

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公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

本公告僅供參考，並不意圖構成或構成收購、購買或認購本公司證券之邀請、要約或其一部份。

GEELY

吉利汽車控股有限公司

GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LIMITED

(於開曼群島註冊成立之有限公司)

(股份代號：175)

海外監管公告

本公告乃吉利汽車控股有限公司(「本公司」)根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則第13.10B條作出。

茲載列本公司於上海證券交易所網站就本公司首次公開發行股票並在科創板上市刊發的《關於吉利汽車控股有限公司首次公開發行股票並在科創板上市申請文件的審核問詢函的回覆》、《補充法律意見書(一)》以及《關於吉利汽車控股有限公司首次公開發行股票並在科創板上市申請文件的審核問詢函中有關財務會計問題的專項說明》，僅供參閱。

承董事會命
吉利汽車控股有限公司
公司秘書
張頌仁

香港，二零二零年九月十七日

於本公告日期，本公司的執行董事為李書福先生(主席)、楊健先生(副主席)、李東輝先生(副主席)、桂生悅先生(行政總裁)、安聰慧先生、洪少倫先生及魏梅女士；而本公司的獨立非執行董事為李卓然先生、楊守雄先生、安慶衡先生及汪洋先生。



关于吉利汽车控股有限公司
首次公开发行股票并在科创板上市
申请文件的审核问询函
的回复

二〇二〇年九月

上海证券交易所：

贵所于 2020 年 9 月 6 日印发的《关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票并在科创板上市申请文件的审核问询函》（上证科审（审核）（2020）664 号，以下简称“审核问询函”、“问询函”）已收悉。

吉利汽车控股有限公司（以下简称“吉利汽车”、“公司”、“发行人”）会同中国国际金融股份有限公司（以下简称“中金公司”）、华泰联合证券有限责任公司（以下简称“华泰联合”，与中金公司合称“保荐机构”）、致同会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称“发行人会计师”、“致同”）、北京市金杜律师事务所（以下简称“发行人律师”、“金杜”）等中介机构，就问询函中提及的相关问题答复如下，请贵所予以审核。

除另有说明外，本问询函回复中各项词语和简称与《吉利汽车控股有限公司首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在科创板上市招股说明书（申报稿）》中各项词语和简称的含义相同。

本问询函回复中的字体代表以下含义：

黑体	问询函所列问题
宋体	对问询函所列问题的回复
楷体（加粗）	对招股说明书的修订、补充

目 录

目 录	2
一、关于发行人股权结构、董监高等基本情况	4
问题 1.关于股权激励	4
问题 2.关于控股子公司与参股公司	11
二、关于发行人核心技术	26
问题 3.关于上市标准	26
问题 4.关于核心技术	29
三、关于发行人业务	37
问题 5.关于发行人所处行业领域	37
问题 6.关于发行人未取得整车制造资质	42
问题 7.关于商标和专利	50
问题 8.关于汽车行业新能源发展趋势	57
问题 9.关于汽车产业政策的影响	66
问题 10.关于行业竞争格局与市场地位	70
问题 11.关于销售与客户	79
问题 12.关于公司境外经营情况	90
四、关于公司治理与独立性	95
问题 13.关于同业竞争	95
问题 14.关于关联销售与采购	115
问题 15.关于开曼群岛经济实质法	127
问题 16.关于公司治理结构	130
问题 17.关于关联存款业务	134
问题 18.关于投资者保护	141
五、关于财务会计信息与管理层分析	150
问题 19.关于收入与毛利率	150
问题 20.关于开发支出和研发投入	168
问题 21.关于政府补助和税收优惠	185

问题 22.关于应收票据和应收账款	190
问题 23.关于其他财务问题	205
六、关于其他事项	215
问题 24.关于红筹企业用汇	215
问题 25.关于疫情影响	215
问题 26.关于募集资金用途	221
问题 27.其他	225

一、关于发行人股权结构、董监高等基本情况

问题 1.关于股权激励

截至 2020 年 6 月 30 日，公司执行的认股权计划包括：2002 年实行的认股权计划和 2012 年实行的认股权计划，其中 2002 年实行的认股权计划已终止。截至 2020 年 6 月 30 日，2002 年认股权计划尚未发行之新股为 7,450,000 股。截至 2020 年 6 月 30 日，发行人 2012 年认股权计划尚未发行之新股为 6,900,000 股。

请发行人按照《审核问答》之 12 的要求补充披露股份支付相关信息。

请发行人说明：（1）报告期内股份支付的计算依据、方法以及会计处理，每股公允价值的确定依据，股份支付在成本、费用中的分配情况；（2）报告期内期权激励计划的行权条件、行权价格，期权行权是否有等待期、服务期等限制条件；（3）报告期内股份支付费用逐年下降的原因；（4）股份支付费用是否应作为经常性损益。

请保荐机构和申报会计师按照《审核问答》之 12 的要求逐项进行核查并发表意见，并就股份支付相关会计处理是否符合《企业会计准则》相关规定发表明确意见。

回复：

一、请发行人按照《审核问答》之 12 的要求补充披露股份支付相关信息

发行人已在招股书说明书“第五节 发行人基本情况”之“三、公司重组上市及报告期内的股本、股份和股东变化情况”之“（三）股权激励情况”部分补充披露如下：

（一）期权激励计划的基本内容、制定计划履行的决策程序、目前的执行情况

截至 2020 年 6 月 30 日，公司执行的认股权计划包括：2002 年实行的认股权计划和 2012 年实行的认股权计划，其中 2002 年实行的认股权计划已终止。

截至 2020 年 6 月 30 日，公司上述认股权计划尚可授予的认股权对应的普通股为 673,186,045 股，占 2020 年 6 月 30 日已发行普通股的 6.86%；已授权尚未行使的认股权对应普通股为 14,350,000 股，占 2020 年 6 月 30 日已发行普通股的 0.15%，具体情况如下：

单位：股

序号	认股权计划	已授予未行使认股权 对应普通股		尚可授予认股权 对应普通股		合计
		股份数	占比	股份数	占比	
1	2002年认股权计划	7,450,000	0.08%	-	-	0.08%
2	2012年认股权计划	6,900,000	0.07%	673,186,045	6.86%	6.93%
合计		14,350,000	0.15%	673,186,045	6.86%	7.01%

注：股份总数均以2020年6月30日为基准计算

1、2002年实行的认股权计划

2002年5月31日，发行人股东大会审议通过了认股权计划并于审议通过后开始实行，本次认股权计划有效期为10年。截至2012年3月29日，发行人已授出1,368,120,000份认股权，其中401,005,000份认购权证已行使认购401,005,000股股份，371,280,000份认股权证已注销，35,000,000股认股权根据认股权计划而失效，及560,835,000份认股权证尚未行使。2012年5月18日，发行人通过年度股东大会普通决议审议通过终止本次认股权计划。终止相关认股权计划后，发行人不再将根据该认股权计划授出新的认股权，但已授出的认股权将继续有效并可根椐认股权计划的规则予以行使。

截至2020年6月30日，公司2002年实行的认股权计划已授权尚未行使的认股权对应普通股为7,450,000股，占2020年6月30日已发行普通股的0.08%。

2、2012年实行的认股权计划

2012年5月18日，发行人通过年度股东大会普通决议审议通过采纳新认股权计划。本次认股权计划自股东采纳新认股日期起有效期为10年，主要情况如下：

(1) 发行对象

发行人或其任何附属公司之任何全职或兼职雇员、行政人员、高级职员或董事（包括独立非执行董事），以及任何咨询人、顾问、代理商、供应人、客户、分销商及经董事会认定为将或已经对发行人及/或其任何附属公司做出贡献之其他人士。

(2) 认股权的行使价

授予合资格参与者之每份认股权的行使价须由董事会全权决定，不得低于下列最高者：（1）股份于建议授出认股权当日在港交所之收市价；（2）股份于授出认股权日期前5个交易日在港交所每日报价表之平均收市价；及（3）股份面值。

(3) 行权条件

根据认股权计划和香港联交所上市规则的相关规定，董事会有权在认股权有效期内授出认股权，行权条件包括但不限于持有认股权之最短期限、可行使该等认股权前须达到之表现目标、及/或董事会可能全权酌情厘定之任何其他条款。

(4) 认股权数量

因行使本认股权计划及公司任何其他认股权计划获授出但有待行使之所有尚未行使认股权而发行之最高股份数目，合计不超过公司不时之已发行股本的 30%。因行使本认股权计划或公司采纳之任何其他认股权计划授出之所有认股权而可能发行之股份，合计不得超过本公司于采纳当日已发行股份的 10%。每名认股权计划的参与者获授认股权（包括已行使及尚未行使者）而发行及将要发行之公司股份总数，在任何十二个月期间均不得超过公司已发行股本之 1%，但获得公司股东批准除外。

(5) 认股权归属

2015 年 1 月 1 日前授出之认股权，授出认股权之 10% 将于授出日期起每年归属，同时 10% 之认股权于授出日期即时归属。于 2015 年 1 月 1 日后授出之认股权均不会于首年归属，授出认股权之 25% 将于授出日期首年后每年归属。

截至 2020 年 6 月 30 日，公司上述认股权计划尚可授予的认股权对应的普通股为 673,186,045 股，占 2020 年 6 月 30 日已发行普通股的 6.86%；已授权尚未行使的认股权对应普通股为 6,900,000 股，占 2020 年 6 月 30 日已发行普通股的 0.07%。

(二) 期权行权价格的确定原则，以及和最近一年经审计的净资产或评估值的差异与原因

公司 2002 年、2012 年实行的认股权计划期权行权价格的确定原则如下：行使价须由董事会全权决定，不得低于下列最高者：（1）股份于建议授出认股权当日在港交所之收市价；（2）股份于授出认股权日期前 5 个交易日在港交所每日报价表之平均收市价；及（3）股份面值。

报告期内公司历次期权行权价分别为 12.22 港元/股、15.96 港元/股、16.04 港元/股，2017 年末、2018 年末、2019 年末和 2020 年 6 月末公司经审计每股净资产分别为 3.81 元/股、4.97 元/股、5.91 元/股和 6.15 元/股，行权价格均高于公司最近一期经

审计每股净资产，主要由于公司系香港联交所上市公司，期权定价参考公司股票在联交所的交易价格所致。

（三）期权激励计划对公司经营状况、财务状况、控制权变化等方面的影响

公司设置期权激励计划，旨在提升激励对象工作积极性，以提升公司股份价值，为全体股东争取利益。期权激励计划有望对公司未来的经营状况及财务状况形成积极作用，不会对公司控制权产生不利影响。

（四）涉及股份支付费用的会计处理等

吉利汽车于2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月确认股份支付费用分别为人民币2,772.43万元、1,459.40万元、545.87万元及242.77万元。期权费用核算主要要素包括期权数量、期权公允价值及等待期摊销率等（注：被授予股票期权的公司同类员工历史离职率较低，管理层认为离职率不会对计算模型产生重大影响，故期权费用核算要素未包含离职率），其中，期权公允价值根据二项期权定价模型确认，等待期摊销率根据具体等待期年化计算。

等待期内各年度股份支付费用=各期股份支付费用之和

各期股份支付费用=各期股票期权数量*等待期摊销率*股票期权的单位公允价值

1、等待期内股份支付费用相关会计处理

借：管理费用

贷：资本公积-其他资本公积

2、期权行权时的相关会计处理

借：银行存款

借：资本公积-其他资本公积

贷：股本

贷：资本公积-股本溢价

3、授予期权不行权过期作废时的会计处理

授予期权不行权过期作废时，将对应的资本公积-其他资本公积转入资本公积-股本溢价。

二、报告期内股份支付的计算依据、方法以及会计处理，每股公允价值的确定依据，股份支付在成本、费用中的分配情况

报告期内股份支付的计算依据、方法以及会计处理，参见本题之“一、请发行人按照《审核问答》之12的要求补充披露股份支付相关信息”之“（四）涉及股份支付费用的会计处理等”。

公司采用二项期权定价模型确定每股公允价值，选用的期权定价模型考虑了期权的行权价格、期权的有效期、标的股份的现行价格、股价预计波动率、股份的预计股利、期权有效期内的无风险利率等因素。

由于股权激励授予对象均系公司从事管理职能的人员，因此股份支付费用均计入管理费用。

三、报告期内期权激励计划的行权条件、行权价格，期权行权是否有等待期、服务期等限制条件

报告期内，发行人分别于2017年3月31日、2018年9月7日及2020年1月14日授出认股权，上述认股权的授予情况具体如下：

序号	授出时间	授出数量 (份)	行权价格 (港元/股)	行权是否有等待期、服务期等限制条件
1	2017/3/31	5,500,000	12.22	有效期为五年（2017/3/31-2022/3/30），其中第一年无认股权归属，第二年、第三年、第四年、第五年分别按25%比例归属。认股权于其届满日期后概不得予以行使
2	2018/9/7	600,000	15.96	有效期为五年（2018/9/7-2023/9/6），其中第一年无认股权归属，第二年、第三年、第四年、第五年分别按25%比例归属。认股权于其届满日期后概不得予以行使
3	2020/1/14	800,000	16.04	有效期为五年（2020/1/14-2025/1/13），其中第一年无认股权归属，第二年、第三年、第四年、第五年分别按25%比例归属。认股权于其届满日期后概不得予以行使

如上表所述，公司对授出认股权的归属期及行权比例等均有明确约定。同时，认股权计划对承受人因不同原因终止其与公司及/或其任何附属公司之关系导致认股权失效或提前终止的情形进行了明确约定，因此公司上述股权激励计划符合“完成等待期内的服务才可以行权的股份支付”相关定义，授出认股权对应的股份支付费用按相应批次在等待期内摊销。

上述三次授出认股权对应的股份支付费用报告期内摊销情况如下：

单位：万元

授出批次	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
2020年授予的认股权	91.12	-	-	-
2018年授予的认股权	32.62	108.99	38.39	-
2017年授予的认股权	106.99	358.39	619.33	775.37
以前年度授予的认股权	12.05	78.49	801.67	1,997.06
合计	242.77	545.87	1,459.40	2,772.43

四、报告期内股份支付费用逐年下降的原因

根据公司期权激励计划的认股权归属模式，“2015年1月1日前授出之认股权，授出认股权之10%将于授出日期起每年归属，同时10%之认股权于授出日期即时归属。于2015年1月1日后授出之认股权均不会于首年归属，授出认股权之25%将于授出日期首年后每年归属”，上述归属模式决定了公司已授予未到期的期权对应的股份支付摊销在报告期内应呈逐期递减趋势。且报告期内新授予的股票期权数量相对较少，各期分别新授予数量分别为550万股、60万股、0万股、80万股，该部分股份支付摊销的影响金额相对较小。故总体上，报告期内股份支付费用逐年下降。

五、股份支付费用是否应作为经常性损益

报告期内，公司计入当期损益的股份支付费用合计金额分别为人民币2,772.43万元、1,459.40万元、545.87万元及242.77万元。

根据《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益(2008)》，非经常性损益是指与公司正常经营业务无直接关系，以及虽与正常经营业务相关，但由于其性质特殊和偶发性，影响报表使用人对公司经营业绩和盈利能力做出正常判断的各项交易和事项产生的损益。

根据《首发业务若干问题解答》问题26，确认股份支付费用时，对增资或受让的股份立即授予或转让完成且没有明确约定服务期等限制条件的，原则上应当一次性计入发生当期，并作为偶发事项计入非经常性损益。对设定服务期的股份支付，股份支付费用应采用恰当的方法在服务期内进行分摊，并计入经常性损益。按照《企业会计准则第11号——股份支付》中的定义，股份支付是指企业为获取职工和其他方提供服务而授予权益工具或者承担以权益工具为基础确定的负债的交易。发行人认为分期归属的股份支付是向员工支付薪酬的一种形式，属于与正常经营业务相关的事项。发行人对前述判

断进行了进一步复核，经过审慎判断，将报告期内股份支付费用修订计入经常性损益，并对招股说明书及其他申请文件的相关内容进行相应修订。

修订后，报告期内非经常性损益明细表如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
非经常性损益总额	129,656.43	245,331.67	149,225.38	144,340.22
归属于公司普通股股东的非经常性损益	105,165.05	188,150.27	118,134.65	116,809.34

发行人已在招股说明书“第二节 概览”之“三、发行人报告期的主要财务数据和财务指标”、“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“六、非经常性损益”、“八、主要财务指标”和“十一、经营成果分析”之“（八）扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润”中，对相关涉及非经常性损益的财务数据进行了调整，并以**楷体加粗**形式标注。

六、请保荐机构和申报会计师按照《审核问答》之 12 的要求逐项进行核查并发表意见，并就股份支付相关会计处理是否符合《企业会计准则》相关规定发表明确意见

就《审核问答》之 12 的要求及股份支付相关会计处理，保荐机构和申报会计师履行了以下核查程序：

- 1、查阅发行人审议通过的历次认股权计划、会议记录及相关公告；
- 2、检查股权激励计划授予文件，复核等待期等条款；
- 3、检查股权激励授予日，复核股票期权数量、单位公允价值评估方法及模型的恰当性、关键参数的合理性。
- 4、获取并检查发行人股份支付费用计算表，核对股票期权数量的准确性，并根据股票期权单位公允价值、等待期、行权条件等，检查发行人股份认支付费用计算的准确性。

经核查，保荐机构和申报会计师认为：

- 1、发行人系香港联交所上市公司，发行人报告期内存续的期权激励计划符合联交所相关规定，不适用《上市规则》第 10.4 条相关规定；
- 2、发行人期权激励计划不适用《上市公司股权激励管理办法》相关规定；

- 3、发行人期权激励计划的行权价格由发行人董事会确定，且不低于下列最高者：
(1) 股份于建议授出认股权当日在港交所之收市价；(2) 股份于授出认股权日期前 5 个交易日在港交所每日报价表之平均收市价；及(3) 股份面值。报告期内发行人行权价格高于其最近一期经审计净资产；
- 4、发行人全部在有效期内的期权激励计划所对应股票数量占上市前总股本的比例未超过 15%。截至本问询函回复签署之日，发行人期权激励不涉及 A 股股份预留权益；
- 5、在审期间，发行人未新增期权激励计划，相关激励对象未进行行权；
- 6、发行人期权激励计划不会导致实际控制人发生变化；
- 7、发行人期权激励对象不适用“应承诺自行权日起三年内不减持，同时承诺上述期限届满后比照董事、监事及高级管理人员的相关减持规定执行”的规定。
- 8、发行人已在招股说明书中按照《审核问答》之 12 的要求充分披露期权激励计划的有关信息；
- 9、发行人对其股份支付相关权益工具公允价值的计量方法的说明属实，报告期内公司按照上述股份支付计算方法确认股份支付，相关股份支付费用确认准确、完整；
- 10、发行人报告期内股份支付相关会计处理符合《企业会计准则》相关规定。

问题 2.关于控股子公司与参股公司

问题 2.1

根据招股说明书，发行人包括一级控股子公司到四级控股子公司在内，境内外控股子公司较多，同时还存在 7 家参股公司。

请发行人结合公司产品生产环节、销售过程等，补充披露公司控股或参股公司的主要业务及分工定位。

回复：

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“七、公司控股子公司、参股公司的基本情况”补充披露如下：

(五) 公司控股子公司、参股公司主要业务及分工定位

1、控股子公司主要业务及分工定位¹

(1) 生产公司

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人控股子公司中从事生产性业务的公司如下：

序号	公司名称	主营业务及其与发行人主营业务的关系	公司层级
1	吉润汽车	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	二级
2	湖南吉利	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	二级
3	浙江陆虎	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	二级
4	华普国润	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	二级
5	福林汽车	在境内生产汽车零件及相关部件，与发行人主营业务相关	二级
6	宁波罗佑	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	二级
7	吉润春晓	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
8	宁波远景	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
9	宝鸡吉利	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
10	山西吉利	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
11	成都高原	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
12	贵州部件	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
13	杭州吉利	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
14	宁波吉宁	在境内生产汽车零件及相关部件，与发行人主营业务相关	三级
15	宁波吉润	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
16	成都制造	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
17	长沙部件	在境内生产整车成套件及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
19	湖南罗佑	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	三级
20	吉利动力	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	三级
18	Borisov	汽车发动机的制造，与发行人主营业务相关	三级
21	宝鸡发动机	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	四级
22	贵州发动机	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	四级
23	宁波上中下	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	四级
24	台州发动机	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	四级
25	义乌动力	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	四级
26	义乌变速器	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	四级
27	浙江锋锐	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	四级

¹注：截至 2020 年 6 月 30 日，发行人控股子公司中宁波北仑和宁波国贸暂无实际业务

序号	公司名称	主营业务及其与发行人主营业务的关系	公司层级
28	浙江义利	在境内生产动力总成产品，与发行人主营业务相关	四级

(2) 采购公司

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人控股子公司中从事采购业务的公司如下：

序号	公司名称	主营业务及其与发行人主营业务的关系	公司层级
1	远景汽配	采购汽车零部件，与发行人主营业务相关	三级
2	杭州远景	采购汽车零部件之外的其他产品，与发行人主营业务相关	四级
3	上海 吉茨宁	采购生产设备，与发行人主营业务相关	四级

(3) 销售公司

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人控股子公司中从事销售业务的公司如下：

序号	公司名称	主营业务及其与发行人主营业务的关系	公司层级
1	Fewin S.A.	境外汽车销售公司，与发行人主营业务相关	二级
2	浙江销售	在境内销售整车及汽车零部件，与发行人主营业务相关	三级
3	吉利销售	在境内销售整车，与发行人主营业务相关	三级
4	上海美嘉峰	向境外出口销售汽车，与发行人主营业务相关	三级
5	山西新能源	在境内销售整车，与发行人主营业务相关	四级
6	台州销售	在境内销售整车，与发行人主营业务相关	四级
7	贵阳销售	在境内销售整车，与发行人主营业务相关	四级
8	宁波杭州湾	在境内销售整车，与发行人主营业务相关	四级
9	宝鸡销售	在境内销售整车，与发行人主营业务相关	四级
10	浙江国贸	向境外出口销售汽车，与发行人主营业务相关	四级
11	Geely-Motors	境外汽车销售公司，与发行人主营业务相关	四级
12	Geely Ukraine	境外汽车销售公司，与发行人主营业务相关	四级

(4) 研发设计公司

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人控股子公司中从事研发设计业务的公司如下：

序号	公司名称	主营业务及其与发行人主营业务的关系	公司层级
1	吉利研究院	在境内研究及开发汽车及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
2	浙江研究院	在境内研究及开发汽车及相关汽车部件，与发行人主营业务相关	三级
3	上海翟然	在境内提供汽车设计服务，与发行人主营业务相关	四级

(5) 仓储物流公司

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人控股子公司中从事仓储物流业务的公司如下：

序号	公司名称	主营业务及其与发行人主营业务的关系	公司层级
1	吉速物流	商品车、零部件物流运输，与发行人主营业务相关	三级
2	贵阳吉宏达	仓储、物流，与发行人主营业务相关	四级

(6) 投资性公司

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人控股子公司中从事投资性业务的公司如下：

序号	公司名称	主营业务及其与发行人主营业务的关系	公司层级
1	吉利国贸	投资控股，持有发行人下属企业；向境外出口销售汽车，与发行人主营业务相关	一级
2	Centurion	投资控股，持有发行人下属企业	一级
3	Value Century	投资控股，持有发行人下属企业	一级
4	Luckview	投资控股，持有发行人下属企业	一级
5	Linkstate	投资控股，持有发行人下属企业	一级
6	帝福投资	投资平台	二级

2、参股公司主要业务及分工定位

序号	公司名称	主营业务
1	万都（宁波）汽车零部件有限公司	制造汽车零部件
2	BELGEE	生产、营销及销售汽车
3	PT Geely Mobil Indonesia	生产、营销及销售汽车
4	吉致金融	汽车融资业务
5	领克投资	商务服务（投资），下属企业制造及销售领克品牌汽车
6	浙江吉利爱信自动变速器有限公司	制造及销售自动变速器及相关零部件
7	时代吉利动力电池有限公司	电池制造

问题 2.2

根据招股说明书，发行人存在与控股股东等共同投资的行为，包括但不限于发行人控股子公司中的吉润汽车、湖南吉利、湖南吉利、浙江陆虎等，参股公司中的领克投资有限公司等。

请发行人梳理与控股股东、实际控制人共同投资的情况，并按照《审核问答（二）》之 8 的要求补充披露相关事项；请中介机构按照《审核问答（二）》之 8 的要求进行核

查并发表明确意见。

回复：

一、请发行人梳理与控股股东、实际控制人共同投资的情况，并按照《审核问答（二）》之 8 的要求补充披露相关事项

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“七、公司控股子公司、参股公司的基本情况”补充披露如下：

（六）发行人与控股股东共同投资的公司

1、吉润汽车

（1）公司概况

截至 2020 年 6 月 30 日，吉润汽车基本情况参见本节“（三）公司重要控股子公司的具体情况”之“1、吉润汽车”。

（2）简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2003.5	浙江吉利、Centurion 共同出资设立吉润汽车，公司注册资本为 1,301.2048 万美元（折合人民币 10,800 万元）	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
2	2003.11	浙江吉利、Centurion 同比例增资	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
3	2004.1	浙江吉利将所持有的吉润汽车 53.19% 股权共计 4,404.34 万美元出资额转让给吉利控股	吉利控股持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
4	2005.7	吉利控股向浙江吉利转让其所持有的吉润汽车 53.19% 股权	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
5	2006.9	浙江吉利、Centurion 同比例增资	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
6	2006.11	浙江吉利、Centurion 同比例增资	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
7	2008.6	发行人发行股份购买浙江吉利所持吉润汽车 44.19% 股权	浙江吉利持股 9% Centurion 持股 91%
8	2010.2	浙江吉利、Centurion 同比例增资	浙江吉利持股 9% Centurion 持股 91%
9	2011.12	浙江吉利向 Centurion 全资子公司浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司转让 8% 股权	浙江吉利持股 1% Centurion 持股 91% 浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司持股 8%

序号	时间	事项	股权结构
10	2015.1	浙江吉利、Centurion 增资	浙江吉利持股 1% Centurion 持股 93.45% 浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司持股 5.55%
11	2019.12	浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司将其所持股权转让给福林汽车	浙江吉利持股 1% Centurion 持股 93.45% 福林汽车持股 5.55%
12	2020.6	浙江吉利、Centurion、福林汽车同比例增资	浙江吉利持股 1% Centurion 持股 93.45% 福林汽车持股 5.55%

(3) 最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020年6月30日/2020年1-6月	2019年12月31日/2019年度
总资产	3,783,483.39	3,251,871.43
净资产	1,913,687.16	1,355,984.40
营业收入	73,114.95	493,801.37
净利润	59,095.38	229,003.89

2、华普国润

(1) 公司概况

公司名称	上海华普国润汽车有限公司
统一社会信用代码	91310000756130462P
公司住所	上海市金山区枫泾镇工业园区
成立时间	2003年11月24日
法定代表人	安聪慧
注册资本	12,136.36 万美元
股权结构	Value Century 持股 91%，福林汽车持股 8%，上海华普持股 1%
经营范围	研制、开发、生产轿车关键零部件，销售自产产品并提供售后服务，机器设备租赁业务及其他服务性业务（包括从事汽车领域内的技术开发、技术服务、技术咨询业务），企业管理咨询服务（凡涉及配额、许可证、专项规定、质检、安检管理和相关行业资质要求的，需按照国家有关规定和取得相应资质后开展经营业务）。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

(2) 简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2003.11	上海华普、Value Century 共同出资设立华普国润，公司注册资本为 5,169.69 万美元	上海华普持股 53.19% Value Century 持股 46.81%
2	2006.11	上海华普、Value Century 同比例增资，注册资本由原 5,169.69 万美元增至 9,976.36 万美元	上海华普持股 53.19% Value Century 持股 46.81%

序号	时间	事项	股权结构
3	2008.6	发行人发行股份购买上海华普所持华普国润44.19%股权	上海华普持股9% Value Century持股91%
4	2010.3	上海华普、Value Century 同比例增资，注册资本由原9,976.36万美元增至12,136.36万美元	上海华普持股9% Value Century持股91%
5	2011.12	上海华普向 Centurion 全资子公司浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司转让8%股权	上海华普持股1% Value Century持股91% 浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司持股8%
6	2019.12	浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司将其所持股权转让给福林汽车	上海华普持股1% Value Century持股91% 福林汽车持股8%

(3) 最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020年6月30日/2020年1-6月	2019年12月31日/2019年度
总资产	280,784.15	294,596.74
净资产	279,157.68	273,525.67
营业收入	129.93	3,107.82
净利润	5,632.01	69,050.35

3、湖南吉利

(1) 公司概况

截至2020年6月30日，湖南吉利基本情况参见本节“(三)公司重要控股子公司的具体情况”之“4、湖南吉利”。

(2) 简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2007.4	浙江豪情、Centurion 共同出资设立湖南吉利，公司注册资本为2500万美元	浙江豪情持股53.19% Centurion持股46.81%
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江豪情所持湖南吉利44.19%股权	浙江豪情持股9% Centurion持股91%
3	2010.1	浙江豪情、Centurion 同比例增资	浙江豪情持股9% Centurion持股91%
4	2011.12	浙江豪情向 Centurion 全资子公司福林汽车转让8%股权	上海华普持股1% Centurion持股91% 福林汽车持股8%

(3) 最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020年6月30日/2020年1-6月	2019年12月31日/2019年度
总资产	548,992.37	616,453.68

净资产	432,866.21	375,361.28
营业收入	441,697.46	1,470,212.96
净利润	57,504.93	103,078.74

4、浙江陆虎

(1) 公司概况

截至2020年6月30日，吉润汽车基本情况参见本节“(三)公司重要控股子公司的具体情况”之“6、浙江陆虎”。

(2) 简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2006.12	浙江豪情、Centurion 共同出资设立浙江陆虎，公司注册资本为15,168万元人民币(折1,895.96万美元)	浙江豪情持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江豪情所持浙江陆虎 44.19% 股权	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%
3	2010.1	浙江豪情、Centurion 同比例增资	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%
4	2012.2	浙江豪情向 Centurion 全资子公司福林汽车转让 8% 股权	浙江豪情持股 1% Centurion 持股 91% 福林汽车持股 8%
5	2018.9	浙江豪情、Centurion、福林汽车同比例增资	上海华普持股 1% Centurion 持股 91% 福林国润持股 8%

(3) 最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020年6月30日/2020年1-6月	2019年12月31日/2019年度
总资产	957,708.89	1,095,761.58
净资产	479,750.40	485,292.73
营业收入	478,348.31	1,076,245.91
净利润	-5,542.32	33,550.83

5、领克投资

(1) 公司概况

公司名称	领克投资有限公司
统一社会信用代码	91330200MA2AF25Y7B
公司住所	浙江省宁波市杭州湾新区滨海二路818号101室
成立时间	2017/10/20

法定代表人	安聪慧
注册资本	750,000 万元人民币
股权结构	吉润汽车持股 50%，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司持股 30%，浙江豪情持股 20%。
经营范围	（一）在国家允许外商投资的领域依法进行投资；（二）受其所投资企业的书面委托（经董事会一致通过），向其所投资企业提供下列服务：1、协助或代理其所投资的企业从国内外采购该企业自用的机器设备、办公设备和生产所需的原材料、元器件、零部件和在国内外销售其所投资企业生产的产品，并提供售后服务；2、在外汇管理部门的同意和监督下，在其所投资企业之间进行外汇平衡；3、为其所投资企业提供产品生产、销售和市场开发过程中的技术支持、员工培训、企业内部人事管理等服务；4、协助其所投资企业寻求贷款及提供担保；（三）在中国境内设立科研开发中心或部门，从事新产品及高新技术的研究开发，转让其研究开发成果，并提供相应的技术服务；（四）为其投资者提供咨询服务，为其关联公司提供与其投资有关的市场信息、投资政策等咨询服务；（五）承接母公司和关联公司的服务外包业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

（2）简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2017.10	吉润汽车、浙江豪情、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资有限公司，公司注册资本为 750,000 万元	吉润汽车持股 50% 沃尔沃汽车（中国）投资有限公司持股 30% 浙江豪情持股 20%

（3）最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020 年 6 月 30 日/2020 年 1-6 月	2019 年 12 月 31 日/2019 年度
总资产	2,164,835.50	1,825,237.26
净资产	877,451.08	858,312.57
营业收入	803,938.50	1,732,540.77
净利润	18,859.30	48,586.94

二、请中介机构按照《审核问答（二）》之 8 的要求进行核查并发表明确意见

（一）发行人与控股股东共同投资的相关公司的背景、原因和必要性

1、吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎

发行人与控股股东共同出资设立吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎，主要系发行人在重组上市过程中的重组安排。于重组上市过程中，发行人与控股股东共同出资设立上述合资企业，并由控股股东取得相关企业的控制权，主要系为了在实际控制人取得发行人控制权并注入资产、进行相关业务重组的初期使实际控制人及其控制的企业

保持对相关核心业务资产的控制权，避免因重组相关流程的影响而影响实际控制人对核心业务资产的控制及权益。

2008年，发行人通过代价发行的方式收购上述合资公司的控制权，但控股股东仍保留对该等合资公司1%至9%不等的少数股权，主要系由于发行人作为红筹企业，在当时的监管环境下无法取得整车制造资质，而需通过整车成套件的交易由控股股东控制的目录公司进行检测加工及申领整车合格证的流程，控股股东保留对该等合资公司的少数股权，系考虑在早期相关监管环境下，需保持控股股东及其控制的目录公司与该等合资公司的股权关系。

2、领克投资

2017年8月，发行人子公司吉润汽车与浙江豪情及沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资，领克投资注册资本为人民币750,000万元，吉润汽车、浙江豪情及沃尔沃投资分别以现金注资375,000万元、150,000万元及225,000万元，分别占领克投资注册资本的50%、20%及30%。其中浙江豪情为吉利控股非全资子公司，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司由吉利控股通过Volvo Car AB间接控制。领克投资及其附属公司主要从事生产及销售领克品牌乘用车，并提供相关售后服务。

发行人与沃尔沃汽车（中国）投资有限公司及浙江豪情共同出资设立领克投资的主要原因有：

1、沃尔沃为源自北欧的全球性豪华整车企业，在全球塑造了高端的品牌形象，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司入股领克投资，有利于领克塑造中高端乘用车的品牌形象并为领克品牌持续发展提供支持；

2、领克01车型、领克02车型、领克03车型等车型的生产将运用吉利控股下属企业掌握的CMA等技术，吉利控股通过浙江豪情入股领克投资，可以为领克投资提供持续的技术支持。

（二）发行人出资是否合法合规、出资价格是否公允

1、吉润汽车出资作价依据

吉润汽车设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
----	----	----	------	-----------------

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2003.5	浙江吉利、Centurion 共同出资设立吉润汽车，公司注册资本为 1,301.2048 万美元（折合人民币 10,800 万元）	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%	浙江吉利以经评估的汽车生产设施出资 5,745 万元；Centurion 以现汇出资
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江吉利所持吉润汽车 44.19% 股权	浙江吉利持股 9% Centurion 持股 91%	发行股份购买股权，双方已参考吉润汽车 2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 97,051 万港元； 双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

2、华普国润出资作价依据

华普国润设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2003.11	上海华普、Value Century 共同出资设立华普国润，公司注册资本为 5,169.69 万美元	上海华普持股 53.19% Value Century 持股 46.81%	上海华普以机器设备、专有技术、土地使用权及厂房出资 2,750 万美元，发行人委托独立专业估值师在 2003 年 10 月 31 日或之前按持续使用基准评估上海华普资产之价值；Value Century 以现汇出资
2	2008.6	发行人发行股份购买上海华普所持华普国润 44.19% 股权	上海华普持股 9% Value Century 持股 91%	发行股份购买股权，双方已参考华普国润 2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 36,747 万港元； 双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

3、湖南吉利出资作价依据

湖南吉利设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2007.4	浙江豪情、Centurion 共同出资设立湖南吉利，公司注	浙江豪情持股 53.19% Centurion 持股 46.81%	浙江豪情、Centurion 均以现金出资

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
		注册资本为 2,500 万美元		
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江豪情所持湖南吉利 44.19% 股权	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%	双方已参考湖南吉利 2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 1,784 万港元； 双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

4、浙江陆虎出资作价依据

浙江陆虎设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2006.12	浙江豪情、Centurion 共同出资设立浙江陆虎，公司注册资本为 15,168 万元人民币（折 1,895.96 万美元）	浙江豪情持股 53.19% Centurion 持股 46.81%	浙江豪情以资产出资； Centurion 以现金出资； 根据发行人公告，浙江豪情以资产出资约 8,068 万元，该等资产价值以浙江豪情所投入的土地及物业的评估值为基准
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江豪情所持浙江陆虎 44.19% 股权	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%	双方已参考浙江陆虎 2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 9,350 万港元； 双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

5、领克投资出资作价依据

领克投资设立时的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2017.10	吉润汽车、浙江豪情、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资有限公司，公司注册资本为 750,000 万元	吉润汽车持股 50%，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司持股 30%，浙江豪情持股 20%	各方股东均以现金出资

6、发行人出资合法合规、出资价格公允

(1) 吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎

如上所述，吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎设立时涉及的非货币出资均

系以其净资产或者评估值为作价依据，发行人于 2008 年代价发行收购上述合资企业控制权时，相关合资企业估值参照对应企业净资产确定，发行人发行股份的价格参考停牌前 20 个交易日股票在联交所之平均收市价确定，该等交易作价具有合理性，不存在严重损害发行人利益的情形。

根据发行人公告文件，就发行人 2008 年代价发行收购上述合资企业控制权事项，发行人聘请了独立财务顾问，履行了董事会、股东特别大会审议程序，取得了商务部批复文件，最终香港联交所于 2008 年 6 月 23 日批准代价股份发行上市。根据发行人香港法律顾问的意见，上述合资企业设立和收购期间，发行人没有受到香港联交所因公司违反《香港上市规则》而公开处罚的情况。

（2）领克投资

吉润汽车、浙江豪情、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司出资设立领克投资时均以现金出资，且出资价格对应的领克投资设立时整体估值相同，出资价格公允，不存在严重损害发行人利益的情形。

根据发行人公告文件，就吉润汽车参与出资设立领克投资事宜，发行人聘请了独立财务顾问，履行了董事会、股东特别大会审议程序。根据吉润汽车商务、市监主管部门出具的合规证明文件，吉润汽车未有相关的违法违规行爲。

综上，发行人上述出资行为履行了必要的审议程序，取得了必要的政府审批文件，作价依据合理，因此，保荐机构、发行人律师及申报会计师认为，发行人出资合法合规、出资价格公允。

（三）发行人与上述相关公司的往来情况

1、发行人与吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎的往来情况

报告期内，吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎均为发行人的子公司，并承担发行人境内生产汽车成套件及相关汽车部件的业务，与发行人及发行人其他子公司存在业务往来及资金往来。

鉴于：

（1）吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎与发行人的业务往来及资金往来均为发行人合并报表范围内的业务相关往来及内部资金调度，相关往来不会对发行人的

经营业绩及财务状况产生重大不利影响，不会对发行人利益造成损害；

(2) 截至报告期末，发行人控股股东及其控制的企业持有的吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎股权比例均为 1%，对发行人归属于母公司股东的净利润及归属于母公司股东的净资产的影响较小；

(3) 发行人三级子公司、四级子公司均为通过吉润汽车、华普国润、湖南吉利或浙江陆虎直接/间接控制的子公司，且多为该等企业的直接/间接的全资子公司。上述企业与吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎之间的业务往来及资金往来不会对发行人利益造成损害；

(4) 如上所述，发行人与控股股东及其控制的企业对上述企业的出资价格具有合理性，因而发行人控股股东及其控制的企业作为吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎的少数股东相应享有该等企业的对应权利具有合理性，该等情形不会对发行人利益造成损害。

综上所述，发行人与吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎之间发生的交易为发行人合并报表范围内的业务相关往来及内部资金调度，相关交易不会对发行人的利益造成重大损害。

2、发行人与领克投资的往来情况

报告期内，发行人与领克投资及其下属公司存在业务往来，已在招股说明书中披露，具体如下：

单位：万元

关联方名称	关联交易内容	2020年 1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
凯悦汽车大部件制造（张家口）有限公司	整车及配件销售	66,727.97	153,339.28	90,617.54	893.79
余姚领克汽车部件有限公司		12,294.92	2,221.49	-	-
领克汽车销售有限公司		42.98	321.18	135.63	-
领克投资及其下属公司	整车及配件采购	924.65	14.36	385.45	-
	三包索赔收入	0.81	-	-	-
	三包索赔支出	105.93	121.66	-	-
	项目服务收入	689.45	258.03	-	-
	运费收入	7,291.91	-	-	-
	仓储费收入	568.58	2,282.58	-	-

关联方名称	关联交易内容	2020年 1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
	水电费收入	-	5.22	-	-
	其他收入	243.31	13.25	1.22	-
	服务费	2.34	-	-	-
	研发支出	-	-	13.52	-
	其他费用	76.29	1.08	-	-
	销售固定资产	2.70	308.67	17.16	-
	购买固定资产及 在建工程	0.63	87.71	59.93	-

报告期内，领克投资及其下属公司与发行人的业务往来主要系前者向发行人采购动力总成系统及相关部件、接受发行人整车及售后件运输便利服务、租赁发行人物业用于售后件仓储等。

领克品牌是吉利汽车、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司、吉利控股共同出资打造的中高端乘用车品牌，领克投资及其下属公司采购吉利汽车的发动机、变速器，同时向吉利汽车采购少量上述日常服务，该等交易合法合规，在商业角度具备必要性、合理性。报告期内，领克投资向吉利汽车采购的发动机、变速器数量均不超过当期领克整车销量，该类交易按成本加成方式定价，其余交易类型参考市场第三方价格定价，该等交易真实，定价公允，不存在损害发行人利益的行为。

关于报告期内发行人与上述公司之间的交易情况，发行人已在招股说明书中补充披露如下：

报告期内，吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎均为发行人的子公司，并承担发行人境内生产汽车成套件及相关汽车部件的业务，与发行人及发行人其他子公司存在业务往来及资金往来；发行人与领克投资之间的往来情况具体请见本招股说明书“第七节 公司治理与独立性”之“十、关联（连）方及关联（连）交易”之“（二）关联（连）交易情况”相关内容。报告期内发行人与上述公司之间的相关交易不会对发行人的利益造成重大损害。

综上所述，保荐机构、发行人律师及申报会计师认为，发行人已按照《审核问答（二）》之 8 的规定进行信息披露；发行人对吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎及领克投资设立及重组过程中的出资合法合规、价格公允；发行人与上述公司之间的相关交易不会对发行人的利益造成重大损害。

二、关于发行人核心技术

问题 3.关于上市标准

招股说明书披露，发行人作为已在境外上市的红筹企业选择的具体上市标准为：“市值 200 亿元人民币以上，且拥有自主研发、国际领先技术，科技创新能力较强，同行业竞争中处于相对优势地位。”

请发行人对照《关于创新试点红筹企业在境内上市相关安排的公告》（中国证券监督管理委员会公告〔2020〕26号）的规定，逐项说明是否符合相关规定。

回复：

一、26 号公告相关规定

《关于创新试点红筹企业在境内上市相关安排的公告》（中国证券监督管理委员会公告〔2020〕26号）（简称“26号公告”）规定如下：

“一、红筹企业申请境内发行股票或存托凭证，适用《通知》《试点创新企业境内发行股票或存托凭证并上市监管工作实施办法》（证监会公告〔2018〕13号）等规定。其中，已境外上市红筹企业的市值要求调整为符合下列标准之一：

（一）市值不低于 2000 亿元人民币；

（二）市值 200 亿元人民币以上，且拥有自主研发、国际领先技术，科技创新能力较强，同行业竞争中处于相对优势地位。

二、存在协议控制架构的红筹企业申请发行股票，中国证监会受理相关申请后，将征求红筹企业境内实体实际从事业务的国务院行业主管部门和国家发展改革委、商务部意见，依法依规处理。

三、尚未境外上市红筹企业申请在境内上市，应在申报前就存量股份减持等涉及用汇的事项形成方案，报中国证监会，由中国证监会征求相关主管部门意见。”

二、发行人符合 26 号公告第一条相关规定

发行人作为已在境外上市的红筹企业，选择的具体上市标准为 26 号公告第一条第（二）款关于已境外上市红筹企业的上市标准，即“（二）市值 200 亿元人民币以上，且拥有自主研发、国际领先技术，科技创新能力较强，同行业竞争中处于相对优势地位。”

经对照上述规定，发行人符合已境外上市红筹企业的上市标准。

发行人已在招股说明书之“第二节 概览”之“八、发行人选择的具体上市标准”中披露如下：

（一）市值 200 亿元人民币以上

根据《试点创新企业境内发行股票或存托凭证并上市监管工作实施办法》（证监会公告〔2018〕13号）第七条，“前款所称市值，按照试点企业提交纳入试点申请日前120个交易日平均市值计算，汇率按照人民银行公布的申请日前1日中间价计算。”

公司截至提交上市申报材料前一日，即2020年8月27日收盘，前120个交易日平均市值，按当日人民银行公布的汇率中间价计算，为1,140.40亿元人民币，超过200亿元人民币，符合条件。

（二）拥有自主研发、国际领先技术

公司在招股说明书“第六节 业务与技术”之“八、公司核心技术及研发情况”之“（一）公司的核心技术情况”之“1、主要核心技术”部分披露了公司自主研发的主要核心技术。其中部分技术达到国际领先水平，符合所选择的上市标准中关于“拥有自主研发、国际领先技术”的规定。具体情况如下：

技术名称	技术领先性
48V MHEV 轻混技术	经中国汽车工程学会评审，整体技术处于国际先进水平，对燃油经济性的改善幅度达到国际领先水平
弱势道路使用者（VRU）保护技术	经中国汽车工程学会评审，整体技术处于国际先进水平，其中多传感器、多特征集的标定技术及两轮车与车辆碰撞联动测试技术等达到国际领先水平
1.0TD/1.0T 高性能发动机	升功率达到100kW，升扭矩205Nm，达到行业领先水平，较某日系车企1.0TD发动机的升功率扭矩92kW/173Nm高出近10%
高效均质超稀薄燃烧发动机研发	热效率超过45%；根据SAE Technical Paper 2017-01-1021, 2017 论文，目前量产发动机最高热效率为41%。公司此项技术达到国际领先水平
智能驾驶技术	目标分类正确率 $\geq 96\%$ ，交通标识识别准确率 $\geq 95\%$ ；AEB（自动紧急制动）正确触发率高于97%，避免碰撞车速提升至50km/h；横向控制稳态偏移在在0.2m以内，横向控制回中用时2.2s，横向可控车速上限达180km/h，横向辅助初始力矩1.5Nm；优于国际品牌车型的同类指标

（三）科技创新能力较强

公司具有突出的科技创新能力，通过自主研发形成了大量境内外专利、计算机软件著作权，并获得了多项科技奖励、参与承担了多项各级研发项目。截至 2020 年 6 月 30 日，公司及其控股子公司取得的主要已授权专利共计 9,332 件，其中境内已授权专利 9,241 件、包含发明专利 2,097 件，境外已授权专利 91 件；公司及其控股子公司已登记的与生产经营相关的计算机软件著作权共计 42 个；公司已获得包括国家技术发明奖二等奖、中国汽车工业科学技术进步奖一等奖在内的各类科技奖励 36 项；公司已承担 9 项国家级及省部级研发项目，包括 4 项国家科技重大专项。

公司已建立了完善的研发体系，研发方向覆盖乘用车重要核心技术及主流科技创新方向，拥有规模庞大的高水平研发团队。截至 2020 年 6 月 30 日，公司研发人员共计 9,079 人。公司通过制定致力于成为技术领先、服务全球品牌、具备盈利能力的汽车研发平台的研发战略，建立先进的研发体系，引进全球优秀的研发人才，实现技术创新的不断涌现与技术储备的丰富扩增。

综上，发行人符合所选择的上市标准中关于“科技创新能力较强”的规定。

（四）同行业竞争中处于相对优势地位

公司是国内汽车自主品牌龙头企业，在同行业竞争中优势地位明显。

自 2017 年度至今，公司稳居国内自主品牌车企销量之首。2017-2019 年度，公司三大品牌合计销量（含领克品牌）分别为 124.7 万部、150.1 万部和 136.2 万部。根据中汽协统计，2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，公司含领克品牌合计销量的国内市占率分别为 5.04%、6.34%、6.35%和 6.76%，处于持续提升状态。

在车型布局方面，公司已形成吉利品牌、领克品牌（合营企业）以及几何品牌三大产品系列，覆盖经济型乘用车、中高端乘用车及纯电动乘用车。公司应用模块化架构，实现了车型快速迭代，加速车型上市速度。同时，公司车型销售结构均衡，在自主品牌软肋的轿车领域，凭借其高性价比车型占据了市场龙头地位，在自主品牌较强的 SUV 细分市场也同样占据头部市场地位。

公司在行业科技转型方面走在行业前列，积极布局前瞻行业技术方向，致力于把握行业转型发展的新机遇，重点进行相关领域的技术研发，率先开展业务转型调整，进一步夯实行业龙头地位。公司积极推动新能源和电气化技术在车型产品中的应用，

对相关领域的主流技术路线实现了全面的覆盖，并达到行业领先水平。在汽车行业智能化背景下，公司已在电子电气架构、电控技术、自动驾驶、车联网等方面形成了多项自主核心技术，并具备完全自主开发软件的能力。

公司作为国内销量最大的自主品牌车企，规模优势明显，在产业链上下游具有较强的议价能力，并可利用规模优势进一步摊薄了相关车型的基础研发投入，形成了明显的综合成本优势。

销售渠道方面，截至 2019 年底，公司吉利品牌、领克品牌和几何品牌全国经销商分别达 969 家、284 家和 163 家。公司销售网络已经覆盖全国，能够良好地捕捉中国三四线城市私家车保有量持续提升的市场机遇，通过分层的销售渠道，助力公司品牌力向上升级，持续保持行业竞争优势。

综上，发行人符合所选择的上市标准中关于“同行业竞争中处于相对优势地位”的规定。

三、发行人不适用 26 号公告第二条、第三条相关规定

发行人不存在协议控制架构，也不属于尚未境外上市红筹企业，不适用 26 号公告第二条、第三条相关规定。

综上所述，公司符合《关于创新试点红筹企业在境内上市相关安排的公告》（中国证券监督管理委员会公告〔2020〕26 号）关于已境外上市红筹企业的上市标准。

问题 4.关于核心技术

问题 4.1

招股说明书披露，公司通过自主及合作研发，持续推进技术升级和创新，目前已掌握了底盘、动力总成、节能与新能源汽车、智能驾驶等领域的多项关键核心技术。

请发行人说明：（1）相关技术是否属于行业通用技术，公司竞争对手是否均具备相关技术；（2）公司技术水平及核心竞争力的具体体现。

回复：

一、相关技术是否属于行业通用技术，公司竞争对手是否均具备相关技术

汽车行业作为一个历经百年的成熟行业，产品结构复杂，技术体系庞大，其中多数技术随着行业发展和技术扩散，已成为行业通用技术。经过多年发展，主要企业之间已形成充分竞争格局，在汽车各大总成技术方面，基本均已形成了自有技术体系。主要企业的技术差异主要体现在部分代表行业前沿的具体专项技术之中。

公司核心技术中，下列相关技术为公司的特有技术。

序号	技术分类	核心技术	其中公司的特有技术
1	动力总成	1.0TD/1.0T 高性能发动机	双减震齿轮驱动平衡轴系统的应用
			双模减震皮带轮
			小轴颈曲轴
			小惯量增压器
2	动力总成	一种新型发动机燃烧室设计	新型发动机燃烧室
3	动力总成	含 EGR 的汽油机水冷式中冷器 WCAC 下游露点温度计算逻辑	含 EGR 的汽油机水冷式中冷器 WCAC 下游露点温度计算逻辑
4	动力总成	高效均质超稀薄燃烧发动机研发	适配均质超稀燃的高效汽油机燃烧系统
5	动力总成	一种湿式双离合器	湿式双离合器
6	新能源汽车核心零部件-电机	永磁同步电机定子结构	扁铜线电机
7	车联网	激光雷达	激光雷达
8	车联网	边缘计算和智能网联的车路协同系统	边缘计算和智能网联的车路协同系统
9	底盘	副车架及具有其的车辆	一种性能突出的副车架设计
10	轻量化	TRB 不等厚热冲压零部件应用	TRB 不等厚热冲压技术
11	智能制造	新能源汽车虚拟现实仿真系统研发与推广应用	新能源汽车虚拟现实仿真系统

二、公司技术水平及核心竞争力的具体体现

公司主要核心技术及在研项目中，体现公司技术水平及核心竞争力的关键指标及与行业对比情况如下：

（一）主要核心技术

序号	技术分类	核心技术	细分技术	技术水平及核心竞争力的具体体现
1	动力总成	1.0TD/1.0T 高性能发动机	-	1.0L 高性能直喷增压发动机，额定功率 100kW，最大扭矩 205Nm。对标某日系车企 1.0TD 发动机，其功率

序号	技术分类	核心技术	细分技术	技术水平及核心竞争力的具体体现
				扭矩分别为 92kW/173Nm, 吉利 1.0TD 发动机性能较其高出 8.7%。
			双模减震皮带轮	可避免轴向及径向振动传递, 相比普通减震皮带轮, 提升降噪效果 2~4dB, 提升 NVH 性能
2	动力总成	一种新型发动机燃烧室设计	-	1.可实现量产的最高热效率 BTE=42.5% 2.促进整车燃油经济性提升>3% 3.整车排放可满足未来 2025 年后的全球主流市场需求 根据 SAE Technical Paper 2017-01-1021, 2017 论文, 行业内对标的汽油发动机最高热效率为 41%, 公司 DHE3 发动机的最高热效率可达到全球领先水平
3	动力总成	含 EGR 的汽油机水冷式中冷器 WCAC 下游露点温度计算逻辑	-	对标国际主流品牌发动机产品所采用的 EGR 及集成 WCAC 等技术: 1.EGR+WCAC 直接提高发动机的燃烧效率, 提升发动机燃烧热效率约 3% 2.发动机集成 WCAC 缩短进气管路降低压损, 提高整车动力响应性约 1.5s
4	动力总成	一种主动降噪高压油泵	-	对标国际主流品牌发动机所采用的悬吊式喷油器技术: 由压紧式优化为悬吊式喷油器可以有效阻断高压喷射反作用力噪声的传递路径, 降低 NVH 噪声
5	动力总成	高效均质超稀薄燃烧发动机研发	适配均质超稀燃的高效汽油机燃烧系统	1.热效率超过 45% 2.均质超稀薄燃烧: 空燃比大于 2.0 根据 SAE Technical Paper 2017-01-1021, 2017 论文, 目前量产发动机最高热效率为 41%, 主流企业目前均在研发热效率超过 45%的发动机, 尚无量产产品
6	动力总成	一种湿式双离合器	-	1.吉利 7DCT 变速器的综合传递效率达 95%, 国家行业标准的综合传递效率为 93% 2.吉利 7DCT 的总成当量耐久寿命达 35 万公里, 国家行业标准中当量耐久寿命为 16 万公里, 国际标准中当量耐久寿命为 21 万公里 3.吉利 7DCT 变速器的总成换挡寿命达 204 万次, 国家行业标准中换挡寿命为 114 万次, 国际标准中换挡寿命为 94 万次要求
7	新能源-48V	48V MHEV 轻混技术	-	搭载 48V 轻混技术的博瑞 GE 的综合节油率达到 15.3%
8	新能源-HEV	下一代高压系统核心技术	-	实现了电压平台达到 800V, 动力系统效率提升 3%, 电驱动功率密度提升 15%

序号	技术分类	核心技术	细分技术	技术水平及核心竞争力的具体体现
				行业领先的日系品牌混动系统电压平台为 600V-650V
9	新能源汽车核心零部件-电机	永磁同步电机定子结构	扁铜线电机	实现扭矩密度达到 0.02Nm/kg/A 功率密度达到 0.1kw/L/V 槽满率达到 65.8%（纯铜）
10	新能源汽车核心零部件-电控	智能能量管理	全局能量优化	整车油耗在实际行驶工况降低 5% 以上
11	新能源汽车核心零部件-电控	续航里程预测	-	预测剩余续航里程和实际剩余续航里程吻合度大于 95%
12	新能源汽车核心零部件-电控	能量回收	-	保证整车驾驶性能的基础上，NEDC 能量回收率达到 26%
13	智能驾驶	L2 高级自动驾驶系统核心技术	-	目标分类正确率≥96%，交通标识识别准确率≥95%； 自动制动系统正确触发率≥97%，自动避免碰撞车速达到 50km/h 根据国家轿车质量监督检验中心的对比分析报告，同类合资品牌车型目标分类正确率 94%，交通标识识别准确率 94.5%；自动制动系统正确触发率 90%，自动避免碰撞车速 40km/h
14	智能驾驶	L3 高级自动驾驶系统核心技术	-	代客泊车功能泊入精度： x（行驶方向）±50mm； y（横向）±75 mm
15	智能驾驶	智能网联自动驾驶控制系统-	-	安全冗余备份方式≥4；环境感知监测范围≥300 米；红绿灯交通路口制动能耗效率提升≥15%
16	智能驾驶	可控传感器	-	探测范围可控传感器≥3；探测方向可控传感器≥2；基于场景变换姿态的可控传感器≥2
17	车联网	高精地图的建图与匹配	-	安全冗余备份方式≥4；环境感知监测范围≥300 米；红绿灯交通路口制动能耗效率提升≥15%
18	车联网	高精地图的建图与匹配	-	可实现分布式高精地图建图和匹配，区域级更新周期约小时级，城市级更新周期约天级，地域级约周级
19	车联网	目标检测、跟踪、筛选激光雷达	-	目标检测距离>300 米，检测精度>98%，目标跟踪数量>128 个
20	车联网	激光雷达	-	车路协同多激光雷达感知融合，支持激光雷达数量>8 个，时间同步精度<25ms，空间匹配精度<15cm
21	车联网	边缘计算和智能网联的车路协同系统	-	支持多模态网联通讯形式，支持 4G LTE-V/5G/WIFI/UWB 等；系统架构融合了边缘计算服务器和边缘计算节点，可实现整体系统协同组网感知检测和高精定位，协同组网时间小于 15ms，高精定位精度小于 10cm
22	底盘	副车架及具有其的车辆	-	1.单体模态：290Hz 2.副车架中心点动刚度提升到平均 6KN/mm；

序号	技术分类	核心技术	细分技术	技术水平及核心竞争力的具体体现
				3.先进的吸能结构： 1) 100%刚性墙碰撞（FRB）动态最大侵入量较行业平均水平小约 40mm。 2) 40%可变形偏置碰撞（ODB）动态最大侵入量较行业平均水平小约 30mm。
23	安全性	前围板安装传力结构	-	64km/h 正面 40% 偏置碰工况前围最大入侵量减少 30mm
24	轻量化	TRB 不等厚热冲压零部件应用	-	提升结构性能同时实现轻量化 率先掌握相关技术、完成产品研发及小批量试制，明年即可实现量产
25	智能制造	新能源汽车虚拟现实仿真系统研发与推广应用	-	实现 5 面 4K 激光虚拟现实仿真与应用平台

（二）主要在研项目

序号	项目名称	研发目标	技术水平及核心竞争力的具体体现
1	数据中心	通过数据中心项目，建立吉利智能驾驶数据中心，收集、积累大量实际道路数据，采用仿真测试的方法来大规模取代实车道路测试，达到降低成本，提升测试效果，缩短新车型开发周期的目的	支持数据存储容量≥40PB，支持实时并发数≥10 万台车，30PB 数据回访仿真用时≤120h，数据吞吐量≥350GB/s
2	吉利新能源车集成电驱动系统开发专项	自主研发新能源汽车用高度集成的电驱动系统	系统效率最高效率≥93%
3	下一代高压系统核心技术研究（NEXTGHVS）	自主开发 800V 高压系统	充电功率提升约 50%
4	PVE（OBD 量产车评估）	在整车开始生产（SOP）之后，对实际量产车辆进行的 OBD 符合性检查。并按期向国家主管部门上报测试计划及测试报告，规避影响车辆上市销售的风险、	具备完善的 PVE J1/J2/J3 三个阶段自主评估和验证能力，包括工作指导书、故障模拟设备、数据采集系统
5	FCS 燃料电池系统	以轿车用燃料电池系统为研发对象，其目的是研究大功率高比功率台架式燃料电池系统各部件的选型及匹配优化，通过台架试验，掌握其关键技术并解决技术难点，为下一步开发对标国际先进水平的燃料电池轿车提供技术积累和基础。	全功率型燃料电池系统，电堆功率>100kW，系统净输出功率>80kW
6	48VP4	开发 48VP4 系统架构，制定核心零部件需求，开发系统控制策略及 HCU 软件，搭建样车平台及软硬件集成，通过驾驶性，经济性等一系列整车功能及性能测试，完成包含系统/零件/软件/硬件/测试等全领域的 48VP4 混动架构开	行业中尚无同类量产产品 公司产品综合节油率达到 20%-23%

序号	项目名称	研发目标	技术水平及核心竞争力的具体体现
		发。	

问题 4.2

招股说明书披露，发行人与上海联合道路交通安全科学研究中心、清华大学、重庆理工大学、华中科技大学、厦门理工学院、湖南大学、上海联合道路交通安全科学研究中心等存在合作研发。

请发行人说明：（1）相关合作项目是否取得相应成果，成果归属，成果是否构成发行人核心技术；（2）合作研发中相关人员、经费的提供方及使用分配情况。

回复：

一、相关合作项目是否取得相应成果，成果归属，成果是否构成发行人核心技术

公司与相关高校及研究中心的合作研发项目主要为针对行业前沿技术开展的前瞻性研发，并非短期将应用产业化的技术类研发，目前尚未形成投入应用的技术成果。

后续相关项目陆续形成的研发成果，虽然不一定将直接应用于发行人产品，形成核心技术，但相关研究成果将很大程度上对发行人后续的技术研发及产品开发提供指导和支撑，为发行人的持续科技创新发挥重要作用。

二、合作研发中相关人员、经费的提供方及使用分配情况

发行人主要合作研发项目情况如下：

时间	合作方	合作内容	研发成果归属	经费提供方及分担情况	经费金额（元）	参与人员	使用分配情况
2019 年	上海联合道路交通安全科学研究中心	合作开展上海地区交通事故研究	前景知识产权归吉利汽车所有	浙江研究院	140,000	合作方	合作方 100%
2019 年	清华大学	合作开展中国人体特征差异对碰撞工况下乘员损伤响应的影响研究	合作过程中双方共同完成的成果由双方共有	浙江研究院	150,000	合作方	合作方 100%
2019 年	重庆理工大学	合作开展主被动一体化乘员保护仿真分析研究	前景知识产权归吉利汽车所有	浙江研究院	160,330	合作方	合作方 100%

时间	合作方	合作内容	研发成果归属	经费提供方及分担情况	经费金额(元)	参与人员	使用分配情况
2018年	华中科技大学	共建国家地方联合工程研究中心	知识产权根据具体合作项目另行约定	吉研研究院	尚未进行资金投入	双方共同参与	不适用
2018年	厦门理工学院	合作开展VRU保护的评价规则建立	前景知识产权归吉利汽车所有	浙江研究院	125,000	合作方	合作方100%
2018年	湖南大学	合作开展基于中国人体下肢生物力学模型的行人安全性研究与应用	前景知识产权归吉利汽车所有	浙江研究院	140,000	合作方	合作方100%
2017年	上海联合道路交通安全科学研究中心	合作开展中国道路交通事故数据采集及其相关深度分析	前景知识产权归吉利汽车所有	浙江研究院	170,000	合作方	合作方100%

问题 4.3

招股说明书披露，截至 2020 年 6 月 30 日，公司已承担 9 项国家级及省部级研发项目，包括 4 项国家科技重大专项（1 项国家重点研发计划、3 项国家 863 计划）。

请发行人分别说明承担的国家重点研发计划与 863 计划的具体情况，包括项目起始时间、公司所起的作用、形成的主要成果以及与主营业务的关系。

回复：

发行人承担的国家重点研发计划与 863 计划的项目起始时间、公司所起的作用、形成的主要成果以及与主营业务的关系等具体情况如下表：

序号	项目（课题）名称	项目来源	起始时间	公司所起的作用	形成的成果	与主营业务的关系
1	超高强度热钢冲压成形技术开发及其在目标车型上集成应用	国家科技支撑计划	2011.09-2013.12	牵头研发，负责热成型钢部件的开发及整车搭载测试	形成汽车轻量化相关的高强度钢冲压成型的整体工艺方案、零部件设计开发及在车身结构中的集成匹配技术	广泛应用于公司多款产品的车身结构开发，提升产品的轻量化水平，有助于降低油耗及成本，提高市场竞争力
2	全新结构IG纯电动轿车设计与技术开发	国家863计划	2011.06-2014.05	牵头研发，负责整车开发及集成测试	形成专利CN201210264622.6 电动汽车冷却系统，	应用此项技术全新开发的IG纯电动汽车已经取

序号	项目(课题)名称	项目来源	起始时间	公司所起的作用	形成的成果	与主营业务的关系
					开发了一体化底盘及整车集成技术	得国家新产品公告, 并投入杭州微公交运行
3	EK-2纯电动轿车研发及产业化	国家863计划	2011.01-2013.12	牵头研发, 负责整车开发及集成测试	开发了电动汽车机电一体化集成设计、及整车控制器, 形成2款纯电动汽车产品	在新能源汽车专用整车控制器、整车动力系统集成、热管理系统开发领域积累了丰富的经验, 现已经应用于公司其他纯电动车型的开发, 极大的缩短了整车研发周期, 节约了开发成本
4	缸内直喷汽油机的研发与产业化	国家863计划	2012.11-2014.12	牵头研发, 负责发动机结构设计、控制策略及系统集成	开发形成JLB-4G13TD发动机, 升功率达到84.7kW/L, 升扭矩达到170.9Nm/L, 最低比油耗达到239g/kWh	缸内直喷增压汽油机产品的成功开发, 大幅度降低了整车油耗, 在公司多款車型上应用, 提升了产品竞争力
5	乘用车高性能电驱动系统的平台技术和应用研究	国家重点研发计划	2017.07-2021.06	牵头研发, 负责整车测试及优化	形成高性能、高可靠性的电驱系统	提高了纯电动汽车的动力系统技术水平, 以广泛应用到公司多款新能源车型中, 提升产品竞争力

三、关于发行人业务

问题 5.关于发行人所处行业领域

请结合发行人从事的主要业务,说明:(1)发行人行业分类的合理性,是否符合《国务院办公厅转发证监会关于开展创新企业境内发行股票或存托凭证试点若干意见的通知》(国办发[2018]21号)和《关于在上海证券交易所设立科创板并试点注册制的实施意见》(证监会公告[2019]2号)对于行业定位的相关规定;(2)发行人所属行业是否属于《上海证券交易所科创板企业发行上市申报及推荐暂行规定》第三条规定的行业领域及具体情况。

请发行人按照《上海证券交易所科创板企业发行上市申报及推荐暂行规定》第十条要求补充披露科创属性相关内容。

回复:

一、发行人行业分类的合理性,是否符合《国务院办公厅转发证监会关于开展创新企业境内发行股票或存托凭证试点若干意见的通知》(国办发[2018]21号)和《关于在上海证券交易所设立科创板并试点注册制的实施意见》(证监会公告[2019]2号)对于行业定位的相关规定

(一) 发行人符合 21 号通知关于行业定位的相关规定

根据《国务院办公厅转发证监会关于开展创新企业境内发行股票或存托凭证试点若干意见的通知》(国办发[2018]21号)(以下简称“21号通知”),“试点企业应当是符合国家战略、掌握核心技术、市场认可度高,属于互联网、大数据、云计算、人工智能、软件和集成电路、高端装备制造、生物医药等高新技术产业和战略性新兴产业,且达到相当规模的创新企业。”

发行人已在招股说明书之“第二节 概览”之“七、发行人符合红筹企业上市要求”披露如下:

1、发行人所处行业是符合国家战略的高新技术产业和战略性新兴产业

发行人所处的汽车制造业(代码:C36)是我国战略性新兴产业,集机械、电子等众多支柱产业于一体。其中,整车作为产业链的最终集成,在研发设计、生产组织、技术集成、质量管理等方面均具有高度复杂性。

在汽车行业“新四化”（电动化、智能化、网联化、共享化）变革的趋势下，汽车行业将从“硬件定义汽车”迈向“软件定义汽车”的时代，汽车将从传统代步工具升级为智能移动终端，智能驾驶、车联网相关应用将加速落地，汽车行业将正式成为继智能手机之后又一个技术快速迭代的重要领域。与此同时，48V弱混、高压油混、纯电动、燃料电池等多种新能源驱动技术应运而生，汽车行业节能环保属性日益突出。汽车行业将成为融合多领域前沿技术的重要科技创新阵地，成为众多新技术实现产业化落地的关键领域。

因此，发行人所处的汽车制造业行业是符合国家战略的高新技术产业。

2、发行人具备高端装备制造行业属性

发行人具有“高端装备制造行业”属性。首先，公司在生产制造方面，公司通过产学研深度融合，成立“浙江省数字化设计和制造创新中心”，研发推出基于工业4.0智能制造理念，研发实现了数字化双胞胎技术、智能物联网操作系统，打造基于规模化定制的智能物流平台、工业互联网协同制造平台、制造业工业大数据平台（工业APP）等三大数字化设计与制造基础平台。上述智能制造技术平台已在公司车型研发试制生产线中应用，未来将逐步推广应用于各生产基地。

发行人长期致力于自主研发，已掌握汽车核心零部件及整车集成技术，是我国自主品牌车企研发的领军企业及中坚力量。公司重点布局节能减排技术研发，已形成“高效燃油动力”和“多元化新能源”两大并行节能减排路线，相关成熟技术全面应用于旗下车型。公司已建立了完善的研发体系，拥有规模庞大的高水平研发团队。截至2020年6月30日，公司研发人员共计9,079人。同时，公司积极承担若干国家级重大研发课题、获得多项国家级、省级科技奖项。

上述承担研发以及获奖的关键造车技术，多数均已应用于公司主营业务。如：获得国家技术发明奖的“汽车电子嵌入式平台技术及产业化”项目为公司电子电气架构发展奠定基础；获得中国汽车工业科学技术进步奖的“吉利轿车安全技术的研发与产业化”项目，为公司整车安全技术打下坚实基础。获得中国汽车工业科学技术进步奖的“乘用车智能驾驶平台自主研发及产业化”项目支撑了公司智能驾驶技术加速落地。

同时，公司在技术研发过程中，重点布局节能环保领域，已形成“高效燃油动力”和“多元化新能源”两大并行节能减排路线。包含以小排量高性能发动机及7DCT变速

箱为代表的节能动力总成，以及以 48V 轻混技术、油电混动技术、纯电动技术、燃料电池及甲醇燃料技术等全面的新能源技术路线布局，相关成熟技术全面应用于旗下车型，形成了公司“节能环保”的行业属性。

（二）发行人符合 2 号意见关于行业定位的相关规定

1、2 号意见的相关规定

根据《关于在上海证券交易所设立科创板并试点注册制的实施意见》（证监会公告[2019] 2 号）（以下简称“2 号意见”），提出“重点支持新一代信息技术、高端装备、新材料、新能源、节能环保以及生物医药等高新技术产业和战略性新兴产业，推动互联网、大数据、云计算、人工智能和制造业深度融合，引领高端消费，推动质量变革、效率变革、动力变革。”

2、发行人符合 2 号意见中关于节能环保行业的定位

吉利汽车作为中国自主品牌乘用车龙头企业，产品以节能及新能源汽车为主，并已形成“高效燃油动力”和“多元化新能源”两大并行节能减排路线，相关成熟技术全面应用于旗下车型，此外公司在相关前沿技术领域持续布局，符合“节能环保”行业定位。

（1）吉利汽车拥有以节能车型为主导的产品结构

根据工信部、发改委、财政部《“节能产品惠民工程”节能汽车（1.6 升及以下乘用车）推广专项核查办法》的相关规定，节能汽车为排量在 1.6 升及以下的乘用车。

吉利汽车现有产品矩阵中，节能及新能源车型占据主导，车型丰富。2019 年度，公司吉利及几何品牌共有 14 款在售车型，其中 13 款为节能及新能源车型。同年，公司 1.6L 排量及以下燃油车、新能源及电气化车型占公司销量比重 70% 以上。根据中汽协统计，公司节能车型销售规模居自主品牌之首。

公司节能及新能源车型凭借其较优异的动力性能、较强的科技感及较高的性价比，形成多款畅销车型。公司节能车型帝豪近年稳居自主品牌轿车销量之首。

（2）公司在节能环保相关技术领域处于行业领先地位

公司在节能环保领域相关技术布局参见招股说明书“第六节 业务与技术”之“三、公司的行业地位及竞争优势”之“（六）公司竞争优势与劣势”之“1、公司竞争优势”之“（2）公司研发实力突出，是汽车科技转型的先行者”。

公司在节能环保领域的核心技术成果参见招股说明书“第六节 业务与技术”之“八、公司核心技术及研发情况”之“（一）公司的核心技术情况”之“1、主要核心技术”。

（3）公司在节能环保领域的研发持续投入

报告期内，公司持续对节能车型及相关技术进行大量研发投入。2019 年度，公司研发投入合计 54.56 亿元，其中，投入于节能车型及相关前瞻性基础技术的金额近 50 亿元，占比超过 90%。

截至 2020 年 6 月 30 日，公司主要的在研项目中，包含 3 个节能新车型研发项目以及新能源车集成电驱动系统、高压系统核心技术、燃料电池系统、48VP4 系统架构等多项节能动力系统及新能源相关基础技术研发项目。

公司本次募集资金投资项目中，新车型产品研发项目拟投资 80 亿元用于新车型开发或现有部分车型的升级换代，共计 9 款车型，均为节能及新能源相关车型。拟投资 30 亿元的前瞻技术研发项目中，新能源相关技术研发也将是重点投资方向，公司将针对新能源系统核心的电池、电机、电控及相关器件，研发提升其关键指标，实现更高的集成度和更优良的综合性能。

综上，公司符合《关于在上海证券交易所设立科创板并试点注册制的实施意见》（证监会公告[2019]2 号）中“节能环保”行业定位。

二、请发行人按照《上海证券交易所科创板企业发行上市申报及推荐暂行规定》第十条要求补充披露科创属性相关内容

根据《上海证券交易所科创板企业发行上市申报及推荐暂行规定》第十条要求：发行人应当在招股说明书中，就属于第三条规定的行业领域以及符合第四条规定指标、第五条规定情形的有关事项，进行相应的信息披露。

针对第三条规定的行业领域，发行人已在招股说明书“第二节 概览”之“六、公司业务符合科创板行业定位”中补充披露如下：

六、公司业务符合科创板行业定位

吉利汽车作为中国自主品牌乘用车龙头企业，产品以节能及新能源汽车为主，形成了“高效燃油动力”和“多元化新能源”两大并行节能减排路线，相关成熟技术全面应用于旗下车型，此外公司在相关前沿技术领域持续布局，符合科创板“节能环保”

行业定位。

同时，公司经过长期自主研发，形成了汽车动力总成、底盘等核心零部件及整车集成等领域行业领先的自主技术体系汽车，以核心技术体系及基于工业4.0智能制造理念实现、规模化定制的智能物联网数字化设计与制造基础平台，打造的智能制造体系，相关技术已在旗下车型产品的研发及生产中全面应用，兼具备高端装备制造行业属性。

（一）吉利汽车拥有以节能车型为主导的产品结构

根据工信部、发改委、财政部《“节能产品惠民工程”节能汽车（1.6升及以下乘用车）推广专项核查办法》的相关规定，节能汽车为排量在1.6升及以下的乘用车。

吉利汽车现有产品矩阵中，节能及新能源车型占据主导，车型丰富。2019年度，公司吉利及几何品牌共有14款在售车型，其中13款为节能及新能源车型。同年，公司1.6L排量及以下燃油车、新能源及电气化车型占公司销量比重70%以上。根据中汽协统计，公司节能车型销售规模居自主品牌之首。

公司节能及新能源车型凭借其优异动力性能、强科技感及高性价比，形成多款明星畅销车型。公司节能车型帝豪近年稳居自主品牌轿车销量之首。

（二）公司在节能环保相关技术领域处于行业领先地位

公司在节能环保领域相关技术布局参见招股说明书“第六节业务与技术”之“三、公司的行业地位及竞争优势”之“（六）公司竞争优势与劣势”之“1、公司竞争优势”之“（2）公司研发实力突出，是汽车科技转型的先行者”。

公司在节能环保领域的核心技术成果参见招股说明书“第六节业务与技术”之“八、公司核心技术及研发情况”之“（一）公司的核心技术情况”之“1、主要核心技术”。

（三）公司在节能环保领域的研发持续投入

报告期内，公司持续对节能车型及相关技术进行大量研发投入。2019年度，公司研发投入合计54.56亿元，其中，投入于节能车型及相关前瞻性基础技术的金额近50亿元，占比超过90%。

截至2020年6月30日，公司主要的在研项目中，包含3个节能新车型研发项目以及新能源车集成电驱动系统、高压系统核心技术、燃料电池系统、48VP4系统架构等多项

节能动力系统及新能源相关基础技术研发项目。

公司本次募集资金投资项目中，新车型产品研发项目拟投资80亿元用于新车型开发或现有部分车型的升级换代，共计9款车型，均为节能及新能源相关车型。拟投资30亿元的前瞻技术研发项目中，新能源相关技术研发也将是重点投资方向，公司将针对新能源系统核心的电池、电机、电控及相关器件，研发提升其关键指标，实现更高的集成度和更优良的综合性能。

针对第四条规定指标，发行人在招股说明书中已披露了报告期各期收入、研发投入数据以及发明专利数量，满足：（1）最近3年累计研发投入金额累计在6000万元以上；（2）形成主营业务收入的发明专利（含国防专利）5项以上；（3）最近一年营业收入金额达到3亿元。符合第四条规定。

针对第五条规定情形，发行人已在招股说明书中披露了公司所获的科研奖项，承担的国际重大科技专项项目研发，以及专利数量，能够满足下面所列的3项条件：

- （1）作为主要参与单位或者核心技术人员作为主要参与人员，获得国家自然科学奖、国家科技进步奖、国家技术发明奖，并将相关技术运用于主营业务；
- （2）独立或者牵头承担与主营业务和核心技术相关的“国家重大科技专项”项目；
- （3）形成核心技术和主营业务收入相关的发明专利（含国防专利）合计50项以上。

问题 6.关于发行人未取得整车制造资质

根据招股说明书，公司在乘用车相关业务的经营过程中，通过向吉利控股控制的目录公司销售整车成套件的方式，由目录公司进一步检测加工并取得乘用车整车合格证后销售给发行人，由发行人进行对外销售。

请发行人说明：（1）发行人及目录公司涉及的生产环节、生产过程，“整车成套件”的具体指代；（2）发行人整车成套件到目录公司再回到发行人的具体过程；（3）目录公司对整车成套件进行检测并加工成整车，该环节除受到整车制造资质的限制外，是否为核心生产环节，是否涉及核心技术、工艺；（4）该加工环节对整车质量的影响或决定程度；由目录公司加工的整车发生安全或质量问题后的责任承担主体和相关约定条款；是否可能出现由关联方替发行人承担成本、代垫费用的情形；（5）除控股股东控制的目录

公司外，发行人是否能向其他具有整车制造资质的公司整车成套件并由其加工为整车；报告期内加工成整车环节的定价依据及变动趋势，发行人对控股股东控制的目录公司是否构成重大依赖；（6）结合上述情况说明发行人的业务是否完整，是否具有直接面向市场独立持续经营的能力；（7）上述做法是否符合相关主管部门的政策法规要求，是否存在违法违规行或可能受到相关主管部门的处罚。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人及目录公司涉及的生产环节、生产过程，“整车成套件”的具体指代

发行人承担的生产环节和生产过程主要包括将发动机、变速器等零部件加工形成整车成套件。目录公司承担的生产过程主要为对其进一步检测加工成为检验合格、符合国家标准的汽车整车产品。

