Fiat Chrysler Polska Sp. z o.o.	華沙	波蘭	25,500,000	波蘭茲羅	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
Fiat Chrysler Rimaco SA	盧加諾	瑞士	350,000	瑞士法郎	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
Fiat Chrysler Risk Management S.p.A.	都靈	意大利	120,000	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
Fiat Chrysler UK LLP	倫敦	英國	5,000,250,001	美元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	99.995	
						Maserati North America Inc.	0.005	
Fiat U.S.A. Inc.	紐約	美國	16,830,000	美元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
Neptunia Assicurazioni Marittime S.A.	盧加諾	瑞士	10,000,000	瑞士法郎	100.00	Fiat Chrysler Rimaco SA	100.000	
New Business 30 S.r.l.	都靈	意大利	100,000	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
Sadi Polska-Agencja Celna Sp. z o.o.	Bielsko-Biala	波蘭	500,000	波蘭茲羅	100.00	Servizie Attività Doganali per l'Industria S.p.A.	100.000	
Servizie Attività Doganali per l'Industria S.p.A.	都靈	意大利	520,000	歐元	100.00	FCA Services S.p.A.	100.000	
Sisport S.p.A. - Società sportiva dilettantistica	都靈	第一列	889,049	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
<b>合資安排</b>								
<b>大眾市場汽車</b>								
<b>亞太</b>								
Fiat India Automobiles Private Limited	Ranjangaon	印度	24,451,596,600	印度盧比	50.00	FCA Italy S.p.A.	50.000	
<b>歐洲、中東及非洲</b>								
Società Europea Veicoli Leggeri-Sevel S.p.A.	Atessa	意大利	68,640,000	歐元	50.00	FCA Italy S.p.A.	50.000	
<b>按權益法核算的共同控制實體</b>								
<b>大眾市場汽車</b>								
<b>北美自貿區</b>								
United States Council for Automotive Research LLC	Southfield	美國	100	美元	33.33	FCA US LLC	33.330	

按權益法核算的共同控制實體 (續)

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
<b>亞太</b>								
GAC FIAT Chrysler Automobiles Co. Ltd.	長沙	中華人民共和國	6,000,000,000	人民幣	50.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司 菲亞特克萊斯勒亞太投資有限公司 FCA Italy S.p.A.	21.667 18.333 10.000	
GAC FIAT CHRYSLERAUTOMOBILES SALES CO. Ltd.	長沙	中華人民共和國	200,000,000	人民幣	50.00	GAC FIAT Chrysler Automobiles Co. Ltd.	100.000	
<b>歐洲、中東及非洲</b>								
FCA BANKS p.A.	都靈	意大利	700,000,000	歐元	50.00	FCA Italy S.p.A.	50.000	
FCA AUTOMOTIVE SERVICES UK LTD.	伯克郡斯勞	英國	50,250,000	英鎊	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA Bank Deutschland G.m.b.H.	海爾布隆	德國	39,600,000	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA Bank G.m.b.H.	維也納	奧地利	5,000,000	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A. Fidis S.p.A.	50.000 25.000	
FCA CAPITAL BELGIUMS.A.	Auderghem	比利時	3,718,500	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	99.999	
FCA CAPITAL DANMARK A/S	格洛斯特普	丹麥	14,154,000	丹麥克朗	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA CAPITAL ESPANA E.F.C. S.A.	Alcalá De Henares	西班牙	26,671,557	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA CAPITAL FRANCE S.A.	特拉普	法國	11,360,000	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	99.999	
FCA CAPITAL HELLASS.A.	Argyroupoli	希臘	1,200,000	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA Capital Nederland B.V.	Lijnden	荷蘭	3,085,800	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA CAPITAL NORGE AS	Fornebu	挪威	100,800	挪威克朗	50.00	FCA CAPITAL DANMARK A/S	100.000	
FCA CAPITAL PORTUGAL INSTITUIÇÃO FINANCEIRA DE CRÉDITO SA	Porto Salvo	葡萄牙	10,000,000	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA CAPITAL RE Designated Activity Company	都柏林	愛爾蘭	1,000,000	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA Capital Suisse S.A.	Schlieren	瑞士	24,100,000	瑞士法郎	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA CAPITAL SVERIGE AB	Kista	瑞典	50,000	瑞典克朗	50.00	FCA CAPITAL DANMARK A/S	100.000	
FCA DEALER SERVICES ESPANA S.A.	Alcalá De Henares	西班牙	25,145,299	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA DEALER SERVICES PORTUGAL S.A.	Porto Salvo	葡萄牙	500,300	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA DEALER SERVICES UK LTD.	伯克郡斯勞	英國	20,500,000	英鎊	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA INSURANCE HELLASS.A.	Argyroupoli	希臘	60,000	歐元	49.99	FCA CAPITAL HELLASS.A.	99.975	
FCA LEASING FRANCESNC	特拉普	法國	8,954,581	歐元	50.00	FCA CAPITAL FRANCE S.A.	99.998	
FCA Leasing GmbH	維也納	奧地利	40,000	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA Leasing Polska Sp. z o.o.	華沙	波蘭	24,384,000	波蘭茲羅	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
FCA-Group Bank Polska S.A.	華沙	波蘭	125,000,000	波蘭茲羅	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
Ferrari Financial Services GMBH	Pullach i. Isartal	德國	1,777,600	歐元	25.00	FCA BANK S.p.A.	50.000	
LEASYS FRANCES.A.S.	特拉普	法國	3,000,000	歐元	50.00	Leasys S.p.A.	100.000	
Leasys S.p.A.	都靈	意大利	77,979,400	歐元	50.00	FCA BANK S.p.A.	100.000	
LEASYS UK LTD.	伯克郡斯勞	英國	19,000,000	英鎊	50.00	Leasys S.p.A.	100.000	
FER MAS Oto Ticaret A.S.	伊斯坦布爾	土耳其	5,500,000	土耳其里	37.64	Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S.	99.418	
Koc Fiat Kredi Tuketici Finansmani A.S.	伊斯坦布爾	土耳其	30,000,000	土耳其里	37.86	Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S.	100.000	
Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S.	Levent	土耳其	500,000,000	土耳其里	37.86	FCA Italy S.p.A.	37.856	

## 按權益法核算的共同控制實體 (續)

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
<b>部件</b>								
<b>Magneti Marelli</b>								
湖北華中馬瑞利汽車照明有限公司	湖北省	中華人民共和國	138,846,000	人民幣	50.00	Automotive Lighting Reutlingen GmbH	50.000	
Magneti Marelli Motherson Auto System Private Limited	新德里	印度	1,500,000,000	印度盧比	50.00	Magneti Marelli S.p.A. Magneti Marelli Motherson India Holding B.V.	37.333 25.333	— 100.000
Magneti Marelli Motherson India Holding B.V.	Lijnden	荷蘭	2,114,074	歐元	50.00	Magneti Marelli S.p.A.	50.000	
Magneti Marelli Motherson Shock Absorbers (India) Private Limited	浦那	印度	2,269,000,000	印度盧比	50.00	Magneti Marelli S.p.A.	50.000	
Magneti Marelli SKH Exhaust Systems Private Limited	古爾格拉姆	印度	274,190,000	印度盧比	50.00	Magneti Marelli S.p.A.	50.000	
Magneti Marelli Talbro Chassis Systems Pvt. Ltd.	Faridabad	印度	235,600,000	印度盧比	50.00	Sistemi Sospensioni S.p.A.	50.000	
上海上汽馬瑞利動力總成有限公司	上海	中華人民共和國	23,000,000	歐元	50.00	Magneti Marelli S.p.A.	50.000	
SKH Magneti Marelli Exhaust Systems Private Limited	古爾格拉姆	印度	95,450,000	印度盧比	46.62	Magneti Marelli S.p.A.	46.621	50.000
Zhejiang Wanxiang Magneti Marelli Shock Absorbers Co. Ltd.	江蘇鎮江	中華人民共和國	100,000,000	人民幣	50.00	Magneti Marelli S.p.A.	50.000	
<b>Teksid</b>								
華東泰克西汽車鑄造有限公司	江蘇鎮江	中華人民共和國	385,363,500	人民幣	50.00	Teksid S.p.A.	50.000	
<b>按權益法核算的附屬公司</b>								
<b>大眾市場汽車</b>								
<b>歐洲、中東及非洲</b>								
AC Austro Car Handelsgesellschaft m.b.h. & Co. OHG	維也納	奧地利	—	歐元	100.00	FCA AUSTRO CAR GmbH	100.000	
ALFA ROMEO LLC.	Auburn Hills	美國	—	美元	100.00	FCA North America Holdings LLC	100.000	
Chrysler France S.A.S.	特拉普	法國	460,000	歐元	100.00	CG EU NSCLIMITED	100.000	
Chrysler Jeep Ticaret A.S.	伊斯坦布爾	土耳其	5,357,000	土耳其里	100.00	CG EU NSCLIMITED FCA US LLC	99.960 0.040	
Chrysler Polska Sp. z o.o.	華沙	波蘭	30,356,000	波蘭茲羅	100.00	CG EU NSCLIMITED	100.000	
Fiat Automobiles S.p.A. in liquidation	都靈	意大利	120,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES CR s.r.o.	布拉格	捷克	1,000,000	捷克克朗	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES SR s.r.o.	Bratislava	斯洛伐克	33,194	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
Fiat Professional S.p.A. in liquidation	都靈	意大利	120,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
GESTIN POLSKA Sp. z o.o.	Bielsko-Biala	波蘭	500,000	波蘭茲羅	100.00	FCA POLAND Spółka Akcyjna	100.000	
Italcara SA	卡薩布蘭卡	摩洛哥	4,000,000	摩洛哥迪	99.90	Fiat Chrysler Automobiles Morocco S.A.	99.900	
Lancia Automobiles S.p.A. in liquidation	都靈	意大利	120,000	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
NEW BUSINESS 37 S.p.A.	都靈	意大利	50,000	歐元	100.00	FCA Real Estate Services S.p.A.	100.000	
Sirio Polska Sp. z o.o.	Bielsko-Biala	波蘭	1,350,000	波蘭茲羅	100.00	FCA POLAND Spółka Akcyjna	100.000	
<b>部件</b>								
<b>Magneti Marelli</b>								
Cofap Fabricadora de Pecas Ltda	Santo Andre	巴西	75,720,716	巴西雷亞爾	68.34	Magneti Marelli do Brasil Industria e Comercio Ltda	68.350	
<b>Comau</b>								
COMAU (THAILAND) CO. LTD	曼谷	泰國	10,000,000	泰銖	100.00	Comau S.p.A.	99.997	