根据发行人与吉利控股（目录公司的母公司）签署的《服务协议》的约定，整车成套件是指构成汽车整体的各零部件总成。发行人向目录公司出售的整车成套件是已经完成了众多汽车零部件装配的汽车在产品。该等在产品需经目录公司检测加工合格并取得《机动车整车出厂合格证》后，才能正式下线，成为可对外销售的整车完成品。简言之，整车成套件不属于完成品，不属于整车。

二、发行人整车成套件到目录公司再回到发行人的具体过程

根据发行人与吉利控股签署的《服务协议》的约定，发行人向吉利控股及其附属公司提供整车成套件，吉利控股及其附属公司向发行人提供整车和零部件。具体而言，包括以下两个过程：

（一）发行人向目录公司出售整车成套件

如前所述，发行人将发动机、变速器等零部件加工形成整车成套件，然后按照《服务协议》约定的条件和价格将该等整车成套件销售并交付给目录公司。

（二）发行人向目录公司采购整车

目录公司收到发行人交付的整车成套件后，按照相关技术要求对整车成套件进一步检测加工成为检验合格、符合国家标准的汽车整车产品，并随车配发《机动车整车出厂合格证》。发行人根据《服务协议》约定的条件和价格向目录公司采购整车产品，然后

将整车产品对外销售。

三、目录公司对整车成套件进行检测并加工成整车，该环节除受到整车制造资质的限制外，是否为核心生产环节，是否涉及核心技术、工艺

根据《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》等规定，只有具备整车制造资质（即道路机动车辆生产企业准入）的企业方可生产汽车整车。由于外资准入限制，发行人目前无法取得整车制造资质，仅能生产整车成套件，然后将整车成套件出售给目录公司检测加工形成整车产品。目录公司对整车成套件进行检测加工形成整车产品，是整车生产的必要环节及工艺流程，但该环节不属于核心生产环节，也不涉及核心技术、工艺。

四、该加工环节对整车质量的影响或决定程度；由目录公司加工的整车发生安全或质量问题后的责任承担主体和相关约定条款；是否可能出现由关联方替发行人承担成本、代垫费用的情形

（一）该加工环节对整车质量的影响或决定程度

汽车整车是通过众多生产工序和工艺，将各类零部件加工组装形成的复杂的工业产品。每个零部件或者每道生产工序发生问题，都有可能对整车质量产生影响。如果目录公司在整车成套件的检测加工环节发生问题，将可能直接影响整车产品质量。

（二）由目录公司加工的整车发生安全或质量问题后的责任承担主体和相关约定条款

根据《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》的规定，整车生产企业承担道路机动车辆产品质量和生产一致性责任。因此，如果由目录公司进一步检测加工合格并取得《机动车整车出厂合格证》的整车发生安全或质量问题，目录公司将承担相应的产品质量责任。

根据发行人与吉利控股签署的《服务协议》的约定，货物供应方应保证其所供应的货物的质量，如果所供应的货物质量存在瑕疵或缺陷的，应无条件进行修复或更换；因修复或更换货物所产生的费用由货物供应方承担；因货物缺陷而导致任何第三方索赔的，应由货物供应方承担。由于发行人向目录公司供应整车成套件等产品，因此如果目录公司的整车质量问题可归咎于发行人向目录公司供应的整车成套件等产品，则发行人根据《服务协议》的相关约定需向目录公司承担修理、更换或赔偿等责任。若相关质量

问题系由于发行人上游供应商的原因造成，发行人将相应向上游供应商进一步追究相关责任。

(三) 是否可能出现由关联方替发行人承担成本、代垫费用的情形

根据发行人与吉利控股签署的《服务协议》的约定，发行人向目录公司供应整车成套件以及目录公司向发行人销售整车产品的交易需遵循香港联交所上市规则的相关规定、正常商业条款和公平原则，该等关联（连）交易已经发行人董事会、股东大会批准。

此外，如上所述，由于发行人向目录公司供应整车成套件等产品，因此如果目录公司的整车质量问题可归咎于发行人向目录公司供应的整车成套件等产品，则发行人根据《服务协议》的相关约定需向目录公司承担修理、更换或赔偿等责任。若相关质量问题系由于发行人上游供应商的原因造成，发行人将相应向上游供应商进一步追究相关责任。

相关安全或质量问题的责任承担方式不会导致关联方为发行人承担相关成本、代垫相关费用的情形。

因此，发行人向目录公司供应整车成套件以及目录公司向发行人销售整车产品，是双方基于《服务协议》等合同约定而开展的正常业务往来；相关业务往来及安全或质量问题的责任承担方式不会导致关联方为发行人承担成本、代垫费用的情形。

五、除控股股东控制的目录公司外，发行人是否能向其他具有整车制造资质的公司整车成套件并由其加工为整车；报告期内加工成整车环节的定价依据及变动趋势，发行人对控股股东控制的目录公司是否构成重大依赖

(一) 除控股股东控制的目录公司外，发行人是否能向其他具有整车制造资质的公司出售整车成套件并由其加工为整车

现行法律法规并未限制发行人向控股股东控制的目录公司之外的其他整车制造企业出售整车成套件并由其加工为整车。

发行人向目录公司供应整车成套件以及目录公司向发行人销售整车产品，是双方按照《服务协议》约定的交易。控股股东或其控制的目录公司未曾限制发行人向其他整车制造企业出售整车成套件并由其加工为整车，而且，发行人也未曾向控股股东或其控制的目录公司承诺不得向其他整车制造企业出售整车成套件并由其加工为整车。

(二) 报告期内加工成整车环节的定价依据及变动趋势, 发行人对控股股东控制的目录公司是否构成重大依赖

报告期内发行人与目录公司间关于加工成整车环节的定价依据, 参见本问询函回复问题 14 之“一、将整车成套件后销售给目录公司后再购回整车的实物流转情况, 目录公司的生产过程情况, 相关交易属于委托加工业务还是购销业务, 相关交易涉及的会计处理情况”之“(二) 相关交易属于购销业务而非委托加工”之“1、交易模式分析”。根据吉利汽车与吉利控股签署的《服务协议》约定, 上述定价原则在《服务协议》整个有效期间维持不变。

发行人与目录公司未就整车生产签署任何排他性协议、发行人与控股股东控制的目录公司之外的其他整车制造公司进行合作不存在法律上或合同上的明文限制, 因此, 发行人对控股股东控制的目录公司不存在重大依赖。

六、结合上述情况说明发行人的业务是否完整, 是否具有直接面向市场独立持续经营的能力

发行人自身拥有完整、独立的研发、采购、生产和销售的运营管理体系。就产品制造而言, 发行人拥有发动机、变速箱等核心汽车零部件的生产制造能力, 并掌握与其业务经营相关的核心技术。

发行人与目录公司未就整车生产签署任何排他性协议、发行人与控股股东控制的目录公司之外的其他整车制造公司进行合作不存在法律上或合同上的明文限制。

发行人向目录公司供应整车成套件以及目录公司向发行人销售整车产品, 是双方按照正常商业条款和公平原则进行的交易。双方一直以来遵守《服务协议》等合同的约定, 已经形成良好合作关系, 未发生任何争议或纠纷。

综上, 发行人的业务完整, 且发行人与控股股东控制的目录公司之间的合作不会对发行人的独立持续经营造成重大不利影响。

进一步地, 吉利控股已出具承诺, 承诺其同意并将促使其控制的具有整车制造资质(即道路机动车辆生产企业准入资格)的企业, 在发行人或发行人下属公司取得整车制造资质之前, 在遵循适用的法律法规和上市规则、正常的商业条款以及公平原则的前提下, 为发行人及其下属公司提供整车成套件检测加工服务。上述承诺在有效期内非经发行人事先书面同意不可变更或撤销。

吉利控股控制的目录公司浙江吉利、浙江豪情、山西新能源亦已分别出具承诺，承诺其同意在发行人或发行人下属公司取得整车制造资质（即道路机动车辆生产企业准入资格）之前，在遵循适用的法律法规和上市规则、正常的商业条款以及公平原则的前提下，为发行人及其下属公司提供整车成套件检测加工服务。上述承诺在有效期内非经发行人事先书面同意不可变更或撤销。

对于发行人未取得整车制造资质相关风险，发行人已在招股说明书“特别风险提示”及“风险因素”章节进一步补充披露以下楷体加粗内容：

公司未取得整车制造资质的风险

根据发改委、商务部关于外商投资准入的限制性规定，除专用车、新能源汽车外，汽车整车制造的中方股比不低于 50%。受限于上述整车制造企业外商持股比例的限制，公司作为红筹企业尚无法取得整车制造资质。公司在乘用车相关业务的经营过程中，通过向吉利控股控制的目录公司销售整车成套件的方式，由目录公司进一步检测加工并取得乘用车整车合格证后销售给发行人，由发行人进行对外销售。上述业务经营模式致使报告期各期公司与目录公司间存在金额较大的关联交易。

若相关产业政策及监管要求发生变化，使目录公司因无法持续保持其整车制造资质等原因不再对公司的整车成套件进行检测加工，或将对公司业务模式及经营状况带来一定不利影响。

七、上述做法是否符合相关主管部门的政策法规要求，是否存在违法违规行为或可能受到相关主管部门的处罚

（一）整车制造资质相关规定

1、外资准入规定

在 2005 年发行人在香港上市时，根据当时适用的《外商投资产业指导目录（2004 修订）》的规定，汽车、摩托车整车制造的外资比例不得超过 50%。另外，国家发展和改革委员会（“国家发改委”）于 2004 年 5 月 21 日发布的《汽车产业发展政策》第四十八条也有类似规定。

根据现行有效的《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2020 年版）》的规定，除了专用车、新能源汽车、商用车外，汽车整车制造的中方股比不得低于 50%。

上述规定将乘用车的整车生产制造纳入了外商投资准入的负面清单，要求整车生产制造企业的中方股比不得低于 50%，但未有关于整车成套件生产企业的明确限制。

2、道路机动车辆生产企业及产品准入规定

根据《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》的规定，道路机动车辆生产企业取得相关准入后方可生产、销售相应的道路机动车辆产品。

根据上述规定，整车制造企业取得相关准入后方可生产、销售相应的道路机动车辆产品。

（二）发行人的业务活动不违反现行法律法规的明确规定

1、发行人生产销售整车成套件不违反相关法律法规规定

发行人向目录公司出售整车成套件，整车成套件为已经完成了众多汽车零部件装配的汽车在产品。该在产品需经目录公司进一步检测加工合格并取得《机动车整车出厂合格证》后，才能正式下线，成为可对外销售的整车完成品。经咨询行业主管部门，鉴于发行人不生产整车产品，无需取得道路机动车辆生产企业准入资格，发行人业务活动不违反相关政策法律的要求。

2、发行人和目录公司按照协议约定交易整车成套件和整车产品

根据发行人和目录公司签署的《服务协议》等的约定，从交易流程的角度来看，无论是发行人将整车成套件销售给目录公司，还是目录公司将整车产品销售给发行人，双方分别进行产品交付和资金结算。而且，交易价格由双方参考生产成本、市场价格等因素确定，定价公允。

换言之，发行人将整车成套件销售给目录公司以及目录公司将整车产品销售给发行人属于两个独立的产品交易，系外资限制背景下合理的商业购销行为。

3、目录公司实际对整车成套件进行检测加工，为整车产品的最终生产者

从生产环节的角度来看，目录公司对整车成套件检验加工，最终实现整车产品出厂下线，是相关整车产品的最终生产者，且承担产品质量责任和生产一致性责任。

根据与工信部装备一司的咨询，工信部装备一司认为：不生产整车产品不需要取得道路机动车辆生产企业准入资格；发行人不生产整车产品，其对外销售由目录公司生产的合格整车产品不违反相关政策和法律法规的要求；目录公司浙江吉利、浙江豪情、山

西新能源的道路机动车辆生产准入资格现行有效；发行人、发行人境内子公司及目录公司浙江吉利、浙江豪情、山西新能源在道路机动车辆生产企业及产品准入许可的范围内没有受到行政处罚的情况。

综上所述，由于整车成套件不属于整车，发行人也并非整车制造企业，因此，发行人本身不受整车制造企业外资准入限制，不需取得整车制造资质，也无需就整车成套件申请产品准入。而目录公司作为整车制造企业已经取得了整车制造资质，并且已经就相关整车产品已经以目录公司的名义向工信部申请产品准入，符合《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》的规定。

（三）发行人在报告期内不存在行政处罚记录

根据发行人境内子公司的主管商务、市监部门开具的合规证明和工信部咨询结果，以及国家市场监督管理总局、工信部、商务部和发行人境内子公司所在地主管商务、市监部门的网站公开信息，发行人境内子公司在报告期内未有违反市场监督、外资管理等相关法规的记录，也未曾因此而受到行政处罚。

八、请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

（一）保荐机构、发行人律师主要执行的核查程序

- 1、查阅了发行人与吉利控股签订的《服务协议》《汽车销售协议》等文件；
- 2、查阅了发行人 2017 年度、2018 年度、2019 年度年报以及其他在香港联交所的相关公告；
- 3、查阅了发行人与目录公司之间关于三包索赔收入及三包索赔支出的明细；
- 4、访谈了发行人、吉利控股的相关负责人；
- 5、查阅了发行人境内子公司所在地市场监督管理主管部门、商务主管部门出具的相关证明；
- 6、对发行人境内子公司在报告期内的生产经营守法情况进行了公开信息检索；
- 7、就发行人业务模式和处罚情况咨询了工信部；
- 8、对发行人大江东生产基地进行了实地走访。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和发行人律师认为：

1、发行人的业务完整，对控股股东控制的目录公司不构成重大依赖，发行人与目录公司之间的合作不会对发行人面向市场独立持续经营造成重大不利影响；

2、发行人的业务经营活动符合国家整车制造资质相关法律法规的明确规定，在报告期内不存在因违反整车制造资质相关法律法规而被处罚的情形。

问题 7.关于商标和专利

招股说明书披露，公司及其子公司未取得已注册的商标，其使用的“吉利”品牌等主要商标均来自于控股股东吉利控股的无偿授权。发行人及其控股子公司拥有的主要已授权专利中，超过 8,000 件专利系发行人及其子公司与控股股东共同共有。发行人控股股东在确认函中声明其不从事实际生产经营。

请发行人说明：（1）是否能确保发行人永久、无偿、排他使用“吉利”品牌等主要商标，今后是否有将主要商标转让给发行人的计划或保障发行人使用“吉利”等商标的权利、利益不受损失的措施；（2）发行人主要已授权专利的发明人，是否来自发行人控股股东；发行人控股股东是否实际使用相关专利，如不实际使用，控股股东保有该专利的必要性与合理性；（3）控股股东除放弃对专利收益的分配权外，是否保有相关专利的其他共有权利，如使用权和处分权。

结合上述情况说明是否会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响。请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

回复：

一、是否能确保发行人永久、无偿、排他使用“吉利”品牌等主要商标，今后是否有将主要商标转让给发行人的计划或保障发行人使用“吉利”等商标的权利、利益不受损失的措施

发行人与吉利控股签署的《商标使用许可协议》的期限为三年，主要系考虑科创板及联交所上市规则关于日常关联交易的审议及决策程序要求而制定。《商标使用许可协议》中关于发行人对许可商标使用的相关约定如下：

1、协议有效期为三年，有效期届满前 60 日内，经发行人书面请求，吉利控股应与

发行人续签协议，续签的商标使用许可协议有效期三年。同时，吉利控股应负责维持许可商标的注册有效性，及时办理许可商标的续展，不影响发行人在协议有效期内对许可商标的持续使用；

2、发行人可以无偿使用许可商标，对于与车型相关的许可商标，发行人承担与许可商标的保持及维护直接相关的费用；

3、除跑车以外，就发行人在乘用车及核心零部件研发、生产和销售范围内与发行人车型相关的商标，发行人在其从事汽车业务的过程中使用许可商标的，吉利控股仅许可给发行人使用，未经发行人同意，吉利控股自身不再使用，也不许可给其他方使用；就为标识吉利集团品牌特性、树立集团形象目的的商标，吉利控股以普通许可的方式授权发行人使用；

4、如因吉利控股未及时续展导致发行人无法继续使用许可商标的，吉利控股对发行人由此遭受的损失进行赔偿。

在此基础上，吉利控股已出具专项《承诺函》，相关承诺如下：

1、在许可商标注册的有效期内，发行人在全球范围内的国家与地区能够按照《商标使用许可协议》约定的方式使用许可商标；

2、在许可商标的注册有效期内，吉利控股将长期无偿许可发行人依据《商标使用许可协议》的约定使用许可商标；在该等许可商标注册有效期届满前，吉利控股将及时按照相关规定办理续展注册手续、不注销该等许可商标，继续将许可商标许可给发行人无偿使用，保证发行人未来可以持续、无偿使用该等许可商标；

3、对于车型相关的商标而言，吉利控股承诺自身不使用该等许可商标，同时不再许可吉利控股其他下属企业或其他任何第三方使用该等许可商标从事与发行人主营业务相同或类似的业务，保证仅有发行人在其主营业务范围内使用该等许可商标；

4、如果由于吉利控股未及时续展许可商标的注册有效期或吉利控股其他原因导致发行人无法使用许可商标的，吉利控股将对发行人由此遭受的经济损失给予赔偿；

5、上述承诺函在吉利控股作为发行人控股股东期间持续有效且不可变更或撤销。

为了确保发行人与车型相关商标的长期、无偿使用，吉利控股进一步补充承诺如下：“1、在车型相关商标的注册有效期内，本企业承诺吉利汽车在全球范围内的国家与

地区能够按照《商标使用许可协议》约定的方式长期使用；2、在车型相关商标的注册有效期届满前，本企业将及时按照相关规定办理展期手续、不注销该等许可商标，并在该等商标展期后继续许可给吉利汽车按照《商标使用许可协议》约定的方式使用，保证吉利汽车可以长期、无偿、排他使用该等商标；3、以上承诺持续有效且不可变更或撤销”。

综上，对于与发行人车型相关的商标，上述《商标使用许可协议》及吉利控股出具的《承诺函》将确保发行人在商标注册有效期内及商标续展后长期、无偿、排他使用；对于为标识吉利品牌特性、树立集团形象目的的商标，上述《商标使用许可协议》及吉利控股出具的《承诺函》能确保发行人在商标注册有效期内、商标续展后且吉利控股为发行人控股股东期间长期、无偿使用；对于发行人使用相关商标的权利、利益不受损失具有明确的保障措施。

二、发行人主要已授权专利的发明人，是否来自发行人控股股东；发行人控股股东是否实际使用相关专利，如不实际使用，控股股东保有该专利的必要性与合理性

根据发行人提供的劳动合同及相关统计，发行人主要核心技术所对应的已授权专利的发明人于该等专利申请日主要为发行人员工。

根据吉利控股的书面说明，吉利控股作为控股型公司，不实际使用相关专利，共有专利的实际使用人为发行人及其控股子公司。该等共有专利的研究、开发活动均由发行人及其控股子公司负责，为便于对发行人控股子公司合作开发的专利进行统一申请以及日常维护，考虑到发行人作为境外主体注册及管理境内专利程序较为繁琐，为提升对相关专利进行管理的效率，吉利控股为集团化管理之目的登记为专利的共有人，以统筹管理共有专利的申请、维护、档案管理等事项，但共有专利的研究、开发活动以及相关费用支出实际上均由发行人及其控股子公司承担。因此，吉利控股虽不实际使用上述共有专利，但其作为专利所有权人之一保有该等专利具有合理性。

三、控股股东除放弃对专利收益的分配权外，是否保有相关专利的其他共有权利，如使用权和处分权

根据吉利控股出具的专项《确认函》，除放弃对相关共有专利收益的分配权外，吉利控股仍保有相关专利的其他共有权利，如使用权和处分权。但吉利控股并不实际使用相关专利。

吉利控股与发行人已出具《关于专利共有事项的补充确认和承诺》，对共有专利的使用及处分相关事项进一步确认及承诺如下：

1、吉利控股承诺不使用相关共有专利，不行使相关共有专利的处分权；如吉利控股确需使用或者处分共有专利的，吉利控股承诺在使用或处分相关共有专利前应取得发行人同意；

2、吉利控股为使用或者处分共有专利而向发行人提出请求的，发行人将按照《公司章程》《吉利汽车控股有限公司关联交易管理制度》等公司内部管理制度以及上市地监管规则的规定履行决策程序，保证不损害发行人及其投资者的权益；

3、如发行人需处分共有专利的，发行人将按照《公司章程》《吉利汽车控股有限公司关联交易管理制度》等公司内部管理制度以及上市地监管规则的规定履行内部决策程序，吉利控股应当配合。

根据上述确认及承诺，吉利控股保有相关专利的使用权及处分权不会对发行人行使对相关专利的该等权利产生不利影响。

四、结合上述情况说明是否会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响。请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

（一）商标授权使用不会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响

1、发行人获得控股股东授权使用商标的基本情况

发行人使用的商标来源于吉利控股的许可使用，双方就许可商标的使用签署了《商标使用许可协议》，吉利控股许可发行人在其生产经营过程中使用吉利控股拥有的 22 项境内注册商标以及 232 项境外注册商标，具体为：（1）除跑车以外，就发行人在乘用车及核心零部件研发、生产和销售范围内使用的与发行人车型相关的商标，发行人在其从事汽车业务的过程中使用许可商标的，吉利控股仅许可给被许可方使用，未经发行人同意，吉利控股自身不再使用，也不许可给其他方使用；（2）吉利控股许可发行人为标识吉利品牌特性、树立集团形象目的使用“吉利”“GEELY”品牌系列商标，吉利控股同意以普通许可的方式授权发行人使用。

2、商标许可使用的具体用途

根据《商标使用许可协议》，吉利控股授权发行人在实际业务中使用相关商标，具

体包括：发行人在乘用车及核心零部件的研发、生产和销售活动中使用与其车型相关的商标，在标识吉利品牌特性、树立集团形象等用途中使用“吉利”“GEELY”“图形（蓝黑盾标）”等商标。

3、相关商标对发行人的重要程度

根据《商标使用许可协议》、发行人提供的《吉利汽车买卖合同》以及发行人的说明，发行人在乘用车及核心零部件的研发、生产和销售等主营业务活动中使用相关许可商标，该等许可商标是发行人产品的重要标识，与发行人生产经营紧密相关。

4、车型相关商标未投入发行人的原因

发行人作为控股型公司，主要承担上市公司控股管理的职能，具体生产经营由发行人各子公司从事，因此发行人未申请车型相关的商标，而由吉利控股作为控股股东从便于集团统一化管理角度来申请和持有相关注册商标，并视集团内下属公司的实际需要以许可方式授权其使用。

根据《中华人民共和国商标法》第四十二条，“转让注册商标的，商标注册人对其在同一种商品上注册的近似的商标，或者在类似商品上注册的相同或者近似的商标，应当一并转让”。根据国家知识产权局商标局网站（<http://sbj.cnipa.gov.cn/>）公开信息，“吉利博越”“吉利远景”“吉利金刚”“吉利熊猫”与“吉利”商标存在构成近似的情形。在吉利控股保留持有“吉利”商标在第 12 类别的情况下，如果将“吉利博越”“吉利远景”“吉利金刚”“吉利熊猫”转让给发行人，根据商标权转让实务则存在需将“吉利”相关的商标一并转让至发行人的可能性。

但考虑到“吉利”商标是吉利控股的主要标识，是吉利控股及其下属数百家各级境内外子公司长久以来统一使用的企业字号及商标，其注册的商品/服务的范围除发行人主营业务以外还包括其他业务，如将“吉利”商标转让给发行人，吉利控股将无法自身及下属子公司对该等商标的合理使用需求。

因此，为便于发行人安排业务运营，作为发行人控股股东，在商标转让受到限制的情形下，吉利控股并未将相关商标投入发行人，而是以许可的方式授权发行人及吉利控股相关下属公司使用。

5、租赁或授权使用费用的公允性

根据吉利控股与发行人签署的《商标使用许可协议》，吉利控股同意无偿授权发行人使用许可商标。但对于发行人在乘用车及核心零部件研发、生产和销售范围内使用与其车型相关的商标的，发行人承担与该等许可商标的保持及维护直接相关的费用。

对于车型相关的商标而言，根据吉利控股的《商标管理办法》，吉利控股统一管理商标事务，包括负责商标注册申请等行政流程、管理商标档案、协调和处理商标争议、纠纷案件，根据《商标使用许可协议》，由于车型相关的商标主要由发行人使用，因此前述与该等许可商标的保持及维护费用直接相关的费用由发行人承担具有合理性。对于集团通用商标而言，发行人作为一家香港上市公司，在上市公司合规治理以及与投资者关系管理过程中，不时需要发布定期报告、临时公告并与投资者联系，发行人会基于统一集团形象管理要求使用集团通用商标作为企业标识，以树立企业形象并同时满足自身信息披露需求。因此，考虑到发行人的经营行为实际提高了吉利品牌商标的知名度、美誉度，发行人承担与车型相关商标的保持及维护费用并以无偿方式使用集团通用商标具有合理性。

6、相关协议及承诺能确保发行人长期使用

如本问题回复之“一、是否能确保发行人永久、无偿、排他使用“吉利”品牌等主要商标，今后是否有将主要商标转让给发行人的计划或保障发行人使用“吉利”等商标的权利、利益不受损失的措施”所述，相关《商标使用许可协议》及吉利控股出具的《承诺函》能够确保发行人在商标注册有效期内及商标续展后长期使用相关许可商标。

7、吉利控股对今后处置方案作出的承诺

针对商标许可，吉利控股除承诺许可发行人长期使用以外，吉利控股在《承诺函》中还做出以下承诺：

(1) 在许可商标注册有效期内，本企业承诺吉利汽车在全球范围内的国家与地区能够按照《商标使用许可协议》约定的方式使用许可商标。就与发行人车型相关的商标而言，除《商标使用许可协议》另有约定以外，吉利控股承诺自身不使用该等许可商标，同时不再许可吉利控股其他下属企业或其他任何第三方使用该等许可商标从事与发行人主营业务相同或类似的业务，保证仅有发行人在其主营业务范围内使用该等许可商标；

(2) 对于吉利控股未来新增取得的发行人在其从事汽车业务范围内与其车型相关

的商标，吉利控股承诺发行人可以按照《商标使用许可协议》中约定的方式使用。

综上所述，保荐机构和发行人律师认为，发行人商标来源于控股股东授权使用的情形不会对发行人资产完整和独立性构成重大不利影响。

（二）共有专利不会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响

如本问题回复之“二、发行人主要已授权专利的发明人，是否来自发行人控股股东；发行人控股股东是否实际使用相关专利，如不实际使用，控股股东保有该专利的必要性与合理性”所述，吉利控股系基于统筹管理目的而登记为专利的共有人，其未实际参与相关专利的研发活动。相关专利的研究、开发活动均由发行人及其控股子公司负责，发行人具有独立的研发能力，不存在对吉利控股的依赖。

如本问题回复之“三、控股股东除放弃对专利收益的分配权外，是否保有相关专利的其他共有权利，如使用权和处分权”所述，在发行人与吉利控股并未对吉利控股如何行使共有专利权进行约定的情况下，根据《中华人民共和国专利法》第十五条的规定，吉利控股行使处分权等共有专利权应取得作为共有人的发行人及其控股子公司的同意；吉利控股与发行人亦已就相关共有专利的使用、处分作出了确认和承诺。

根据吉利控股出具的确认函，该等共有专利使用及处置所获得的利益在发行人及其控股子公司之间分配，吉利控股放弃对该等经济收益的主张。

因此，尽管吉利控股保有共有专利的使用权和处分权，但是吉利控股并未实际使用该等共有专利，发行人及其控股子公司可以按照法律规定、发行人与吉利控股的确认和承诺行使共有专利权，相关情形不会对发行人行使对相关专利的使用权和处分权产生不利影响；该等专利所涉及的收益分配、研发投入来源、费用承担、不存在纠纷事项已由吉利控股作出专项书面确认，相关事宜明确清晰。

综上所述，保荐机构和发行人律师认为，前述共有专利的情形不会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响。

（三）保荐机构、发行人律师核查意见

1、核查手段

保荐机构、发行人律师主要执行的核查手段：

- （1）查阅了发行人与吉利控股签订的《商标使用许可协议》；

(2) 查阅了吉利控股出具的《浙江吉利控股集团有限公司关于商标许可使用的承诺函》《浙江吉利控股集团有限公司关于商标许可使用的补充承诺函》《浙江吉利控股集团有限公司关于专利共有事项的确认函》;

(3) 查阅了吉利控股与发行人出具的《关于专利共有事项的补充确认和承诺》;

(4) 查阅了吉利控股内部制定的《浙江吉利控股集团知识产权管理办法》《浙江吉利控股集团商标管理办法》《浙江吉利控股集团专利管理办法》;

(5) 查阅了核心技术对应已授权专利的发明人所在公司清单及其劳动合同;

(6) 查阅了发行人及其控股子公司签订的《吉利汽车买卖合同》;

(7) 检索国家知识产权局商标局网站 (<http://sbj.cnipa.gov.cn/>);

(8) 查阅《中华人民共和国专利法》及其实施细则、《中华人民共和国商标法》及其实施条例。

2、核查结论

经核查,保荐机构和发行人律师认为,发行人商标来源于控股股东授权使用的情形及与控股股东共有专利的情形不会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响。

问题 8.关于汽车行业新能源发展趋势

招股说明书披露,在行业电动化背景下,公司积极推动新能源和电气化技术在车型产品中的应用,对相关领域的主流技术路线实现了全面的覆盖,并达到行业领先水平。

请发行人补充说明报告期内发行人新能源和电气化车型的销量变化情况,国内新能源和电气化车型的整体销量变化情况,同行业传统车企和新能源车企的竞品销量变化趋势,结合发行人在新能源领域的技术路径、研发水平、竞争优势和劣势、行业地位、市场占有率及主要竞争对手的相关情况等,说明发行人在新能源和电气化领域是否获得较高的市场认可度,是否具有较大的发展空间和发展潜力,发行人能够适应新能源汽车对汽车领域带来的巨大变化并起到引领作用。请发行人在风险因素中就新能源汽车对汽车行业的影响、发行人在新能源汽车领域的竞争水平等事项进行单独的风险提示并作重大事项提示。

请保荐机构核查并发表明确意见。

回复：

一、报告期内发行人新能源和电气化车型的销量变化情况，国内新能源和电气化车型的整体销量变化情况，同行业传统车企和新能源车企的竞品销量变化趋势

发行人新能源和电气化车型包括纯电动、插电混合动力、油电混合及 48V 微混车型。2017 年、2018 年、2019 年及 2020 年 1-6 月，发行人新能源和电气化车型销量（含领克品牌）分别为 25,266 部、67,069 部、113,067 部和 29,214 部，其中新能源乘用车（包括纯电动、插电混合动力）销量分别为 24,866 部、54,343 部、69,608 部和 7,615 部。

同期，国内新能源车型销量²分别为 55.04 万部、104.36 万部、109.53 万部和 35.10 万部，2017-2019 年度呈现持续增长趋势。

公司目前在售新能源代表车型及代表性竞品车型如下：

车型级别	代表车型	代表性竞品车型
A 级纯电动轿车	帝豪 EV	比亚迪秦 EV、AION S 炫系列、北汽 EU 系列
A 级纯电动轿车	几何 A	AION S 魅系列、秦 ProEV、荣威 ER6
A 级插电混动轿车	帝豪 GL PHEV	荣威 ei6、秦 Pro DM、MG6
A 级插电混动轿车	帝豪 PHEV	秦 DM
A 级插电混动 SUV	领克 01 PHEV	途观 L RX5 宋 唐 phev
A 级插电混动 SUV	星越 PHEV	探岳 GTE、VV7 PHEV、宋 Pro DM、荣威 eRX5
B 级插电混动轿车	博瑞 ePro	荣威 ei6、秦 Pro DM、
插电混动 MPV	嘉际 ePro	宋 MAX DM

报告期内，发行人及其新能源车型主要竞品车型销量如下表：

单位：部生产厂商	能源类型	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
吉利汽车	EV	5,461	51,918	38,910	23,324
吉利汽车	PHEV	2,154	17,690	15,433	1,542
比亚迪汽车	EV	46,551	149,274	106,240	42,680
比亚迪汽车	PHEV	12,821	72,168	123,889	70,989
北汽新能源	EV	14,700	150,600	141,815	81,602
上汽乘用车	EV	15,005	50,432	33,925	10,435

² 注：目前行业内尚无权威第三方数据统计行业 48V 微混车型销量数据，上述销量仅含纯电动及插电混动

上汽乘用车	PHEV	5,808	25,459	58,865	33,800
奇瑞汽车	EV	10,787	46,986	65,676	30,126
奇瑞汽车	PHEV	-	-	-	108
广汽传祺	EV	20,505	40,272	8,865	1,762
广汽传祺	PHEV	-	2,177	11,180	3,484
长城汽车	EV	9,436	38,865	5,245	1,229
长城汽车	PHEV	-	644	3,387	-
上汽大众	EV	1,522	7,707	-	-
上汽大众	PHEV	10,139	31,726	4,174	-
广汽新能源	EV	20,431	36,497	-	-
广汽新能源	PHEV	-	210	-	-
长安汽车	EV	6,568	28,235	25,503	29,063
长安汽车	PHEV	-	-	675	-
威马汽车	EV	7,686	15,587	-	-
特斯拉中国	EV	43,744	-	-	-
理想汽车	PHEV	9,500	-	-	-
小鹏汽车	EV	2,269	-	-	-

数据来源：乘联会

二、结合发行人在新能源领域的技术路径、研发水平、竞争优势和劣势、行业地位、市场占有率及主要竞争对手的相关情况等，说明发行人在新能源和电气化领域是否获得较高的市场认可度，是否具有较大的发展空间和发展潜力，发行人能够适应新能源汽车对汽车领域带来的巨大变化并起到引领作用

（一）发行人在新能源汽车市场地位

目前，行业通常采用国务院《新能源汽车补贴标准》中的定义，即包含纯电动汽车、插电式混合动力（含增程式）汽车及燃料电池汽车。根据乘联会数据，2019年发行人新能源乘用车销量为69,608部，居行业第四，仅次于比亚迪汽车、北汽新能源和上汽乘用车。

单位：部

排名	生产厂商	2019年市占率	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
1	比亚迪汽车	20.2%	59,372	221,442	230,129	113,669
2	北汽新能源	13.7%	14,700	150,600	141,815	81,602
3	上汽乘用车	6.9%	20,813	75,891	92,790	44,235

排名	生产厂商	2019年市占率	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
4	吉利汽车	6.4%	7,615	69,608	54,343	24,866
5	上汽通用五菱	5.5%	12,625	60,050	25,888	11,420
6	江淮汽车	4.9%	2,323	53,334	63,671	28,263
7	奇瑞汽车	4.3%	10,787	46,986	65,676	30,234
8	广汽传祺	3.9%	20,505	42,449	20,045	5,246
9	长城汽车	3.6%	9,436	39,509	8,632	1,229
10	上汽大众	3.6%	11,661	39,433	4,174	-
11	广汽新能源	3.4%	20,431	36,707	-	-
12	华晨宝马	2.9%	15,700	32,157	20,780	3
13	长安汽车	2.6%	6,568	28,235	26,178	29,063
14	海马轿车	1.6%	4,202	17,766	10,863	5,971
15	华泰汽车	1.4%	-	15,683	52,737	12,318
16	威马汽车	1.4%	7,686	15,587	-	-
17	东风风神	1.4%	1,049	14,972	8,197	2,690
18	江铃新能源	1.4%	2,277	14,869	48,207	30,015
19	东风日产	1.2%	2,496	13,022	5,520	4
20	一汽轿车	1.1%	2789	12221	648	125
21	其他	8.7%	117986	94778	163329	129454
总计		100.0%	351,021	1,095,299	1,043,622	550,407

数据来源：乘联会

注：由于行业尚未针对48V配置的轻型混动车销量统计，该车型未纳入上表。

（二）发行人在新能源汽车领域竞争对手及市占率

发行人在新能源汽车领域的主要竞争对手包括三大类，第一类是传统车企，目前正在积极向新能源汽车领域转型；第二类是诸如比亚迪等深耕新能源汽车领域的车企；第三类是新势力造车企业，即近年来新设立的全新品牌，通常以纯电动车型为主。

报告期内，发行人及其主要竞争对手市占率变化如下图所示：

车企	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
比亚迪汽车	16.9%	20.2%	22.1%	20.7%
北汽新能源	4.2%	13.7%	13.6%	14.8%
上汽乘用车	5.9%	6.9%	8.9%	8.0%
广汽新能源	5.8%	3.4%	0.0%	0.0%
上汽大众	3.3%	3.6%	0.4%	0.0%

车企	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
长城汽车	2.7%	3.6%	0.8%	0.2%
奇瑞汽车	3.1%	4.3%	6.3%	5.5%
长安汽车	1.9%	2.6%	2.5%	5.3%
蔚来汽车	4.0%	0.3%	0.0%	0.0%
威马汽车	2.2%	1.4%	0.0%	0.0%
小鹏汽车	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%
理想汽车	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%
发行人	2.2%	6.4%	5.2%	4.5%

2019年度，除专注深耕新能源汽车领域的车企比亚迪汽车及北汽新能源外，发行人新能源汽车销量市占率仅次于上汽乘用车，位居传统车企第二，也远高于新势力造车企业，反映了发行人新能源汽车产品领先的行业地位和较高的市场认可度。

由于新能源车型的销量具有较强的季节性，且旺季在下半年，因此2020年上半年销量不具备代表性，且公司纯电动新车型几何C在2020年下半年上市，公司2020年1-6月市占率有所下降，仅为短期表现。下半年随着疫情缓解、行业进入旺季以及几何C上市，将利好发行人新能源汽车业务。2021年起，发行人将推出基于PMA纯电模块平台的全新车型，公司纯电动车型将正式进入模块化时代，届时发行人将进一步夯实新能源汽车领域的龙头地位。

（三）发行人及竞争对手优劣势对比

在新能源汽车方面，公司的竞争优势包括：

1、全技术路线布局：

（1）48V轻混技术

现有产品方面，2018年，吉利博瑞GE车型上市，全系标配自主研发的48V弱混控制系统，百公里油耗降低1.0L，节油率14.7%，达到行业领先水平。其控制系统均由公司独立自主研发完成，形成多项自主知识产权，打破了国际OEM和系统供应商的垄断。

（2）油电混动技术（HEV/PHEV）

公司HEV技术领先行业，目前已经上市的相关车型配置的自主研发第一代油电混动系统，节油率可达30%-32%左右；同时公司正在研发第二代HEV系统，目标节油率

将达 45%，比肩日本车企的相关指标。

2018 年 5 月 28 日，吉利首款搭载 PHEV 系统的混动车型博瑞 GE 已正式上市发售，百公里加速达 7.4s。混合动力三电系统（电控、电机、电池）全面按照功能安全最高等级进行开发。

（3）纯电动技术

现有产品方面，公司车型产品应用自主掌握的三合一驱动系统（电机、电控、减速器），机械效率达到行业领先水平，并实现了更低的综合生产成本。同时在电池成组（Pack）方面，公司已掌握国际领先的 Pack 集成开发/平台化开发、BMS（电池管理系统）软硬件自主设计开发、仿真分析与测试技术，已应用于多个车型的配套开发和量产。

（4）燃料电池及甲醇燃料等技术

燃料电池技术方面，公司已经掌握了电堆控制系统和软件、整车集成等技术，即将开展小批量试产。

甲醇燃料技术方面，目前公司已经攻克甲醇的腐蚀性及排放控制等技术难题，拥有多项相关专利，是行业中率先推出甲醇燃料量产车型的公司，相关产品已在贵州等地运营。

2、采购、研发、制造规模优势明显

汽车行业需要大规模的固定资产及研发投入，经营杠杆高，规模效应显著，车企盈利与其销量高度相关。公司作为国内销量最大的自主品牌车企，拥有多款热销车型，规模优势明显。

在采购及销售环节，公司凭借行业领先的销量规模，在产业链上下游具有较强的议价能力。在研发制造环节，基于领先的模块化架构，公司提升了同一架构下车型间的零部件通用化率，实现了研发和制造成本的降低，并利用规模优势进一步摊薄了相关车型的基础研发投入。公司从而形成了明显的综合成本优势。新能源车型与燃油车型共享动力系统以外的众多零部件，因此可以享受到公司整体的采购、研发、生产的规模效应。

3、覆盖全国且高度下沉的销售渠道

截止 2019 年底，公司吉利品牌、领克品牌和几何品牌全国经销商分别达 969 家、284 家和 163 家。吉利品牌销售网络已经覆盖全国，能够良好地捕捉中国三四线城市私

家车保有量持续提升的市场机遇；而领克品牌和几何品牌销售网络则处于扩张状态。公司新能源车型可通过上述广泛的销售渠道面向市场进行销售。

相比之下，公司目前相对劣势在于：

1、比亚迪为代表的的新能源车企拥有自主的电芯的研发、生产和制造能力。针对此，发行人通过与宁德时代和 LG 电池成立合资公司进行硬包电池和软包电池的生产，提升自身新能源动力电池的供应能力。

2、部分新势力造车企业在软件、营销和服务体验方面有一定优势。

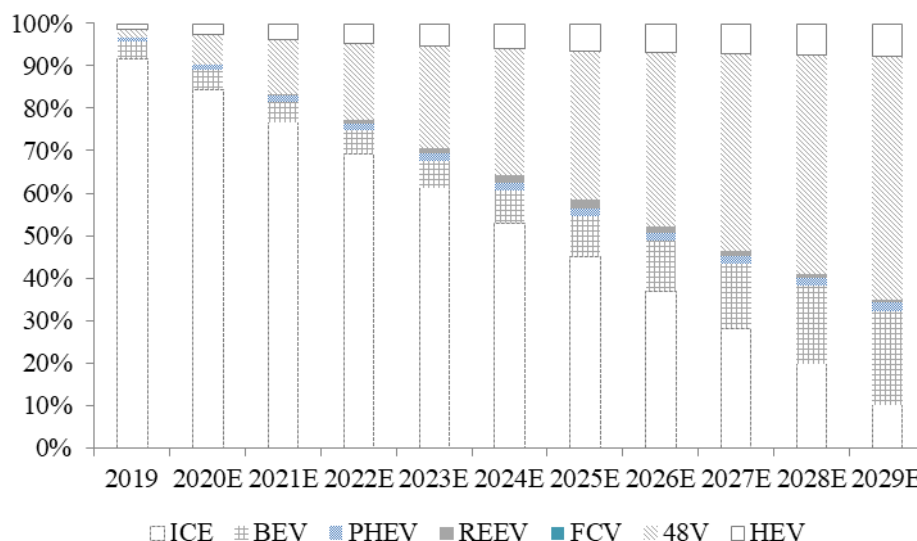
传统车企以硬件开发见长，目前正在处于转型过程，而部分新兴新能源车企在设立之时就以软件开发为重，因此有一定的先发优势。公司也正在积极投入软件研发转型，已建立了超过千人的软件工程师团队，全面开展各项相关技术开发升级。

在营销方面，部分新兴新能源企业较传统车企更重视营销，用户消费体验更优。在客户服务方面，部分新兴新能源车企采用直销渠道和体验中心，提升用户体验，而传统车企仍然以经销模式为主，客户服务通过 4S 店间接进行，主要通过加强培训提升经销商服务能力，但管控力度略弱于直销模式。但由于直销模式下，销售渠道扩张速度相对有限，对于市场的覆盖程度弱于经销模式。公司与新势力造车企业在营销及服务方面各有优劣，公司将尽可能利用销售网络优势，促进新能源车型销售。

总体而言，发行人积极转型，从产业链角度做好准备，努力把握行业电动化和智能化变革带来的机遇与挑战。未来有望实现新能源车型市占率的持续提升。

（四）新能源领域的发展空间

根据国家信息中心数据，2019 年，纯电动、混合动力（插电混和油电混动）和 48V 车型销量占比仅分别为 3.9%、2.3%和 2.0%，而到 2029 年，纯电动、插电混和 48V 车型销量占比将达到 21.8%、9.8%和 57.0%。纯电动和 48V 将成为主要细分市场。新能源及电气化车型将逐渐取代燃油车，发展空间广阔。



除纯电动技术之外,其他电气化路线均依赖于传统动力总成,在这些技术路线方面,发行人作为掌握自主动力总成技术的传统车企具有显著优势。同时,发行人对新能源各大技术路线实现全覆盖,能够分散技术路线不确定性带来的风险,且能够享受尽可能大的市场空间。

为了把握新能源行业机遇,赢得广阔的发展空间,发行人进行了一系列相关战略举措,包括:

1、持续推出有竞争力的车型产品

2021年,发行人旗下领克品牌将推出基于PMA纯电动模块化平台的第一款新车型,该车型将成为其纯电动旗舰车型,充分体现发行人在车辆安全、效率、智能化等方面的综合技术实力。

2、持续提升新能源相关技术水平

公司持续重视新能源相关技术研发,已形成覆盖各主流技术路线的自主技术体系。后续公司将继续加大新能源领域的研发投入,提升现有系统技术水平,并结合行业发展方向,进行相关前沿技术开发,以保证公司处于新能源技术领先地位,促进公司新能源及电气化车型的持续增长。

3、不断加强软件开发能力,推出更加智能化的车型产品

在软件定义汽车的时代,公司积极布局软件开发能力,目前吉利研究院已拥有上千名软件背景研发人员。在电子电气架构、电控技术、自动驾驶、车联网、车路协同技术

等方面形成了多项自主核心技术。通过将上述智能化技术运用于新车型，提升车型的科技感和市场竞争力。

4、与新能源头部供应商合资合作，保持供应链的稳定性

公司与宁德时代以及 LG 分别成立合资公司，进行硬包电池和软包电池的生产，确保公司能够掌控自身电池供应。

5、针对消费者痛点提出解决方案，提高市场接受程度

针对新能源汽车用户在购车用车中最为关注的电池安全、续航里程焦虑、充电时间、电池衰减等关键问题，公司研发并推出相关解决方案：（1）严格按照 UL2580 和 ECER100 安全认证标准开发和验证动力电池，并通过大数据监测运行中动力电池健康状态，能够实现毫秒级安全响应预警；（2）通过延长电池续航里程、电池状态精准分析、充电路线规划，更好缓解用户里程焦虑；（3）通过放开充电倍率和精准标定，实现充电 5min，行驶 120km；（4）推出了 10 万公里零衰减三元锂电池，20 万公里零衰减磷酸铁锂电池。

通过上述针对性技术开发，公司进一步提升产品的市场接受度，更好把握新能源市场增长机遇。

三、请发行人在风险因素中就新能源汽车对汽车行业的影响、发行人在新能源汽车领域的竞争水平等事项进行单独的风险提示并作重大事项提示

发行人已在招股说明书“重大事项提示”以及招股书“第四节 风险因素”之“一、技术风险”补充披露如下：

“电动化行业格局变化导致公司市场占有率下滑的风险

目前汽车行业面临新能源、电气化变革，面对新能源和电气化带来的车辆动力系统、核心技术、车型架构的颠覆性变化，传统车企必须重点投入相关新技术及新车型的开发，掌握核心技术及相关供应链资源，推出具有市场竞争力的新能源及电气化车型。同时，由于相关技术路线尚存在一定不确定性，企业需考虑同时布局多种技术方向，跟踪技术发展并及时调整，以确保自身竞争力。若公司在新能源及电气化领域的相关的技术研发和产品开发不及预期，或技术方向与市场需求不完全一致，可能导致公司新能源及电气化车型竞争力不足，导致市场占有率下滑，对公司的业务发展和行业地位造成不利影响。”

问题 9.关于汽车产业政策的影响

招股说明书披露，2018 年，我国将乘用车行业进口关税税率由 25%降至 15%；两部委发布《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018 年版）》，宣布汽车行业将分类型实行过渡期开放，2018 年取消专用车、新能源汽车外资股比限制；2020 年取消商用车外资股比限制；2022 年取消乘用车外资股比限制。全球相关国家相继宣布燃油车禁售时间表。根据公开信息，我国正在推进国六标准排放政策，同时不断调整新能源汽车产业政策。

请发行人结合公司目前主要产品结构、掌握的主要技术情况等，逐个分析汽车产业政策对公司的影响，并说明公司应对措施及未来发展规划。

回复：

一、请发行人结合公司目前主要产品结构、掌握的主要技术情况等，逐个分析汽车产业政策对公司的影响及公司的应对措施

（一）2018 年，我国将乘用车行业进口关税税率由 25%降至 15%

进口关税下降有利于拉动进口车销量，2019 年，国内进口乘用车销量为 111.84 万部，仅占国内乘用车行业销量 5.2%。

单位：万台

	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年 1-6 月
中国乘用车总销量（中汽协）	2471.83	2370.98	2144.42	787.25
进口车占比	4.60%	4.70%	5.20%	5.50%
其中：进口车销量（乘联会）	113.85	111.49	111.84	43.15
宝马	17.91	17.83	17.17	6.97
奔驰	17.78	16.56	13.79	6.67
雷克萨斯	13.15	16.47	20.05	9.68
丰田	8.02	7.37	8.40	3.70
保时捷	7.13	7.83	8.83	3.93

进口车多为中高端和豪华车型，而公司产品结构以主流经济型车型为主，从产品定位的角度，并不存在直接竞争，但短期来看，关税下降后，进口车价格将有所降低，对国产车价格体系会带来一定的压力，对主流经济型车型的盈利存在一定的短期影响。

中长期来看，国内乘用车市场的逐步开放，有助于加速市场竞争，促进行业优胜劣汰。发行人作为国内龙头车企，在关键技术、制造工艺、前瞻性布局、规模等方面已经具备优势，在更加市场化的环境下，发行人将通过完善车型规划、持续地进行研发投入，加强整体产品竞争力，促进市占率的持续提升。

（二）《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018年版）》

从 2022 年起，我国对汽车行业的外商投资持股比例限制将全面放开，外商独资企业将能够全面进入整车制造行业。目前，全球汽车巨头基本均在国内设有合资公司，并设有产能，仅雷克萨斯等少量品牌尚未在国内建厂。因此，汽车行业股比限制放开不会带来大量新增外资品牌的进入，对整体对行业竞争格局影响有限。

发行人作为设立于开曼的企业，其境内子公司目前尚不具备整车制造资质，只能生产整车成套件，将其出售给目录公司，进行检测加工并颁发《机动车整车出厂合格证》后，销售给发行人下属销售公司进行对外销售。后续外商投资股比限制放开后，发行人将有望获得整车制造资质，将可直接从事整车的生产。

（三）燃油车型禁售

目前全球相关国家相继宣布燃油车禁售时间表。公司是行业内为数不多对新能源各技术路线进行全面布局的车企，包括：48V、油电混动、插电混动以及纯电动相关技术（具体技术布局请参考本反馈问题回复中 7.1 题（3）部分）；同时，公司持续积极加强新能源汽车三电等核心零部件的布局。在电池方面，公司分别与 LG 和宁德时代成立合资公司，生产软包电池盒及硬包电池，公司已自主掌握了电池成组、电机控制器等相关的自研能力，即将推出高效率的三合一电驱动系统。经过多年研发投入，发行人新能源汽车相关产品技术能力持续提升，积极迎接新能源汽车逐步替代传统燃油车的市场机遇。

（四）排放标准升级

目前各国均在持续提升对汽车排放标准。发行人长期致力于车型节能减排技术，在售车型平均油耗低于行业平均水平，并通过持续进行研发投入，推动节能减排技术发展，以应对逐渐升级的排放法规。公司先后开发的 1.0TD 和 1.5TD 小排量三缸发动机性能突出，达到行业领先水平：其中 1.0TD 发动机是目前行业内升功率最高的发动机之一，在动力性与节能减排之间实现了优异的平衡效果，公司运用平衡轴技术，解决了三缸发

动机的抖动问题，实现了小排量、小尺寸与动力性、平顺性的综合平衡。

同时，公司通过动力总成的电气化，进一步降低其车型产品的总体排放水平，以应对日益严苛的法规要求。2019年，公司搭载48V轻混系统的车型销量已达47,447台，居行业前列。

通过上述相关技术积累及产品开发，预计公司将能够良好应对汽车排放标准提高的挑战，推出符合标准的车型产品，保持自身优势竞争地位。

（五）新能源政策调整

近年来，新能源汽车相关补贴标准处于持续退坡过程中。尽管短期内，新能源进一步补贴退坡将对行业销量造成一定压力，但补贴下降幅度最大的年份已经过去，补贴进一步退坡的边际影响逐渐缩小。而随着电池成本进一步下降，新能源汽车的全生命周期使用成本较燃油车将更有竞争力，预计新能源汽车渗透率将持续提升。

面对新能源补贴的持续退坡，发行人将通过提升产品竞争力，提升新能源相关车型销量，进一步深挖成本和结构，明确降本目标，以应对补贴下降带来的挑战。

二、发行人的未来发展规划

（一）产品以市场为导向，坚持高质量发展，品牌价值持续提升

高质量的产品是公司参与竞争、实现稳步发展的基石。报告期内，公司吉利、领克（合营品牌）、几何三大品牌共同发展，车型开发向平台化通用化方向持续提升，集中打造了多款全新车型，覆盖轿车、SUV、MPV等细分市场，产品矩阵持续完善，不断满足市场高端化、个性化、智能化需求。公司积极践行节能减排，通过多种技术路线组合，推出包含纯电动、插电混动、油电混动、甲醇汽车在内的多款新能源和节能汽车，2019年企业平均燃料消耗量降至5.6升/百公里，进一步强化了公司节能环保和智能科技的企业形象。未来，面对经济下行压力，公司坚持以技术、品牌融合高质量发展的战略方向，继续蝉联自主品牌销量冠军，市场占有率稳中有升，高质量发展成果显现。

（二）坚持自主突破创新，融合全球智慧，掌握核心技术

近年来，公司一贯秉承“自主突破创新，融合全球智慧，掌握核心技术”的研发理念，深化实施“产品平台化、能源多元化、安全第一、智能化”的技术开发战略。

1、基础领先技术持续优化与创新

模块化架构技术的应用：公司应用的模块化架构具有车型多样化、开发上市快、质量有保障、成本效益高等优势。公司应用的主流平台 CMA 及 BMA 模块化平台，分别涵盖 A 级到 B 级车型、A0 级至 A+级车型，搭载了 1.0TD、1.4T、1.5TD 等多种汽油动力和 PHEV、HEV、MHEV 等新能源动力，能够为不同平台的车型提供共享解决方案，包含技术、工具链、标准、工艺流程、供应链体系等统一标准，新车型研发根据品牌定位、用户定位、市场定位等因素，可直接选择合适的共享解决方案，在此基础上再进行研发。

动力总成技术：公司秉承节能减排战略，贯彻创新科技、低碳环保的理念，在保证成品车动力性能和用户驾乘体验的同时，降低产品对环境的负面效应。公司通过整合全球资源和国际化合作，不断研发推出配置丰富的动力总成产品，覆盖自然吸气、DVVT、增压、缸内直喷的发动机，运用先进技术降低发动机原始排放及油耗。同时，公司耗时 5 年打造的 7DCT/H 变速箱，拥有 97.2%超高的传动效率。公司发动机已连续 6 年获得“中国心”十佳发动机荣誉称号，变速箱连续 2 年获得“世界十佳”变速器称号。

新能源和电气化技术：公司积极布局新能源和电气化技术，对主流的 48V 轻混、高电压油电混动（HEV 及 PHEV）、纯电动、燃料电池及甲醇燃料等技术路线均实现了覆盖。其中 48V 轻混、高电压油电混动（HEV 及 PHEV）技术均达到了行业领先的节油率水平，并均已应用于上市车型；在纯电动技术方面，公司自主研发了三合一驱动系统（电机、电控、减速器），实现了行业领先的综合机械效率，燃料电池技术方面，公司已经掌握了电堆控制系统和软件、整车集成等技术，即将开展小批量试产；甲醇燃料技术方面，公司已经攻克甲醇的腐蚀性及排放控制等技术难题，推出了甲醇燃料量产车型。

2、抢占前瞻技术制高点，引领行业变革

公司在自动驾驶、智能网联技术方面不断突破，着力构建 5G 时代下的智慧出行生态，致力于成为全球智能网联汽车的领军者。公司新量产车型中 L2 级别高级辅助驾驶系统的配置率和市占率均已达到行业领先水平，并率先实现 L3 级别自动驾驶车型的量产、发布 GKUI 19 吉客智能生态系统，加速我国自动驾驶、智能网联汽车的普及推广，推动行业变革发展。

同时，在新能源技术领域，公司已拥有相关核心专利技术过百项，自主打造底层架

构技术，实现了自主掌握的新能源技术体系和解决方案。

（三）以市场为导向，用户为中心，产品为核心，以数字化驱动营销创新

国内营销方面，公司通过开展“以市场为导向，以用户为中心，以产品为核心”的精品营销 3.0 体系的建设，有效提升了品牌知名度和市场竞争力。公司在整体数字化规划框架下，不仅在传统的线上营销、协同研发，还在数字化制造方面重点布局，并取得良好效果；同时积极布局中台战略，应用大数据、AI 技术，建设工业互联网平台，挖掘数据业务化价值。公司已实现销售及客户服务业务线上线下融合，包括业务上云和线下一对一精准服务，有助于更好挖掘消费潜力、增加用户粘性。

国际营销方面，公司围绕“科技 创新”的品牌定位，执行品牌营销战略，严选加盟经销商，重塑渠道形象，推进优质服务工程，为海外用户提供全新体验，打造全新的海外品牌形象。

（四）构建人才森林生态，建设相互尊重、相互包容的全球型企业文化

公司自诞生以来，一直遵循“尊重人、成就人、幸福人”的人才理念，多渠道吸纳国内外优秀人才。公司以人才和文化为驱动，以业务为牵引，围绕研发、供应链、制造、销售服务等业务价值链的人才需求和合作伙伴的共赢进行人才经营体系设计。通过广泛的发展平台和有效的激励机制，激发员工自主创新与奋斗精神，实现个人价值创造与组织战略达成的双赢。

问题 10.关于行业竞争格局与市场地位

问题 10.1

招股说明书披露，（1）公司汽车产品按照车型划分为轿车、SUV、MPV。（2）根据中汽协统计，2017 年度、2018 年度和 2019 年度及 2020 年 1-6 月，公司含领克品牌合计销量的国内市占率分别为 5.0%、6.3%、6.4%和 6.76%，连续三年居自主品牌首位，且处于持续提升状态。（3）2019 年度，公司新能源车型销量达 11.3 万台，同比增速高达 69%，销量处于行业前列。

请发行人说明：（1）按照轿车、SUV、MPV 车型分析报告期内公司及国内市场主要竞争对手及市场占有率情况，竞争对手包括不限于自主品牌、合资品牌、外资品牌等；

(2) 报告期内公司及竞争对手国内新能源汽车销量及占比情况；(3) 新能源汽车行业的发展情况及对公司业务的影响。

回复：

一、按照轿车、SUV、MPV 车型分析公司及国内市场主要竞争对手及市场占有率情况，竞争对手包括不限于自主品牌、合资品牌、外资品牌等

根据乘联会统计，2019 年中国狭义乘用车销量达 2110.70 万部，其中轿车、SUV 和 MPV 销量分别为 1026.83 万部、947.21 万部和 136.66 万部。从细分行业的角度：

(一) 轿车行业

根据乘联会统计，2019 年合资品牌和自主品牌在轿车细分市场的份额分别约为 80% 和 20%，合资品牌占据主导地位。合资品牌车企进入市场的时间较早，先发优势明显，产品较为成熟，自主品牌的竞争优势并不明显。

发行人是较早进入轿车领域的自主车企，于 1998 年推出第一款轿车车型，经过多年深耕，逐步掌握了整车制造的核心技术，并实现产品升级。目前，发行人及其合营公司产品覆盖主流的紧凑级到中型轿车市场，2019 年轿车销量达 53.01 万部，市占率 5.16%，居国内车企第五名，自主品牌之首。

公司在轿车领域的竞争对手包括主流合资品牌，如大众、丰田、本田、现代等；以及上汽乘用车等自主品牌。

(二) SUV 行业

根据乘联会统计，2019 年合资品牌和自主品牌在 SUV 细分市场的份额分别约为 46% 和 54%。自主品牌份额略高于合资品牌。

2014 年以前，SUV 细分市场车型稀缺，合资品牌主要聚焦于 20 万元以上的产品。2014 年以后，自主车企开始密集推出 SUV 车型，SUV 细分行业进入快速增长时期。2014 年至 2019 年期间，国内 SUV 销量从 407.84 万部增长至 936.25 万部，期间复合增速达 18.08%，是表现最亮眼的细分市场。

目前，发行人（含合营品牌领克）产品形成了从 A0 级 SUV 到中型 SUV 的完善布局。2019 年度，发行人实现 SUV 销量 79.98 万部，市占率为 8.44%，居国内车企第二名，自主品牌第二名。

发行人在 SUV 细分市场的竞争对手主要为自主车企，如：长城汽车、长安汽车、广汽传祺、上汽乘用车、奇瑞汽车等；同时发行人与大众、丰田、本田等合资品牌也在部分车型上也存在一定的竞争。

（三）MPV 行业

MPV 是一个相对较小的细分市场，15 万元以下的 MPV 市场参与者主要为自主品牌车企，包括上汽通用五菱、广汽传祺、吉利汽车、比亚迪、长安汽车、上汽大通等。15 万元以上的市场主要竞争车企包括：上汽通用、广汽本田等。

目前，发行人仅有一款 MPV 在售车型，售价区间为 9.48 万元至 13.98 万元，同价位区间的竞品车型主要为广汽传祺 GM6、比亚迪宋 MAX。

发行人及主要竞争对手在轿车、SUV 和 MPV 细分市场的市占率如下：

类型	品牌	2019 年销量（台）	2019 年市占率
轿车	一汽大众	1,433,198	13.96%
	上汽大众	1,339,920	13.05%
	上汽通用	1,053,957	10.26%
	东风日产	773,810	7.54%
	吉利汽车	530,123	5.16%
	广汽丰田	524,041	5.10%
	一汽丰田	514,866	5.01%
	广汽本田	512,184	4.99%
	北京现代	458,894	4.47%
	东风本田	378,604	3.69%
	上汽乘用车	308,903	3.01%
	奇瑞汽车	184,487	1.80%
	长安汽车	164,065	1.60%
	东风悦达起亚	129,356	1.26%
	比亚迪	108,124	1.05%
	广汽传祺	58,365	0.57%
长城汽车	41,971	0.41%	
SUV	长城汽车	869,497	9.18%
	吉利汽车	799,763	8.44%
	上汽大众	645,437	6.81%

类型	品牌	2019年销量(台)	2019年市占率
	一汽大众	583,021	6.16%
	长安汽车	581,780	6.14%
	东风日产	511,425	5.40%
	奇瑞汽车	416,504	4.40%
	东风本田	389,855	4.12%
	上汽乘用车	386,724	4.08%
	上汽通用	345,447	3.65%
	上汽通用五菱	285,493	3.01%
	广汽传祺	267,453	2.82%
	比亚迪	262,429	2.77%
	北京现代	227,496	2.40%
	一汽丰田	214,367	2.26%
	广汽本田	214,219	2.26%
	广汽丰田	157,967	1.67%
	东风悦达起亚	154,979	1.64%
MPV	上汽通用	200,694	14.69%
	比亚迪	68,175	4.99%
	广汽传祺	58,760	4.30%
	长安汽车	57,446	4.20%
	吉利汽车	31,674	2.32%
	奇瑞汽车	4,611	0.34%

数据来源：乘联会

二、国内主要竞争对手新能源车型占比情况

目前，行业通常采用国务院《新能源汽车补贴标准》中的定义，即包含纯电动汽车、插电式混合动力（含增程式）汽车及燃料电池汽车。根据乘联会数据，2019年发行人新能源乘用车销量为69,608部，居行业第四，仅次于比亚迪、北汽新能源和上汽乘用车。

生产厂商	2019年新能源销量(台)	2019年销量(台)	2019年新能源销量占比
比亚迪汽车	221,442	453,335	48.85%
北汽新能源	150,600	150,600	100.00%
上汽乘用车	75,891	695,625	10.91%
吉利汽车	69,608	1,361,560	5.11%

生产厂商	2019年新能源销量(台)	2019年销量(台)	2019年新能源销量占比
奇瑞汽车	46,986	600,306	7.83%
广汽传祺	42,449	384,803	11.03%
长城汽车	39,509	911,468	4.33%
上汽大众	39,433	2,001,777	1.97%
广汽新能源	36,707	36,707	100.00%
长安汽车	28,235	803,291	3.51%
东风日产	13,022	1,287,367	1.01%
广汽本田	12,060	770,879	1.56%
广汽丰田	9,766	682,008	1.43%
上汽通用	3,351	1,600,098	0.21%
东风悦达起亚	3,045	283,307	1.07%
东风本田	1,507	800,090	0.19%
北京现代	1,389	685,738	0.20%

数据来源：乘联会

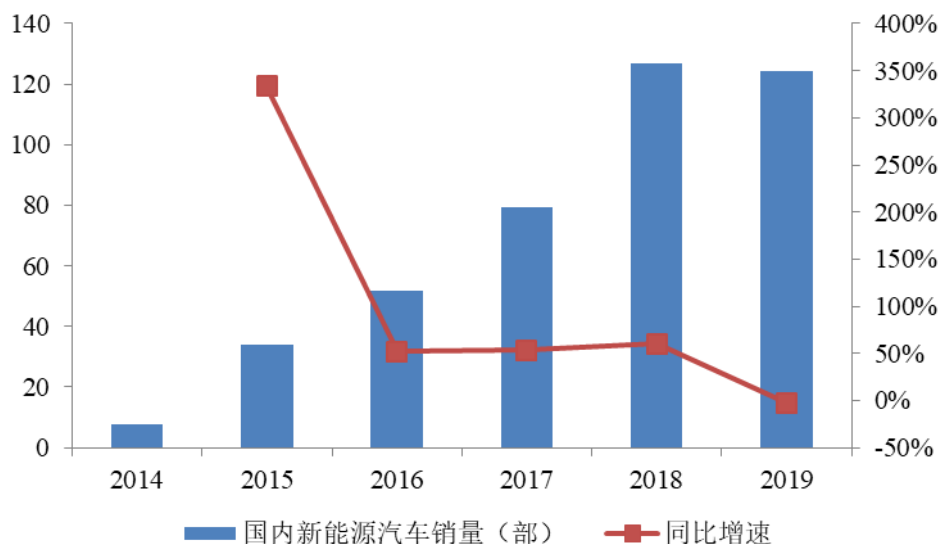
发行人新能源车型销量位居行业前列。随着发行人新能源车型的不断推出，新能源车型销量进入快速增长轨迹。但由于发行人乘用车销量基数较大，其新能源车型销量占比较竞争对手优势不明显。未来随着发行人推出更多新能源车型，新能源销量占比有望持续提升。

此外，公司在广义的新能源技术如：48V 轻混、油电混动等方面均有技术布局，具有技术储备全面的优势。

2019 年度公司新能源和电气化车型合计销量达 11.3 万台，占发行人销量比例达 8.3%。

三、新能源汽车行业的发展情况及对公司业务的影响

2014 年至 2019 年期间，在国家和新能源补贴拉动下，我国新能源汽车销量由 7.85 万台增长至 124.2 万台，期间复合增速达 73.72%。2019 年，受新能源补贴退坡影响，我国新能源汽车销量小幅下滑 2.20% 至 124.2 万辆，其中，新能源乘用车销量为 106.03 万部，占乘用车总体销量约 5.0%。预计新能源乘用车未来仍将持续快速增长，发展空间广阔。



数据来源：中汽协

随着新能源汽车补贴的持续降低，行业将加速优胜劣汰，发行人作为细分行业龙头，将充分受益于规模优势，市场份额有望持续提升。

公司针对新能源汽车各技术路线进行了全面的布局，同时，公司积极加强新能源汽车相关核心零部件的技术布局。在电池方面，公司分别与 LG 和宁德时代成立合资公司，生产软包电池及硬包电池，公司已自主掌握了电池成组、电机控制器等相关技术，即将推出高效率的三合一电驱动系统。经过多年研发投入，发行人新能源汽车相关产品能力持续提升，把握新能源汽车发展机遇。公司针对新能源汽车各技术路线的具体布局如下：

1、48V 轻混技术

现有产品方面，2018 年，吉利博瑞 GE 车型上市，全系标配自主研发的 48V 轻混控制系统，百公里油耗降低 1.0L，节油率达 14.7%。其控制系统均由公司独立自主研发完成，形成多项自主知识产权，实现了自主技术替代，避免了对国际系统供应商的依赖。

未来研发布局方面，目前公司正在研发第二代 48V 轻混系统，预计节油率将进一步提高，相关车型产品将于近期上市。

2、高电压油电混动技术（HEV 及 PHEV）

现有产品方面，目前公司已经上市的相关车型配置的自主研发第一代单电机系统，节油率可达 30%-32%左右。公司在混动技术方面实现的主要技术创新包括：单电机混动系统能量管理与节油技术，发动机启停性能与 NVH 性能优化，智能双动力源备份系统，DCT 换挡控制优化，Charge-D 单电机串联发电技术，智能地图能量管理，UDC 模

式等。

未来研发布局方面，目前公司正在研发的第二代系统，采用专用发动机、专用双电机和变速箱的组合，目标节油率将达 45%，相应的车型产品将于近期推出。

3、纯电动技术

现有产品方面，公司车型产品应用自主掌握的三合一驱动系统（电机、电控、减速器），实现机械效率达 87%，并实现了更低的综合生产成本。同时在电池成组（Pack）方面，公司已掌握国际领先的 Pack 集成开发/平台化开发、BMS 软硬件自主设计开发、仿真分析与测试技术，已应用于多个车型的配套开发和量产。

未来布局方面，公司在电芯领域与全球头部电池供应商 LG、宁德时代分别成立合资公司，从事软包及硬包电池的开发生产，掌握关键的电池产能供应。

4、燃料电池及甲醇燃料等技术

燃料电池技术方面，公司已经掌握了电堆控制系统和软件、整车集成等技术，即将开展小批量试产。

甲醇燃料技术方面，目前公司已经攻克甲醇的腐蚀性及排放控制等技术难题，拥有多项相关专利，是全球首家拥有甲醇燃料量产车型的公司，相关产品已在贵州等地运营。

综上，发行人在新能源及电气化车型方面技术储备全面，基础扎实。在新能源汽车行业持续增长的背景下，有望深度受益于行业的高速发展，将有利于公司继续保持乘用车行业龙头的地位。

问题 10.2

根据招股说明书，公司选取长城汽车、上汽集团、广汽集团、长安汽车、比亚迪、奇瑞汽车、大众集团、丰田汽车等为主要竞争对手及可比公司。公司竞争劣势为缺乏境内股权融资渠道、海外业务有待加强。

请发行人按照《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 41 号——科创板公司招股说明书》（以下简称《招股说明书准则》）第五十条的规定，补充披露公司与可比公司在市场地位、技术实力、衡量核心竞争力的关键业务数据、指标等方面的比较情况，并结合前述情况有针对性的披露公司竞争优劣势。

回复：

一、发行人与可比公司在业务关键数据方面的比较情况

发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“三、公司的行业地位及竞争优势”之“（五）发行人与同行业可比公司比较情况”中补充披露如下：

除上述经营数据之外，体现发行人市场地位、技术实力、衡量竞争力的关键指标包括：（1）产品销量及市占率，体现发行人市场地位及综合实力；（2）车型效率，即月均车型平均销量，体现发行人推出热销成功车型的能力；（3）相关科技功能的配套率情况，体现发行人产品的技术水平。发行人与同行业主要竞争对手业务关键数据的比较情况具体如下：

（1）产品销量及市占率

2019 年度，发行人及主要竞争对手的产品销量及市占率情况如下。

主要车企	2019 年销量（台）	2019 年市占率
一汽大众	2,046,189	9.69%
上汽大众	2,001,777	9.48%
上汽通用	1,600,098	7.58%
吉利汽车	1,361,560	6.35%
东风日产	1,287,367	6.10%
长城汽车	911,468	4.32%
长安汽车	803,291	3.81%
东风本田	800,089	3.79%
广汽本田	770,884	3.65%
一汽丰田	729,233	3.45%
上汽乘用车	695,627	3.30%
北京现代	686,390	3.25%
广汽丰田	682,008	3.23%
奇瑞汽车	605,602	2.87%
比亚迪汽车	453,335	2.15%
广汽传祺	384,578	1.82%
东风悦达起亚	284,335	1.35%
长安福特	182,179	0.86%
北汽新能源	150,600	0.71%

(2) 车型效率与竞争对手的对比 (总销量/车型数)

汽车行业具有较强的规模效应，一款畅销的畅销车型能为车企带来丰厚的回报，相反，若车企推出的新车型销量不及预期，则该款车型可能盈利较低甚至面临亏损。车型效率为一定期间内车企销量与在售车型数的比值，能够体现公司推出畅销车型的能力，是车企产品规划、设计和研发等综合实力的直接体现。

2019年度，发行人(含领克品牌)在售车型17款，对应月均车型销量6,674台，仅次于一汽大众，高于其他自主品牌和其他合资竞争对手。体现了发行人突出的产品规划和研发设计能力。

车企	2019 总销量	2019 车型数	车型效率
一汽大众	2,046,189	19	8,975
吉利汽车 (含领克)	1,361,560	17	6,674
上汽大众	2,001,777	25	6,673
广汽丰田	682,008	9	6,315
广汽本田	770,884	13	4,942
长城汽车	1,060,298	19	4,650
上汽通用	1,600,102	34	3,922
上汽乘用车	695,627	15	3,865
北京现代	686,390	16	3,575
长安汽车	803,291	23	2,910
广汽传祺	384,578	14	2,289
东风悦达起亚	284,335	14	1,692
长安福特	182,179	9	1,687

数据来源：乘联会（其中长城销量包含皮卡）

(3) 科技功能配套率

科技功能的配套率能够体现发行人车型产品的技术实力。目前，发行人在部分主流的科技功能配套率方面领先行业整体水平及主要竞争品牌。

主要科技功能	行业整体	长安汽车	比亚迪	长城汽车-哈弗	长城汽车-WEY	发行人-吉利	发行人-领克
GPS 导航系统	57.10%	66.53%	81.60%	62.39%	100.00%	73.27%	100.00%
语音控制系统	33.29%	40.91%	71.17%	40.37%	90.32%	67.74%	100.00%
车载 WIFI 热点	29.53%	21.49%	78.53%	23.85%	70.97%	57.60%	100.00%
PAC 倒车影像系统	54.37%	65.70%	52.15%	43.12%	0.00%	53.92%	35.59%

主要科技功能	行业整体	长安汽车	比亚迪	长城汽车-哈弗	长城汽车-WEY	发行人-吉利	发行人-领克
半液晶仪表	11.36%	6.61%	1.23%	11.93%	0.00%	38.25%	0.00%
ACCQA-带排队功能的自适应巡航	13.60%	14.88%	29.45%	13.76%	100.00%	22.12%	50.85%
TSR 交通标识识别系统	8.31%	4.55%	25.77%	9.17%	64.52%	17.05%	47.46%
TJA 交通拥堵辅助系统	4.15%	2.89%	0.00%	6.42%	67.74%	17.05%	8.47%
3D 立体增强型全景影像	5.52%	4.96%	0.00%	10.09%	45.16%	16.59%	33.90%
手机无线充电功能	10.67%	0.41%	8.59%	6.42%	38.71%	9.68%	50.85%
倒车自动防撞系统	6.09%	0.83%	0.00%	0.92%	29.03%	7.83%	27.12%
FAP 自动泊车辅助系统	3.46%	2.48%	0.00%	0.92%	0.00%	7.83%	0.00%
RCTA 后方交通警示系统	1.28%	1.65%	4.29%	0.92%	38.71%	4.61%	0.00%
抬头显示	3.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.69%	5.08%

数据来源: China Auto Market

二、公司竞争劣势

发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“三、公司的行业地位及竞争优势”之“（六）公司竞争优势与劣势”之“2、公司竞争劣势”中补充披露如下：

（3）品牌溢价能力较合资品牌存在一定差距

从单车均价的角度，虽然发行人的产品结构趋势向好，单车均价呈上升趋势，但公司目前车均出厂价仍低于部分合资品牌以及部分自主竞争对手，品牌溢价能力较合资品牌仍存在一定差距。

问题 11.关于销售与客户

招股说明书披露，2018 年产能为 171 万台，2019 年产能为 210 万台。2019 年度，公司产能利用率有所下降，主要原因系 2018 年内公司向吉利控股收购了杭州大江东、贵州观山湖和宁波杭州湾三家工厂，2019 年度整车产能提升 69 万台。发行人客户高度分散，报告期各期前五大客户销售收入占比均仅为 10%左右，公司第一大客户为实际控制人控制的企业。

请发行人披露：（1）报告期内前五大客户名称；（2）报告期内乘用车级别分类的销量和收入，各经营模式的收入，主要车型的销量和收入。

请发行人说明：（1）2019 年整车产能提升的数据是否存在矛盾，是否存在部分淘

汰或出售部分产能的情形；(2) 报告期内公司第一大客户的具体情况，销售金额与数量的情况，前五大客户为直销客户还是经销客户；(3) 与经销商合作的具体模式，定价依据、信用政策、对经销商的补贴或返利情况，报告期内经销商新增和退出情况；(4) 直销模式的具体情况，报告期内直销模式销售大幅上升的原因。

请保荐机构和申报会计师说明对主要客户和经销模式的核查过程、依据和结论，相关客户的走访比例等，并就经销模式下收入的真实性发表明确意见。

回复：

一、发行人披露

(一) 报告期内前五大客户名称

发行人已在招股书说明书“第六节 业务与技术”之“四、发行人销售情况和主要客户情况”之“(三) 前五大客户销售情况”部分补充披露报告期内前五大客户名称：

报告期各期，吉利汽车的前五大客户名称及交易金额如下：

单位：万元

序号	客户名称	金额	占营业收入比例
2020年1-6月			
1	客户1	205,862.45	5.55%
2	客户2	48,120.99	1.30%
3	客户3	39,903.15	1.07%
4	客户4	34,387.16	0.93%
5	客户5	24,953.70	0.67%
	合计	353,227.44	9.52%
2019年度			
1	客户1	764,300.43	7.79%
2	客户2	143,612.89	1.46%
3	客户3	99,072.47	1.01%
4	客户4	80,282.91	0.82%
5	客户5	74,217.92	0.76%
	合计	1,161,486.63	11.84%
2018年度			
1	客户1	753,967.42	7.02%
2	客户2	154,272.64	1.44%

序号	客户名称	金额	占营业收入比例
3	客户 3	113,260.99	1.06%
4	客户 4	111,183.64	1.04%
5	客户 5	99,158.55	0.92%
合计		1,231,843.25	11.48%
2017 年度			
1	客户 1	437,083.11	4.67%
2	客户 2	166,572.00	1.78%
3	客户 3	113,002.36	1.21%
4	客户 4	111,238.70	1.19%
5	客户 5	101,450.18	1.08%
合计		929,346.37	9.93%

注 1: 同一控制下的客户交易金额已合并列示。

注 2: 由于吉利汽车与目录公司间的整车成套件-整车交易为背对背交易, 故前五大客户中对客户“实际控制人控制的企业”的销售收入数据不包含对目录公司的整车成套件-整车背对背交易的销售金额。

(二) 报告期内乘用车级别分类的销量和收入, 各经营模式的收入, 主要车型的销量和收入

发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“一、公司主营业务及主要产品”之“(三) 主营业务收入”中补充披露以下内容:

“1、按级别分类的销量和收入

报告期内, 公司按级别分类的销量和收入情况如下:

单位: 部、万元

类别	2020 年 1-6 月		2019 年度	
	销量	收入	销量	收入
A 级轿车	162,738	964,362.50	455,597	3,047,195.59
B 级轿车	6,263	62,943.25	18,143	218,439.40
A0 级 SUV	39,246	294,577.94	133,078	1,124,028.96
A 级 SUV	255,709	1,936,364.03	595,002	4,441,262.18
B 级 SUV	2,372	24,065.36	-	-
A 级 MPV	9,355	89,730.45	31,674	353,357.34
合计	475,683	3,372,043.53	1,233,494	9,184,283.47
类别	2018 年度		2017 年度	

	销量	收入	销量	收入
A 级轿车	594,731	4,010,210.85	572,759	3,383,549.62
B 级轿车	38,909	506,729.06	38,260	437,335.62
A0 级 SUV	26,361	243,992.25	-	-
A 级 SUV	720,423	5,504,206.51	630,085	5,307,404.02
B 级 SUV	-	-	-	-
A 级 MPV	-	-	-	-
合计	1,380,424	10,265,138.67	1,241,104	9,128,289.26

从上表可见，公司汽车销售业务中，A 级轿车、A0 级 SUV 以及 A 级 SUV 为公司主要车型级别。报告期各期，上述级别车型销售收入占整体汽车销售收入比例为 95.21%、95.06%、93.77%和 94.76%。2019 年和 2020 年 1-6 月，公司新推出 B 级 SUV 和 A 级 MPV，进一步丰富公司车型级别分布。

2、按销售模式分类的销量和收入

报告期内，公司按销售模式分类的销量和收入情况如下：

单位：部、万元

类别	2020 年 1-6 月		2019 年度	
	销量	收入	销量	收入
经销	467,306	3,291,749.99	1,185,610	8,711,595.59
直销	8,377	80,293.54	47,884	472,687.88
合计	475,683	3,372,043.53	1,233,494	9,184,283.47
类别	2018 年度		2017 年度	
	销量	收入	销量	收入
经销	1,370,461	10,174,581.83	1,237,802	9,108,791.01
直销	9,963	90,556.84	3,302	19,498.25
合计	1,380,424	10,265,138.67	1,241,104	9,128,289.26

从上表可见，公司以经销模式为主，报告期内，经销模式下的销量和收入均占整体汽车销售的 90%以上。

3、主要车型的销量和收入

报告期内，公司按车型分类的销量和收入情况如下：

单位：部、万元

类别	2020 年 1-6 月	2019 年度
----	--------------	---------

	销量	收入	销量	收入
轿车	169,001	1,027,305.76	473,740	3,265,634.99
SUV	297,327	2,255,007.32	728,080	5,565,291.14
MPV	9,355	89,730.45	31,674	353,357.47
合计	475,683	3,372,043.53	1,233,494	9,184,283.47
类别	2018 年度		2017 年度	
	销量	收入	销量	收入
轿车	633,640	4,516,939.91	611,019	3,820,885.24
SUV	746,784	5,748,198.76	630,085	5,307,404.02
MPV	-	-	-	-
合计	1,380,424	10,265,138.67	1,241,104	9,128,289.26

报告期内，公司主要车型为 SUV 和轿车，MPV 为公司 2019 年新推出的车型，目前销量和收入均较小。”

二、发行人说明

（一）2019 年整车产能提升的数据是否存在矛盾，是否存在部分淘汰或出售部分产能的情形

69 万台为 2018 年内公司向吉利控股收购的杭州大江东、贵州观山湖和宁波杭州湾三家工厂的合计规划产能。实际由于新建工厂存在产能爬坡过程，2019 年内实际实现的产能增加数为 43 万台。

同时，公司 2019 年内将下属子公司济南吉利汽车有限公司全部股权转让给关联方浙江吉利汽车实业有限公司。济南吉利汽车有限公司持有公司济南生产基地工厂，产能为 4 万台。转让原因主要是由于根据公司总体规划，济南基地不再有车型投产，因此将其进行转让。除此之外，2019 年度公司未发生其他淘汰或出售部分产能的情形。

（二）报告期内公司第一大客户的具体情况，销售金额与数量的情况，前五大客户为直销客户还是经销客户

报告期各期前五大客户中，除“实际控制人控制的企业”外的其他客户均为经销客户。

报告期各期第一大客户均为“实际控制人控制的企业”，主要系动力总成系统及相关部件的直销客户、整车（含电动车）直销及经销客户及汽车零部件直销客户，具体企

业名称及销售金额如下：

单位：万元

公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
凯悦汽车大部件制造（张家口）有限公司	66,727.97	153,339.28	90,617.54	893.79
Volvo Personvagnar AB	20,113.87	3,959.81	575.27	878.34
余姚领克汽车部件有限公司	12,294.92	2,221.49	-	-
亚欧汽车制造（台州）有限公司	11,138.49	38,033.21	24,931.58	4,648.69
杭州优行科技有限公司	10,480.70	110,204.67	-	-
上海美寰贸易有限公司	8,808.83	6,798.90	562.08	-
长沙吉利新能源汽车销售有限公司	7,187.90	-	-	-
临沂领吉茂华汽车销售服务有限公司	5,596.57	-	-	-
临沂领吉春华汽车销售服务有限公司	5,368.00	-	-	-
四川吉利汽车部件有限公司	2,411.92	260.37	-	-
费县领吉春华汽车销售服务有限公司	2,208.08	-	-	-
东营领吉凯华汽车销售服务有限公司	1,821.07	-	-	-
枫盛汽车（江苏）有限公司	1,680.06	54.62	-	-
沂水领吉远通汽车销售服务有限公司	1,596.98	-	-	-
宁波吉利汽车研究开发有限公司	1,496.61	2,674.70	3,009.57	6,816.78
西安吉利新能源汽车销售有限公司	834.51	18,887.63	10,210.10	-
广州吉利新能源汽车销售有限公司	809.32	44,716.17	24,572.70	-
London EV Company Limited	699.77	3,652.02	2,592.00	-
深圳吉利汽车销售有限公司	683.76	46,031.14	52,990.37	2,399.36
上海华普汽车有限公司	589.00	1,278.94	38.10	240.75
台州豪情汽车销售有限公司	539.03	1,044.26	-	58,779.44
杭州众悦出行科技有限公司	395.41	6,515.44	-	-
福州吉利帝豪新能源汽车销售有限公司	279.12	15,031.06	546.66	-
浙江英伦汽车有限公司	234.52	12.50	-	-
合肥吉利新能源汽车销售有限公司	145.85	-	-	-
浙江吉智新能源汽车科技有限公司	138.58	139.01	-	-

公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
厦门吉利汽车销售有限公司	130.79	8,240.07	880.37	-
吉利长兴自动变速器有限公司	124.96	104.85	-	-
吉利四川商用车有限公司	93.59	431.19	-	-
莆田市吉利新能源汽车销售有限公司	91.08	-	-	-
浙江吉利新能源商用车集团有限公司	53.39	75.81	-	-
领克汽车销售有限公司	42.98	321.18	135.63	-
China-EuroVehicleTechnology AB	4.38	81.94	-	-
西安吉利汽车有限公司	1.81	12.18	-	-
上海英伦帝华汽车部件有限公司	0.91	19.71	84.33	3.28
济南吉利汽车零部件有限公司	0.11	-	-	-
杭州吉利新能源汽车销售有限公司	-	17,578.53	444,574.54	273,321.17
东莞优行科技有限公司	-	9,987.87	-	-
浙江智慧普华融资租赁有限公司	-	4,530.97	-	-
左中右电动汽车服务（台州）有限公司	-	576.91	-	-
义乌吉利发动机有限公司	-	293.73	2,215.53	-
威睿电动汽车技术（苏州）有限公司	-	189.38	38.60	-
义乌吉利动力总成有限公司	-	134.87	-	-
吉利汽车集团有限公司	-	42.66	-	-
浙江吉利控股集团有限公司	-	37.47	-	-
舒茨曼座椅（宁波）有限公司	-	15.37	-	-
上海吉利兆圆国际投资有限公司	-	12.73	-	-
浙江吉创汽车零部件有限公司	-	12.50	-	-
吉利长兴新能源汽车有限公司	-	12.18	-	-
江西吉利新能源商用车有限公司	-	12.18	-	-
浙江轩孚自动变速器有限公司	-	8.26	-	-
康迪电动汽车（上海）有限公司	-	6.03	8,505.35	3,807.18
湖北亿咖通科技有限公司	-	5.72	-	-

公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
威睿电动汽车技术（宁波）有限公司	-	2.55	-	-
浙江吉利汽车零部件采购有限公司	-	0.71	-	0.25
宁波杭州湾吉利汽车部件有限公司	-	0.30	-	-
贵阳吉利发动机有限公司	-	-	1,278.85	-
台州吉利罗佑发动机有限公司	-	-	335.24	-
贵州吉利新能源汽车有限公司	-	-	92.84	-
浙江金刚汽车有限公司	-	-	-	2,116.27
康迪电动汽车集团有限公司	-	-	-	46.93
目录公司-非背对背交易部分	41,037.64	266,697.37	85,180.16	83,130.88
合计	205,862.45	764,300.43	753,967.42	437,083.11

2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月，发行人向上述实际控制人控制的企业销售整车3.27万辆、4.02万辆、2.41万辆和0.36万辆，销售发动机及变速箱0.18万台、11.46万台、17.57万台和9.74万台。

（三）与经销商合作的具体模式，定价依据、信用政策、对经销商的补贴或返利情况，报告期内经销商新增和退出情况

1、与经销商合作模式

公司与经销商的合作模式均为买断式经销。公司根据经销商订单需求发货，产品经出厂检验合格，在装车运输时，风险和报酬即完全转移到经销商，公司相应确认收入、结转成本。

公司与经销商在完成产品销售后，除因产品质量问题，公司将依照汽车产品三包规定进行相应处理之外，经销商无论是否向下游销售、销售实现与否均无权向公司退货并要求退款，因此公司与经销商的合作模式系买断式经销。

在经销商选取方面，公司会综合当地的市场环境、竞争情况、客户群等情况，考虑经销商的资金、场地、相关经验、团队等综合实力，对公司的认同感和长期经营的意愿，对申请成为公司经销商的候选人依照公司标准进行评审，评审通过的申请人方可成为公司经销商。

在经销商日常管理方面，公司依照《经销商运营管理办法》，从经销商合同签署、

店面建设、库存管理、经销商管理系统等角度进行管控，并对存违规情况的经销商进行警告或处罚。经销商与公司之间的下单、付款、产品最终销售信息报备等均通过公司的经销商管理系统进行，以实现公司对相关销售流程的整体把控。公司销售人员还将对经销商店面进行巡访，实地了解经销商经营情况。

在经销商销售管理方面，公司销售定价主要结合车型和竞品车型的情况，同时考虑成本变化，为车型确定一个官方指导价格（MSRP）。经销商按一定的折扣价格购入车辆，面对终端客户进行销售。经销商须明示并定期更新产品零售指导价。经销商在一定范围内可以自主确定给予客户的额外折扣，但额外折扣不应导致公司品牌形象的过度贬损，公司将监控不正当低价情况，并及时对相关经销商进行警告或处罚。

对于经销商购买公司产品采取现款结算的原则，经销商可使用可转让的银行承兑汇票付款。此外，经销商还需足额向销售公司缴纳品牌保证金。

为鼓励经销商更好地服务客户，规范市场秩序，维护经销商权益，营造稳定、有序的市场环境，公司规定经销商只能在授权区域（以市为单位）内销售公司产品，并对跨区域串货行为进行处罚。

在经销商激励方面，公司会根据经销商销售业绩给予相应的激励返点，用于抵扣经销商购车款、支持经销商广宣活动所需资金等。

2、定价依据

新车上市时，公司首先确定车型的官方指导价，经销商按一定的折扣购入车辆，并面向客户进行销售。经销商根据市场需求下达提车订单并进行付款，公司收到预收款项后即安排发车。销售公司会对经销商制定业绩考核指标，若达成销售目标，则可获得一定的返点激励。

3、信用政策

对于境内经销商，主要采用以预收款为主的信用政策；对于境外经销商，根据客户信用评级审核结果、当地市场情况以及公司产品营销策略，给予不同的信用期。

4、对经销商的补贴或返利情况

公司向经销商提供的补贴或返利主要包括合同履约奖、目标承诺奖、区域营销政策支持 and 建店支持等。

2018年，公司对经销商的补贴或返利占主营业务收入的比例较2017年度增加，主要原因系公司为提高经销商的销售积极性，扩大了享受合同履行奖的车辆范围。

2019年及2020年1-6月，公司给予经销商的返利占主营业务收入比例较2018年度有所增加，主要系公司为促进销售，调整了销售和奖励政策，新推出目标承诺奖、区域营销政策支持等措施。

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体经销商返利数据申请豁免披露。

5、报告期内经销商新增和退出情况

报告期各期，公司新增经销商及退出经销商对应销售收入情况如下：

单位：个、万元

年份	经销商新增数量	新增经销商当年收入	当年总收入	收入占比
2020年1-6月	34	13,736.41	3,712,088.65	0.37%
2019年度	93	141,967.83	9,813,863.56	1.45%
2018年度	136	134,794.69	10,733,459.82	1.26%
2017年度	183	300,289.64	9,355,309.64	3.21%
年份	经销商减少数量	减少经销商上年收入	上年总收入	收入占比
2020年1-6月	24	59,120.55	9,813,863.56	0.60%
2019年度	80	389,983.01	10,733,459.82	3.63%
2018年度	42	110,989.74	9,355,309.64	1.19%
2017年度	49	221,075.71	5,372,157.62	4.12%

从数量来看，报告期内公司的经销商总数呈上升趋势。近年来，因业务拓展需要，公司积极扩大经销商队伍，同时不断加强对经销商的经营指导及考核管理，对经销商实行优胜劣汰，不断优化经销商队伍。

从金额来看，报告期各期公司变动经销商的收入占总收入的比例均低于5%，故公司报告期不存在收入严重依赖新增经销商或减少经销商的情形，主要经销商对发行人收入的贡献具有稳定性和可持续性。

（四）直销模式的具体情况，报告期内直销模式销售大幅上升的原因

整车直销模式主要系发行人对网约车经营公司、出租车经营公司及宝腾汽车的整车销售业务。

报告期内，公司直销模式下，汽车销售量分别为3,302部、9,963部、47,884部和

8,377 部，直销模式销售大幅上升的原因主要如下：

1、随着消费者需求的持续提升与供应端的不断升级改善，消费者的出行方式出现了较大变化，近年来我国网约车市场规模逐渐增长。公司瞄准网约车行业的巨大市场需求，积极开拓网约车业务，报告期内公司对网约车公司、出租车公司等直销客户的销量呈现上升趋势。

2、2018 年，公司与吉利控股订立许可协议，将知识产权及前景知识产权授权给宝腾汽车，使其在许可期限内和许可地域从事许可车型设计、开发、生产、销售、推广及分销。随着宝腾汽车 NL-3 车型和 SX11 车型相关产线开始量产，公司向宝腾汽车出售上述车型相关整车成套件产品的收入逐渐增加。

三、中介机构核查意见

（一）核查程序

1、访谈发行人销售公司员工及财务部门负责人，查看《经销商运营管理办法》，了解发行人销售业务开展的模式、信用政策、定价机制以及公司经销商模式的建设情况；

2、访谈发行人销售公司相关员工，了解销售业务的销售政策、价格制定、开票、发货、对账、收款等流程，并对相关内部控制的有效性进行测试；

3、通过网络搜索查询报告期内主要经销商的工商信息，检查其注册地、主要经营范围、注册资本、成立时间和主要股东信息，核查主要经销商与发行人是否存在关联关系；

4、取得乘用车市场信息联合会等独立第三方关于发行人的终端销售数据，并与公司账面销售数据进行比较分析；

5、对主要经销商进行实地走访或视频访谈，向其了解其与公司开展业务的具体方式及其经销的主要情况，向其了解报告期内经销商向发行人各期采购数量及金额、是否存在退换货情形、是否与经销商及发行人存在非业务性质的资金往来，是否与发行人存在关联关系等情形，申报各期访谈金额比例达到 14%、15%、15%、7%；

6、穿透至终端销售客户，抽取部分终端客户对其进行电话访谈，对终端客户购买信息进行核实；并从发行人经销商管理系统中抽取部分终端客户，获取发行人对终端客户的回访记录，以确认终端销售的真实性；

7、查阅发行人与主要经销商之间的销售协议，关注有关经销商收货以及与商品所有权有关的风险和报酬发生转移的关键条款，评价公司经销收入确认时点是否恰当以及公司收入确认政策是否符合企业会计准则的相关规定；关注是否存在期后重大销售退回情形；

8、获取报告期内经销收入明细账，对经销收入进行细节测试，抽查销售合同、发票、发货单及签收记录等收入确认的相关资料，检查经销收入的真实性和准确性；

9、针对各资产负债表日前后整车销售收入的确认依据，将整车销售收入确认记录与销售发票、发货单及签收记录等支持性文件进行核对，以评价资产负债表日前后的整车销售收入是否记录于正确的会计期间；

10、向主要经销商进行函证，就报告期各期销售额、各期末往来余额进行确认；网络搜索函证客户的注册地址或实际经营地址，并与发函地址核对，复核函证信息的准确性。

11、获取发行人销售补贴或返利清单，抽样核查相关补贴或返利计提的准确性以及完整性。

（二）核查意见

经核查，保荐机构和申报会计师认为，发行人经销模式下收入真实。

问题 12.关于公司境外经营情况

招股说明书披露，截至 2020 年 6 月 30 日，发行人共拥有 10 家境外控股子公司。

请发行人按照《招股说明书准则》第五十五条的规定：（1）简要披露经营的总体情况，并对有关业务活动进行地域性分析；（2）若发行人在境外拥有资产，请发行人详细披露相关资产的具体内容、资产规模、所在地、经营管理和盈利情况。

回复：

一、境外经营的总体情况及业务活动的地域性情况

发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“九、公司境外经营情况”补充披露如下：

(一) 发行人境外主营业务收入情况及业务活动的地域性情况

报告期内，发行人来源于境内外的主营业务收入及其占比情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月		2019年度	
	金额	比例	金额	比例
境内	3,517,944.91	95.16%	9,281,196.25	95.12%
境外	178,920.74	4.84%	476,036.57	4.88%
主营业务收入合计	3,696,865.65	100.00%	9,757,232.82	100.00%
项目	2018年度		2017年度	
	金额	比例	金额	比例
境内	10,530,198.45	98.42%	9,264,610.33	99.36%
境外	169,174.57	1.58%	59,269.75	0.64%
主营业务收入合计	10,699,373.02	100.00%	9,323,880.07	100.00%

报告期内公司来源于境外的主营业务收入主要为向境外出口整车和CKD散件取得的收入。公司产品出口的地区包括东南亚、东欧、中东、中美和南美、非洲等地。2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月，公司来源于境外的主营业务收入占比分别为0.64%、1.58%、4.88%及4.84%，各年度占比逐年提升。2017年度至2019年度，公司境外主营业务收入及占比逐年增加，主要系：一方面，随着宝腾汽车NL-3车型和SX11车型相关产线开始量产，公司向宝腾汽车出售上述车型相关整车成套件及零部件产品的收入逐渐增加；另一方面，报告期内，公司东欧市场开拓成果显著，销售收入增长较快所致。

二、境外资产的具体情况

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“七、公司控股子公司、参股公司的基本情况”就公司境外资产的相关情况披露如下：

(一) 境外子公司情况

(1) 一级子公司

序号	公司名称	注册地/主要生产经营地	成立时间	法定股本	股东构成
1	Centurion	BVI	2003/2/18	5 万美元	发行人：100.00%
2	Value Century	BVI	2003/3/28	5 万美元	发行人：100.00%
3	吉利国贸	香港	2004/1/30	23,529.41 万港	发行人：100.00%

序号	公司名称	注册地/主要生产 经营地	成立时间	法定股本	股东构成
				币	
4	Luckview	BVI	2006/10/20	5 万美元	发行人：100.00%
5	Linkstate	BVI	2006/12/18	5 万美元	发行人：100.00%

(2) 二级子公司

序号	公司名称	注册地/主要生产 经营地	成立时间	法定股本	股东构成
1	帝福投资	香港	2007/1/3	1 万港币	Luckview：100.00%
2	Fewin S.A.	乌拉圭	2011/5/4	20,000 万乌拉圭 比索	吉利国贸：100.00%

(3) 三级子公司

序号	公司名称	注册地/主要生产 经营地	成立时间	法定股本	股东构成
1	Borisov	白俄罗斯	2017/8/31	100 万白俄罗斯 卢布	吉润汽车：51.00%

(4) 四级子公司

序号	公司名称	注册地/主要生产 经营地	成立时间	法定股本	股东构成
1	Geely-Motors	俄罗斯	2009/5/4	1 万俄罗斯卢布	上海美嘉峰：100%
2	Geely Ukraine	乌克兰	2009/2/24	86.20 万乌克兰格 里夫纳	上海美嘉峰：100%

(二) 境外子公司的业务定位及经营情况

1、境外子公司的业务定位

截至报告期末，发行人各境外子公司的业务定位情况如下：

(1) 生产公司

序号	公司名称	主营业务
1	Borisov	汽车发动机的制造

(2) 销售公司

序号	公司名称	主营业务
1	Fewin S.A.	境外汽车销售公司
2	Geely-Motors	境外汽车销售公司
3	Geely Ukraine	境外汽车销售公司

(3) 投资性公司

序号	公司名称	主营业务
1	吉利国贸	投资控股，持有发行人下属企业；向境外出口销售汽车
2	Centurion	投资控股，持有发行人下属企业
3	Value Century	投资控股，持有发行人下属企业
4	Luckview	投资控股，持有发行人下属企业
5	Linkstate	投资控股，持有发行人下属企业
6	帝福投资	投资平台

发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“九、公司境外经营情况”就公司境外资产的相关情况补充披露如下：

（二）境外子公司的规模及经营业绩

报告期内，公司境外子公司的规模及经营业绩情况如下：

单位：万元

序号	公司名称	2020年6月末/2020年1-6月			
		总资产	净资产	营业收入	净利润
1	Centurion	997,332.77	766,351.80	40.71	56,729.15
2	Value Century	61,669.14	-1,728.01	-	-0.44
3	吉利国贸	300,966.13	3,515.50	38,033.79	5,114.50
4	Luckview	-	-6.82	-	-0.29
5	Linkstate	6.80	-161.91	-	-0.82
6	帝福投资	840.47	-3,053.59	-	15.79
7	Fewin S.A.	176.25	-7,190.42	-	-3.68
8	Borisov	17,420.88	-1,297.35	15,687.02	-1,649.02
9	Geely-Motors	100,150.68	-45,051.75	41,258.09	-8,022.34
10	Geely Ukraine	1.96	1.20	-	-

单位：万元

序号	公司名称	2019年末/2019年度			
		总资产	净资产	营业收入	净利润
1	Centurion	437,929.76	207,522.65	-	139,744.45
2	Value Century	61,668.90	-1,727.57	-	-0.45
3	吉利国贸	365,898.58	11,311.65	100,148.96	1,355.91
4	Luckview	-	-6.53	-	-0.55
5	Linkstate	7.23	-161.09	-	-0.39
6	帝福投资	823.76	-3,069.38	-	13.77

序号	公司名称	2019 年末/2019 年度			
		总资产	净资产	营业收入	净利润
7	Fewin S. A.	180.63	-7,668.69	-	-181.08
8	Borisov	30,609.69	278.01	49,798.73	210.84
9	Geely-Motors	135,947.77	-41,958.85	109,837.19	38,836.55
10	Geely Ukraine	1.96	1.20	-	-

单位：万元

序号	公司名称	2018 年末/2018 年度			
		总资产	净资产	营业收入	净利润
1	Centurion	700,400.20	214,438.66	-	311,410.95
2	Value Century	61,668.52	-1,727.12	-	0.78
3	吉利国贸	46,607.98	-8,574.26	72,225.86	7,499.49
4	Luckview	-	-5.99	-	-0.52
5	Linkstate	6.93	-160.70	-	-0.54
6	帝福投资	809.80	-3,083.15	-	50.06
7	Fewin S. A.	342.61	-7,394.92	-	-204.87
8	Borisov	12,440.66	-77.01	19,167.23	-257.89
9	Geely-Motors	113,627.60	-72,761.25	38,057.56	-17,967.65
10	Geely Ukraine	1.96	1.20	-	-

单位：万元

序号	公司名称	2017 年末/2017 年度			
		总资产	净资产	营业收入	净利润
1	Centurion	481,549.72	103,027.71	-	84,684.25
2	Value Century	61,667.11	-1,727.90	-	-2.83
3	吉利国贸	54,379.62	-16,073.75	56,865.06	3,350.81
4	Luckview	-	-5.47	-	-0.56
5	Linkstate	6.94	-160.16	-	-0.50
6	帝福投资	759.54	-3,133.21	-	-57.40
7	Fewin S. A.	479.13	-6,801.75	94.78	-185.19
8	Borisov	7,250.89	15.99	-	-
9	Geely-Motors	113,841.63	-64,408.14	18,182.49	7,356.04
10	Geely Ukraine	1.96	1.20	-	-0.05

四、关于公司治理与独立性

问题 13.关于同业竞争

问题 13.1

根据招股说明书，发行人的主营业务包括乘用车及核心零部件的研发、生产、销售，乘用车产品包括吉利和几何两大品牌。除发行人及其下属子公司外，控股股东吉利控股控制的主营业务涉及乘用车研发、生产及销售的主要整车品牌包括沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车。此外，吉利控股控制的其他企业涉及乘用车生产制造相关服务，实际控制人控制的除控股股东外其他企业涉及新能源科技板块。

请发行人和保荐机构按照实质重于形式的原则，结合相关企业历史沿革、资产、人员、主营业务（包括但不限于产品服务的具体特点、技术、商标商号、销售渠道、客户、供应商）等方面与发行人的关系，以及业务是否有替代性、竞争性，是否有利益冲突，是否在同一市场范围内销售等，论证是否与发行人构成竞争，不能简单以产品销售地域不同、产品的档次不同等认定不构成同业竞争；并在此基础上说明是否对发行人构成重大不利影响的同业竞争。

请发行人补充披露：（1）上述同业竞争问题的主要结论；（2）公司解决同业竞争的措施，公司防止与控股股东旗下其他整车品牌之间非公平竞争、利益输送及相互或者单方让渡商业机会的内部控制或公司治理制度安排等。

招股说明书披露，发行人正在与沃尔沃探讨合并事项，发行人募集资金拟部分用于产业收购。请发行人在重大事项提示中作出补充披露。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人与控股股东吉利控股控制的主营业务涉及乘用车研发、生产及销售的主要整车品牌的同业竞争情况

发行人的主营业务包括乘用车及核心零部件的研发、生产、销售，乘用车产品包括吉利和几何两大品牌。除发行人及其下属子公司外，控股股东吉利控股控制的主营业务涉及乘用车研发、生产及销售的主要乘用车品牌包括沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车。发行人与控股股东旗下的上述乘用车品牌之间的同业竞争情况如下：

(一) 发行人与沃尔沃之间不存在同业竞争

1、历史沿革方面，二者相互独立

沃尔沃品牌于 1927 年在瑞典创立，为全球知名的豪华汽车品牌。2010 年 8 月，吉利控股通过其下属子公司收购沃尔沃的全部股权，沃尔沃自此成为吉利控股的海外子公司。吉利控股收购沃尔沃主要系引进其先进的研发、生产体系及营销理念，并通过收购沃尔沃增强了发行人整体竞争力，对发行人有着积极影响。

2016 年，沃尔沃发行优先股，发行后吉利控股持有沃尔沃的股权比例下降至 99.0%；2019 年，沃尔沃发行可转换优先股，发行后吉利控股持有沃尔沃的股权比例进一步下降至 97.8%。自吉利控股收购沃尔沃以来，发行人未曾持有沃尔沃股权。

2、主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，二者不构成利益冲突

报告期内，发行人与沃尔沃不存在共用工厂或产线的情况，在知识产权、核心技术及其他资产方面不存在共有情况。

截至报告期末，发行人高级管理人员、财务人员不存在在沃尔沃任职的情况，发行人与沃尔沃人员相互独立、不存在竞争及利益冲突的情形。

综上所述，发行人与沃尔沃在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面相互独立，不存在因相关重叠而产生利益冲突的情形。

3、二者销售渠道不存在重叠，不因部分供应商的重叠构成利益冲突

发行人旗下吉利、几何品牌与沃尔沃均已建立独立的销售渠道，各品牌主要通过各自经销商开设的 4S 店向终端消费者进行销售。报告期内，发行人乘用车品牌与沃尔沃的 4S 店不存在重叠，不存在因销售渠道而产生的竞争及利益冲突。

发行人与沃尔沃自 2013 年起就部分零部件在全球范围开始实行联合采购，通过整合采购需求、提升采购规模、加强议价能力，达到采购成本的节约。截至报告期末，该等联合采购模式下，发行人与沃尔沃独立进行采购决策，独立签署协议并独立进行采购结算。此外，由于部分汽车零部件细分市场，尤其是细分市场头部供应商相对较为集中，从事乘用车相关业务的企业难以完全避免供应商发生重叠，但发行人与沃尔沃在各自与供应商合作过程中独立进行采购决策及结算，不存在因供应商重叠而产生利益冲突的情形。

4、二者主要面向的市场存在差异，不存在替代性及直接竞争关系，不存在重大利益冲突

(1) 主要销售网络布局存在差异

吉利、几何、沃尔沃品牌的销售网络布局比较情况总结如下：

品牌名称		销售网络布局
发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口
	几何品牌	主要在中国境内销售
沃尔沃		覆盖欧洲、中国、美国及其他全球主要汽车市场，其中 2019 年度欧洲地区销量占比约为 48%，中国境内销量占比约为 23%

在销售网络布局方面，发行人的乘用车品牌中，吉利品牌汽车主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口；几何品牌主要在中国境内销售。2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，发行人来自境内的销售收入占比分别为 99.36%、98.42%、95.12% 及 95.16%。

沃尔沃品牌的销售网络覆盖了欧洲、中国、美国及其他全球主要汽车市场，其中 2019 年度沃尔沃在欧洲地区的销量占全球销量的比例约为 48%，在中国境内的销量占比约为 23%。

沃尔沃与发行人乘用车品牌的销售网络布局存在一定重合，但主要布局情况有所差异。

(2) 产品价格区间存在差异

报告期内发行人乘用车品牌主要在中国境内销售。目前在境内乘用车市场中，吉利、几何、沃尔沃品牌的产品价格区间比较情况总结如下：

品牌名称		价格区间 ¹
发行人	吉利品牌	4.99 万元至 20.98 万元
	几何品牌	几何 A: 15.00 万元至 19.00 万元 几何 C: 12.98 万元至 18.28 万元
沃尔沃		26.48 万元起

注 1：价格区间为中国境内销售的官方指导价或建议零售价

截至本问询函回复签署日，发行人的乘用车品牌中，吉利品牌境内销售的官方指导价范围主要在 4.99 万元至 20.98 万元之间，几何品牌已推出的几何 A 车型境内销售的官方指导价范围在 15.00 万元至 19.00 万元之间，几何 C 车型境内销售的官方指导价范

围在 12.98 万元至 18.28 万元之间。

截至本问询函回复签署日，沃尔沃在中国境内销售的主要车型建议零售价均不低于 26.48 万元起，与发行人乘用车品牌价格区间存在较大差异。

5、二者品牌定位存在明显差异，主要面向不同的消费群体，不存在替代性及直接竞争关系，不存在重大利益冲突

发行人乘用车品牌整体定位为经济型乘用车，沃尔沃为源自北欧的全球性豪华整车企业，在全球具有高端的品牌形象，与发行人乘用车品牌的品牌定位存在明显差异。

对于汽车产品而言，通常情况下消费者所属的群体将很大程度上影响其对不同产品定位和价格区间的汽车品牌的购置决策，同时消费者在不同群体间切换通常需要一定的经济基础积累及消费意识、观念等方面的改变，难度较大、所需时间相对较长。因此，发行人吉利和几何品牌与控股股东旗下的沃尔沃在品牌定位方面存在的明显差异，使得上述品牌在目标消费群体方面存在明显分割，各品牌之间不存在替代性和直接竞争关系，不存在重大利益冲突。

6、吉利控股通过收购沃尔沃增强了发行人整体竞争力，对发行人有着积极影响，不存在非公平竞争及重大利益冲突

吉利控股收购沃尔沃主要系引进其先进的研发、生产体系及营销理念。收购完成后，发行人通过与沃尔沃在整车相关技术研发及前瞻性技术的研发等方面存在的协同效应，学习并吸收沃尔沃多年以来的技术积累，对公司技术水平和整体竞争力的提升起到推动作用。此外，作为与发行人同受吉利控股控制的企业，沃尔沃的高端形象及产品口碑对于提升发行人品牌形象及市场知名度起到了积极的正面作用，有利于发行人市场认知度的提升。

综上所述，在历史沿革方面，发行人与沃尔沃相互独立，吉利控股收购沃尔沃主要系引进其先进的研发、生产体系及营销理念，并通过收购沃尔沃增强了发行人整体竞争力，对发行人有着积极影响；在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，发行人与沃尔沃相互独立，不构成利益冲突；在销售渠道方面，发行人与沃尔沃不存在重叠；在供应商方面，发行人与沃尔沃部分供应商重叠主要系由于以节约采购成本为目的的联合采购以及由于部分汽车零部件细分市场集中所引起，但双方未因部分供应商的重叠构成利益冲突；发行人与沃尔沃主要面向的市场存在差异，产品定位存在明显差异，目标消

费群体存在分割，不存在替代性和直接竞争关系，不存在重大利益冲突。因此，发行人目前与沃尔沃不存在同业竞争。

此外，发行人已于 2020 年 2 月发布公告，发行人管理层正在与沃尔沃的管理层探讨通过业务合并进行重组的可能性。若本次重组顺利完成，沃尔沃将成为发行人的子公司，相关的潜在同业竞争风险将得到消除。

（二）发行人与领克之间不存在对发行人构成重大不利影响的同业竞争

1、历史沿革方面，领克投资为发行人的合营企业

领克是发行人合营企业领克投资旗下的乘用车品牌。2017 年 8 月，发行人子公司吉润汽车与浙江豪情及沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资，三者分别持有领克投资注册资本的 50%、20% 及 30%，发行人委派领克投资 4 名董事中的 2 名并参与领克投资的公司治理，对领克投资构成共同控制。领克投资自设立后股权结构未发生变动。

2、主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，二者不构成利益冲突

报告期内，发行人与领克不存在共用工厂或产线的情况，在主要资产方面不存在竞争及利益冲突的情形。

报告期内，发行人的核心技术均来源于自主研发，发行人与领克在核心技术方面不存在共有情况。

截至报告期末，发行人与领克投资下属子公司余姚领克汽车部件有限公司和成都领克汽车有限公司共有 3 项实用新型专利及 1 项发明专利，具体如下：

序号	专利权人	专利名称	申请号	专利类型	申请日	授权公告日	法律状态
1	余姚领克汽车部件有限公司、浙江研究院、吉利控股	汽车通风盖板	2018216779762	实用新型	2018/10/16	2019/6/14	专利权维持
2	成都领克汽车有限公司、浙江研究院、吉利控股	一种汽车照明灯结构	2019206894114	实用新型	2019/5/14	2020/1/24	专利权维持
3	成都领克汽车有限公司、浙江研究院、吉利控股	行人碰撞保护出发装置、行人碰撞保护装置及汽车	2018220366122	实用新型	2018/12/5	2020/1/24	专利权维持
4	成都领克汽车有限公司、吉利控	装饰条卡接结构及具有其的	2016106440536	发明专利	2016/8/8	2020/2/18	专利权维持

股、浙江研究院	车辆					
---------	----	--	--	--	--	--

发行人与领克投资共有的上述专利均不涉及发行人的核心技术，共有专利数量占发行人总体专利数量的比例较小，不会对发行人的业务经营造成重大不利影响。

截至报告期末，发行人获吉利控股授权使用的商标中包含 3 项与领克品牌相关的商标，具体如下：

序号	权利人	被授权人	注册号	图形	类别	注册有效期限
1	吉利控股	发行人	20168430		12	2017/7/21-2027/7/20
2	吉利控股	发行人	17395751		12	2016/9/7-2026/9/6
3	吉利控股	发行人	20603955		12	2017/8/28-2027/8/27

发行人作为领克的合资股东，获授权使用上述领克品牌商标主要为打造整体产品品牌的高端形象，发行人整车品牌与领克品牌独立运营，在乘用车产品中不存在商标使用混同的情形，发行人在使用相关商标的过程中，不存在与领克发生利益冲突的情形。

截至报告期末，发行人高级管理人员、财务人员不存在在领克投资任职的情况，发行人与领克投资人员相互独立、不存在竞争及利益冲突的情形。

3、二者销售渠道不存在重叠，不因部分供应商的重叠构成利益冲突

发行人旗下吉利、几何品牌与领克均已建立独立的销售渠道，各品牌主要通过各自经销商开设的 4S 店向终端消费者进行销售。报告期内，发行人乘用车品牌与领克的 4S 店不存在重叠，不存在因销售渠道而产生的竞争及利益冲突。

由于部分汽车零部件细分市场，尤其是细分市场头部供应商相对较为集中，从事乘用车相关业务的企业难以完全避免供应商发生重叠，但发行人与领克在各自与供应商合作过程中独立进行采购决策及结算，不存在因供应商重叠而产生利益冲突的情形。

4、发行人与领克主要销售网络布局有所重叠，目标消费群体存在一定差异

(1) 主要销售网络布局有所重叠

吉利、几何、领克品牌的销售网络布局比较情况总结如下：

品牌名称		销售网络布局
发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口
	几何品牌	主要在中国境内销售

领克	主要在中国境内销售
----	-----------

在销售网络布局方面，发行人旗下吉利、几何品牌及控股股东旗下领克品牌均主要在中国境内销售，主要销售网络布局有所重叠。

(2) 目标消费群体存在一定差异

目前在境内乘用车市场中，吉利、几何、领克品牌的产品定位和价格区间比较情况总结如下：

品牌名称		产品定位	价格区间 ¹
发行人	吉利品牌	经济型乘用车	4.99 万元至 20.98 万元
	几何品牌	纯电动乘用车	几何 A：15.00 万元至 19.00 万元 几何 C：12.98 万元至 18.28 万元
领克		中高端乘用车	12.58 万元至 22.88 万元

注 1：价格区间为中国境内销售的官方指导价或建议零售价

领克作为发行人、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司及浙江豪情合资成立的中高端品牌，其产品定位较发行人经济型乘用车的定位更为高端，境内销售的官方指导价在 12.58 万元至 22.88 万元之间，价格区间与发行人的整车品牌较为接近，但领克品牌的目标消费群体为更年轻、更追求时尚与科技感的用户，与发行人面向大众化的品牌定位、目标消费群体存在一定的差异。

5、发行人与领克投资同业竞争对发行人不构成重大不利影响

虽然发行人整车品牌与领克品牌主要销售网络布局和价格区间及目标消费群体较为接近，存在一定竞争关系，但相关情形不会对发行人经营发展产生重大不利影响，具体如下：

(1) 发行人与领克投资在目标消费群体上存在一定差异

如上所述，领克作为发行人、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司及浙江豪情合资成立的中高端品牌，其产品定位较发行人经济型乘用车的定位更为高端；领克的目标消费群体为更年轻、更追求时尚与科技感的用户，与发行人面向大众化的品牌定位、目标消费群体存在一定的差异。

(2) 领克品牌整车销量、领克投资收入及毛利占发行人的比例较低，未对发行人构成重大不利影响

2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，领克品牌整车销量及领克投资

收入、毛利占发行人的比例均低于 30%，对发行人的影响较小。报告期内领克品牌整车销量及领克投资收入的具体情况如下：

单位：辆、万元

项目		2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
整车销量	发行人	475,683	1,233,494	1,380,424	1,241,104
	领克品牌	54,763	128,066	120,414	6,012
	领克占发行人比例	11.51%	10.38%	8.72%	0.48%
营业收入	发行人	3,712,088.65	9,813,863.56	10,733,459.82	9,355,309.64
	领克投资	803,938.50	1,732,540.77	1,719,938.21	90,048.26
	领克占发行人比例	21.66%	17.65%	16.02%	0.96%

(3) 发行人对领克投资构成共同控制，并可从领克投资的收益中对应享有投资收益并取得分红回报

截至报告期末，发行人持有领克投资 50.00% 股权，委派领克投资 4 名董事中的 2 名并参与领克投资的公司治理，对领克投资构成共同控制，对领克投资的重大事项决策具有较强的影响力；因此，若领克投资的重大事项可能对发行人构成重大不利影响，发行人可通过其在领克投资所享有的股东权利及委派的董事规避该等重大不利影响的产生。同时，作为领克投资的股东，发行人可从领克投资的收益中对应享有投资收益并在领克投资决议分配股利时取得分红回报，领克投资的发展也将有助于发行人利润水平的提升。

(4) 发行人若成功收购沃尔沃，领克投资将成为发行人子公司，相关同业竞争风险将得到消除

发行人已于 2020 年 2 月发布公告，发行人管理层正在与沃尔沃的管理层探讨通过业务合并进行重组的可能性。若本次重组顺利完成，沃尔沃及领克投资均将成为发行人的子公司，相关同业竞争风险将得到消除。

综上所述，发行人与领克投资的业务存在一定竞争关系，但鉴于：①发行人与领克在目标消费群体上存在一定差异；②报告期内领克品牌整车销量、领克投资收入及毛利占发行人的比例均低于 30%，对发行人影响较小；③发行人可对领克投资实现共同控制并可从领克投资的收益中对应享有投资收益并取得分红回报；④发行人若成功收购沃尔沃后，领克投资将成为发行人子公司，相关同业竞争风险将得到消除。发行人与领克之间不存在对发行人构成重大不利影响的同业竞争。

（三）发行人与路特斯之间不存在同业竞争

1、历史沿革方面，二者相互独立

路特斯品牌于 1948 年在英国创立，为全球知名的跑车与赛车生产商，与保时捷、法拉利并称为世界三大跑车制造商。2017 年 9 月，吉利控股收购路特斯 51% 股权，路特斯自此成为吉利控股的控股子公司。自吉利控股收购路特斯以来，吉利控股持有的路特斯股权比例未发生变动，发行人未曾持有路特斯股权。

2、主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，二者不构成利益冲突

报告期内，发行人与路特斯不存在共用工厂或产线的情况，在知识产权、核心技术及其他资产方面不存在共有情况。

截至报告期末，发行人高级管理人员、财务人员不存在在路特斯任职的情况，发行人与路特斯人员相互独立、不存在竞争及利益冲突的情形。

综上所述，发行人与路特斯在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面相互独立，不存在因相关重叠而产生利益冲突的情形。

3、二者销售渠道不存在重叠，不因部分供应商的重叠构成竞争、利益冲突

发行人旗下吉利、几何品牌与路特斯均已建立独立的销售渠道，各品牌主要通过各自经销商开设的 4S 店向终端消费者进行销售。报告期内，发行人乘用车品牌与路特斯的 4S 店不存在重叠，不存在因销售渠道而产生的竞争及利益冲突。

由于部分汽车零部件细分市场，尤其是细分市场头部供应商相对较为集中，从事乘用车相关业务的企业难以完全避免供应商发生重叠，但发行人与路特斯在各自与供应商合作过程中独立进行采购决策及结算，不存在因供应商重叠而产生利益冲突的情形。

4、二者主要面向不同的目标消费群体，主要面向的市场存在差异，不存在替代性、竞争性和利益冲突

（1）主要销售网络布局存在差异

吉利、几何、路特斯品牌的销售网络布局比较情况总结如下：

品牌名称		销售网络布局
发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口

	几何品牌	主要在中国境内销售
路特斯		主要覆盖英国、美国、法国、日本、意大利、中国等

在销售网络布局方面，发行人吉利、几何品牌汽车主要在中国境内销售，路特斯品牌的销售网络主要覆盖英国、美国、法国、日本、意大利、中国等，其中 2019 年度路特斯在中国境内的销量为 49 辆，在中国境内销售数量较少。

路特斯与发行人乘用车品牌的主要销售网络布局存在明显差异。

（2）目标消费群体存在差异

报告期内发行人乘用车品牌主要在中国境内销售。目前在境内乘用车市场中，吉利、几何、路特斯品牌的产品定位和价格区间比较情况总结如下：

品牌名称		产品定位	价格区间 ¹
发行人	吉利品牌	经济型乘用车	4.99 万元至 20.98 万元
	几何品牌	纯电动乘用车	几何 A: 15.00 万元至 19.00 万元 几何 C: 12.98 万元至 18.28 万元
路特斯		高端性能跑车及赛车	97.2 万元起

注 1：价格区间为中国境内销售的官方指导价或建议零售价

路特斯是知名的跑车与赛车生产商，其乘用车产品主要为高端性能跑车及赛车，境内销售的建议零售价为 97.2 万元起，远高于发行人吉利品牌及几何品牌汽车定价范围，与发行人产品在定位、售价及目标消费群体方面存在明显差异。

基于前述情况，路特斯主要销售网络布局、产品定位和价格区间与发行人乘用车品牌存在明显差异，发行人与路特斯主要面向不同的目标消费群体，各品牌之间不存在替代性和竞争性，不存在利益冲突。

综上所述，在历史沿革方面，发行人与路特斯相互独立；在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，发行人与路特斯相互独立，不构成利益冲突；在销售渠道方面，发行人与路特斯不存在重叠；在供应商方面，发行人与路特斯部分供应商重叠主要系由于部分汽车零部件细分市场较为集中所引起，但双方未因部分供应商的重叠构成利益冲突；发行人与路特斯的主要销售网络布局及目标消费群体存在明显分割，不存在替代性、竞争性和利益冲突。因此，发行人与路特斯不存在同业竞争的情形。

（四）发行人与极星汽车之间不存在同业竞争

1、历史沿革方面，二者相互独立

极星汽车是吉利控股控制的北辰汽车（上海）有限公司（以下简称“北辰汽车”）旗下的乘用车品牌，北辰汽车成立于 2015 年 12 月，成立时的股东为吉利控股子公司沃尔沃汽车（中国）投资有限公司；2018 年 9 月，吉利控股向北辰汽车增资并取得北辰汽车 50% 股权。截至报告期末，吉利控股及其控制的沃尔沃汽车（中国）投资有限公司分别持有北辰汽车 50% 股权。自北辰汽车设立以来，发行人未曾持有其股权。

2、主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，二者不构成利益冲突

报告期内，发行人与极星汽车不存在共用工厂或产线的情况，在知识产权、核心技术及其他资产方面不存在共有情况。

截至报告期末，发行人高级管理人员、财务人员不存在在北辰汽车任职的情况，发行人与北辰汽车人员相互独立、不存在竞争及利益冲突的情形。

综上所述，发行人与极星汽车在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面相互独立，不存在因相关重叠而产生利益冲突的情形。

3、二者销售渠道不存在重叠，不因部分供应商的重叠构成利益冲突

发行人旗下吉利、几何品牌与极星汽车均已建立独立的销售渠道，发行人旗下乘用车品牌主要通过各自经销商开设的 4S 店向终端消费者进行销售，极星汽车主要通过官方网站直接向终端消费者进行销售。报告期内，发行人乘用车品牌与极星汽车的销售渠道不存在重叠，不存在竞争及利益冲突。

由于部分汽车零部件细分市场，尤其是细分市场头部供应商相对较为集中，从事乘用车相关业务的企业难以完全避免供应商发生重叠，但发行人与极星汽车在各自与供应商合作过程中独立进行采购决策及结算，不存在因供应商重叠而产生利益冲突的情形。

4、二者主要面向不同的消费群体，主要面向的市场存在差异，不存在替代性、竞争性和利益冲突

（1）主要销售网络布局存在差异

吉利、几何、极星汽车等品牌的销售网络布局比较情况总结如下：

品牌名称		销售网络布局
发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口
	几何品牌	主要在中国境内销售

极星汽车	覆盖欧洲、中国、美国及其他全球主要汽车市场
------	-----------------------

在销售网络布局方面，发行人吉利、几何品牌汽车主要在中国境内销售，极星汽车主要销售网络覆盖欧洲、中国、美国及其他全球主要汽车市场。极星汽车与发行人乘用车品牌的销售网络布局存在一定重合，但主要布局情况有所差异。

(2) 目标消费群体存在差异

报告期内发行人乘用车品牌主要在中国境内销售。目前在境内乘用车市场中，吉利、几何、极星汽车的产品定位和价格区间比较情况总结如下：

品牌名称		产品定位	价格区间 ¹
发行人	吉利品牌	经济型乘用车	4.99 万元至 20.98 万元
	几何品牌	纯电动乘用车	几何 A: 15.00 万元至 19.00 万元 几何 C: 12.98 万元至 18.28 万元
极星汽车		高性能电动化汽车	Polestar1: 145.00 万元 Polestar2: 41.80 万元起

注 1：价格区间为中国境内销售的官方指导价或建议零售价

极星汽车定位于高性能电动化汽车，截至报告期末，极星汽车已推出两款车型，其中 Polestar1 定价为 145.00 万元，Polestar2 定价为 41.80 万元起，均远高于发行人吉利品牌及几何品牌汽车定价范围，与发行人产品在定位、售价及目标消费群体方面存在明显差异。

基于前述情况，极星汽车主要销售网络布局、产品定位和价格区间与发行人乘用车品牌存在明显差异，发行人与极星汽车主要面向不同的目标消费群体，各品牌之间不存在替代性和竞争性，不存在利益冲突。

综上所述，在历史沿革方面，发行人与极星汽车相互独立；在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，发行人与极星汽车相互独立，不构成利益冲突；在销售渠道方面，发行人与极星汽车不存在重叠；在供应商方面，发行人与极星汽车部分供应商重叠主要系由于部分汽车零部件细分市场较为集中所引起，但双方未因部分供应商的重叠构成利益冲突；发行人与极星汽车的目标消费群体存在分割，不存在替代性、竞争性和利益冲突。因此，发行人与极星汽车不存在同业竞争的情形。

为便于投资者理解，发行人已在招股说明书中对以上相关表述进行了同步调整并以**楷体加粗**标示。

二、发行人与吉利控股控制的其他涉及乘用车生产制造相关服务的企业的同业竞争情况

除沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车外，发行人控股股东吉利控股控制的其他涉及乘用车生产制造相关服务的企业主要为拥有道路机动车辆生产企业准入资格的浙江豪情、浙江吉利、山西新能源等三家目录公司。上述目录公司主要为发行人旗下吉利、几何品牌以及控股股东旗下沃尔沃、领克、极星汽车提供检测加工等与乘用车生产制造相关的服务，报告期内不存在对吉利控股并表范围外提供乘用车生产制造相关服务并在吉利控股合并报表层面产生该类业务收入的情形，与发行人不存在同业竞争。

三、发行人与实际控制人控制的除控股股东外其他涉及新能源科技板块企业的同业竞争情况

发行人实际控制人控制的除控股股东吉利控股外的其他主要集团中，涉及新能源科技板块的企业主要为吉利科技。吉利科技的新能源科技板块主要从事换电网络等换电基础设施及换电技术的研发，与发行人不存在同业竞争。

四、招股说明书中补充披露上述同业竞争问题的主要结论

发行人已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性”之“九、同业竞争”之“（一）是否存在同业竞争情况的说明”补充披露如下：

综上所述，发行人控股股东控制的主营业务涉及乘用车研发、生产及销售的主要乘用车品牌中，沃尔沃、路特斯、极星汽车与发行人在历史沿革、主要资产、人员、主营业务等方面相互独立，不存在直接竞争或利益冲突，与发行人不存在同业竞争；领克投资为发行人的合营企业，其主营业务与发行人存在一定竞争关系，但相关情形未对发行人构成重大不利影响，不构成发行人本次科创板发行上市的实质性障碍。

发行人与控股股东、实际控制人控制的除上述乘用车品牌外的其他业务不存在同业竞争。

五、公司解决同业竞争的措施，公司防止与控股股东旗下其他整车品牌之间非公平竞争、利益输送及相互或者单方让渡商业机会的内部控制或公司治理制度安排等

（一）公司解决同业竞争的措施

以下楷体加粗内容已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性”之“九、同业竞争”

之“（二）发行人防范利益输送、利益冲突及保持独立性的具体安排”补充披露：

3、进一步消除潜在同业竞争风险的措施

发行人已于2020年2月发布公告，发行人管理层正在与沃尔沃的管理层探讨通过业务合并进行重组的可能性。若本次重组顺利完成，沃尔沃、领克投资将成为发行人的子公司，相关同业竞争风险将得到消除。

（二）公司防止与控股股东旗下其他整车品牌之间非公平竞争、利益输送及相互或者单方让渡商业机会的内部控制或公司治理制度安排等

以下楷体加粗内容已在招股说明书“第七节 公司治理与独立性”之“九、同业竞争”之“（二）发行人防范利益输送、利益冲突及保持独立性的具体安排”补充披露：

1、制定并完善公司相关制度

为防范利益输送、利益冲突及保持独立性，公司制定了《关联交易管理制度》《对外担保管理制度》《对外投资管理制度》等，在《公司章程（A股上市后适用稿）》、《股东大会议事规则》《董事会议事规则》等公司治理制度中对公司重大投资、交易、资金往来的审议和决策程序等进行了规定，并制定了研发、采购、生产、销售、人力资源管理、财务管理等业务及财务相关的管理制度，对公司各类业务审批、执行、管理等事项进行了规定，从而避免利益输送及利益冲突，保持公司独立性，保障公司及股东的利益。

六、发行人正在与沃尔沃探讨合并事项，发行人募集资金拟部分用于产业收购。请发行人在重大事项提示中作出补充披露

发行人已在招股说明书“重大事项提示”补充披露如下：

八、公司潜在产业收购计划

公司已于2020年2月发布公告，公司管理层正在与沃尔沃的管理层探讨通过业务合并进行重组的可能性。相关事项处于初步探讨阶段，具有一定的不确定性。

公司募集资金拟部分用于产业收购项目，该项目募集资金均用于境内，拟通过产业收购方式整合境内行业优质标的，实现对行业资源的整合及有效协同，更高效助力公司业务发展。目前公司尚无明确收购目标，将在项目实施期间内根据行业情况寻找投资收购机会，完成收购。

七、保荐机构、发行人律师核查意见

（一）核查程序

保荐机构、发行人律师主要履行了以下核查手段：

1) 查阅公开资料、访谈吉利控股相关人员，了解沃尔沃、领克投资、路特斯、极星汽车历史沿革及其与发行人的关系；

2) 查阅发行人及实际控制人控制的其他企业旗下整车品牌官方网站，查询各品牌车型的官方指导价或建议零售价，获取并通过访谈了解吉利、几何、沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车等品牌的产品介绍资料及销售网络布局、目标消费群体等情况；

3) 查阅发行人主要资产清单及相关权属证明、发行人员工花名册及高级管理人员等相关人员对外任职情况并与发行人相关人员进行访谈，了解各方主要资产、人员等独立性情况；

4) 通过访谈了解各整车品牌的主要销售模式及销售渠道、各方关于销售渠道的管理、发行人与沃尔沃联合采购的情况，并结合汽车与汽车零部件行业的特点了解各方采购模式及特点；

5) 获取吉利控股合并报表范围，与控股股东访谈了解控股股东控制的其他企业的主营业务情况；

6) 查阅 Volvo Car AB (publ.)2019 年年度报告、吉利控股 2020 年度第一期中期票据募集说明书、发行人于 2020 年 2 月发布的关于与沃尔沃重组事项的公告等公开资料；

7) 比较发行人吉利品牌、几何品牌与沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车在主营业务、销售网络布局、产品定位、价格区间、目标消费群体等方面的差异；

8) 查阅发行人报告期的审计报告，获取领克投资报告期各期主要财务数据；

9) 取得领克投资公司章程，了解领克投资公司治理机制及董事会构成情况；

10) 查阅发行人 2017 年、2018 年及 2019 年年度报告，以及 2020 年 1-6 月销量公告，获取发行人整车品牌及领克品牌报告期各期的销量等数据；

11) 与吉利科技进行访谈了解其相关业务的开展情况；

12) 查阅发行人《公司章程（A 股上市后适用稿）》等各项公司治理制度、公司相

关的业务及财务管理制度；

13) 取得控股股东吉利控股、实际控制人李书福出具的《关于避免同业竞争的承诺函》。

(二) 核查意见

经核查，保荐机构和发行人律师认为：

1、发行人控股股东控制的主营业务涉及乘用车研发、生产及销售的主要乘用车品牌中，沃尔沃、路特斯、极星汽车与发行人在历史沿革、主要资产、人员主营业务等方面相互独立，不存在直接竞争或利益冲突，与发行人不存在同业竞争；

2、领克与发行人存在一定竞争关系，但鉴于：①发行人与领克在目标消费群体上存在一定差异；②报告期内领克品牌整车销量、领克投资收入及毛利占发行人的比例均低于 30%，对发行人影响较小；③发行人可对领克投资实现共同控制并可从领克投资的收益中对应享有投资收益并取得分红回报；④发行人若成功收购沃尔沃后，领克投资将成为发行人子公司，相关同业竞争风险将得到消除。发行人与领克之间不存在对发行人构成重大不利影响的同业竞争；

3、发行人与控股股东控制的除上述乘用车品牌外的其他业务不存在同业竞争；

4、上述情形不会构成发行人本次科创板发行上市的实质性障碍。

问题 13.2

招股说明书披露，2018 年，公司与吉利控股订立许可协议，将知识产权及前景知识产权授权给宝腾汽车，使其在许可期限内和许可地域从事许可车型设计、开发、生产、销售、推广及分销。宝腾集团为在马来西亚注册成立的私营有限公司，由吉利控股持有其 49.9% 权益。

请发行人说明：(1) 宝腾汽车的具体情况，公司与宝腾汽车业务的关系，是否存在竞争关系及依据；(2) 公司将汽车知识产权许可给宝腾汽车的背景及原因；(3) 汽车知识产权许可协议的主要内容，包括涉及的主要知识产权技术、许可期限、许可范围、费用等；(4) 相关知识产权许可事项对公司生产经营的影响。

请发行人律师核查并发表明确意见。

回复：

一、宝腾汽车的具体情况，公司与宝腾汽车业务的关系，是否存在竞争关系及依据

(一) 宝腾汽车的具体情况

宝腾汽车是马来西亚的国产汽车品牌，为马来西亚 DRB-HICOM 集团旗下子公司。2017 年，浙江吉利控股集团与马来西亚 DRB-HICOM 集团签署相关协议，收购宝腾汽车 49.9% 的股份。

截至报告期末，宝腾汽车的基本情况如下：

公司名称	Proton Holdings Berhad
成立时间	2003 年 7 月
注册地址	Centre Of Excellence, KM33.8, Westbound Shan Alam Expressway, Subang Jaya, Selangor, Malaysia
法定股本总额	31.2 亿林吉特
股权结构	DRB-HICOM: 50.1% 吉利国际（香港）: 49.9%
经营范围	投资控股，下属企业负责宝腾品牌乘用车的研发、生产和销售

宝腾汽车主营业务为右舵乘用车的研发、生产和销售，主要面向东南亚地区中低端右舵乘用车市场，2019 年宝腾汽车销量为 100,821 辆，其东南亚市场销售价格区间折算为人民币约为 6 万元至 21 万元人民币。

(二) 公司与宝腾汽车业务的关系，是否存在竞争关系及依据

1、发行人与宝腾汽车在目标消费群体上存在明显分割

(1) 发行人与宝腾汽车在销售区域上存在明显差异

发行人吉利品牌、几何品牌与宝腾汽车的主要销售区域比较情况总结如下：

品牌名称		主要销售区域
发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口
	几何品牌	主要在中国境内销售
宝腾汽车		主要在东南亚销售，中国境内无销售

在销售区域方面，发行人的乘用车品牌中，吉利品牌和几何品牌车型均为左舵乘用车，吉利品牌汽车主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区的左舵乘用车国家出口，几何品牌主要在中国境内销售。宝腾汽车车型均为右舵乘用车，销售区

域主要集中在东南亚市场，包括马来西亚、泰国、印度尼西亚、巴基斯坦等右舵乘用车国家。发行人与宝腾汽车在销售区域上存在明显差异。

(2) 发行人与宝腾汽车在产品定位上存在明显差异

品牌名称		产品定位	价格区间
发行人	吉利品牌	经济型乘用车	4.99 万元至 20.98 万元
	几何品牌	纯电动乘用车	几何 A: 15.00 万元至 19.00 万元 几何 C: 12.98 万元至 18.28 万元
宝腾汽车		中低端右舵乘用车	折算人民币约为 6 万元至 21 万元

在产品定位方面，发行人的乘用车品牌中，吉利品牌汽车定位为经济型乘用车，境内销售的官方指导价范围主要在 4.99 万元至 20.98 万元之间。几何品牌为发行人旗下纯电动汽车品牌，截至本问询回复出具日，几何品牌已推出的车型境内销售的官方指导价范围在 12.98 万元至 19.00 万元之间。宝腾汽车产品定位为中低端右舵乘用车，在东南亚市场销售价格区间折算为人民币约为 6 万元至 21 万元人民币。发行人乘用车品牌与宝腾汽车虽然在产品价格区间上有所重叠，但发行人乘用车车型均为左舵乘用车，宝腾汽车乘用车车型均为右舵乘用车，发行人与宝腾汽车在产品定位上存在明显差异。

2、发行人与宝腾汽车不存在直接竞争关系，不存在非公平竞争、利益输送及相互或者单方让渡商业机会情形，对未来发展不构成潜在重大不利影响

基于前述分析，发行人乘用车品牌与宝腾汽车存在明显的销售区域差异和产品定位差异，目标消费群体存在明显分割，发行人与宝腾汽车不存在直接竞争关系，不存在非公平竞争、利益输送及相互或者单方让渡商业机会情形，对未来发展不构成潜在重大不利影响。

因此，发行人与宝腾汽车不存在同业竞争的情形。

二、公司将汽车知识产权许可给宝腾汽车的背景及原因

吉利控股投资入股宝腾汽车之前，宝腾汽车在当地的研发能力相对薄弱，车型技术老旧，产品竞争力不足，市场占有率连续多年下滑，连年亏损。在吉利控股投资入股宝腾汽车以后，宝腾汽车管理层制定了十年商业计划，目标是宝腾成为马来西亚市场份额最大、东盟汽车市场前三名的汽车制造商。为实现前述目标，宝腾汽车管理层决定引入有竞争力的车型和技术，以提升宝腾汽车在马来西亚及东盟的竞争力。

三、汽车知识产权许可协议的主要内容，包括涉及的主要知识产权技术、许可期

限、许可范围、费用等

发行人与吉利控股于 2018 年 9 月 24 日签署《知识产权许可协议》，约定发行人将其拥有的 NL-3/SX11/VF11 知识产权和前景知识产权许可给吉利控股用于 NL-3/SX11/VF11 三款车型的设计、开发、生产、销售、营销和分销，吉利控股仅可将 NL-3/SX11/VF11 知识产权转许可、分许可给宝腾汽车及其附属子公司。协议内容如下：

（一）涉及的主要知识产权技术

NL-3/SX11/VF11 知识产权指《知识产权许可协议》生效前，发行人拥有的与 NL-3 车型、SX11 车型和 VF11 车型生产相关的专利、发明（无论是否可以申请专利）、外观设计（包括已注册的和未注册的），实用新型、著作权及相关权利、包括商业秘密在内（无论是否可以申请专利）的专有技术及任何类似权利、无论是否已经注册，也包括为履行以上权利而相关的其他权利。同时包括其他技术、商务、市场推广信息。前景知识产权指改进、开发、更新、修改后的 NL-3/SX11/VF11 知识产权。NL-3/SX11/VF11 指发行人 NL-3 车型、SX11 车型和 VF11 车型。

（二）许可费用

吉利控股应就 NL-3/SX11/VF11 知识产权向发行人支付人民币共计 13.44 亿元。

（三）许可期限

NL-3/SX11/VF11 每项知识产权许可期限自 2018 年 9 月 24 日或 NL-3/SX11/VF11 车型在许可地域 SOP 之日（以较晚者为准）起 10 年内有效。《知识产权许可协议》有效期与 NL-3/SX11/VF11 三款车型知识产权许可期限中最晚者一致。

（四）许可地域

文莱、印度尼西亚、马来西亚、新加坡和泰国及其他双方后续达成一致的地域。

（五）许可范围

发行人允许吉利控股在许可期限内，在许可地域使用 NL-3/SX11/VF11 知识产权用于 NL-3/SX11/VF11 三款车型的设计、开发、生产、销售、营销和分销。在许可期限的第 1 年至第 5 年内，许可方式为独占许可，在许可期限的第 6 年至第 10 年内，许可方式为普通许可。吉利控股仅可将 NL-3/SX11/VF11 知识产权转许可、分许可给宝腾汽车及其附属子公司。

发行人允许吉利控股在协议有效期内，在许可地域使用发行人所有的前景知识产权用于 NL-3/SX11/VF11 三款车型的设计、开发、生产、销售、营销和分销。在许可期限的第 1 年至第 5 年内，许可方式为独占许可，在许可期限的第 6 年至第 10 年内，许可方式为普通许可。吉利控股仅可将 NL-3/SX11/VF11 知识产权转许可、分许可给宝腾汽车及其附属子公司。

四、相关知识产权许可事项对公司生产经营的影响

相关知识产权许可事项对发行人的生产经营主要产生以下影响：

1、从品牌建设角度而言，成熟知识产权的输出体现了发行人先进的科技研究水平以及市场对发行人科研能力的认可，有助于提升发行人的国际形象，传播发行人知名度、美誉度；

2、从经济收益的角度而言，发行人的知识产权许可可以获得许可费用收益，有利于增加发行人收入，加大对技术研发的投入力度，提高生产效率，扩大生产规模；

3、从技术人才储备的角度而言，通过与宝腾汽车各方面通力合作，有利于促进发行人国际化人才尤其是国际化研发技术人才的培育；

4、从市场示范角度而言，发行人通过输出吉利 NL-3 等新一代车型技术拓展了东南亚市场，带动了宝腾汽车现有车型和市场份额的快速发展。因此，发行人该等知识产权许可使用为东南亚以及其他右舵车市场国家的汽车工业发展树立了榜样和示范作用。

五、发行人律师核查意见

（一）主要核查手段

发行人律师主要履行了包括但不限于以下核查程序：

1、查阅了宝腾汽车的官方网站及发行人 2019 年度年报，查询宝腾汽车的官方指导价或建议零售价，了解宝腾汽车的销售区域、产品定位和目标消费群体；

2、比较发行人吉利品牌、几何品牌与宝腾汽车在销售区域、产品定位、价格区间等方面的差异；

3、访谈了发行人、吉利控股的相关负责人；

4、查阅了发行人与吉利控股于 2018 年 9 月 24 日签订的《知识产权许可协议》；

5、查阅了发行人 2018 年度年报以及在联交所公布的相关公告。

（二）核查意见

如上分析，发行人律师认为，发行人乘用车品牌与宝腾汽车在目标消费群体上存在明显分割，发行人与宝腾汽车不存在同业竞争的情形，相关知识产权许可事项不会对发行人的生产经营产生重大不利影响。

问题 14.关于关联销售与采购

根据申请材料，因整车制造企业外商持股比例存在限制，公司作为红筹企业尚无法取得整车制造资质，为此公司在乘用车相关业务经营过程中，将汽车零部件加工为整车成套件后销售给浙江豪情、浙江吉利、山西新能源汽车工业有限公司等吉利控股控制的目录公司，由该等目录公司进行检测并颁发乘用车整车合格证。报告期各期，目录公司的必要合理费用率长期稳定在较低水平，仅用于覆盖目录公司进行整车成套件检测加工所必需的人力、设备成本。

报告期各期，此类交易金额分别占当期主营业务收入的 92.26%、83.76%、85.17% 和 80.12%。吉利汽车向关联（连）方销售整车成套件及随车工具包，以及关联（连）方向吉利汽车销售整车的背对背交易按净额在利润表列示。

报告期各期，公司自浙江豪情、浙江吉利、山西新能源汽车工业有限公司等吉利控股控制下的目录公司的整车采购金额，合计超过占公司当期主营业务成本的 118.93%、103.74%、101.45%和 98.65%，该情况系发行人与目录公司间的整车成套件-整车背对背交易按净额在利润表列示所致。

根据公司与吉利控股于 2009 年、2018 年签署的《服务协议》，公司向上述目录公司采购整车，按整车成套件的规格或型号以整车出售给终端用户的价格减去分销成本计价。通过《服务协议》对整车成套件-整车交易的定价安排，上述关联（连）目录公司实质上仅为公司整车成套件进行检测加工、颁发整车合格证并缴付消费税。

请发行人说明：（1）将整车成套件后销售给目录公司后再购回整车的实物流转情况，目录公司的生产过程情况，相关交易属于委托加工业务还是购销业务，相关交易涉及的会计处理情况；（2）向关联方销售整车成套件以及关联方向发行人销售整车的背对背交易的定价依据及公允性，目录公司的利润水平区间，是否损害发行人及股东的利益；（3）

发行人与目录公司税收缴纳和新能源汽车补贴等政府补助的安排；(4)《服务协议》的期限，预计续签时间，协议内容是否变化；(5)报告期内授予知识产权许可、提供项目研发服务、在关联方吉致金融存款定价的公允性；(6)报告期内部分固定资产及在建工程由关联方建设、部分无形资产及开发支出由关联方开发，再由发行人进行收购的必要性及合理性，上述交易及发行人与关联方之间股权交易定价的公允性，是否损害发行人及股东的利益。

请保荐机构、申报会计师核查并发表明确意见，并就是否存在影响发行人的业务独立性或者显失公平的关联交易发表明确核查意见。

回复：

一、将整车成套件后销售给目录公司后再购回整车的实物流转情况，目录公司的生产过程情况，相关交易属于委托加工业务还是购销业务，相关交易涉及的会计处理情况

(一) 将整车成套件后销售给目录公司后再购回整车的实物流转情况及目录公司的生产过程情况

根据吉利汽车与吉利控股（目录公司浙江豪情、浙江吉利、山西新能源汽车工业有限公司的母公司）签署的《服务协议》的约定，吉利汽车向吉利控股及其附属公司提供整车成套件和汽车零部件。公司将发动机、变速器等零部件加工形成整车成套件销售给目录公司，整车成套件经目录公司检测加工合格并取得《机动车整车出厂合格证》后，形成可对外销售的整车产品，并由发行人购回后进行对外销售。

上述整车成套件-整车关联交易的具体过程、实物流转情况如下：

①吉利汽车生产子公司将整车成套件销售给吉利控股下属目录公司：生产基地生产的整车成套件下线后，随即进入目录公司设在生产基地总装车间内的检测加工区域，吉利汽车生产子公司生成出库单，并确认相关收入；

②目录公司对整车成套件进行检测加工并颁发《机动车整车出厂合格证》；

③目录公司将整车销售给吉利汽车销售子公司：检验合格的整车离开目录公司检测加工区域，直接停放入生产基地总装车间旁的吉利汽车销售子公司车库。

上述交易中，目录公司承担的生产过程主要为对整车成套件进一步检测加工成为检

验合格、符合国家标准的汽车整车产品。

（二）相关交易属于购销业务而非委托加工

1、交易模式分析

从交易模式角度，委托加工业务的双方一般签订委托加工合同，合同价款表现为加工费，且加工费与受托方持有的主要材料价格变动无关。

根据吉利汽车与吉利控股 2009 年、2018 年签署的《服务协议》，吉利汽车向目录公司销售整车成套件及随车工具包，吉利汽车向目录公司采购整车，吉利汽车向目录公司销售整车成套件及随车工具包的计价依据为整车成套件相应的整车终端销售价格减去分销成本、适用的税费（主要为消费税）及相关必要合理的费用，加上（电动车）新能源汽车补贴后的金额；吉利汽车向目录公司采购整车的加价依据为整车成套件相应的整车终端价格金额减去分销成本后的金额。该等协议约定了吉利汽车和目录公司间的服务内容及结算计价依据：从服务内容来看，上述交易由销售整车成套件、购买整车两个环节构成，交易内容并非加工服务；从合同价款的表现形式来看，协议约定的合同价款为采购、销售价款，且上述两个购销环节各自有其计价依据，而并非以加工费计价。因此，该等协议并非为委托加工合同。

2、业务实质分析

从业务实质层面，对吉利汽车与目录公司交易分析如下：

1、《服务协议》约定了吉利汽车和目录公司间的交易分为购销两个环节，交易内容并非加工服务；协议约定的合同价款为采购、销售价款，并非加工费，因此协议并非委托加工协议。合同约定了交易双方需各自保证其所提供货物的质量，如交付货物质量存在缺陷，提供货物的一方需修复或更换，因货物缺陷产生的相关损失由提供货物的一方负责，即整车成套件的风险权属归于发行人，检测完成的整车的风险权属归目录公司，上述两个产品在各自交付后实现归属和风险的转移。

2、目录公司需保证其所提供整车的质量，如交付整车质量存在缺陷，目录公司需修复或更换，由此产生的相关费用由目录公司承担，因此，目录公司于检测加工过程中承担了整车成套件保管和灭失、价格波动等风险。

3、目录公司并非以加工费定价，《服务协议》分别约定了购销环节整车成套件/

整车各自的计价依据，且该等计价依据由吉利汽车和目录公司双方协商一致确定，因此目录公司具备对销售予吉利汽车产品的完整销售定价权。

4、《服务协议》约定按该协议提供服务及产品的货款按 90 天还款期支付，即目录公司承担了销售予吉利汽车的整车对应账款的信用风险。

5、整车成套件由目录公司检测加工并颁发《机动车整车出厂合格证》后，才能正式成为可对外销售、可合法上牌上路行驶的整车。

吉利汽车与目录公司交易，从合同属性、物料风险归属转移、原料保管灭失风险、定价权、信用风险、产品功能等角度，均符合独立购销业务特点，业务实质为购销业务。

综上，吉利汽车将整车成套件销售给目录公司再购回整车的相关交易属于购销业务。

三、相关交易涉及的会计处理情况

上述交易环节①吉利汽车生产子公司的会计处理如下：

借：应收账款/预收款项（合同负债）

贷：主营业务收入

贷：应交税费-销项税额

借：主营业务成本

贷：存货

上述环节③吉利汽车销售子公司的会计处理如下：

借：存货

借：应交税费-进项税额

贷：预付账款/应付账款

由于吉利汽车与目录公司间的上述整车成套件—整车交易为背对背交易，相关整车成套件在被销售给目录公司时并未完成最终销售，需在目录公司完成检测加工后销售回吉利汽车并由后者的销售子公司对外销售，因此结合企业会计准则关于收入总额净额法的相关判断，基于实质重于形式原则，在编制吉利汽车合并报表时，吉利汽车生产子公司向目录公司销售整车成套件及随车工具包的收入金额不计入合并利润表的主营业务

收入，而被用于与销售子公司向目录公司采购整车形成的主营业务成本相抵销，合并层面抵销分录如下：

借：主营业务收入

贷：主营业务成本

二、向关联方销售整车成套件以及关联方向发行人销售整车的背对背交易的定价依据及公允性，目录公司的利润水平区间，是否损害发行人及股东的利益

吉利汽车向关联方销售整车成套件以及关联方向发行人销售整车的背对背交易的定价依据，参见本题一之“（二）相关交易属于购销业务而非委托加工”之“1、交易模式分析”。

以上定价依据中，整车终端价格系公司在新车型上市前根据前期市场调研、可比竞品车型定价、生产成本等多种因素综合确定，并在车型上市后不定期根据市场供需情况调整；分销成本由吉利汽车销售子公司及吉利/几何品牌经销商的毛利，以及车辆出厂后的运输费用构成，其中主要为经销商毛利。整车终端价格、分销成本主要受市场化因素影响，新能源汽车补贴、汽车消费税及其附加金额由补贴政策、税收政策客观决定，可能影响交易公允性的主要因素为目录公司相关必要合理费用。

以下就目录公司的相关合理必要费用水平的公允性进行分析：

报告期各期，吉利汽车向浙江豪情、浙江吉利、山西新能源汽车工业有限公司 3 家目录公司销售整车成套件及随车工具包，以及购买整车的金额如下：

单位：万元

	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
向目录公司销售整车成套件及随车工具包	2,961,888.64	8,309,868.84	8,962,258.46	8,601,902.96
从目录公司采购整车	3,075,132.93	8,334,467.58	9,016,494.22	8,903,386.18

注：上述向目录公司销售整车成套件及随车工具包的金额中，不包含向目录公司销售的非吉利/几何品牌（即宝腾等品牌）整车成套件。

根据上述交易金额以及目录公司各期收到的新能源汽车补贴和缴纳的汽车消费税及其附加，可测算得目录公司的相关必要合理费用率：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
目录公司相关必要合理费用	2,949.33	12,666.63	8,195.56	12,270.39

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
相关必要合理费用率	0.10%	0.15%	0.09%	0.14%

上述相关必要合理费用率即为目录公司的潜在利润空间，报告期各期，相关必要合理费用率长期稳定在较低水平，主要被用于覆盖目录公司进行整车成套件检测加工所必需的人力、设备成本。2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月，目录公司与吉利、几何品牌整车成套件加工检测相关的人工成本、机器设备折旧、模具折旧和无形资产摊销合计分别为6,636.70万元、7,932.70万元、6,492.80万元和2,924.61万元，前述必要合理费用基本能够覆盖目录公司与发行人相关的人力成本和折旧摊销之和，两者差额相比目录公司与发行人的整体交易额、发行人整体利润金额规模较小，不存在通过目录公司必要合理费用为发行人代垫成本费用的情形。

因而上述整车成套件-整车交易中，公司向目录公司销售整车成套件及随车工具包的价格，以及公司从目录公司采购整车的价格均定价公允，不存在损害发行人及股东利益的情形。

三、发行人与目录公司税收缴纳和新能源汽车补贴等政府补助的安排

《中华人民共和国消费税暂行条例》规定，在中华人民共和国境内生产、委托加工和进口本条例规定的消费品的单位和个人，以及国务院确定的销售本条例规定的消费品的其他单位和个人，为消费税的纳税人。

《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》（财建〔2015〕134号）规定，新能源汽车补助的补助对象是消费者。新能源汽车生产企业在销售新能源汽车产品时按照扣减补助后的价格与消费者进行结算。

根据上述法规及政策，实务中，汽车消费税及其附加的直接缴纳者和新能源汽车补贴的直接领取者为具备整车制作资质的汽车生产企业，即新能源汽车补贴由目录公司收取，汽车消费税及其附加由目录公司缴纳。

考虑到吉利汽车与目录公司的交易为背对背交易，目录公司形成整车产品后并不直接对外销售，而是由吉利汽车购回后进行外销，基于前述商业实质，交易双方已于交易定价中对相关税收缴纳和新能源汽车补贴予以考虑，相关消费税金及附加的实际承担者、相关新能源汽车补贴的实际享有者均为吉利汽车。

四、《服务协议》的期限，预计续签时间，协议内容是否变化

目前生效的《服务协议》签署于 2018 年 10 月 5 日，有效期为 2019 年 1 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日。根据协议约定，协议签署双方需与 2021 年结束前的四个月，重新厘定随后 3 个财政年度的交易上限并按照联交所上市规则的规定进行公告。若不考虑《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018 年版）》计划 2022 年取消乘用车外资股比限制的影响，《服务协议》预计续签时间为 2021 年。除各年度的预计交易金额上限将有差异外，预计 2021 年续签的《服务协议》将延续现行协议的定价规则等核心条款。

五、报告期内授予知识产权许可、提供项目研发服务、在关联方吉致金融存款定价的公允性

（一）授予知识产权许可的公允性

报告期内公司的知识产权许可收入，系公司将其拥有的 NL-3、SX11 知识产权和前景知识产权许可给吉利控股下属吉利研发所而收取的许可费。

2019 年初，NL-3 车型相关知识产权和前景知识产权许可达到收入确认条件。第三方专业评估机构 2018 年 9 月出具的《关于 NL-3 车型专有技术之使用权利市场价值之评估报告》采用收入法（特别采用免纳专利权费法）对该知识产权许可的市场价格进行了评估：

1、预测被许可方相关收入现金流：以 NL-3 车型于 10 年许可期限内许可地域的预计售价、预计销量及当地税率测算被许可方使用该知识产权产生的收入现金流；

2、确定贴现率：使用 10 年期 MYR 马来西亚主权债利率作为无风险利率，参考 Duff & Phelps Cost of Capital Navigator、达莫达兰确定股权风险溢价、规模溢价和国家风险溢价假设，另外考虑 2.0% 的特定风险溢价，利用 CAPM 模型计算得到股权成本。在此基础上，使用马来西亚最优惠利率、马来西亚公司税率作为债务成本和税率，结合同业平均资产负债率和 1% 的无形资产风险溢价，确定贴现率 13.57%；