## 按權益法核算的附屬公司（續）

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
COMAU Czech s.r.o.	Ostrava	捷克	5,400,000	捷克克朗	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
Comau DoBrasil Facilities Ltda.	Santo Andre	巴西	10,000,000	巴西雷亞爾	100.00	Comau do Brasil Industria e Comercio Ltda.	100.000	
Comau Robot ve Sistemleri A.S	布爾薩	土耳其	1,210,000	土耳其里	100.00	Comau S.p.A.	100.000	
IUVO SRL	Pontedera	意大利	61,224	歐元	26.01	SYNEXO S.R.L.	51.000	
SYNEXO S.R.L.	Grugliasco	意大利	10,000	歐元	51.00	Comau S.p.A.	51.000	
<b>其他活動：控股公司及其他公司</b>								
Fiat(Beijing)Business Co.,Ltd.	北京	中華人民共和國	3,000,000	美元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
Fiat Chrysler Rimaco Argentina S.A.	布宜諾斯艾利	阿根廷	150,000	阿根廷比	99.96	Fiat Chrysler Rimaco SA	99.960	
Fiat Chrysler Rimaco Brasil Corretagens de Seguros Ltda.	Belo Horizonte	巴西	365,525	巴西雷亞爾	100.00	Fiat Chrysler Rimaco SA	99.998	
<b>按成本估值的附屬公司</b>								
<b>大眾市場汽車</b>								
<b>北美自貿區</b>								
FCA Co-Issuer Inc.	威爾明頓	美國	100	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA DUTCH OPERATING LLC	威爾明頓	美國	—	美元	100.00	CNIC.V.	100.000	
FCA Foundation	Bingham Farms	美國	—	美元	100.00	FCA US LLC	100.000	
FCA INTERMEDIATE MEXICO LLC	威爾明頓	美國	1	美元	100.00	Chrysler Mexico Investment Holdings Cooperatie U.A.	100.000	
Fundacion Chrysler, I.A.P.	聖塔菲	墨西哥	—	墨西哥比索	100.00	FCA Mexico, S.A. de C.V.	100.000	
FUNDACION FCA, A.C.	墨西哥	墨西哥	2	墨西哥比索	100.00	FCA Mexico, S.A. de C.V.	50.000	
						FCA MINORITY LLC	50.000	
<b>歐洲、中東及非洲</b>								
Associazione Tecnica dell'Automobile Consulting & Solutions s.r.l. in liquidation	奧爾巴薩諾	意大利	49,000	歐元	100.00	FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	100.000	
Chrysler Netherlands Holding Cooperatie U.A.	阿姆斯特丹	荷蘭	—	歐元	100.00	CNIC.V.	99.000	
						FCA DUTCH OPERATING LLC	1.000	
Chrysler UK Pension Trustees Limited	伯克郡斯勞	英國	1	英鎊	100.00	Chrysler UK Limited	100.000	
CODEFIS Società consortile per azioni	都靈	意大利	120,000	歐元	51.00	FCA Italy S.p.A.	51.000	
Consorzio ATA - FORMAZIONE	Pomigliano d'Arco	意大利	18,319	歐元	100.00	C.R.F. Società Consortile per Azioni	90.998	
						FCA Real Estate Services S.p.A.	9.002	
CONSORZIO FCA CNHI ENERGY	都靈	意大利	7,000	歐元	57.14	Comau S.p.A.	14.286	
						FCA Italy S.p.A.	14.286	
						Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	14.286	
						Teksid S.p.A.	14.286	
Consorzio Servizi Balocco	都靈	第一列	10,100	歐元	86.11	FCA Italy S.p.A.	80.663	
						Maserati S.p.A.	2.901	
						Abarth & C. S.p.A.	1.554	
						FCA Real Estate Services S.p.A.	0.990	
FAS FREE ZONE Ltd. Kragujevac	Kragujevac	塞爾維亞	2,281,603	塞爾維亞	66.67	FCA SERBIA DOO KRAGUJEVAC	100.000	
FCA Russia S.r.l.	都靈	意大利	253,565	歐元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
Fiat Motor Sales Ltd	伯克郡斯勞	英國	1,500,000	英鎊	100.00	FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES UK Ltd	100.000	

## 按成本估值的附屬公司 (續)

名稱	註冊地	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
OOO "CABEKO"	Nizhniy Novgorod	俄羅斯	181,869,062	俄羅斯盧	100.00	FCA Russia S.r.l.	99.591	
						FCA Italy S.p.A.	0.409	
VM North America Inc.	Auburn Hills	美國	1,000	美元	100.00	FCA Italy S.p.A.	100.000	
<b>部件</b>								
<b>Magneti Marelli</b>								
SBH EXTRUSAO DO BRASIL LTDA.	貝廷	巴西	15,478,371	巴西雷亞爾	99.99	Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	100.000	
<b>Comau</b>								
Consorzio Fermag in liquidation	Bareggio	意大利	144,608	歐元	68.00	Comau S.p.A.	68.000	
<b>其他活動：控股公司及其他公司</b>								
FCA Newco LLC	威爾明頓	美國	1	美元	100.00	Maserati North America Inc.	100.000	
Fiat Chrysler Finance Netherlands B.V.	阿姆斯特丹	荷蘭	1	歐元	100.00	菲亞特克萊斯勒汽車公司	100.000	
Fiat Common Investment Fund Limited	倫敦	英國	2	英鎊	100.00	Fiat Chrysler Automobiles Services UK Limited	100.000	
Fiat Oriente S.A.E. in liquidation	開羅	埃及	50,000	埃及鎊	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
Isvor Fiat India Private Ltd. in liquidation	新德里	印度	1,750,000	印度盧比	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
New Business 29 S.c.r.l.	都靈	意大利	50,000	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	80.000	
						菲亞特克萊斯勒汽車公司	20.000	
New Business 31 S.p.A.	都靈	意大利	120,000	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
New Business 35 s.r.l.	都靈	意大利	50,000	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
New Business 36 s.r.l.	都靈	意大利	50,000	歐元	100.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	100.000	
<b>採用權益法入賬的聯營公司</b>								
<b>大眾市場汽車</b>								
<b>亞太</b>								
杭州依維柯汽車船東技術有限公司	杭州	中華人民共和國	795,000,000	人民幣	50.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	50.000	
<b>歐洲、中東及非洲</b>								
Arab American Vehicles Company S.A.E.	開羅	埃及	6,000,000	美元	49.00	FCAUS LLC	49.000	
<b>部件</b>								
<b>Magneti Marelli</b>								
FMM Pernambuco Componentes Automotivos Ltda	Nova Goiana	巴西	209,180,100	巴西雷亞爾	49.00	Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	49.000	
HMC MM Auto Ltd	新德里	印度	434,500,000	印度盧比	40.00	Magneti Marelli S.p.A.	40.000	
<b>其他活動：控股公司及其他公司</b>								
Iveco-Motor Sich, Inc.	Zaporozhye	烏克蘭	26,568,000	格里夫納	38.62	FCA Partecipazioni S.p.A.	38.618	
Otoyol Sanayi A.S. in liquidation	Samandira-Kartal/ 伊斯坦布爾	土耳其	52,674,386	土耳其里拉	27.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	27.000	
<b>按成本估值的聯營公司</b>								
<b>大眾市場汽車</b>								
<b>拉美</b>								
FCA Venezuela LLC	威爾明頓	美國	132,474,694	美元	100.00	CG Venezuela UK Holdings Limited	100.000	
<b>歐洲、中東及非洲</b>								
Consorzio per la Reindustrializzazione Area di Arese S.r.l. in liquidation	Arese	意大利	20,000	歐元	30.00	FCA Italy S.p.A.	30.000	
Innovazione Automotive e Metalmeccanica Srl	Santa Maria Imbaro	意大利	115,000	歐元	23.75	FCA Italy S.p.A.	15.077	
						C.R.F. Società Consortile per Azioni	8.465	
						Sistemi Sospensioni S.p.A.	0.211	