3、确定专利权费率：查阅了 ktMINE 知识产权数据平台，根据相关类似的协议中的专利权费率范围中位数，厘定专利权费率 3%。基于被许可方收入现金流和专利权费率得到该知识产权产生的收入现金流；

4、对知识产权产生的收入现金流贴现：根据上述评估方法，10 年许可期限内的知

识产权许可费收入及其折现值如下表，最终厘定 NL-3 车型的专有技术之使用权利在评估基准日 2018 年 7 月 31 日的市场价值约为 4.80 亿人民币。

单位：辆，亿元

年份	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
许可费收入	0.13	1.18	1.18	0.76	0.77	0.80	0.81	0.81	0.82	0.82
许可费折现值	0.13	1.05	0.93	0.52	0.47	0.43	0.38	0.34	0.30	0.26

2020 年初，SX11 车型相关知识产权和前景知识产权许可达到收入确认条件。上述第三方专业评估机构 2018 年 12 月出具的《关于 SX11 车型专有技术之使用权利市场价值之评估报告》亦采用上述收入法（特别采用免纳专利权费法）对该知识产权许可的市场价格进行了评估，10 年许可期限内的知识产权许可费收入及其折现值如下表，最终厘定 SX11 车型的专有技术之使用权利在评估基准日 2018 年 7 月 31 日的市场价值约为 4.70 亿人民币。

单位：辆，亿元

年份	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
许可费收入	0.10	0.31	1.16	1.17	1.18	1.19	1.20	1.20	1.21	1.22
许可费折现值	0.09	0.24	0.80	0.71	0.63	0.56	0.50	0.44	0.39	0.34

NL-3、SX11 知识产权的许可费以上述评估值为定价基础，即相关许可费分别为 4.80 亿人民币、4.70 亿人民币。

综上，发行人报告期内向关联方授予知识产权许可的定价原则具备合理性，不存在影响发行人的业务独立性或显失公平的情形。

（二）提供项目研发服务的公允性

根据公司 2019 年与吉利控股、领克投资签署的《研发和技术服务协议》，公司为吉利控股、领克投资及其附属公司提供研发与技术服务的定价应按一般商业条款进行并按公平原则商议，若无可参考的市场价格，则服务费按照成本加成方法计算，即服务提供方根据所提供服务的成本（含相关税费）加成合理的利润率作为提供服务的对接。

由于研发类服务定制化程度较高，难以确定可参考的市场价格，故实务中采用成本加成方法计价。

为确定合理公允的成本价率，普华永道咨询（深圳）有限公司上海分公司于 2019 年出具《转让定价基准性分析报告——合约研发服务》，通过编码及关键字搜索、地域筛选、财务数据等定量筛选、独立性筛选、业务描述等定性筛选，分别选取了 10 家亚太地区可比公司、8 家欧洲地区可比公司，选用四分位法分别计算独立交易区间，并以两地区可比公司在 2015 年至 2017 年加权平均完全成本加成率的独立交易区间的交集（即 5.69% 至 10.24%，中位值为 7.78%）作为建议的加成率区间。

报告同时考虑到：

1、根据中国转让定价法规《特别纳税调查调整及相互协商程序管理办法》，税务机关采用四分位法分析评估企业利润水平时，企业实际利润水平低于可比企业利润率区间中位值的，原则上应当按照不低于中位值进行调整；

2、根据《OECD 转让定价指南》，若区间由一些相对同等可靠的结果组成，则可以认为区间中任何一点均满足独立交易原则，并需要使用集中趋势的指标来确定最终执行时使用的比率（如根据数据集合的具体情况，使用中位值、平均值或者加权平均值等）；

3、中国和欧洲国家的税务实践中，预约定价安排谈判时，中位值也是双方通常采用的数值。

据此，报告最终建议吉利汽车向关联方提供合约研发服务计算并收取服务费时应适用的完全成本加成率，参照建议的区间中位值 7.78% 设定，或者参照一个略高于该中位值的完全成本加成率设定。

公司最终以上述报告建议的区间中位值 7.78% 作为其向关联方提供项目研发服务的成本加成率。

综上，发行人报告期内向关联方提供项目研发服务的定价原则具备合理性，不存在影响发行人的业务独立性或显失公平的情形。

（三）在关联方吉致金融存款的公允性

为控制吉致金融流动性风险、支持发行人汽车销售业务，报告期内发行人子公司在吉致金融进行了多笔存款。根据发行人子公司与吉致金融签订的定期存款协议，该等存款的期限、存入金额及相应利率水平如下：

单位：亿元

存款人	起息日	到期日	利率	存入金额	备注
吉利销售	2018/4/1	2019/6/30	4.00%	48.82（累计）	定期存入，每笔存款期限3个月
吉润汽车	2018/1/2	2018/6/2	4.50%	5.00	存款期限5个月
浙江销售	2019/12/25	2024/10/25	5.10%	20.00	存款期限58个月
吉利销售	2020/4/15	2025/4/15	5.10%	4.00	存款期限5年期
吉利销售	2020/5/15	2025/5/15	5.10%	4.00	存款期限5年期
吉利销售	2020/6/15	2023/6/15	4.50%	5.00	存款期限3年期

由于上述存款的出发点吉利汽车作为吉致金融股东支持后者流动性，同时亦为了促进吉利汽车销售业务，故该等存款并非以获取存款利息为目的，相关利率亦不以同期限的银行存款利率为参考基准，加之存款资金来自发行人自有资金，故存款利率以当时的同期限上海银行间同业拆放利率（Shibor）或贷款市场报价利率（LPR）为基准，同时结合发行人同期资金成本综合考量，最终由发行人与吉致金融双方协商制定。

报告期内，除上述以支持合营公司流动性同时促进发行人销售为目的的存款外，发行人子公司吉利销售为支持吉致金融业务，与其签订了期限为3个月、9个月定期存款协议，利率水平为1.33%至1.43%，相关存款根据业务发生规模定期存入本金，到期还款。利率水平参考央行定期存款利率并结合实际业务情况，最终由吉利销售与吉致金融双方协商制定。上述存款报告期内的存入金额、期末余额情况如下：

单位：亿元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
存入金额	3.74	40.16	37.01	66.28
期末余额	17.61	31.35	19.57	31.00

报告期内，中国人民银行各期限定期存款（整存整取）基准利率如下：

期限	利率水平
3个月	1.10%
6个月	1.30%
1年	1.50%
2年	2.10%
3年	2.75%

经比较，发行人于吉致金融的各项存款利率均高于中国人民银行同期限存款基准利率，不存在损害上市公司利益的情形。

综上，公司报告期内在吉致金融进行存款的关联交易定价原则具备合理性，不存在影响发行人的业务独立性或显失公平的情形。

六、报告期内部分固定资产及在建工程由关联方建设、部分无形资产及开发支出由关联方开发，再由发行人进行收购的必要性及合理性，上述交易及发行人与关联方之间股权交易定价的公允性，是否损害发行人及股东的利益。

（一）上述交易的必要性及合理性

如由发行人自建生产基地，在生产基地开始商业生产前需发行人履行复杂的审批流程并投入大量资本。如通过从外部收购方式取得产能，则可规避复杂的审批流程，使得发行人产能提升的过程更具效率，并可避免常年持续的资金投入。

吉利汽车作为吉利控股旗下从事乘用车及核心零部件研发、生产和销售的平台，基于其整车及动力总成产品布局需求，报告期内收购吉利控股下属宝鸡发动机、宁波上中下、贵州部件、贵州发动机、杭州吉利、宁波吉润、台州发动机、义乌动力股权，快速扩充产能以迎合市场需求。在股权收购的同时，标的公司将此前购买的固定资产及在建工程、无形资产及开发支出带入上市公司。该等交易有利于提升发行人资产业务的完备性，有利于推进发行人产品布局和产能提升，符合发行人及股东的利益。

（二）上述交易及关联股权交易定价的公允性，是否损害发行人及股东的利益

上述标的公司在被发行人收购前对吉利控股下属相关固定资产及在建工程、无形资产及开发支出的收购系发行人的关联方的交易，但由于股权收购系同一控制下的企业合并，故列报为发行人报告期内的关联交易。前述固定资产及在建工程、无形资产（土地使用权）收购以资产在转让日的账面价值作价；前述无形资产（专有技术）及开发支出由吉利控股下属公司开发，再由标的公司收购而来，资产作价考虑开发主体提供研发服务的成本，按开发主体出售该资产时的账面价值附加一定加成率作价，其中加成率参考普华永道咨询（深圳）有限公司 2017 年出具的《转让定价基准性分析报告——合约研发服务》梳理的同类交易定价的加权平均完全成本加成率中位值 8.17%。

发行人与关联方的股权收购及转让交易定价由关联方和发行人参考（1）标的公司于基准日的香港财务报告准则编制之净资产价值及（2）标的公司物业（如房屋构筑物

等固定资产和在建工程、土地使用权)增值,即经具备资质的评估机构评估的于基准日的物业价值与账面值之差额协商确定。由于被发行人收购的标的公司的无形资产(专有技术)及开发支出相关产品尚未大规模量产,故公允价值相对其账面价值无显著增值;发行人出售的公司,其账面除固定资产和土地使用权外,不存在大规模的无形资产(专有技术),因此上述股权收购及转让交易定价时,不对标的公司的专有技术进行额外评估,股权作价无需单独考虑专有技术的增值。上述股权交易及其定价依据已在香港联交所公告,发行人聘请了财务顾问,就收购协议条款的公平合理性向发行人独立董事委员会及独立股东发表了意见。

综上,上述交易定价原则具备合理性,不存在利益输送等损害发行人及股东利益的情形。

七、请保荐机构、申报会计师核查并发表明确意见,并就是否存在影响发行人的业务独立性或者显失公平的关联交易发表明确核查意见

就上述问题,保荐机构和申报会计师履行了以下核查程序:

- 1、获取了发行人披露文件,汇总发行人报告期各期与目录公司的关联交易金额;
- 2、查阅新能源汽车补贴及汽车消费税相关政策,抽样检查报告期内发行人与目录公司交易的原始凭证,并对交易及往来执行函证程序,获取目录公司报告期各期收取的新能源汽车补贴、缴纳的汽车消费税及其附加金额,了解发行人与目录公司税收缴纳及享有新能源汽车补贴的安排;
- 3、测算目录公司必要合理费用率水平,了解发行人与目录公司关联交易的车型定价依据、价格数据,核查上述关联交易价格是否公允;
- 4、抽取发行人记账凭证,了解上述关联交易的会计处理;实地走访发行人生产基地,了解交易具体流程;
- 5、获取 2009、2018 年签署的《服务协议》并查阅发行人在联交所的相关披露公告;
- 6、获取报告期内授予知识产权许可的协议及评估报告,获取报告期内发行人提供项目研发服务的服务协议及第三方机构出具的定价分析报告,了解上述第三方报告中采取的评估方法,核查定价公允性;
- 7、获取发行人报告期内与吉致金融的定期存款协议及相关存款证实书,了解相关

存款形成的商业背景，了解存款安排及利息定价方式，核查定价公允性；

8、了解发行人对于上述资产构建及交易的情况，查阅发行人股权关联交易相关公告，获取物业估值报告以及研发服务定价报告，了解相关交易的定价依据及交易背景，核查上述交易定价公允性。

经核查，保荐机构、申报会计师认为：

1、发行人已如实说明其将整车成套件后销售给目录公司后再购回整车的实物流转情况及目录公司的生产过程情况。结合《首发业务若干问题解答》，相关交易属购销业务，并非委托加工。相关交易涉及的会计处理符合企业会计准则的相关规定；

2、发行人上述整车成套件-整车关联交易的定价依据合理，该等关联交易定价公允，给予目录公司的利润空间主要系目录公司用于覆盖其进行整车成套件检测加工所必需的人力、设备成本的必要合理费用，不存在损害发行人及股东利益的情形；

3、发行人已如实说明其与目录公司税收缴纳和新能源汽车补贴等政府助的安排；

4、目前生效的《服务协议》期限为3年，若不考虑《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018年版）》计划2022年取消乘用车外资股比限制的影响，《服务协议》预计续签时间为2021年。除各年度的预计交易金额上限将有差异外，预计2021年续签的《服务协议》将延续现行协议的定价规则等核心条款；

5、报告期内发行人向关联方授予知识产权许可、提供项目研发服务、在关联方吉致金融存款的定价依据具备合理性，不存在影响发行人的业务独立性或者显失公平的关联交易；

6、报告期内部分固定资产及在建工程由关联方建设、部分无形资产及开发支出由关联方开发，再由发行人进行收购具备必要性及合理性，上述交易及发行人与关联方之间股权投资定价依据具备合理性，不存在利益输送等损害发行人及股东利益的情形。

综上，不存在影响发行人的业务独立性或者显失公平的关联交易。

问题 15.关于开曼群岛经济实质法

根据公开资料，2019年1月1日生效的《开曼群岛经济实质法》要求在开曼注册成立的从事“相关活动”的“相关实体”应当满足有关经济实质的要求。

请发行人在特别风险提示“五、公司注册地、上市地和子公司生产经营所涉及的司法辖区相关法律变化的风险”部分补充说明其是否符合关于经济实质的要求,《开曼群岛经济实质法》及相关细则对发行人持续经营的具体影响。

请发行人律师对上述事项进行核查并发表明确意见。

回复:

一、发行人补充披露

发行人已在招股说明书“重大事项提示”之“一、特别风险提示”之“(五)公司注册地、上市地和子公司生产经营所涉及的司法辖区相关法律变化的风险”及“第四节、风险因素”之“五、法律风险”“(五)公司注册地、上市地和子公司生产经营所涉及的司法辖区相关法律变化的风险”补充披露以下楷体加粗内容:

“公司系一家设立于开曼群岛的红筹企业,须遵守开曼群岛相关法律的规定。公司主要通过境内控股子公司于中国境内开展经营活动,并在英属维尔京群岛、白俄罗斯、乌拉圭、乌克兰、俄罗斯、中国香港等国家和地区设立有子公司,因此除了遵守中国境内相关法律、法规和规范性文件的规定外,还须遵守生产经营活动所涉及的司法辖区相关法律、法规的规定。

公司及子公司注册地及生产经营活动所涉及的司法辖区的立法机关、政府部门或其他监管机构可能不时发布、更新适用于公司或子公司的法律、法规、规范性文件,该等法律、法规、规范性文件可能对公司或子公司的经营产生影响。

开曼群岛2018年起颁布的《开曼群岛经济实质法》及相关指引要求在开曼群岛注册成立的从事“相关活动”的“相关实体”应当满足有关经济实质的要求。公司注册于开曼群岛,但公司为中国香港税务居民,不属于《开曼群岛经济实质法》及相关指引所述“相关实体”,因此在现行法律法规的规定下无需满足《开曼群岛经济实质法》规定的关于经济实质测试的要求。但鉴于《开曼群岛经济实质法》及相关细则仍在进一步完善过程中,若未来相关法律法规发生进一步的变化导致公司需要满足相关经济实质测试要求,公司需根据届时相关法律法规的要求开展相关业务,但相关业务的开展可能为公司带来额外的经营成本。

此外,本次发行上市后,公司将成为一家在香港联交所和上交所挂牌上市的公司,需要同时接受两地证券监督管理机构和证券交易所的监管,并同时遵守包括《科创板上

市规则》《香港上市规则》等在内的相关法律、法规、规范性文件的规定。如果公司或控股子公司未能完全遵守相关政府机关、监管机构发布、更新的相关规定，则可能面临相应的处罚，并对公司的生产经营、财务状况造成不利影响。”

二、发行人律师核查情况

（一）核查结果

根据发行人提供的资料及确认，发行人为中国香港税务居民。根据开曼律师出具的《Advice Letter》，在发行人为香港税务居民的情况下，发行人不构成《开曼群岛经济实质法》规定的“相关实体”，无需满足《开曼群岛经济实质法》规定的经济实质测试的要求。³

根据开曼律师出具的《Advice Letter》，发行人应根据《开曼群岛经济实质法》第7.1(1)条的规定每年向开曼群岛的税务信息管理当局（the Tax Information Authority of the Cayman Islands）履行信息披露义务，包括：(a)是否从事“相关活动”；(b)如有从事“相关活动”，是否构成“相关实体”；(c)如果有从事“相关活动”并且是开曼群岛之外的税务居民，则应披露(i)直接股东的名称和地址、最终实益控制人等信息，(ii)每一会计年度的截止日期，和(iii)属于哪个国家/地区的税务居民等信息⁴。如果发行人未能依法履行该等信息披露义务，则发行人将无法向开曼群岛公司注册处缴纳年费以及提交年报，从而成为非正常运营公司。开曼群岛公司注册处有权根据开曼群岛公司法将公司吊销。⁵

³ “3.1 Based on the assumption that the Company is tax resident in a jurisdiction outside the Cayman Islands, the Company will not fall within the definition of a "relevant entity" for the purposes of the ES Law.”

⁴ “1.2 Under section 7(1) of the ES Law, every company incorporated under the Companies Law is required to annually notify the Tax Information Authority of the Cayman Islands (the "Authority") of the following:

(a) whether or not it is carrying on a relevant activity;
(b) if it is carrying on a relevant activity, whether or not it is a relevant entity;
(c) in the case of an entity that is carrying on a relevant activity and is tax resident in a jurisdiction outside the Cayman Islands: (i) the name and address of its immediate parent, ultimate parent and ultimate beneficial owner and any other information reasonably required to identify its immediate parent, ultimate parent and ultimate beneficial owner;(ii) the date of the end of its financial year; and(iii) the jurisdiction in which the entity is claiming to be tax resident and any other information as may reasonably be required to support that claim;
(d) in the case of a relevant entity that is carrying on a relevant activity;(i)the date of the end of its financial year, and(ii)the name and address of the officer who is responsible for providing information to the Authority, and shall provide appropriate evidence to support the information provided in the notification as may reasonably be required by the Authority.”

⁵ “3.4 In the event the Company fails to make the notification required under section 7(1) of the ES Law, it will not be able to pay its annual filing fees or submit annual returns to the Registrar of Companies in accordance with sections 168 and 169 of the Companies Law. Pursuant to section 170 of the Companies Law, an exempted company (including the Company) which fails to comply with section 168 or 169 shall be deemed to

根据开曼律师出具的《Advice Letter》，发行人目前处于良好存续状态，已根据《开曼群岛经济实质法》第 7.（1）条的规定履行了 2020 年度的信息披露义务。⁶

综上所述，《开曼群岛经济实质法》及相关细则不会对发行人持续经营产生重大不利影响。

（二）核查程序

发行人律师主要履行了以下核查程序：

1、查阅了 Maples and Calder(Hong Kong)LLP 于 2020 年 9 月 11 日出具的关于发行人的《Advice Letter》；

2、查阅了《the International Tax Co-operation (Economic Substance) Law (2020 Revision) of the Cayman Islands》（以下简称“《开曼群岛经济实质法》”）的规定；

3、查阅了发行人取得的《香港特别行政区居民身份证明书》；

4、取得了发行人出具的确认函。

（三）核查意见

经核查，发行人律师认为，发行人无需满足《开曼群岛经济实质法》项下的经济实质测试要求；《开曼群岛经济实质法》及相关细则的要求不会对发行人持续经营产生重大不利影响。

问题 16.关于公司治理结构

招股说明书披露，发行人现行的公司治理结构与适用于境内法律、法规和规范性文件的上市公司存在差异。

请发行人对照《公司法》第 53 条、54 条及《证券法》第 82 条等法律关于监事会职责的具体规定，说明发行人独立非执行董事和审核委员会能否有效替代行使监事会全

be a defunct company, and the Registrar of Companies may strike the company off the register of companies and the company shall thereupon be dissolved under Part VI of the Companies Law.”

⁶ “3.3 Based on a certificate of good standing with respect to the Company issued by the Registrar of Companies dated 17 August 2020 (the "Certificate of Good Standing"), the Company is validly existing and in good standing with the Registrar of Companies under the laws of the Cayman Islands....As the making of the notification under section 7(1) of the ES Law is a prerequisite to the filing of the annual return with the Registrar of Companies, it follows that the Company has made the necessary notification under section 7(1) the ES Law for the year 2020.”

部职责，境内 A 股独立董事职责与发行人独立非执行董事职责的差异,发行人未设监事会及独立董事职责差异是否对投资者保护造成不利影响。

回复：

一、监事会法定职责和发行人独立非执行董事/审核委员会职责的对比

发行人逐项比对了《公司法》第五十三条、五十四条及《证券法》第八十二条规定的监事会职责，和其目前适用的或本次发行上市后适用的相关内控制度规定的独立非执行董事及审计委员会/审核委员会职责，具体情况如下表所示：

《公司法》第五十三条、五十四条及《证券法》第八十二条规定的监事会职责	公司《董事会审计委员会工作细则》及《香港上市规则》关于审核委员会和独立非执行董事职责的规定	比较结果
检查公司财务（《公司法》第五十三条（一））	<p>监察公司的财务报表以及年度报告及账目、半年度报告及季度报告（若拟刊发）的完整性，并审阅报表及报告所载有关财务申报的重大意见。审计委员会在向董事会提交有关报表及报告前，应特别针对下列事项加以审阅：</p> <p>a) 会计政策及实务的任何更改；b) 涉及重要判断的地方；c) 因核数而出现的重大调整；d) 企业持续经营的假设及任何保留意见；e) 是否遵守会计准则；及 f) 是否遵守有关财务申报的《上市规则》及法律规定（《董事会审计委员会工作细则》第三章 职责权限 第十条（四））</p> <p>检讨公司的财务监控，以及（除非有另设的董事会辖下风险委员会又或董事会本身会明确处理）检讨公司的风险管理及内部监控系统（《董事会审计委员会工作细则》第三章 职责权限 第十条（六））</p>	审计委员会能有效行使监事该项职责
对董事、高级管理人员执行公司职务的行为进行监督，对违反法律、行政法规、公司章程或者股东会决议的董事、高级管理人员提出罢免的建议（《公司法》第五十三条（二））	<p>确保维持良好企业管治，包括但不限于：(a) 制定及检讨公司的企业管治政策及常规，并向董事会提出建议；(b) 检讨及监察公司董事及高级管理人员的培训及持续专业发展；(c) 检讨及监察公司在遵守法律及监管规定方面的政策及常规……（《董事会审计委员会工作细则》第三章 职责权限 第十三条）</p>	审计委员会能部分替代监事该项职责
当董事、高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求董事、高级管理人员予以纠正（《公司法》第五十三条（三））	<p>确保维持良好企业管治，包括但不限于：……(d) 制定、检讨及监察公司雇员及董事的操守准则及合规手册（如有）；及(e) 检讨发行人遵守《守则》的情况及在《企业管治报告》内的披</p>	审计委员会能部分替代监事该项职责

《公司法》第五十三条、五十四条及《证券法》第八十二条规定的监事会职责	公司《董事会审计委员会工作细则》及《香港上市规则》关于审核委员会和独立非执行董事职责的规定	比较结果
	露。（《董事会审计委员会工作细则》第三章 职责权限 第十三条）	
提议召开临时股东会会议，在董事会不履行本法规定的召集和主持股东会会议职责时召集和主持股东会会议（《公司法》第五十三条（四））	不适用	虽然开曼公司法没有类似《公司法》第五十三条（六）的规定，但是根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，两名或以上合计持有公司10%以上（含10%）股份的股东有权向董事会请求召开股东特别大会。据此，虽然公司未设立监事会，股东召集股东大会的权利仍能得到保障
向股东会会议提出提案（《公司法》第五十三条（五））	不适用	虽然开曼公司法没有类似《公司法》第五十三条（六）的规定，但是根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，单独或合并持有公司发行在外有表决权股份总数的3%以上（含3%）的股东有权在股东大会提出议案。据此，虽然公司未设立监事会，股东向股东大会的提案权仍能得到保障
依照《公司法》第一百五十一条的规定，对董事、高级管理人员提起诉讼（《公司法》第五十三条（六））	不适用	虽然开曼公司法没有类似《公司法》第五十三条（六）的规定，但开曼群岛大法院一般会遵循和适用普通法原则，可能允许公司无控制力的股东提起诉讼并以公司名义就特定事项提起的派生诉讼。据此，虽然公司未设立监事会，股东在特定情况下仍能提起派生诉讼
监事可以列席董事会会议，并对董事会决议事项提出质询或者建议。（《公司法》第五十四条）	不适用	审计委员会成员和独立非执行董事有权出席董事会会议
监事会、不设监事会的公司的监事发现公司经营情况异常，可以进行调查；必要时，可以聘请会计师事务所等协助其工作，费用由公司承担。（《公司法》第五十四条）	与管理层讨论风险管理及内部监控系统，确保管理层已履行职责建立有效的内部监控系统，讨论内容应包括公司在会计及财务汇报职能方面的资源、员工资历及经验是否足够，以及员工所接受的培训课程及有关预算是否充足； 不时研究其他由董事会界定的课题（如考虑制定“举报”政策，让雇员及其他与公司有往来者（如客户及供货商）可暗中向审计委员会提出其对	审计委员会能有效行使监事该项职责

《公司法》第五十三条、五十四条及《证券法》第八十二条规定的监事会职责	公司《董事会审计委员会工作细则》及《香港上市规则》关于审核委员会和独立非执行董事职责的规定	比较结果
	任何可能关于公司的不当事宜的关注)； 当审计委员会认为适当和必要的时候，向董事会汇报跟本职权范围有关的事项（例如其决定或建议），除非审核委员会受法律或监管限制所限而不能作此汇报（例如因监管规定而限制披露）； （《董事会审计委员会工作细则》第三章 职责权限 第十条）	
发行人的监事会应当对董事会编制的证券发行文件和定期报告进行审核并提出书面审核意见。监事应当签署书面确认意见。（《证券法》第八十二条）	不适用	董事（包括独立非执行董事）对证券发行文件和定期报告签署书面确认意见
发行人的董事、监事和高级管理人员应当保证发行人及时、公平地披露信息，所披露的信息真实、准确、完整。（《证券法》第八十二条）	不适用	公司已经制定专门的信息披露事务管理制度，根据该制度，公司的董事、高级管理人员应当忠实、勤勉地履行职责，保证披露信息的真实、准确、完整、及时、公平，没有虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏。据此，虽然公司未设立监事会，公司仍能通过其他措施保障信息披露的有效实施
董事、监事和高级管理人员无法保证证券发行文件和定期报告内容的真实性、准确性、完整性或者有异议的，应当在书面确认意见中发表意见并陈述理由，发行人应当披露。发行人不予披露的，董事、监事和高级管理人员可以直接申请披露。（《证券法》第八十二条）	不适用	董事（包括独立非执行董事）对证券发行文件和定期报告签署书面确认意见

基于上述比对情况，在发行人未设立监事和监事会的情况下，发行人的独立非执行董事及审计委员会能有效替代行使监事会相关职责。此外，发行人的《公司章程（A股上市后适用稿）》及其他内控制度（例如给予股东召集股东大会的权利、向股东大会的提案权）能够在保障投资者权益方面提供有效的替代措施。因此，发行人未设监事会不会导致发行人对投资者保护造成不利影响。

二、独立董事职责和发行人独立非执行董事职责的对比

根据《上海证券交易所科创板股票上市规则》（以下简称“《科创板上市规则》”）相关规定，一般 A 股上市公司独立董事应当重点关注上市公司关联交易、对外担保、募集资金使用、并购重组、重大投融资活动、高管薪酬和利润分配等与中小股东利益密切相关的事项。独立董事可以提议召开董事会、股东大会，以及聘请会计师事务所、律师事务所等证券服务机构对相关事项进行审计、核查或者发表意见。

根据《香港上市规则》相关规定，一般香港上市公司独立非执行董事特有的职责主要包括：对需独立股东批准的关连交易、需少数股东批准的供股或公开招股、以实物配发方式作构成重大出售的出售、公司自动在香港联交所撤回上市地位、需获得股东批准的分拆上市建议、在下一次年度股东大会之前更新一般性授权向股东给予意见；年度审核持续关连交易；批准向上市发行人董事、最高行政人员或主要股东或其各自联系人授予期权（任何获授期权的独立非执行董事不计算在内）。

发行人已建立了独立非执行董事制度，发行人董事会由 11 名董事组成，其中包括 4 名独立非执行董事。发行人的独立非执行董事一贯根据《香港上市规则》及香港证券市场普遍认同的标准履行职责。本次发行上市后，发行人的独立非执行董事仍将根据《香港上市规则》履行其职责。虽然《香港上市规则》项下独立非执行董事的任职资格和职权与境内一般 A 股上市公司对独立董事的要求存在差异，但《科创板上市规则》项下需要独立董事发表意见的关联交易、并购重组、重大投融资活动等同时为《香港上市规则》要求独立非执行董事审批或发表意见的事项。因此，独立非执行董事与独立董事在职责方面的差异不会导致发行人对投资者保护造成不利影响。

三、未设监事及独立董事职责差异不会对于投资者保护造成不利影响

综上所述，未设监事及独立董事职责差异不对导致发行人对投资者权益的保护水平低于境内要求；未设监事及独立董事职责差异不会对投资者保护造成不利影响。

问题 17.关于关联存款业务

招股说明书披露，发行人共同控制公司吉致汽车金融有限公司从事汽车融资业务。报告期各期末，公司在吉致汽车金融有限公司（以下简称吉致汽车金融）的存款余额分别为 310,015.29 万元、278,558.76 万元、513,418.07 万元和 506,127.47 万元，且每年新

增和减少金额均较高。

请发行人说明：（1）吉致汽车金融的基本情况，业务资质，从事的业务范围；（2）吉致汽车金融的资金来源，发行人在吉致汽车金融有限公司存在大额存款是否符合相关规定；（3）在吉致汽车金融有限公司存在大额存款的原因，是否存在将发行人闲置资金自动划入吉致汽车金融有限公司的要求和行为，相关存款是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形，是否对发行人经营产生不利影响，是否存在未披露的资金拆借；（4）吉致汽车金融有限公司风险评级情况，发行人与吉致汽车金融有限公司资金交易的风险防范措施。

请保荐机构、发行人律师和申报会计师对上述事项进行核查，并就关联存款业务的合法合规性、会计处理的准确性发表明确意见。

回复：

一、吉致汽车金融的基本情况，业务资质，从事的业务范围

（一）吉致金融的基本情况

企业名称	吉致汽车金融有限公司
统一社会信用代码	91310000351145324K
住所	中国（上海）自由贸易试验区锦康路 308 号 9 层 01、04 单元
法定代表人	李霞
注册资本	400,000 万元人民币
企业类型	有限责任公司（外商合资）
经营范围	（一）接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存款；（二）接受汽车经销商采购车辆贷款保证金和承租人汽车租赁保证金；（三）经批准，发行金融债券；（四）从事同业拆借；（五）向金融机构借款；（六）提供购车贷款业务；（七）提供汽车经销商采购车辆贷款和营运设备贷款，包括展示厅建设贷款和零配件贷款以及维修设备贷款等；（八）提供汽车融资租赁业务（售后回租业务除外）；（九）向金融机构出售或回购汽车贷款应收款和汽车融资租赁应收款业务；（十）办理租赁汽车残值变卖及处理业务；（十一）从事与购车融资活动相关的咨询、代理业务；（十二）经批准，从事与汽车金融业务相关的金融机构股权投资业务。 【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】
成立日期	2015-08-12
营业期限	2015-08-12 至 2045-08-11
股权结构 ^注	发行人持股 80%；BNP Paribas Personal Finance 持股 20%

注：根据发行人与合资方 BNP Paribas Personal Finance 的约定，BNP Paribas Personal Finance 有权行使认购期权并向发行人收购吉致金融的股权并增加其持有吉致金融的股权至最多 50%。BNP Paribas

Personal Finance 已于 2020 年 8 月 11 日向发行人发出书面通知，通知其将行使前述认购期权

（二）业务资质

2015 年 7 月 29 日，中国银行业监督管理委员会上海监管局作出《上海银监局关于吉致汽车金融有限公司开业的批复》（沪银监复[2015]469 号），批复批准吉致金融开业。2015 年 8 月 5 日，中国银行业监督管理委员会上海监管局向吉致金融颁发《金融许可证》，许可吉致金融经营中国银行业监督管理委员会依照有关法律、行政法规和其他规定批准的业务。

（三）业务范围

根据吉致金融持有的《上海银监局关于吉致汽车金融有限公司开业的批复》（沪银监复[2015]469 号）及《金融许可证》，吉致金融获许可从事以下业务：1、接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存款；2、接受汽车经销商采购车辆贷款保证金和承租人汽车租赁保证金；3、经批准，发行金融债券；4、从事同业拆借；5、向金融机构借款；6、提供购车贷款业务；7、提供汽车经销商采购车辆贷款和营运设备贷款，包括展示厅建设贷款和零配件贷款以及维修设备贷款等；8、提供汽车融资租赁业务（售后回租业务除外）；9、向金融机构出售或回购汽车贷款应收款和汽车融资租赁应收款业务；10、办理租赁汽车残值变卖及处理业务；11、从事与购车融资活动相关的咨询、代理业务；12、经批准，从事与汽车金融业务相关的金融机构股权投资业务。

根据吉致金融公告文件，吉致金融根据上述批复从事汽车金融业务。

二、吉致汽车金融的资金来源，发行人在吉致汽车金融有限公司存在大额存款是否符合相关规定

（一）资金来源

吉致金融的资金来源包括：银行借款、同业拆借、发行债券（资产证券和非银金融债）、股东定期存款、经销商保证金存款以及资本金。

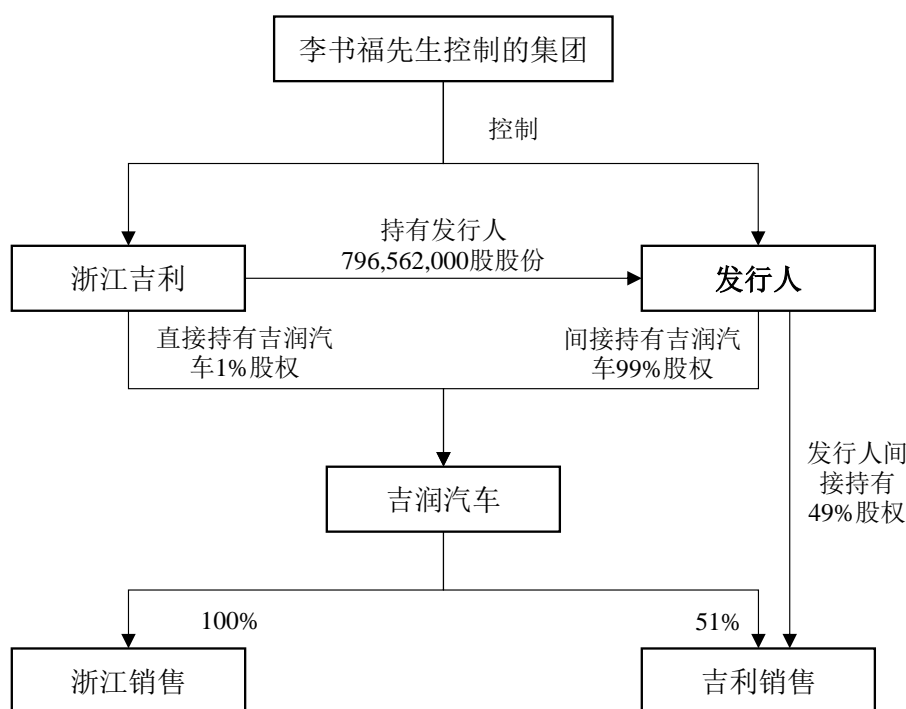
（二）发行人在吉致金融有限公司存在大额存款是否符合相关规定

根据中国银行业监督管理委员会颁布的《汽车金融公司管理暂行办法》第十九条第一项规定，“经中国银监会批准，汽车金融公司可以从事下列部分或全部人民币业务：

（一）接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存

款。”根据吉致金融取得的《金融许可证》及前述批复，吉致金融获许可从事的业务范围包括“接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东3个月（含）以上定期存款。”

报告期内于吉致金融存在大额存款的发行人子公司为吉利销售、吉润汽车及浙江销售（下称“相关境内子公司”）。截至2020年6月30日，相关境内子公司股权结构如下：



根据上述股权结构，浙江吉利及发行人间接持有相关境内子公司100%股权，浙江吉利及发行人为李书福先生同一控制集团下的公司。因此相关境内子公司属于吉致金融的“境外股东及其所在集团在华全资子公司”。

根据保荐机构、发行人律师和申报会计师与吉致金融的访谈，吉致金融确认在其向上海银保监局的咨询及上海银保监局对吉致金融的历次检查中，上海银保监局均未对相关境内子公司为吉致金融的“境外股东及其所在集团在华全资子公司”提出异议，亦未对相关境内子公司的股东存款的合法合规性提出异议。

报告期内，相关境内子公司于吉致金融的存款均为3个月以上的定期存款。

综上，吉致金融已经取得《金融许可证》并许可接受其境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东3个月（含）以上定期存款。

三、在吉致汽车金融有限公司存在大额存款的原因，是否存在将发行人闲置资金

自动划入吉致汽车金融有限公司的要求和行为，相关存款是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形，是否对发行人经营产生不利影响，是否存在未披露的资金拆借

1、在吉致金融有限公司存在大额存款的原因

报告期内吉利汽车下属子公司在吉致金融存在大额存款，主要为支持吉致金融业务发展。

吉致金融作为汽车金融公司，业务规模受其自身资金实力影响。为支持吉致金融业务发展，提升吉致金融流动性水平，双方股东为吉致金融提供资金支持。股东 BNP Paribas Personal Finance 向吉致金融发放了股东借款；吉利汽车则以存款形式，为吉致金融提供一定金额的存款作为支持。

2、是否存在将发行人闲置资金自动划入吉致金融有限公司的要求和行为，相关存款是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形，是否对发行人经营产生不利影响，是否存在未披露的资金拆借

报告期内，不存在将吉利汽车闲置资金自动划入吉致金融的要求和行为；相关存款本金及利息均及时兑付，亦不存在无法及时调拨、划转或收回的情形。相关存款利率不低于中国人民银行颁布的同期存款基准利率，利率定价具备商业合理性和公允性。且通过获得股东存款，吉利金融的服务经销商的业务实力增强，进而能够更有效地支持吉利汽车的销售，不会对吉利汽车经营构成不利影响。

报告期内，吉利汽车与吉致金融不存在未披露的资金拆借。

四、吉致汽车金融有限公司风险评级情况，发行人与吉致汽车金融有限公司资金交易的风险防范措施

根据上海新世纪资信评估投资服务有限公司出具的《吉致汽车金融有限公司 2020 年金融债券信用评级报告》，吉致汽车金融有限公司的主体信用等级为 AAA，评级展望为稳定，评级时间为 2020 年 5 月 19 日。

另外，根据中债资信评估有限责任公司出具的《吉时代 2020 年第二期个人汽车抵押贷款资产支持证券信用评级报告》，吉致汽车金融有限公司发行的本期证券的评级结果为：优先 A1 级资产支持证券的信用等级为 AAA_{sf}，优先 A2 级资产支持证券的信用等级为 AAA_{sf}，评级时间为 2020 年 4 月 22 日。

吉致金融有限公司系根据《公司法》《汽车金融公司管理办法》依法设立并经中国银保监会批准的非银行金融机构。根据《汽车金融公司管理办法》，汽车金融公司设立应具备包括但不限于具有健全的公司治理、内部控制、业务操作、风险管理等制度的条件。吉致汽车金融有限公司已按照中国银保监会有关银行业金融机构内控指引和风险管理指引的要求，建立健全公司治理和内部控制制度，建立全面有效的风险管理体系。吉致汽车金融有限公司已建立了涉及资金划拨业务的三级授权制度，即任何资金划拨业务需经设立制单、复核和审批三级授权管理，前述三级授权制度已经吉致汽车金融有限公司董事会和内控委员会审批通过，能够有效防范资金交易相关风险。

五、请保荐机构、发行人律师和申报会计师对上述事项进行核查，并就关联存款业务的合法合规性、会计处理的准确性发表明确意见。

（一）保荐机构核查情况

保荐机构履行了包括但不限于以下核查程序：

- 1、取得并查阅吉致金融营业执照、公司章程、投资协议及发行人相关公告；
- 2、取得并查阅主管部门关于吉致金融设立及经营业务的批复及许可文件；
- 3、通过核对相关公司公司章程、工商资料及网络查询等方式，核查了于吉致金融存在大额存款的发行人子公司上层股权结构；
- 4、访谈发行人及吉致金融相关人员，了解吉致金融的业务情况、发行人与吉致金融的业务往来情况、吉致金融受上海银保监局的监管情况、吉致金融的风险控制情况等，检查发行人与吉致金融签订的存款协议，了解发行人在吉致金融存在大额存款原因并分析其合理性、合规性；
- 5、获取报告期内发行人与吉致金融的资金往来明细、发行人在吉致金融的存款余额对账单，与明细账、总账及财务报表合计数核对，并对吉致金融进行函证；
- 6、核查发行人在吉致金融存款利率与同期限同品种市场利率的对比情况，分析了利率定价情况；
- 7、取得并查阅相关信用评级机构对吉致金融出具的信用评级报告；
- 8、了解发行人及吉致金融关于风险控制的相关内部控制情况。

经核查，保荐机构认为：

发行人在吉致金融存放大额存款的原因具有合理性，相关关联存款符合相关法律法规的规定。报告期内不存在将发行人闲置资金自动划入吉致金融的情况，相关存款可以及时调拨、划转及收回，不会对发行人经营产生不利影响，报告期内吉利汽车与吉致金融不存在未披露的资金拆借。发行人关联存款业务相关会计处理符合《企业会计准则》的相关规定。

（二）发行人律师核查情况

发行人律师履行了包括但不限于以下核查程序：

- 1、取得并查阅吉致金融营业执照、公司章程、投资协议及发行人相关公告；
- 2、取得并查阅主管部门关于吉致金融设立及经营业务的批复及许可文件；
- 3、通过核对相关公司公司章程、工商资料及网络查询等方式，核查了于吉致金融存在大额存款的发行人子公司上层股权结构；
- 4、访谈发行人及吉致金融相关人员，了解吉致金融的业务情况、发行人与吉致金融的业务往来情况、吉致金融受上海银保监局的监管情况、吉致金融的风险控制情况等，检查发行人与吉致金融签订的存款协议，了解发行人在吉致金融存在大额存款原因并分析其合理性、合规性；
- 5、核查发行人在吉致金融存款利率与同期限同品种市场利率的对比情况，分析了利率定价情况；
- 6、取得并查阅相关信用评级机构对吉致金融出具的信用评级报告；
- 7、了解发行人及吉致金融关于风险控制的相关内部控制情况。

经核查，发行人律师认为：

发行人在吉致金融存放大额存款的原因具有合理性，相关关联存款符合相关法律法规的规定。

（三）申报会计师核查情况

申报会计师履行了包括但不限于以下核查程序：

- 1、访谈发行人及吉致金融管理层，了解吉致金融的业务范围、发行人与吉致金融的业务往来，检查发行人与吉致金融签订的存款协议，评价发行人在吉致金融存在大额

存款的合规性、合理性；

2、获取报告期内发行人与吉致金融的资金往来明细，与明细账、总账及财务报表合计数核对一致；

3、核查发行人在吉致金融存款利率与同期限同品种市场利率的对比情况，分析了利率定价的合理性及公允性，检查利息计算的准确性；

4、获取报告期内发行人在吉致金融的存款余额对账单，与明细账核对一致，并通过对账、发函程序确认账面金额。

申报会计师核查意见：

经核查，申报会计师认为：

发行人在吉致金融存放大额存款的原因合理，不存在将发行人闲置资金自动划入吉致金融的情况，相关存款可以及时调拨、划转及收回，不会对发行人经营产生不利影响。

发行人关联存款业务相关会计处理符合《企业会计准则》的相关规定。

问题 18.关于投资者保护

请发行人说明：（1）发行人股利分配政策与境内 A 股上市公司的具体差异情况，该差异是否导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求；发行人上市后，是否可能利用本次发行形成的股本溢价进行分红，发行人关于募集资金监管的措施及其有效性；（2）发行人是否设置了 A 股、H 股类别股东分类表决制度；（3）境内投资者向发行人及相关主体提起诉讼的程序，以及相关判决、裁定的可执行性，是否制定了相关保障措施。

请发行人律师核查发行人《公司章程》和其他内部控制制度与境内规则的差异，是否满足关于投资者权益保护水平总体上不低于境内法律、法规规定的要求，并发表明确意见。

回复：

一、发行人股利分配政策与境内 A 股上市公司的具体差异情况，该差异是否导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求；发行人上市后，是否可能利用本次发行形成的股本溢价进行分红，发行人关于募集资金监管的措施及其有效性

（一）发行人股利分配政策与境内 A 股上市公司的具体差异情况，该差异是否导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求

发行人于 2020 年 6 月 24 日召开董事会会议及 2020 年 7 月 29 日召开股东特别大会，审议通过了《人民币股份发行后三年的股息回报计划》议案。根据上述议案，发行人的股利分配政策如下：

“一、利润分配原则

公司实施积极、持续、稳定的利润分配政策，重视对投资者的合理投资回报并兼顾公司的可持续发展。公司股东分红回报规划制定应充分考虑和听取公司股东（特别是中小股东）、独立非执行董事的意见。公司可以采取现金、股票、现金与股票相结合或法律、法规及规范性文件允许的其他方式分配利润。具备现金分红条件的，应当优先采用现金分红的利润分配方式。

二、股东分红回报规划制定考虑因素

公司着眼于长远和可持续发展，综合分析经营发展形势及业务发展目标、股东的要求和意愿、社会资金成本、外部融资环境等因素，充分考虑目前及未来盈利规模、现金流状况、发展所处阶段、项目投资资金需求、银行信贷及债权融资等情况，建立对投资者持续、稳定、科学的回报机制，从而对股利分配做出制度性安排，保证利润分配政策的连续性和稳定性。

三、上市后三年分红回报具体计划

公司满足现金分红条件的，应当进行现金分红；在此基础上，公司将结合发展阶段、资金支出安排，在股本规模及股权结构合理、股本扩张与业绩增长同步的情况下，采取现金、股票或现金股票相结合的方式，可适当增加利润分配比例及次数，保证分红回报的持续、稳定。

（一）公司现金分红的具体条件

1、该年度实现的净利润为正值，且累计未分配利润为正值；

2、公司审计机构对公司的该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；

3、公司无重大投资计划或重大现金支出等特殊事项发生(募集资金投资项目除外)。重大投资计划或重大资金支出是指：公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或者购买设备的累计支出达到或者超过公司最近一期经审计净资产的 10%。

上述条件均满足时，公司该年度应进行现金分红；否则，公司可以自行决定该年度是否进行现金分红。

(二) 公司现金形式分红的比例与时间间隔

公司在具备现金分红条件下，如公司无重大资金支出安排，应当优先采用现金分红进行利润分配。公司采取现金分红的，每年度以现金方式累计分配的利润不少于当年度实现的可分配利润的 10%。公司最近三年以现金分红方式累计分配的利润不少于最近三年实现的年均可分配利润的 30%。具体每个年度的分红比例由董事会根据公司年度盈利状况和未来资金使用计划提出预案。公司可以根据盈利状况进行中期现金分红。

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，在满足现金分红条件的前提下，实施以下差异化现金分红政策：

1、公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

2、公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

3、公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%。公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，按照前项规定处理。

(三) 发放股票股利的条件

若公司经营情况良好，并且董事会认为公司股票价格与公司股本规模不匹配、每股净资产偏高、发放股票股利有利于公司全体股东整体利益时，可以提出实施股票股利分配预案。采用股票股利进行股利分配的，应当考虑公司成长性、每股净资产的摊薄等真实合理因素。

四、公司利润分配政策决策程序

公司董事会根据本文件规定的利润分配政策制订公司的具体利润分配方案并报股东大会审议，利润分配方案经股东大会以普通决议案批准后方可实施。

公司认为有必要对利润分配政策进行调整或者变更的，应当将修订后的利润分配政策提交股东大会审议。

五、本规划的生效机制

本规划未尽事宜须按照相关法律法规、监管要求及公司组织章程大纲及细则的规定执行。本规划由公司董事会负责解释，经公司股东大会审议通过，自公司首次公开发行股票（A股）并在科创板上市之日起生效并实施。”

发行人上述股利分配政策与《中国证券监督管理委员会关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》《上市公司监管指引第3号—上市公司现金分红》等境内法律法规规定的境内A股上市公司应执行的股利分配政策没有实质差异，不会导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求。

（二）发行人上市后，是否可能利用本次发行形成的股本溢价进行分红，发行人关于募集资金监管的措施及其有效性

根据《开曼群岛公司法》及《公司章程》的规定，发行人可以使用股份溢价或其他根据《开曼群岛公司法》可用于股利分配的科目进行股利分配。据此，发行人理论上可以使用股份溢价或其他根据《开曼群岛公司法》可用于股利分配的科目进行股利分配，包括本次发行上市前形成的股份溢价以及本次发行上市形成的股份溢价。但根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，利润分配及弥补亏损方案需由发行人股东大会审议通过。发行人于本次发行上市后，若发生股利分配政策的任何修订或实施股利分配，需由股东大会审议通过。

发行人于2020年6月24日召开董事会会议及2020年7月29日召开股东特别大会，审议通过了《授权董事会全权办理与建议人民币股份发行有关的事宜》及《建议人民币股份发行所得款项的用途》议案，公司针对本次A股发行的募集资金投向已有明确的规定，本次发行上市的募集资金将用于公司主营业务，具体将用于新车型开发项目、前瞻技术研发项目、产业收购项目及补充流动资金。

发行人于 2020 年 8 月 13 日召开的董事会会议审议通过了《吉利汽车控股有限公司募集资金管理制度》，该制度适用于发行人在中华人民共和国境内（为本制度之目的，不含港、澳、台地区）通过公开发行证券（包括首次公开发行股票、配股、增发、发行可转换公司债券、发行分离交易的可转换公司债券等）以及非公开发行证券向投资者募集的资金，但不包括公司实施股权激励计划募集的资金。自发行人首次公开发行股票（A 股）并在科创板上市之日起生效并执行。根据该制度，发行人募集资金应当按照招股说明书或者募集说明书所列用途使用。公司募投项目发生变更的，必须经董事会、股东大会审议通过，且经独立非执行董事、保荐机构发表明确同意意见后方可变更。

因此，发行人本次发行上市后，将根据相关法律法规及《公司章程（A 股上市后适用稿）》《吉利汽车控股有限公司募集资金管理制度》的规定使用募集资金，不会利用本次形成的股本溢价进行分红；发行人已制定有效的募集资金监管措施。

二、发行人是否设置了 A 股、H 股类别股东分类表决制度

根据《到境外上市公司章程必备条款》的规定，“公司向境内投资人发行的以人民币认购的股份，称为内资股。公司向境外投资人发行的以外币认购的股份，称为外资股。外资股在境外上市的，称为境外上市外资股。”根据《香港上市规则》附录 13D 第 f 项规定，“除其他类别股份股东外，内资股股东和境外上市外资股股东视为不同类别股东”。根据《到境外上市公司章程必备条款》，“公司拟变更或者废除类别股东的权利，应当经股东大会以特别决议通过和经受影响的类别股东在按第八十一条至第八十五条分别召集的股东会议上通过，方可进行。”

发行人为一家在开曼群岛注册成立的公司，依据开曼群岛相关法律法规成立并在香港联交所主板上市（其股票代码为 00175），属于注册地在境外、主要经营活动在境内的红筹企业，无需适用《到境外上市公司章程必备条款》关于类别股东及类别表决机制的安排。同时，《香港上市规则》亦未明确规定发行人本次发行的 A 股必须与目前在联交所上市流通的普通股设定为不同类别的股份。

本次发行前，发行人在香港联交所上市流通的股票为每股面值 0.02 港元的普通股。根据发行人于 2020 年 7 月 29 日召开的股东特别大会审议通过的《建议人民币股票发行及特别授权》的议案，本次发行的 A 股与发行人目前在香港联交所上市流通的股票为同一类别的普通股。

因此，发行人本次发行上市未设置类别股东分类表决制度。

三、境内投资者向发行人及相关主体提起诉讼的程序，以及相关判决、裁定的可执行性，是否制订了相关保障措施

发行人的公众股东可以依据《证券法》《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国民事诉讼法涉外民事关系法律适用法》等法律法规及其相关的司法解释，在中国境内有管辖权的人民法院提起民事诉讼，追究发行人及其他相关责任人的法律责任，包括在发行人的信息披露内容出现虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏并致使公众股东在证券交易中遭受损失时，公众股东可追索赔偿责任。

境内投资者在有管辖权的中国境内法院向发行人提起诉讼并取得生效的司法判决、裁定的，可根据生效的裁判文书，通过法定程序向中国境内有管辖权的法院申请强制执行，但如果涉及中国司法判决、裁定在中国境外执行，则需要依据中国与其他国家签署的与民商事司法协助相关的双边协定/条约、外国法律规定和互惠原则向其他国家申请承认和执行中国法院判决、裁定，中国司法判决、裁定能否在境外获得承认与执行，亦存在一定的不确定性。

虽然公众股东可以依据中国相关法律法规向有管辖权的人民法院提起诉讼、申请执行发行人的境内资产，但是发行人注册于开曼群岛，受开曼群岛有管辖权的法院管辖，如公众股东向开曼群岛相关法院起诉发行人寻求保护自己的权利，鉴于中国目前未与开曼群岛订立双边司法协助的协议或安排，开曼群岛法院判决能否在中国获得承认与执行，将存在一定的不确定性。

同时，本次发行后，公众股东持有的发行人股票将统一登记、存管在中国境内的证券登记结算机构。如某一公众股东拟依据开曼群岛法律向发行人提起证券诉讼或其他民事诉讼，该名公众股东须按中国境内相关业务规定取得具有法律效力的证券登记记录，该等程序和限制可能导致境内投资者需承担额外的跨境行使权利或者维护权利的成本和负担。

为保障境内投资者可依据相关法律规定在中国境内有管辖权的人民法院提起民事诉讼，发行人及其全体董事、高级管理人员分别出具了《关于适用法律和管辖法院的承诺函》，承诺“1、若本次发行上市发生纠纷，将适用中华人民共和国（为本函之目的，不包括香港特别行政区、澳门特别行政区及台湾地区）（简称“中国”）法律，并由中

国境内有管辖权的人民法院管辖。2、本企业/本人不会对上述法律适用及法院管辖提出异议。”

四、发行人《公司章程》和其他内部控制制度与境内规则的差异，是否满足关于投资者权益保护水平总体上不低于境内法律、法规规定的要求

为本次发行上市，发行人在适用法律法规允许的范围内，参照境内要求对《公司章程》进行了修订，并对现有内控制度进行了修订和补充。虽《科创板上市规则》与《香港上市规则》相比，在上市公司重大交易的披露和审批、关联（连）交易的披露和审批、关联（连）方范围界定等方面的规定存在一定差异，但根据发行人本次发行上市后适用的内控制度，在关于重大交易和关联（连）交易的内部控制方面，发行人在本次发行上市后将按照两地上市规则中较为严格者执行，以保证投资者权益的保护水平总体上不低于中国法律、法规规定的要求。

此外，发行人律师就发行人本次发行上市后适用的内控制度中涉及资产收益、参与重大决策、剩余财产分配等股东核心权益的条款与有关境内要求进行了对比，主要对比情况如下：

（一）资产收益

《公司章程（A股上市后适用稿）》和境内要求在资产收益方面没有实质差异。如本问询函回复“问题18”之“一、（一）发行人股利分配政策与境内A股上市公司的具体差异情况，该差异是否导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求”所述，发行人上市后适用的股利分配政策与境内A股上市公司应执行的股利分配政策没有实质差异，不会导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求。

同时，根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，发行人可以使用股份溢价进行股息分配，此点相较于一般A股上市公司更加灵活。发行人于2020年6月24日召开的董事会会议及2020年7月29日召开的股东特别大会，已审议通过了《人民币股份发行后三年的股息回报计划》议案，对发行人利润分配原则、上市后三年分红回报具体计划（公司现金分红的具体条件、公司现金形式分红的比例与时间间隔、发放股票股利的条件）、公司利润分配政策决策程序等内容进行了规定。此外，公司针对本次A股发行的募集资金投向已有明确的规定，将按照招股说明书所列用途使用，公司不会利用本次及后续A股发行形成的股本溢价进行股利分配。综上，前述计划及承诺有利于保障发行人全体

股东的资产收益权。

（二）参与重大决策

根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，决定发行人董事的报酬、审议批准发行人的财务预算方案和决算方案、发行人向合并报表范围内公司（构成《香港上市规则》项下的“关连人士”除外）提供担保、批准公司发行债券（需要股东大会批准的可转股债券除外，且在适用法律和上市规则允许的范围内）、变更公司募集资金用途（受限于适用法律及上市规则允许的范围内）等事项将由发行人董事会决议，而根据境内法律法规要求该等事项一般需经A股上市公司股东大会审议。

尽管存在上述差异，但根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，在《公司章程》的基础上，增加了股东大会的职权，包括但不限于审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案、审议批准公司授权发行股份总数的变动及增加发行在外股份数（包括发行股票（含优先股）、可转换为股份的证券、认股权证等影响公司股本的证券）、在遵守公司法其他要求的前提下，减少公司授权发行股份数以及已发行在外股份数（包括公司股东在股东大会上授予的一般授权未涵盖的股票赎回或回购）、批准修改公司章程大纲或章程细则、重大交易、重大担保等重大事项，同时对部分事项要求需经股东大会特别决议通过。此外，发行人董事由股东大会任命和罢免（在章程细则中允许董事会任命或罢免的情况除外），其在对发行人经营管理事项进行审议时，根据《香港上市规则》和《科创板上市规则》均负有忠实义务和勤勉义务，并应维护发行人和全体股东的利益。

鉴于此，发行人律师认为，《公司章程（A股上市后适用稿）》中关于股东大会和董事会的职权划分并未损害股东参与发行人重大决策的权利。

（三）剩余财产分配

《公司章程（A股上市后适用稿）》和境内要求在剩余财产分配方面没有实质差异。

五、发行人律师核查意见

（一）主要核查手段

发行人律师主要履行了以下核查程序：

1、查阅了《公司章程》及《公司章程（A股上市后适用稿）》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《吉利汽车控股有限公司董事会审计委员会工作细则》《吉利汽车控

股有限公司董事会提名委员会工作细则》《吉利汽车控股有限公司薪酬委员会工作细则》《吉利汽车控股有限公司对外担保管理制度》《吉利汽车控股有限公司对外投资管理制度》《吉利汽车控股有限公司募集资金管理制度》《吉利汽车控股有限公司信息披露管理制度》《吉利汽车控股有限公司信息披露境内代表工作细则》《吉利汽车控股有限公司关联交易管理制度》等本次发行上市后适用的内部治理制度；

2、查阅了《开曼群岛公司法》《香港上市规则》《到境外上市公司章程必备条款》等相关法律法规的规定；

3、查阅了发行人就本次发行上市召开的董事会会议资料及会议记录文件、股东大会通函、会议记录文件；

4、查阅了《发行人开曼群岛法律意见书》；

5、取得了发行人就本次发行上市出具的相关承诺。

（二）核查意见

经核查，发行人律师认为，《公司章程（A股上市后适用稿）》及发行人本次发行上市后适用的其他内控制度对境内投资者权益的保护总体上不低于境内法律法规及中国证监会的要求。

五、关于财务会计信息与管理层分析

问题 19.关于收入与毛利率

问题 19.1

根据申请材料,报告期内,公司的销售模式以经销为主、直销为辅,经销模式销量占总销量的比例均在96%以上。2018年1月1日以后,对于附有销售退回条款的整车及零配件的销售,本公司按照预期退还金额确认负债。

请发行人:(1)结合销售合同相关条款,说明整车及零配件的销售中是否存在销售退回或换货的情况,如有请列示报告期内各年的金额及占收入的比例,并说明销售退回的条件及原因;(2)三包费用的计提依据和计提情况,相关费用是否充分计提;(3)补充披露经销模式下是否存在返利的约定,如存在,报告期各期发生金额,相关会计核算办法及影响;(4)结合报告期内新能源汽车的相关补贴政策及变化情况,披露新能源汽车补贴收入的确认条件,报告期各期确认金额及准确性,是否属于经常性损益。

请保荐机构、申报会计师核查并发表明确意见。

回复:

一、结合销售合同相关条款,说明整车及零配件的销售中是否存在销售退回或换货的情况,如有请列示报告期内各年的金额及占收入的比例,并说明销售退回的条件及原因

(一) 整车销售退货或换货情况

1、报告期内,公司不存在因质量问题导致整车销售退回或换货的情形

根据公司与经销商签署的销售合同条款:“公司根据国家相关法律规定为合同项下汽车产品提供质量保证,以公司指定的车辆《报修保养手册》以及相关书面文件规定为准。经销商将车辆销售并交付用户后,由经销商根据国家有关汽车修理、更换、退货责任的法律法规、部门规章等规范性文件的规定以及制造厂商的规定向用户承担直接的售后服务责任。”

报告期内,公司针对产品质量问题的解决方案一般以属地解决为主,由经销商承担直接售后服务责任,如需公司协助,公司会根据情况委派相关技术人员或配发相关维修部件至经销商处用于相关车辆修理。根据质量问题的责任认定,若为供应商承担的责任,

公司将依据与供应商的采购协议约定向供应商进行追索；若为公司承担的责任，则相关支出计入当期费用，具体费用情况详见下文第 2 问“三包费用”的回复。

2、整车召回情况

报告期内，公司严格按照国家《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求，制定相应的召回管理规定和缺陷排查流程。根据公司与经销商签署的销售合同条款：经销商应严格履行《缺陷汽车产品召回管理条例》中的义务，在接到公司或吉利汽车生产者召回通知时，应当立即停止销售、租赁、使用，并协助公司和吉利品牌汽车生产者实施召回。

报告期内，公司销售的车辆具体召回情况如下：

项目类别	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
召回批次	0 起	1 起	1 起	1 起
召回原因	未发生召回情形	燃油泵零件问题	电动助力转向器线束接插件针脚耐久腐蚀问题	气囊缺陷
召回车型		部分远景、GC7 汽车； 部分 EC7 汽车	部分博瑞 GC9 汽车	部分 GX7 汽车； 部分 GX9 汽车； 部分 TX4 汽车； 部分 SX7 汽车
召回数量		89,657 辆	40,068 辆	189,174 辆
召回维修措施		为召回范围内的车辆免费更换改进后的新型燃油泵，以消除安全隐患。	免费对涉及车辆的电动助力转向器壳体与马达之间安装橡胶垫，在线束端子上涂抹油脂，以消除安全隐患。	公开召回并为召回范围内的车辆免费更换副驾驶位的安全气囊，以消除安全隐患。

根据国家《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求，一般公司关联方目录公司作为生产厂商向国家市场监督管理总局备案召回计划，并在国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心网站上发布相关召回公告。根据召回公告条件，终端消费者可通过经销商进行相关零部件的免费更换维修。针对召回事件的维修，根据质量问题的责任认定，若为供应商承担的责任，公司将依据与供应商的采购协议约定向供应商进行追索；若为公司承担的责任，则相关支出计入当期费用，具体费用情况详见下文第 2 问“三包费用”的回复。

（二）零部件销售退回或换货情况

根据公司与经销商签订的零部件销售合同条款：“公司、经销商、第三方物流公司之间货物交接完成后，经销商对货物进行自行保管和运输，交接完成后公司对货物的完好性不承担责任，对货物制造质量性问题由公司负责回收，经销商提供必要的配合……”

经销商向吉利公司订购备件有自主权，因经销商自主订购造成备件滞销的，由经销商承担责任，符合以下情况吉利公司给予经销商退库支持：（1）在产件 6 个月无销售记录，吉利公司可支持退库；（2）对吉利公司要求新品铺货和库存储备订单，若铺货后 6 个月销售数量低于铺货量 30% 的备件，吉利公司可支持退库；（3）吉利公司指令要求退库的备件可支持退库；（4）经销商撤换时，上述（1）（2）（3）三点同时适用，但因经销商保管及存储原因造成备件不良品不纳入退库范围，由经销商承担责任。”

因此，报告期内，公司零部件销售存在退回或换货情况，但金额较小，占主营业务收入比例和占零部件销售收入比例均较小，具体如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
退换货金额	949.31	3,941.62	2,647.51	761.13
占主营业务收入比例	0.03%	0.04%	0.02%	0.01%
占零部件销售收入比例	0.34%	0.74%	0.61%	0.39%

二、三包费用的计提依据和计提情况，相关费用是否充分计提

报告期内，公司三包费用主要包括如下三类：（1）首保费用，即公司质量保证政策中约定的首保期限内免费保养费用；（2）售前检测费（PDI 费用），即公司车辆在终端销售前进行的一系列检测费用；（3）质保期内三包索赔费用：即公司质量保证政策中约定的质保期限内因产品质量问题应承担的索赔责任支出。

针对上述费用，公司均根据相关政策在报告期末进行相应预提，并在其他应付款中核算。报告期各期末，公司其他应付款中预提的三包费用余额如下：

单位：万元

项目	2020.6.30		2019.12.31		2018.12.31		2017.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
首保费用	6,708.61	49.52%	9,730.70	77.91%	8,717.03	83.06%	8,083.20	71.49%
PDI 费用	719.53	5.31%	1,178.80	9.44%	1,222.86	11.65%	950.31	8.41%
已发生、未结算的三包索赔费用	6,117.97	45.16%	1,579.74	12.65%	555.2	5.29%	2,272.76	20.10%
合计	13,546.11	100.00%	12,489.25	100.00%	10,495.09	100.00%	11,306.27	100.00%

注：上表中预提的“已发生、未结算的三包索赔费用”指针对已发生，但未开票结算的三包索赔费用的暂估金额，包括公司自身承担的三包索赔费用和可向供应商追索的三包索赔费用。2020 年 6 月末，因部分索赔费用尚未至结算期，故当期期末暂估金额较大；该等暂估金额中约 92% 为可追索的三包索赔费用，该部分费用已向供应商追索，故在销售费用科目公司仅就自身承担的费用部分进行

确认。

1、预提首保费用

预提首保费用系对终端已销售、在首保到期日前终端客户尚未进店进行保养的新车应计提的首保支出。从上表可见，报告期各期末，主要预提三包费用为预提的首保费用，各期占比分别为 71.49%、83.06%、77.91%和 49.52%。

根据公司的质量保证政策，公司首保期限一般为车辆行驶满 5,000 公里或满 3 个月，因此公司首保的计提方法按照期末前三个月的终端销量（扣除系统记录已经结算的数量）、不同车型单台首保的金额、以及首保放弃率来计算。

即：期末应计提的首保=期末前三个月的终端销量（扣除系统记录已经结算的数量）*对应车型单台首保金额*（1-首保放弃率）。其中：

（1）终端销量来自公司与 4S 店共同可见的经销商管理系统记录；

（2）每种车型单台首保价格为公司根据车型的价格和配置等制定并在商务政策中明确的价格；

（3）首保放弃率根据经销商管理系统记录的一段时间内历史首保车辆和历史终端销量的比例确定。

2、预提 PDI 费用

预提 PDI 费用系公司预提的已出售给经销商但尚未实现终端销售的部分车辆对应的售前检测费用。公司商务政策根据不同车型制定了不同的 PDI 单价，期末预提余额系根据经销商管理系统统计的未结算销量和政策单价计算所得。

3、预提三包索赔费用

预提三包索赔费用主要为已发生但未结算的三包索赔，系质保期内的终端车辆至服务站或 4S 店维修，相应已发生但截至各期末尚未开票结算的金额。

针对质保期内的三包索赔，根据质量问题责任认定，若相关索赔事项由供应商原材料问题导致，则为供应商责任，公司可根据与供应商的采购协议约定向供应商进行索赔；若为公司自身责任，则由公司自己承担。报告期内，公司质保期内的三包索赔费用大多数均可向供应商进行索赔，故未就该部分未实际发生的索赔费用进行专项计提；在各期实际发生时，公司根据责任认定情况和供应商追索情况，将不能向供应商追索的部分索

赔支出计入当期销售费用。

报告期各期，公司销售费用中三包费用实际发生额明细如下：

单位：万元

项 目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	金额	比例	金额
首保、PDI费用	13,317.98	73%	33,667.59	85%	34,444.71	84%	30,848.86	91%
公司承担的索赔费用	4,951.18	27%	5,723.87	15%	6,666.99	16%	3,036.42	9%
合计	18,269.15	100%	39,391.46	100%	41,111.70	100%	33,885.28	100%
公司承担的索赔费用占汽车销售收入的比例	0.15%		0.06%		0.06%		0.03%	

从上表可见，公司承担三包费用中主要为首保、PDI费用，占比在85-90%左右，质保期内公司实际承担的索赔费用较低，且该部分费用占汽车销售收入的比例也很小。因此，公司在期末预提三包费用时，主要就首保、PDI费用以及已发生尚未结算的索赔费用进行预提。

综上，公司三包费用计提依据合理，相关费用已计提充分。

三、补充披露经销模式下是否存在返利的约定,如存在,报告期各期发生金额,相关会计核算办法及影响

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（一）营业收入分析”之“3、汽车销售收入分析”之“（2）分经营模式分析”中补充披露以下内容：

“报告期内，公司经销模式下存在返利约定。公司向经销商提供的返利主要包括合同履约奖、目标承诺奖、区域营销政策支持以及建店支持等，均通过销售折让形式进行。

相关会计核算方式为：若返利在当年执行，公司在确认相关返利金额并开具红字发票时借记当期销售收入并贷记对应客户的预收账款或合同负债。若报告期末已确认返利义务但尚未开具红字发票，公司则在期末计提相关返利金额，借记当期销售收入并贷记对应客户预收账款或合同负债；在下一报告期实际兑现开具红字发票时先冲回前期预提返利金额，并根据实际开票金额借记销售收入同时贷记预收账款或合同负债。

2018年，公司给予经销商返利占主营业务收入比例较2017年度增加，主要系公司为提高经销商的销售积极性，扩大了享受合同履行奖的车辆范围。

2019年及2020年1-6月，公司给予经销商的返利占主营业务收入比例较2018年度有所增加，主要系公司为促进销售，调整了销售和奖励政策，新推出目标承诺奖、区域营销政策支持等措施。”

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体经销商返利数据申请豁免披露。

四、结合报告期内新能源汽车的相关补贴政策及变化情况，披露新能源汽车补贴收入的确认条件，报告期各期确认金额及准确性，是否属于经常性损益

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（一）营业收入分析”之“3、汽车销售收入分析”中补充披露以下内容：

“（5）新能源汽车补贴情况

① 补贴政策及变化情况

报告期内，公司新能源汽车相关补贴政策主要包括国家补贴和地方补贴。具体政策及变化情况如下：

I 国家补贴

国家补贴的标准由财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合制定。报告期内，上述政府部门陆续出台了《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2016]958号）、《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2018]18号）、《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2019]138号）、《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2020]86号），对新能源汽车补贴标准每年进行动态调整，包括补贴车型范围、补贴参数标准等。

根据前述政策，国家新能源汽车补贴的申请对象为具有新能源整车制造资质的生产企业，补贴对象为消费者。资金拨付方面，一般按年进行支付，每年初生产企业提交上年度的资金清算报告及产品销售、运行情况，逐级进行核准上报，由财政部根据核查报告进行补贴资金拨付。补贴车型方面，乘用车的补贴车型主要包括纯电动乘用车和插电式混合动力乘用车；同时，根据乘用车的纯电动续航里程（R值）制定不同补贴标准额度。报告期内，相关补贴标准额度变化情况如下：

(a) 纯电动乘用车

单位：万元

续航里程 (km)	2020年	2019年	2018年	2017年
100 ≤ R < 150	0	0	0	2
150 ≤ R < 200	0	0	1.5	3.6
200 ≤ R < 250	0	0	2.4	
250 ≤ R < 300	0	1.8	3.4	4.4
300 ≤ R < 400	1.62	1.8	4.5	
R ≥ 400	2.25	2.5	5	

(b) 插电式混合动力乘用车

单位：万元

续航里程 (km)	2020年	2019年	2018年	2017年
R ≥ 50	0.85	1	2.2	2.4

注 1：以上均为车辆标准补贴额度，实际补贴标准根据车型不同、车型产品技术参数不同而不同

注 2：2019 年补贴标准，对于非私人购买或用于运营的新能源乘用车，按照相应补贴金额的 0.7 倍给予补贴

II 地方补贴

地方性新能源补贴政策各地略有不同。整体而言，根据《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2016]958号）的规定，“地方财政补贴（地方各级财政补贴总和）不得超过中央财政单车补贴额的 50%”；同时，补助申请单位为新能源汽车销售公司或具有整车制造资质的生产企业，且一般在取得国家补贴之后向当地政府进行申请。

2019 年 6 月，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2019]138号），明确“地方应完善政策，过渡期后不再对新能源汽车（新能源公交车和燃料电池汽车除外）给予购置补贴，转为用于支持充电（加氢）基础设施“短板”建设和配套运营服务等方面。如地方继续给予购置补贴的，中央将对相关财政补贴作相应扣减。……本通知从 2019 年 3 月 26 日起实施，2019 年 3 月 26 日至 2019 年 6 月 25 日为过渡期。……”因此，2019 年 6 月 25 日之后，新能源汽车地方性补贴已基本全面取消。

② 公司新能源汽车补贴收入确认条件及金额

(I) 关于由具有整车制造资质的生产企业申请的补贴

根据前述政策，国家补贴和部分地方补贴的申请单位为具有新能源整车制造资质的生产企业。报告期内，公司作为红筹企业尚无法取得整车制造资质，公司在乘用车相关业务的经营过程中，通过向吉利控股控制的目录公司销售整车成套件的方式，由目录公司进一步检测加工并取得乘用车整车合格证后销售给公司，再由公司对外销售。因此，新能源车补贴由目录公司进行申请，公司不直接申请新能源汽车补贴。

公司在向目录公司销售整车成套件时，定价原则确定为：终端客户整车售价-分销成本-中国税项（消费税金及附加）及其他必要合理开支+新能源汽车补贴。因此公司在向目录公司出售成套件时，目录公司不留存新能源汽车补贴，整车成套件售价中包含了相应的新能源车补贴，即相关补贴收入实际由公司享有。在报告期末，公司针对已向目录公司出售整车成套件且购回的整车，对于其中未实现对外销售的部分，将其收入在合并报表层面予以抵销，相应补贴部分收入也随收入的抵销一并冲减。

（II）关于由销售公司申请的补贴

根据前述政策，由销售公司申请新能源车补贴的主要为地方性补贴。

2018年10月之前，公司通过关联方新能源销售公司对外销售新能源车，在车辆对外销售时，将新能源车补贴包含在整车价款中一并确认为主营业务收入。2018年10月之后，公司直接面向经销商销售，在出售新能源车时，仅确认整车价款部分收入；在完成终端销售并上牌后，公司将对应新能源车补贴收入确认为主营业务收入。

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体新能源车补贴收入数据申请豁免披露。

③ 新能源车补贴收入是否属于经常性损益

根据中国证监会《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益[2008]》（证监会公告[2008]43号）的规定，“非经常性损益是指与公司正常经营业务无直接关系，以及虽与正常经营业务相关，但由于其性质特殊和偶发性，影响报表使用人对公司经营业绩和盈利能力做出正常判断的各项交易和事项产生的损益。……非经常性损益包括以下项目：……（三）计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外；……”。

新能源车补贴收入系国家及各地政府在鼓励发展推广新能源汽车的政策背景下给予汽车生产、销售企业的一定补贴支持，具有明确的补贴标准和要求。报告期内，新

能源车补贴与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策，能事先明确按照一定标准拨付至申请方并在一段时间内持续享受，符合确认经常性损益的条件。此外，根据同行业上市公司公开信息披露，也将新能源汽车补贴收入确认为经常性损益。

因此，公司将享受的新能源车补贴作为经常性损益，具有合理性。”

五、中介机构核查意见

（一）核查过程

1、访谈发行人销售公司相关员工，了解销售业务的销售政策、价格制定、开票、发货、对账、收款等流程，对相关内部控制流程的有效性进行测试；

2、获取并查询发行人整车退回、换货及召回情况；获取发行人零配件销售退回或换货清单，抽样检查相关退换货的退货订单及入库单，检查相关的真实性以及形成原因，分析其变动情况；

3、获取各期末三包预提明细表，复核数据的准确性；获取相关预提依据，包括相关数量及车型明细数据、发行人商务政策、首保放弃率计算表及各期末系统已发生、未结算的三包索赔明细数据等，复核其合理性；

4、获取与供应商签订的采购合同，确认其中关于供应商承担索赔支出的约定，抽查相关结算单据；

5、查看相关三包预提费用各期后开票结算明细，与各期末预提余额核对；

6、了解发行人关于返利或销售折让计提的政策情况以及会计核算流程，获取发行人返利相关的预算文件、政策文件以及补贴或返利清单，对返利计提进行重新测试，核查返利申请资料以及期后核销等；

7、获取各年度新能源汽车补贴的政策文件以及新能源汽车补贴清单，了解发行人的新能源补贴的会计处理流程，对补贴进行匡算，抽样核对实际的申报材料，查看补贴款项收回情况；

8、分析发行人将新能源汽车补助计入经常性损益或非经常性损益是否符合《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益【2008】》的规定。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和申报会计师认为：

1、报告期内，发行人不存在因质量问题导致整车销售退回或换货的情形；2017-2019年，公司销售的车辆每年各发生过1起公开召回，2020年上半年未发生召回情形；报告期内，公司零部件销售退换货金额较小，占主营业务收入比例和占零部件销售收入比例均较小；

2、报告期内，发行人三包费用计提依据合理，相关费用计提金额充分；

3、报告期内，发行人经销模式下存在对经销商的返利政策，相关返利金额确认以及核算方法符合会计准则要求；

4、报告期内，公司新能源汽车补贴收入包括国家补贴和地方补贴，相关补贴收入确认准确且完整，属于经常性损益。

问题 19.2

报告期各期，公司主营业务收入分别为9,323,880.07万元、10,699,373.02万元、9,757,232.82万元和3,696,865.65万元。其中，汽车销售收入是公司的核心收入，包括整车及整车成套件的销售收入，占主营业务收入的比例较高，报告期各期分别为97.90%、95.94%、94.13%和91.21%。报告期内，公司整车生产成本中主要为直接材料成本，各期占比约为90%。报告期各期，公司主营业务毛利率分别为19.71%、18.77%、15.80%和15.68%，主营业务毛利率变动主要受汽车销售业务波动的影响。

请发行人披露：（1）按排量分类的整车销售收入及新能源和电气化车型的收入及变动原因；（2）主营业务成本料工费构成及变动原因；（3）在会计政策部分披露与主要产品、业务的成本核算、归集和分配有关的会计处理方式，并重点突出行业特点；（4）零部件销售和使用权许可业务的毛利率情况。

请发行人说明：（1）2020年上半年收入变动趋势是否与同行业可比公司一致；（2）报告期内汽车销售毛利率持续下滑的具体原因及未来趋势。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、发行人披露

(一) 按排量分类的整车销售收入及新能源和电气化车型的收入及变动原因

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“(一) 营业收入分析”之“3、汽车销售收入分析”中补充披露以下内容：

“ (1) 分车型分析

① 销量情况

.....