## 按成本估值的聯營公司（續）

名稱	註冊辦事處	國家	股本	貨幣	集團綜合%	權益持有人	所持權益%	表決權%
Tecnologie per il Calcolo Numerico-Centro Superiore di Formazione S.c. a.r.l.	Trento	意大利	100,000	歐元	25.00	C.R.F. Società Consortile per Azioni	25.000	
Turin Auto Private Ltd. in liquidation	孟買	印度	43,300,200	印度盧比	50.00	FCA ITALY HOLDINGS S.p.A.	50.000	
<b>部件</b>								
<b>Magneti Marelli</b>								
Bari Servizi Industriali S.c.r.l.	Modugno	意大利	24,000	歐元	25.00	Magneti Marelli S.p.A.	25.000	
DTR VMS Italy S.r.l.	Passirano	意大利	1,000,000	歐元	40.00	Magneti Marelli S.p.A.	40.000	
Mars Seal Private Limited	孟買	印度	400,000	印度盧比	24.00	Magneti Marelli France S.a.s.	24.000	
Matay Otomotiv Yan Sanay Ve Ticaret A.S.	布爾薩	土耳其	3,800,000	土耳其里	28.00	Magneti Marelli S.p.A.	28.000	
PSMM Campania S.r.l.	Torricce	意大利	18,000,000	歐元	30.00	Plastic Components and Modules Automotive S.p.A.	30.000	
<b>其他活動：控股公司及其他公司</b>								
ANFIA Automotive S.c.r.l.	都靈	意大利	20,000	歐元	20.00	C.R.F. Società Consortile per Azioni	5.000	
						FCA Information Technology, Excellence and Methods S.p.A.	5.000	
						FCA Italy S.p.A.	5.000	
						Magneti Marelli S.p.A.	5.000	
Auto Componentistica Mezzogiorno - A. C. M. Melfi Società Consortile a responsabilità limitata	都靈	意大利	40,000	歐元	35.25	FCA Melfi S.r.l.	23.500	
						Sistemi Sospensioni S.p.A.	11.750	
FMA-Consultoria e Negocios Ltda	聖保羅	巴西	1	巴西雷亞爾	50.00	FCA Fiat Chrysler Participacoes Brasil Limitada	50.000	
Parco Industriale di Chivasso Società Consortile a responsabilità limitata	Chivasso	意大利	10,000	歐元	25.80	FCA Partecipazioni S.p.A.	25.800	
Talent Garden Fondazione Agnelli S.r.l.	都靈	意大利	40,000	歐元	30.00	FCA Partecipazioni S.p.A.	30.000	



# 獨立核數師報告

獨立核數師報告

## 獨立核數師報告

致：菲亞特克萊斯勒汽車公司（Fiat Chrysler Automobiles N.V.）股東及審計委員會

### 年報所載 2017 年財務報表審計報告

吾等的意見

吾等已審計於荷蘭阿姆斯特丹註冊成立的菲亞特克萊斯勒汽車公司（貴公司）的 2017 年財務報表。財務報表包括綜合財務報表及公司財務報表（統稱財務報表）。

吾等認為：

- 所附綜合財務報表根據歐盟所採納的國際財務報告準則(EU-IFRS)及《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分真實公允地反映菲亞特克萊斯勒汽車公司於 2017 年 12 月 31 日的財務狀況及 2017 年業績及現金流量
- 所附公司財務報表根據《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分真實公允地反映菲亞特克萊斯勒汽車公司於 2017 年 12 月 31 日的財務狀況及 2017 年業績

綜合財務報表包括：

- 於 2017 年 12 月 31 日的綜合財務狀況表
- 下列 2017 年報表：綜合損益表、綜合全面收益表、現金流量表及權益變動表
- 由重大會計政策摘要及其他解釋資料組成的附註

公司財務報表包括：

- 於 2017 年 12 月 31 日的公司資產負債表
- 2017 年公司損益表
- 由會計政策摘要及其他解釋資料組成的附註

吾等意見的基礎

吾等已根據荷蘭法律（包括荷蘭審計準則）執行審計。吾等在該等準則下的責任於本報告「吾等就財務報表審計的責任」一節詳述。

根據歐盟法規有關公眾利益實體法定審計的具體規定、「Wet toezicht accountants-organisaties」（Wta，《審計事務所監管法》）、「Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten」（ViO，《職業會計師道德守則》，為有關獨立性的法規）及荷蘭其他相關獨立性法規，吾等獨立於菲亞特克萊斯勒汽車公司。此外，吾等已遵守「Verordening gedrags- en beroepsregels accountants」（VGBA，《荷蘭道德守則》）。

吾等認為吾等取得的審計證據屬充分及適當，可為吾等的意見提供基礎。

## 重大性

重大性	4 億歐元
應用基準	經調整息稅前利潤（扣除利息及所得稅前利潤）的 5%
解釋	<p>於 2017 年，吾等改變了設定重大性所用的基準：由於先前年度經濟成果接近盈虧平衡點，吾等將重大性設定為集團收入的約 0.5%。鑒於 FCA 的盈利能力呈現向好趨勢，吾等將規劃重大性設定為平均息稅前利潤（就若干特殊非經常性項目作出調整）的 5%。此平均值包括前瞻性元素。</p> <p>根據吾等對實體及其經營環境的理解，基於財務報表使用者的觀點及預期，吾等將整體財務報表的重大性釐定為 4 億歐元（2016 年：4 億歐元）。</p>

吾等亦已考慮吾等基於定性理由認為對財務報表使用者屬重大的錯誤陳述及／可能的錯誤陳述。

吾等與審計委員會商定，於審計過程中識別的超過 2,000 萬歐元的錯誤陳述，以及吾等基於定性理由認為必須呈報的較小金額錯誤陳述，均會向其呈報。

## 集團審計範圍

菲亞特克萊斯勒汽車公司為實體集團的母公司。此集團的財務資料載於菲亞特克萊斯勒汽車公司的綜合財務報表內。貴公司乃按照經營分部組織，並已識別五個報告分部，即北美自貿區、歐洲、中東和非洲、拉美、亞太及瑪莎拉蒂，以及未納入報告分部的其他企業職能及未分配項目。

集團審計主要聚焦於重要集團實體。相關集團實體被視為重要組成部分，乃由於其具有個別財務重要性，或因其具體性質或情況而可能存在重大錯誤陳述的重大風險。所有此類重要集團實體（包括 145 家實體）已納入集團審計範圍內。

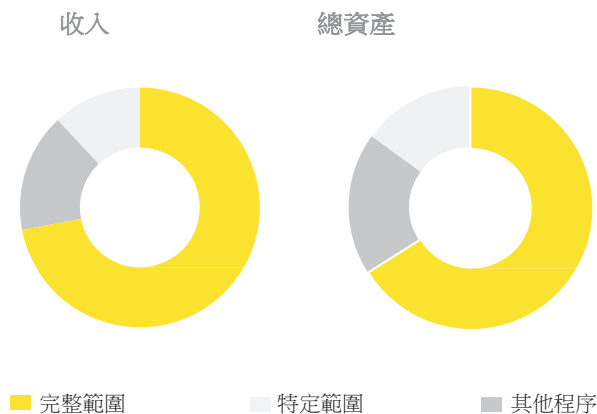
因此，吾等確定菲亞特克萊斯勒汽車公司集團實體中的五家實體因其整體規模及風險特徵而須審計完整財務資料。已對 20 家實體的特定結餘及交易執行特定範圍審計程序。對另外 120 家實體執行其他程序。

確定整體審計方法時，吾等釐定吾等作為集團核數師或來自安永全球成員事務所並根據吾等指示操作的成員核數師需完成工作的類型。

- 集團綜合、財務報表及披露以及主要審計事項（商譽及不確定使用年期的其他非流動資產估值，尤其是拉美的商譽，以及所得稅，重點是巴西及意大利遞延稅項資產的可收回性）的審計，以及集團團隊負責的其他程序，由集團審計團隊直接審計。
- 集團審計團隊訪問了基於規模及相關風險而視為重要的成員的當地管理層及其核數師至少一次：FCA US、FCA Italy 及 FCA Brasil。對於上述各個地點，吾等審閱了成員核數師的審計文件，並認為所執行工作屬充分及適當。
- 作為集團審計指揮及監督的一部分，集團審計團隊訪問了 FCA China，拜訪當地管理層及成員核數師。
- 集團範圍內所有成員審計團隊收到集團審計團隊的詳細指示，包括主要風險範圍及重要賬目，集團審計團隊審閱了其交付成果。

該等程序合共反映貴集團總資產的 81% 及收入的 84%。

地點覆蓋百分比：



通過在集團成員層面執行上述程序，加上在集團層面執行額外程序，吾等得以就集團財務資料取得充分及適當的審計證據，可為綜合財務報表提供意見。

#### 主要審計事項

主要審計事項為根據吾等的專業判斷對吾等審計財務報表最重要的事項。吾等已將主要審計事項告知審計委員會。主要審計事項未全面反映所有討論事項。

該等事項於吾等審計財務報表及形成意見的背景下作為整體處理，吾等不會就該等事項提供單獨意見。2017 年的主要審計事項與上年度呈報的一致。



風險	審計方法	向審計委員會傳達的主要觀察所得
<b>商譽及不確定使用年期的其他非流動資產估值，尤其是亞太的商譽</b>		
<p>於 2017 年 12 月 31 日，商譽及不確定使用年期的其他非流動資產記錄金額分別為 103.96 億歐元及 29.94 億歐元。該等金額主要分配至貴公司與大眾市場經營分部（北美自貿區、亞太、拉美及歐洲、中東及非洲）對應的四個現金產生單位，如附註 9 所載。</p> <p>貴公司評估各現金產生單位的可收回金額時，需要判斷業務未來表現及應用於未來現金流量預測的折現率。</p> <p>經考慮估計可收回金額所用判斷程度及假設複雜度，吾等認為此範疇構成重大風險。</p>	<p>吾等因應此風險設計及執行下列審計程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 吾等了解減值評估流程，就吾等審計評估這方面控制的設計及測試其成效。</li> <li>● 吾等驗證所識別的現金產生單位於本年度是否仍然適當，並測試了各現金產生單位賬面值的資產及負債分配。</li> <li>● 吾等評估貴公司所用的減值方法是否符合國際會計準則第 36 號資產減值的規定</li> <li>● 吾等了解估值所用管理專家執行的工作。</li> <li>● 吾等執行程序以評估現金流量預測的合理性，包括對比行業預測及行業數據。</li> </ul> <p>此外，吾等：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 將各現金產生單位的現金流量預測與貴集團 2018-2022 年及 2018-2026 年期間拉美業務計劃進行對賬。</li> <li>● 根據貴公司預測的歷史準確性評估使用該等預測的適當性。</li> <li>● 模型所用的折現率及長期增長率由安永估值專家評估，後者獨立執行計算並對各現金產生單位的主要假設進行敏感度分析，以釐定哪些變動可能對可收回金額估值產生重大影響。</li> </ul>	<p>基於吾等的工作結果，吾等認同貴公司的結論，認為本年度無須計提商譽減值。對於拉美而言，由於有關若干稅項利益延續的假設相當重要，吾等認同繼續於綜合財務報表內披露此假設。</p>

獨立核數師報告

風險	審計方法	向審計委員會傳達的主要觀察所得
	最後，吾等審閱貴公司在這方面所作披露的充足性，尤其關注主要假設的任何合理可能變動是否會導致商譽減值。	

風險	審計方法	向審計委員會傳達的主要觀察所得
<b>所得稅—巴西及意大利遞延稅項資產的可收回性</b>		
<p>於2017年12月31日，貴公司就可扣稅暫時差額擁有遞延稅項資產58.58億歐元（已確認）及9.4億歐元（未確認）。於同日，貴公司亦就結轉稅項虧損擁有遞延稅項資產9.78億歐元（已確認）及37.4億歐元（未確認）。與巴西相關的已確認及未確認金額分別為1.48億歐元及11.39億歐元。與意大利相關的已確認及未確認金額分別為8.98億歐元及23.58億歐元。</p> <p>巴西及意大利遞延稅項資產的確認及可收回性對吾等審計屬重大，原因為金額巨大，以及評估待確認的遞延稅項資產金額時需要判斷及估計未來應課稅溢利，以及在該等稅務管轄區動用可用稅項資產的能力。</p> <p>所得稅相關披露載於附註7。</p>	<p>吾等因應此風險設計下列審計程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 吾等了解所得稅流程，就吾等審計評估這方面控制的設計及測試其成效。</li> <li>• 吾等評估釐定貴集團產生適當未來溢利以支持確認遞延稅項資產的可能性而選擇的預測期間。</li> <li>• 吾等評估貴公司有關產生足夠未來應課稅收入可能性的假設及敏感度，並考慮當地稅務法規。</li> <li>• 吾等評估該等稅務管轄區應課稅溢利預測的歷史準確性、預測模型完整性以及估算與貴公司其他預測及吾等其他審計範疇結果的一致性。</li> <li>• 吾等評估於年內第二季度撤減先前確認的巴西遞延稅項資產的適當性。</li> </ul>	<p>根據所執行的程序，吾等認為於2017年12月31日巴西及意大利的遞延稅項資產結餘大致正確。</p>

風險	審計方法	向審計委員會傳達的主要觀察所得
	<ul style="list-style-type: none"> <li>吾等考慮貴公司遞延稅項披露的適當性。</li> </ul> 吾等引入安永稅務專家協助貴集團及成員審計團隊執行該等程序。	

風險	審計方法	向審計委員會傳達的主要觀察所得
<p><b>北美自貿區產品保修及召回行動撥備</b></p> <p>於 2017 年 12 月 31 日，產品保修及召回行動撥備金額為 67.25 億歐元，絕大部分金額與北美自貿區分部相關。</p> <p>貴公司於售出汽車時計提產品保修責任撥備，包括北美自貿區地區維修及召回行動的估計費用。</p> <p>該等行動的估計未來費用主要基於有關每個汽車系列及該汽車系列每個車型年份的終生保修費用假設，以及汽車歷史索賠經驗。由於各種不確定因素，尤其是與北美自貿區地區保修及行動撥備相關的因素，包括新法律法規的制定、受維修或召回行動影響的汽車數量及糾正行動的性質，可能導致須調整已設立的儲備，此類行動的日後費用估計難免不準確。與該等行動相關的費用於綜合收益表內銷售成本下記錄。</p>	<p>吾等因應此風險設計下列審計程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>吾等了解保修流程，評估這方面控制的設計及測試其成效。</li> <li>吾等引入安永精算師評估貴公司方法的適當性，評估及測試於釐定保修撥備時制定及使用的假設依據，以及執行敏感度分析以評估管理層的判斷。</li> <li>安永精算師自行針對北美自貿區產品保修及召回行動金額釐定一個獨立的撥備範圍。</li> <li>吾等執行其他實證審計程序以驗證模型所用數據，包括年內保修付款及就本年度索賠的完整性及準確性取得外部第三方確認。</li> </ul>	<p>基於吾等程序的結果，包括評定貴公司撥備處於安永精算師獨立釐定的可能結果範圍內，吾等信納於 2017 年 12 月 31 日的北美自貿區產品保修及召回行動撥備屬適當。</p>

獨立核數師報告

風險	審計方法	向審計委員會傳達的主要觀察所得
由於規模大及該等估計未來費用及新法律法規等其他因素具有不確定性及潛在波動性，所用假設的變動可能會對貴公司經營業績產生重大影響。  保修撥備披露載於附註 20。	最後，吾等審閱貴公司在此方面所作披露的充足性。	

## 年報所載其他資料的報告

除財務報表及核數師報告外，年報亦包括其他資料，包括：

- 董事會報告
- 《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的其他資料

基於所執行的下列程序，吾等認為其他資料：

- 與財務報表相符且不含重大錯誤陳述
- 包含《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的資料

吾等已閱讀其他資料。基於吾等於審計財務報表過程中或以其他方式獲得的知識及了解，吾等已考慮其他資料是否包含重大錯誤陳述。透過執行該等程序，吾等已遵守《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分及荷蘭準則第 720 號的要求。所執行程序的範圍小於審計財務報表所執行程序的範圍。

管理層負責編製其他資料，包括《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的董事會報告及《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分要求的其他資料。

## 其他法律及監管要求的報告

委託

吾等於 2014 年 10 月 28 日首次獲菲亞特克萊斯勒汽車公司委聘審計其 2014 年財務報表，自此一直擔任其法定核數師。

未提供被禁止非審計服務

吾等未提供歐盟法規第 5(1)條有關公眾利益實體法定審計的具體規定所述的被禁止非審計服務。

## 財務報表責任說明

管理層及審計委員會對於財務報表的責任

管理層負責根據歐洲採納的國際財務報告準則及《荷蘭民法典》第 2 卷第 9 部分編製及公允地呈列財務報表。此外，管理層負責落實其釐定使財務報表編製不含重大錯誤陳述（不論由於欺詐或錯誤）所需的內部監控。

作為編製財務報表的一部分，管理層負責評估公司持續經營的能力。基於所述的財務報告架構，管理層應採用持續經營會計基準編製財務報表，除非管理層有意將公司清盤或停止營運或別無他選而須如此行事。管理層應於財務報表內披露可能令貴公司持續經營能力產生重大疑問的事件及情況。