② 销售收入情况

报告期内，公司按照排量分类的整车销售收入如下：

单位：万元

类别	排量	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
新能源和电气化	1.5TD/1.5L	237,062.70	673,537.70	337,222.08	19,629.28
	纯电动	67,429.85	787,225.67	748,338.84	393,823.05
	小计	304,492.55	1,460,763.37	1,085,560.91	413,452.33
燃油车 (1.6L/1.6TD以下)	1.0L/1.0TD	87,028.29	252,902.42	3,116.75	5,540.48
	1.3L/1.3T	-	13,745.59	371,225.74	1,644,954.96
	1.4T	990,276.41	1,675,099.62	2,076,903.93	137,413.38
	1.5L/1.5TD	1,018,736.80	3,375,258.65	3,028,309.48	2,289,276.34
	小计	2,096,041.51	5,317,006.27	5,479,555.91	4,077,185.16
新能源和电气化及小排量合计		2,400,534.06	6,777,769.64	6,565,116.82	4,490,637.49
占当期汽车销售收入比例		71.19%	73.80%	63.96%	49.19%
燃油车 (1.6L/1.6TD以上)	1.8L/1.8TD	881,768.19	2,043,340.83	3,407,847.37	3,941,520.71
	2.0L/2.0TD	88,035.70	287,479.98	201,633.26	511,258.52
	2.4L	1,705.58	75,693.03	90,541.22	184,872.55
	小计	971,509.47	2,406,513.84	3,700,021.85	4,637,651.78
合计		3,372,043.53	9,184,283.47	10,265,138.67	9,128,289.26

吉利汽车作为中国自主品牌乘用车龙头企业，公司产品矩阵丰富，在汽车科技转型升级的过程中公司形成了“高效燃油动力”和“多元化新能源”两大并行节能减排路线。报告期各期，公司小排量燃油车（1.6L/1.6TD以下）、新能源和电气化车型合计销售收入分别为4,490,637.49万元、6,565,116.82万元、6,777,769.64万元和

2,400,534.06万元，占汽车销售整体收入的比例分别为49.19%、63.96%、73.80%和71.19%，逐步形成了以节能车型为主导的产品结构。

其中，小排量燃油车方面，报告期内，公司产品覆盖从1.0L-1.5L, 1.0TD-1.5TD等多款排量车型，相关车型收入占比汽车销售整体收入比例分别为44.67%、53.38%、57.89%和62.16%，占比逐年提升。新能源和电气化车型方面，报告期内，公司相关车型销售收入占比分别为4.53%、10.58%、15.91%、9.03%。2017-2019年，公司新能源和电气化车型收入逐年增加；2020年1-6月，由于新能源汽车补贴退坡和油价下跌的影响，公司新能源和电气化车型的销售价格和销售量占比均有所降低，故新能源和电气化车型的销售收入有所减少。

除此之外，报告期内，公司还包括1.6L/1.6TD以上燃油车车型，报告期各期相关车型收入分别为4,637,651.78万元、3,700,021.85万元、2,406,513.84万元和971,509.47万元，占汽车销售整体收入比例分别为50.81%、36.04%、26.20%和28.81%。”

（二）主营业务成本料工费构成及变动原因

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（二）营业成本分析”之“2、主营业务成本分析”中补充披露以下内容：

“① 汽车销售业务的成本构成情况

报告期内，公司汽车销售业务的成本构成如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
直接材料	2,553,050.68	87.82%	6,970,108.04	89.01%	7,452,597.21	88.89%	6,682,567.52	90.90%
直接人工	54,469.30	1.87%	153,286.28	1.96%	158,808.81	1.89%	117,099.40	1.59%
制造费用	115,864.28	3.99%	236,819.30	3.02%	225,636.51	2.69%	154,338.45	2.10%
运费	65,248.72	2.24%	167,082.19	2.13%	179,894.51	2.15%	-	-
消费税金及附加	118,566.08	4.08%	303,458.51	3.88%	367,529.59	4.38%	397,599.02	5.41%
合计	2,907,199.06	100.00%	7,830,754.33	100.00%	8,384,466.63	100.00%	7,351,604.39	100.00%

报告期内，公司汽车销售业务的成本构成相对稳定。其中，直接材料占比最高，均在90%左右；直接人工和制造费用占比较低，反映了公司产品生产制造的普遍特点。

报告期内，公司汽车销售业务成本中直接材料占比较为稳定，2018年直接材料金额较高主要系当年公司产品销量较高，相应材料采购金额也较大。

报告期内，公司汽车销售业务成本中直接人工占比也较为稳定，2018年直接人工金额和占比较上年略有增加，主要系2018年公司销量较高，生产人工数量较多，且生产人员人均薪资也略有上涨。

报告期内，公司汽车销售业务成本中制造费用占比逐年提高，主要系一方面公司报告期内陆续收购多家工厂，相关固定资产折旧金额增加；另一方面，公司报告期内每年推出多款全新车型和改款车型，相关机器设备投入也有所增加，进而相应增加了折旧金额。2020年1-6月，制造费用占比较高，主要系受新冠肺炎疫情影响，上半年销量较上年同期有所下滑，使得单位车辆分摊的折旧摊销等费用较高。

2018年起，公司开始实行新收入准则，将运费作为合同履约的必要活动支出计入履约成本，因而公司2018年起的汽车销售成本中包含了运费。2018、2019及2020年1-6月，公司运费波动趋势与产品销量变化趋势一致。

报告期内，公司将整车成套件出售给具有整车制造资质的关联方目录公司，待目录公司完成检测加工并颁发乘用车整车合格证后，再由目录公司将整车出售给公司下属的销售公司。根据公司与目录公司的交易定价原则，相关消费税金及附加实际构成了公司汽车销售业务的成本之一。2017-2019年，消费税金及附加占成本的比例有所下降主要系公司新能源和电气化车型占比逐渐提升，而该类车型无需缴纳消费税，故整体消费税金及附加金额略有下降。

② 零部件销售成本构成情况

报告期内，公司零部件销售业务的成本构成如下：

单位：万元

项目	2020年 1-6月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
直接材料	194,722.88	92.78%	358,559.57	93.18%	293,892.05	95.76%	133,803.37	99.16%
直接人工	2,026.88	0.97%	4,133.49	1.07%	2,449.09	0.80%	246.42	0.18%
制造费用	13,117.33	6.25%	22,096.47	5.74%	10,548.45	3.44%	885.83	0.66%
合计	209,867.09	100.00%	384,789.53	100.00%	306,889.60	100.00%	134,935.62	100.00%

从上表可见，公司零部件销售业务成本构成中，直接材料占比最高，约在 90%以上，直接人工和制造费用占比较低。符合公司生产实际情况。报告期内，直接采购占比逐年下降主要系公司向经销商销售的备件配件等产品主要为外购，主要成本即为直接材料；报告期内，随着公司向关联方销售发动机、变速器等动力零部件收入比例的提升，备件配件部分的收入占比下降，因而直接材料比例也随之降低，直接人工和制造费用占比增加。”

（三）在会计政策部分披露与主要产品、业务的成本核算、归集和分配有关的会计处理方式，并重点突出行业特点

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“五、重要会计政策和会计估计”中补充披露以下内容：

“发行人主要产品为乘用车，各年度汽车销售收入占到发行人主营业务收入的 90%以上，发行人统一采用标准成本法对所有产品进行核算。

公司的生产成本主要包括直接材料、直接人工和制造费用等。其中，直接材料指的是主料和辅料；直接人工指直接从事产品生产的员工薪酬；制造费用指公司生产辅助部门发生的各项直接或间接费用，如水电气等能源费用、折旧费、间接人工、办公费、低值易耗品及物料消耗等。公司通过 ERP 以及 BOM 系统对存货以及当期的生产数据进行归集和分类，并进行成本核算。

具体核算流程如下：

（1）直接材料核算

公司统一采用标准成本法进行成本核算，会在每个年度初统一进行评估调整，原材料入库时按照暂估的标准价格进行入账，并在最终结算时将与标准成本之间的差异确认为材料成本差异进行核算，在月末统一在当期成本以及库存余额中进行分摊。

材料发出计价方式：采用移动加权平均法计算发出材料成本。公司会在每个月末进行存货盘点，并统计盘点差异确认损失或收益。

生产部门根据生产订单进行材料领料，仓库管理员根据领料单发出原材料，并在各个工序完工时按照生产订单归集发生的成本。

（2）直接人工核算

职工薪酬，包括工资、奖金、五险一金、职工福利费等。生产部门管理人员职工薪酬计入制造费用，生产人员职工薪酬计入直接人工。

公司对各个产品均会设定一个标准工时，根据生产部门汇总的工时表，对人工成本汇总并分摊至各个产品订单，超过标准工时的部分确认为成本差异，在月末统一在当期成本以及库存余额中进行分摊。

(3) 制造费用核算

主要包括间接人工、折旧费、水电能源费等。制造费用发生时在制造费用账户归集，月末汇总后根据不同产品制定的标准分配比例至各类产品。

(4) 其他

在公司实际的生产销售环节，由于增加了公司与目录公司的交易环节，公司需承担目录公司必要的成本费用以及消费税金及附加等，相关成本在与目录公司交易时归集至对应产品。”

(四) 零部件销售和使用权许可业务的毛利率情况

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（三）毛利及毛利率分析”之“2、毛利率分析”中调整披露以下内容：

“（2）主营业务毛利率分析

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	收入比例	毛利率	收入比例	毛利率	收入比例	毛利率	收入比例	毛利率
汽车销售	91.21%	13.79%	94.13%	14.74%	95.94%	18.32%	97.90%	19.46%
零部件销售	7.64%	25.68%	5.43%	27.42%	4.06%	29.33%	2.10%	31.01%
使用权及其他	1.15%	100.00%	0.44%	100.00%	-	-	-	-
合计	100.00%	15.68%	100.00%	15.80%	100.00%	18.77%	100.00%	19.71%

报告期各期，公司主营业务毛利率分别为19.71%、18.77%、15.80%和15.68%，主营业务毛利率变动主要受汽车销售业务波动的影响。

报告期各期，公司零部件销售业务毛利率略有下降，主要系公司向关联方等销售发动机、变速器等零部件业务收入逐年增加，而该部分业务毛利率低于售后配件销售的毛利率。使用权及其他业务主要系公司授予的车型专利相关知识产权许可收入。2019

年和 2020 年 1-6 月，随着宝腾汽车关于 NL-3 车型和 SX11 车型陆续达到 SOP 阶段，公司分别一次性确定对应车型的知识产权许可收入。前述车型知识产权为公司基于自用目的实现的研发成果，并非为宝腾汽车进行的专项研发，目前相关车型仍用于公司的生产和销售，公司将对应的非专利技术摊销成本计入研发费用核算。考虑到上述车型知识产权的技术成本难以区分自用部分和许可部分，且相关技术每年摊销金额较小，故未单独结转许可部分知识产权对应的成本。整体来看，公司其他主营业务销售收入占主营业务收入比例较低，对公司整体盈利能力影响较小。”

二、发行人说明

（一）2020 年上半年收入变动趋势是否与同行业可比公司一致

2020 年上半年，公司与同行业可比公司营业收入变化情况如下：

单位：亿元

公司名称	2020 年 1-6 月	2019 年 1-6 月	变动比例
长城汽车	359.29	403.17	-10.88%
长安汽车	327.82	298.76	9.73%
广汽集团	254.39	281.23	-9.54%
上汽集团	2,745.20	3,679.16	-25.39%
公司	371.21	479.10	-22.52%

注 1：上表公司 2019 年 1-6 月数据未经审计。

从上表可见，2020 年上半年，受新冠肺炎疫情影响，同行业公司收入普遍较上年同期有所下滑；长安汽车整体收入规模较小，同时 2019 年 9 月推出的 CS75 PLUS 的新车型销售情况较好，因此长安汽车收入有所上升。整体来看，公司 2020 年上半年收入变动趋势与同行业可比公司基本一致。

（二）报告期内汽车销售毛利率持续下滑的具体原因及未来趋势

报告期内，公司汽车销售业务毛利率情况如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
汽车销售收入（万元）	3,372,043.53	9,184,283.47	10,265,138.67	9,128,289.26
汽车销售成本（万元）	2,907,199.06	7,830,754.33	8,384,466.63	7,351,604.39
销量（部）	475,683	1,233,494	1,380,424	1,241,104
平均单价（万元/部）	7.09	7.45	7.44	7.35
平均成本（万元/部）	6.11	6.35	6.07	5.92

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
汽车销售毛利率	13.79%	14.74%	18.32%	19.46%

1、2018年毛利率变化情况

2018年，公司汽车销售业务毛利率为18.32%，较2017年下降1.14%，主要系公司自2018年起开始实行新收入准则，将运费作为合同履约的必要活动支出计入履约成本。假设2017年也考虑按照新收入准则核算，将运费计入主营业务成本，则2017年汽车销售业务毛利率为17.81%。

考虑统一计算口径，2018年汽车销售毛利率实际上较2017年上升0.51%，主要系公司紧跟市场和政策方向，不断丰富车型结构，新增多款新能源和电气化车型、SUV车型等较高售价车型：2018年公司SUV车型销量较2017年增加18.52%，占比从2017年的50.77%增加至2018年的54.10%；2018年公司新能源和电气化车型销量较2017年增加147.52%，占比从2017年的2.04%增加至2018年的4.53%。

2、2019年毛利率变化情况

2019年，公司汽车销售业务毛利率为14.74%，较2018年下降3.58%，主要系：

(1) 受宏观经济、行业周期以及新能源补贴政策退坡的影响，2019年公司新能源和电气化车型的销售均价有一定下降；

(2) 公司2018年新增了5家工厂，新工厂陆续投入使用后，相应厂房设备等固定资产折旧随之增加，2019年公司固定资产折旧较2018年增加38.84%；同时，因行业竞争更为激烈，公司2019年销量较2018年略有下降，导致单台车的固定资产折旧较高，进而相应提高了成本；

(3) 随着国五升国六政策的逐渐落实，公司产品也逐步从国五切换至国六标准，对部分零部件进行升级，如排气和三元催化、油箱设备升级、加装汽油机颗粒捕集器GPF等，该等升级改造使得相关物料成本有所增加。

3、2020年1-6月毛利率变化情况

2020年1-6月，公司汽车销售业务毛利率为13.79%，较2019年下降0.95%，主要系受新能源补贴政策持续退坡的影响，公司新能源和电气化车型的售价和销量均有一定下降，其中2020年上半年公司新能源和电气化车型的平均售价较2019年下降了

19.64%，尽管公司已通过新技术的研发和应用等不断控制成本，但公司整体毛利率仍受到一定影响。

4、未来毛利率变化趋势

从前述分析来看，影响公司汽车销售毛利率的因素主要包括销售价格、折旧摊销、国五升国六、新能源补贴退坡等因素。

(1) 报告期内，公司已不断丰富车型结构，通过新增推出高售价车型和旧车型改款升级以维持产品竞争力，未来公司将继续推出更多具有竞争力的产品以维持并提升产品整体销售均价。

(2) 由于报告期内新增产能较多，产能利用率仍在不断提升过程中，相关固定资产折旧和摊销相应提高了单车成本。但从 2020 年第一、二季度销量来看，一季度受疫情影响销量同比下降，第二季度销量已较第一季度增加 53.58%，较上年同期增加 11.60%。未来随着疫情逐渐稳定，公司产品的产销量逐步恢复，公司产能利用率有望提升，固定资产折旧的影响也将逐渐减少。

(3) 随着国五升国六政策的全面推行，目前公司产品已基本实现全面升级国六标准，未来该因素对成本的增量影响较小。

(4) 从新能源汽车补贴政策变化趋势来看，目前中央财政对新能源汽车的补贴金额标准已较低；自 2019 年 6 月 25 日起，地方性新能源汽车补贴也已基本全面取消。未来即使新能源补贴政策继续退坡，对公司产品价格和毛利率的影响也较为有限，不会导致公司整体毛利率的较大波动。

综上，前述影响公司产品毛利率的主要因素未来都将趋于稳定，未来公司产品毛利率不存在较大波动的风险。

三、申报会计师核查意见

(一) 核查过程

1、查阅行业相关资料，向发行人相关业务人员了解行业规模及竞争情况，结合发行人报告期内各期的按排量分类整车销售清单，分析发行人收入变动原因；

2、了解发行人与生产、仓储、存货管理相关的内部控制制度，评价其设计合理性，并测试相关内部控制运行的有效性；

3、针对整车收入，了解发行人各产品生产工艺流程、生产周期、成本核算流程及成本归集与分配的标准和方法，抽样查看发行人的原始凭证，包括但不限于领料单、发票、投料单和工时统计表等文件资料，并结合成本倒轧进行分析；

4、汇总发行人报告期内各期的原材料耗用、人工费用、制造费用的变动信息，进行分析性程序；

5、获取发行人报告期内的收入及成本明细表，比较报告期各期末各类产品收入以及毛利率的波动情况，分析其变动及波动的原因，并与同行业可比公司公开报告进行对比分析；

6、针对特许权收入，获取并查看定价参考的第三方评估公司关于博越、缤越车型技术的评估报告，评估了发行人聘请的独立评估师胜任能力，专业素质，客观独立性；对评估过程中评估方法使用的恰当性，对评估参数的关键假设(如折现率、预测数据)进行审阅；对评估中采用的未来若干年经营和财务假设，包括未来若干年的销售增长率、毛利率等，与历史财务数据、经批准的预算进行比较，评估其合理性。

（二）核查结论

经核查，申报会计师认为：

1、发行人收入变动趋势符合公司实际业务情况，发行人上半年收入变动趋势与同行业可比公司基本一致；

2、发行人对主营业务成本料工费的会计处理以及成本核算方面在所有重大方面符合企业会计准则的相关规定；

3、报告期内，发行人汽车销售毛利率变动合理，其对该毛利率未来趋势的分析说明存在合理性。

问题 20.关于开发支出和研发投入

问题 20.1

报告期内，公司研发投入金额较大，研发支出资本化率较高。报告期各期末，发行人无形资产之专有技术的账面价值分别为 409,901.13 万元、612,000.80 万元、1,079,427.18 万元和 1,111,687.23 万元，开发支出的账面价值分别为 649,380.33 万元、

887,317.93 万元、680,335.62 万元和 697,432.73 万元，主要为投向新车型及相关技术的开发项目。

根据申请材料，报告期内，发行人研发投入金额较大，研发支出资本化率较高。发行人对使用寿命有限的专有技术按受益期摊销，使用寿命不确定的无形资产不作摊销。

请发行人：（1）按照《审核问答》之 14 的要求，充分披露研发支出资本化的相关信息；（2）披露报告期内转入无形资产的开发支出项目情况，相关经济效益情况；（3）结合项目推进和研究成果运用的不确定性，充分揭示开发支出和相关无形资产的减值风险。

请发行人说明：（1）开发支出资本化的具体会计政策，研发项目进入开发阶段的具体依据、资本化时点，分析资本化的会计处理是否符合会计准则的相关规定；（2）开发支出金额较高的原因，研发投入比例高于同行业可比公司的原因，并与同行业可比公司比较，研发支出资本化会计处理是否一致；（3）专有技术的使用寿命的分布情况，使用寿命不确定的专用技术的占比情况；（4）过往已资本化开发支出是否存在研究成果运用未达预定用途的情况及相关会计处理情况；（5）专有技术、开发支出的减值测试过程、关键假设的合理性，说明减值准备计提的充分性。

请保荐机构、申报会计师核查并发表明确意见，说明核查的过程、依据和结论，并就研发支出资本化时点及相关会计处理的合规性、谨慎性和一贯性等发表明确意见。

回复：

一、发行人披露

（一）充分披露研发支出资本化的相关信息

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“（一）资产状况分析”之“13、开发支出”补充披露内容如下：

“报告期内，公司研发投入主要用于整车项目、发动机及变速器等动力系统项目等，其中开发支出的主要项目构成如下：

项目名称	单位：万元			
	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
研究阶段支出	20,390.88	57,740.05	55,400.16	37,007.50
开发阶段支出	198,032.79	487,397.89	562,495.32	527,580.44

整车项目	157,816.41	365,924.31	380,181.68	324,894.58
动力系统及其他项目	40,216.37	121,473.57	182,313.63	202,685.85
合计	218,423.68	545,137.94	617,895.48	564,587.94

”

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体资本化研发项目的信息申请豁免披露。

（二）报告期内转入无形资产的开发支出项目情况，相关经济效益情况

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“（一）资产状况分析”之“13、开发支出”补充披露内容如下：

“公司开发支出转入无形资产主要包括全新车型技术、改款车型技术、动力技术等，其中全新车型技术预计使用寿命一般为5年，改款车型技术预计使用寿命一般为3年，动力技术预计使用寿命一般为5-10年，均按直接法进行摊销，符合会计准则相关规定。截至报告期末，相关无形资产不存在减值情况。

公司转入无形资产的开发支出整体情况如下：

项目名称	单位：万元			
	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
整车项目	130,428.80	598,038.28	263,695.38	130,944.35
动力系统及其他项目	50,506.88	96,341.91	60,862.34	123,442.53
合计	180,935.68	694,380.19	324,557.72	254,386.89

”

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体转入无形资产的开发支出项目信息申请豁免披露。

（三）结合项目推进和研究成果运用的不确定性，充分揭示开发支出和相关无形资产的减值风险

发行人已在招股说明书“第四节 风险因素”之“四、财务风险”中补充披露内容如下：

“（四）无形资产减值风险

截至2020年6月30日，公司无形资产余额为1,429,050.26万元（其中专有技术余额为1,111,687.23万元），占期末资产总额的比例为13.30%；开发支出余额为

697,432.73 万元，占期末资产总额的比例为 6.49%。如果公司未来在研项目推进不及预期、研究成果带来的经济利益流入无法覆盖开发成本、宏观经济或公司所处行业发生重大不利影响，则可能存在公司开发支出、无形资产减值的风险，对公司业绩造成不利影响。”

二、发行人说明

（一）开发支出资本化的具体会计政策，研发项目进入开发阶段的具体依据、资本化时点，分析资本化的会计处理是否符合会计准则的相关规定

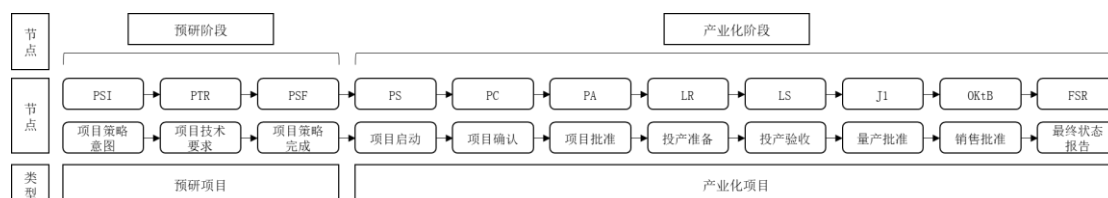
1、公司开发支出资本化的具体会计政策

根据《企业会计准则第 6 号——无形资产》的规定，公司将内部研究开发项目的支出，区分为研究阶段支出和开发阶段支出。开发阶段的支出，同时满足下列条件的，才能予以资本化，即：

- （1）完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；
- （2）具有完成该无形资产并使用或出售的意图；
- （3）无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；
- （4）有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；
- （5）归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

2、研发项目进入开发阶段的具体依据、资本化时点

报告期内，公司研发项目的整体流程大致如下：



根据上文研发流程，在预研阶段，公司主要进行项目的前期调研、新技术可行性评估、项目初步计划等工作，属于研发项目的研究阶段。在 PS 节点（即项目启动节点）后，项目进入开发阶段。在 PS 阶段（项目启动）时，公司会进行正式立项，出具项目

立项报告，并联合公司研发、市场、质量控制、工程技术、财务等各部门对项目的市场需求、技术内容和可行性、采购、生产以及产业化的投资收益等进行全面评估审议；评审通过后，项目正式启动。考虑到在 PS 阶段已基本满足研发投入资本化的条件，故公司以 PS 项目启动阶段作为资本化时点。

3、公司资本化的会计处理符合会计准则的相关规定

根据《企业会计准则第 6 号——无形资产》的规定，公司研发项目资本化的处理符合会计准则的要求，具体分析如下：

序号	条件	公司情况	是否满足
1	完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性	公司在预研阶段会就项目的可行性进行前期调研、评估，在项目正式启动时进行项目正式立项，并联合公司研发、市场、质量控制、工程技术、财务等各部门对项目进行全面审议评估；同时，在项目实施的各个节点对项目进展情况进行持续的评估监督，以确保项目在研发、生产等各环节技术上均具有可行性。 公司具有强大的研发实力，已经掌握整车、发动机、变速箱为主的关键造车技术，并持续加强新四化相关的核心研发能力，不断夯实行业龙头地位。 因此，公司具有完成研发项目以使其能够使用或出售在技术上具有可行性的能力。	满足
2	具有完成该无形资产并使用或出售的意图	公司主营乘用车及核心零部件的研发、生产和销售。公司通过研发项目立项文件、立项评审等对研发项目的目标进行层层把控。公司研发项目主要为整车、发动机、变速器等与新车型开发或现有车型升级改造相关的技术，公司研发项目的目标为面向终端市场，以实现经济利益为目标，与公司主营业务及产品高度相关，因此公司研发项目形成的无形资产具有使用意图。	满足
3	无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，应当证明其有用性	公司主营乘用车及核心零部件的研发、生产和销售，公司通过前期市场调研、项目立项及评审等对研发项目的经济利益流入方式进行层层把控，结合研发项目下游需求市场的整体发展趋势、下游消费者对产品或技术的需求情况、公司研发项目的产品或技术竞争实力、公司的竞争地位等因素进行综合评估，以确保研发项目的无形资产或其生产的产品存在市场，具有明确的经济利益流入方式。 同时，公司拥有完善且成熟的经销商体系，公司作为国内汽车自主品牌龙头企业，具有一定的品牌影响力和市场占有率，有助于公司研发项目成果能带来经济利益流入。	满足
4	有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产	公司具有完善的研发管理体系和经营丰富的研发团队。公司重视自主研发能力，已经掌握整车、发动机、变速箱为主的关键造车技术，并持续加强新四化相关的核心研发能力，不断夯实行业龙头地位。 公司始终重视人才培养和建设，不断引进高端人才，截至 2020 年 6 月 30 日，公司总员工 38,022 人，其中研发人员 9,079 人，占比 24%。截至 2020 年 6 月 30 日，公司及其控股子公司取得的主要已授权专利共计 9,332 件，其中境	满足

序号	条件	公司情况	是否满足
		内已授权专利 9,241 件、境外已授权专利 91 件。同时，公司已获先后得包括国家技术发明奖二等奖、中国汽车工业科学技术进步奖一等奖在内的各类科技奖励 36 项。 此外，公司作为港股上市企业具有较强的融资能力，为公司研发项目提供财务或其他资源支持。 因此，公司具有足够的技术、财务资源和其他资源支持以完成研发项目的成功开发。	
5	归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量	公司设立了完备的内控制度和会计核算制度，对于研究开发的支出进行有效控制和单独核算，确保各项目的研发费用能够可靠计量。 公司对研发项目建立了完善的成本归集内部控制体系，通过优化成本归集系统，将研发过程中所产生的料、工、费在实际发生时，按照各个项目实际投入，分别计入在各个研发项目中。 因此，公司研发项目的开发支出能够可靠计量。	满足

(二) 开发支出金额较高的原因，研发投入比例高于同行业可比公司的原因，并与同行业可比公司比较，研发支出资本化会计处理是否一致

1、公司研发支出金额较高的原因，研发投入比例高于同行业可比公司的原因

报告期内，公司研发投入和开发阶段支出金额如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
研发投入	218,423.68	545,137.94	617,895.48	564,587.94
其中：开发阶段支出	198,032.79	487,397.89	562,495.32	527,580.44
研发投入资本化率	90.66%	89.41%	91.03%	93.45%
研发投入占营业收入比例	5.88%	5.55%	5.76%	6.03%

报告期内，公司开发支出金额较高、资本化率较高，主要原因系公司制定了完善的研发项目管理制度，通过完善的前期预研、立项评审、项目监督等程序对研发项目进行层层把控，以确保研发项目和技术符合市场需求、具有产业化的可行性，从而提高公司研发项目的成功率。报告期内，公司已积累推出全新车型 12 款，改款車型 28 款，产品销售情况良好，市场推广的成功也进而助力公司研发项目的持续推进和成功。

与同行业可比公司相比，报告期内，公司整体研发投入占比处于行业较高水平。报告期内，同行业可比公司的研发投入总额占营业收入比例情况如下：

可比上市公司	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
长城汽车	-	4.47%	4.05%	3.35%
长安汽车	5.59%	6.34%	6.73%	4.54%

可比上市公司	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
广汽集团	8.90%	8.44%	6.75%	4.20%
上汽集团	2.28%	1.79%	1.79%	1.29%
平均	5.59%	5.26%	4.83%	3.35%
公司	5.88%	5.55%	5.76%	6.03%

注1：同行业可比上市公司2020年半年报未直接披露当期研发投入总额，无法直接取得研发投入占比数据，上表2020年上半年数据系根据各可比公司2019年度披露的研发投入计算口径和相关科目数据汇总计算得出当期研发投入总额及占比；

注2：长城汽车2020年半年报未披露研发费用详细明细，无法计算其研发投入总额，故未计算长城汽车的研发投入占比数据；

注3：上表2020年1-6月，可比上市公司均值为长安汽车、广汽集团、上汽集团三家公司的均值。

公司整体研发投入比例处于行业较高水平，主要系作为我国汽车行业自主研发的领先企业，公司一直高度重视技术团队的建设与研发能力的提升，持续致力于自主研发、掌握核心技术，旨在通过科技水平的不断提升来加强公司和产品的综合竞争力。

2、与同行业可比公司比较，研发支出资本化会计处理一致

公司与同行业可比公司研发支出资本化会计政策对比如下：

同行业可比公司	研发支出资本化会计政策
上汽集团	<p>本集团将内部研究开发项目的支出，区分为研究阶段支出和开发阶段支出。研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。</p> <p>开发阶段的支出，同时满足下列条件的，才能予以资本化，即：完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；具有完成该无形资产并使用或出售的意图；无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。不满足上述条件的开发支出计入当期损益。</p> <p>本集团研究开发项目在满足上述条件，通过技术可行性及经济可行性研究，形成项目立项后，进入开发阶段。</p> <p>已资本化的开发阶段的支出在资产负债表上列示为开发支出，自该项目达到预定用途之日转为无形资产。</p> <p>针对无形资产-非专利技术，采用直线法摊销，摊销年限3-10年。</p>
长安汽车	<p>本集团将内部研究开发项目的支出，区分为研究阶段支出和开发阶段支出。研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。</p> <p>开发阶段的支出，只有在同时满足下列条件时，才能予以资本化，即：完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；具有完成该无形资产并使用或出售的意图；无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。不满足上述条件的开发支出，于发生时计入当期损益。</p> <p>本集团以完成产品各项指标细化、形成最终产品方案并获得批准(即目标确定)作为研究与开发阶段的划分点。在目标确定以前阶段发生的费用直接计入当期</p>

同行业可比公司	研发支出资本化会计政策
	<p>损益，在目标确定以后阶段发生的费用计入开发阶段支出。 针对无形资产-非专利技术，采用直线法摊销，摊销年限 5 年。</p>
长城汽车	<p>本集团内部研究开发项目的支出分为研究阶段支出与开发阶段支出。 研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。 开发阶段的支出同时满足下列条件的，确认为无形资产，不能满足下述条件的开发阶段的支出计入当期损益： (1) 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性； (2) 具有完成该无形资产并使用或出售的意图； (3) 无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场 或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性； (4) 有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使 用或出售该无形资产； (5) 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。 无法区分研究阶段支出和开发阶段支出的，将发生的研发支出全部计入当期损益。 针对无形资产-非专利技术，采用直线法摊销，摊销年限 2-10 年。</p>
广汽集团	<p>(1) 划分研究阶段和开发阶段的具体标准 公司内部研究开发项目的支出分为研究阶段支出和开发阶段支出。 研究阶段：为获取并理解新的科学或技术知识等而进行的独创性的有计划调查、研究活动的阶段。 开发阶段：在进行商业性生产或使用前，将研究成果或其他知识应用于某项计划或设计，以生产出新的或具有实质性改进的材料、装置、产品等活动的阶段。 (2) 开发阶段支出资本化的具体条件 本集团汽车自主品牌研发项目开发阶段的支出，仅于本集团可证明完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性、具有完成该无形资产并使用或出售的意图及使用或出售该项资产的能力、该无形资产产生经济利益的方式、有足够技术、资源完成开发及有能力可靠计量时资本化，否则于发生时计入当期损益。 研究阶段的支出，在发生时计入当期损益。 针对无形资产-专有及非专利技术，采用直线法按预计使用年限平均摊销，预计使用寿命 5-10 年。</p>
发行人	<p>本公司将内部研究开发项目的支出，区分为研究阶段支出和开发阶段支出。 研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。 开发阶段的支出，同时满足下列条件的，才能予以资本化，即：完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；具有完成该无形资产并使用或出售的意图；无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。不满足上述条件的开发支出计入当期损益。 本公司研究开发项目在满足上述条件，通过技术可行性及经济可行性研究，形成项目立项后，进入开发阶段。 已资本化的开发阶段的支出在资产负债表上列示为开发支出，自该项目达到预定用途之日转为无形资产。 针对无形资产-专有技术，在无形资产受益期内采用直线法摊销。</p>

经对比，公司与同行业可比公司研发支出资本化会计政策一致。

（三）专有技术的使用寿命的分布情况，使用寿命不确定的专有技术的占比情况

报告期内，公司开发支出-专有技术根据受益对象的不同按规定的使用寿命进行摊销。其中，以车型作为受益对象的摊销期为3-5年，以发动机等技术为受益对象的摊销期为5-10年。报告期内，公司不存在使用寿命不确定的专有技术。

报告期各期末，公司无形资产-专有技术的使用寿命分布情况如下：

单位：万元

项目名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
整车项目-3年	52,706.15	54,424.95	20,803.92	-
整车项目-5年	788,578.69	773,699.62	394,378.67	253,959.67
动力系统及其他项目-5年	44,044.23	60,228.97	54,851.18	50,424.32
动力系统及其他项目-10年	226,358.16	191,073.63	141,967.03	105,517.15
合计	1,111,687.23	1,079,427.18	612,000.80	409,901.13

（四）过往已资本化开发支出是否存在研究成果运用未达预定用途的情况及相关会计处理情况

报告期内，公司制定了完善的研发项目管理制度，针对进入产业化阶段的研发项目，公司会持续跟进项目进展，若因内外部环境变化，相关研发项目未来不计划推向市场或无法达到预定用途时，公司会及时将过往已资本化归集的开发支出进行费用化处理。报告期内，公司已资本化开发支出出现研究成果无法推向市场或无法达到预定用途的情形很少。

针对该等情形，公司一般在判断相关研发项目未来无法达到预定用途或无法推向市场时，及时关闭项目，将前期归集的开发支出-资本化金额转入开发支出-费用化，并在资产负债表日转入研发费用，计入当期损益。报告期各期，公司因上述原因费用化金额分别为0万元、0万元、10,590.46万元和7,149.59万元。

（五）专有技术、开发支出的减值测试过程、关键假设的合理性，说明减值准备计提的充分性

报告期内，公司针对无形资产-专有技术、开发支出均进行了减值测试，具体减值测试过程如下：

1、减值测试的方法

报告期内，公司无形资产-专有技术、开发支出主要为研发整车车型技术、发动机/

变速器等动力技术所形成的相关资产，公司将相应车型技术、动力技术应用于具体车型或动力产品中，并通过产品销售实现收益。

报告期各期末，公司将期末无形资产-专有技术、开发支出按照对应车型技术或动力技术进行分类汇总归集，并选取其中金额较大的车型技术、动力技术进行减值测试，具体减值测试方法如下：

(1) 公司针对选取的无形资产-专有技术、开发支出所对应的车型技术、动力技术，根据预计未来现金流量现值估算其可收回价值；并根据可收回价值与账面余额的孰低，判断是否存在减值迹象。

(2) 公司在预计无形资产-专有技术、开发支出的未来现金流量现值时，采用收益法进行测算，即预计按照目前状态及使用、管理水平使用该等资产组未来可获取的收益。

$$\text{收益法的计算公式： } P = \sum_{t=1}^n \frac{R_t}{(1+r)^t}$$

P- 未来收益期内各期收益的现值之和；

R_t- 未来第 t 年资产组预计现金流量；

t- 预测期数；

r- 所选取的折现率；

n- 收益年期

2、重要评估假设

(1) 持续经营假设：是指假设评估资产基准日的用途和使用的方式等情况正常持续使用，不会出现不可预见的因素导致其无法持续经营。

(2) 假设资产能够按照公司管理层预计的用途和使用方式、规模、频度、环境等情况继续使用。

(3) 假设资产相关业务经营所涉及的外部经济环境不变，国家现行的宏观经济不发生重大变化，无其他不可预测和不可抗力因素造成的重大不利影响。

(4) 假设无形资产-专有技术、开发支出项目能够持续推进形成经济效益并不存在实质性障碍。

(5) 假设资产的现金流入均为均匀流入，现金流出为均匀流出。

3、关键假设及计算过程

预测收入：结合使用无形资产-专有技术、开发支出中相关车型技术、动力技术对应的车型或动力产品在历史期间的销售情况和市场发展情况，预测该等车型技术或动力技术对应产品在预测年限内每年预计销量和单价，并计算可带来的收入；

预测成本费用：结合使用无形资产-专有技术、开发支出中相关车型技术、动力技术对应的车型或动力产品在历史期间的成本情况以及公司历史期间日常经营费用情况，预测相关车型技术或动力技术对应产品在预测年限内的成本、费用等支出情况；

预测净现金流：根据前述预测收入、成本费用情况，计算相关车型技术或动力技术对应产品在预测年限内的净现金流情况，净现金流=预测收入-预测成本-预测费用；

预测年限：基于同类车型的历史生命周期以及公司对相应产品的市场规划，预计形成经济效益的可使用年限，一般预测期为 5-6 年；

折现率：基于国际通用的社会平均收益率法，基本公式为：折现率=无风险报酬率+风险报酬率，报告期内，公司选取的折现率分别为 9%、12%、12%、11%。

4、减值测试结果

报告期各期，公司选取的无形资产-专有技术、开发支出金额及减值测试的结果如下：

单位：万元

类别	2020年6月末	2019年末	2018年末	2017年末
减值测试涉及相关技术数量[注]	13款车型技术、1款发动机技术、1款变速器技术	8款车型技术、2款发动机技术	3款车型技术、1款发动机技术、1款变速器技术	5款车型技术、1款发动机技术、1款变速器技术
减值测试对应无形资产-专有技术、开发支出的账面价值合计	1,227,300.87	731,762.22	274,145.58	326,356.08
占期末无形资产-专有技术、开发支出的账面价值合计数比例	67.84%	41.58%	18.28%	30.81%

注：上表测试技术涉及当期在售及储备产品对应的技术。

针对上表选取的无形资产-专有技术、开发支出，公司根据前述预测方法对其可收回价值进行预测估算；经测算，报告期各期，测试资产可收回价值的估值均高于其对应的账面价值。因此，报告期内，公司无形资产-专有技术、开发支出均不存在减值迹象，

均未计提减值准备。

三、中介机构核查意见

(一) 核查过程

1、查阅发行人研究开发内部控制制度，了解研究阶段与开发阶段的划分节点、研发活动的流程的具体规定，了解各研发项目的具体内容及周期，结合行业惯例、同行业上市公司情况对比分析发行人相关情况合理性；

2、访谈管理层，了解开发支出资本化项目的总体研发策略和开发的过程、关键时点及标志性成果等情况，分析管理层对研发支出资本化时点的判断是否合理；

3、访谈研发部门人员，搜集研发项目的相关资料（包括但不限于立项书、可行性分析报告、测试报告、关闭报告）及支出归集情况，获取并检查相关研发项目资本化时点的标志性成果相关资料；

4、对研究开发流程执行穿行测试、控制测试，进一步了解相关内控设计合理与执行的有效性。针对报告期内资本化的研发项目，获取并检查由研究阶段转入开发阶段的支持性凭证，如项目阶段报告、专家评审意见等，结合制度规定评价是否合理合规；

5、针对过往已资本化、由于研究成果未达预定用途而费用化的开发支出，获取并检查项目清单及相关项目终止的支撑性文件，了解转入费用化的合理性；

6、获取同行业可比信息，对比分析发行人对于研发费用资本化时点的选取以及会计处理与目前同行业上市公司的研发投入比例是否存在重大差异，并分析差异的合理性；

7、针对开发支出中发生较大的成本支出，抽查原始凭证及支撑性文件。针对“职工薪酬”，抽查了研发明细表记录的部分人员的工资记录，以及参与多个不同项目的工时记录情况；针对研发过程中发生的差旅费、办公费等，抽查费用报销单中是否记录了费用的报销用途，是否属于相应的研发活动费用；

8、针对专有技术的使用寿命，获取并检查专有技术清单，访谈研发部门人员，了解相关专有技术的市场前景及预计受益期，结合制度规定评价其使用寿命是否符合相关规定；

9、针对无形资产-专有技术、开发支出减值测试，评估管理层对于确认无形资产之

专有技术及开发支出可收回金额所采用的估计方法；将当年度的实际现金流量与上年度的现金流量预测进行比较，以考虑预测所包含的任何假设是否存在管理层偏见；通过分析复核现金流量预测中的关键假设，评估管理层运用的关键假设的合理性；通过对减值测试中的基础数据与支持性证据进行比较，并考虑该预算的合理性。

（二）核查结论

经核查，保荐机构和申报会计师认为：发行人研究阶段和开发阶段的划分合理，发行人资本化的研发支出已满足资本化条件，且具有内外部证据支持；发行人开发支出的相关内容归集范围恰当，研发支出真实发生，且与相关研发活动切实相关。发行人研发支出资本化时点及相关会计处理符合合规性、谨慎性和一贯性原则要求，符合《企业会计准则》的相关规定。发行人研发支出资本化的会计处理与同行业可比公司不存在重大差异。发行人无形资产-专有技术的使用寿命符合相关经济利益的受益期；相关无形资产-专有技术、开发支出不存在减值风险。

问题 20.2

报告期内，公司研发费用主要由无形资产技术摊销、职工薪酬费用、委外研发支出等构成。报告期内，公司研发费用分别为 151,733.18 万元、193,170.69 万元、307,252.19 万元和 172,137.69 万元，呈增长趋势，主要系无形资产技术摊销的增加。

请发行人按照《招股说明书准则》的规定，披露研发费用对应研发项目的整体预算、费用支出金额、实施进度等情况。

请发行人说明：（1）研发费用对应的各研发项目的金额、具体内容、先进性的具体体现，报告期形成成果情况；（2）发行人归集研发费用各项内容的具体方法、过程，是否存在费用分摊、划分的明确依据，大额明细项目对应的设备、人员、工序能否独立划分归入研发部门、研发环节及研发项目；（3）研发费用列支范围的准确性，及相关内控措施的有效性，是否存在将营业成本或其他期间费用计入研发费用的情形；（4）无形资产技术摊销的金额与无形资产的变化是否匹配。

请申报会计师核查上述事项并发表明确意见。

回复：

一、披露研发费用对应研发项目的整体预算、费用支出金额、实施进度等情况

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（四）期间费用分析”之“3、研发费用”中补充披露内容如下：

“报告期内，公司制定了《研发运营预算管理办法》、《预算归口管理办法》《研发类专项管理办法》、《技术类开发支出及无形资产会计核算管理办法》、《人力成本分配及间接费用分摊管理办法》等研发预算和管理制度，对研发项目进行严格的预算管理和核算管理。报告期各期，公司研发项目的整体预算、支出金额及实施进度情况如下：

单位：万元

类别	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度	实施进度
整体预算	260,787.66	431,826.88	463,543.25	372,782.29	持续研发中
费用化支出	20,390.88	57,740.05	55,400.16	37,007.50	
资本化支出	198,032.78	487,397.88	562,495.31	527,580.43	

上表中，公司存在项目预算少于实际研发支出的情况，主要原因一是报告期内，公司陆续收购多家动力、整车工厂，相关工厂收购前累计发生的研发支出在收购时一次性增加公司当期研发支出，使得公司当年研发支出大于当年预算；二是研发预算为发行人在项目立项时对未来几年项目研发投入的初步测算，在执行阶段会根据研发实际情况做出调整，使得公司当年研发支出与当年预算出现一定差异。”

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体研发费用对应项目预算、支出信息申请豁免披露。

二、发行人说明

（一）研发费用对应的各研发项目的金额、具体内容、先进性的具体体现，报告期形成成果情况

报告期内，公司研发费用对应的项目类别主要包括：（1）前瞻技术研究，（2）整车项目预研，（3）动力技术系列研究，（4）基地质量控制技术研究等。

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体研发费用对应项目信息申请豁免披露。

(二) 发行人归集研发费用各项内容的具体方法、过程，是否存在费用分摊、划分的明确依据，大额明细项目对应的设备、人员、工序能否独立划分归入研发部门、研发环节及研发项目

如上文所述，公司研发活动可分为预研阶段（即研究阶段）和产业化阶段（即开发阶段），各项研发支出主要用于整车车型、动力技术及其他新技术、新工艺等的研究开发工作。公司根据研发活动所属不同节点，将各项研发活动支出分别在开发支出-费用化、开发支出-资本化科目中归集。针对费用化研发支出，在资产负债表日从开发支出-费用化中结转至研发费用；针对资本化研发支出，则在满足转入无形资产条件时，从开发支出-资本化中结转至无形资产。

针对全新整车或动力技术研发项目，公司研发活动支出一般分为预研阶段和产业化阶段进行归集；针对改款車型技术研发项目，一般直接从产业化阶段开始归集；针对前瞻性技术研究或质量控制技术研究项目，一般直接进行费用化归集。公司各研发项目中研发环节、研发部门及研发支出费用类别对应情况如下：

研发阶段	研发环节	研发主体/部门	涉及费用类别
预研阶段	PSI（项目策略意图） PTR（项目技术要求） PSF（项目策略完成）	研究院（整车、动力、造型中心）	职工薪酬、差旅费、委外研发费用、水电费、办公费等
产业化阶段	PS（项目启动） PC（项目确认） PA（项目批准）	研究院（整车、动力、造型中心） 制造基地 质量中心	职工薪酬、差旅费、折旧摊销、委外研发费用、物料消耗、试验检验费、SQE 质量检测费、水电费、办公费等
	LR（投产准备） LS（投产验收） J1（量产批准）	研究院（整车、动力、造型中心） 制造基地 质量中心	职工薪酬、差旅费、折旧摊销、委外研发费用、物料消耗、试验检验费、SQE 质量检测费、水电费、办公费等
	OKtB（销售批准） FSR（最终状态报告）	研究院（整车、动力） 制造基地 质量中心	职工薪酬、差旅费、折旧摊销、物料消耗、试验检验费、水电费、办公费等

如前文所述，公司制定了较为完善的研发预算、管理及核算制度。报告期内，公司根据严格按照研发制度和核算分摊标准进行管理和财务核算。上表中涉及的研发费用类型归集内容和分摊方法主要如下：

费用类别	归集内容和方法
职工薪酬费用、差旅费	归集参与研发项目的人员成本（包括工资薪金、社保、公积金、福利费等），按照工时在各项目间分摊
物料消耗、低值易耗品	按照 SAP 领料申请时对应的研发项目订单及用途区分研发领用与生产或其他环节领用，并分摊对应到各研发项目中

费用类别	归集内容和方法
折旧费用、摊销费用	归集研发项目所使用的机器设备、专有技术等固定资产折旧费用、无形资产摊销费用
水电费	按照各研发部门归集的为研发活动而耗用的时长和用量进行计算分摊
委外研发支出	归集各研发项目委托第三方完成的零部件技术开发、造型设计、同步工程开发等支出
试验检验费	归集各研发项目试验用材料费、场地费、检测费、仪器设备费用等支出
SQE 质量检测费	归集研发进程中各节点的质量检测支出
其他费用	归集研发活动相关的其他各项费用，包括维修维护费、劳动保护费等

综上所述，报告期内公司研发项目各环节均可对应至相关研发主体和部门，各项费用均有明确的划分依据和标准，并按照各项费用所属的研发节点在对应科目中归集，不同费用类型按照工时、用量等进行分摊。因此，大额明细项目所涉及的设备、人员、工序均能独立划分归入相应研发部门、研发环节及研发项目。

（三）研发费用列支范围的准确性，及相关内控措施的有效性，是否存在将营业成本或其他期间费用计入研发费用的情形

报告期内，公司严格区分研发活动投入与日常生产经营的支出，仅研发相关部门发生的与研发活动相关的职工薪酬费用、原材料消耗费用、折旧/摊销费用、燃料动力及水电费以及其他相关费用支出可以计入研发费用，并需经过部门管理层的复核。研发相关部门发生实际支出时，公司根据研发开支范围和标准，判断是否可以将实际发生的支出列入研发支出，若符合研发开支范围和标准，公司即将相关研发支出归集至研发项目设立的台账中。

如上文所述，公司已制定有效的研发投入相关内控制度及措施，对投入归集、费用分摊、核算政策、研发项目的跟踪管理、研发支出预算管理、开支范围和标准、据实列支研发支出、研发支出的审批程序等方面均作出了明确规定。内控规范要求，各项费用、成本的确认应当符合规定。公司通过制定并有效执行研发相关内控制度及措施，有效保证了研发支出核算的真实性、准确性、完整性，不存在通过研发费用列支应该计入成本等其他费用项目的情形。

（四）无形资产技术摊销的金额与无形资产的变化是否匹配

报告期内，公司研发费用中的无形资产技术摊销金额与无形资产的匹配情况如下：

单位：万元

项目	2020.6.30 /2020年1-6月	2019.12.31 /2019年度	2018.12.31 /2018年度	2017.12.31 /2017年度
研发费用（无形资产技术摊销）	151,746.81	249,512.14	137,770.53	114,725.69
无形资产（专有技术） 账面原值	1,882,751.63	1,698,744.77	1,022,746.26	685,748.64
平均摊销年限（年）	5.90	5.45	6.20	5.08

注 1：平均摊销年限=（期初专有技术账面原值+期末专有技术账面原值）/2/无形资产技术摊销；

注 2：2020 年上半年平均摊销年限以半年度的研发费用（无形资产技术摊销）*2 年化后计算。

从上表可见，公司开发支出形成的无形资产（专有技术）的平均摊销年限约为 5 年左右。

根据公司关于无形资产的会计政策，公司开发支出形成的无形资产（专有技术）按受益期进行摊销，受益对象一般为某类车型或某类汽车技术；其中以车型作为受益对象的摊销期为 3-5 年，以发动机等技术为受益对象的摊销期为 5-10 年。上表测算的平均摊销年限在公司无形资产（专有技术）的摊销年限的区间内，故公司无形资产技术摊销金额与无形资产的变化匹配。

三、申报会计师核查意见

（一）核查过程

1、了解发行人与研发活动相关的内部控制，执行穿行测试，检查内部控制相关的支持性文档，评价及测试申报财务报告期间发行人相关内部控制的设计合理和运行有效性；

2、获取报告期内发行人研发费用明细，将研发费用中的职工薪酬费用、设备等折旧费用、无形资产摊销费用等金额与相关的资产负债科目进行勾稽，评估研发费用金额的合理性，并分析无形资产技术摊销与无形资产的变化匹配性；

3、分析研发费用的构成，检查是否存在异常或变动幅度较大的情况，并分析其合理性；

4、对研发费用进行抽样测试，包括检查研发费用的支持性文件如发票、付款水单、支付申请审批文件等，检查账务处理是否正确，研发费用开支标准是否符合公司规定等以核查交易发生的真实性、金额是否据实列支以及归集科目的准确性；

5、针对资产负债表日前后的费用凭证进行测试，将账面记录与发票等支持性文件

进行核对，检查相关费用是否确认在恰当的会计期间，同时，关注研发费用完整性和截止准确。

（二）核查结论

经核查，申报会计师认为：报告期内，发行人研发活动的内控制度完善，研发费用的归集和核算准确，具有明确分摊和划分依据，不存在将营业成本或其他期间费用计入研发费用的情形；发行人无形资产技术摊销的金额与无形资产的变化匹配。

问题 21.关于政府补助和税收优惠

发行人披露了获得企业所得税优惠的子公司情况，但未披露所得税优惠的金额。报告期内，公司计入其他收益的政府补助金额分别为 91,449.76 万元、99,285.95 万元、84,544.86 万元和 61,518.95 万元，均与收益相关。而报告期各期末，公司递延收益中与资产相关的政府补助金额较高。

请发行人披露报告期内所得税优惠及政府补助金额及占利润总额的比例，并充分揭示相关风险。

请发行人说明：（1）报告期各期收到及确认损益的主要政府补助的名称、金额，与资产相关还是与收益相关，是否属于经常性损益，分期摊销还是直接计入当期损益，分摊期限及各期分摊金额，以上内容以表格列示；（2）递延收益中与资产相关的政府补助金额较高且变动较大，但其他收益中无与资产相关政府补助的原因；（3）2017 年-2019 年已缴增值税持续高于应缴增值税的原因。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、披露报告期内所得税优惠及政府补助金额及占利润总额的比例，并充分揭示相关风险

（一）报告期内所得税优惠、政府补助及占利润总额的比例

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”中补充披露内容如下：

“（九）税收优惠和政府补助

1、税收优惠

报告期内，公司所得税优惠金额及占利润总额的比例如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
所得税优惠金额	19,344.38	63,081.98	146,079.71	131,043.89
利润总额	265,033.72	965,808.78	1,485,656.81	1,261,679.46
占比	7.30%	6.53%	9.83%	10.39%

从上表可见，报告期内，公司所得税优惠对利润总额的影响在6%-10%之间。

2、政府补助

汽车产业是制造业中产值最大、产业链最长的行业之一，新一代通信科技、新能源、新材料等技术与汽车产业加快融合，汽车行业已进入转型升级、技术革新、弯道超车的战略机遇期。国家和地方政府对于汽车产业的发展予以政策上的重点支持。公司作为国产乘用车第一品牌，近年来大力投入研发并不断推出新技术、新车型以及新建先进产能。政府部门针对公司生产经营给予了一定金额的政府补助。报告期内，公司在收到政府补助时根据补助性质和经济业务实质在相应会计报表科目中归集。其中，计入损益表的其他收益和营业外收入的政府补助金额及占利润总额比例如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
其他收益	61,518.95	84,544.86	99,285.95	91,449.76
营业外收入	-	10.00	-	8.47
小计	61,518.95	84,554.86	99,285.95	91,458.23
利润总额	265,033.72	965,808.78	1,485,656.81	1,261,679.46
占比	23.21%	8.75%	6.68%	7.25%

从上表可见，报告期内，公司计入其他收益和营业外收入的政府补助对利润总额的影响分别为7.25%、6.68%、8.75%和23.21%。2020年1-6月，上述政府补助金额占利润总额的影响较高主要系受新冠肺炎疫情影响，公司上半年尤其是第一季度销量和销售收入有所下降，进而使得利润总额较低，政府补助占比提升。”

(二) 风险提示

发行人已在招股说明书“第四节 风险因素”之“四、财务风险”中补充披露内容如下：

“(七) 政府补助变动的风险

报告期内，公司收到了较多的政府补助，其中计入其他收益和营业外收入的政府补助金额分别为 91,458.23 万元、99,285.95 万元、84,554.86 万元和 61,518.95 万元。未来，如政府部门对汽车产业支持力度减弱，或公司不满足申请相关政府补助所要求的条件，导致公司取得政府补助减少，将对公司业绩产生影响。”

二、发行人说明

(一) 报告期各期收到及确认损益的主要政府补助的名称、金额，与资产相关还是与收益相关，是否属于经常性损益，分期摊销还是直接计入当期损益，分摊期限及各期分摊金额，以上内容以表格列示

报告期内，公司收到并确认到损益表的其他收益中的主要政府补助情况如下：

单位：万元

项目	补助金额	列报项目	计入当期损益的金额				与收益/资产相关	是否属于经常性损益
			2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度		
汽车产业发展专项奖励金	25,737.46	其他收益	-	-	-	25,737.46	与收益相关	否
投产奖励	25,000.00	其他收益	-	-	-	25,000.00	与收益相关	否
人才补助	50,000.00	其他收益	-	50,000.00	-	-	与收益相关	否

注：因政府补助项目较多，上表仅列示 2 亿元以上的主要项目。

根据中国证监会《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第 1 号——非经常性损益[2008]》（证监会公告[2008]43 号）的规定，“非经常性损益是指与公司正常经营业务无直接关系，以及虽与正常经营业务相关，但由于其性质特殊和偶发性，影响报表使用人对公司经营业绩和盈利能力做出正常判断的各项交易和事项产生的损益。……非经常性损益包括以下项目：……（三）计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外；……”。

报告期内，公司与收益相关的政府补助主要有产业发展奖励金、投产奖励金、人才补助等，虽然该等政府补助均与正常经营业务相关，但由于其具有偶发性，因此公司将该等补助认定为非经常性损益。

（二）递延收益中与资产相关的政府补助金额较高且变动较大，但其他收益中无与资产相关政府补助的原因

报告期内，递延收益中与资产相关的政府补助金额较高且变动较大的原因是汽车产业是拉动内需和经济内循环的重要组成部分，发行人作为国产第一品牌，近年来大力投入研发并不断推出新技术、新车型以及建设新增先进产能，各地政府给予了一定的与整车建设（扩建）项目支持、整车研发项目支持、产品研发支持等政府补助，鉴于其与资产相关，发行人因此在收到时计入了递延收益，导致递延收益中与资产相关的政府补助金额较高；同时因各年度发行人收到的金额不同以及相关资产达到预定可使用状态或预定用途时发行人将递延收益转出，因此导致递延收益中与资产相关的政府补助金额变动较大。

报告期内，公司其他收益中核算的主要是与收益相关的政府补助，包括汽车产业发展专项奖励金、投产奖励、人才补助等，并不核算与资产相关政府补助，因此无与资产相关的政府补助。

（三）2017年-2019年已缴增值税持续高于应缴增值税的原因

报告期各期，公司应缴增值税和已缴增值税的主要差异如下：

单位：万元

类别	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
应缴增值税	90,796.53	143,685.91	195,504.65	211,204.34
已缴增值税	56,665.13	216,696.82	342,007.63	267,272.95
差异	34,131.40	-73,010.91	-146,502.98	-56,068.61

公司在境内拥有多家子公司开展业务，上表中“应缴增值税”指各境内单体公司的当期“增值税销项税额-增值税进项税额”的合计数。上表应缴增值税与已缴增值税的差异较大主要原因是公司2017年-2019年新增制造类公司较多且产生较大金额的增值税进项税额，而前述新公司尚未投产或刚刚投产，并无较多销项税，使得新公司当年的进项税远大于销项税，导致上述新公司的“应缴增值税”远小于“已缴增值税”，并对于合并层面其他子公司的“应缴增值税”产生抵减作用。

其中，2018年，公司应缴增值税与已缴增值税的差异最大，主要系新增公司的长期资产构建带来的大额进项税金，主要明细如下：

单位：万元

新增公司	进项税额
杭州吉利汽车有限公司	21,264.15
宁波吉润汽车部件有限公司	17,267.95
台州滨海吉利发动机有限公司	16,842.71
贵州吉利汽车部件有限公司	28,920.09
贵州吉利发动机有限公司	15,895.14
合计	100,190.04

2019年，公司应缴增值税与已缴增值税差异较大也主要系新增公司上年暂估确认的长期资产构建金额在2019年度开票确认，使得当年增值税进项税远大于销项税，具体如下：

单位：万元

合并公司	进项税额
义乌吉利动力总成有限公司	25,122.11
杭州吉利汽车有限公司	11,874.66
贵州吉利汽车部件有限公司	6,945.81
宁波吉润汽车部件有限公司	4,523.19
台州滨海吉利发动机有限公司	3,854.84
合计	52,320.62

三、申报会计师核查意见

（一）核查程序

- 1、获取发行人所得税税收优惠政策相关证明及备案文件（高新技术企业证书），并与会计账务处理核对，查看相关会计处理是否合理；
- 2、获取并核对了发行人报告期内企业所得税年度纳税申报表，检查各项减免企业所得税优惠、免税、减计收入及加计扣除税收优惠；
- 3、检查并复核了各年度的所得税纳税调整事项及相应的纳税调整金额；
- 4、获取并检查了发行人报告期内增值税纳税申报表，检查、核实增值税应交金额及已交金额的申报情况是否与账面情况一致；
- 5、对增值税销项税额、进项税额、进项转出额等进行复核并重新计算；
- 6、获取发行人取得的政府补助清单，检查相关的支持性文件，包括补助项目相关

证明文件及资金划拨单等；

7、复核政府补助的性质、金额、入账时间是否正确，分析政府补助款项性质，判断补助款项是与资产或收益相关，评估相关会计处理是否符合《企业会计准则第16号-政府补助》的规定；

8、获取并复核递延收益明细表并对其分摊金额进行重新计算，对其中与资产相关的政府补助检查相关资产运营情况；

9、分析发行人将政府补助计入经常性损益或非经常性损益是否符合《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益【2008】》的规定。

（二）核查结论

经核查，申报会计师认为，发行人政府补助的相关会计处理符合《企业会计准则第16号——政府补助》的规定；发行人将政府补助计入经常性损益或非经常性损益符合《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益【2008】》的规定；发行人2017年-2019年已缴增值税持续高于应缴增值税存在合理性。

问题 22.关于应收票据和应收账款

公司收取的票据主要系客户以票据形式与公司结算的货款。2017年末、2018年末、2019年末和2020年6月末，公司应收票据和应收款项融资余额为2,983,320.08万元、1,819,542.51万元、1,742,523.05万元和1,780,913.67万元，占同期末总资产的33.98%、19.67%、16.18%和16.57%。2017年末公司应收票据余额较高，主要系2017年四季度汽车销售旺盛，以及2018年一季度汽车市场预期看好，客户以票据形式支付货款较多所致。报告期各期末，公司应收账款账面余额分别为88,471.94万元、152,313.48万元、316,495.00万元和201,346.98万元，占总资产的比例分别为1.01%、1.65%、2.94%和1.87%。同时，报告期各期末，公司预收款项及合同负债分别为798,447.28万元、189,077.19万元、494,070.06万元和455,774.42万元。

请发行人披露：（1）应收账款、应收票据及应收款项融资合计金额占营业收入比例，并进行同行业比较分析；（2）应收票据和应收账款前五名客户的金额、占比。

请发行人说明：（1）报告期各期票据余额中背书及贴现的金额、未背书和贴现的票

据金额及占比、终止确认及未终止确认情况等；(2) 票据背书及贴现的终止确认是否符合终止确认的相关要求，相关会计处理的具体方式，是否符合准则的规定，是否存在应收票据无法贴现、承兑或无法到期收回而转为应收账款的情形；(3) 商业承兑汇票坏账准备的计提情况及是否充分计提；(4) 报告期内信用政策是否发生变化，各期逾期应收账款情况及期后回收情况，现金或票据回款的金额、比例等情况；(5) 结合销售信用政策、海外收入变化情况、直销模式收入变动情况，说明报告期各期末应收账款上升、合同负债下降的原因；(6) 应收账款信用风险减值均采用单项计提的原因，账龄 3 年以上应收账款是否存在回款风险，是否存在纠纷，坏账准备是否充分计提；(7) 坏账计提比例与同行业可比公司对比情况。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、发行人披露

(一) 应收账款、应收票据及应收款项融资合计金额占营业收入比例，并进行同行业比较分析

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“(一) 资产状况分析”之“3、应收账款”中补充披露如下：

“ (4) 应收账款、应收票据及应收款项融资占营业收入比例及同行业对比情况

报告期各期末，公司应收账款、应收票据及应收款项融资合计金额占营业收入的比例，及与同行业公司对比情况如下：

单位：亿元

公司	项目	2020.06.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
上汽集团	账面余额	668.00	611.55	627.36	656.92
	营业收入	2,745.20	8,265.30	8,876.26	8,579.78
	占比	24.33%	7.40%	7.07%	7.66%
广汽集团	账面余额	57.79	59.69	71.64	41.03
	营业收入	254.39	592.34	715.15	711.44
	占比	22.72%	10.08%	10.02%	5.77%
长城汽车	账面余额	281.05	350.31	356.08	502.92
	营业收入	359.29	951.08	978.00	1,004.92

公司	项目	2020.06.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
	占比	78.22%	36.83%	36.41%	50.05%
长安汽车	账面余额	240.32	277.28	220.62	309.99
	营业收入	327.82	705.95	662.98	800.12
	占比	73.31%	39.28%	33.28%	38.74%
可比公司占比平均值		49.65%	23.40%	21.69%	25.55%
公司	账面余额	198.23	205.90	197.19	307.18
	营业收入	371.21	981.39	1,073.35	935.53
	占比	53.40%	20.98%	18.37%	32.83%

2017年年末、2018年年末、2019年年末和2020年6月末，公司的应收票据、应收款项融资及应收账款占当年营业收入的比重分别为32.83%、18.37%、20.98%和53.40%，同行业的应收票据、应收款项融资及应收账款占当年营业收入比重均值分别为25.55%、21.69%、23.40%和49.65%，报告期内公司应收票据、应收款项融资及应收账款占当年营业收入的比重与行业平均水平不存在重大差异。”

（二）应收票据和应收账款前五名金额、占比

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“（一）资产状况分析”之“2、应收票据及应收款项融资”中补充披露如下：

“2、应收票据及应收款项融资

.....

报告期内，公司应收票据前五名出票人金额、占比情况如下：

单位：万元

2020年6月末			
序号	名称	金额	占应收票据比例
1	浙江豪情汽车制造有限公司	441,035.00	24.76%
2	浙江吉利汽车有限公司	341,318.00	19.17%
3	杭州优行科技有限公司	15,000.00	0.84%
4	山东省吉利汽车超市有限公司	13,280.00	0.75%
5	武汉吉豪汽车销售有限公司	8,350.00	0.47%
合计		818,983.00	45.99%
2019年末			
序号	名称	金额	占应收票据比例

1	浙江豪情汽车制造有限公司	242,765.00	13.93%
2	浙江吉利汽车有限公司	106,884.00	6.13%
3	贵州千禧绿色环出租汽车服务有限公司	18,979.58	1.09%
4	山东省吉利汽车超市有限公司	17,530.00	1.01%
5	杭州优行科技有限公司	16,100.00	0.92%
合计		402,258.58	23.08%
2018 年末			
序号	名称	金额	占应收票据比例
1	浙江豪情汽车制造有限公司	390,544.00	21.46%
2	浙江吉利汽车有限公司	266,389.00	14.64%
3	杭州优行科技有限公司	16,347.86	0.90%
4	天津中远汽车贸易有限公司	11,970.00	0.66%
5	杭州凌客汽车销售服务有限公司	10,454.21	0.57%
合计		695,705.07	38.24%
2017 年末			
序号	名称	金额	占应收票据比例
1	浙江豪情汽车制造有限公司	394,665.00	13.23%
2	浙江吉利汽车有限公司	387,347.14	12.98%
3	东莞市新华利汽车贸易有限公司	31,400.00	1.05%
4	知豆汽车销售有限公司	22,549.35	0.76%
5	上海华庭汽车销售服务有限公司	22,040.00	0.74%
合计		858,001.49	28.76%

报告期各期末，公司应收票据前五名金额占比分别为 28.76%、38.24%、23.08%和 45.99%。

.....

3、应收账款

.....

报告期内，公司应收账款前五名金额、占比情况如下：

单位：万元

2020 年 6 月末			
序号	客户名称	金额	占应收账款比例

1	CLOSED JOINT STOCK COMPANY "BELGEE"	56,353.99	27.99%
2	Automobile company Derways Ltd	20,088.87	9.98%
3	凯悦汽车大部件制造(张家口)有限公司	16,158.41	8.03%
4	杭州优行科技有限公司	11,553.70	5.74%
5	贵州千禧绿色环保出租汽车服务有限公司	9,382.41	4.66%
合计		113,537.37	56.39%
2019 年末			
序号	客户名称	金额	占应收账款比例
1	杭州优行科技有限公司	78,120.26	24.68%
2	CLOSED JOINT STOCK COMPANY "BELGEE"	52,228.61	16.50%
3	凯悦汽车大部件制造(张家口)有限公司	25,015.92	7.90%
4	Automobile company Derways Ltd	20,346.02	6.43%
5	CAREX UNIVERSAL LTD	19,313.52	6.11%
合计		195,024.34	61.62%
2018 年末			
序号	客户名称	金额	占应收账款比例
1	CLOSED JOINT STOCK COMPANY "BELGEE"	28,430.93	18.67%
2	浙江豪情汽车制造有限公司	24,596.75	16.15%
3	Automobile company Derways Ltd	19,655.17	12.90%
4	CAREX UNIVERSAL LTD	19,034.79	12.50%
5	凯悦汽车大部件制造(张家口)有限公司	14,510.59	9.52%
合计		106,228.23	69.74%
2017 年末			
序号	客户名称	金额	占应收账款比例
1	CLOSED JOINT STOCK COMPANY "BELGEE"	26,388.27	29.83%
2	Automobile company Derways Ltd	18,430.15	20.83%
3	CAREX UNIVERSAL LTD	18,122.32	20.48%
4	康迪电动汽车(上海)有限公司	4,239.77	4.79%
5	PT GEELY MOBIL INDONESIA	4,059.48	4.59%
合计		71,239.99	80.52%

报告期各期末，公司应收账款账面余额前五名合计占各期末应收账款账面余额的比例分别为 80.52%、69.74%、61.62%和 56.39%。”

二、发行人说明

(一) 报告期各期票据余额中背书及贴现的金额、未背书和贴现的票据金额及占比、终止确认及未终止确认情况等

1、报告期各期末票据余额中背书及贴现的金额、未背书和贴现的票据金额及占比

报告期内，公司综合考虑货币资金余额、贷款需求等因素后，会将部分收到的票据背书转让给供应商或将票据贴现。

报告期各期末，发行人已背书及贴现的应收票据金额、未背书和贴现的应收票据金额及占比情况如下：

单位：万元

票据类型	2020年6月末		2019年年末	
	金额	占比	金额	占比
银行承兑汇票①	1,780,913.67	100.00%	1,715,823.05	98.47%
其中：已背书未终止确认的票据金额	25,390.67	1.43%	29,664.36	1.70%
已贴现未终止确认的票据金额	-	-	-	-
未背书和贴现的票据金额	1,755,523.00	98.57%	1,686,158.68	96.77%
商业承兑汇票②	-	-	26,700.00	1.53%
其中：已背书未终止确认的票据金额	-	-	-	-
已贴现未终止确认的票据金额	-	-	-	-
未背书和贴现的票据金额	-	-	26,700.00	1.53%
合计 (③=①+②)	1,780,913.67	100.00%	1,742,523.05	100.00%
票据类型	2018年年末		2017年年末	
	金额	占比	金额	占比
银行承兑汇票①	1,801,194.65	98.99%	2,960,770.74	99.24%
其中：已背书未终止确认的票据金额	120,717.15	6.63%	74,182.08	2.48%
已贴现未终止确认的票据金额	-	-	-	-
未背书和贴现的票据金额	1,680,477.50	92.36%	2,886,588.66	96.76%
商业承兑汇票②	18,347.86	1.01%	22,549.35	0.76%
其中：已背书未终止确认的票据金额	-	-	22,549.35	0.76%
已贴现未终止确认的票据金额	-	-	-	-
未背书和贴现的票据金额	18,347.86	1.01%	-	-
合计 (③=①+②)	1,819,542.51	100.00%	2,983,320.08	100.00%

2、报告期各期末终止确认及未终止确认情况

报告期各期末，发行人已背书及贴现的应收票据终止确认及未终止确认情况如下：

单位：万元

类型	2020年6月末		2019年年末	
	终止确认	未终止确认	终止确认	未终止确认
商业承兑汇票	-	-	-	-
银行承兑汇票	2,180,442.57	25,390.67	2,755,187.07	29,664.36
合计	2,180,442.57	25,390.67	2,755,187.07	29,664.36
类型	2018年年末		2017年年末	
	终止确认	未终止确认	终止确认	未终止确认
商业承兑汇票	-	-	-	22,549.34
银行承兑汇票	2,780,341.86	120,717.15	2,700,863.86	74,182.08
合计	2,780,341.86	120,717.15	2,700,863.86	96,731.43

（二）背书及贴现的终止确认是否符合终止确认的相关要求，相关会计处理的具体方式，是否符合准则的规定，是否存在应收票据无法贴现、承兑或无法到期收回而转为应收账款的情形

1、票据背书及贴现的终止确认是否符合终止确认的相关要求，相关会计处理的具体方式，是否符合准则的规定

（1）企业会计准则的相关规定

《企业会计准则第23号——金融资产转移》（2017年修订）第七条规定，“企业在发生金融资产转移时，应当评估其保留金融资产所有权上的风险和报酬的程度，并分别下列情形处理：（一）企业转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的，应当终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债；（二）企业保留了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的，应当继续确认该金融资产；（三）企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的（即除本条（一）、（二）之外的其他情形），应当根据其是否保留了对金融资产的控制，分别下列情形处理：1、企业未保留对该金融资产控制的，应当终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债。2、企业保留了对该金融资产控制的，应当按照其继续涉入被转移金融资产的程度继续确认有关金融资产，并相应确认相关负债。继续涉入被转移金融资产的程度，是指企业承担的被转移金融资产价值变动风险或报酬的程度。”

(2) 相关监管规定

证监会《2018 年上市公司年报会计监管报告》指出，“在转让合同中未明确约定不附追索权的情况下，商业承兑汇票即使贴现、背书或保理，与其所有权相关的主要风险并没有转移，不满足终止确认条件。”

《上市公司执行企业会计准则案例解析（2019）》的相关解析提到，在判断承兑汇票背书或贴现是否将所有权上几乎所有的风险和报酬转移时，需要注意承兑汇票的风险，主要包括信用风险、利率风险、延期支付风险、外汇风险等。根据信用风险及延期付款风险的大小，可将应收票据分为两类：一类是由信用等级较高的银行承兑的汇票，其信用风险和延期付款风险很小，相关的主要风险是利率风险，该类票据背书或贴现时，可以判断票据所有权上的主要风险和报酬已经转移，可以终止确认；另一类是由信用等级不高的银行或财务公司承兑的银行承兑汇票、由企业承兑的商业承兑汇票，此类票据的主要风险为信用风险和延期付款风险，在票据背书或贴现时，由于票据所有权上的主要风险和报酬未转移，不应终止确认。基于上述规定，发行人针对已背书或贴现的应收票据，按照是否已将该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给被背书人为标准，判断是否应当终止确认应收票据，根据出票银行信用风险及延期付款风险的大小，可将票据分为两类，一类是信用等级较高的银行承兑汇票，主要包括中国工商银行、中国农业银行、中国银行、中国建设银行、中国邮政储蓄银行、交通银行等 6 家大型商业银行以及招商银行、浦发银行、中信银行、兴业银行、平安银行、光大银行、华夏银行、民生银行、浙商银行等 9 家上市股份制银行，背书或贴现该类票据时可认为相关资产所有权上几乎所有风险和报酬已经转移，应终止确认应收票据；另一类是除了以上 15 家银行外的其他银行承兑汇票或由企业承兑的商业承兑汇票，背书或贴现该类票据不满足金融资产终止确认条件，应继续确认应收票据。

报告期各期末，公司已背书或贴现的票据主要风险和报酬转移情况及是否符合终止确认的条件及会计处理具体情况如下：

项目	是否转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬	是否符合终止确认的条件	会计处理
(1) 银行承兑汇票：			
其中：信用等级较高的 6 家大型商业银行	是	是	终止确认
信用等级较高的 9 家上市股份制商业银行	是	是	终止确认

项目	是否转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬	是否符合终止确认的条件	会计处理
其余银行/财务公司	否	否	未终止确认，继续涉入
(2) 商业承兑汇票：	否	否	未终止确认，继续涉入

报告期内，发行人票据背书或贴现的终止确认符合终止确认的相关要求，相关会计处理符合准则的规定。

2、是否存在应收票据无法贴现、承兑或无法到期收回而转为应收账款的情形

2019年，发行人子公司浙江吉利控股集团汽车销售有限公司取得广州吉利新能源汽车销售有限公司一笔商业承兑汇票作为其支付货款，金额为8,193.60万元，出票人为国网（上海）新能源汽车服务有限公司，该笔应收票据于2019年11月到期。出票人国网（上海）新能源汽车服务有限公司本身资信良好，但由于出票人与收款人因交易未达成一致，未在到期日前承兑该票据，发行人于2019年末将该应收票据转为对广州吉利新能源汽车销售有限公司的应收账款。该笔应收账款已于2020年收回。

此外，报告期内，公司不存在其他应收票据无法贴现、承兑或无法到期回收而应收账款的情形。

（三）商业承兑汇票坏账准备的计提情况及是否充分计提

报告期各期末，发行人商业承兑汇票余额情况如下：

单位：万元

年度	出票人	期末余额	到期日期
2020年6月末	-	-	-
2019年年末	浙江豪情汽车制造有限公司	26,700.00	2020.1.15
2018年年末	杭州优行科技有限公司	16,347.86	2019.6.12
	浙江吉利商务服务有限公司	1,500.00	2019.2.28
	浙江吉利商务服务有限公司	500.00	2019.1.31
2017年年末	知豆汽车销售有限公司	22,549.35	2018.6.15

2017年至2019年末，发行人留存商业承兑汇票的出票人分别为浙江豪情汽车制造有限公司、杭州优行科技有限公司、浙江吉利商务服务有限公司、知豆汽车销售有限公司，以上商业承兑汇票的出票人主要为偿债能力较强的关联方，坏账风险较小，因此，2017年至2019年末发行人均未对留存商业承兑汇票计提坏账准备。2020年6月30日，发行人无商业承兑汇票。

综上，公司商业承兑汇票坏账准备的计提充分、准确。

（四）报告期内信用政策是否发生变化，各期逾期应收账款情况及期后回收情况，现金或票据回款的金额、比例等情况

1、报告期内信用政策是否发生变化

公司根据不同客户类型制定了相应的信用政策，并在报告期内一贯执行，具体情况如下：

客户类型	付款方式	信用政策
A 类客户	银行转账或承兑汇票	合同签订后，要求买方在下订单至发货的期间 100% 支付货款。
B 类客户	银行转账或承兑汇票	合同签订后，要求买方在下订单至发货的期间支付一定比例预付款（通常收款 25%-75% 左右），收到货物后于一定信用期内（通常 30 天-90 天左右）付剩余尾款。
C 类客户	银行转账或信用证	对于公司重点开发市场的重要客户，要求买方在港口发运后的 120 天内全额或分期支付货款。 对于其他海外客户，根据信用评级采用信用证或信用证加上一定比例（10%-100%）预付款的方式支付货款。

公司将客户分为 ABC 三类客户，A 类客户主要为境内经销商及规模较小的直销客户，B 类客户主要为规模较大的直销客户、具有发展潜力的经销商，C 类客户主要为境外经销商。

发行人报告期内信用政策未发生重大变化且不存在放宽信用政策刺激销售的情形。

2、各期应收账款逾期及回款情况，现金或票据回款的金额、比例等情况

报告期各期末，公司前十大应收账款合计金额分别为 79,869.58 万元、128,472.77 万元、226,655.49 万和 136,599.31 万元，占各期末应收账款余额比例分别为 90.28%、84.35%、71.61% 和 67.84%。公司前十大应收账款的逾期情况及相应逾期应收账款截止 2020 年 8 月 31 日的回款情况如下：

单位：万元

项目	2020.06.30		2019.12.31		2018.12.31		2017.12.31	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
前十大应收账款合计金额	136,599.31	100.00%	226,655.49	100.00%	128,472.77	100.00%	79,869.58	100.00%
前十大应收账款中逾期金额	50,371.39	36.88%	91,710.41	40.46%	42,953.84	33.43%	40,611.95	50.85%
截至	26,020.92	51.66%	38,643.31	42.14%	-	-	-	-

2020.8.31 逾期部分回款金额及占比								
其中：								
现金回款金额及占比	26,020.92	100.00%	36,895.01	95.48%	-	-	-	-
票据回款金额及占比	-	-	1,748.30	4.52%	-	-	-	-

公司逾期应收账款主要形成于海外业务和境内直销业务。报告期各期末，公司前十大应收账款中逾期款项分别为 40,611.95 万元、42,953.84 万元、91,710.41 万元和 50,371.39 万元，分别占各期末公司总资产的 0.46%、0.46%、0.85%和 0.47%，占比较小。

2017 年末及 2018 年末，公司逾期应收账款主要系 2017 年以前公司开拓海外市场时产生的未回收账款，截至报告期末尚未回收。对于上述逾期应收账款，公司已按单项计提坏账准备，坏账准备计提充分。

2019 年末及 2020 年 6 月末，公司逾期应收账款除来自上段所述逾期款项之外，主要系 2019 年后，公司若干重要客户因自身资金周转等延迟付款所致。截至 2020 年 8 月 31 日，除上段所述逾期款项之外的大部分逾期应收账款均已收回。