審計委員會負責監督公司的財務報告流程。

吾等對於審計財務報表的責任

吾等的目標是規劃及執行審計工作，使吾等能夠取得足夠及適當的審計證據從而得出意見。

吾等的審計乃按較高（但非絕對）鑑證水平執行，意味著吾等未必能於審計過程中偵測所有重大錯誤及欺詐。

錯誤陳述可能因欺詐或錯誤而產生，若其單獨或合計可合理預期影響使用者根據該等財務報表所作出的經濟決策，則視為重大。重大性會影響審計程序的性質、時間及範圍，以及已識別錯誤陳述對吾等意見的影響的評估。

吾等已按照荷蘭審計準則、道德規定及獨立性規定，於審計過程中行使專業判斷及保持專業質疑精神。吾等的審計包括：

- 識別及評估財務報表存在重大錯誤陳述（不論由於欺詐或錯誤）的風險，因應該等風險設計及執行審計程序，及取得可為吾等的意見提供基礎的充分及適當審計證據。未能偵測欺詐所致重大錯誤陳述的風險要高於錯誤所致者，原因為欺詐可能涉及串謀、偽造、蓄意遺漏、失實陳述或凌駕於內部監控。
- 了解與審計相關的內部監控，以設計適合相關情況的審計程序，但並非為了就貴公司內部監控成效發表意見
- 評估管理層所採用會計政策的適當性以及所作會計估計及相關披露的合理性
- 確定管理層使用持續經營會計基準的適當性，以及根據所獲審計證據確定是否存在重大不確定性，而涉及可能令貴公司持續經營的能力產生重大疑問的事件及情況。若吾等認為存在重大不確定性，吾等須於核數師報告中提請讀者注意財務報表中的相關披露，倘有關披露資料不足，則須修改吾等的意見。吾等的結論乃基於截至核數師報告日期所取得的審計證據。然而，未來的事件或情況可能會導致公司無法再持續經營。
- 評估財務報表的整體呈列、架構及內容，包括披露

- 評估財務報表是否公允地反映相關交易及事件

由於吾等對意見承擔最終責任，吾等亦負責指揮、監督及執行集團審計。就此而言，吾等已釐定就集團實體執行的審計程序性質及範圍。集團實體或業務的規模及／或風險狀況具有決定性。吾等據此選擇須審計或審閱全套財務資料或特定項目的集團實體。

吾等就（其中包括）計劃審計範圍及時間以及重大審計發現，包括吾等於審計過程中識別的任何內部監控重大發現，與審計委員會溝通。就此而言，吾等亦根據歐盟法規第 11 條有關公眾利益實體法定審計的具體規定向審計委員會提交額外報告。此額外報告所載資料與本核數師報告所載吾等的審計意見一致。

吾等向審計委員會提供一份聲明，確認吾等已遵守有關獨立性的相關道德規定，以及告知所有可能合理認為與吾等獨立性相關的關係及其他事項以及（如適用）相關保障措施。

從與審計委員會溝通的事項中，吾等會釐定主要審計事項：對審計財務報表最重要的事項。吾等會在核數師報告中說明該等事項，除非法律法規禁止公開披露該事項，或在極其罕見的情況下，不披露該事項符合公眾利益。

鹿特丹，2018 年 2 月 20 日

**Ernst & Young Accountants LLP**  
簽署：P.W.J. Laan

## 聯繫方式

**公司辦事處：**

25 St James's Street, London SW1A 1HA - U.K.

電話：++44 (0) 207 7660311

## 印刷

本文件採用對生態負責任的 IGLOO Offset 印製，此紙張為 Arjowiggins Graphic 生產的 100% 回收紙。內頁和封面分別採用 100 gsm 及 300 gsm 紙張印製。

IGLOO

arjowiggins  
graphic papers



採用此紙張而不是非回收紙張，環境影響將減少：

 280

公斤填埋垃圾

 41

公斤二氧化碳

 414

公里平均歐洲汽車行駛  
里程

 8,195

公升水

 481

千瓦時能源

 455

公斤木材

### 平面設計及編輯協作

Sunday

意大利都靈

### 印刷

Tipografia Sosso  
Grugliasco (TO), Italy

### 在意大利印刷

2018 年 4 月



菲亞特克萊斯勒汽車公司  
註冊辦事處：荷蘭阿姆斯特丹  
荷蘭阿姆斯特丹商會：60372958  
公司辦事處：25 St James's Street, London SW1A 1HA U.K.

### 3. 一般資料

本節中包含的PSA及FCA的年度業績或年報亦載有PSA及FCA相關業績的財務分析，向投資者提供有用的參考資料。就PSA未來更多刊發的財務資料，請參閱PSA網頁<https://www.groupe-psa.com/en/finance/publications/>。就FCA未來更多刊發的財務資料，請參閱FCA網頁[https://www.fcagroup.com/en-US/investors/financial\\_regulatory/financial\\_reports/Pages/2019.aspx](https://www.fcagroup.com/en-US/investors/financial_regulatory/financial_reports/Pages/2019.aspx)。

本集團、PSA及FCA的合併財務資料均按照國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)或國際財務報告準則框架編製：(i)本集團的合併財務報表乃按照國際財務報告準則編製；(ii)PSA的合併財務報表乃按照國際財務報告準則及／或獲歐盟採納的國際財務報告準則編製。然而，誠如PSA經審核二零一九年度業績所述，國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則及獲歐盟採納的國際財務報告準則之間的差異對PSA的合併財務報表並無影響，及誠如經審核二零一七年及二零一八年度業績所述，由於未獲歐盟採納的國際財務報告準則標準對PSA的合併財務報表並無重大影響，彼等因此亦符合國際財務報告準則框架；(iii)FCA的合併財務報表乃按照國際財務報告準則及獲歐盟採納的國際財務報告準則編製。然而，誠如FCA經審核的二零一七年、二零一八年及二零一九年年報所載列，國際會計準則理事會發佈的國際財務報告準則及獲歐盟採納的國際財務報告準則之間的差異對上述合併財務報表並無影響。

瑪澤會計師事務所及安永會計師事務所分別於二零零五年及二零一一年至今獲PSA委聘為法定核數師。安永會計師事務所於二零一四年至今獲FCA委聘為法定核數師。瑪澤會計師事務所及安永會計師事務所均為國際綜合獨立會計師事務所，在提供專業會計服務方面享有盛譽。PSA的核數師，即瑪澤會計師事務所及安永會計師事務所，為公共會計師事務所，符合《法國商法典》及《法國法定核數師道德守則》中所載法國適用規則規定的獨立性要求。FCA的核數師，即安永會計師事務，為在美國上市公司會計監督委員會(「上市公司會計監督委員會」)登記註冊的公共會計師事務所，符合美國聯邦證券法及美國證券交易委員會及美國上市公司會計監督委員會適用規章制度規定的獨立性要求。

**B. 豁免嚴格遵守上市規則第14.67(6)(A)(I)條****背景**

根據上市規則第14.67(6)(a)(i)條，本公司須將按照上市規則第4章編製的新公司會計師報告載於本通函。該會計師報告所依據的賬目必須與截至本通函刊發前不超過六個月的財政期間有關，而編製新公司的財務資料所採用的會計政策須與本公司採用的會計政策大致相同。就此而言，本公司根據上市規則第4章的要求須在通函中載有新公司根據國際財務報告準則編製的截至二零一九年十二月三十一日止三個財政年度財務資料的新公司會計師報告。

**尋求豁免**

由於本公司認為嚴格遵守上市規則第14.67(6)(a)(i)條負擔較重，本公司經考慮以下理由而申請豁免嚴格遵守上述上市規則：

- (a) 新公司尚未成立，且就本公司所深知，新公司過往三個財務年度的備考財務報表尚未編製。根據PSA及FCA於二零一九年十二月十八日聯合發佈的新聞稿顯示，根據該交易的交割條件，包括但不局限於獲雙方公司的股東於彼等各自的股東大會上批准及滿足反壟斷及其他監管規定，建議合併預期於12個月至15個月內完成。
- (b) 建議合併乃由PSA及FCA而非本公司推動。本公司僅計劃於PSA的股東大會上以PSA少數股東的身份行使其表決權。本公司對PSA及FCA均無控制權，因此無權查閱PSA或FCA的賬本及記錄以根據上市規則就建議合併編製會計師報告。
- (c) PSA及FCA均於海外證券交易所上市，並根據相關海外證券交易所的上市規則定期刊發財務資料，以便投資者了解彼等的業務活動及財務狀況。彼等的財務披露受監管部門監管。PSA及FCA均毋須向本公司披露任何額外的財務資料。

- (d) 新公司將不會因合併而成為本公司的附屬公司。合併完成後，本公司將僅持有新公司已發行股本的僅約4.5%，故合併完成後，本公司不會擁有對新公司的控制權。公司將新公司4.5%已發行股份入賬為金融資產，並主要參照新公司的股價以公平值計量。

### 替代披露

本公司已將以下資料載入本通函作為上市規則第四章項下會計師報告的替代披露：

- (a) 截至二零一九年十二月三十一日止三個財政年度各年PSA之已刊發年度業績，載於本通函附錄二A段；
- (b) 截至二零一九年十二月三十一日止三個財政年度各年FCA之已刊發年報，載於本通函附錄二A段；及
- (c) 本通函附錄二A段所載本集團、PSA及FCA所採用的會計準則(國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)或符合國際財務報告準則框架的準則)。