（五）结合销售信用政策、海外收入变化情况、直销模式收入变动情况，说明报告期各期末应收账款上升、合同负债下降的原因

1、结合销售信用政策、海外收入变化情况、直销模式收入变动情况，说明报告期各期末应收账款大幅上升的原因

公司根据不同客户类型制定了相应的信用政策，对部分境内规模较大的直销客户以及境外重点开发市场的重要客户给予了一定信用期发行人报告期内销售信用政策未发生重大变化且不存在放宽信用政策刺激销售的情形，报告期各期末应收账款余额的增加主要来自海外业务及境内直销模式业务。

报告期内，公司海外业务收入、境内直销模式收入与公司应收账款余额的变化情况如下：

单位：万元

项目	2020.06.30/ 2020 上半年	2019.12.31/ 2019 年度		2018.12.31/ 2018 年度		2017.12.31/ 2017 年度
	金额	金额	变动率	金额	变动率	金额
海外业务收入	178,920.74	476,036.57	181.39%	169,174.57	185.43%	59,269.75

境内直销模式收入	191,268.56	673,893.68	222.02%	209,273.23	697.44%	26,243.08
应收账款余额	201,346.98	316,495.00	107.79%	152,313.48	72.16%	88,471.94

注：境内直销模式收入包括境内整车直销模式收入及境内汽车零部件直销收入。

报告期各期末公司应收账款增加主要原因为：

一方面，公司近年来积极采用直销模式开拓出租车公司及网约车公司等直销客户，汽车销售直销模式收入呈上升趋势，此外随着关联方领克品牌等车型销量的逐年提升，公司向关联方出售的汽车零部件产品收入也逐年增加。公司对于规模较大的直销客户给与了一定信用期，随着境内直销模式收入增加，应收账款随之增加；

另一方面，公司积极开拓海外市场，对于公司重点开发市场的重要客户，公司给予了一定信用账期，随着海外业务收入逐年增长，应收账款随之增加。

2、说明报告期各期末合同负债下降的原因

报告期各期末，公司预收账款及合同负债波动情况如下：

单位：万元

项目	2020.06.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
预收账款及合同负债余额	455,774.42	494,070.06	189,077.19	798,447.28
变动率（%）	-7.75%	161.31%	-76.32%	-

公司预收款项及合同负债主要系预收经销商的汽车销售款。报告期各期末，公司预收账款及合同负债余额分别为 798,447.28 万元、189,077.19 万元、494,070.06 万元和 455,774.42 万元。报告期各期末，公司预收账款及合同负债变动分析如下：

2018 年末较 2017 年末减少 609,370.09 万元，减少 76.32%，主要原因系：一方面 2017 年第四季度汽车销售旺盛，以及经销商等普遍看好 2018 年一季度汽车市场，客户的订货数量增加，导致 2017 年末预收款项较高；另一方面，2018 年末受到宏观经济下行、行业整体景气度降低、国六政策逐步出台等影响，经销商对市场预期下降，订货更为谨慎，导致 2018 年末合同负债较低。

2019 年末较 2018 年末增加 304,992.87 万元，增加 161.31%，主要原因系：一方面随着国六政策逐步落实，汽车需求在 2019 年下半年持续释放，经销商对市场预期转好，采购备货意愿增强；另一方面，2019 年公司陆续新推出多款新能源和电气化车型、SUV 车型以及 MPV 车型，市场反响良好，2019 年末订单增加，合同负债随之增长。

(六) 应收账款信用风险减值均采用单项计提的原因, 账龄 3 年以上应收账款是否存在回款风险, 是否存在纠纷, 坏账准备是否充分计提

1、应收账款信用风险减值均采用单项计提的原因

2018 年 1 月 1 日之前, 公司对于单项金额重大的应收款项单独进行减值测试, 有客观证据表明发生减值的, 根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备; 对于单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收款项, 根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备; 公司未有组合测试计提坏账准备的方法。2017 年年末, 公司全部应收账款均已按照上述方法进行单项测试, 具体情况如下:

单位: 万元

种类	账面余额	占比
单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款	40,611.95	45.90%
单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收账款	47,859.99	54.10%
2017 年末公司应收账款原值	88,471.94	100.00%

自 2018 年 1 月 1 日起, 公司执行新金融工具准则, 采用预期信用损失模式, 以单项和组合评估应收账款的预期信用损失, 按照相当于整个存续期内预期损失的金额计量应收账款的损失准备。对于根据信用风险特征划分为账龄组合的应收账款, 公司参考历史信用损失经验, 结合当前状况以及未来经济状况的预测, 编制应收账款账龄天数与整个存续期预期信用损失率对照表, 计算预期信用损失。

公司应收账款坏账计提政策是基于客户信用及回款情况、实际坏账损失情况等作出的合理估计, 符合公司的业务特点。

2、账龄 3 年以上应收账款是否存在回款风险, 是否存在纠纷, 坏账准备是否充分计提

2017 年末、2018 年末、2019 年末和 2020 年 6 月末, 公司账龄 3 年以上应收账款原值分别为 34,230.30 万元、44,007.83 万元、44,901.16 万元和 20,284.74 万元, 占总资产比例较小, 具体情况如下:

单位: 万元

项目	2020 年 6 月末	2019 年末	2018 年末	2017 年末
3 年以上应收账款原值	20,284.74	44,901.16	44,007.83	34,230.30
占总资产比例	0.19%	0.42%	0.48%	0.39%

账龄 3 年以上的应收账款主要系 2017 年以前公司开拓海外市场时产生的长期未回

收的账款。

对于上述逾期应收账款，公司均已单项计提坏账准备，坏账准备计提充分。

（七）坏账计提比例与同行业可比公司对比情况

报告期内，公司坏账计提比例与同行业可比公司对比情况如下：

1、应收票据坏账计提比例及同行业对比情况

报告期内，公司应收票据及应收款项融资主要系银行承兑汇票，报告期各期末，公司银行承兑汇票占应收票据及应收款项融资的比例分别为 99.24%、98.99%、98.47% 和 100.00%。

公司持有的银行承兑汇票承兑人主要为四大商业银行、股份制商业银行，承兑人信用等级较高，银行承兑汇票到期无法兑付的风险较低。因此，报告期各期末公司未对银行承兑汇票计提坏账准备，与同行业可比公司情况一致。

2、应收账款计提比例及同行业对比情况

（1）应收账款综合坏账计提比例对比

报告期内，公司与同行业可比公司应收账款综合坏账计提比例对比情况如下：

项目	上汽集团	广汽集团	长城汽车	长安汽车	平均值	公司
2020年6月末	4.94%	6.03%	9.68%	4.28%	6.23%	8.69%
2019年年末	4.96%	6.84%	10.94%	9.12%	7.96%	13.45%
2018年年末	4.01%	10.34%	10.23%	6.04%	7.66%	25.15%
2017年年末	3.83%	15.90%	28.19%	1.96%	12.47%	36.63%

注：综合坏账计提比例=(按单项计提坏账准备+按组合计提坏账准备)/应收账款组合。

2017年末、2018年末、2019年末和2020年6月末，公司综合坏账计提比例分别为 36.63%、25.15%、13.45% 和 8.69%，综合坏账计提比例高于同行业可比公司。

（2）应收账款坏账准备计提比例对比情况

2018年末、2019年末和2020年6月30日，公司按照组合计提坏账准备的一年以内应收账款原值占比分别为 92.06%、95.44% 和 82.54%，公司按照组合计提坏账准备的应收账款按账龄分布主要集中在一年以内。

按照组合计提坏账准备时，公司一年以内账龄应收账款坏账计提比例与同行业对比

情况如下：

年份	上汽集团	广汽集团	长城汽车	长安汽车	平均值	公司
2020年6月末	1.01%	NA	2.42%	1.11%	1.51%	4.56%
2019年末	1.13%	NA	1.58%	0.80%	1.17%	3.21%
2018年末	0.85%	NA	1.25%	0.02%	0.71%	4.33%
2017年末	0.81%	0.07%	2.26%	0.12%	0.82%	不适用

公司一年以内账龄应收账款坏账计提比例高于同行业可比公司，坏账计提较为谨慎。

三、申报会计师核查程序及结论

（一）核查程序

- 1、访谈、了解发行人与应收票据相关的流程与内部控制；
- 2、取得发行人票据期末清单，抽样核查发行人应收票据收到、背书、兑付等情况；核查报告期各期末是否存在到期未承兑票据，是否存在应收票据坏账风险；
- 3、获取各期末已背书或已贴现未到期票据清单，并结合承兑人信用等级、分析主要风险和报酬的转移情况，是否符合终止确认条件；
- 4、报告期各期末对应收票据执行监盘程序，确保应收票据与账面余额一致，票面信息和期末票据清单信息核对一致；
- 5、了解、评估并测试与应收账款相关的关键内部控制；
- 6、查阅发行人与主要客户签订的销售合同或订单，了解报告期主要客户的销售结算模式及信用政策，确认报告期内信用政策是否存在变动，主要客户的结算情况是否符合其信用政策；
- 7、分析报告期内应收账款变动原因，应收账款与营业收入规模的关系，分析应收账款变动的合理性；
- 8、分析报告期内合同负债变动原因及变动的合理性；
- 9、检查报告期各期末应收账款期后回款情况，获取应收账款期后回款明细表，与客户结算政策、信用期限进行对比，对于异常事项分析其原因；
- 10、检查并复核报告期内客户应收账款回款情况，检查银行回单及资金流水信息，

确认付款方与客户名称、合同交易对手是否一致，对于异常情况分析其原因及合理性；

11、获取发行人坏账准备计提明细表，检查计提方法是否按照坏账政策一贯执行，并重新测算坏账计提金额是否准确，与同行业公司坏账计提情况进行对比，并分析坏账计提合理充分性。

（二）核查结论

经核查，申报会计师认为：

1、发行人报告期各期应收账款、应收票据及应收款项融资合计金额占营业收入比例已补充披露，公司应收票据、应收款项融资及应收账款占当年营业收入的比重与行业平均水平不存在重大差异，应收账款、应收票据前五大情况已补充披露；

2、公司票据背书及贴现的终止确认符合终止确认的相关要求，相关会计处理符合准则的规定；报告期内除发行人说明提及的一笔商业承兑汇票转为应收账款外，不存在其他应收票据无法贴现、承兑或无法到期收回而转为应收账款的情形；

3、公司商业承兑汇票坏账准备的计提充分；

4、发行人报告期内信用政策未发生重大变化未发现发行人存在放宽信用政策刺激销售的情形；

5、报告期各期末应收账款、合同负债余额变化具有合理性；

6、账龄3年以上的应收账款公司均已单项计提坏账准备，坏账准备计提充分；

7、公司应收账款坏账计提政策与同行业可比公司具有可比性。

问题 23.关于其他财务问题

请发行人：（1）汇总列示报告期内关联股权交易；（2）说明销售费用率和管理费用率均低于同行业可比公司的原因，是否存在关联方为发行人代垫费用的情形；（3）披露投资收益对公司经营成果及盈利能力稳定性的影响；（4）说明应收地方新能源车补贴款的期后回收情况，是否存在回收风险，相关坏账计提情况；（5）说明2019年末其他应付账款中股权激励金额大幅上升的原因；（6）说明截至目前时代吉利动力电池有限公司的基本情况；（7）补充披露资产周转能力分析并与同行业可比公司进行比较。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、汇总列示报告期内关联股权交易

发行人已于招股书说明书“第七节 公司治理与独立性”之“十、关联（连）方及关联（连）交易”之“（二）关联（连）交易情况”之“1、关联（连）交易基本情况”部分披露报告期各期吉利汽车的关联股权交易汇总情况如下：

单位：万元

	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
从关联方转让股权	-	50,713.55	-	134,168.68
向关联方购买股权	-	32,220.59	443,960.56	183,320.00

二、说明销售费用率和管理费用率均低于同行业可比公司的原因，是否存在关联方为发行人代垫费用的情形

报告期内，公司销售费用率和同行业可比公司对比情况如下：

可比上市公司	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
长城汽车	3.00%	4.10%	4.68%	4.38%
长安汽车	3.88%	6.50%	7.97%	4.97%
广汽集团	5.62%	7.69%	7.09%	7.31%
上汽集团	5.20%	6.95%	7.15%	7.12%
平均	4.42%	6.31%	6.72%	5.95%
公司-账面	4.16%	2.71%	2.54%	4.34%
公司-调整	5.92%	4.41%	4.21%	4.34%

注：上表公司调整的销售费用率指考虑与同行业可比公司一致，将公司报告期内运费全部计入销售费用进行模拟核算。

从上表可见，报告期内，考虑与同行业可比公司计算口径一致的情况下，公司销售费用率与同行业自有品牌长城汽车较为接近；2020年1-6月，公司销售费用率已处于同行业较高水平。

2020年1-6月，公司销售费用率较高主要系一方面受行业周期性调整以及新冠肺炎疫情等影响，国内汽车行业整体销售欠佳，为促进销售，公司加大了市场推广力度；同时，上半年公司在疫情环境下陆续推出两款全新车型，较多新车型的持续推出也进一步增加了公司的广告宣传费用；另一方面，受新冠肺炎疫情和新能源补贴退坡影响，公司2020年上半年汽车销量有所下滑，相应汽车销售收入规模有所减少，使得销售费用率

较高。

报告期内，公司管理费用率与同行业可比公司对比情况如下：

可比上市公司	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
长城汽车	2.62%	2.06%	1.71%	1.59%
长安汽车	3.55%	3.21%	3.23%	3.33%
广汽集团	5.60%	5.48%	5.67%	4.94%
上汽集团	3.07%	2.70%	2.40%	2.13%
平均	3.71%	3.36%	3.25%	3.00%
公司	2.01%	1.64%	1.21%	1.41%

从上表可见，公司管理费用率与自有品牌长城汽车较为接近。

报告期内，公司销售费用率和管理费用率较低主要系公司通过精简的人员安排和完善的费用管理制度实现严格的费用管控。

报告期内，为规范公司成本费用管理及核算工作，加强全员成本控制意识，明确集团各部门及子公司成本管理责任，严控不合理开支，公司制定了《成本管理办法》、《费用报销管理办法》等制度。管理部门、销售部门根据制度规定，结合内外部环境编制管理费用、销售费用预算，同时严格执行费用报销审批流程。公司每月会组织召开经营管理委员会会议，结合近期市场和公司情况，对生产经营、人员、成本费用管控等各执行细节问题进行总结并制定下一步执行方案。此外，经营管理委员会会议中会进行季度弹性预算，针对销售、采购、生产、研发等各环节进行预算调整，每年底会针对下一年度进行弹性预算，如遇疫情等特殊情况，还会启动临时预算机制。

综上，公司销售费用率、管理费用率处于行业合理水平，符合公司实际情况，与自主品牌长城汽车的费用率指标基本一致。公司不存在关联方为发行人代垫费用的情形。

三、投资收益对公司经营成果及盈利能力稳定性的影响

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（五）其他损益项目分析”中补充披露内容如下：

“报告期内，公司投资收益构成情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
权益法核算的长期股权投资收益	44,569.64	66,400.04	44,461.74	4,235.43

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
其中：合营企业	42,360.47	62,587.80	50,456.60	314.31
联营企业	2,209.16	3,812.24	-5,994.86	3,921.12
处置子公司产生的投资收益	-	18,306.73	-	56,256.16
其中：处置济南吉利汽车有限公司	-	18,306.73	-	-
处置领克汽车销售有限公司	-	-	-	1,494.30
处置浙江金刚汽车有限公司	-	-	-	54,761.86
处置联营公司产生投资收益	-	63.58	-	119.16
合计	44,569.64	84,770.36	44,461.74	60,610.76
投资收益/营业收入	1.20%	0.86%	0.41%	0.65%
投资收益/营业利润	16.86%	8.74%	3.01%	4.84%

报告期内，公司投资收益主要为权益法核算的长期股权投资收益、处置子公司产生的投资收益和处置联营公司产生的投资收益。报告期各期，公司投资收益分别为60,610.76万元、44,461.74万元、84,770.36万元及44,569.64万元，占各期营业收入的比例分别为0.65%、0.41%、0.86%及1.20%，占比较小，占各期营业利润的比例分别为4.84%、3.01%、8.74%及16.86%。2019年公司投资收益占营业利润的比例提升较大主要原因系合营企业业务规模不断扩大，盈利情况良好，为公司带来了可观的投资收益；2020年1-6月公司投资收益占营业利润的比例进一步提升主要系受汽车行业整体景气度下降及新冠肺炎疫情的影响，公司整体利润水平有所下降。

报告期内，公司权益法核算的长期股权投资收益分别为4,235.43万元、44,461.74万元、66,400.04万元及44,569.64万元，占当年投资收益的比例分别为6.99%、100.00%、78.33%及100.00%，从2018年开始，公司的投资收益主要来自于长期股权投资产生的投资收益。权益法核算的长期股权投资中贡献收益较大的被投资单位主要为吉致金融、领克投资和万都（宁波）汽车零部件有限公司等。报告期各期，公司取得的合营企业和联营企业的投资收益具体情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
合营企业	42,360.47	62,587.80	50,456.60	314.31
吉致金融	33,852.74	40,726.98	17,332.21	3,831.94
领克投资	9,429.65	24,293.40	33,380.53	-3,517.64

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
浙江吉利爱信自动变速器有限公司	-921.91	-2,432.57	-256.14	-
联营企业	2,209.16	3,812.24	-5,994.86	3,921.12
万都（宁波）汽车零部件有限公司	883.39	483.75	1,136.61	4,124.04
BELGEE	1,341.99	3,328.49	-7,131.47	-202.92
时代吉利动力电池有限公司	-16.22	-	-	-
合计	44,569.64	66,400.04	44,461.74	4,235.43

领克投资系公司 2017 年设立的合营企业，主营中高端合营品牌领克汽车，2017 年度至 2020 年 1-6 月，领克汽车销量分别为 0.60 万台、12.04 万台、12.81 万台及 5.48 万台，实现净利润-7,035.43 万元、66,760.97 万元、48,586.94 万元及 18,859.30 万元。

吉致金融是公司设立的从事汽车金融业务的合营企业，公司于 2018 年和 2019 年分别对吉致金融增资 88,000 万元和 160,000 万元，吉致金融的业务规模迅速扩大，报告期内实现净利润 4,789.93 万元、21,665.26 万元、50,908.72 万元及 42,315.92 万元。

2017 年及 2019 年，公司处置子公司产生的投资收益分别为 56,256.16 万元及 18,306.73 万元，占当年投资收益的比例分别为 92.82%及 21.60%，主要系公司出售闲置工厂产生的投资收益，属于偶发性交易。

综上所述，公司目前的营业利润主要来源于自身的主营业务，投资收益主要来自于合营企业领克投资及吉致金融，领克投资及吉致金融的业务与公司的主营业务密切相关，是公司业务生态的重要组成部分，具有可持续性，不会对公司经营成果及盈利能力的稳定性造成重大不利影响。”

四、应收地方新能源车补贴款的期后回收情况，是否存在回收风险，相关坏账计提情况

报告期内，公司从 2018 年 10 月开始计提应收地方新能源汽车补贴款，合计金额 46,556.19 万元，合计回收 560.93 万元，截至 2020 年 6 月 30 日，公司应收地方新能源汽车补贴款余额 45,995.26 万元，其中，账龄在一年以内的应收地方新能源汽车补贴款余额为 33,340.83 万元，占比为 72.49%，其余款项的账龄均为 1-2 年。

地方新能源汽车补贴款从计提到回款的周期一般在 1-2 年，其中包括取得国家新能源汽车补贴的时间、地方新能源汽车补贴的审批时间以及地方新能源汽车补贴的下拨时间，虽然各地方政府制定的新能源汽车补贴政策略有差异，但是总体申报流程如下：

1、地方新能源汽车补贴的申请一般在获取国家新能源汽车补贴款后，而获取国家新能源汽车补贴款的周期一般在实现销售后半年到一年之间；

2、取得国家新能源车补贴款后，地方新能源车补贴的申报一般需要经过如下流程：
(1) 市级主管部门审核（部分要求区级主管部门初审）；(2) 市财政局复核，同时各地基本均要求第三方机构对申请材料进行审核，因此地方新能源汽车补贴的审核周期一般在 3 个月到 6 个月之间。审核公示通过后，各地政府会根据自身的财政状况确定最终下拨补贴的时间。

2020 年 7-8 月，公司收到地方新能源汽车补贴款 57.14 万元，随着地方新能源汽车补贴逐渐审核通过，后续回款将逐渐增加。

截至 2020 年 6 月 30 日，公司应收地方新能源汽车补贴款的账龄均在 2 年之内，不存在超过正常回款周期的其他应收款，应收地方新能源汽车补贴款的信用风险可控，因此未计提坏账准备。

五、2019 年末其他应付款中股权激励金额大幅上升的原因

2002 年 5 月 31 日，公司股东大会审议通过了认股权计划并于审议通过后开始实行，本次认股权计划有效期为 10 年。截至 2012 年 3 月 29 日，发行人已授出 1,368,120,000 份认股权，其中 2010 年 1 月 18 日，公司授出 515,800,000 份认股权，有效期由 2010 年 1 月 18 日起至 2020 年 1 月 17 日止为期 10 年。

公司授予员工的股票期权，由公司实施统一账户管理，公司与中银国际证券有限公司（“中银国际”）签订了服务协议，相关员工通过公司在中银国际所持有的主证券账户内开设其个人附属证券账户行使认购权。相关员工可以通过中银国际行使认股权并在公开市场进行出售，之后由公司将其所获收益划转给相关员工。

根据税务及外汇的相关规定，公司境内员工依据认股计划取得的收益在扣除境外相关费用之后，应全额调回中国境内，由境内代理机构或其所属境内公司集中办理相关手续，统一代扣相关税费之后，再支付至员工账户。

2019 年员工就股权激励累计行权的股票数量为 18,538.5 万股，其中归属于 2010 年股权激励计划授予的股份数为 15,308.2 万股，因 2010 年授予的股票期权截至 2019 年底即将到期，所以员工行权数量增加，导致期末应付境内员工的股权激励结汇款也大幅增加。

六、截至目前时代吉利动力电池有限公司的基本情况

（一）时代吉利动力电池有限公司的基本情况

公司名称	时代吉利动力电池有限公司
统一社会信用代码	91330100MA2GLAXH6X
公司住所	浙江省杭州大江东产业集聚区江东大道 3899 号 709-87 号
成立时间	2019/4/3
法定代表人	安聪慧
注册资本	100,000 万元
股权结构	宁德时代新能源科技股份有限公司：51.00% 吉润汽车：49.00%
经营范围	锂离子电池、锂聚合物电池、燃料电池、动力电池、超大容量储能电池、电池管理系统及可充电电池包的开发、生产和经销及售后服务；锂电池及相关产品的技术服务、测试服务以及咨询服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

（二）时代吉利动力电池有限公司的设立背景及设立进展

吉利汽车是我国自主品牌乘用车领军企业，而宁德时代新能源科技股份有限公司是全球领先的动力电池系统提供商，基于双方对新能源汽车市场广阔前景的共识，为了进一步满足客户需求、巩固公司市场地位，充分发挥双方现有资源和优势，促进双方的长期发展和战略布局，双方于 2019 年 4 月 3 日成立合资公司时代吉利动力电池有限公司。

经过前期项目筛选及评估，目前时代吉利动力电池有限公司已经在四川省宜宾市注册设立全资子公司时代吉利（四川）动力电池有限公司作为项目实施主体，拟实施动力电池项目。

七、补充披露资产周转能力分析并与同行业可比公司进行比较

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“（一）资产状况分析”中补充披露内容如下：

“3、应收账款

(5) 应收账款周转率与同行业对比

报告期内，公司应收账款周转率与同行业可比上市公司的对比情况如下：

序号	上市公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
1	长城汽车	8.97	26.02	39.59	95.82
2	长安汽车	19.72	58.28	39.67	47.45
3	广汽集团	6.36	19.33	35.39	47.82
4	上汽集团	6.15	19.39	22.81	25.31
	平均	10.30	30.76	34.36	54.10
	发行人应收账款周转率	14.34	41.87	89.15	93.95

注：应收账款周转率=营业收入/应收账款平均余额

报告期内，公司应收账款的周转率分别为 93.95、89.15、41.87 和 14.34，高于同行业平均水平，主要原因系：一方面，从业务模式的角度来看，公司营业收入主要来自于整车销售，该业务主要采用预付款提车的销售结算方式，而公司不存在应收账款发生可能性更高的汽车物流、商贸等业务；另一方面，从销售车型的角度来看，公司销售的整车主要为乘用车，相对来说，商用车业务客户群主要是公共交通企业、物流公司等运输企业客户群，单车价款较大且批量采购更多，应收账款通常稍高于乘用车业务。因此，公司各期末应收账款金额较小，应收账款周转率略高于可比公司。

2019年，公司应收账款周转率较2018年有所下降，主要原因为公司对经销商主要采用预收形式收款，而为开拓海外市场及直销市场，公司对部分优质直销客户和海外客户给予了一定账期，因此，随着公司海外收入及直销收入的增加，公司应收账款周转率有所下降。

.....

6、存货

(3) 存货周转率与同行业对比

报告期内，公司存货周转率与同行业可比上市公司的对比情况如下：

序号	上市公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
1	长城汽车	5.43	14.50	16.01	13.98
2	长安汽车	7.01	13.31	11.26	11.24
3	广汽集团	3.43	7.85	11.06	17.20
4	上汽集团	4.34	12.25	13.59	16.37

平均	5.05	11.98	12.98	14.70
发行人存货周转率	6.90	18.42	17.14	17.11

注：存货周转率=营业成本/存货平均余额

报告期内，公司存货周转率分别为 17.11、17.14、18.42 和 6.90，略高于同行业可比上市公司平均水平，主要原因系发行人严格遵循“以销定产”的生产模式，存货管理效率高，周转速度较快，期末产成品通常较小。”

八、中介机构核查意见

（一）核查程序

申报会计师执行了如下核查程序：

1、获取报告期内发行人股权交易相关公告、合同、工商登记或变更资料、相关财务数据及其他重要文件；复核股权交易相关确认时点的准确性、交易定价的依据及会计处理的恰当性；

2、获取发行人的费用管理等相关制度并对管理层进行访谈；了解发行人费用管理的相关内部控制并测试相关控制运行的有效性；获取同行业上市公司年报，查阅同行业销售及管理费用明细，结合同行业可比上市公司分析费用率的合理性；获取报告期内发行人销售费用、管理费用明细，对费用发生的合理性进行比较分析，抽查重大费用项目的合同或协议、发票等；获取发行人关联方清单并核查关联方交易及余额；

3、获取发行人报告期内投资收益的明细，并对其变动情况进行分析；访谈了发行人管理层，了解报告期内投资收益占比提升的原因以及投资收益对对发行人经营成果及盈利能力稳定性的影响；

4、访谈了发行人管理层，了解地方新能源汽车补贴的申报流程及回款周期；获取发行人报告期各期末应收地方新能源汽车补贴款的明细，并对其账龄进行核对及测试其划分的准确性；对发行人应收地方新能源汽车补贴款的大额回款记录进行测试，检查相应的银行单据；

5、获取发行人 2019 年末境内个人股权激励结汇款的明细以及 2002 年和 2012 年认股权计划的实施情况，并对其变动原因进行分析；向发行人管理层了解股权激励实施的具体方式、操作流程以及 2019 年末员工集中行权的原因；

6、获取时代吉利动力电池有限公司的工商资料、股东公告及董事会决议等资料；

了解时代吉利动力电池有限公司的设立背景及目前的进展情况；

7、获取并复算资产周转率，并对比同行业进行分析。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、报告期内发行人各项关联股权交易手续完备、交易定价有合理依据、会计处理恰当；

2、报告期内发行人销售费用率和管理费用率处于行业合理水平，符合公司实际情况；发行人不存在关联方为发行人代垫费用的情形；

3、发行人投资收益具有可持续性，不会对发行人经营成果及盈利能力的稳定性造成重大不利影响；

4、报告期各期末，发行人应收地方新能源汽车补贴款的账龄均在 2 年之内，不存在超过正常回款周期的其他应收款，因此不需提坏账准备；

5、发行人 2019 年末境内个人股权激励结汇款大幅增加属合理变动；

6、时代吉利动力电池有限公司系根据发行人发展需要设立的合资公司，相关投资按计划进行；

7、报告期内，发行人资产周转率复算和分析结果合理，未发现异常。

六、关于其他事项

问题 24.关于红筹企业用汇

发行人为香港上市的红筹企业，请发行人说明是否存在存量股份减持、募投资金等其他涉及用汇的事项。

回复：

公司本次发行不涉及存量股份减持，后续公司本次发行前的存量股份也不涉及于境内市场减持，募集资金均拟用于境内。

在募集资金境内使用方面，公司将依照《存托凭证跨境资金管理办法（试行）》的规定，遵守现行外资直接投资、全口径跨境融资等管理规定。

以上安排均不涉及兑换外汇出境事项。

问题 25.关于疫情影响

根据公开信息，新冠疫情对汽车行业影响较大，但招股说明书关于新冠疫情对发行人业务及经营业绩影响的相关披露不充分。

请发行人补充披露：（1）公司及重要子公司所在地区疫情情况，结合疫情期间开工比例、订单签订及变化情况、合同履行情况、上下游厂商复工情况，分析是否存在因为疫情关系延迟或取消执行订单的情形，如存在延迟的，披露延迟执行订单的具体情况，对公司 2020 年上半年经营业绩的同比影响，如存在订单取消的，补充说明取消订单对应的存货是否存在减值迹象，相关存货跌价准备计提是否充分；（2）疫情对发行人生产经营和财务状况的影响情况，包括影响面及具体表现、时间预期、对 2020 年上半年及未来业务和财务数据是否存在重大不利影响、有无重大持续经营问题等，疫情对国际经济环境的影响是否间接对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响；（3）截至目前 2020 年新增订单与上年同期的比较；（4）管理层评估新冠疫情影响是否为暂时性或阶段性，未来期间是否能够逆转并恢复正常状态；（5）疫情对原材料和设备采购的影响，是否对进口原材料或设备的采购存在重大不利影响。

针对疫情对发行人生产经营和财务状况的影响，如存在重大不利影响，补充作重大事项提示。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、公司及重要子公司所在地区疫情情况，结合疫情期间开工比例、订单签订及变化情况、合同履行情况、上下游厂商复工情况，分析是否存在因为疫情关系延迟或取消执行订单的情形，如存在延迟的，披露延迟执行订单的具体情况，对公司 2020 年上半年经营业绩的同比影响，如存在订单取消的，补充说明取消订单对应的存货是否存在减值迹象，相关存货跌价准备计提是否充分；

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

1、公司重要子公司复工情况

公司的 10 家重要控股子公司均不位于疫情重点地区，其生产经营地点及复工情况如下：

重要子公司	生产经营地点	复工时间	生产经营恢复正常时间
吉润汽车	浙江省宁波市	2020 年 2 月 15 日	2020 年 3 月上旬
吉利销售	浙江省宁波市	2020 年 2 月 10 号	2020 年 2 月下旬
远景汽配	浙江省宁波市	2020 年 2 月 10 号	2020 年 2 月下旬
湖南吉利	湖南省湘潭市	2020 年 2 月 18 日	2020 年 3 月上旬
吉润春晓	浙江省宁波市	2020 年 2 月 17 日	2020 年 3 月上旬
浙江陆虎	浙江省台州市	2020 年 2 月 18 日	2020 年 3 月上旬
宁波远景	浙江省宁波市	2020 年 2 月 17 日	2020 年 3 月上旬
宝鸡吉利	陕西省宝鸡市	2020 年 2 月 17 日	2020 年 3 月上旬
山西吉利	山西省晋中市	2020 年 3 月 18 日	2020 年 3 月下旬
吉利研究院	浙江省宁波市	2020 年 2 月 10 号	2020 年 2 月下旬

公司的 10 家重要子公司均已于 2020 年 3 月底前恢复正常的生产经营。

2、公司 2020 年订单情况

报告期内，公司境内销售收入占比均超过 95%，下游客户主要为境内客户，目前主要境内客户均已复工，恢复生产经营。

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人 2020 年 1 月 1 日至 2020 年 6 月 30 日的订单执行

情况如下：

项目	数量（台）	占比
1-6月新获取订单	465,534	
已执行订单	431,991	92.79%
项目	数量（台）	占比
未执行订单	33,543	7.21%
其中：正常订单	33,378	7.17%
已取消订单	165	0.04%

2020年上半年，公司订单执行情况整体良好，已执行订单占比较高，未执行订单中，存在少量取消的订单，占比较低，对公司的正常生产经营不构成重大不利影响。

3、公司存货跌价准备情况

截至2020年6月30日，公司存货跌价准备为1,772.97万元，主要是对部分新能源车型计提的跌价准备。前述车型参考市场售价、新能源汽车补贴及相关销售费用和税费之后，预计可收回金额低于成本金额，公司计提了相应的跌价准备，主要与车型本身的生产成本及市场定价有关，并非受新冠疫情的影响。

截至2020年6月30日，除上述存货跌价准备外，公司不存在因疫情原因取消订单而结存的重要存货，也不存在其他存在减值迹象的存货。”

二、疫情对发行人生产经营和财务状况的影响情况，包括影响面及具体表现、时间预期、对2020年上半年及未来业务和财务数据是否存在重大不利影响、有无重大持续经营问题等，疫情对国际经济环境的影响是否间接对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

……

4、疫情对公司采购、生产、销售的影响

（1）疫情对公司采购的影响

本次疫情对公司采购影响较小。

公司主要原材料供应商不在湖北地区，从 2 月中下旬后均陆续复工复产，因而疫情严重期间，新冠疫情对公司原材料采购并未造成重大不利影响，截至目前，公司原材料供应已恢复正常，并能够满足公司生产需求。

(2) 疫情对公司生产的影响

本次疫情对公司生产方面影响较小。

公司的主要生产场所位于浙江省、湖南省、陕西省及山西省等地，不位于疫情重点地区，各主要生产基地均已在 2020 年 3 月底之前恢复正常的生产经营。具体情况可参见上文描述。

(3) 疫情对公司销售的影响

本次疫情对公司销售造成一定影响，公司主营乘用车及核心零部件的研发、生产和销售，一般而言，受中国春节因素影响，第一季度和第四季度消费者的购车需求会略有增加。但是在疫情期间，公司销量较去年同期有所减少，销售业绩有一定幅度下滑，报告期内，公司汽车销售量按季度列示如下：

单位：台

项目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	数量	比例	数量	比例	数量	比例	数量	比例
第一季度	187,584	39.43%	337,659	27.37%	367,604	26.63%	278,581	22.45%
第二季度	288,099	60.57%	258,144	20.93%	352,774	25.56%	252,046	20.31%
第三季度	-	-	273,217	22.15%	329,379	23.86%	296,481	23.89%
第四季度	-	-	364,474	29.55%	330,667	23.95%	413,996	33.36%
合计	475,683	100.00%	1,233,494	100.00%	1,380,424	100.00%	1,241,104	100.00%

随着新冠疫情得到有效控制，公司销量逐渐恢复，第二季度销量较第一季度增加了 53.58%，较上年同期增加了 11.60%，销售已经恢复正常。

5、疫情对发行人财务状况的影响情况

发行人 2020 年 1-6 月的财务状况具体如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年 1-6 月	变动 (%)
营业收入	3,712,088.65	4,790,996.63	-22.52%
毛利	583,724.68	869,260.75	-32.85%
归属于母公司股东净利润	230,136.71	402,279.21	-42.79%

注：2019年1-6月财务数据未经审计。

新冠疫情导致公司第一季度销量同比有所下降，公司2020年1-6月营业收入、毛利、归属于母公司股东净利润均同比下降，但是2020年第二季度公司销量较上年同期增加了11.60%，已经逐步摆脱新冠疫情带来的不利影响。

6、疫情对国际经济环境的影响是否间接对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响

报告期内，公司境内销售收入占比均超过95%，下游客户主要为境内客户，随着中国疫情防控阻击战取得重大战略成果，疫情对境内企业生产、经营的影响已经得到有效的控制；境外东南亚、东欧及中东等市场疫情虽仍有反复，但目前已经陆续复工复产，公司销售已经逐渐恢复，第二季度公司销量较第一季度增加了53.58%，较上年同期增加了11.60%。

综上所述，截至目前，疫情未对公司生产经营和财务状况产生重大不利影响，疫情对国际经济环境的影响也未对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响。”

三、截至目前2020年新增订单与上年同期的比较

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

.....

7、2020年上半年新增订单与上年同期的比较

2020年上半年公司新获取订单数量与上年同期的比较情况具体如下：

单位：台

时间	2020年度	2019年度	变动幅度
第一季度	179,740	302,874	-40.66%
第二季度	285,794	277,849	2.86%

受到新冠疫情的影响，公司2020年第一季度新获取订单较2019年同期下降40.66%，但随着新冠疫情得到有效控制，公司第二季度新获取订单数量较2019年同期增长2.86%，销售已经恢复正常。”

四、管理层评估新冠疫情影响是否为暂时性或阶段性，未来期间是否能够逆转并

恢复正常状态；

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

.....

8、管理层对新冠疫情影响的评估

根据 2020 年上半年的销售情况及财务状况，公司管理层评估新冠疫情对公司的影响是暂时性的，目前公司的生产经营已经恢复正常。”

五、疫情对原材料和设备采购的影响，是否对进口原材料或设备的采购存在重大不利影响。

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

.....

9、疫情对原材料和设备采购的影响

公司采购的原材料主要来自于境内，不存在依赖于境外供应商的情形，同时公司近期没有重大的设备采购安排，因此本次疫情对公司原材料和设备的采购不构成重大不利影响。

综上所述，本次疫情对发行人生产经营和财务状况不构成重大不利影响。”

六、中介机构核查意见

（一）核查程序

- 1、获取相关公司复工复产的时间表，并进行复核；
- 2、获取发行人 2020 年上半年的财务数据，并与上年同期数进行比较分析；
- 3、取得了发行人 2020 年上半年的订单明细，了解其取消的情况，并复核相关车型跌价准备的计提情况；

4、向发行人管理层了解新冠疫情对发行人采购、生产、经营、销售等多方面的影响情况，并了解发行人管理层对此次疫情的评估，分析发行人评估结果的合理性；

5、通过查阅公开资料，了解公司主要客户和供应商的地域分布、稳定性及经营情况。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、发行人已补充披露重要子公司的生产经营所在地以及复工复产情况，新冠疫情对发行人近期生产经营和财务状况造成一定影响，但影响较小。发行人已全面复工，日常订单或重大合同履行不存在障碍，2020年上半年取消的订单很少，发行人不存在因疫情原因取消订单而产生存货滞销的重大风险；

2、发行人已补充披露疫情对发行人生产经营和财务状况的影响情况，包括影响面及具体表现、2020年上半年财务数据等，截至目前，疫情未对发行人生产经营和财务状况产生重大不利影响，疫情对国际经济环境的影响也未对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响；

3、根据2020年上半年财务状况，以及2020年1-6月的销售情况，发行人管理层评估新冠疫情对发行人的影响是暂时性的评估结论是恰当的，目前发行人销售已经恢复正常；

4、疫情不会对发行人的原材料及设备采购产生重大不利影响。

问题 26.关于募集资金用途

招股说明书披露，本次募集资金主要用于新车型产品研发项目、前瞻技术研发项目、产业收购项目、补充流动资金。请发行人按照《招股说明书准则》要求补充披露募集资金投向科技创新领域的具体安排。

请发行人说明：（1）新车型产品研发项目、前瞻技术研发项目、产业收购项目、补充流动资金的具体使用主体，资金投入方式；募集资金是否涉及跨境流动及具体情形，是否需要办理外商投资和外汇相关手续，是否存在相关障碍，如果无法办理对本次募投项目的具体影响，相关风险是否充分揭示；（2）产业收购项目的具体情况，是否存在收

购失败的风险；(3) 新车型产品研发项目对公司产能的影响，相关车型的升级换代是否存在不达预期的风险。

回复：

一、请发行人按照《招股说明书准则》要求补充披露募集资金投向科技创新领域的具体安排

发行人已在招股说明书“第九节 募集资金运用与未来发展规划”之“一、本次募集资金运用概况”之“(四) 募集资金投资项目重点投向科技创新领域的具体安排”披露了募集资金投向科技创新领域的具体安排。

二、新车型产品研发项目、前瞻技术研发项目、产业收购项目、补充流动资金的具体使用主体，资金投入方式；募集资金是否涉及跨境流动及具体情形，是否需要办理外商投资和外汇相关手续，是否存在相关障碍，如果无法办理对本次募投项目的具体影响，相关风险是否充分揭示

公司募集资金使用项目中，新车型产品研发项目、前瞻技术研发项目的资金使用主体均为公司下属吉利研究院及浙江研究院，公司将根据对应研发项目的资金需求，在两家研究院之间分配相关资金。

产业收购项目将视具体投资项目类型及与发行人子公司的协同关系，选择合适的主体，使用对应募集资金进行收购投资。

补充流动资金将视届时的发行人各子公司资金需求，由发行人统筹安排具体的使用主体。

对于募集资金，公司将优先以增资方式投入对应使用主体，若因某些原因不能采用增资方式，则将以股东借款方式提供资金给对应使用主体，发行人或其执行资金管理职能的子公司将参照市场美元贷款利率或人民银行同期人民币贷款基准利率向使用资金的非全资子公司收取利息。若对应使用主体涉及少数股东，少数股东也将依照现有股权比例同比例进行增资或借款。

根据《存托凭证跨境资金管理办法（试行）》的规定，如境外发行人需将募集资金汇出境外，应持业务登记凭证到开户行办理相关资金汇出手续，如境外发行人将募集资金留存境内使用，应符合现行直接投资、全口径跨境融资等管理规定。就发行人将募集

资金留存在境内使用的具体方式而言，发行人主要可以通过增资或提供股东借款的方式将募集资金投入具体使用募集资金的境内子公司，其中公司根据法律法规需履行的外商投资和外汇相关手续具体如下：

对于向境内子公司增资，发行人以募集资金向外商投资企业性质的境内子公司增资的，需向工商行政管理部门申请办理变更登记（备案）手续，于办理变更登记（备案）时通过企业登记系统向商务部门提交变更报告。同时，被投资的境内子公司应向主管外汇管理部门就增资事宜申请办理登记变更。境内子公司在使用增资的资金时，还应当遵守外汇管理部门关于境内机构使用资本项目外汇收入的相关规定。

对于向境内子公司提供股东借款，根据《跨国公司外汇资金集中运营管理规定》（汇发[2015]36号）、《国家外汇管理局关于印发〈跨国公司跨境资金集中运营管理规定〉的通知》（汇发[2019]7号）等相关政策要求，公司申请办理跨国公司跨境外汇资金集中运营资质。在人民币募集资金到账后，公司将首先以购汇的方式将人民币募集资金转换为美元。之后，公司将相关募集资金以借入外债的方式划拨至取得前述跨境外汇资金集中运营资质的主办企业，由后者按照外汇管理的有关规定向募投项目实施主体提供借款。

因此，根据供公司目前的实际情况，在现行的外商投资、外汇管理框架下，境外公司依法通过增资或股东借款的方式将境外资金用于境内项目不存在实质性障碍。

目前发行人已在招股说明书“第四节 风险因素”之“七、其他风险”之“（一）募投项目不及预期的风险”中披露：“此外，公司是一家注册在开曼群岛的公司，本次发行募集的资金需要遵守中国境内监管机构对于外商投资和外汇管理的限制，可能对募集资金的使用产生一定影响。”

三、产业收购项目的具体情况，是否存在收购失败的风险

产业收购项目拟通过产业收购方式整合境内行业优质标的，实现对行业资源的整合及有效协同，更高效助力公司业务发展。具体可分为两大方向，包括收购先进工厂产能及收购产业链上下游创新企业。目前公司尚无明确收购目标，将在项目实施期间内根据行业情况寻找投资收购机会，完成收购。

公司主要将关注有助于提升公司生产能力及整体制造工艺、智能化水平，提高生产效率及质量水平的先进工厂资产，以及具有技术先进性的产业链上下游创新企业，尤其是自动驾驶、车联网、新能源、共享出行等领域的相关优质标的。

基于公司所具有的丰富的产业收购整合经验,以及公司持续深耕汽车领域所积累的丰富行业经验、关键核心技术以及产业链上下游的相关资源,公司具有在产业收购项目中选取优质的产业收购标的并成功完成收购的能力。

同时,即使后续在投资收购过程中出现一些意外情况,公司凭借上述经验、管理/技术能力、行业资源等,也将最大限度对被投资收购方提供支持,助力其发展,将收购失败的风险降至最低。

四、新车型产品研发项目对公司产能的影响,相关车型的升级换代是否存在不达预期的风险

新车型产品研发项目的对应车型,部分为现有车型的改款换代,部分为全新车型的开发,同时公司也将对一些现有的老旧车型进行逐步淘汰,因此公司总体的产能规模不需要因新车型产品研发项目的实施而大幅增加,大部分新车型产品通过对现有生产线的升级改造即可实现投产。

目前公司已有年产能达 210 万辆,相比公司 2019 年年度销量,尚有一定产能空间;同时公司目前规划将在未来几年内新增 15 万辆产能。因此,公司产能能够满足新车型产品的陆续投产需求。

自 2015 年以来,公司已成功推出一系列畅销车型,具有丰富的车型成功开发经验。作为自主品牌领军企业,公司已形成了成熟完善的研发、采购、生产、销售体系,采购、研发、制造规模优势明显,先进的智能制造工厂能够有效保证新车型的高质量、及时投产,覆盖全国且高度下沉的销售渠道为相关新车型或升级改款车型的销售提供有力保障。以上因素均是公司顺利开展新车型的开发及现有相关车型的升级改款的坚实基础和有力保障。

同时,目前拟作为募集资金投资项目的车型产品研发项目,均为已完成公司内部立项的项目。由于公司对基本确定能够完成的项目才会进行立项流程,相关项目只有在前期充分论证、预计成功概率较高的情况下才能够完成立项。因此预计公司相关车型的升级换代研发不会存在严重不达预期的情况。

若部分车型在开发完成推向市场的过程中市场反响不及预期,公司也将通过销售价格、策略的及时调整,促进车型销售,预计相关风险可控。

问题 27.其他**问题 27.1**

招股说明书披露，发行人有 7 处尚未取得权利证书的房屋建筑物。

请发行人说明未取得权利证书的原因及对发行人生产经营的影响。

回复：

一、未取得权利证书的原因及对发行人生产经营的影响

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人及其境内控股子公司尚未取得产权证书的主要房产为 7 处，前述 7 处房产未取得权属证书的主要原因如下：

序号	公司名称	建筑面积 (M ²)	目前用途	尚未取得产证的原因
1	浙江研究院	19,000	闲置	未办理相关报建手续
2	宁波吉润	359,000	厂房、办公楼等	正在办理中
3	成都高原	20,000	总装车间扩建部分、焊装车间扩建部分及冲压件仓库	正在办理中
4	宝鸡发动机	72,000	厂房等	正在办理中
5	湖南吉利	144,000	厂房等	正在办理中
6	宝鸡吉利	36,000	宿舍	正在协调办理中
7	山西吉利	2,000	发车办公室、油化库、废品库、降压站	正在办理中

如上所示，发行人截至 2020 年 6 月 30 日尚未取得房屋所有权证书的房产主要系未办理全部报建手续、正在办理产权证书等原因所致。其中，合计建筑面积约为 59.70 万平方米房产相关的不动产登记手续正在办理过程中，其余未办理完毕产权证书的房产总体面积较小，且部分房产处于闲置状态或为非生产性用房。

另外，发行人上述控股子公司的相关主管部门已出具证明或通过访谈进行确认，具体内容如下：

序号	公司名称	主管部门证明/访谈主要内容
1	浙江研究院	2020 年 7 月 7 日，临海市住房和城乡建设局出具《证明》，证明浙江研究院“自 2017 年 1 月 1 日以来，遵守国家和地方有关建设管理、房产管理方面的法律、法规、规章和规范性文件的规定，自觉接受我局的业务监督与服务，不存在违反国家和地方有关建设管理、房产管理方面的法律、法规、规章的情况，不存在被我局处以行政处罚的情形”。 2020 年 7 月 7 日，临海市自然资源和规划局出具《证明》，证明浙江研究院“自 2017 年 1 月 1 日以来遵守国家和地方有关土地管理、土地

序号	公司名称	主管部门证明/访谈主要内容
		总体规划及城市规划方面的法律、法规、规章和规范性文件的相关规定，不存在违反国家和地方有关土地资源管理、土地总体规划及城市规划方面相关法律、法规、规章的情况，不存在被我局处以行政处罚的情形”。
2	宁波吉润	2020年7月，宁波杭州湾新区自然资源和规划建设局出具《证明》，证明宁波吉润“自2017年1月1日至2020年6月30日期间，宁波吉润汽车部件有限公司在杭州湾新区范围内未因违反国家和地方有关土地资源管理、土地总体规划及城市规划方面相关法律、法规、规章等行为受到我局行政处罚”。 2020年7月29日，根据与宁波杭州湾新区规划建设国土局的访谈，其确认主管部门知悉宁波吉润约有35.90万平方米房产尚未办理权属证书，相关房产证书正在办理之中，未就相关房产情况对宁波吉润进行过行政处罚，预计未来不会做出行政处罚或要求拆除。
3	成都高原	2020年7月20日，成都市龙泉驿区规划和自然资源局出具《证明》，证明成都高原“自2007年10月8日至2020年7月13日，在我区范围内未发现违反土地管理、城乡规划方面法律法规、规章及规范性文件的重大违法违规记录，也未出现因重大违法违规行为被处罚或正在被立案调查的情况。” 2020年7月8日，成都经济技术开发区企业发展服务局出具《证明》，证明成都高原“自2017年1月1日至今，成都高原不存在因违反国家及地方有关规划管理、建设方面的法律、法规而被我局处罚的情况。”
4	宝鸡发动机	2020年7月27日，根据与宝鸡高新技术产业开发区自然资源和规划局的访谈，其确认主管部门知悉宝鸡发动机约有7.20万平方米房产尚未办理权属证书，目前未对宝鸡发动机进行过调查或作出行政处罚，规划手续已经办理，不涉及拆除或责令停产等问题。 2020年7月27日，根据与宝鸡高新技术产业开发区住房和城乡建设局的访谈，其确认主管部门知悉宝鸡发动机约有7.20万平方米房产尚未办理权属证书，在该局已经办理了竣工验收手续，不涉及行政调查或处罚，不涉及违建、拆除或责令停止等问题。
5	湖南吉利	2020年7月2日，湘潭市自然资源和规划局经开分局出具《证明》，证明湖南吉利“自2017年1月1日以来遵守国家和地方有关土地管理、土地总体规划及城市规划方面的法律、法规、规章和规范性文件的相关规定，暂无违反土地资源管理、土地总体规划及城市规划相关法律、法规、规章的情况，暂无被我分局处以行政处罚的情形”。 2020年7月2日，湘潭经济技术开发区建设局出具《证明》，证明湖南吉利“自2017年1月1日以来，遵守国家和地方有关建设管理、房产管理方面的法律、法规、规章和规范性文件的规定，自觉接受我局的业务监督与服务，不存在违反国家和地方有关建设管理、房产管理方面的法律、法规、规章的情况，不存在被我局处以行政处罚的情形”。
6	宝鸡吉利	2020年7月3日，宝鸡高新技术产业开发区住房和城乡建设局出具《证明》，证明宝鸡吉利“自2017年1月1日以来，不存在被我局处以行政处罚的情形，与我局也无任何涉及建设管理、房产管理业务方面的争议”。 2020年7月27日，根据与宝鸡高新技术产业开发区自然资源和规划局进行了访谈，其确认宝鸡吉利约有3.60万平方米房产尚未办理权属证书，规划相关手续尚未办理，目前正在协调办理相关手续。目前未对宝鸡吉利作出过行政处罚，要求宝鸡吉利拆除或搬离的可能性较低。 2020年7月27日，根据与宝鸡高新技术产业开发区住房和城乡建设局进行了访谈，其确认主管部门知悉宝鸡吉利约有3.60万平方米房产

序号	公司名称	主管部门证明/访谈主要内容
		尚未办理权属证书，相关竣工验收备案资料正在补办，不存在办理的实质性障碍。不涉及行政调查或处罚，不涉及违建、拆除或责令停产。
7	山西吉利	<p>2020年7月1日，晋中市规划和自然资源局开发区分局出具《证明》，证明山西吉利“自2017年1月1日以来遵守国家 and 地方有关土地管理、土地总体规划及城市规划方面的法律、法规、规章和规范性文件的相关规定，不存在违反土地资源管理、土地总体规划及城市规划相关法律、法规、规章的情况，不存在被我局处以行政处罚的情形”。</p> <p>2020年7月7日，山西转型综改示范区晋中开发区建设管理部出具《证明》，证明山西吉利“自2017年1月1日以来，遵守国家 and 地方有关建设管理、房产管理方面的法律、法规、规章和规范性文件的规定，自觉接受我部的业务监督与服务，不存在违反国家和地方有关建设管理、房产管理方面的法律、法规、规章的情况，不存在被我部处以行政处罚的情形”。</p> <p>2020年7月30日，根据与晋中市规划和自然资源局开发区分局的访谈，其确认关于土地供应、出让和使用方面，没有发现山西吉利违法行为或进行行政处罚，不存在收回土地问题。</p> <p>2020年7月30日，根据与山西转型综改示范区晋中开发区建设管理部的访谈，其确认山西吉利无行政处罚或违法行为，无要求拆除或停产、搬离情况。</p>

综上，虽然发行人子公司未取得相关房产报建手续而进行房产建设的情况，存在被主管部门责令拆除并给予行政处罚的风险。但鉴于主要房产正在办理相关产权证书、其余未办理完毕产权证书的房产总体面积较小且部分房产处于闲置状态或为非生产性用房，相关主管部门已出具证明或通过访谈确认，发行人及其子公司上述尚未取得部分房产证书的情况不会对发行人生产经营产生重大不利影响，不会对本次发行上市构成实质性法律障碍。

问题 27.2

根据招股说明书，公司未缴纳社保或公积金的员工较多，如截止 2020 年 6 月 30 日，公司有 7,717 名员工未缴纳社保（其中 5,961 人为实习生）。招股说明书披露了部分员工未缴纳社保或公积金的原因。

请发行人补充披露报告期内是否存在因社保或公积金问题被处罚的情况。

请发行人说明：不同原因下涉及员工的具体情况。

请发行人律师核查并发表明确意见。

回复：

一、请发行人补充披露报告期内是否存在因社保或公积金问题被处罚的情况

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“十二、公司员工及其社会保障情况”之“（二）社会保险和住房公积金缴纳情况”补充披露如下：

报告期内，公司不存在因社会保险或住房公积金相关方面的重大违法违规行为而受到主管部门行政处罚的情形。

二、请发行人说明：不同原因下涉及员工的具体情况

截至2020年6月30日，发行人由于各类原因而未缴纳社会保险、住房公积金的员工情况如下：

单位：人

项目	养老保险	失业保险	医疗保险	生育保险	工伤保险	住房公积金
实习生未缴纳 ¹	5,961	5,961	5,961	5,961	5,065	5,961
境外子公司或境内外籍员工未缴纳 ²	155	155	155	155	155	231
退休返聘员工	28	28	28	28	28	26
通过第三方代为缴纳	1,048	1,048	1,048	1,048	1,048	1,044
新入职员工尚未办理完成手续	21	21	21	21	21	38
离职员工未再缴纳 ³	320	352	352	320	352	408
当地生育保险已并入医疗保险	-	-	-	10,810	-	-
其他	9	10	16	9	9	9
未缴纳人数合计	7,542	7,575	7,581	18,352	6,678	7,717

注1：公司于部分当地规定允许的地区为实习生缴纳工伤保险

注2：公司于部分当地规定允许的地区为外籍员工缴纳社会保险

注3：对于当月各项社会保险、住房公积金申报缴纳日前离职的员工，公司停止为其缴纳社会保险、住房公积金，该等人数由于各项社会保险、住房公积金申报缴纳日的差异可能产生不同；在计提人工成本、发放当月工资薪金时将该等员工计入员工总人数中

三、请发行人律师核查并发表明确意见

（一）核查程序

发行人律师主要履行了以下核查程序：

1、取得并查阅发行人关于员工社会保险、住房公积金缴纳情况的统计及关于未缴纳员工的原因的说明；

2、抽样取得未缴纳社会保险、住房公积金的员工对应的实习协议、劳动合同、外

服代缴社会保险、住房公积金的相关凭证等，验证其未缴纳的原因的真实性；

3、取得并查阅发行人子公司主管部门出具的关于社会保险、住房公积金的合规证明；

4、查阅发行人报告期营业外支出-罚款支出相关明细，检查其中是否包含社会保险、住房公积金相关的罚款支出。

（二）核查意见

经核查，发行人律师认为：报告期内，发行人不存在因社会保险或住房公积金相关方面的重大违法违规行为而受到主管部门行政处罚的情形，不构成发行人本次科创板发行上市的法律障碍。

问题 27.3

请发行人说明本次申报信息披露与在香港联交所披露内容是否存在重大差异。

请中介机构核查并发表明确意见。

回复：

根据香港联交所规定，公司需要在香港联交所网站上根据香港联交所的相关规定进行信息披露，保荐机构、发行人律师和申报会计师对公司于香港联交所披露的文件内容进行了查阅，并与本次发行上市申请文件所披露的信息进行了比对，主要差异及原因说明如下：

1、报告期内，公司按照香港财务报告准则编制财务报表并于香港联交所进行有关信息披露。2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月，公司在香港联交所披露的财务报表是按照香港财务报告准则编制的，本次发行上市申请文件所披露的2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月财务报表是按照中国企业会计准则编制的，因此本次发行上市申请文件所披露的财务报表与香港联交所披露的财务报表在适用的会计准则上存在一定差异。

2、本次发行上市申请文件披露的关联方及关联交易与在香港联交所披露的关连方及关连交易存在一定差异，该等差异系因境内外上市规则对关联（连）人的界定不同所致。

3、从披露的形式和具体内容来看，公司本次发行上市申请文件与公司在香港联交所披露的文件在格式和具体内容详尽方面存在一定差异，该等差异系因境内外上市规则和监管规则对于信息披露的要求不同所致。本次发行上市的招股说明书根据《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第41号——科创板公司招股说明书》《公开发行证券的公司信息披露编报规则第23号——试点红筹企业公开发行存托凭证招股说明书内容与格式指引》等境内法律法规的要求编制，公司在上海证券交易所受理公司本次发行上市的应用后，已于2020年9月1日在香港联交所网站同步进行了信息披露。

经核查，保荐机构、发行人律师、申报会计师认为：公司本次发行上市申请文件所披露的信息与公司在香港联交所披露的信息相关差异主要是由于会计准则、境内外上市规则和监管规则差异所致，不存在重大实质性差异。

问题 27.4

请发行人：（1）补充披露报告期内业绩下滑的风险并就2020年上半年业绩下滑情况作重大事项提示；（2）量化分析原材料价格波动的风险；（3）按照重要性顺序披露相关风险，删除风险对策、公司优势相关内容。

回复：

一、补充披露报告期内业绩下滑的风险并就2020年上半年业绩下滑情况作重大事项提示

公司已在招股说明书“第四节 风险因素”之“四、财务风险”，以及“重大事项提示”之“一、特别风险因素”中补充披露内容如下：

“（六）业绩下滑风险

公司2019年和2020年1-6月营业收入为9,813,863.56万元和3,712,088.65万元，同比分别下滑-8.57%和-21.96%，2019年和2020年1-6月归属于母公司股东的净利润分别为821,474.93万元和230,136.71万元，同比分别下滑-34.09%和-42.79%。公司营业收入和净利润下滑主要系受到疫情爆发和行业景气度降低等因素的影响。2020年第二季度，公司新获取订单数量同比提高5.2%，整体业绩有所恢复。

公司未来盈利的实现受到汽车行业发展、宏观经济情况以及公司经营管理情况等

多种因素的影响，如果未来上述因素发生不利变化，可能导致公司面临业绩下滑的风险。”

二、量化分析原材料价格波动的风险

公司已在招股说明书“第四节 风险因素”之“四、财务风险”中补充披露内容如下：

“（五）原材料价格波动的风险

汽车制造行业的上游行业为钢铁及汽车零部件生产行业，汽车零部件的原材料主要为有色金属、塑料、橡胶等。此类大宗商品价格具有一定的波动性。报告期内，公司直接材料占主营业务成本的比例分别为 91.05%、89.13%、89.20%及 88.15%，尽管整车厂会通过长期采购合同，减少采购价格的波动，但若原材料价格波动过大产生的额外成本，通常需要由车企进行承担，将对公司的利润等业绩指标产生不利影响。

假设公司生产使用的原材料价格变动±5%，±10%，同时因为原材料价格波动幅度有限，假设公司产品销售价格未能及时因为该等原材料价格波动联动变化，销售价格保持不变，原材料价格变动对公司主营业务毛利率影响的敏感性分析如下：

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
变动前主营业务毛利率	15.68%	15.80%	18.77%	19.71%
直接材料成本占比	88.15%	89.20%	89.13%	91.05%
直接材料价格变动-10%后的主营业务毛利率	23.12%	23.31%	26.01%	27.02%
主营业务毛利率变动	7.43%	7.51%	7.24%	7.31%
直接材料价格变动-5%后的主营业务毛利率	19.40%	19.56%	22.39%	23.36%
主营业务毛利率变动	3.72%	3.76%	3.62%	3.66%
直接材料价格变动+5%后的主营业务毛利率	11.97%	12.04%	15.15%	16.05%
主营业务毛利率变动	-3.72%	-3.76%	-3.62%	-3.66%
直接材料价格变动+10%后的主营业务毛利率	8.25%	8.29%	11.53%	12.40%
主营业务毛利率变动	-7.43%	-7.51%	-7.24%	-7.31%

公司直接材料成本占主营业务成本的比重较高，因此原材料采购价格变动对毛利率变动的的影响相对较大。未来若原材料价格波动较大，将对公司盈利能力带来一定影

响，提请投资者关注该风险。”

三、按照重要性顺序披露相关风险，删除风险对策、公司优势相关内容。

公司已在招股说明书风险因素章节对相关事项进行修改。

问题 27.5

请发行人进一步修改、完善招股说明书以下信息披露内容：（1）董事、高级管理人员及核心技术人员等最近一年从发行人及其关联企业领取收入的情况，以及所享受的其他待遇和退休金计划等；（2）报告期内在环保方面是否存在违法违规行为，是否受到处罚；（3）设立以来主营业务、主要产品或服务、主要经营模式的演变情况；（4）核心技术在主营业务收入中的贡献情况。

回复：

一、董事、高级管理人员及核心技术人员最近一年从发行人及其关联企业领取收入的情况，以及所享受的其他待遇和退休金计划等

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“十、董事、高级管理人员与核心技术人员”之“（十）董事、高级管理人员及核心技术人员薪酬情况”之“2、董事、高级管理人员及核心技术人员的薪酬情况”补充披露以下楷体加粗内容：

发行人现任董事、高级管理人员、核心技术人员最近一年从发行人领取薪酬的总额为 2,914.5 万元，从实际控制人控制的其他企业处领取薪酬的总额为 1,694.3 万元。发行人核心技术人员李传海系于 2019 年内自吉利研发加入发行人，徐云于 2019 年内自发行人处赴吉利研发任职，并于 2020 年重新加入发行人；除该两人因于吉利研发的任职而相应领取薪酬外，发行人其他高级管理人员、核心技术人员于 2019 年度不存在在实际控制人控制的其他企业处领取薪酬的情形。

截至本招股说明书签署日，发行人高级管理人员、核心技术人员不存在在发行人实际控制人控制的其他企业处领取薪酬的情形。

二、报告期内在环保方面是否存在违法违规行为，是否受到处罚

发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“一、公司主营业务及主要产品”之“（七）环保情况”补充披露如下：

报告期内，发行人及其子公司在环保方面不存在违法违规行为，未受到相关部门的重大行政处罚。

三、设立以来主营业务、主要产品或服务、主要经营模式的演变情况；

发行人实际控制人李书福先生于 2005 年取得公司前身国润控股的控制权，并于后续将汽车相关业务资产注入公司体内。发行人重组上市完成后，公司主营业务、主要产品和服务、主要经营模式均未发生重大变化。

发行人已在招股书“第六节 业务与技术”之“一、公司主营业务及主要产品”之“（五）重组上市以来主营业务、主要产品、主要经营模式的演变情况”中披露如下：

公司自重组上市以来，一直专注于从事乘用车及关键零部件的研发、生产和销售，主营业务、主要产品和主要经营模式均未发生重大变化。

四、核心技术在主营业务收入中的贡献情况

发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“八、公司核心技术及研发情况”中补充披露内容如下：

4、核心技术产品占营业收入的比例

报告期内，公司核心技术主要应用于汽车产品、发动机和变速器等动力系统产品，核心技术产品收入占主营业务收入的比例如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
核心技术产品收入合计	3,499,913.90	9,435,525.88	10,405,190.73	9,144,050.18
营业收入	3,712,088.65	9,813,863.56	10,733,459.82	9,355,309.64
占营业收入比例	94.28%	96.14%	96.94%	97.74%

问题 27.6

请保荐机构自查与发行人本次公开发行相关的媒体质疑情况，并就相关媒体质疑核查并发表意见。

回复：

一、保荐机构自查与发行人本次公开发行相关的媒体报导情况

保荐机构持续关注媒体报道，通过网络搜索等方式，已经自查与发行人本次公开发行相关的媒体报道情况。自2020年6月17日吉利汽车控股有限公司（0175.HK）发布《内幕消息：建议发行人民币股份及于上海证券交易所科创板上市》的公告至本问询函回复出具日，媒体对公司本次公开发行的关注点主要集中在发行人毛利率、净利润下滑、资产负债率偏高、新能源布局落后等问题，具体情况如下：

日期	标题	媒体	关注点
6月18日	吉利汽车拟登科创板，“整车第一股”背后的转型考题	北京商报	行业低迷，公司净利润下滑
6月19日	吉利汽车拟科创板上市 缓解缺钱窘境？	每日财报	行业低迷，公司净利润下滑
6月26日	打破承诺回归科创板 吉利汽车须补新能源车短板	投资者网	1、资产负债率居高不下 2、新能源布局落后
8月17日	吉利汽车上半年营收368亿 净利润下滑43%至22.97亿元	21IC中国电子网	行业低迷，公司净利润下滑
8月31日	吉利汽车完成科创板上市辅导 新能源转型触礁库存居行业前三	投资者网	新能源业务陷困境
8月31日	买了沃尔沃的吉利，也有缺钱的一天？	创造一下	1、行业低迷，公司销量下滑 2、新能源布局落后
9月1日	“科创板整车第一股”将诞生！吉利汽车有望年底正式回A，拟融资超200亿元	国际金融报	行业低迷，公司毛利率、净利润下滑
9月4日	老板，别骂了，咱们不造纯电动	中新经纬	新能源布局落后
9月4日	剑指科创板、合并沃尔沃，吉利想要讲一个怎样的新故事？	深响	行业低迷，阶段性业绩下挫
9月4日	吉利科创板招股说明书解读	建约车评	1、毛利率下滑，经营性现金流由正转负 2、产能利用率不足 3、智能电动化转型落后 4、高层缺乏智能电动化背景人才 5、自动驾驶技术完全有赖于供应商 6、募投项目体现发行人缺乏对前瞻性领域的理解
9月9日	吉利同业竞争之惑：领克、沃尔沃产品线重叠？	第一财经	1、吉利旗下领克品牌与沃尔沃存在同业竞争 2、供应商披露模糊
9月11日	吉利汽车毛利率连年下滑资金需求大，李书福持股被稀释至35.02%	洞察IPO	1、毛利率下滑 2、产能利用率不足

1、毛利率、净利润下滑，经营性现金流由正转负

北京商报、每日财报、21IC 中国电子网、创造一下、国际金融报、深响、建约车

评、洞察 IPO 分别发布文章，均对发行人 2019 年及 2020 年上半年销量、毛利率及净利润下滑情况进行关注。此外，建约车评关注了发行人 2020 年上半年经营性现金流由正转负的情况，具体内容为：“该公司的合并现金流量表显示，2020 年 1-6 月，经营活动产生的现金流量净额为-24.75 亿元，2019 年为正的 166.89 亿元，2018 年为 198.88 亿元，2017 年为 153.65 亿元。出现了实质性的逆转...经营性现金流相当于一个车企的核心造血能力，这一块如果转负是一个危险的信号，需要持续关注。”

上述文章内容属于媒体对发行人 2019 年及 2020 年上半年经营情况公开信息的总结性表述，不构成发行人公开信息披露真实性、完整性及准确性的媒体质疑。

发行人毛利率下降与行业趋势一致，但相比国内同行业自主品牌，发行人毛利率仍处于同行业较高水平。关于发行人现金流情况，2020 年上半年受新冠肺炎疫情影响，汽车行业销量大幅下滑。为帮助上游供应商更好应对疫情，发行人对上游供应商的付款给予了一定的支持，因此导致经营活动现金净流入有所下降。

发行人已在招股说明书“第四节 风险因素”之“二、经营风险”之“（一）行业波动风险”、“（三）市场竞争加剧导致市场价格下降、行业利润缩减的风险”、“（七）新冠肺炎疫情导致业绩下滑风险”及“四、财务风险”之“（二）毛利率波动的风险”中作出风险提示。

2、资产负债率居高不下

投资者网于 2020 年 6 月 26 日发布的《打破承诺回归科创板 吉利汽车须补新能源车短板》中对发行人负债率进行关注，具体内容为“频繁收购，加速了吉利汽车的资金流出，同时收购的溢价也让吉利汽车资产负债率居高不下。自 2016 年开始，吉利汽车的总负债就已超过 400 亿元，2019 年更是达到了 530.03 亿元，其资产负债率也高达 49.11%，接近 50%”。

该部分内容为媒体根据发行人公开披露的 2019 年年报数据的解读，不构成发行人公开信息披露真实性、完整性及准确性的媒体质疑。

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十三、偿债能力、流动性及持续经营能力分析”对同行业可比公司偿债指标进行分析。2019 年末发行人资产负债率为 49.69%，低于汽车行业平均资产负债率 52.87%。

3、新能源布局落后

投资者网在文章《打破承诺回归科创板 吉利汽车须补新能源车短板》中对发行人新能源汽车销量情况进行报道，具体内容为：“2019 年吉利汽车新能源汽车的销量与比亚迪相比相差甚远，2019 年吉利汽车的新能源汽车销量仅有 11.31 万辆，在当期总销量中的占比仅有 8.3%”。中新经纬、建约车评亦发布文章，对发行人新能源汽车销量情况进行关注。

创造一下在文章《买了沃尔沃的吉利，也有缺钱的一天？》中对发行人的新能源车的销量及布局进行质疑，具体内容为：“今年上半年，吉利主推纯电动车品牌“几何”，号称“东半球最好的纯电动车”，但上市至今仅卖了 1165 辆，在国内市场上几乎找不到存在感。更多品牌，比如帝豪、星越、博瑞、嘉际，消费者甚至听都没听说过。布局复杂，品牌众多，却没有一辆爆款车型，所有品牌加起来的销量，恐怕都不及别人一款车的销量。”

该部分内容为媒体根据发行人公开披露的 2019 年年报数据的解读，不构成发行人公开信息披露真实性、完整性及准确性的媒体质疑。

发行人已在招股说明书“第九节 募集资金运用与未来发展规划”之“（二）报告期内为实现战略目标采取的措施及实施效果”中披露发行人在新能源领域的布局。发行人积极布局新能源和电气化技术，对主流的 48V 轻混、高电压油电混动(HEV 及 PHEV)、纯电动、燃料电池及甲醇燃料等技术路线均实现了覆盖，技术水平处于行业领先地位。发行人未来将推出基于 PMA 纯电架构平台的第一款车型，是行业内为数不多拥有纯电动平台化造车能力的企业之一。

4、产能利用率不足，与产能收购项目相矛盾

建约车评在文章《吉利科创板招股说明书解读》中对发行人产能收购项目计划与产能利用率下跌相矛盾的情况提出质疑，具体内容为：“2017 年，吉利汽车的产能利用率达 84.96%，2018 年下跌至 78.03%，2019 年为 59.45%，2020 年 1-6 月份已经低至 45.18%...在产能利用率不到 50%的情况下，募资的用途中有收购产能一项还是令人感到疑惑。”

洞察 IPO 在文章《吉利汽车毛利率连年下滑资金需求大，李书福持股被稀释至 35.02%》对发行人产能收购项目计划与产能利用率下跌相矛盾的情况提出质疑，具体内容为：“吉利汽车的产能并未达到饱和，并且闲置显现越发严重。2017 年-2019 年，吉

利汽车产能利用率分别为 84.96%、78.03%和、59.45%...这就不免产生疑问，这个时候扩产真的有必要么？”

发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“四、发行人销售情况和主要客户情况”中对产能利用率下降原因进行披露。2019 年度以来，公司产能利用率有所下降，主要原因系 2018 年内公司新增了杭州大江东、贵州观山湖和宁波杭州湾三家工厂，2019 年度整车成套件最大设计产能提升 69 万部，而同期乘用车行业销量进入负增长时期，公司销量也受到拖累。2020 年 1-6 月，受新冠疫情影响，乘用车行业与公司销量延续下滑趋势，因此产能利用率暂时性处于低谷。

发行人募投项目拟收购的产能为先进产能，并将侧重于新能源产品相关产能，符合行业中产能新旧更替的规律，以及向电动化方向转型发展的趋势，与公司当前的产能利用情况并不存在矛盾。

5、高层缺乏智能电动化背景人才

建约车评在文章《吉利科创板招股说明书解读》中质疑发行人高管团队会对发行人智能电动化转型带来阻力，具体内容为：“在招股说明书中，吉利汽车对其高管团队的评价是经验丰富和极其稳定。然而，这恰恰是吉利智能电动化转型的最大挑战...全部是汽车产业的老将和投行财务人士，这个团队估计不会给吉利汽车智能电动化转型带来什么动力...这个技术团队最大的看点是，几乎没有互联网和软件的从业经验。对于吉利汽车而言，如果不能在董事会层面和核心技术高管层面上引入有说服力的、具备智能电动化背景的人才，恐怕很难应付接下来的智能电动化转型的挑战。”

发行人高管团队拥有与时俱进的能力，已在积极布局前瞻行业技术方向，致力于把握行业转型发展的新机遇。目前，公司已成为电动化和智能化汽车领域的行业先行者，率先推动相关业务和技术转型。而在执行层面，发行人布局汽车行业前沿技术及尖端科技人才的积累，例如 5G 智能自动驾驶、新能源汽车、智能互联等研发人才，形成吉利汽车国际化的人才模式，打造具有国际竞争力的研发团队。

6、自动驾驶技术完全有赖于供应商

建约车评在文章《吉利科创板招股说明书解读》中对发行人的自动驾驶技术提出质疑，原文内容为：“在自动驾驶方面，尽管吉利在招股说明书上对自己的 ADAS 系统进行了褒奖，但这完全有赖于供应商的辛勤工作。”

发行人目前拥有近千名软件工程师，进行电子电气架构及自动驾驶相关技术的开发。智能驾驶技术方面，2018 年公司在自主品牌中率先推出了搭载 L2 级别自动驾驶功能的车型，目前正在积极推进 L3 级别的自动驾驶技术的研发及产业化。上述 L2 和 L3 级别自动驾驶相关算法均为发行人自主研发，发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“八、公司核心技术及研发情况”中披露发行人所掌握的具有自主知识产权的相关自动驾驶核心技术。

7、募投项目体现发行人缺乏对前瞻性领域的理解

建约车评在文章《吉利科创板招股说明书解读》中质疑发行人对前瞻性领域缺乏理解，原文内容为：“但从该公司对项目的描述，显示出对这个领域不大理解，与吉利汽车的江湖地位不大匹配。在新能源的项目中，居然还包含了氢燃料电池。在自动驾驶项目中描述了 5G 车路协同，在车联网项目中又写了 V2X 样机硬件平台开发和测试。这不是一个东西吗？在车联网的项目，没有看到对域控制器等内容的研发准备。资料做得过于仓促，经不住深究。此外，在智能电动化上的投资是远远不够的。10 亿元还想做自动驾驶，造车新势力们的预算都是 10 亿美元起，“堂堂”的吉利竟然计划用 10 亿元搞定自动驾驶。”

关于建约车评对氢燃料电池研发项目的质疑，氢燃料电池技术属于新能源汽车主流技术路线之一，并被视为未来新能源汽车动力技术发展的最终方向，目前以丰田、本田为代表的国际车企均推出了氢燃料电池乘用车量产产品。发行人进行氢燃料电池技术的研发符合新能源汽车技术发展方向。

针对对自动驾驶项目的质疑，5G 车路协同无人驾驶技术开发与 V2X 样机硬件平台开发与测试并非同一个项目。5G 车路协同无人驾驶技术的侧重点为无人驾驶技术开发，5G 车路协同只是作为无人驾驶技术的信息输入；而 V2X 样机硬件平台开发与测试则是针对 V2X 通讯设备本身进行的技术开发和研究测试。二者虽然均涉及车路协同，但其技术角度、研究对象及侧重点完全不同。

关于建约车评对发行人募投项目内容及投资金额的质疑，招股说明书仅列示了发行人对本次募集资金投向的分配，不代表发行人在前瞻性领域的全部研发内容或投资金额。本次募集资金不涉及域控制器等内容的研发，但发行人充分重视域控制器等技术的研发及应用。发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“八、公司核心技术及

研发情况”中披露发行人所掌握的包括域控制器在内的核心技术，以及与域控制器相关的在研项目。同理，公司在本次募集资金中拟投入 10 亿元用于自动驾驶前瞻技术研发，并不代表公司将仅在自动驾驶技术方面投入 10 亿元，本次募集资金投资项目中的自动驾驶研发项目仅为公司相关领域研发项目的一部分。

8、吉利旗下领克品牌与沃尔沃存在同业竞争

第一财经于 9 月 9 日发布文章《吉利同业竞争之惑：领克、沃尔沃产品线重叠？》，质疑吉利与沃尔沃存在同业竞争，理由为“招股书所称 26.48 万元建议零售价的，正是沃尔沃旗下的入门级 SUV 产品 XC40。领克近期推出的高端轿跑产品“05”，建议零售价是 17.58 万元到 23.58 万元...目前来看沃尔沃 XC40 的终端优惠接近 6 万元，其他车型的绝对折扣就更高一些，而领克的车型一般优惠一般在 1 万元左右，领克 05 是上市不久的车型，优惠幅度更小一些，实际上沃尔沃 XC40 和领克 05 存在一定的产品价格重叠的情形。”

关于第一财经对于吉利存在同业竞争的质疑，领克是发行人合营企业领克投资旗下的整车品牌，领克投资为发行人控股股东吉利控股控制的企业。领克与沃尔沃产品的价格重叠不构成发行人与沃尔沃的同业竞争。

关于发行人与沃尔沃的同业竞争核查，请参见本回复报告之“问题 13 关于同业竞争”之“问题 13.1”。

9、供应商披露模糊

第一财经在文章《吉利同业竞争之惑：领克、沃尔沃产品线重叠？》中质疑发行人对供应商信息披露模糊，具体内容为：“公司招股书对主要供应商的名称并没有全部披露，这是否符合信息披露要求，在业界同样引发一定争议”。

根据《上海证券交易所科创板股票发行上市审核规则》第五十二条规定，“（二）报告期内各期向前五名供应商合计的采购额占当期采购总额的百分比，向单个供应商的采购比例超过总额的 50%的、前五名供应商中存在新增供应商的或严重依赖于少数供应商的，应披露其名称或姓名、采购比例。受同一实际控制人控制的供应商，应合并计算采购额”。由于发行人向单个供应商的采购比例不超过总额的 50%、前五名供应商中不存在新增供应商或严重依赖于少数供应商，无需披露供应商具体名称。招股书信息披露符合相关规定要求。

二、保荐机构核查意见

经核查，保荐机构认为，招股说明书相关信息披露真实、准确、完整。

对本回复材料中的发行人回复（包括补充披露和说明的事项），保荐机构均已进行核查，确认并保证其真实、完整、准确。

（此页无正文，为《关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票并在科创板上市申请文件的审核问询函的回复》之盖章页）



Geely Automobile Holdings Limited

吉利汽车控股有限公司

2020年9月16日

发行人董事长声明

本人已认真阅读吉利汽车控股有限公司本次审核问询函回复报告的全部内容，确认审核问询函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