PSA及FCA向其各自股東發佈任何補充資料供彼等審議及批准合併事項後，則本公司將在實際可行的情況下儘快刊發補充通函，向其股東提供額外重大資料，包括但不限於下列文件或其各自更新版本：

- (1) 二零二零年上半年的PSA/FCA財務資料；
- (2) 新公司的備考財務報表，包括(a)二零一九年財務年的備考收益報表及(b)於二零一九年十二月三十一日的備考資產負債表；
- (3) 合併評估師的兩份專家報告：(a)關於轉移至FCA的資產淨值報告；及(b)就有關實施合併事項所使用兌換比率公平性的報告。

### 豁免授出

根據本公司所提供之資料及上述替代披露，聯交所已向本公司授出嚴格遵守上市規則第14.67(6)(a)(i)條規定之豁免。

以下闡述本集團未經審核備考財務資料(「未經審核備考財務資料」)(包括未經審核備考資產及負債報表)，乃以下述附註為基礎並根據上市規則第4.29條而編製，以說明合併協議項下擬出售本集團於法國標緻雪鐵龍汽車公司(「雪鐵龍」)的權益及擬收購由合併法國標緻雪鐵龍汽車公司及菲亞特克萊斯勒汽車公司(「菲亞特」)而成立的新公司4.5%權益(「建議交易」)的影響，猶如建議交易已於二零一九年十二月三十一日發生。

未經審核備考財務資料根據本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度刊發的年度報告所載本集團會計政策而編製。

未經審核備考財務資料由本公司董事僅就說明用途而編製，並基於一系列假設、估計及現時可用資料而編製。因其假設性質，本未經審核備考財務資料或未能真實反應本集團若於二零一九年十二月三十一日或任何未來日期完成建議交易的財務狀況。

未經審核備考財務資料應與本通函所載財務資料一併閱讀。

## 本集團於二零一九年十二月三十一日未經審核備考資產負債表

	本集團					本集團未經審核備考資產和負債報表
	於二零一九年					
	十二月三十一日					
經審核綜合資產和負債報表	備考調整					本集團未經審核備考資產和負債報表
人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
(附註1)	(附註2(a))	(附註2(b))	(附註2(c))	(附註2(d))		
<b>資產</b>						
<b>非流動資產</b>						
物業、廠房及設備	17,309					17,309
使用權資產	3,327					3,327
投資物業	229					229
無形資產	5,076					5,076
商譽	1,749					1,749
於合營企業投資	40,427					40,427
於聯營企業投資	21,713	(4,614)	(2,195)	(786)	(9,004)	5,114
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產	205		2,195		11,874	14,274
其他非流動資產	36,470					36,470
遞延稅項資產	2,356					2,356
應收合營企業款項	1,035					1,035
非流動資產總額	129,896	(4,614)	-	(786)	2,870	127,366

	本集團					本集團未經審 核備考資產和 負債報表
	於二零一九年 十二月 三十一日					
	經審核 綜合資產和 負債報表					
	備考調整					
人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	
(附註1)	(附註2(a))	(附註2(b))	(附註2(c))	(附註2(d))		
<b>流動資產</b>						
存貨	12,191					12,191
貿易應收款項	10,690					10,690
應收票據	1,439					1,439
預付款項、按金及其 他應收款項	51,550					51,550
以公允價值計量且其 變動計入其他綜合 收益的金融資產	12,121					12,121
應收合營企業款項	12,442					12,442
以公允價值計量且其 變動計入損益的金 融資產	6,972					6,972
已抵押銀行結餘和定 期存款	3,317					3,317
現金及銀行結餘	26,768	5,111		786		32,665
持作出售資產	4,614					4,614
流動資產總額	142,104	5,111	–	786	–	148,001
資產總額	272,000	497	–	–	2,870	275,367

	本集團					本集團未經審核備考資產和負債報表
	於二零一九年					
	十二月三十一日					
經審核綜合資產和負債報表	備考調整					
人民幣百萬元 (附註1)	人民幣百萬元 (附註2(a))	人民幣百萬元 (附註2(b))	人民幣百萬元 (附註2(c))	人民幣百萬元 (附註2(d))	人民幣百萬元	
<b>負債</b>						
<b>非流動負債</b>						
計息借貸	23,923					23,923
租賃負債	2,075					2,075
其他長期負債	2,733					2,733
政府補助金	2,094					2,094
遞延稅項負債	2,275	124	(549)	(196)	719	2,373
準備	750					750
非流動負債總額	33,850	124	(549)	(196)	719	33,948
<b>流動負債</b>						
貿易應付款項	19,220					19,220
租賃負債	154					154
應付票據	27,369					27,369
其他應付款項及應計費用	12,796					12,796
合約負債	3,402					3,402
應付合營企業款項	19,970					19,970
計息借貸	19,259					19,259
應付所得稅	1,008					1,008
準備	1,004					1,004
流動負債總額	104,182	-	-	-	-	104,182
<b>負債總額</b>	<b>138,032</b>	<b>124</b>	<b>(549)</b>	<b>(196)</b>	<b>719</b>	<b>138,130</b>



## 本集團未經審核備考財務資料附註

1. 該金額乃摘錄自本集團於二零一九年十二月三十一日的經審核綜合資產負債表，一如本公司所刊發截至二零一九年十二月三十一日止年度的二零一九年年度報告所載。
2. 未經審核備考綜合資產和負債報表已進行下列備考調整，假設建議交易已於二零一九年十二月三十一日發生：
  - (a) 於二零一九年十二月三十一日，該調整指本集團出售其持有的雪鐵龍30,700,000股股份（「出售股份」），先前確認為賬面值人民幣4,614百萬元的於聯營企業投資。根據與雪鐵龍的股份回購協議，本集團有權以一次或多次交易方式向雪鐵龍或第三方出售出售股份。就未經審核備考財務資料而言，出售股份的出售價為每股21.30歐元，乃根據於二零一九年十二月三十一日雪鐵龍股份的收盤交易價格釐定。於回購安排完成後，本集團預期持有79,922,220股股份，佔雪鐵龍最終股份約9.14%（假設雪鐵龍悉數回購出售股份并緊接著撤銷該回購）。出售股份的出售收益須繳納25%所得稅。
  - (b) 根據合併協議，雪鐵龍擬於與菲亞特合併完成前將其持有的佛吉亞股份悉數配發於其股東。就未經審核備考財務資料而言，預計雪鐵龍將於緊接上述(a)提及的回購安排完成後進行配發事項。該調整指本集團收到的於佛吉亞約6,268,647股股份確認的股票股息，計入以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產，其公允價值為281百萬歐元（相當於約人民幣2,195百萬元）。本集團收到的佛吉亞股份數量乃基於雪鐵龍於二零一九年十二月三十一日持有的佛吉亞138,035,801股股份、雪鐵龍於二零一九年十二月三十一日及上述(a)提及的回購安排完成後所持佛吉亞股份比例及本集團於二零一九年十二月三十一日及上述(a)提及的回購安排完成後所持雪鐵龍股份比例（分別為46.34%及9.14%）而進行計量。就未經審核備考財務資料而言，本集團收到的佛吉亞股份公允價值為每股48.03歐元，該金額基於佛吉亞於二零一九年十二月三十一日的收盤交易價格釐定。股份股息亦須繳納25%所得稅。

倘該配發於上述(a)提及的回購安排完成之前進行，於以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產及遞延所得稅項負債中確認的金額將分別增加人民幣742百萬元及人民幣185百萬元。上述(a)提及的回購安排出售代價則相應減少人民幣816百萬元。

- (c) 該調整指本集團自雪鐵龍處收到的現金股息。根據雪鐵龍與菲亞特就合併安排召開的新聞發佈會，各公司擬於二零二零年派發二零一九財年普通股息11億歐元，待各公司董事會及股東批准後方可作實。就未經審核備考財務資料而言，預計雪鐵龍將於緊接上述(a)提及的回購安排完成後進行配發事項。於上述(a)提及的回購安排完成後，本集團持有雪鐵龍股份的9.14%，並有權獲得現金股息101百萬歐元(相當於約人民幣786百萬元)。該現金股息亦須繳納25%所得稅。
- (d) 該調整指本集團於雪鐵龍與菲亞特合併完成後將其先前於雪鐵龍持有的9.14%股份用以交易新公司(「新公司」)4.5%的普通股。緊接交易完成後，本集團將其於新公司的投資作為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產入賬。該9.14%於雪鐵龍的股份出售收益亦須繳納25%所得稅。

就未經審核備考財務信息而言，於新公司的股份公允價值乃基於雪鐵龍及菲亞特於二零一九年十二月三十一日收盤交易價格減雪鐵龍根據合併協議配發的46.34%佛吉亞股份及11億歐元普通現金股息和菲亞特根據合併協議配發的55億歐元特別現金股息及11億歐元普通現金股息而進行計量。雪鐵龍及菲亞特將於彼等合併組成新公司前進行上述派發(統稱為「合併前交易」)。