发行人董事长：



李书福



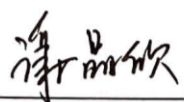
Geely Automobile Holdings Limited

吉利汽车控股有限公司

2020年9月16日

（此页无正文，为中国国际金融股份有限公司《关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票并在科创板上市申请文件的审核问询函的回复》之签章页）

保荐代表人签字：



谢晶欣



幸科



保荐人（主承销商）董事长声明

本人已认真阅读吉利汽车控股有限公司本次审核问询函回复报告的全部内容，了解报告涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，审核问询函回复报告不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对上述文件的真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

法定代表人、董事长：


沈如军



中国国际金融股份有限公司

2020年9月16日

（本页无正文，为《关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票并在科创板上
市申请文件的审核问询函的回复》之签章页）

保荐代表人：

彭松林

彭松林

汪怡

汪怡

华泰联合证券有限责任公司



保荐机构董事长声明

本人已认真阅读吉利汽车控股有限公司本次审核问询函回复的全部内容，了解审核问询函回复涉及问题的核查过程、本公司的内核和风险控制流程，确认本公司按照勤勉尽责原则履行核查程序，审核问询函回复中不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对上述文件真实性、准确性、完整性、及时性承担相应法律责任。

保荐机构董事长：



江 禹



北京市金杜律师事务所

关于

GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LIMITED

（吉利汽车控股有限公司）

首次公开发行人民币普通股（A股）股票并在科创板上市

的

补充法律意见书（一）

致：GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LIMITED（吉利汽车控股有限公司）

北京市金杜律师事务所（以下简称“金杜”或“本所”）接受 GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LIMITED（吉利汽车控股有限公司）（以下简称“发行人”或“公司”）的委托，作为公司首次公开发行人民币普通股（A股）股票并在科创板上市（以下简称“本次发行上市”）的专项法律顾问。

根据《中华人民共和国证券法》（以下简称《证券法》）、《科创板首次公开发行股票注册管理办法（试行）》（以下简称《首发管理办法》）、《上海证券交易所科创板股票上市规则》（以下简称《股票上市规则》）、《律师事务所从事证券法律业务管理办法》（以下简称《证券法律业务管理办法》）、《律师事务所证券法律业务执业规则（试行）》（以下简称《证券法律业务执业规则》）和《公开发行证券公司信息披露的编报规则第12号—公开发行证券的法律意见书和律师工作报告》（以下简称“《编报规则第12号》”）

等中华人民共和国（以下简称中国，为本法律意见书之目的，不包括香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾地区）现行有效的法律、行政法规、规章和规范性文件及中国证券监督管理委员会（以下简称“中国证监会”）的有关规定，本所已于 2020 年 8 月 28 日出具了《北京市金杜律师事务所关于 GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LIMITED（吉利汽车控股有限公司）首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在科创板上市的法律意见书》（以下简称“《法律意见书》”）和《北京市金杜律师事务所关于 GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LIMITED（吉利汽车控股有限公司）首次公开发行人民币普通股（A 股）股票并在科创板上市之律师工作报告》（以下简称“《律师工作报告》”）。

鉴于上海证券交易所（以下简称“上交所”）于 2020 年 9 月 6 日出具了《关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票并在科创板上市申请文件的审核问询函》（上证科审（审核）〔2020〕664 号）（以下简称“《问询函》”），本所现根据《问询函》所涉及的法律事项，出具本补充法律意见书。

本补充法律意见书是对《法律意见书》和《律师工作报告》的补充，并构成《法律意见书》和《律师工作报告》不可分割的一部分。本所在《法律意见书》和《律师工作报告》中发表法律意见的前提、声明和假设同样适用于本补充法律意见书。

除非文义另有所指，本补充法律意见书中的简称和词语与《法律意见书》和《律师工作报告》中所使用的简称和词语具有相同含义。

本所及本所律师同意将本补充法律意见书作为发行人申请本次发行并上市所必备的法律文件，随其他申报材料一同上报上交所，并依法对所出具的补充法律意见承担相应的法律责任。

本补充法律意见书仅供发行人为本次发行并上市之目的使用，未经本所同意，不得用作任何其他目的。

本所及本所律师根据上述法律、行政法规、规章及规范性文件和证监会的有关规定，按照律师行业公认的业务标准、道德规范和勤勉尽责精神，对发行人提供的有关文件和事实进行了核查、验证，现出具补充法律意见如下：

《问询函》“2.关于控股子公司与参股公司

2.2 根据招股说明书，发行人存在与控股股东等共同投资的行为，包括但不限于发行人控股子公司中的吉润汽车、湖南吉利、湖南吉利、浙江陆虎等，参股公司中的领克投资有限公司等。

请发行人梳理与控股股东、实际控制人共同投资的情况，并按照《审核问答（二）》之 8 的要求补充披露相关事项；请中介机构按照《审核问答（二）》之 8 的要求进行核查并发表明确意见。”

回复：

一、请发行人梳理与控股股东、实际控制人共同投资的情况，并按照《审核问答（二）》之 8 的要求补充披露相关事项

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“七、公司控股子公司、参股公司的基本情况”补充披露发行人与控股股东、实际控制人共同投资的情况。

二、请中介机构按照《审核问答（二）》之 8 的要求进行核查并发表明确意见

（一）发行人与控股股东共同投资的相关公司的背景、原因和必要性

1、吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎

发行人与控股股东共同出资设立吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎，主要系发行人在重组上市过程中的重组安排。于重组上市过程中，发行人与控股股东共同出资设立上述合资企业，并由控股股东取得相关企业的控制权，主要系为了在实际控制人取得发行人控制权并注入资产、进行相关业务重组的初期使实际控制人及其控制的企业保持对相关核心业务资产的控制权，避免因重组相关流程的影响而影响实际控制人对核心业务资产的控制及权益。

2008 年，发行人通过代价发行的方式收购上述合资公司的控制权，但控股股东仍保留对该等合资公司 1%至 9%不等的少数股权，主要系由于发行人作为红筹企业，在当时的监管环境下无法取得整车制造资质，而需通过整车成套件的交易由控股股东控制的目录公司进行检测加工及申领整车合格证的流程，控股股东保留对该等合资公

司的少数股权，系考虑在早期相关监管环境下，需保持控股股东及其控制的目录公司与该等合资公司的股权关系。

2、领克投资

2017年8月，发行人子公司吉润汽车与浙江豪情及沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资，领克投资注册资本为人民币750,000万元，吉润汽车、浙江豪情及沃尔沃投资分别以现金注资375,000万元、150,000万元及225,000万元，分别占领克投资注册资本的50%、20%及30%。其中浙江豪情为吉利控股非全资子公司，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司由吉利控股通过Volvo Car AB间接控制。领克投资及其附属公司主要从事生产及销售领克品牌乘用车，并提供相关售后服务。

发行人与沃尔沃汽车（中国）投资有限公司及浙江豪情共同出资设立领克投资的主要原因为：

1、沃尔沃为源自北欧的全球性豪华整车企业，在全球塑造了高端的品牌形象，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司入股领克投资，有利于领克塑造中高端乘用车的品牌形象并为领克品牌持续发展提供支持；

2、领克01车型、领克02车型、领克03车型等车型的生产将运用吉利控股下属企业掌握的CMA等技术，吉利控股通过浙江豪情入股领克投资，可以为领克投资提供持续的技术支持。

（二）发行人出资是否合法合规、出资价格是否公允

1、吉润汽车出资作价依据

吉润汽车设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2003.5	浙江吉利、Centurion共同出资设立吉润汽车，公司注册资本为1,301.2048万美元（折合人民币10,800万元）	浙江吉利持股53.19% Centurion持股46.81%	浙江吉利以经评估的汽车生产设施出资5,745万元；Centurion以现汇出资
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江吉利所持吉润汽车44.19%股权	浙江吉利持股9% Centurion持股91%	发行股份购买股权，双方已参考吉润汽车2007年6月30日之净资产协商确定交易总对价为97,051万港元；

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
				双方已参考股份暂停在联交所买卖前20个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

2、华普国润出资作价依据

华普国润设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2003.11	上海华普、Value Century 共同出资设立华普国润，公司注册资本为 5,169.69 万美元	上海华普持股 53.19% Value Century 持股 46.81%	上海华普以机器设备、专有技术、土地使用权及厂房出资 2,750 万美元，发行人委托独立专业估值师在 2003 年 10 月 31 日或之前按持续使用基准评估上海华普资产之价值；Value Century 以现汇出资
2	2008.6	发行人发行股份购买上海华普所持华普国润 44.19% 股权	上海华普持股 9% Value Century 持股 91%	发行股份购买股权，双方已参考华普国润 2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 36,747 万港元；双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

3、湖南吉利出资作价依据

湖南吉利设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2007.4	浙江豪情、Centurion 共同出资设立湖南吉利，公司注册资本为 2500 万美元	浙江豪情持股 53.19% Centurion 持股 46.81%	浙江豪情、Centurion 均以现金出资
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江豪情所持湖南吉利 44.19% 股权	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%	双方已参考湖南吉利 2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 1,784 万港元；双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
				为每股 1.25 港元

4、浙江陆虎出资作价依据

浙江陆虎设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2006.12	浙江豪情、Centurion 共同出资设立浙江陆虎，公司注册资本为 15,168 万元人民币(折 1,895.96 万美元)	浙江豪情持股 53.19% Centurion 持股 46.81%	浙江豪情以资产出资；Centurion 以现金出资；根据发行人公告，浙江豪情以资产出资约 8,068 万元，该等资产价值以浙江豪情所投入的土地及物业的评估值为基准
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江豪情所持浙江陆虎 44.19% 股权	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%	双方已参考浙江陆虎 2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 9,350 万港元；双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

5、领克投资出资作价依据

领克投资设立时的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2017.10	吉润汽车、浙江豪情、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资有限公司，公司注册资本为 750,000 万元	吉润汽车持股 50%，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司持股 30%，浙江豪情持股 20%	各方股东均以现金出资

6、发行人出资合法合规、出资价格公允

(1) 吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎

如上所述，吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎设立时涉及的非货币出资均系以其净资产或者评估值为作价依据，发行人于 2008 年代价发行收购上述合资企业控制权时，相关合资企业估值参照对应企业净资产确定，发行人发行股份的价格参考停牌前 20 个交易日股票在联交所之平均收市价确定，该等交易作价具有合理性，不存在严重损害发行人利益的情形。

根据发行人公告文件，就发行人 2008 年代价发行收购上述合资企业控制权事项，发行人聘请了独立财务顾问，履行了董事会、股东特别大会审议程序，取得了商务部批复文件，最终香港联交所于 2008 年 6 月 23 日批准代价股份发行上市。根据发行人香港法律顾问的意见，上述合资企业设立和收购期间，发行人没有受到香港联交所因公司违反《香港上市规则》而公开处罚的情况。

（2）领克投资

吉润汽车、浙江豪情、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司出资设立领克投资时均以现金出资，且出资价格对应的领克投资设立时整体估值相同，出资价格公允，不存在严重损害发行人利益的情形。

根据发行人公告文件，就吉润汽车参与出资设立领克投资事宜，发行人聘请了独立财务顾问，履行了董事会、股东特别大会审议程序。根据吉润汽车商务、市监主管部门出具的合规证明文件，吉润汽车未有相关的违法违规行为。

综上，发行人上述出资行为履行了必要的审议程序，取得了必要的政府审批文件，作价依据合理，因此，本所认为，发行人出资合法合规、出资价格公允。

（三）发行人与上述相关公司的往来情况

1、发行人与吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎的往来情况

报告期内，吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎均为发行人的子公司，并承担发行人境内生产汽车成套件及相关汽车部件的业务，与发行人及发行人其他子公司存在业务往来及资金往来。

鉴于：

（1）吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎与发行人的业务往来及资金往来均为发行人合并报表范围内的业务相关往来及内部资金调度，相关往来不会对发行人的经营业绩及财务状况产生重大不利影响，不会对发行人利益造成损害；

（2）截至报告期末，发行人控股股东及其控制的企业持有的吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎股权比例均为 1%，对发行人归属于母公司股东的净利润及归属于母公司股东的净资产的影响较小；

（3）发行人三级子公司、四级子公司均为通过吉润汽车、华普国润、湖南吉利

或浙江陆虎直接/间接控制的子公司，且多为该等企业的直接/间接的全资子公司。上述企业与吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎之间的业务往来及资金往来不会对发行人利益造成损害；

(4) 如上所述，发行人与控股股东及其控制的企业对上述企业的出资价格具有合理性，因而发行人控股股东及其控制的企业作为吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎的少数股东相应享有该等企业的对应权利具有合理性，该等情形不会对发行人利益造成损害。

综上所述，发行人与吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎之间发生的交易为发行人合并报表范围内的业务相关往来及内部资金调度，相关交易不会对发行人的利益造成重大损害。

2、发行人与领克投资的往来情况

报告期内，发行人与领克投资及其下属公司存在业务往来，已在招股说明书中披露，具体如下：

单位：万元

关联方名称	关联交易内容	2020年 1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
凯悦汽车大部件制造 (张家口)有限公司	整车及配件销售	66,727.97	153,339.28	90,617.54	893.79
余姚领克汽车部件有限公司		12,294.92	2,221.49	-	-
领克汽车销售有限公司		42.98	321.18	135.63	-
领克投资及其下属公司	整车及配件采购	924.65	14.36	385.45	-
	三包索赔收入	0.81	-	-	-
	三包索赔支出	105.93	121.66	-	-
	项目服务收入	689.45	258.03	-	-
	运费收入	7,291.91	-	-	-
	仓储费收入	568.58	2,282.58	-	-
	水电费收入	-	5.22	-	-
	其他收入	243.31	13.25	1.22	-
	服务费	2.34	-	-	-
	研发支出	-	-	13.52	-
其他费用	76.29	1.08	-	-	

关联方名称	关联交易内容	2020年 1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
	销售固定资产	2.70	308.67	17.16	-
	购买固定资产 及在建工程	0.63	87.71	59.93	-

报告期内，领克投资及其下属公司与发行人的业务往来主要系前者向发行人采购动力总成系统及相关部件、接受发行人整车及售后件运输便利服务、租赁发行人物业用于售后件仓储等。

领克品牌是吉利汽车、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司、吉利控股共同出资打造的中高端乘用车品牌，领克投资及其下属公司采购吉利汽车的发动机、变速器，同时向吉利汽车采购少量上述日常服务，该等交易合法合规，在商业角度具备必要性、合理性。报告期内，领克投资向吉利汽车采购的发动机、变速器数量均不超过当期领克整车销量，该类交易按成本加成方式定价，其余交易类型参考市场第三方价格定价，该等交易真实，定价公允，不存在损害发行人利益的行为。

关于报告期内发行人与上述公司之间的交易情况，发行人已在招股说明书中补充披露。

（四）核查手段及核查意见

针对本问题，本所律师主要履行了以下核查程序：

- 1、查阅了吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎、领克投资的工商档案、公司章程；
- 2、审阅了发行人发行股份收购吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎股权及出资设立领克投资的相关公告文件；
- 3、取得了发行人提供的吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎、领克投资最近一年及一期的财务数据；
- 4、与发行人访谈了解发行人与控股股东共同投资相关公司的背景、原因和必要性；
- 5、查阅了领克投资与发行人签署的关联交易协议文件；
- 6、查阅了致同出具的《审计报告》；

7、在国家企业信用信息公示系统（<http://www.gsxt.gov.cn/index.html>）、企查查（<https://www.qcc.com/>）、天眼查（<https://www.tianyancha.com/>）对吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎、领克投资的基本情况查询。

综上所述，本所认为，发行人已按照《审核问答（二）》之 8 的规定进行信息披露；发行人对吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎及领克投资设立及重组过程中的出资合法合规、价格公允；发行人与上述公司之间的相关交易不会对发行人的利益造成重大损害。

《问询函》“6.关于发行人未取得整车制造资质

根据招股说明书，公司在乘用车相关业务的经营过程中，通过向吉利控股控制的目录公司销售整车成套件的方式，由目录公司进一步检测加工并取得乘用车整车合格证后销售给发行人，由发行人进行对外销售。

请发行人说明：（1）发行人及目录公司涉及的生产环节、生产过程，“整车成套件”的具体指代；（2）发行人整车成套件到目录公司再回到发行人的具体过程；（3）目录公司对整车成套件进行检测并加工成整车，该环节除受到整车制造资质的限制外，是否为核心生产环节，是否涉及核心技术、工艺；（4）该加工环节对整车质量的影响或决定程度；由目录公司加工的整车发生安全或质量问题后的责任承担主体和相关约定条款；是否可能出现由关联方替发行人承担成本、代垫费用的情形；（5）除控股股东控制的目录公司外，发行人是否能向其他具有整车制造资质的公司整车成套件并由其加工为整车；报告期内加工成整车环节的定价依据及变动趋势，发行人对控股股东控制的目录公司是否构成重大依赖；（6）结合上述情况说明发行人的业务是否完整，是否具有直接面向市场独立持续经营的能力；（7）上述做法是否符合相关主管部门的政策法规要求，是否存在违法违规行为或可能受到相关主管部门的处罚。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。”

回复：

一、发行人及目录公司涉及的生产环节、生产过程，“整车成套件”的具体指代

发行人承担的生产环节和生产过程主要包括将发动机、变速器等零部件加工形成整车成套件。目录公司承担的生产过程主要为对其进一步检测加工成为检验合格、符

合国家标准的汽车整车产品。

根据发行人与吉利控股（目录公司的母公司）签署的《服务协议》的约定，整车成套件是指构成汽车整体的各零部件总成。发行人向目录公司出售的整车成套件是已经完成了众多汽车零部件装配的汽车在产品。该等在产品需经目录公司检测加工合格并取得《机动车整车出厂合格证》后，才能正式下线，成为可对外销售的整车完成品。简言之，整车成套件不属于完成品，不属于整车。

二、发行人整车成套件到目录公司再回到发行人的具体过程

根据发行人与吉利控股签署的《服务协议》的约定，发行人向吉利控股及其附属公司提供整车成套件，吉利控股及其附属公司向发行人提供整车和零部件。具体而言，包括以下两个过程：

（一）发行人向目录公司出售整车成套件

如前所述，发行人将发动机、变速器等零部件加工形成整车成套件，然后按照《服务协议》约定的条件和价格将该等整车成套件销售并交付给目录公司。

（二）发行人向目录公司采购整车

目录公司收到发行人交付的整车成套件后，按照相关技术要求对整车成套件进一步检测加工成为检验合格、符合国家标准的汽车整车产品，并随车配发《机动车整车出厂合格证》。发行人根据《服务协议》约定的条件和价格向目录公司采购整车产品，然后将整车产品对外销售。

三、目录公司对整车成套件进行检测并加工成整车，该环节除受到整车制造资质的限制外，是否为核心生产环节，是否涉及核心技术、工艺

根据《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》等规定，只有具备整车制造资质（即道路机动车辆生产企业准入）的企业方可生产汽车整车。由于外资准入限制，发行人目前无法取得整车制造资质，仅能生产整车成套件，然后将整车成套件出售给目录公司检测加工形成整车产品。目录公司对整车成套件进行检测加工形成整车产品，是整车生产的必要环节及工艺流程，但该环节不属于核心生产环节，也不涉及核心技术、工艺。

四、该加工环节对整车质量的影响或决定程度；由目录公司加工的整车发生安全

或质量问题后的责任承担主体和相关约定条款；是否可能出现由关联方替发行人承担成本、代垫费用的情形

（一）该加工环节对整车质量的影响或决定程度

汽车整车是通过众多生产工序和工艺，将各类零部件加工组装形成的复杂的工业产品。每个零部件或者每道生产工序发生问题，都有可能对整车质量产生影响。如果目录公司在整车成套件的检测加工环节发生问题，将可能直接影响整车产品质量。

（二）由目录公司加工的整车发生安全或质量问题后的责任承担主体和相关约定条款

根据《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》的规定，整车生产企业承担道路机动车辆产品质量和生产一致性责任。因此，如果由目录公司进一步检测加工合格并取得《机动车整车出厂合格证》的整车发生安全或质量问题，目录公司将承担相应的产品质量责任。

根据发行人与吉利控股签署的《服务协议》的约定，货物供应方应保证其所供应的货物的质量，如果所供应的货物质量存在瑕疵或缺陷的，应无条件进行修复或更换；因修复或更换货物所产生的费用由货物供应方承担；因货物缺陷而导致任何第三方索赔的，应由货物供应方承担。由于发行人向目录公司供应整车成套件等产品，因此如果目录公司的整车质量问题可归咎于发行人向目录公司供应的整车成套件等产品，则发行人根据《服务协议》的相关约定需向目录公司承担修理、更换或赔偿等责任。若相关质量问题系由于发行人上游供应商的原因造成，发行人将相应向上游供应商进一步追究相关责任。

（三）是否可能出现由关联方替发行人承担成本、代垫费用的情形

根据发行人与吉利控股签署的《服务协议》的约定，发行人向目录公司供应整车成套件以及目录公司向发行人销售整车产品的交易需遵循香港联交所上市规则的相关规定、正常商业条款和公平原则，该等关联（连）交易已经发行人董事会、股东大会批准。

此外，如上所述，由于发行人向目录公司供应整车成套件等产品，因此如果目录公司的整车质量问题可归咎于发行人向目录公司供应的整车成套件等产品，则发行人

根据《服务协议》的相关约定需向目录公司承担修理、更换或赔偿等责任。若相关质量问题系由于发行人上游供应商的原因造成，发行人将相应向上游供应商进一步追究相关责任。

相关安全或质量问题的责任承担方式不会导致关联方为发行人承担相关成本、代垫相关费用的情形。

因此，发行人向目录公司供应整车成套件以及目录公司向发行人销售整车产品，是双方基于《服务协议》等合同约定而开展的正常业务往来；相关业务往来及安全或质量问题的责任承担方式不会导致关联方为发行人承担成本、代垫费用的情形。

五、除控股股东控制的目录公司外，发行人是否能向其他具有整车制造资质的公司整车成套件并由其加工为整车；报告期内加工成整车环节的定价依据及变动趋势，发行人对控股股东控制的目录公司是否构成重大依赖

（一）除控股股东控制的目录公司外，发行人是否能向其他具有整车制造资质的公司出售整车成套件并由其加工为整车

现行法律法规并未限制发行人向控股股东控制的目录公司之外的其他整车制造企业出售整车成套件并由其加工为整车。

发行人向目录公司供应整车成套件以及目录公司向发行人销售整车产品，是双方按照《服务协议》约定的交易。控股股东或其控制的目录公司未曾限制发行人向其他整车制造企业出售整车成套件并由其加工为整车，而且，发行人也未曾向控股股东或其控制的目录公司承诺不得向其他整车制造企业出售整车成套件并由其加工为整车。

（二）报告期内加工成整车环节的定价依据及变动趋势，发行人对控股股东控制的目录公司是否构成重大依赖

根据吉利汽车与吉利控股 2009 年、2018 年签署的《服务协议》，吉利汽车向目录公司销售整车成套件及随车工具包，吉利汽车向目录公司采购整车，吉利汽车向目录公司销售整车成套件及随车工具包的计价依据为整车成套件相应的整车终端销售价格减去分销成本、适用的税费（主要为消费税）及相关必要合理的费用，加上（电动车）新能源汽车补贴后的金额；吉利汽车向目录公司采购整车的加价依据为整车成套件相应的整车终端价格金额减去分销成本后的金额。

根据吉利汽车与吉利控股签署的《服务协议》约定，上述定价原则在《服务协议》整个有效期间维持不变。

发行人与目录公司未就整车生产签署任何排他性协议，发行人与控股股东控制的目录公司之外的其他整车制造公司进行合作不存在法律上或合同上的明文限制，因此，发行人对控股股东控制的目录公司不存在重大依赖。

进一步地，吉利控股已出具承诺函，承诺如下：

1、吉利控股承诺将促使其控制的目录公司遵守所有适用的法律法规，并促使为发行人或其下属公司提供整车成套件检测加工服务的目录公司在合作期间内维持其整车制造资质持续有效；

2、吉利控股承诺在目录公司无法继续为发行人或其下属公司提供整车成套件检测加工服务的情形下，将不限制发行人或其下属公司在遵循适用的法律法规和上市规则、正常的商业条款以及公平原则的前提下与其他具有整车制造资质的企业开展合作；在遵循适用的法律法规和上市规则、正常的商业条款以及公平原则的前提下，发行人或其下属公司与其他具有整车制造资质的企业开展合作的，吉利控股应配合；

3、吉利控股承诺在整车制造的外资准入限制取消之后，其作为发行人控股股东期间将协助发行人或其下属公司在符合届时适用的法律法规的前提下取得整车制造资质；

4、本承诺函自吉利控股出具之日生效。非经发行人事先书面同意，本承诺函不可变更或撤销。

发行人已出具承诺函，承诺如下：

1、发行人承诺在吉利控股或其控制的目录公司无法继续为发行人或发行人下属公司提供整车成套件检测加工服务的情形下，将在遵循适用的法律法规和上市规则、正常的商业条款以及公平原则的前提下，尽最大程度的合理商业努力与其他具有整车制造资质的企业开展合作；

2、发行人承诺将促使相关下属公司在整车制造的外资准入限制取消之后，将在符合届时适用的法律法规的前提下，尽最大程度的合理商业努力取得整车制造资质；

3、本承诺函自发行人出具之日生效且不可变更或撤销。

六、结合上述情况说明发行人的业务是否完整，是否具有直接面向市场独立持续经营的能力

发行人自身拥有完整、独立的研发、采购、生产和销售的运营管理体系。就产品制造而言，发行人拥有发动机、变速箱等核心汽车零部件的生产制造能力，并掌握与其业务经营相关的核心技术。

发行人与目录公司未就整车生产签署任何排他性协议、发行人与控股股东控制的目录公司之外的其他整车制造公司进行合作不存在法律上或合同上的明文限制。

发行人向目录公司供应整车成套件以及目录公司向发行人销售整车产品，是双方按照正常商业条款和公平原则进行的交易。双方一直以来遵守《服务协议》等合同的约定，已经形成良好合作关系，未发生任何争议或纠纷。

综上，发行人的业务完整，且发行人与控股股东控制的目录公司之间的合作不会对发行人的独立持续经营造成重大不利影响。

进一步地，吉利控股已出具承诺，承诺其同意并将促使其控制的具有整车制造资质（即道路机动车辆生产企业准入资格）的企业，在发行人或发行人下属公司取得整车制造资质之前，在遵循适用的法律法规和上市规则、正常的商业条款以及公平原则的前提下，为发行人及其下属公司提供整车成套件检测加工服务。上述承诺在有效期内非经发行人书面同意不可变更或撤销。

吉利控股控制的目录公司浙江吉利、浙江豪情、山西新能源亦已分别出具承诺，承诺其同意在发行人或发行人下属公司取得整车制造资质（即道路机动车辆生产企业准入资格）之前，在遵循适用的法律法规和上市规则、正常的商业条款以及公平原则的前提下，为发行人及其下属公司提供整车成套件检测加工服务。上述承诺在有效期内非经发行人书面同意不可变更或撤销。

七、上述做法是否符合相关主管部门的政策法规要求，是否存在违法违规行为或可能受到相关主管部门的处罚

（一）整车制造资质相关规定

1、外资准入规定

在 2005 年发行人在香港上市时，根据当时适用的《外商投资产业指导目录（2004

修订)》的规定,汽车、摩托车整车制造的外资比例不得超过 50%。另外,国家发展和改革委员会(“国家发改委”)于 2004 年 5 月 21 日发布的《汽车产业发展政策》第四十八条也有类似规定。

根据现行有效的《外商投资准入特别管理措施(负面清单)(2020 年版)》的规定,除了专用车、新能源汽车、商用车外,汽车整车制造的中方股比不得低于 50%。

上述规定将乘用车的整车生产制造纳入了外商投资准入的负面清单,要求整车生产制造企业的中方股比不得低于 50%,但未有关于整车成套件生产企业的明确限制。

2、道路机动车辆生产企业及产品准入规定

根据《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》的规定,道路机动车辆生产企业取得相关准入后方可生产、销售相应的道路机动车辆产品。

根据上述规定,整车制造企业取得相关准入后方可生产、销售相应的道路机动车辆产品。

(二) 发行人的业务活动不违反现行法律法规的明确规定

1、发行人生产销售整车成套件不违反相关法律法规规定

发行人向目录公司出售整车成套件,整车成套件为已经完成了众多汽车零部件装配的汽车在产品。该在产品需经目录公司进一步检测加工合格并取得《机动车整车出厂合格证》后,才能正式下线,成为可对外销售的整车完成品。经咨询行业主管部门,鉴于发行人不生产整车产品,无需取得道路机动车辆生产企业准入资格,发行人业务活动不违反相关政策法律的要求。

2、发行人和目录公司按照协议约定交易整车成套件和整车产品

根据发行人和目录公司签署的《服务协议》等的约定,从交易流程的角度来看,无论是发行人将整车成套件销售给目录公司,还是目录公司将整车产品销售给发行人,双方分别进行产品交付和资金结算。而且,交易价格由双方参考生产成本、市场价格等因素确定,定价公允。

换言之,发行人将整车成套件销售给目录公司以及目录公司将整车产品销售给发行人属于两个独立的产品交易,系外资限制背景下合理的商业购销行为。

3、目录公司实际对整车成套件进行检测加工，为整车产品的最终生产者

从生产环节的角度来看，目录公司对整车成套件检验加工，最终实现整车产品出厂下线，是相关整车产品的最终生产者，且承担产品质量责任和生产一致性责任。

根据与工信部装备一司的咨询，工信部装备一司认为：不生产整车产品不需要取得道路机动车辆生产企业准入资格；发行人不生产整车产品，其对外销售由目录公司生产的合格整车产品不违反相关政策和法律法规的要求；目录公司浙江吉利、浙江豪情、山西新能源的道路机动车辆生产准入资格现行有效；发行人、发行人境内子公司及目录公司浙江吉利、浙江豪情、山西新能源在道路机动车辆生产企业及产品准入许可的范围内没有受到行政处罚的情况。

综上所述，由于整车成套件不属于整车，发行人也并非整车制造企业，因此，发行人本身不受整车制造企业外资准入限制，不需取得整车制造资质，也无需就整车成套件申请产品准入。而目录公司作为整车制造企业已经取得了整车制造资质，并且已经就相关整车产品已经以目录公司的名义向工信部申请产品准入，符合《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》的规定。

（三）发行人在报告期内不存在行政处罚记录

根据发行人境内子公司的主管商务、市监部门开具的合规证明和工信部咨询结果，以及国家市场监督管理总局、工信部、商务部以及发行人境内子公司所在地主管商务、市监部门的网站公开信息，发行人境内子公司在报告期内未有违反市场监督、外资管理等相关法规的记录，也未曾因此而受到行政处罚。

八、请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

（一）本所律师主要执行的核查程序

- 1、查阅了发行人与吉利控股签订的《服务协议》《汽车产品销售协议》等文件；
- 2、查阅了发行人 2017 年度、2018 年度、2019 年度年报以及其他在香港联交所的相关公告；
- 3、查阅了发行人与目录公司之间关于三包索赔收入及三包索赔支出的明细；
- 4、访谈了发行人、吉利控股的相关负责人；

- 5、查阅了发行人、吉利控股、目录公司出具的相关承诺函；
- 6、查阅了发行人境内子公司所在地市场监督管理主管部门、商务主管部门出具的相关证明；
- 7、对发行人境内子公司在报告期内的生产经营守法情况进行了公开信息检索；
- 8、就发行人业务模式和处罚情况咨询了工信部；
- 9、对发行人大江东生产基地进行了实地走访。

（二）核查结论

经核查，本所认为：

- 1、发行人的业务完整，对控股股东控制的目录公司不构成重大依赖，发行人与目录公司之间的合作不会对发行人面向市场独立持续经营造成重大不利影响；
- 2、发行人的业务经营活动符合国家整车制造资质相关法律法规的明确规定，在报告期内不存在因违反整车制造资质相关法律法规而被处罚的情形。

《问询函》“7.关于商标和专利

招股说明书披露，公司及其子公司未取得已注册的商标，其使用的“吉利”品牌等主要商标均来自于控股股东吉利控股的无偿授权。发行人及其控股子公司拥有的主要已授权专利中，超过 8,000 件专利系发行人及其子公司与控股股东共同共有。发行人控股股东在确认函中声明其不从事实际生产经营。

请发行人说明：（1）是否能确保发行人永久、无偿、排他使用“吉利”品牌等主要商标，今后是否有将主要商标转让给发行人的计划或保障发行人使用“吉利”等商标的权利、利益不受损失的措施；（2）发行人主要已授权专利的发明人，是否来自发行人控股股东；发行人控股股东是否实际使用相关专利，如不实际使用，控股股东保有该专利的必要性与合理性；（3）控股股东除放弃对专利收益的分配权外，是否保有相关专利的其他共有权利，如使用权和处分权。

结合上述情况说明是否会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响。请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。”

回复：

一、是否能确保发行人永久、无偿、排他使用“吉利”品牌等主要商标，今后是否有将主要商标转让给发行人的计划或保障发行人使用“吉利”等商标的权利、利益不受损失的措施

发行人与吉利控股签署的《商标使用许可协议》的期限为三年，主要系考虑科创板及联交所上市规则关于日常关联交易的审议及决策程序要求而制定。《商标使用许可协议》中关于发行人对许可商标使用的相关约定如下：

1、协议有效期为三年，有效期届满前 60 日内，经发行人书面请求，吉利控股应与发行人续签协议，续签的商标使用许可协议有效期三年。同时，吉利控股应负责维持许可商标的注册有效性，及时办理许可商标的续展，不影响发行人在协议有效期内对许可商标的持续使用；

2、发行人可以无偿使用许可商标，对于与车型相关的许可商标，发行人承担与许可商标的保持及维护直接相关的费用；

3、除跑车以外，就发行人在乘用车及核心零部件研发、生产和销售范围内与发行人车型相关的商标，发行人在其从事汽车业务的过程中使用许可商标的，吉利控股仅许可给发行人使用，未经发行人同意，吉利控股自身不再使用，也不许可给其他方使用；就为标识吉利集团品牌特性、树立集团形象目的的商标，吉利控股以普通许可的方式授权发行人使用；

4、如因吉利控股未及时续展导致发行人无法继续使用许可商标的，吉利控股对发行人由此遭受的损失进行赔偿。

在此基础上，吉利控股已出具专项《承诺函》，相关承诺如下：

1、在许可商标注册的有效期内，发行人在全球范围内的国家与地区能够按照《商标使用许可协议》约定的方式使用许可商标；

2、在许可商标的注册有效期内，吉利控股将长期无偿许可发行人依据《商标使用许可协议》的约定使用许可商标；在该等许可商标注册有效期届满前，吉利控股将及时按照相关规定办理续展注册手续、不注销该等许可商标，继续将许可商标许可给发行人无偿使用，保证发行人未来可以持续、无偿使用该等许可商标；

3、对于车型相关的商标而言，吉利控股承诺自身不使用该等许可商标，同时不

再许可吉利控股其他下属企业或其他任何第三方使用该等许可商标从事与发行人主营业务相同或类似的业务，保证仅有发行人在其主营业务范围内使用该等许可商标；

4、如果由于吉利控股未及时续展许可商标的注册有效期或吉利控股其他原因导致发行人无法使用许可商标的，吉利控股将对发行人由此遭受的经济损失给予赔偿；

5、上述承诺函在吉利控股作为发行人控股股东期间持续有效且不可变更或撤销

为了确保发行人与车型相关商标的长期、无偿使用，吉利控股进一步补充承诺如下：“1、在车型相关商标的注册有效期内，本企业承诺吉利汽车在全球范围内的国家与地区能够按照《商标使用许可协议》约定的方式长期使用；2、在车型相关商标的注册有效期届满前，本企业将及时按照相关规定办理展期手续、不注销该等许可商标，并在该等商标展期后继续许可给吉利汽车按照《商标使用许可协议》约定的方式使用，保证吉利汽车可以长期、无偿、排他使用该等商标；3、以上承诺持续有效且不可变更或撤销”。

综上，对于与发行人车型相关的商标，上述《商标使用许可协议》及吉利控股出具的《承诺函》将确保发行人在商标注册有效期内及商标续展后长期、无偿、排他使用；对于为标识吉利品牌特性、树立集团形象目的的商标，上述《商标使用许可协议》及吉利控股出具的《承诺函》能确保发行人在商标注册有效期内、商标续展后且吉利控股为发行人控股股东期间长期、无偿使用；对于发行人使用相关商标的权利、利益不受损失具有明确的保障措施。

二、发行人主要已授权专利的发明人，是否来自发行人控股股东；发行人控股股东是否实际使用相关专利，如不实际使用，控股股东保有该专利的必要性与合理性

根据发行人提供的劳动合同及相关统计，发行人主要核心技术所对应的已授权专利的发明人于该等专利申请日主要为发行人员工。

根据吉利控股的书面说明，吉利控股作为控股型公司，不实际使用相关专利，共有专利的实际使用人为发行人及其控股子公司。该等共有专利的研究、开发活动均由发行人及其控股子公司负责，为便于对发行人控股子公司合作开发的专利进行统一申请以及日常维护，考虑到发行人作为境外主体注册及管理境内专利程序较为繁琐，为提升对相关专利进行管理的效率，吉利控股为集团化管理之目的登记为专利的共有人，以统筹管理共有专利的申请、维护、档案管理等事项，但共有专利的研究、开发

活动以及相关费用支出实际上均由发行人及其控股子公司承担。因此，吉利控股虽不实际使用上述共有专利，但其作为专利所有权人之一保有该等专利具有合理性。

三、控股股东除放弃对专利收益的分配权外，是否保有相关专利的其他共有权利，如使用权和处分权

根据吉利控股出具的专项《确认函》，除放弃对专利收益的分配权外，吉利控股仍保有相关专利的其他共有权利，如使用权和处分权。但吉利控股并不实际使用相关专利。

吉利控股与发行人并未对吉利控股如何行使共有专利权进行约定，在该等情况下，根据《中华人民共和国专利法》第十五条，吉利控股行使处分权等共有专利权应取得作为共有人的发行人及其控股子公司的同意。

吉利控股与发行人已出具《关于专利共有事项的补充确认和承诺》，对共有专利的使用及处分相关事项进一步确认及承诺如下：

1、吉利控股承诺不使用相关共有专利，不行使相关共有专利的处分权；如吉利控股确需使用或者处分共有专利的，吉利控股承诺在使用或处分相关共有专利前应取得发行人同意；

2、吉利控股为使用或者处分共有专利而向发行人提出请求的，发行人将按照《公司章程》《吉利汽车控股有限公司关联交易管理制度》等公司内部管理制度以及上市地监管规则的规定履行决策程序，保证不损害发行人及其投资者的权益；

3、如发行人需处分共有专利的，发行人将按照《公司章程》《吉利汽车控股有限公司关联交易管理制度》等公司内部管理制度以及上市地监管规则的规定履行内部决策程序，吉利控股应当配合。

根据上述确认及承诺，吉利控股保有相关专利的使用权及处分权不会对发行人行使对相关专利的该等权利产生不利影响。

四、结合上述情况说明是否会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响。请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。

（一）商标授权使用不会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响

1、发行人获得控股股东授权使用商标的基本情况

发行人使用的商标来源于吉利控股的许可使用，双方就许可商标的使用签署了《商标使用许可协议》，吉利控股许可发行人在其生产经营过程中使用吉利控股拥有的 22 项境内注册商标以及 232 项境外注册商标，具体为：（1）除跑车以外，就发行人在乘用车及核心零部件研发、生产和销售范围内使用的与发行人车型相关的商标，发行人在其从事汽车业务的过程中使用许可商标的，吉利控股仅许可给被许可方使用，未经发行人同意，吉利控股自身不再使用，也不许可给其他方使用；（2）吉利控股许可发行人为标识吉利品牌特性、树立集团形象目的使用“吉利”“GEELY”品牌系列商标，吉利控股同意以普通许可的方式授权发行人使用。

2、商标许可使用的具体用途

根据《商标使用许可协议》，吉利控股授权发行人在实际业务中使用相关商标，具体包括：发行人在乘用车及核心零部件的研发、生产和销售活动中使用与其车型相关的商标，在标识吉利品牌特性、树立集团形象等用途中使用“吉利”“GEELY”“图形（蓝黑盾标）”等商标。

3、相关商标对发行人的重要程度

根据《商标使用许可协议》、发行人提供的《吉利汽车买卖合同》以及发行人的说明，发行人在乘用车及核心零部件的研发、生产和销售等主营业务活动中使用相关许可商标，该等许可商标是发行人产品的重要标识，与发行人生产经营紧密相关。

4、车型相关商标未投入发行人的原因

发行人作为控股型公司，主要承担上市公司控股管理的职能，具体生产经营由发行人各子公司从事，因此发行人未申请车型相关的商标，而由吉利控股作为控股股东从便于集团统一化管理角度来申请和持有相关注册商标，并视集团内下属公司的实际需要以许可方式授权其使用。

根据《中华人民共和国商标法》第四十二条，“转让注册商标的，商标注册人对其在同一种商品上注册的近似的商标，或者在类似商品上注册的相同或者近似的商标，应当一并转让”。根据国家知识产权局商标局网站（<http://sbj.cnipa.gov.cn/>）公开信息，“吉利博越”“吉利远景”“吉利金刚”“吉利熊猫”与“吉利”商标存在构成近似的情形。在吉利控股保留持有“吉利”商标在第 12 类别的情况下，如果将“吉利博越”“吉利远景”“吉利金刚”“吉利熊猫”转让给发行人，根据商标权转让实务则存在需将“吉利”

相关的商标一并转让至发行人的可能性。

但考虑到“吉利”商标是吉利控股的主要标识，是吉利控股及其下属数百家各级境内外子公司长久以来统一使用的企业字号及商标，其注册的商品/服务的范围除发行人主营业务以外还包括其他业务，如将“吉利”商标转让给发行人，吉利控股将无法自身及下属子公司对该等商标的合理使用需求。

因此，为便于发行人安排业务运营，作为发行人控股股东，在商标转让受到限制的情形下，吉利控股并未将相关商标投入发行人，而是以许可的方式授权发行人及吉利控股相关下属公司使用。

5、租赁或授权使用费用的公允性

根据吉利控股与发行人签署的《商标使用许可协议》，吉利控股同意无偿授权发行人使用许可商标。但对于发行人在乘用车及核心零部件研发、生产和销售范围内使用与其车型相关的商标的，发行人承担与该等许可商标的保持及维护直接相关的费用。

对于车型相关的商标而言，根据吉利控股的《商标管理办法》，吉利控股统一管理商标事务，包括负责商标注册申请等行政流程、管理商标档案、协调和处理商标争议、纠纷案件，根据《商标使用许可协议》，由于车型相关的商标主要由发行人使用，因此前述与该等许可商标的保持及维护费用直接相关的费用由发行人承担具有合理性。对于集团通用商标而言，发行人作为一家香港上市公司，在上市公司合规治理以及与投资者关系管理过程中，不时需要发布定期报告、临时公告并与投资者联系，发行人会基于统一集团形象管理要求使用集团通用商标作为企业标识，以树立企业形象并同时满足自身信息披露需求。因此，考虑到发行人的经营行为实际提高了吉利品牌商标的知名度、美誉度，发行人承担与车型相关商标的保持及维护费用并以无偿方式使用集团通用商标具有合理性。

6、相关协议及承诺能确保发行人长期使用

如本问题回复之“一、是否能确保发行人永久、无偿、排他使用“吉利”品牌等主要商标，今后是否有将主要商标转让给发行人的计划或保障发行人使用“吉利”等商标的权利、利益不受损失的措施”所述，相关《商标使用许可协议》及吉利控股出具的《承诺函》能够确保发行人在商标注册有效期内及商标续展后长期使用相关许可

商标。

7、吉利控股对今后处置方案作出的承诺

针对商标许可，吉利控股除承诺许可发行人长期使用以外，吉利控股在《承诺函》中还做出以下承诺：

（1）在许可商标注册有效期内，本企业承诺吉利汽车在全球范围内的国家与地区能够按照《商标使用许可协议》约定的方式使用许可商标。就与发行人车型相关的商标而言，除《商标使用许可协议》另有约定以外，吉利控股承诺自身不使用该等许可商标，同时不再许可吉利控股其他下属企业或其他任何第三方使用该等许可商标从事与发行人主营业务相同或类似的业务，保证仅有发行人在其主营业务范围内使用该等许可商标；

（2）对于吉利控股未来新增取得的发行人在其从事汽车业务范围内与其车型相关的商标，吉利控股承诺发行人可以按照《商标使用许可协议》中约定的方式使用。

综上所述，本所认为，发行人商标来源于控股股东授权使用的情形不会对发行人资产完整和独立性构成重大不利影响。

（二）共有专利不会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响

如本问题回复之“二、发行人主要已授权专利的发明人，是否来自发行人控股股东；发行人控股股东是否实际使用相关专利，如不实际使用，控股股东保有该专利的必要性与合理性”所述，吉利控股系基于统筹管理目的而登记为专利的共有人，其未实际参与相关专利的研发活动。相关专利的研究、开发活动均由发行人及其控股子公司负责，发行人具有独立的研发能力，不存在对吉利控股的依赖。

如本问题回复之“三、控股股东除放弃对专利收益的分配权外，是否保有相关专利的其他共有权利，如使用权和处分权”所述，在发行人与吉利控股并未对吉利控股如何行使共有专利权进行约定的情况下，根据《中华人民共和国专利法》第十五条的规定，吉利控股行使处分权等共有专利权应取得作为共有人的发行人及其控股子公司的同意，同时吉利控股与发行人亦已就相关共有专利的使用、处分相关安排作出了确认和承诺。

根据吉利控股出具的确认函，该等共有专利使用及处置所获得的利益在发行人及

其控股子公司之间分配，吉利控股放弃对该等经济收益的主张。

因此，尽管吉利控股保有共有专利的使用权和处分权，但是吉利控股并未实际使用该等共有专利，发行人及其控股子公司可以按照法律规定、发行人与吉利控股的确认和承诺行使共有专利权，相关情形不会对发行人行使对相关专利的使用权和处分权产生不利影响；该等专利所涉及的收益分配、研发投入来源、费用承担、不存在纠纷事项已由吉利控股作出专项书面确认，相关事宜明确清晰。

综上所述，本所认为，前述共有专利的情形不会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响。

（三）本所律师核查意见

1、核查手段

本所律师主要执行的核查手段：

（1）查阅了发行人与吉利控股签订的《商标使用许可协议》；

（2）查阅了吉利控股出具的《浙江吉利控股集团有限公司关于商标许可使用的承诺函》《浙江吉利控股集团有限公司关于商标许可使用的补充承诺函》《浙江吉利控股集团有限公司关于专利共有事项的确认函》；

（3）查阅了吉利控股与发行人出具的《关于专利共有事项的补充确认和承诺》；

（4）查阅了吉利控股内部制定的《浙江吉利控股集团知识产权管理办法》《浙江吉利控股集团商标管理办法》《浙江吉利控股集团专利管理办法》；

（5）查阅了核心技术对应已授权专利的发明人所在公司清单及其劳动合同；

（6）查阅了发行人及其控股子公司签订的《吉利汽车买卖合同》；

（7）检索国家知识产权局商标局网站（<http://sbj.cnipa.gov.cn/>）；

（8）查阅《中华人民共和国专利法》及其实施细则、《中华人民共和国商标法》及其实施条例。

2、核查结论

经核查，本所认为，发行人商标来源于控股股东授权使用的情形及与控股股东共有专利的情形不会对发行人的资产完整性和独立性构成重大不利影响。

《问询函》“13.关于同业竞争”

13.1 根据招股说明书，发行人的主营业务包括乘用车及核心零部件的研发、生产、销售，乘用车产品包括吉利和几何两大品牌。除发行人及其下属子公司外，控股股东吉利控股控制的主营业务涉及乘用车研发、生产及销售的主要整车品牌包括沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车。此外，吉利控股控制的其他企业涉及乘用车生产制造相关服务，实际控制人控制的除控股股东外其他企业涉及新能源科技板块。

请发行人和保荐机构按照实质重于形式的原则，结合相关企业历史沿革、资产、人员、主营业务（包括但不限于产品服务的具体特点、技术、商标商号、销售渠道、客户、供应商）等方面与发行人的关系，以及业务是否有替代性、竞争性，是否有利益冲突，是否在同一市场范围内销售等，论证是否与发行人构成竞争，不能简单以产品销售地域不同、产品的档次不同等认定不构成同业竞争；并在此基础上说明是否对发行人构成重大不利影响的同业竞争。

请发行人补充披露：（1）上述同业竞争问题的主要结论；（2）公司解决同业竞争的措施，公司防止与控股股东旗下其他整车品牌之间非公平竞争、利益输送及相互或者单方让渡商业机会的内部控制或公司治理制度安排等。

招股说明书披露，发行人正在与沃尔沃探讨合并事项，发行人募集资金拟部分用于产业收购。请发行人在重大事项提示中作出补充披露。

请保荐机构、发行人律师核查并发表明确意见。”

回复：

一、发行人与控股股东吉利控股控制的主营业务涉及乘用车研发、生产及销售的主要整车品牌的同业竞争情况

发行人的主营业务包括乘用车及核心零部件的研发、生产、销售，乘用车产品包括吉利和几何两大品牌。除发行人及其下属子公司外，控股股东吉利控股控制的主营业务涉及乘用车研发、生产及销售的主要乘用车品牌包括沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车。发行人与控股股东旗下的上述乘用车品牌之间的同业竞争情况如下：

（一）发行人与沃尔沃之间不存在同业竞争

1、历史沿革方面，二者相互独立

沃尔沃品牌于 1927 年在瑞典创立，为全球知名的豪华汽车品牌。2010 年 8 月，吉利控股通过其下属子公司收购沃尔沃的全部股权，沃尔沃自此成为吉利控股的海外子公司。吉利控股收购沃尔沃主要系引进其先进的研发、生产体系及营销理念，并通过收购沃尔沃增强了发行人整体竞争力，对发行人有着积极影响。

2016 年，沃尔沃发行优先股，发行后吉利控股持有沃尔沃的股权比例下降至 99.0%；2019 年，沃尔沃发行可转换优先股，发行后吉利控股持有沃尔沃的股权比例进一步下降至 97.8%。自吉利控股收购沃尔沃以来，发行人未曾持有沃尔沃股权。

2、主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，二者不构成利益冲突

报告期内，发行人与沃尔沃不存在共用工厂或产线的情况，在知识产权、核心技术及其他资产方面不存在共有情况。

截至报告期末，发行人高级管理人员、财务人员不存在在沃尔沃任职的情况，发行人与沃尔沃人员相互独立、不存在竞争及利益冲突的情形。

综上所述，发行人与沃尔沃在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面相互独立，不存在因相关重叠而产生利益冲突的情形。

3、二者销售渠道不存在重叠，不因部分供应商的重叠构成利益冲突

发行人旗下吉利、几何品牌与沃尔沃均已建立独立的销售渠道，各品牌主要通过各自经销商开设的 4S 店向终端消费者进行销售。报告期内，发行人乘用车品牌与沃尔沃的 4S 店不存在重叠，不存在因销售渠道而产生的竞争及利益冲突。

发行人与沃尔沃自 2013 年起就部分零部件在全球范围开始实行联合采购，通过整合采购需求、提升采购规模、加强议价能力，达到采购成本的节约。截至报告期末，该等联合采购模式下，发行人与沃尔沃独立进行采购决策，独立签署协议并独立进行采购结算。此外，由于部分汽车零部件细分市场，尤其是细分市场头部供应商相对较为集中，从事乘用车相关业务的企业难以完全避免供应商发生重叠，但发行人与沃尔沃在各自与供应商合作过程中独立进行采购决策及结算，不存在因供应商重叠而产生利益冲突的情形。

4、二者主要面向的市场存在差异，不存在替代性及直接竞争关系，不存在重大利益冲突

(1) 主要销售网络布局存在差异

吉利、几何、沃尔沃品牌的销售网络布局比较情况总结如下：

品牌名称		销售网络布局
发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口
	几何品牌	主要在中国境内销售
沃尔沃		覆盖欧洲、中国、美国及其他全球主要汽车市场，其中 2019 年度欧洲地区销量占比约为 48%，中国境内销量占比约为 23%

在销售网络布局方面，发行人的乘用车品牌中，吉利品牌汽车主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口；几何品牌主要在中国境内销售。2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月，发行人来自境内的销售收入占比分别为99.36%、98.42%、95.12%及95.16%。

沃尔沃品牌的销售网络覆盖了欧洲、中国、美国及其他全球主要汽车市场，其中 2019 年度沃尔沃在欧洲地区的销量占全球销量的比例约为 48%，在中国境内的销量占比约为 23%。

沃尔沃与发行人乘用车品牌的销售网络布局存在一定重合，但主要布局情况有所差异。

(2) 产品价格区间存在差异

报告期内发行人乘用车品牌主要在中国境内销售。目前，在境内乘用车市场中，吉利、几何、沃尔沃品牌的产品价格区间比较情况总结如下：

品牌名称		产品定位	价格区间 ¹
发行人	吉利品牌	经济型乘用车	4.99 万元至 20.98 万元
	几何品牌	纯电动乘用车	几何 A: 15.00 万元至 19.00 万元 几何 C: 12.98 万元至 18.28 万元
沃尔沃		豪华型乘用车	26.48 万元起

注 1：价格区间为中国境内销售的官方指导价或建议零售价

截至本补充法律意见书出具之日，发行人的乘用车品牌中，吉利品牌境内销售的官方指导价范围主要在4.99万元至20.98万元之间，几何品牌已推出的几何A车型境内销售的官方指导价范围在15.00万元至19.00万元之间，几何C车型境内销售的官方指导价范围在12.98万元至18.28万元之间。

截至本补充法律意见书出具之日，沃尔沃在中国境内销售的主要车型建议零售价

均不低于26.48万元起，与发行人乘用车品牌产品价格区间存在较大差异。

5、二者品牌定位存在明显差异，主要面向不同的消费群体，不存在替代性及直接竞争关系，不存在重大利益冲突

发行人乘用车品牌整体定位为经济型乘用车，沃尔沃为源自北欧的全球性豪华整车企业，在全球具有高端的品牌形象，与发行人乘用车品牌的品牌定位存在明显差异。

对于汽车产品而言，通常情况下消费者所属的群体将很大程度上影响其对不同产品定位和价格区间的汽车品牌的购置决策，同时消费者在不同群体间切换通常需要一定的经济基础积累及消费意识、观念等方面的改变，难度较大、所需时间相对较长。因此，发行人吉利和几何品牌与控股股东旗下的沃尔沃在产品定位和价格区间方面所存在的明显差异，使得上述品牌在目标消费群体方面存在一定分割，各品牌之间不存在替代性和直接竞争关系，不存在重大利益冲突。

6、吉利控股通过收购沃尔沃增强了发行人整体竞争力，对发行人有着积极影响，不存在非公平竞争及重大利益冲突

吉利控股收购沃尔沃主要系引进其先进的研发、生产体系及营销理念。收购完成后，发行人通过与沃尔沃在整车相关技术研发及前瞻性技术的研发等方面存在的协同效应，学习并吸收沃尔沃多年以来的技术积累，对公司技术水平和整体竞争力的提升起到推动作用。此外，作为与发行人同受吉利控股控制的企业，沃尔沃的高端形象及产品口碑对于提升发行人品牌形象及市场知名度起到了积极的正面作用，有利于发行人市场认知度的提升。

综上所述，在历史沿革方面，发行人与沃尔沃相互独立，吉利控股收购沃尔沃主要系引进其先进的研发、生产体系及营销理念，并通过收购沃尔沃增强了发行人整体竞争力，对发行人有着积极影响；在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，发行人与沃尔沃相互独立，不构成利益冲突；在销售渠道方面，发行人与沃尔沃不存在重叠；在供应商方面，发行人与沃尔沃部分供应商重叠主要系由于以节约采购成本为目的的联合采购以及由于部分汽车零部件细分市场集中所引起，但双方未因部分供应商的重叠构成利益冲突；发行人与沃尔沃主要面向的市场存在差异，产品定位存在明显差异，目标消费群体存在分割，不存在替代性和直接竞争关系，不存在重大利益冲突。因此，发行人目前与沃尔沃不存在同业竞争。

此外，发行人已于 2020 年 2 月发布公告，发行人管理层正在与沃尔沃的管理层探讨通过业务合并进行重组的可能性。若本次重组顺利完成，沃尔沃将成为发行人的子公司，相关的潜在同业竞争风险将得到消除。

(二) 发行人与领克之间不存在对发行人构成重大不利影响的同业竞争

1、历史沿革方面，领克投资为发行人的合营企业

领克是发行人合营企业领克投资旗下的乘用车品牌。2017 年 8 月，发行人子公司吉润汽车与浙江豪情及沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资，三者分别持有领克投资注册资本的 50%、20%及 30%，发行人委派领克投资 4 名董事中的 2 名并参与领克投资的公司治理，对领克投资构成共同控制。领克投资自设立后股权结构未发生变动。

2、主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，二者不构成利益冲突

报告期内，发行人与领克不存在共用工厂或产线的情况，在主要资产方面不存在竞争及利益冲突的情形。

报告期内，发行人的核心技术均来源于自主研发，发行人与领克在核心技术方面不存在共有情况。

截至报告期末，发行人与领克投资下属子公司余姚领克汽车部件有限公司和成都领克汽车有限公司共有 3 项实用新型专利及 1 项发明专利，具体如下：

序号	专利权人	专利名称	申请号	专利类型	申请日	授权公告日	法律状态
1	余姚领克汽车部件有限公司、浙江研究院、吉利控股	汽车通风盖板	2018216779762	实用新型	2018/10/16	2019/6/14	专利权维持
2	成都领克汽车有限公司、浙江研究院、吉利控股	一种汽车照明灯结构	2019206894114	实用新型	2019/5/14	2020/1/24	专利权维持
3	成都领克汽车有限公司、浙江研究院、吉利控股	行人碰撞保护出发装置、行人碰撞保护装置及汽车	2018220366122	实用新型	2018/12/5	2020/1/24	专利权维持
4	成都领克汽车有限公司、吉利控股、浙江研究院	装饰条卡接结构及具有其的车辆	2016106440536	发明专利	2016/8/8	2020/2/18	专利权维持

发行人与领克投资共有的上述专利均不涉及发行人的核心技术，共有专利数量占发行人总体专利数量的比例较小，不会对发行人的业务经营造成重大不利影响。

截至报告期末，发行人获吉利控股授权使用的商标中包含 3 项与领克品牌相关的商标，具体如下：

序号	权利人	被授权人	注册号	图形	类别	注册有效期限
1	吉利控股	发行人	20168430	LYNK&CO	12	2017/7/21-2027/7/20
2	吉利控股	发行人	17395751	领克	12	2016/9/7-2026/9/6
3	吉利控股	发行人	20603955		12	2017/8/28-2027/8/27

发行人作为领克的合资股东，获授权使用上述领克品牌商标主要为打造整体产品品牌的高端形象，发行人整车品牌与领克品牌独立运营，在乘用车产品中不存在商标使用混同的情形，发行人在使用相关商标的过程中，不存在与领克发生利益冲突的情形。

截至报告期末，发行人高级管理人员、财务人员不存在在领克投资任职的情况，发行人与领克投资人员相互独立、不存在竞争及利益冲突的情形。

3、二者销售渠道不存在重叠，不因部分供应商的重叠构成利益冲突

发行人旗下吉利、几何品牌与领克均已建立独立的销售渠道，各品牌主要通过各自经销商开设的 4S 店向终端消费者进行销售。报告期内，发行人乘用车品牌与领克的 4S 店不存在重叠，不存在因销售渠道而产生的竞争及利益冲突。

由于部分汽车零部件细分市场，尤其是细分市场头部供应商相对较为集中，从事乘用车相关业务的企业难以完全避免供应商发生重叠，但发行人与领克在各自与供应商合作过程中独立进行采购决策及结算，不存在因供应商重叠而产生利益冲突的情形。

4、发行人与领克主要销售网络布局有所重叠，目标消费群体存在一定差异

(1) 主要销售网络布局有所重叠

吉利、几何、领克品牌的销售网络布局比较情况总结如下：

品牌名称		销售网络布局
发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口
	几何品牌	主要在中国境内销售
领克		主要在中国境内销售

在销售网络布局方面，发行人旗下吉利、几何品牌及控股股东旗下领克品牌均主要在中国境内销售，主要销售网络布局有所重叠。

(2) 目标消费群体存在一定差异

目前在境内乘用车市场中，吉利、几何、领克品牌的产品定位和价格区间比较情况总结如下：

品牌名称		产品定位	价格区间 ¹
发行人	吉利品牌	经济型乘用车	4.99 万元至 20.98 万元
	几何品牌	纯电动乘用车	几何 A: 15.00 万元至 19.00 万元 几何 C: 12.98 万元至 18.28 万元
领克		中高端乘用车	12.58 万元至 22.88 万元

注 1：价格区间为中国境内销售的官方指导价或建议零售价

领克作为发行人、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司及浙江豪情合资成立的中高端品牌，其产品定位较发行人经济型乘用车的定位更为高端，境内销售的官方指导价在12.58万元至22.88万元之间，价格区间与发行人的整车品牌较为接近，但领克品牌的目标消费群体为更年轻、更追求时尚与科技感的用户，与发行人面向大众化的品牌定位、目标消费群体存在一定的差异。

5、发行人与领克投资的同业竞争对发行人不构成重大不利影响

虽然发行人整车品牌与领克品牌主要销售网络布局和价格区间及目标消费群体较为接近，存在一定竞争关系，但相关情形不会对发行人经营发展产生重大不利影响，具体如下：

(1) 发行人与领克投资在目标消费群体上存在一定差异

如上所述，领克作为发行人、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司及浙江豪情合资成立的中高端品牌，其产品定位较发行人经济型乘用车的定位更为高端；领克的目标消费群体为更年轻、更追求时尚与科技感的用户，与发行人面向大众化的品牌定位、目标消费群体存在一定的差异。

(2) 领克品牌整车销量、领克投资收入及毛利占发行人的比例较低，未对发行人构成重大不利影响

2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月，领克品牌整车销量及领克投资收入、毛利占发行人的比例均低于30%，对发行人的影响较小。报告期内领克品牌整

车销量及领克投资收入的具体情况如下：

单位：辆、万元

项目		2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
整车销量	发行人	475,683	1,233,494	1,380,424	1,241,104
	领克品牌	54,763	128,066	120,414	6,012
	领克占发行人比例	11.51%	10.38%	8.72%	0.48%
营业收入	发行人	3,712,088.65	9,813,863.56	10,733,459.82	9,355,309.64
	领克投资	803,938.50	1,732,540.77	1,719,938.21	90,048.26
	领克占发行人比例	21.66%	17.65%	16.02%	0.96%

(3) 发行人对领克投资构成共同控制，并可从领克投资的收益中对应享有投资收益并取得分红回报

截至报告期末，发行人持有领克投资50.00%股权，委派领克投资4名董事中的2名并参与领克投资的公司治理，对领克投资构成共同控制，对领克投资的重大事项决策具有较强的影响力；因此，若领克投资的重大事项可能对发行人构成重大不利影响，发行人可通过其在领克投资所享有的股东权利及委派的董事规避该等重大不利影响的产生。同时，作为领克投资的股东，发行人可从领克投资的收益中对应享有投资收益并在领克投资决议分配股利时取得分红回报，领克投资的发展也将有助于发行人利润水平的提升。

(4) 发行人若成功收购沃尔沃，领克投资将成为发行人子公司，相关同业竞争风险将得到消除

发行人已于2020年2月发布公告，发行人管理层正在与沃尔沃的管理层探讨通过业务合并进行重组的可能性。若本次重组顺利完成，沃尔沃及领克投资均将成为发行人的子公司，相关同业竞争风险将得到消除。

综上所述，发行人与领克投资的业务存在一定竞争关系，但鉴于：①发行人与领克在目标消费群体上存在一定差异；②报告期内领克品牌整车销量、领克投资收入及毛利占发行人的比例均低于30%，对发行人影响较小；③发行人可对领克投资实现共同控制并可从领克投资的收益中对应享有投资收益并取得分红回报；④发行人若成功收购沃尔沃后，领克投资将成为发行人子公司，相关同业竞争风险将得到消除。发行人与领克之间不存在对发行人构成重大不利影响的同业竞争。

（三）发行人与路特斯之间不存在同业竞争

1、历史沿革方面，二者相互独立

路特斯品牌于 1948 年在英国创立，为全球知名的跑车与赛车生产商，与保时捷、法拉利并称为世界三大跑车制造商。2017 年 9 月，吉利控股收购路特斯 51% 股权，路特斯自此成为吉利控股的控股子公司。自吉利控股收购路特斯以来，吉利控股持有的路特斯股权比例未发生变动，发行人未曾持有路特斯股权。

2、主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，二者不构成利益冲突

报告期内，发行人与路特斯不存在共用工厂或产线的情况，在知识产权、核心技术及其他资产方面不存在共有情况。

截至报告期末，发行人高级管理人员、财务人员不存在在路特斯任职的情况，发行人与路特斯人员相互独立、不存在竞争及利益冲突的情形。

综上所述，发行人与路特斯在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面相互独立，不存在因相关重叠而产生利益冲突的情形。

3、二者销售渠道不存在重叠，不因部分供应商的重叠构成竞争、利益冲突

发行人旗下吉利、几何品牌与路特斯均已建立独立的销售渠道，各品牌主要通过各自经销商开设的 4S 店向终端消费者进行销售。报告期内，发行人乘用车品牌与路特斯的 4S 店不存在重叠，不存在因销售渠道而产生的竞争及利益冲突。

由于部分汽车零部件细分市场，尤其是细分市场头部供应商相对较为集中，从事乘用车相关业务的企业难以完全避免供应商发生重叠，但发行人与路特斯在各自与供应商合作过程中独立进行采购决策及结算，不存在因供应商重叠而产生利益冲突的情形。

4、二者主要面向不同的目标消费群体，主要面向的市场存在差异，不存在替代性、竞争性和利益冲突

（1）主要销售网络布局存在差异

吉利、几何、路特斯品牌的销售网络布局比较情况总结如下：

品牌名称	销售网络布局
------	--------

发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口
	几何品牌	主要在中国境内销售
路特斯		主要覆盖英国、美国、法国、日本、意大利、中国等

在销售网络布局方面，发行人吉利、几何品牌汽车主要在中国境内销售，路特斯品牌的销售网络主要覆盖英国、美国、法国、日本、意大利、中国等，其中 2019 年度路特斯在中国境内的销量为 49 辆，在中国境内销售数量较少。

路特斯与发行人乘用车品牌的主要销售网络布局存在明显差异。

（2）目标消费群体存在差异

报告期内发行人乘用车品牌主要在中国境内销售。目前，在境内乘用车市场中，吉利、几何、路特斯品牌的产品定位和价格区间比较情况总结如下：

品牌名称		产品定位	价格区间 ¹
发行人	吉利品牌	经济型乘用车	4.99 万元至 20.98 万元
	几何品牌	纯电动乘用车	几何 A: 15.00 万元至 19.00 万元 几何 C: 12.98 万元至 18.28 万元
路特斯		高端性能跑车及赛车	97.2 万元起

注 1：价格区间为中国境内销售的官方指导价或建议零售价

路特斯是知名的跑车与赛车生产商，其乘用车产品主要为高端性能跑车及赛车，境内销售的建议零售价为 97.2 万元起，远高于发行人吉利品牌及几何品牌汽车定价范围，与发行人产品在定位、售价及目标消费群体方面存在明显差异。

基于前述情况，路特斯主要销售网络布局、产品定位和价格区间与发行人乘用车品牌存在明显差异，发行人与路特斯主要面向不同的目标消费群体，各品牌之间不存在替代性和竞争性，不存在利益冲突。

综上所述，在历史沿革方面，发行人与路特斯相互独立；在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，发行人与路特斯相互独立，不构成利益冲突；在销售渠道方面，发行人与路特斯不存在重叠；在供应商方面，发行人与路特斯部分供应商重叠主要系由于部分汽车零部件细分市场较为集中所引起，但双方未因部分供应商的重叠构成利益冲突；发行人与路特斯的主要销售网络布局及目标消费群体存在明显分割，不存在替代性、竞争性和利益冲突。因此，发行人与路特斯不存在同业竞争的情形。

（四）发行人与极星汽车之间不存在同业竞争

1、历史沿革方面，二者相互独立

极星汽车是吉利控股控制的北辰汽车（上海）有限公司（以下简称“北辰汽车”）旗下的乘用车品牌，北辰汽车成立于 2015 年 12 月，成立时的股东为吉利控股子公司沃尔沃汽车（中国）投资有限公司；2018 年 9 月，吉利控股向北辰汽车增资并取得北辰汽车 50% 股权。截至报告期末，吉利控股及其控制的沃尔沃汽车（中国）投资有限公司分别持有北辰汽车 50% 股权。自北辰汽车设立以来，发行人未曾持有其股权。

2、主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，二者不构成利益冲突

报告期内，发行人与极星汽车不存在共用工厂或产线的情况，在知识产权、核心技术及其他资产方面不存在共有情况。

截至报告期末，发行人高级管理人员、财务人员不存在在北辰汽车任职的情况，发行人与北辰汽车人员相互独立、不存在竞争及利益冲突的情形。

综上所述，发行人与极星汽车在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面相互独立，不存在因相关重叠而产生利益冲突的情形。

3、二者销售渠道不存在重叠，不因部分供应商的重叠构成利益冲突

发行人旗下吉利、几何品牌与极星汽车均已建立独立的销售渠道，发行人旗下乘用车品牌主要通过各自经销商开设的 4S 店向终端消费者进行销售，极星汽车主要通过官方网站直接向终端消费者进行销售。报告期内，发行人乘用车品牌与极星汽车的销售渠道不存在重叠，不存在竞争及利益冲突。

由于部分汽车零部件细分市场，尤其是细分市场头部供应商相对较为集中，从事乘用车相关业务的企业难以完全避免供应商发生重叠，但发行人与极星汽车在各自与供应商合作过程中独立进行采购决策及结算，不存在因供应商重叠而产生利益冲突的情形。

4、二者主要面向不同的消费群体，主要面向的市场存在差异，不存在替代性、竞争性和利益冲突

（1）主要销售网络布局存在差异

吉利、几何、极星汽车等品牌的销售网络布局比较情况总结如下：

品牌名称		销售网络布局
发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口
	几何品牌	主要在中国境内销售
极星汽车		覆盖欧洲、中国、美国及其他全球主要汽车市场

在销售网络布局方面，发行人吉利、几何品牌汽车主要在中国境内销售，极星汽车主要销售网络覆盖欧洲、中国、美国及其他全球主要汽车市场。极星汽车与发行人乘用车品牌的销售网络布局存在一定重合，但主要布局情况有所差异。

（2）目标消费群体存在差异

报告期内发行人乘用车品牌主要在中国境内销售。目前，在境内乘用车市场中，吉利、几何、极星汽车的产品定位和价格区间比较情况总结如下：

品牌名称		产品定位	价格区间 ¹
发行人	吉利品牌	经济型乘用车	4.99 万元至 20.98 万元
	几何品牌	纯电动乘用车	几何 A: 15.00 万元至 19.00 万元 几何 C: 12.98 万元至 18.28 万元
极星汽车		高性能电动化汽车	Polestar1: 145.00 万元 Polestar2: 41.80 万元起

注 1：价格区间为中国境内销售的官方指导价或建议零售价

极星汽车定位于高性能电动化汽车，截至报告期末，极星汽车已推出两款车型，其中Polestar1定价为145.00万元，Polestar2定价为41.80万元起，均远高于发行人吉利品牌及几何品牌汽车定价范围，与发行人产品在定位、售价及目标消费群体方面存在明显差异。

基于前述情况，极星汽车主要销售网络布局、产品定位和价格区间与发行人乘用车品牌存在明显差异，发行人与极星汽车主要面向不同的目标消费群体，各品牌之间不存在替代性和竞争性，不存在利益冲突。

综上所述，在历史沿革方面，发行人与极星汽车相互独立；在主要资产、人员、知识产权及核心技术方面，发行人与极星汽车相互独立，不构成利益冲突；在销售渠道方面，发行人与极星汽车不存在重叠；在供应商方面，发行人与极星汽车部分供应商重叠主要系由于部分汽车零部件细分市场较为集中所引起，但双方未因部分供应商的重叠构成利益冲突；发行人与极星汽车的目标消费群体存在分割，不存在替代性、竞争性和利益冲突。因此，发行人与极星汽车不存在同业竞争的情形。

二、发行人与吉利控股控制的其他涉及乘用车生产制造相关服务的企业的同业竞争情况

除沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车外，发行人控股股东吉利控股控制的其他涉及乘用车生产制造相关服务的企业主要为拥有道路机动车辆生产企业准入资格的浙江豪情、浙江吉利、山西新能源等三家目录公司。上述目录公司主要为发行人旗下吉利、几何品牌以及控股股东旗下沃尔沃、领克、极星汽车提供检测加工等与乘用车生产制造相关的服务，报告期内不存在对吉利控股并表范围外提供乘用车生产制造相关服务并在吉利控股合并报表层面产生该类业务收入的情形，与发行人不存在同业竞争。

三、发行人与实际控制人控制的除控股股东外其他涉及新能源科技板块企业的同业竞争情况

发行人实际控制人控制的除控股股东吉利控股外的其他主要集团中，涉及新能源科技板块的企业主要为吉利科技。吉利科技的新能源科技板块主要从事换电网络等换电基础设施及换电技术的研发，与发行人不存在同业竞争。

四、发行人律师核查意见

（一）核查程序

本所律师主要履行了以下核查手段：

（1）查阅公开资料、访谈吉利控股相关人员，了解沃尔沃、领克投资、路特斯、极星汽车历史沿革及其与发行人的关系；

（2）查阅发行人及实际控制人控制的其他企业旗下整车品牌官方网站，查询各品牌车型的官方指导价或建议零售价，获取并通过访谈了解吉利、几何、沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车等品牌的产品介绍资料及销售网络布局、目标消费群体等情况；

（3）查阅发行人主要资产清单及相关权属证明、发行人员工花名册及高级管理人员等相关人员对外任职情况并与发行人相关人员进行访谈，了解各方主要资产、人员等独立性情况；

（4）通过访谈了解各整车品牌的主要销售模式及销售渠道、各方关于销售渠道的管理、发行人与沃尔沃联合采购的情况，并结合汽车与汽车零部件行业的特点了解

各方采购模式及特点；

(5) 获取吉利控股合并报表范围，与控股股东访谈了解控股股东控制的其他企业的主营业务情况；

(6) 查阅 Volvo Car AB (publ.)2019 年年度报告、吉利控股 2020 年度第一期中期票据募集说明书、发行人于 2020 年 2 月发布的关于与沃尔沃重组事项的公告等公开资料；

(7) 比较发行人吉利品牌、几何品牌与沃尔沃、领克、路特斯、极星汽车在主营业务、销售网络布局、产品定位、价格区间、目标消费群体等方面的差异；

(8) 查阅发行人报告期的审计报告，获取领克投资报告期各期主要财务数据；

(9) 取得领克投资公司章程，了解领克投资公司治理机制及董事会构成情况；

(10) 查阅发行人 2017 年、2018 年及 2019 年年度报告，以及 2020 年 1-6 月销量公告，获取发行人整车品牌及领克品牌报告期各期的销量等数据；

(11) 与吉利科技进行访谈了解其相关业务的开展情况；

(12) 查阅发行人《公司章程（A 股上市后适用稿）》等各项公司治理制度、公司相关的业务及财务管理制度；

(13) 取得控股股东吉利控股、实际控制人李书福出具的《关于避免同业竞争的承诺函》。

（二）核查意见

经核查，本所认为：

1、发行人控股股东控制的主营业务涉及乘用车研发、生产及销售的主要乘用车品牌中，沃尔沃、路特斯、极星汽车与发行人在历史沿革、主要资产、人员主营业务等方面相互独立，不存在直接竞争或利益冲突，与发行人不存在同业竞争；

2、领克与发行人存在一定竞争关系，但鉴于：①发行人与领克在目标消费群体上存在一定差异；②报告期内领克品牌整车销量、领克投资收入及毛利占发行人的比例均低于 30%，对发行人影响较小；③发行人可对领克投资实现共同控制并可从领克投资的收益中对应享有投资收益并取得分红回报；④发行人若成功收购沃尔沃后，领

克投资将成为发行人子公司，相关同业竞争风险将得到消除。发行人与领克之间不存在对发行人构成重大不利影响的同业竞争；

- 3、发行人与控股股东控制的除上述乘用车品牌外的其他业务不存在同业竞争；
- 4、上述情形不会构成发行人本次科创板发行上市的实质性障碍。

《问询函》“13.关于同业竞争”

13.2 招股说明书披露，2018年，公司与吉利控股订立许可协议，将知识产权及前景知识产权授权给宝腾汽车，使其在许可期限内和许可地域从事许可车型设计、开发、生产、销售、推广及分销。宝腾集团为在马来西亚注册成立的私营有限公司，由吉利控股持有其49.9%权益。

请发行人说明：（1）宝腾汽车的具体情况，公司与宝腾汽车业务的关系，是否存在竞争关系及依据；（2）公司将汽车知识产权许可给宝腾汽车的背景及原因；（3）汽车知识产权许可协议的主要内容，包括涉及的主要知识产权技术、许可期限、许可范围、费用等；（4）相关知识产权许可事项对公司生产经营的影响。

请发行人律师核查并发表明确意见。”

回复：

一、宝腾汽车的具体情况，公司与宝腾汽车业务的关系，是否存在竞争关系及依据

（一）宝腾汽车的具体情况

宝腾汽车是马来西亚的国产汽车品牌，为马来西亚 DRB-HICOM 集团旗下子公司。2017年，浙江吉利控股集团与马来西亚 DRB-HICOM 集团签署相关协议，收购宝腾汽车49.9%的股份。

截至报告期末，宝腾汽车的基本情况如下：

公司名称	Proton Holdings Berhad
成立时间	2003年7月
注册地址	Centre Of Excellence, KM33.8, Westbound Shan Alam Expressway, Subang Jaya, Selangor, Malaysia
法定股本总额	31.2 亿林吉特
股权结构	DRB-HICOM: 50.1%

	吉利国际（香港）：49.9%
经营范围	投资控股，下属企业负责宝腾品牌乘用车的研发、生产和销售

宝腾汽车主营业务为右舵乘用车的研发、生产和销售，主要面向东南亚地区中低端右舵乘用车市场，2019年宝腾汽车销量为100,821辆，其东南亚市场销售价格区间折算为人民币约为6万元至21万元人民币。

（二）公司与宝腾汽车业务的关系，是否存在竞争关系及依据

1、发行人与宝腾汽车在目标消费群体上存在明显分割

（1）发行人与宝腾汽车在销售区域上存在明显差异

发行人吉利品牌、几何品牌与宝腾汽车的主要销售区域比较情况总结如下：

品牌名称		主要销售区域
发行人	吉利品牌	主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区等发展中国家出口
	几何品牌	主要在中国境内销售
宝腾汽车		主要在东南亚销售，中国境内无销售

在销售区域方面，发行人的乘用车品牌中，吉利品牌和几何品牌车型均为左舵乘用车，吉利品牌汽车主要在中国境内销售，并伴有部分向亚洲、东欧及中东地区的左舵乘用车国家出口，几何品牌主要在中国境内销售。宝腾汽车车型均为右舵乘用车，销售区域主要集中在东南亚市场，包括马来西亚、泰国、印度尼西亚、巴基斯坦等右舵乘用车国家。发行人与宝腾汽车在销售区域上存在明显差异。

（2）发行人与宝腾汽车在产品定位上存在明显差异

品牌名称		产品定位	价格区间
发行人	吉利品牌	经济型乘用车	4.99万元至20.98万元
	几何品牌	纯电动乘用车	几何A：15.00万元至19.00万元 几何C：12.98万元至18.28万元
宝腾汽车		中低端右舵乘用车	折算人民币约为6万元至21万元

在产品定位方面，发行人的乘用车品牌中，吉利品牌汽车定位为经济型乘用车，境内销售的官方指导价范围主要在4.99万元至20.98万元之间。几何品牌为发行人旗下纯电动汽车品牌，截至本补充法律意见书出具日，几何品牌已推出的车型境内销售的官方指导价范围在12.98万元至19.00万元之间。宝腾汽车产品定位为中低端右舵乘用车，在东南亚市场销售价格区间折算为人民币约为6万元至21万元人民币。

发行人乘用车品牌与宝腾汽车虽然在产品价格区间上有所重叠，但发行人乘用车车型均为左舵乘用车，宝腾汽车乘用车车型均为右舵乘用车，发行人与宝腾汽车在产品定位上存在明显差异。

2、发行人与宝腾汽车不存在直接竞争关系，不存在非公平竞争、利益输送及相互或者单方让渡商业机会情形，对未来发展不构成潜在重大不利影响

基于前述分析，发行人乘用车品牌与宝腾汽车存在明显的销售区域差异和产品定位差异，目标消费群体存在明显分割，发行人与宝腾汽车不存在直接竞争关系，不存在非公平竞争、利益输送及相互或者单方让渡商业机会情形，对未来发展不构成潜在重大不利影响。

因此，发行人与宝腾汽车不存在同业竞争的情形。

二、公司将汽车知识产权许可给宝腾汽车的背景及原因

吉利控股投资入股宝腾汽车之前，宝腾汽车在当地的研发能力相对薄弱，车型技术老旧，产品竞争力不足，市场占有率连续多年下滑，连年亏损。在吉利控股投资入股宝腾汽车以后，宝腾汽车管理层制定了十年商业计划，目标是宝腾成为马来西亚市场份额最大、东盟汽车市场前三名的汽车制造商。为实现前述目标，宝腾汽车管理层决定引入有竞争力的车型和技术，以提升宝腾汽车在马来西亚及东盟的竞争力。

三、汽车知识产权许可协议的主要内容，包括涉及的主要知识产权技术、许可期限、许可范围、费用等

发行人与吉利控股于 2018 年 9 月 24 日签署《知识产权许可协议》，约定发行人将其拥有的 NL-3/SX11/VF11 知识产权和前景知识产权许可给吉利控股用于 NL-3/SX11/VF11 三款车型的设计、开发、生产、销售、营销和分销，吉利控股仅可将 NL-3/SX11/VF11 知识产权转许可、分许可给宝腾汽车及其附属子公司。协议内容如下：

（一）涉及的主要知识产权技术

NL-3/SX11/VF11 知识产权指《知识产权许可协议》生效前，发行人拥有的与 NL-3 车型、SX11 车型和 VF11 车型生产相关的专利、发明（无论是否可以申请专利）、外观设计（包括已注册的和未注册的），实用新型、著作权及相关权利、包括商业秘密

在内（无论是否可以申请专利）的专有技术及任何类似权利、无论是否已经注册，也包括为履行以上权利而相关的其他权利，同时包括其他技术、商务、市场推广信息。前景知识产权指改进、开发、更新、修改后的 NL-3/SX11/VF11 知识产权。NL-3/SX11/VF11 指发行人 NL-3 车型、SX11 车型和 VF11 车型。

（二）许可费用

吉利控股应就 NL-3/SX11/VF11 知识产权向发行人支付人民币共计 13.44 亿元。

（三）许可期限

NL-3/SX11/VF11 每项知识产权许可期限自 2018 年 9 月 24 日或 NL-3/SX11/VF11 车型在许可地域 SOP 之日（以较晚者为准）起 10 年内有效。《知识产权许可协议》有效期与 NL-3/SX11/VF11 三款车型知识产权许可期限中最晚者一致。

（四）许可地域

文莱、印度尼西亚、马来西亚、新加坡和泰国及其他双方后续达成一致的地域。

（五）许可范围

发行人允许吉利控股在许可期限内，在许可地域使用 NL-3/SX11/VF11 知识产权用于 NL-3/SX11/VF11 三款车型的设计、开发、生产、销售、营销和分销。在许可期限的第 1 年至第 5 年内，许可方式为独占许可，在许可期限的第 6 年至第 10 年内，许可方式为普通许可。吉利控股仅可将 NL-3/SX11/VF11 知识产权转许可、分许可给宝腾汽车及其附属子公司。

发行人允许吉利控股在协议有效期限内，在许可地域使用发行人所有的前景知识产权用于 NL-3/SX11/VF11 三款车型的设计、开发、生产、销售、营销和分销。在许可期限的第 1 年至第 5 年内，许可方式为独占许可，在许可期限的第 6 年至第 10 年内，许可方式为普通许可。吉利控股仅可将 NL-3/SX11/VF11 知识产权转许可、分许可给宝腾汽车及其附属子公司。

四、相关知识产权许可事项对公司生产经营的影响

相关知识产权许可事项对发行人的生产经营主要产生以下影响：

1、从品牌建设角度而言，成熟知识产权的输出体现了发行人先进的科技研究水

平以及市场对发行人科研能力的认可，有助于提升发行人的国际形象，传播发行人知名度、美誉度；

2、从经济收益的角度而言，发行人的知识产权许可可以获得许可费用收益，有利于增加发行人收入，加大对技术研发的投入力度，提高生产效率，扩大生产规模；

3、从技术人才储备的角度而言，通过与宝腾汽车各方面通力合作，有利于促进发行人国际化人才尤其是国际化研发技术人才的培育；

4、从市场示范角度而言，发行人通过输出吉利 NL-3 等新一代车型技术拓展了东南亚市场，带动了宝腾汽车现有车型和市场份额的快速发展。因此，发行人该等知识产权许可使用为东南亚以及其他右舵车市场国家的汽车工业发展树立了榜样和示范作用。

五、发行人律师核查意见

（一）主要核查手段

本所律师主要履行了包括但不限于以下核查程序：

1、查阅了宝腾汽车的官方网站及发行人 2019 年度年报，查询宝腾汽车的官方指导价或建议零售价，了解宝腾汽车的销售区域、产品定位和目标消费群体；

2、比较发行人吉利品牌、几何品牌与宝腾汽车在销售区域、产品定位、价格区间等方面的差异；

3、访谈了发行人、吉利控股的相关负责人；

4、查阅了发行人与吉利控股于 2018 年 9 月 24 日签订的《知识产权许可协议》；

5、查阅了发行人 2018 年度年报以及在联交所公布的相关公告。

（二）核查意见

如上分析，本所认为，发行人乘用车品牌与宝腾汽车在目标消费群体上存在明显分割，发行人与宝腾汽车不存在同业竞争的情形，相关知识产权许可事项不会对发行人的生产经营产生重大不利影响。

《问询函》“15.关于开曼群岛经济实质法

根据公开资料，2019 年 1 月 1 日生效的《开曼群岛经济实质法》要求在开曼注

册成立的从事“相关活动”的“相关实体”应当满足有关经济实质的要求。

请发行人在特别风险提示“五、公司注册地、上市地和子公司生产经营所涉及的司法辖区相关法律变化的风险”部分补充说明其是否符合关于经济实质的要求，《开曼群岛经济实质法》及相关细则对发行人持续经营的具体影响。

请发行人律师对上述事项进行核查并发表明确意见。”

回复：

一、核查程序

本所律师主要履行了以下核查程序：

1. 查阅了 Maples and Calder(Hong Kong)LLP 于 2020 年 9 月 11 日出具的关于发行人的《Advice Letter》；

2. 查阅了《the International Tax Co-operation (Economic Substance) Law (2020 Revision) of the Cayman Islands》（以下简称“《开曼群岛经济实质法》”）的规定；

3. 查阅了发行人取得的《香港特别行政区居民身份证明书》；

4. 取得了发行人出具的确认函。

二、核查结果

根据发行人提供的资料和确认，发行人为香港税务居民。根据开曼律师出具的《Advice Letter》，在发行人为香港税务居民的情况下，发行人不构成《开曼群岛经济实质法》规定的“相关实体”，无需满足《开曼群岛经济实质法》规定的经济实质测试的要求。¹

根据开曼律师出具的《Advice Letter》，发行人应根据《开曼群岛经济实质法》第 7.(1)条的规定每年向开曼群岛的税务信息当局（the Tax Information Authority of the Cayman Islands）履行信息披露义务，包括：(a)是否从事“相关活动”；(b)如有从事“相关活动”，是否构成“相关实体”；(c)如果有从事“相关活动”并且是开曼群岛之外的

¹ “3.1 Based on the assumption that the Company is tax resident in a jurisdiction outside the Cayman Islands, the Company will not fall within the definition of a "relevant entity" for the purposes of the ES Law.”