雪鐵龍於二零一九年十二月三十一日的收盤交易價格	a	21.30歐元
雪鐵龍於二零一九年十二月三十一日的已發行股份數目(股)	b	904,828,213
菲亞特於二零一九年十二月三十一日的收盤交易價格	c	14.69美元
菲亞特於二零一九年十二月三十一日的已發行股份數目(股)	d	1,976,461,041
佛吉亞於二零一九年十二月三十一日的收盤交易價格	e	48.03歐元
佛吉亞於二零一九年十二月三十一日的已發行股份數目(股)	f	138,035,801

人民幣百萬元

雪鐵龍於二零一九年十二月三十一日合併前交易的公允價值	$g=a*b*7.8155$	150,627
減：雪鐵龍持有佛吉亞46.34%股份的公允價值	$h=e*f*46.34\%*7.8155$	(24,011)
減：11億歐元普通股息派發	i	(8,597)
減：雪鐵龍回購安排	j	(5,111)
雪鐵龍合併前經調整公允價值	$k=g+h+i+j$	112,908
菲亞特於二零一九年十二月三十一日合併前交易的公允價值	$l=c*d*6.9762$	202,548
減：55億歐元現金股息派發	m	(42,985)
11億歐元普通股息派發	n	(8,597)
菲亞特合併前經調整公允價值	$o=l+m+n$	150,966
新公司公允價值	$p=k+o$	263,874
本集團持有新公司4.5%股份的公允價值	$q=p*4.5\%$	11,874
減：本公司持有合併前雪鐵龍其餘股份的賬面值(i)	r	(9,004)
雪鐵龍9.14%股份稅前出售收益	$s=q+r$	2,870

- (i) 本公司持有的雪鐵龍股份賬面值變動如下：

人民幣百萬元

雪鐵龍12.23%股份的賬面值	a	16,599
減：出售雪鐵龍30,700,000股股份	b	(4,614)
自雪鐵龍派發佛吉亞股份	c	(2,195)
11億歐元普通股息派發	d	(786)
雪鐵龍9.14%股份合併前的賬面值	e=a+b+c+d	9,004

新公司尚未成立，且根據雪鐵龍與菲亞特於二零一九年十二月十八日舉行的聯合新聞發佈會，建議合併預期於12-15個月內完成，但受慣常成交條件的限制，該等條件包括但不限於雙方公司股東於其各自股東大會上的批准及遵守反壟斷及其他監管要求的情況。該合併及合併前交易於合併完成前受若干不確定性的影響。因此，新公司全部股份的公允價值採用高假設而非通常採用的估值方法進行估計。

3. 鑒於新公司股份於建議交易交割日的公允價值可能與編製未經審核備考財務資料所用的公允價值有很大差異，本集團於新公司股份公允價值的最終金額及有關建議交易擬確認的出售收益可能與上述呈列金額有差異且該差異額可能較重大。
4. 本集團所持雪鐵龍所有股份的出售收益及本集團自雪鐵龍收到的所有股息均須繳納25%所得稅。考慮到本集團可能須繳納部分稅項安排，預計出售雪鐵龍股份及股息派發的稅項影響將以遞延所得稅負債變動入賬。

就本未經審核備考財務資料而言，以美元及歐元計值的金額分別以1美元兌換人民幣6.9762元及1.00歐元兌換人民幣7.8155元的匯率轉換為人民幣。並無表述說明人民幣金額已、可能已或可能以該等匯率轉換成美元及歐元，反之亦然。

5. 就未經審核備考財務資料而言，用於估計雪鐵龍、菲亞特及佛吉亞各公司公允價值的股份市場價格為各公司於二零一九年十二月三十一日的股份收盤交易價格。雪鐵龍、菲亞特及佛吉亞各公司的股份收盤交易價格於二零一九年十二月三十一日後有所下降。倘各公司於本通函發佈前使用其各自於二零二零年六月九日，即最後實際可行日期的收盤交易價格，估計各公司公允價值，於以公允價值計量且其變動計入其他綜合收入的金融資產、現金及現金結餘及遞延所得稅負債中確認的總金額將分別減少人民幣5,005百萬元、人民幣1,478百萬元及人民幣1,503百萬元。建議交易產生的出售收益將從人民幣3,269百萬元淨收益變為人民幣1,711百萬元虧損。
6. 就未經審核備考財務資料而言，預計附註2(a)提及的出售股份將由雪鐵龍回購並隨後撤銷。若出售股份出售於一個或多個第三方，於以公允價值計量且其變動計入其他綜合收入的金融資產及遞延所得稅負債中確認的總金額將分別增加人民幣155百萬元、人民幣56百萬元，而於現金及現金等價物中確認的總金額將減少人民幣27百萬元。
7. 惟建議交易外，並未對未經審核備考財務資料作出其他調整以反映本集團於二零一九年十二月三十一日後訂立的任何交易業績或其他交易。

以下為羅兵咸永道會計師事務所(香港執業會計師)發出的報告全文，以供載入本通函內。



羅兵咸永道

#### 獨立申報會計師就編製未經審核備考財務資料發表的鑑證報告

致東風汽車集團股份有限公司

列位董事

本所已對東風汽車集團股份有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱「貴集團」)的未經審核備考財務資料(由貴公司董事編製，並僅供說明用途)完成鑑證工作並作出報告。未經審核備考財務資料包括貴公司就擬收購合併協議項下擬出售本集團於法國標緻雪鐵龍汽車公司(雪鐵龍)的權益及擬收購由合併雪鐵龍及菲亞特克萊斯勒汽車公司(菲亞特)而成立的新公司的權益(建議交易)而於二零二零年六月十八日刊發的通函中第III-1至III-9頁內所載有關於二零一九年十二月三十一日的未經審核備考綜合資產和負債報表以及相關附註(「未經審核備考財務資料」)。貴公司董事用於編製未經審核備考財務資料的適用標準載於第III-1至III-9頁。

未經審核備考財務資料由貴公司董事編製，以說明建議交易對貴集團於二零一九年十二月三十一日的財務狀況可能造成的影響，猶如建議交易於二零一九年十二月三十一日已經發生。在此過程中，貴公司董事從貴集團截至二零一九年十二月三十一日止年度的財務報表中摘錄有關貴集團財務狀況的資料，而上述財務資料已公佈其會計師報告。

### 貴公司董事對未經審核備考財務資料的責任

貴公司董事負責根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第4.29段及參考香港會計師公會(「會計師公會」)頒佈的會計指引第7號「編製備考財務資料以載入投資通函內」(「會計指引第7號」)，編製未經審核備考財務資料。

### 我們的獨立性和品質控制

我們已遵守會計師公會頒佈的「職業會計師道德守則」中對獨立性及其他道德的要求，有關要求是基於誠信、客觀、專業勝任能力和應有的審慎、保密及專業行為的基本原則而制定的。

本所應用會計師公會頒佈的香港質量控制準則第1號，因此維持全面的質量控制制度，包括將有關遵守道德要求、專業準則以及適用的法律及監管要求的政策和程序記錄為書面文件。

### 申報會計師的責任

本所的責任是根據上市規則第4.29(7)條的規定，對未經審核備考財務資料發表意見並向閣下報告。與編製未經審核備考財務資料時所採用的任何財務資料相關的由本所曾發出的任何報告，本所除對該等報告出具日的報告收件人負責外，本所概不承擔任何其他責任。

本所根據會計師公會頒佈的香港鑑證業務準則第3420號「就編製招股章程內備考財務資料作出報告的鑑證業務」執行我們的工作。該準則要求我們計劃和實施程序以對董事是否根據上市規則第4.29條及參考會計師公會頒佈的會計指引第7號編製未經審核備考財務資料獲取合理保證。

就本業務而言，本所沒有責任更新或重新出具就在編製未經審核備考財務資料時所使用的歷史財務資料而發出的任何報告或意見，且在本業務過程中，我們也不對在編製未經審核備考財務資料時所使用的財務資料進行審核或審閱。

將未經審核備考財務資料包括在通函內，目的僅為說明某重大事項或交易對該實體未經調整財務資料的影響，猶如上述事項或交易已在為說明為目的而選擇的較早日期發生。因此，我們不對建議交易於二零一九年十二月三十一日的實際結果是否如同呈報一樣發生提供任何證。

就未經審核備考財務資料是否已按照適用標準適當地編製的合理保證的鑑證業務，涉及實施程序以評估董事用以編製未經審核備考財務資料的適用標準是否提供合理基準，以呈列上述事項或交易直接造成的重大影響，並須就以下事項獲取充分適當的證據：

- 相關備考調整是否適當地按照該等標準編製；及
- 未經審核備考財務資料是否反映已對未經調整財務資料作出的適當調整。

所選定的程序取決於申報會計師的判斷，並考慮申報會計師對該公司性質的了解、與編製未經審核備考財務資料有關的事項或交易以及其他相關業務情況的了解。

本業務也包括評估未經審核備考財務資料的整體呈列方式。

我們相信，我們獲取的證據是充分、適當的，為發表意見提供了基礎。



意見

我們認為：

- (a) 未經審核備考財務資料已由貴公司董事根據所述基準適編製；
- (b) 該基準與貴集團會計政策一致；及
- (c) 就根據上市規則第4.29(1)段所披露的未經審核備考財務資料而言，該等調整是適當的。

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師

香港

二零二零年六月十八日

## 1. 責任聲明

本通函乃遵照上市規則規定而提供有關本集團的資料，董事對本通函共同及個別承擔全部責任。董事於作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及所信，本通函所載資料於所有重大方面準確完整，並無誤導或欺騙，且其中並無遺漏其他事實，致使本通函所載任何聲明產生誤導。

## 2. 董事、監事及主要行政人員於股份及相關股份中擁有的權益及淡倉

於最後實際可行日期，本公司董事、監事及主要行政人員及彼等之聯繫人士於本公司或任何相聯法團(定義見證券及期貨條例(「證券及期貨條例」))之股本或債券中持有(a)根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益(包括根據證券及期貨條例有關條文被當作或視為擁有的權益及淡倉)；或(b)根據證券及期貨條例第352條須登記於該規定所述登記冊的權益；或(c)根據聯交所證券上市規則(「上市規則」)之上市發行人董事進行證券交易之標準守則(「標準守則」)須知會本公司及聯交所的權益如下：

於本公司之相聯法團股份及相關股份中擁有的好倉：

姓名	職位	股份類別	持有股份 之身份	購買／出售	佔已發行 類別股本比例	佔所有已 運行股本
				或涉及的 股份數目		比例
					%	%
何偉	監事	本公司H股	實益權益	100,000 (好倉)	0.00	0.00
李平安	職工監事	本公司H股	實益權益	60,000 (好倉)	0.00	0.00

除上述披露者外，本公司董事、監事或主要行政人員概無於本公司股份、本公司或其任何相聯法團之相關股份或債權證中，擁有或被視為擁有根據證券及期貨條例第352條須於本公司存置之登記冊記錄之權益或淡倉，或根據標準守則須知會本公司及聯交所之權益或淡倉。概無本公司董事或彼等之配偶或未滿十八歲子女獲授予任何認購本公司或其任何相聯法團之股權或債券之權利，或於截至二零一九年十二月三十一日止十二個月已行使任何該等權利。

## 3. 主要股東於股份及相關股份的權益及淡倉

於最後實際可行日期，就本公司所知，下列人士(本公司董事及行政總裁除外)於股份及相關股份中，擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須向本公司披露的權益或淡倉。

名稱	股份類別	股份數目	佔該類別	
			已發行股本 百分比 (%)	佔總股本 百分比 (%)
東風汽車公司	內資股	5,760,388,000(L)	100.00	66.86
SCMB Overseas Limited	H股	242,282,000(L)	8.48	2.81
Standard Chartered Asia Limited	H股	242,282,000(L)	8.48	2.81
Standard Chartered Bank	H股	242,282,000(L)	8.48	2.81
Standard Chartered Holding Limited	H股	242,282,000(L)	8.48	2.81
Standard Chartered Holdings (International)B.V.	H股	242,282,000(L)	8.48	2.81
Standard Chartered MB Holdings B.V.	H股	242,282,000(L)	8.48	2.81
Standard Chartered Private Equity Limited	H股	242,282,000(L)	8.48	2.81
Edinburgh Partners Limited	H股	153,514,000(L)	5.38	1.78
Reynolds Margaret (Meg)	H股	227,791,000(L)	7.97	2.64
Ward Bryan	H股	227,791,000(L)	7.97	2.64
Westwood Global Investments, LLC	H股	227,791,000(L)	7.97	2.64
JP Morgan Chase & Co	H股	143,679,305(L)	5.03	1.66
		22,798,903(S)	0.79	0.26
		92,901,739(P)	3.25	1.07

名稱	股份類別	股份數目	估該類別	
			已發行股本 百分比 (%)	佔總股本 百分比 (%)
Brown Brothers Harriman & Co.	H股	228,671,995(L)	8.01	2.65
		228,671,995(P)	8.01	2.65
FIL Limited	H股	228,210,000(L)	7.99	2.64
Pandanus Associates Inc.	H股	228,210,000(L)	7.99	2.64
Pandanus Partners L.P.	H股	228,210,000(L)	7.99	2.64
Citigroup Inc.	H股	197,869,269(L)	6.92	2.29
	H股	892,003(S)	0.03	0.01
	H股	193,095,581(P)	6.76	2.24
Invesco Asset Management Limited	H股	199,578,867(L)	6.99	2.31
FIDELITY FUNDS	H股	172,106,000(L)	6.02	1.99
BlackRock, Inc.	H股	149,273,419(L)	5.23	1.73
	H股	8,464,000(S)	0.30	0.09

註：(L) — 好倉，(S) — 淡倉，(P) — 可供借出的股份

#### 4. 無重大不利變動

於最後實際可行日期，就董事所知，本集團自二零一九年十二月三十一日(本集團最近期公佈的經審核綜合財務報表結算日)起之財務或貿易狀況並無任何重大不利變動。

#### 5. 董事於資產的權益

於最後實際可行日期，董事概無於本集團任何成員公司自二零一九年十二月三十一日(本公司最近期公佈的經審核賬目之結算日)以來已收購、處置或租賃的任何資產，或本集團任何成員公司擬收購、處置或租賃的任何資產中，直接或間接擁有或曾擁有任何權益。

## 6. 董事於合同的權益

概無董事於本集團所訂立於本通函日期仍然有效及對本集團業務而言乃屬重大的任何合同或安排中擁有重大權益。

## 7. 訴訟

於最後實際可行日期，就董事所深知、盡悉及確信，本集團成員公司概無涉及任何將對本集團的營運業績或財政狀況造成重大不利影響的重大訴訟、仲裁或索償，而就董事所知，亦無任何本集團成員公司尚未了結或對本集團任何成員公司構成威脅而將對本集團的營運業績或財政狀況造成重大不利影響的重大訴訟、仲裁或索償。

## 8. 重大合約

經本集團成員公司於緊接最後實際可行日期前兩年內訂立之重大或可能重大合約(並非於日常業務過程中訂立者)如下：

- (1) DFG/DMHK承諾書；
- (2) PSA股份回購協議；及
- (3) 戰略合作協議。

## 9. 服務合同

於最後實際可行日期，概無董事與本公司及本集團成員公司訂立或擬訂立的任何不會於一年內期滿或不可由僱主於一年內終止而毋須作出賠償(法定賠償除外)的服務合同。

## 10. 專家資格及同意書

以下為提供本通函所載意見之專家之資格：

名稱	資格
羅兵咸永道會計師事務所	專業會計師條例(香港法例第50章)項下的執業會計師及財務匯報局條例(香港法例第588章)項下的註冊公眾利益實體核數師

以上專家已就刊發本通函發出同意書，同意以本通函現時之形式及內容轉載其函件或報告及／或引述其名稱，且迄今並無撤回同意書。

於最後實際可行日期，以上專家並未於本集團任何成員公司之股本中擁有任何權益，亦無擁有任何權利(不論可合法強制執行與否)認購或提名他人認購本集團任何成員公司之證券。

於最後實際可行日期，以上專家並未於本集團任何成員公司自二零一九年十二月三十一日(即本集團最近期刊發之經審核綜合財務報表之編製日期)以來已收購或出售或租賃或擬收購或出售或租賃之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

## 11. 董事於競爭業務的權益

於最後實際可行日期，概無董事或(就彼等所知)彼等各自的任何聯繫人於任何與本公司業務直接或間接構成競爭或有可能構成競爭的業務(本公司的業務除外)中擁有權益(即倘彼等各自身為控股股東而須根據上市規則第8.10條披露的權益)。

## 12. 其他事項

- (a) 本公司之聯席公司秘書為盧鋒先生及袁穎欣女士。袁穎欣女士(「袁女士」)自二零一九年十二月三十一日起擔任聯席公司秘書。袁女士為特許秘書、特許企業管治專業人員，以及香港特許秘書公會(HKICS)及英國特許公司治理公會(CGI)(原稱：特許秘書及行政人員公會)的資深會士。她亦持有由香港特許秘書公會發出的執業者認可證明。

- (b) 香港H股股份過戶登記處為香港中央證券登記有限公司，地址為香港特區灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。
- (c) 本通函備有英文本及中文本，概以英文本為準。

### 13. 備查文件

下列文件於本通函日期起計14日期間(公眾假期除外)之一般辦公時間內可在本公司於香港的營業地點可供查閱，除非(i)懸掛8號或以上熱帶氣旋警告信號，或(ii)發出黑色暴雨警告信號：

- (a) 本公司的公司章程；
- (b) 董事會函件，全文載於本通函第1至26頁；
- (c) 本公司分別截至二零一七年、二零一八年及二零一九年十二月三十一日止財政年度的年報；
- (d) 本附錄「重大合約」一段提述的重大合約；
- (e) 本附錄「資格及專家同意書」一段所述的專家同意書；
- (f) 本集團未經審核備考財務資料，全文載於本通函附錄三；
- (g) 本通函。