税务居民，则应披露(i)直接股东的名称和地址、最终实益控制人等信息，(ii)每一会计年度的截止日期，和(iii)属于哪个国家/地区的税务居民等信息。²如果发行人未能依法履行该等信息披露义务，则发行人将无法向开曼群岛公司注册处缴纳年费以及提交年报，从而成为非正常运营公司。开曼群岛公司注册处有权根据开曼群岛公司法将公司吊销。³

根据开曼律师出具的《Advice Letter》，发行人目前处于良好存续状态，已根据《开曼群岛经济实质法》第 7.（1）条的规定履行了 2020 年度的信息披露义务。⁴

鉴于此，本所认为，《开曼群岛经济实质法》及相关细则不会对发行人持续经营产生重大不利影响。

三、 核查意见

经核查，本所认为，发行人无需满足《开曼群岛经济实质法》项下的经济实质测试要求；《开曼群岛经济实质法》及相关细则的要求不会对发行人持续经营产生重大不利影响。

² “1.2 Under section 7(1) of the ES Law, every company incorporated under the Companies Law is required to annually notify the Tax Information Authority of the Cayman Islands (the "Authority") of the following:

(a) whether or not it is carrying on a relevant activity;

(b) if it is carrying on a relevant activity, whether or not it is a relevant entity;

(c) in the case of an entity that is carrying on a relevant activity and is tax resident in a jurisdiction outside the Cayman Islands: (i) the name and address of its immediate parent, ultimate parent and ultimate beneficial owner and any other information reasonably required to identify its immediate parent, ultimate parent and ultimate beneficial owner;(ii) the date of the end of its financial year; and(iii) the jurisdiction in which the entity is claiming to be tax resident and any other information as may reasonably be required to support that claim;

(d) in the case of a relevant entity that is carrying on a relevant activity;(i)the date of the end of its financial year, and(ii)the name and address of the officer who is responsible for providing information to the Authority,

and shall provide appropriate evidence to support the information provided in the notification as may reasonably be required by the Authority.”

³ “3.4 In the event the Company fails to make the notification required under section 7(1) of the ES Law, it will not be able to pay its annual filing fees or submit annual returns to the Registrar of Companies in accordance with sections 168 and 169 of the Companies Law. Pursuant to section 170 of the Companies Law, an exempted company (including the Company) which fails to comply with section 168 or 169 shall be deemed to be a defunct company, and the Registrar of Companies may strike the company off the register of companies and the company shall thereupon be dissolved under Part VI of the Companies Law.”

⁴ “3.3 Based on a certificate of good standing with respect to the Company issued by the Registrar of Companies dated 17 August 2020 (the "Certificate of Good Standing"), the Company is validly existing and in good standing with the Registrar of Companies under the laws of the Cayman Islands....As the making of the notification under section 7(1) of the ES Law is a prerequisite to the filing of the annual return with the Registrar of Companies, it follows that the Company has made the necessary notification under section 7(1) the ES Law for the year 2020.”

《问询函》“17.关于关联存款业务”

招股说明书披露，发行人共同控制公司吉致汽车金融有限公司从事汽车融资业务。报告期各期末，公司在吉致汽车金融有限公司（以下简称吉致汽车金融）的存款余额分别为 310,015.29 万元、278,558.76 万元、513,418.07 万元和 506,127.47 万元，且每年新增和减少金额均较高。

请发行人说明：（1）吉致汽车金融的基本情况，业务资质，从事的业务范围；（2）吉致汽车金融的资金来源，发行人在吉致汽车金融有限公司存在大额存款是否符合相关规定；（3）在吉致汽车金融有限公司存在大额存款的原因，是否存在将发行人闲置资金自动划入吉致汽车金融有限公司的要求和行为，相关存款是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形，是否对发行人经营产生不利影响，是否存在未披露的资金拆借；（4）吉致汽车金融有限公司风险评级情况，发行人与吉致汽车金融有限公司资金交易的风险防范措施。

请保荐机构、发行人律师和申报会计师对上述事项进行核查，并就关联存款业务的合法合规性、会计处理的准确性发表明确意见。”

回复：

一、吉致汽车金融的基本情况，业务资质，从事的业务范围

（一）吉致金融的基本情况

企业名称	吉致汽车金融有限公司
统一社会信用代码	91310000351145324K
住所	中国（上海）自由贸易试验区锦康路 308 号 9 层 01、04 单元
法定代表人	李霞
注册资本	400,000 万元人民币
企业类型	有限责任公司（外商合资）
经营范围	（一）接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存款；（二）接受汽车经销商采购车辆贷款保证金和承租人汽车租赁保证金；（三）经批准，发行金融债券；

	（四）从事同业拆借；（五）向金融机构借款；（六）提供购车贷款业务；（七）提供汽车经销商采购车辆贷款和营运设备贷款，包括展示厅建设贷款和零配件贷款以及维修设备贷款等；（八）提供汽车融资租赁业务（售后回租业务除外）；（九）向金融机构出售或回购汽车贷款应收款和汽车融资租赁应收款业务；（十）办理租赁汽车残值变卖及处理业务；（十一）从事与购车融资活动相关的咨询、代理业务；（十二）经批准，从事与汽车金融业务相关的金融机构股权投资业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】
成立日期	2015-08-12
营业期限	2015-08-12 至 2045-08-11
股权结构 ^注	发行人持股 80%；BNP Paribas Personal Finance 持股 20%

注：根据发行人与合资方 BNP Paribas Personal Finance 的约定，BNP Paribas Personal Finance 有权行使认购期权并向发行人收购吉致金融的股权并增加其持有吉致金融的股权至最多 50%。BNP Paribas Personal Finance 已于 2020 年 8 月 11 日向发行人发出书面通知，通知其将行使前述认购期权

（二）业务资质

2015 年 7 月 29 日，中国银行业监督管理委员会上海监管局作出《上海银监局关于吉致汽车金融有限公司开业的批复》（沪银监复[2015]469 号），批复批准吉致金融开业。2015 年 8 月 5 日，中国银行业监督管理委员会上海监管局向吉致金融颁发《金融许可证》，许可吉致金融经营中国银行业监督管理委员会依照有关法律、行政法规和其他规定批准的业务。

（三）业务范围

根据吉致金融持有的《上海银监局关于吉致汽车金融有限公司开业的批复》（沪银监复[2015]469 号）及《金融许可证》，吉致金融获许可从事以下业务：1、接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存款；2、接受汽车经销商采购车辆贷款保证金和承租人汽车租赁保证金；3、经批准，发行金融

债券；4、从事同业拆借；5、向金融机构借款；6、提供购车贷款业务；7、提供汽车经销商采购车辆贷款和营运设备贷款，包括展示厅建设贷款和零配件贷款以及维修设备贷款等；8、提供汽车融资租赁业务（售后回租业务除外）；9、向金融机构出售或回购汽车贷款应收款和汽车融资租赁应收款业务；10、办理租赁汽车残值变卖及处理业务；11、从事与购车融资活动相关的咨询、代理业务；12、经批准，从事与汽车金融业务相关的金融机构股权投资业务。

根据吉致金融公告文件，吉致金融根据上述批复从事汽车金融业务。

二、吉致汽车金融的资金来源，发行人在吉致汽车金融有限公司存在大额存款是否符合相关规定

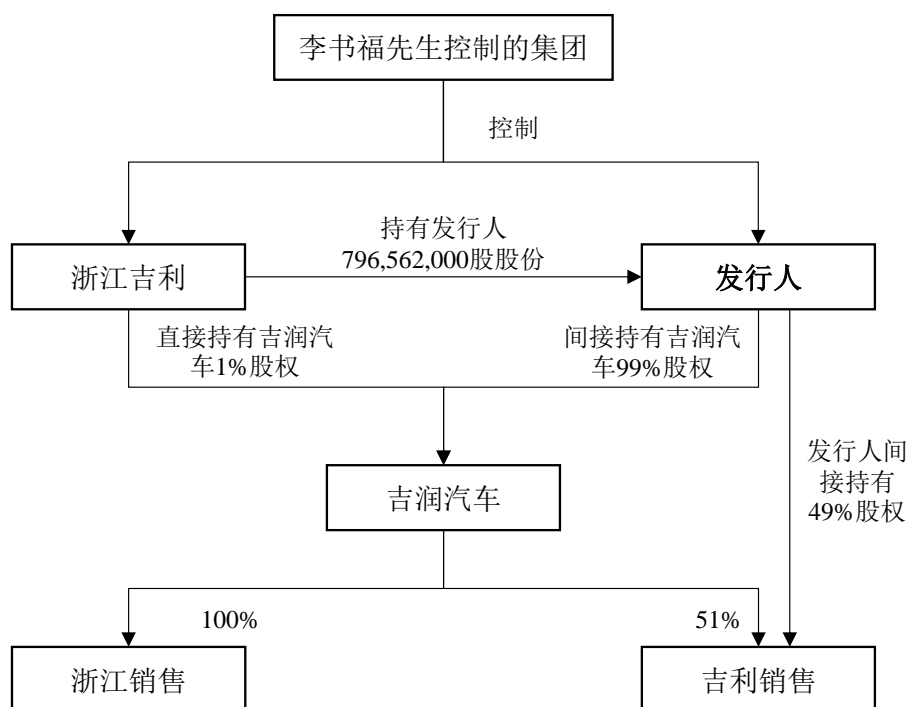
（一）资金来源

吉致金融的资金来源包括：银行借款、同业拆借、发行债券（资产证券和非银金融债）、股东定期存款、经销商保证金存款以及资本金。

（二）发行人在吉致金融有限公司存在大额存款是否符合相关规定

根据中国银行业监督管理委员会颁布的《汽车金融公司管理暂行办法》第十九条第一项规定，“经中国银监会批准，汽车金融公司可以从事下列部分或全部人民币业务：（一）接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存款。”根据吉致金融取得的《金融许可证》及前述批复，吉致金融获许可从事的业务范围包括“接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存款。”

报告期内于吉致金融存在大额存款的发行人子公司为吉利销售、吉润汽车及浙江销售（下称“相关境内子公司”）。截至 2020 年 6 月 30 日，相关境内子公司股权结构如下：



根据上述股权结构，浙江吉利及发行人间接持有相关境内子公司 100%股权，浙江吉利及发行人为李书福先生同一控制集团下的公司。因此相关境内子公司属于吉致金融的“境外股东及其所在集团在华全资子公司”。

根据保荐机构、本所律师和申报会计师与吉致金融的访谈，吉致金融确认在其向上海银保监局的咨询及上海银保监局对吉致金融的历次检查中，上海银保监局均未对相关境内子公司为吉致金融的“境外股东及其所在集团在华全资子公司”提出异议，亦未对相关境内子公司的股东存款的合法合规性提出异议。

报告期内，相关境内子公司于吉致金融的存款均为 3 个月以上的定期存款。

综上，吉致金融已经取得《金融许可证》并许可接受其境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存款。

三、在吉致汽车金融有限公司存在大额存款的原因，是否存在将发行人闲置资金自动划入吉致汽车金融有限公司的要求和行为，相关存款是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形，是否对发行人经营产生不利影响，是否存在未披露的资金拆借

1、在吉致金融有限公司存在大额存款的原因

报告期内吉利汽车下属子公司在吉致金融存在大额存款，主要为支持吉致金融业

务发展。

吉致金融作为汽车金融公司，业务规模受其自身资金实力影响。为支持吉致金融业务发展，提升吉致金融流动性水平，双方股东为吉致金融提供资金支持。股东 **BNP Paribas Personal Finance** 向吉致金融发放了股东借款；吉利汽车则以存款形式，为吉致金融提供一定金额的存款作为支持。

2、是否存在将发行人闲置资金自动划入吉致金融有限公司的要求和行为，相关存款是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形，是否对发行人经营产生不利影响，是否存在未披露的资金拆借

报告期内，不存在将吉利汽车闲置资金自动划入吉致金融的要求和行为；相关存款本金及利息均及时兑付，亦不存在无法及时调拨、划转或收回的情形。相关存款利率不低于中国人民银行颁布的同期存款基准利率，利率定价具备商业合理性和公允性。且通过获得股东存款，吉利金融的服务经销商的业务实力增强，进而能够更有效地支持吉利汽车的销售，不会对吉利汽车经营构成不利影响。

报告期内，吉利汽车与吉致金融不存在未披露的资金拆借。

四、吉致汽车金融有限公司风险评级情况，发行人与吉致汽车金融有限公司资金交易的风险防范措施

根据上海新世纪资信评估投资服务有限公司出具的《吉致汽车金融有限公司 2020 年金融债券信用评级报告》，吉致汽车金融有限公司的主体信用等级为 **AAA**，评级展望为稳定，评级时间为 2020 年 5 月 19 日。

另外，根据中债资信评估有限责任公司出具的《吉时代 2020 年第二期个人汽车抵押贷款资产支持证券信用评价报告》，吉致汽车金融有限公司发行的本期证券的评级结果为：优先 **A1** 级资产支持证券的信用等级为 **AAA_{sf}**，优先 **A2** 级资产支持证券的信用等级为 **AAA_{sf}**，评级时间为 2020 年 4 月 22 日。

吉致金融有限公司系根据《公司法》《汽车金融公司管理办法》依法设立并经中国银保监会批准的非银行金融机构。根据《汽车金融公司管理办法》，汽车金融公司设立应具备包括但不限于具有健全的公司治理、内部控制、业务操作、风险管理等制度的条件。吉致汽车金融有限公司已按照中国银保监会有关银行业金融机构内控指引

和风险管理指引的要求，建立健全公司治理和内部控制制度，建立全面有效的风险管理体系。吉致汽车金融有限公司已建立了涉及资金划拨业务的三级授权制度，即任何资金划拨业务需经设立制单、复核和审批三级授权管理，前述三级授权制度已经吉致汽车金融有限公司董事会和内控委员会审批通过，能够有效防范资金交易相关风险。

五、请保荐机构、发行人律师和申报会计师对上述事项进行核查，并就关联存款业务的合法合规性、会计处理的准确性发表明确意见。

本所律师履行了包括但不限于以下核查程序：

- 1、取得并查阅吉致金融营业执照、公司章程、投资协议及发行人相关公告；
- 2、取得并查阅主管部门关于吉致金融设立及经营业务的批复及许可文件；
- 3、通过核对相关公司公司章程、工商资料及网络查询等方式，核查了于吉致金融存在大额存款的发行人子公司上层股权结构；
- 4、访谈发行人及吉致金融相关人员，了解吉致金融的业务情况、发行人与吉致金融的业务往来情况、吉致金融受上海银保监局的监管情况、吉致金融的风险控制情况等，检查发行人与吉致金融签订的存款协议，了解发行人在吉致金融存在大额存款原因并分析其合理性、合规性；
- 5、核查发行人在吉致金融存款利率与同期限同品种市场利率的对比情况，分析了利率定价情况；
- 6、取得并查阅相关信用评级机构对吉致金融出具的信用评级报告；
- 7、了解发行人及吉致金融关于风险控制的相关内部控制情况。

经核查，本所认为：

发行人在吉致金融存放大额存款的原因具有合理性，相关关联存款符合相关法律法规的规定。

《问询函》“18.关于投资者保护”

请发行人说明：（1）发行人股利分配政策与境内 A 股上市公司的具体差异情况，该差异是否导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求；发行人上市后，是否

可能利用本次发行形成的股本溢价进行分红，发行人关于募集资金监管的措施及其有效性；（2）发行人是否设置了 A 股、H 股类别股东分类表决制度；（3）境内投资者向发行人及相关主体提起诉讼的程序，以及相关判决、裁定的可执行性，是否制定了相关保障措施。

请发行人律师核查发行人《公司章程》和其他内部控制制度与境内规则的差异，是否满足关于投资者权益保护水平总体上不低于境内法律、法规规定的要求，并发表明确意见。”

回复：

一、发行人股利分配政策与境内 A 股上市公司的具体差异情况，该差异是否导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求；发行人上市后，是否可能利用本次发行形成的股本溢价进行分红，发行人关于募集资金监管的措施及其有效性

（一）发行人股利分配政策与境内 A 股上市公司的具体差异情况，该差异是否导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求

发行人于 2020 年 6 月 24 日召开董事会会议及 2020 年 7 月 29 日召开股东特别大会，审议通过了《人民币股份发行后三年的股息回报计划》议案。根据上述议案，发行人的股利分配政策如下：

“一、利润分配原则

公司实施积极、持续、稳定的利润分配政策，重视对投资者的合理投资回报并兼顾公司的可持续发展。公司股东分红回报规划制定应充分考虑和听取公司股东（特别是中小股东）、独立非执行董事的意见。公司可以采取现金、股票、现金与股票相结合或法律、法规及规范性文件允许的其他方式分配利润。具备现金分红条件的，应当优先采用现金分红的利润分配方式。

二、股东分红回报规划制定考虑因素

公司着眼于长远和可持续发展，综合分析经营发展形势及业务发展目标、股东的要求和意愿、社会资金成本、外部融资环境等因素，充分考虑目前及未来盈利规模、

现金流状况、发展所处阶段、项目投资资金需求、银行信贷及债权融资等情况，建立对投资者持续、稳定、科学的回报机制，从而对股利分配做出制度性安排，保证利润分配政策的连续性和稳定性。

三、上市后三年分红回报具体计划

公司满足现金分红条件的，应当进行现金分红；在此基础上，公司将结合发展阶段、资金支出安排，在股本规模及股权结构合理、股本扩张与业绩增长同步的情况下，采取现金、股票或现金股票相结合的方式，可适当增加利润分配比例及次数，保证分红回报的持续、稳定。

（一）公司现金分红的具体条件

- 1、该年度实现的净利润为正值，且累计未分配利润为正值；
- 2、公司审计机构对公司的该年度财务报告出具标准无保留意见的审计报告；
- 3、公司无重大投资计划或重大现金支出等特殊事项发生（募集资金投资项目除外）。重大投资计划或重大资金支出是指：公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或者购买设备的累计支出达到或者超过公司最近一期经审计净资产的 10%。

上述条件均满足时，公司该年度应进行现金分红；否则，公司可以自行决定该年度是否进行现金分红。

（二）公司现金形式分红的比例与时间间隔

公司在具备现金分红条件下，如公司无重大资金支出安排，应当优先采用现金分红进行利润分配。公司采取现金分红的，每年度以现金方式累计分配的利润不少于当年度实现的可分配利润的 10%。公司最近三年以现金分红方式累计分配的利润不少于最近三年实现的年均可分配利润的 30%。具体每个年度的分红比例由董事会根据公司年度盈利状况和未来资金使用计划提出预案。公司可以根据盈利状况进行中期现金分红。

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，在满足现金分红条件的前提下，实施以下差异化现金分红政策：

- 1、公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分

红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

2、公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

3、公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%。公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，按照前项规定处理。

（三）发放股票股利的条件

若公司经营情况良好，并且董事会认为公司股票价格与公司股本规模不匹配、每股净资产偏高、发放股票股利有利于公司全体股东整体利益时，可以提出实施股票股利分配预案。采用股票股利进行股利分配的，应当考虑公司成长性、每股净资产的摊薄等真实合理因素。

四、公司利润分配政策决策程序

公司董事会根据本文件规定的利润分配政策制订公司的具体利润分配方案并报股东大会审议，利润分配方案经股东大会以普通决议案批准后方可实施。

公司认为有必要对利润分配政策进行调整或者变更的，应当将修订后的利润分配政策提交股东大会审议。

五、本规划的生效机制

本规划未尽事宜须按照相关法律法规、监管要求及公司组织章程大纲及细则的规定执行。本规划由公司董事会负责解释，经公司股东大会审议通过，自公司首次公开发行股票（A 股）并在科创板上市之日起生效并实施。”

发行人上述股利分配政策与《中国证券监督管理委员会关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》《上市公司监管指引第 3 号—上市公司现金分红》等境内法律法规规定的境内 A 股上市公司应执行的股利分配政策没有实质差异，不会导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求。

（二）发行人上市后，是否可能利用本次发行形成的股本溢价进行分红，发行人关于募集资金监管的措施及其有效性

根据《开曼群岛公司法》及《公司章程》的规定，发行人可以使用股份溢价或其他根据《开曼群岛公司法》可用于股利分配的科目进行股利分配。据此，发行人理论上可以使用股份溢价或其他根据《开曼群岛公司法》可用于股利分配的科目进行股利分配，包括本次发行上市前形成的股份溢价以及本次发行上市形成的股份溢价。但根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，利润分配及弥补亏损方案需由发行人股东大会审议通过。发行人于本次发行上市后，若发生股利分配政策的任何修订或实施股利分配，需由股东大会审议通过。

发行人于2020年6月24日召开董事会会议及2020年7月29日召开股东特别大会，审议通过了《授权董事会全权办理与建议人民币股份发行有关的事宜》及《建议人民币股份发行所得款项的用途》议案，公司针对本次A股发行的募集资金投向已有明确的规定，本次发行上市的募集资金将用于公司主营业务，具体将用于新车型开发项目、前瞻技术研发项目、产业收购项目及补充流动资金。

发行人于2020年8月13日召开的董事会会议审议通过了《吉利汽车控股有限公司募集资金管理制度》，该制度适用于发行人在中华人民共和国境内（为本制度之目的，不含港、澳、台地区）通过公开发行证券（包括首次公开发行股票、配股、增发、发行可转换公司债券、发行分离交易的可转换公司债券等）以及非公开发行证券向投资者募集的资金，但不包括公司实施股权激励计划募集的资金。自发行人首次公开发行股票（A股）并在科创板上市之日起生效并执行。根据该制度，发行人募集资金应当按照招股说明书或者募集说明书所列用途使用。公司募投项目发生变更的，必须经董事会、股东大会审议通过，且经独立非执行董事、保荐机构发表明确同意意见后方可变更。

因此，发行人本次发行上市后，将根据相关法律法规及《公司章程（A股上市后适用稿）》《吉利汽车控股有限公司募集资金管理制度》的规定使用募集资金，不会利用本次形成的股本溢价进行分红；发行人已制定有效的募集资金监管措施。

二、发行人是否设置了A股、H股类别股东分类表决制度

根据《到境外上市公司章程必备条款》的规定，“公司向境内投资人发行的以人民币认购的股份，称为内资股。公司向境外投资人发行的以外币认购的股份，称为外资股。外资股在境外上市的，称为境外上市外资股。”根据《香港上市规则》附录13D

第 f 项规定，“除其他类别股份股东外，内资股股东和境外上市外资股股东视为不同类别股东”。根据《到境外上市公司章程必备条款》，“公司拟变更或者废除类别股东的权利，应当经股东大会以特别决议通过和经受影响的类别股东在按第八十一条至第八十五条分别召集的股东会议上通过，方可进行。”

发行人为一家在开曼群岛注册成立的公司，依据开曼群岛相关法律法规成立并在香港联交所主板上市（其股票代码为 00175），属于注册地在境外、主要经营活动在境内的红筹企业，无需适用《到境外上市公司章程必备条款》关于类别股东及类别表决机制的安排。同时，《香港上市规则》亦未明确规定发行人本次发行的 A 股必须与目前在联交所上市流通的普通股设定为不同类别的股份。

本次发行前，发行人在香港联交所上市流通的股票为每股面值 0.02 港元的普通股。根据发行人于 2020 年 7 月 29 日召开的股东特别大会审议通过的《建议人民币股票发行及特别授权》的议案，本次发行的 A 股与发行人目前在香港联交所上市流通的股票为同一类别的普通股。

因此，发行人本次发行上市未设置类别股东分类表决制度。

三、境内投资者向发行人及相关主体提起诉讼的程序，以及相关判决、裁定的可执行性，是否制订了相关保障措施

发行人的公众股东可以依据《证券法》《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国民事诉讼法涉外民事关系法律适用法》等法律法规及其相关的司法解释，在中国境内有管辖权的人民法院提起民事诉讼，追究发行人及其他相关责任人的法律责任，包括在发行人的信息披露内容出现虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏并致使公众股东在证券交易中遭受损失时，公众股东可追索赔偿责任。

境内投资者在有管辖权的中国境内法院向发行人提起诉讼并取得生效的司法判决、裁定的，可根据生效的裁判文书，通过法定程序向中国境内有管辖权的法院申请强制执行，但如果涉及中国司法判决、裁定在中国境外执行，则需要依据中国与其他国家签署的与民商事司法协助相关的双边协定/条约、外国法律规定和互惠原则向其他国家申请承认和执行中国法院判决、裁定，中国司法判决、裁定能否在境外获得承认与执行，亦存在一定的不确定性。

虽然公众股东可以依据中国相关法律法规向有管辖权的人民法院提起诉讼、申请

执行发行人的境内资产，但是发行人注册于开曼群岛，受开曼群岛有管辖权的法院管辖，如公众股东向开曼群岛相关法院起诉发行人寻求保护自己的权利，鉴于中国目前未与开曼群岛订立双边司法协助的协议或安排，开曼群岛法院判决能否在中国获得承认与执行，将存在一定的不确定性。

同时，本次发行后，公众股东持有的发行人股票将统一登记、存管在中国境内的证券登记结算机构。如某一公众股东拟依据开曼群岛法律向发行人提起证券诉讼或其他民事诉讼，该名公众股东须按中国境内相关业务规定取得具有法律效力的证券登记记录，该等程序和限制可能导致境内投资者需承担额外的跨境行使权利或者维护权利的成本和负担。

为保障境内投资者可依据相关法律规定在中国境内有管辖权的人民法院提起民事诉讼，发行人及其全体董事、高级管理人员分别出具了《关于适用法律和管辖法院的承诺函》，承诺“1、若本次发行上市发生纠纷，将适用中华人民共和国（为本函之目的，不包括香港特别行政区、澳门特别行政区及台湾地区）（简称“中国”）法律，并由中国境内有管辖权的人民法院管辖。2、本企业/本人不会对上述法律适用及法院管辖提出异议。”

四、发行人《公司章程》和其他内部控制制度与境内规则的差异，是否满足关于投资者权益保护水平总体上不低于境内法律、法规规定的要求

为本次发行上市，发行人在适用法律法规允许的范围内，参照境内要求对《公司章程》进行了修订，并对现有内控制度进行了修订和补充。虽《科创板上市规则》与《香港上市规则》相比，在上市公司重大交易的披露和审批、关联（连）交易的披露和审批、关联（连）方范围界定等方面的规定存在一定差异，但根据发行人本次发行上市后适用的内控制度，在关于重大交易和关联（连）交易的内部控制方面，发行人在本次发行上市后将按照两地上市规则中较为严格者执行，以保证投资者权益的保护水平总体上不低于中国法律、法规规定的要求。

此外，本所律师就发行人本次发行上市后适用的内控制度中涉及资产收益、参与重大决策、剩余财产分配等股东核心权益的条款与有关境内要求进行了对比，主要对比情况如下：

（一）资产收益

《公司章程（A股上市后适用稿）》和境内要求在资产收益方面没有实质差异。如本问询函回复“问题 18”之“一、（一）发行人股利分配政策与境内 A 股上市公司的具体差异情况，该差异是否导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求”所述，发行人上市后适用的股利分配政策与境内 A 股上市公司应执行的股利分配政策没有实质差异，不会导致对投资者权益保护水平低于境内法律法规要求。

同时，根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，发行人可以使用股份溢价进行股息分配，此点相较于一般 A 股上市公司更加灵活。发行人于 2020 年 6 月 24 日召开的董事会会议及 2020 年 7 月 29 日召开的股东特别大会，已审议通过了《人民币股份发行后三年的股息回报计划》议案，对发行人利润分配原则、上市后三年分红回报具体计划（公司现金分红的具体条件、公司现金形式分红的比例与时间间隔、发放股票股利的条件）、公司利润分配政策决策程序等内容进行了规定。此外，公司针对本次 A 股发行的募集资金投向已有明确的规定，将按照招股说明书所列用途使用，公司不会利用本次及后续 A 股发行形成的股本溢价进行股利分配。综上，前述计划及承诺有利于保障发行人全体股东的资产收益权。

（二）参与重大决策

根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，决定发行人董事的报酬、审议批准发行人的财务预算方案和决算方案、发行人向合并报表范围内公司（构成《香港上市规则》项下的“关连人士”除外）提供担保、批准公司发行债券（需要股东大会批准的可转股债券除外，且在适用法律和上市规则允许的范围内）、变更公司募集资金用途（受限于适用法律及上市规则允许的范围内）等事项将由发行人董事会决议，而根据境内法律法规要求该等事项一般需经 A 股上市公司股东大会审议。

尽管存在上述差异，但根据《公司章程（A股上市后适用稿）》，在《公司章程》的基础上，增加了股东大会的职权，包括但不限于审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案、审议批准公司授权发行股份总数的变动及增加发行在外股份数（包括发行股票（含优先股）、可转换为股份的证券、认股权证等影响公司股本的证券）、在遵守公司法其他要求的前提下，减少公司授权发行股份数以及已发行在外股份数（包括公司股东在股东大会上授予的一般授权未涵盖的股票赎回或回购）、批准修改公司章程大纲或章程细则、重大交易、重大担保等重大事项，同时对部分事项要求需经股东

大会特别决议通过。此外，发行人董事由股东大会任命和罢免（在章程细则中允许董事会任命或罢免的情况除外），其在对发行人经营管理事项进行审议时，根据《香港上市规则》和《科创板上市规则》均负有忠实义务和勤勉义务，并应维护发行人和全体股东的利益。

鉴于此，本所认为，《公司章程（A股上市后适用稿）》中关于股东大会和董事会的职权划分并未损害股东参与发行人重大决策的权利。

（三）剩余财产分配

《公司章程（A股上市后适用稿）》和境内要求在剩余财产分配方面没有实质差异。

五、发行人律师核查意见

（一）主要核查手段

本所律师主要履行了以下核查程序：

1、查阅了《公司章程》及《公司章程（A股上市后适用稿）》《股东大会议事规则》《董事会议事规则》《吉利汽车控股有限公司董事会审计委员会工作细则》《吉利汽车控股有限公司董事会提名委员会工作细则》《吉利汽车控股有限公司薪酬委员会工作细则》《吉利汽车控股有限公司对外担保管理制度》《吉利汽车控股有限公司对外投资管理制度》《吉利汽车控股有限公司募集资金管理制度》《吉利汽车控股有限公司信息披露管理制度》《吉利汽车控股有限公司信息披露境内代表工作细则》《吉利汽车控股有限公司关联交易管理制度》等本次发行上市后适用的内部治理制度；

2、查阅了《开曼群岛公司法》《香港上市规则》《到境外上市公司章程必备条款》等相关法律法规的规定；

3、查阅了发行人就本次发行上市召开的董事会会议资料及会议记录文件、股东大会通函、会议记录文件；

4、查阅了《发行人开曼群岛法律意见书》；

5、取得了发行人就本次发行上市出具的相关承诺。

（二）核查意见

经核查，本所认为，《公司章程（A股上市后适用稿）》及发行人本次发行上市后适用的其他内控制度对境内投资者权益的保护总体上不低于境内法律法规及中国证监会的要求。

《问询函》：“27.2 根据招股说明书，公司未缴纳社保或公积金的员工较多，如截止 2020 年 6 月 30 日，公司有 7,717 名员工未缴纳社保（其中 5,961 人为实习生）。招股说明书披露了部分员工未缴纳社保或公积金的原因。

请发行人补充披露报告期内是否存在因社保或公积金问题被处罚的情况。

请发行人说明：不同原因下涉及员工的具体情况。

请发行人律师核查并发表明确意见。”

回复：

一、请发行人补充披露报告期内是否存在因社保或公积金问题被处罚的情况

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“十二、公司员工及其社会保障情况”之“（二）社会保险和住房公积金缴纳情况”补充披露。

二、不同原因下涉及员工的具体情况

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人由于各类原因而未缴纳社会保险、住房公积金的员工情况如下：

单位：人

项目	养老保险	失业保险	医疗保险	生育保险	工伤保险	住房公积金
实习生未缴纳 ¹	5,961	5,961	5,961	5,961	5,065	5,961
境外子公司或境内外籍员工未缴纳 ²	155	155	155	155	155	231
退休返聘员工	28	28	28	28	28	26
通过第三方代为缴纳	1,048	1,048	1,048	1,048	1,048	1,044
新入职员工尚未办理完成手续	21	21	21	21	21	38
离职员工未再缴纳 ³	320	352	352	320	352	408
当地生育保险已并入医疗保险	-	-	-	10,810	-	-
其他	9	10	16	9	9	9
未缴纳人数合计	7,542	7,575	7,581	18,352	6,678	7,717

注 1：公司于部分当地规定允许的地区的实习生缴纳工伤保险

注 2：公司于部分当地规定允许的地区的为外籍员工缴纳社会保险

注 3：对于当月各项社会保险、住房公积金申报缴纳日前离职的员工，公司停止为其缴纳社会保险、住房公积金，该等人数由于各项社会保险、住房公积金申报缴纳日的差异可能产生不同；在计提人工成本、发放当月工资薪金时将该等员工计入员工总人数中

三、请发行人律师核查并发表明确意见

（一）核查程序

本所律师主要履行了以下核查程序：

1、取得并查阅发行人关于员工社会保险、住房公积金缴纳情况的统计及关于未缴纳员工的原因的说明；

2、抽样取得未缴纳社会保险、住房公积金的员工对应的实习协议、劳动合同、外服代缴社会保险、住房公积金的相关凭证等，验证其未缴纳的原因的真实性；

3、取得并查阅发行人子公司主管部门出具的关于社会保险、住房公积金的合规证明；

4、查阅发行人报告期营业外支出-罚款支出相关明细，检查其中是否包含社会保险、住房公积金相关的罚款支出。

（二）核查意见

经核查，本所认为，报告期内，发行人不存在因社会保险或住房公积金相关方面的重大违法违规行为而受到主管部门行政处罚的情形，不构成发行人本次科创板发行上市的法律障碍。

《问询函》：“27.3 请发行人说明本次申报信息披露与在香港联交所披露内容是否存在重大差异。

请中介机构核查并发表明确意见。”

根据香港联交所规定，公司需要在香港联交所网站上根据香港联交所的相关规定进行信息披露，保荐机构、本所律师和申报会计师对公司于香港联交所披露的文件内容进行了查阅，并与本次发行上市申请文件所披露的信息进行了比对，主要差异及原因说明如下：

1、报告期内，公司按照香港财务报告准则编制财务报表并于香港联交所进行有

关信息披露。2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，公司在香港联交所披露的财务报表是按照香港财务报告准则编制的，本次发行上市申请文件所披露的 2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月财务报表是按照中国企业会计准则编制的，因此本次发行上市申请文件所披露的财务报表与香港联交所披露的财务报表在适用的会计准则上存在一定差异。

2、本次发行上市申请文件披露的关联方及关联交易与在香港联交所披露的关连方及关连交易存在一定差异，该等差异系因境内外上市规则对关联（连）人的界定不同所致。

3、从披露的形式和具体内容来看，公司本次发行上市申请文件与公司在香港联交所披露的文件在格式和具体内容详尽方面存在一定差异，该等差异系因境内外上市规则和监管规则对于信息披露的要求不同所致。本次发行上市的招股说明书根据《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 41 号——科创板公司招股说明书》《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 23 号——试点红筹企业公开发行存托凭证招股说明书内容与格式指引》等境内法律法规的要求编制，公司在上海证券交易所受理公司本次发行上市的申请后，已于 2020 年 9 月 1 日在香港联交所网站同步进行了信息披露。

经核查，本所认为，公司本次发行上市申请文件所披露的信息与公司在香港联交所披露的信息相关差异主要是由于会计准则、境内外上市规则和监管规则差异所致，不存在重大实质性差异。

（本页无正文，为《北京市金杜律师事务所关于 GEELY AUTOMOBILE HOLDINGS LIMITED（吉利汽车控股有限公司）首次公开发行人民币普通股（A股）股票并在科创板上市的补充法律意见书（一）》之签章页）



经办律师： 潘渝嘉
潘渝嘉

王建学
王建学

单位负责人： 王玲
王玲

二〇二〇年九月十日

**关于吉利汽车控股有限公司
首次公开发行股票并在科创板上市申请
文件的审核问询函中有关
财务会计问题的专项说明**

致同会计师事务所（特殊普通合伙）

关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票 并在科创板上市申请文件的审核问询函中 有关财务会计问题的专项说明

上海证券交易所：

贵所关于《关于吉利汽车控股有限公司首次公开发行股票并在科创板上市申请文件的审核问询函》（以下简称审核问询函）收悉。对审核问询函所提财务会计问题，致同会计师事务所（特殊普通合伙）（以下简称我们或申报会计师）对吉利汽车控股有限公司（以下简称吉利汽车、公司或发行人）相关资料进行了核查，现做专项说明如下：

一、关于发行人股权结构、董监高等基本情况

问题 1.关于股权激励

截至 2020 年 6 月 30 日，公司执行的认股权计划包括：2002 年实行的认股权计划和 2012 年实行的认股权计划，其中 2002 年实行的认股权计划已终止。截至 2020 年 6 月 30 日，2002 年认股权计划尚未发行之新股为 7,450,000 股。截至 2020 年 6 月 30 日，发行人 2012 年认股权计划尚未发行之新股为 6,900,000 股。

请发行人按照《审核问答》之 12 的要求补充披露股份支付相关信息。

请发行人说明：（1）报告期内股份支付的计算依据、方法以及会计处理，每

股公允价值的确定依据，股份支付在成本、费用中的分配情况；（2）报告期内期权激励计划的行权条件、行权价格，期权行权是否有等待期、服务期等限制条件；（3）报告期内股份支付费用逐年下降的原因；（4）股份支付费用是否应作为经常性损益。

请保荐机构和申报会计师按照《审核问答》之 12 的要求逐项进行核查并发表意见，并就股份支付相关会计处理是否符合《企业会计准则》相关规定发表明确意见。

回复：

一、发行人披露

发行人已在招股书说明书“第五节 发行人基本情况”之“三、公司重组上市及报告期内的股本、股份和股东变化情况”之“（三）股权激励情况”部分补充披露如下：

（一）期权激励计划的基本内容、制定计划履行的决策程序、目前的执行情况

截至2020年6月30日，公司执行的认股权计划包括：2002年实行的认股权计划和2012年实行的认股权计划，其中2002年实行的认股权计划已终止。

截至2020年6月30日，公司上述认股权计划尚可授予的认股权对应的普通股为673,186,045股，占2020年6月30日已发行普通股的6.86%；已授权尚未行使的认股权对应普通股为14,350,000股，占2020年6月30日已发行普通股的0.15%，具体情况如下：

单位：股

序号	认股权计划	已授予未行使认股权 对应普通股		尚可授予认股权 对应普通股		合计
		股份数	占比	股份数	占比	
1	2002年认股权计划	7,450,000	0.08%	-	-	0.08%
2	2012年认股权计划	6,900,000	0.07%	673,186,045	6.86%	6.93%

合计	14,350,000	0.15%	673,186,045	6.86%	7.01%
----	------------	-------	-------------	-------	-------

注：股份总数均以 2020 年 6 月 30 日为基准计算

1、2002年实行的认股权计划

2002年5月31日，发行人股东大会审议通过了认股权计划并于审议通过后开始实行，本次认股权计划有效期为10年。截至2012年3月29日，发行人已授出1,368,120,000份认股权，其中401,005,000份认购权证已行使认购401,005,000股股份，371,280,000份认股权证已注销，35,000,000股认股权根据认股权计划而失效，及560,835,000份认股权证尚未行使。2012年5月18日，发行人通过年度股东大会普通决议审议通过终止本次认股权计划。终止相关认股权计划后，发行人不再将根据该认股权计划授出新的认股权，但已授出的认股权将继续有效并可根​​据认股权计划的规则予以行使。

截至2020年6月30日，公司2002年实行的认股权计划已授权尚未行使的认股权对应普通股为7,450,000股，占2020年6月30日已发行普通股的0.08%。

2、2012年实行的认股权计划

2012年5月18日，发行人通过年度股东大会普通决议审议通过采纳新认股权计划。本次认股权计划自股东采纳新认股日期起有效期为10年，主要情况如下：

(1) 发行对象

发行人或其任何附属公司之任何全职或兼职雇员、行政人员、高级职员或董事（包括独立非执行董事），以及任何咨询人、顾问、代理商、供应人、客户、分销商及经董事会认定为将或已经对发行人及/或其任何附属公司做出贡献之其他人士。

(2) 认股权的行使价

授予合资格参与者之每份认股权的行使价须由董事会全权决定，不得低于下列最高者：（1）股份于建议授出认股权当日在港交所之收市价；（2）股份于授出认股权日期前5个交易日在港交所每日报价表之平均收市价；及（3）股份面值。

(3) 行权条件

根据认股权计划和香港联交所上市规则的相关规定，董事会有权在认股权有效期间授出认股权，行权条件包括但不限于持有认股权之最短期限、可行使该等认股权前须达到之表现目标、及/或董事会可能全权酌情厘定之任何其他条款。

(4) 认股权数量

因行使本认股权计划及公司任何其他认股权计划获授出但有待行使之所有尚未行使认股权而发行之最高股份数目，合计不超过公司不时之已发行股本的30%。因行使本认股权计划或公司采纳之任何其他认股权计划授出之所有认股权而可能发行之股份，合计不得超过本公司于采纳当日已发行股份的10%。每名认股权计划的参与者获授认股权（包括已行使及尚未行使者）而发行及将要发行之公司股份总数，在任何十二个月期间均不得超过公司已发行股本之1%，但获得公司股东批准除外。

(5) 认股权归属

2015年1月1日前授出之认股权，授出认股权之10%将于授出日期起每年归属，同时10%之认股权于授出日期即时归属。于2015年1月1日后授出之认股权均不会于首年归属，授出认股权之25%将于授出日期首年后每年归属。

截至2020年6月30日，公司上述认股权计划尚可授予的认股权对应的普通股为673,186,045股，占2020年6月30日已发行普通股的6.86%；已授权尚未行使的认股权对应普通股为6,900,000股，占2020年6月30日已发行普通股的0.07%。

(二) 期权行权价格的确定原则，以及和最近一年经审计的净资产或评估值的差异与原因

公司2002年、2012年实行的认股权计划期权行权价格的确定原则如下：行使价须由董事会全权决定，不得低于下列最高者：（1）股份于建议授出认股权当日在港交所之收市价；（2）股份于授出认股权日期前5个交易日在港交所每日报价表之平均收市价；及（3）股份面值。

报告期内公司历次期权行权价分别为12.22港元/股、15.96港元/股、16.04港元/股，2017年末、2018年末、2019年末和2020年6月末公司经审计每股净资产分别为3.81元/股、4.97元/股、5.91元/股和6.15元/股，行权价格均高于公司最近一期经审计每股净资产，主要由于公司系香港联交所上市公司，期权定价参考公司股票在联交所的交易价格所致。

（三）期权激励计划对公司经营状况、财务状况、控制权变化等方面的影响

公司设置期权激励计划，旨在提升激励对象工作积极性，以提升公司股份价值，为全体股东争取利益。期权激励计划有望对公司未来的经营状况及财务状况形成积极作用，不会对公司控制权产生不利影响。

（四）涉及股份支付费用的会计处理等

吉利汽车于2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月确认股份支付费用分别为人民币2,772.43万元、1,459.40万元、545.87万元及242.77万元。期权费用核算主要要素包括期权数量、期权公允价值及等待期摊销率等（注：被授予股票期权的公司同类员工历史离职率较低，管理层认为离职率不会对计算模型产生重大影响，故期权费用核算要素未包含离职率），其中，期权公允价值根据二项期权定价模型确认，等待期摊销率根据具体等待期年化计算。

等待期内各年度股份支付费用=各期股份支付费用之和

各期股份支付费用=各期股票期权数量*等待期摊销率*股票期权的单位公允价值

1、等待期内股份支付费用相关会计处理

借：管理费用

贷：资本公积-其他资本公积

2、期权行权时的相关会计处理

借：银行存款

借：资本公积-其他资本公积

贷：股本

贷：资本公积-股本溢价

3、授予期权不行权过期作废时的会计处理

授予期权不行权过期作废时，将对应的资本公积-其他资本公积转入资本公积-股本溢价。

二、发行人说明

（一）报告期内股份支付的计算依据、方法以及会计处理，每股公允价值的确定依据，股份支付在成本、费用中的分配情况

报告期内股份支付的计算依据、方法以及会计处理，参见本题之“一、请发行人按照《审核问答》之 12 的要求补充披露股份支付相关信息”之“（四）涉及股份支付费用的会计处理等”。

公司采用二项期权定价模型确定每股公允价值，选用的期权定价模型考虑了期权的行权价格、期权的有效期、标的股份的现行价格、股价预计波动率、股份的预计股利、期权有效期内的无风险利率等因素。

由于股权激励授予对象均系公司从事管理职能的人员，因此股份支付费用均计入管理费用。

（二）报告期内期权激励计划的行权条件、行权价格，期权行权是否有等待期、服务期等限制条件

报告期内，发行人分别于 2017 年 3 月 31 日、2018 年 9 月 7 日及 2020 年 1 月 14 日授出认股权，上述认股权的授予情况具体如下：

序号	授出时间	授出数量 (份)	行权价格 (港元/ 股)	行权是否有等待期、服务期等限制条件
1	2017/3/31	5,500,000	12.22	有效期为五年（2017/3/31-2022/3/30），其中第

序号	授出时间	授出数量 (份)	行权价格 (港元/ 股)	行权是否有等待期、服务期等限制条件
				一年无认股权归属，第二年、第三年、第四年、第五年分别按 25% 比例归属。认股权于其届满日期后概不得予以行使
2	2018/9/7	600,000	15.96	有效期为五年（2018/9/7-2023/9/6），其中第一年无认股权归属，第二年、第三年、第四年、第五年分别按 25% 比例归属。认股权于其届满日期后概不得予以行使
3	2020/1/14	800,000	16.04	有效期为五年（2020/1/14-2025/1/13），其中第一年无认股权归属，第二年、第三年、第四年、第五年分别按 25% 比例归属。认股权于其届满日期后概不得予以行使

如上表所述，公司对授出认股权的归属期及行权比例等均有明确约定。同时，认股权计划对承受人因不同原因终止其与公司及/或其任何附属公司之关系导致认股权失效或提前终止的情形进行了明确约定，因此公司上述股权激励计划符合“完成等待期内的服务才可以行权的股份支付”相关定义，授出认股权对应的股份支付费用按相应批次在等待期内摊销。

上述三次授出认股权对应的股份支付费用报告期内摊销情况如下：

单位：万元

授出批次	2020年1-6月	2019年	2018年	2017年
2020年授予的认股权	91.12	-	-	-
2018年授予的认股权	32.62	108.99	38.39	-
2017年授予的认股权	106.99	358.39	619.33	775.37
以前年度授予的认股权	12.05	78.49	801.67	1,997.06
合计	242.77	545.87	1,459.40	2,772.43

（三）报告期内股份支付费用逐年下降的原因

根据公司期权激励计划的认股权归属模式，“2015年1月1日前授出之认股权，授出认股权之 10% 将于授出日期起每年归属，同时 10% 之认股权于授出日期即时归属。于 2015 年 1 月 1 日后授出之认股权均不会于首年归属，授出认股权之 25%

将于授出日期首年后每年归属”，上述归属模式决定了公司已授予未到期的期权对应的股份支付摊销在报告期内应呈逐期递减趋势。且报告期内新授予的股票期权数量相对较少，各期分别新授予数量分别为 550 万股、60 万股、0 万股、80 万股，该部分股份支付摊销的影响金额相对较小。故总体上，报告期内股份支付费用逐年下降。

（四）股份支付费用是否应作为经常性损益

报告期内，公司计入当期损益的股份支付费用合计金额分别为人民币 2,772.43 万元、1,459.40 万元、545.87 万元及 242.77 万元。

根据《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第 1 号——非经常性损益（2008）》，非经常性损益是指与公司正常经营业务无直接关系，以及虽与正常经营业务相关，但由于其性质特殊和偶发性，影响报表使用人对公司经营业绩和盈利能力做出正常判断的各项交易和事项产生的损益。

根据《首发业务若干问题解答》问题 26，确认股份支付费用时，对增资或受让的股份立即授予或转让完成且没有明确约定服务期等限制条件的，原则上应当一次性计入发生当期，并作为偶发事项计入非经常性损益。对设定服务期的股份支付，股份支付费用应采用恰当的方法在服务期内进行分摊，并计入经常性损益。按照《企业会计准则第 11 号——股份支付》中的定义，股份支付是指企业为获取职工和其他方提供服务而授予权益工具或者承担以权益工具为基础确定的负债的交易。发行人认为分期归属的股份支付是向员工支付薪酬的一种形式，属于与正常经营业务相关的事项。发行人对前述判断进行了进一步复核，经过审慎判断，将报告期内股份支付费用修订计入经常性损益，并对招股说明书及其他申请文件的相关内容进行了相应修订。

修订后，报告期内非经常性损益明细表如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
-----	--------------	---------	---------	---------

非经常性损益总额	129,656.43	245,331.67	149,225.38	144,340.22
归属于公司普通股股东的非经常性损益	105,165.05	188,150.27	118,134.65	116,809.34

发行人已在招股说明书“第二节 概览”之“三、发行人报告期的主要财务数据和财务指标”、“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“六、非经常性损益”、“八、主要财务指标”和“十一、经营成果分析”之“（八）扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润”中，对相关涉及非经常性损益的财务数据进行了调整，并以楷体加粗形式标注。

三、申报会计师核查程序和核查意见

（一）核查程序

- 1、查阅发行人审议通过的历次认股权计划、会议记录及相关公告；
- 2、检查股权激励计划授予文件，复核等待期等条款；
- 3、检查股权激励授予日，复核股票期权数量、单位公允价值评估方法及模型的恰当性、关键参数的合理性。
- 4、获取并检查发行人股份支付费用计算表，核对股票期权数量的准确性，并根据股票期权单位公允价值、等待期、行权条件等，检查发行人股份支付费用计算的准确性。

（二）核查意见

- 1、发行人系香港联交所上市公司，发行人报告期内存续的期权激励计划符合联交所相关规定，不适用《上市规则》第 10.4 条相关规定；
- 2、发行人期权激励计划不适用《上市公司股权激励管理办法》相关规定；
- 3、发行人期权激励计划的行权价格由发行人董事会确定，且不低于下列最高者：（1）股份于建议授出认股权当日在港交所之收市价；（2）股份于授出认股权日期前 5 个交易日在港交所每日报价表之平均收市价；及（3）股份面值。报告期内发行人行权价格高于其最近一期经审计净资产；

4、发行人全部在有效期内的期权激励计划所对应股票数量占上市前总股本的比例未超过 15%。截至本问询函回复签署之日，发行人期权激励不涉及 A 股股份预留权益；

5、在审期间，发行人未新增期权激励计划，相关激励对象未进行行权；

6、发行人期权激励计划不会导致实际控制人发生变化；

7、发行人期权激励对象不适用“应承诺自行权日起三年内不减持，同时承诺上述期限届满后比照董事、监事及高级管理人员的相关减持规定执行”的规定。

8、发行人已在招股说明书中按照《审核问答》之 12 的要求充分披露期权激励计划的有关信息；

9、发行人对其股份支付相关权益工具公允价值的计量方法的说明属实，报告期内公司按照上述股份支付计算方法确认股份支付，相关股份支付费用确认准确、完整；

10、发行人报告期内股份支付相关会计处理符合《企业会计准则》相关规定。

问题 2. 关于控股子公司与参股公司

2.2

根据招股说明书，发行人存在与控股股东等共同投资的行为，包括但不限于发行人控股子公司中的吉润汽车、湖南吉利、湖南吉利、浙江陆虎等，参股公司中的领克投资有限公司等。

请发行人梳理与控股股东、实际控制人共同投资的情况，并按照《审核问答（二）》之 8 的要求补充披露相关事项；请中介机构按照《审核问答（二）》之 8 的要求进行核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人披露

发行人已在招股说明书“第五节 发行人基本情况”之“七、公司控股子公司、

参股公司的基本情况”补充披露如下：

(六) 发行人与控股股东共同投资的公司

1、吉润汽车

(1) 公司概况

截至2020年6月30日，吉润汽车基本情况参见本节“(三) 公司重要控股子公司的具体情况”之“1、吉润汽车”。

(2) 简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2003.5	浙江吉利、Centurion 共同出资设立吉润汽车，公司注册资本为 1,301.2048 万美元(折合人民币 10,800 万元)	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
2	2003.11	浙江吉利、Centurion 同比例增资	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
3	2004.1	浙江吉利将所持有的吉润汽车 53.19%股权共计 4,404.34 万美元出资额转让给吉利控股	吉利控股持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
4	2005.7	吉利控股向浙江吉利转让其所持有的吉润汽车 53.19%股权	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
5	2006.9	浙江吉利、Centurion 同比例增资	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
6	2006.11	浙江吉利、Centurion 同比例增资	浙江吉利持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
7	2008.6	发行人发行股份购买浙江吉利所持吉润汽车 44.19%股权	浙江吉利持股 9% Centurion 持股 91%
8	2010.2	浙江吉利、Centurion 同比例增资	浙江吉利持股 9% Centurion 持股 91%
9	2011.12	浙江吉利向 Centurion 全资子公司浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司转让 8%股权	浙江吉利持股 1% Centurion 持股 91% 浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司持股 8%
10	2015.1	浙江吉利、Centurion 增资	浙江吉利持股 1% Centurion 持股 93.45% 浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司持股 5.55%
11	2019.12	浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司将其所持股权转让给福林汽车	浙江吉利持股 1% Centurion 持股 93.45% 福林汽车持股 5.55%

序号	时间	事项	股权结构
12	2020.6	浙江吉利、Centurion、福林汽车同比例增资	浙江吉利持股 1% Centurion 持股 93.45% 福林汽车持股 5.55%

(3) 最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020年6月30日/2020年1-6月	2019年12月31日/2019年度
总资产	3,783,483.39	3,251,871.43
净资产	1,913,687.16	1,355,984.40
营业收入	73,114.95	493,801.37
净利润	59,095.38	229,003.89

2、华普国润

(1) 公司概况

公司名称	上海华普国润汽车有限公司
统一社会信用代码	91310000756130462P
公司住所	上海市金山区枫泾镇工业园区
成立时间	2003年11月24日
法定代表人	安聪慧
注册资本	12,136.36 万美元
股权结构	Value Century 持股 91%，福林汽车持股 8%，上海华普持股 1%
经营范围	研制、开发、生产轿车关键零部件，销售自产产品并提供售后服务，机器设备租赁业务及其他服务性业务（包括从事汽车领域内的技术开发、技术服务、技术咨询业务），企业管理咨询服务（凡涉及配额、许可证、专项规定、质检、安检管理和相关行业资质要求的，需按照国家有关规定和取得相应资质后开展经营业务）。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】

(2) 简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2003.11	上海华普、Value Century 共同出资设立华普国润，公司注册资本为 5,169.69 万美元	上海华普持股 53.19% Value Century 持股 46.81%

序号	时间	事项	股权结构
2	2006.1 1	上海华普、Value Century 同比例增资，注册资本由原 5,169.69 万美元增至 9,976.36 万美元	上海华普持股 53.19% Value Century 持股 46.81%
3	2008.6	发行人发行股份购买上海华普所持华普国润 44.19% 股权	上海华普持股 9% Value Century 持股 91%
4	2010.3	上海华普、Value Century 同比例增资，注册资本由原 9,976.36 万美元增至 12,136.36 万美元	上海华普持股 9% Value Century 持股 91%
5	2011.1 2	上海华普向 Centurion 全资子公司浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司转让 8% 股权	上海华普持股 1% Value Century 持股 91% 浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司持股 8%
6	2019.1 2	浙江金刚汽车零部件研究开发有限公司将其所持股权转让给福林汽车	上海华普持股 1% Value Century 持股 91% 福林汽车持股 8%

(3) 最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020年6月30日/2020年1-6月	2019年12月31日/2019年度
总资产	280,784.15	294,596.74
净资产	279,157.68	273,525.67
营业收入	129.93	3,107.82
净利润	5,632.01	69,050.35

3、湖南吉利

(1) 公司概况

截至2020年6月30日，湖南吉利基本情况参见本节“(三)公司重要控股子公司的具体情况”之“4、湖南吉利”。

(2) 简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2007.4	浙江豪情、Centurion 共同出资设立湖南吉利，公司注册资本为 2,500 万美元	浙江豪情持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江豪情所持湖南吉利 44.19% 股权	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%

序号	时间	事项	股权结构
3	2010.1	浙江豪情、Centurion 同比例增资	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%
4	2011.1 2	浙江豪情向 Centurion 全资子公司福林汽车转让 8%股权	上海华普持股 1% Centurion 持股 91% 福林汽车持股 8%

(3) 最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020年6月30日/2020年1-6月	2019年12月31日/2019年度
总资产	548,992.37	616,453.68
净资产	432,866.21	375,361.28
营业收入	441,697.46	1,470,212.96
净利润	57,504.93	103,078.74

4、浙江陆虎

(1) 公司概况

截至2020年6月30日，浙江陆虎基本情况参见本节“(三)公司重要控股子公司的具体情况”之“6、浙江陆虎”。

(2) 简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2006.12	浙江豪情、Centurion 共同出资设立浙江陆虎，公司注册资本为 15,168 万元人民币（折 1,895.96 万美元）	浙江豪情持股 53.19% Centurion 持股 46.81%
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江豪情所持浙江陆虎 44.19%股权	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%
3	2010.1	浙江豪情、Centurion 同比例增资	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%
4	2012.2	浙江豪情向 Centurion 全资子公司福林汽车转让 8%股权	浙江豪情持股 1% Centurion 持股 91% 福林汽车持股 8%
5	2018.9	浙江豪情、Centurion、福林汽车同比例增资	上海华普持股 1% Centurion 持股 91% 福林国润持股 8%

(3) 最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020年6月30日/2020年1-6月	2019年12月31日/2019年度
总资产	957,708.89	1,095,761.58
净资产	479,750.40	485,292.73
营业收入	478,348.31	1,076,245.91
净利润	-5,542.32	33,550.83

5、领克投资

(1) 公司概况

公司名称	领克投资有限公司
统一社会信用代码	91330200MA2AF25Y7B
公司住所	浙江省宁波市杭州湾新区滨海二路818号101室
成立时间	2017/10/20
法定代表人	安聪慧
注册资本	750,000万元人民币
股权结构	吉润汽车持股50%，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司持股30%，浙江豪情持股20%。
经营范围	（一）在国家允许外商投资的领域依法进行投资；（二）受其所投资企业的书面委托（经董事会一致通过），向其所投资企业提供下列服务：1、协助或代理其所投资的企业从国内外采购该企业自用的机器设备、办公设备和生产所需的原材料、元器件、零部件和在国内外销售其所投资企业生产的产品，并提供售后服务；2、在外汇管理部门的同意和监督下，在其所投资企业之间进行外汇平衡；3、为其所投资企业提供产品生产、销售和市场开发过程中的技术支持、员工培训、企业内部人事管理等服务；4、协助其所投资企业寻求贷款及提供担保；（三）在中国境内设立科研开发中心或部门，从事新产品及高新技术的研究开发，转让其研究开发成果，并提供相应的技术服务；（四）为其投资者提供咨询服务，为其关联公司提供与其投资有关的市场信息、投资政策等咨询服务；（五）承接母公司和关联公司的服务外包业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

(2) 简要历史沿革

序号	时间	事项	股权结构
1	2017.10	吉润汽车、浙江豪情、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资有限公司，公司注册资本为750,000	吉润汽车持股50% 沃尔沃汽车（中国）投资有限公司持股30%

序号	时间	事项	股权结构
		万元	浙江豪情持股 20%

(3) 最近一年及一期的主要财务数据

单位：万元

项目	2020年6月30日/2020年1-6月	2019年12月31日/2019年度
总资产	2,164,835.50	1,825,237.26
净资产	877,451.08	858,312.57
营业收入	803,938.50	1,732,540.77
净利润	18,859.30	48,586.94

二、发行人说明

(一) 发行人与控股股东共同投资的相关公司的背景、原因和必要性

1、吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎

发行人与控股股东共同出资设立吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎，主要系发行人在重组上市过程中的重组安排。于重组上市过程中，发行人与控股股东共同出资设立上述合资企业，并由控股股东取得相关企业的控制权，主要系为了在实际控制人取得发行人控制权并注入资产、进行相关业务重组的初期使实际控制人及其控制的企业保持对相关核心业务资产的控制权，避免因重组相关流程的影响而影响实际控制人对核心业务资产的控制及权益。

2008年，发行人通过代价发行的方式收购上述合资公司的控制权，但控股股东仍保留对该等合资公司1%至9%不等的少数股权，主要系由于发行人作为红筹企业，在当时的监管环境下无法取得整车制造资质，而需通过整车成套件的交易由控股股东控制的目录公司进行检测加工及申领整车合格证的流程，控股股东保留对该等合资公司的少数股权，系考虑在早期相关监管环境下，需保持控股股东及其控制的目录公司与该等合资公司的股权关系。

2、领克投资

2017年8月，发行人子公司吉润汽车与浙江豪情及沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资，领克投资注册资本为人民币750,000万元，吉润汽车、浙江豪情及沃尔沃投资分别以现金注资375,000万元、150,000万元及225,000万元，分别占领克投资注册资本的50%、20%及30%。其中浙江豪情为吉利控股非全资子公司，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司由吉利控股通过Volvo Car AB间接控制。领克投资及其附属公司主要从事生产及销售领克品牌乘用车，并提供相关售后服务。

发行人与沃尔沃汽车（中国）投资有限公司及浙江豪情共同出资设立领克投资的主要原因为：

1、沃尔沃为源自北欧的全球性豪华整车企业，在全球塑造了高端的品牌形象，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司入股领克投资，有利于领克塑造中高端乘用车的品牌形象并为领克品牌持续发展提供支持；

2、领克01车型、领克02车型、领克03车型等车型的生产将运用吉利控股下属企业掌握的CMA等技术，吉利控股通过浙江豪情入股领克投资，可以为领克投资提供持续的技术支持。

（二）发行人出资是否合法合规、出资价格是否公允

1、吉润汽车出资作价依据

吉润汽车设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2003.5	浙江吉利、Centurion共同出资设立吉润汽车，公司注册资本为1,301.2048万美元（折合人民币10,800万元）	浙江吉利持股53.19% Centurion持股46.81%	浙江吉利以经评估的汽车生产设施出资5,745万元；Centurion以现汇出资
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江吉利所持吉润汽车44.19%股权	浙江吉利持股9% Centurion持股91%	发行股份购买股权，双方已参考吉润汽车2007年6月30日之净资产协商确定交易总对价为97,051万港元；

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
				双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

2、华普国润出资作价依据

华普国润设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2003.11	上海华普、Value Century 共同出资设立华普国润，公司注册资本为 5,169.69 万美元	上海华普持股 53.19% Value Century 持股 46.81%	上海华普以机器设备、专有技术、土地使用权及厂房出资 2,750 万美元，发行人委托独立专业估值师在 2003 年 10 月 31 日或之前按持续使用基准评估上海华普资产之价值；Value Century 以现汇出资
2	2008.6	发行人发行股份购买上海华普所持华普国润 44.19% 股权	上海华普持股 9% Value Century 持股 91%	发行股份购买股权，双方已参考华普国润 2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 36,747 万港元；双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

3、湖南吉利出资作价依据

湖南吉利设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2007.4	浙江豪情、Centurion 共同出资设立湖南吉利，公司注册资本为 2,500 万美元	浙江豪情持股 53.19% Centurion 持股 46.81%	浙江豪情、Centurion 均以现金出资
2	2008.6	发行人发行股份购买浙	浙江豪情持股 9%	双方已参考湖南吉利

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
		江豪情所持湖南吉利 44.19% 股权	Centurion 持股 91%	2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 1,784 万港元；双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

4、浙江陆虎出资作价依据

浙江陆虎设立及重组过程中的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2006.1 2	浙江豪情、Centurion 共同出资设立浙江陆虎，公司注册资本为 15,168 万元人民币（折 1,895.96 万美元）	浙江豪情持股 53.19% Centurion 持股 46.81%	浙江豪情以资产出资；Centurion 以现金出资；根据发行人公告，浙江豪情以资产出资约 8,068 万元，该等资产价值以浙江豪情所投入的土地及物业的评估值为基准
2	2008.6	发行人发行股份购买浙江豪情所持浙江陆虎 44.19% 股权	浙江豪情持股 9% Centurion 持股 91%	双方已参考浙江陆虎 2007 年 6 月 30 日之净资产协商确定交易总对价为 9,350 万港元；双方已参考股份暂停在联交所买卖前 20 个交易日在联交所之平均收市价，商定发行股份价格为每股 1.25 港元

5、领克投资出资作价依据

领克投资设立时的出资及作价依据如下：

序号	时间	事项	股权结构	出资形式及非货币出资的作价依据
1	2017.10	吉润汽车、浙江豪情、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司共同出资设立领克投资有限公司，公司注册资本为 750,000 万元	吉润汽车持股 50%，沃尔沃汽车（中国）投资有限公司持股 30%，浙江豪情持股 20%	各方股东均以现金出资

5、发行人出资合法合规、出资价格公允

（1）吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎

如上所述，吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎设立时涉及的非货币出资均系以其净资产或者评估值为作价依据，发行人于 2008 年代价发行收购上述合资企业控制权时，相关合资企业估值参照对应企业净资产确定，发行人发行股份的价格参考停牌前 20 个交易日股票在联交所之平均收市价确定，该等交易作价具有合理性，不存在严重损害发行人利益的情形。

根据发行人公告文件，就发行人 2008 年代价发行收购上述合资企业控制权事项，发行人聘请了独立财务顾问，履行了董事会、股东特别大会审议程序，取得了商务部批复文件，最终香港联交所于 2008 年 6 月 23 日批准代价股份发行上市。根据发行人香港法律顾问的意见，上述合资企业设立和收购期间，发行人没有受到香港联交所因公司违反《香港上市规则》而公开处罚的情况。

（2）领克投资

吉润汽车、浙江豪情、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司出资设立领克投资时均以现金出资，且出资价格对应的领克投资设立时整体估值相同，出资价格公允，不存在严重损害发行人利益的情形。

根据发行人公告文件，就吉润汽车参与出资设立领克投资事宜，发行人聘请了独立财务顾问，履行了董事会、股东特别大会审议程序。根据吉润汽车商务、

市监主管部门出具的合规证明文件，吉润汽车未有相关的违法违规行为。

（三）发行人与上述相关公司的往来情况

1、发行人与吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎的往来情况

报告期内，吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎均为发行人的子公司，并承担发行人境内生产汽车成套件及相关汽车部件的业务，与发行人及发行人其他子公司存在业务往来及资金往来。

鉴于：

（1）吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎与发行人的业务往来及资金往来均为发行人合并报表范围内的业务相关往来及内部资金调度，相关往来不会对发行人的经营业绩及财务状况产生重大不利影响，不会对发行人利益造成损害；

（2）截至报告期末，发行人控股股东及其控制的企业持有的吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎股权比例均为 1%，对发行人归属于母公司股东的净利润及归属于母公司股东的净资产的影响较小；

（3）发行人三级子公司、四级子公司均为通过吉润汽车、华普国润、湖南吉利或浙江陆虎直接/间接控制的子公司，且多为该等企业的直接/间接的全资子公司。上述企业与吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎之间的业务往来及资金往来不会对发行人利益造成损害；

（4）如上所述，发行人与控股股东及其控制的企业对上述企业的出资价格具有合理性，因而发行人控股股东及其控制的企业作为吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎的少数股东相应享有该等企业的对应权利具有合理性，该等情形不会对发行人利益造成损害。

综上所述，发行人与吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎之间发生的交易为发行人合并报表范围内的业务相关往来及内部资金调度，相关交易不会对发行人的利益造成重大损害。

2、发行人与领克投资的往来情况

报告期内，发行人与领克投资及其下属公司存在业务往来，已在招股说明书中披露，具体如下：

单位：万元

关联方名称	关联交易内容	2020年 1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
凯悦汽车大部件制造（张家口）有限公司	整车及配件销售	66,727.97	153,339.28	90,617.54	893.79
余姚领克汽车部件有限公司		12,294.92	2,221.49	-	-
领克汽车销售有限公司		42.98	321.18	135.63	-
领克投资及其下属公司	整车及配件采购	924.65	14.36	385.45	-
	三包索赔收入	0.81	-	-	-
	三包索赔支出	105.93	121.66	-	-
	项目服务收入	689.45	258.03	-	-
	运费收入	7,291.91	-	-	-
	仓储费收入	568.58	2,282.58	-	-
	水电费收入	-	5.22	-	-
	其他收入	243.31	13.25	1.22	-
	服务费	2.34	-	-	-
	研发支出	-	-	13.52	-
	其他费用	76.29	1.08	-	-
	销售固定资产	2.70	308.67	17.16	-
	购买固定资产及在建工程	0.63	87.71	59.93	-

报告期内，领克投资及其下属公司与发行人的业务往来主要系前者向发行人采购动力总成系统及相关部件、接受发行人整车及售后件运输便利服务、租赁发行人物业用于售后件仓储等。

领克品牌是吉利汽车、沃尔沃汽车（中国）投资有限公司、吉利控股共同出资打造的中高端乘用车品牌，领克投资及其下属公司采购吉利汽车的发动机、变速器，同时向吉利汽车采购少量上述日常服务，该等交易合法合规，在商业角度

具备必要性、合理性。报告期内，领克投资向吉利汽车采购的发动机、变速器数量均不超过当期领克整车销量，该类交易按成本加成方式定价，其余交易类型参考市场第三方价格定价，该等交易真实，定价公允，不存在损害发行人利益的行为。

关于报告期内发行人与上述公司之间的交易情况，发行人已在招股说明书中补充披露如下：

报告期内，吉润汽车、华普国润、湖南吉利及浙江陆虎均为发行人的子公司，并承担发行人境内生产汽车成套件及相关汽车部件的业务，与发行人及发行人其他子公司存在业务往来及资金往来；发行人与领克投资之间的往来情况具体请见本招股说明书“第七节 公司治理与独立性”之“十、关联（连）方及关联（连）交易”之“（二）关联（连）交易情况”相关内容。报告期内发行人与上述公司之间的相关交易不会对发行人的利益造成重大损害。

三、申报会计师核查程序和核查意见

（一）核查程序

- 1、查阅发行人控股子公司及参股公司的营业执照或注册登记手续、工商底档、公司章程等资料，核查其股权结构、业务经营情况；
- 2、在国家企业信用信息公示系统检索上述公司的工商登记信息；
- 3、获取发行人公告文件，对控股子公司及参股公司的设立及重组过程进行了解；
- 4、获取发行人关联方清单并核查关联交易及余额。

（二）核查意见

综上所述，申报会计师认为，发行人已按照《审核问答（二）》之 8 的规定进行信息披露；发行人对吉润汽车、华普国润、湖南吉利、浙江陆虎及领克投资设立及重组过程中的出资合法合规、价格公允；发行人与上述公司之间的相关交易

不会对发行人的利益造成重大损害。

三、关于发行人业务

问题 11.关于销售与客户

招股说明书披露，2018 年产能为 171 万台，2019 年产能为 210 万台。2019 年度，公司产能利用率有所下降，主要原因系 2018 年内公司向吉利控股收购了杭州大江东、贵州观山湖和宁波杭州湾三家工厂，2019 年度整车产能提升 69 万台。发行人客户高度分散，报告期各期前五大客户销售收入占比均仅为 10%左右，公司第一大客户为实际控制人控制的企业。

请发行人披露：（1）报告期内前五大客户名称；（2）报告期内乘用车级别分类的销量和收入，各经营模式的收入，主要车型的销量和收入。

请发行人说明：（1）2019 年整车产能提升的数据是否存在矛盾，是否存在部分淘汰或出售部分产能的情形；（2）报告期内公司第一大客户的具体情况，销售金额与数量的情况，前五大客户为直销客户还是经销客户；（3）与经销商合作的具体模式，定价依据、信用政策、对经销商的补贴或返利情况，报告期内经销商新增和退出情况；（4）直销模式的具体情况，报告期内直销模式销售大幅上升的原因。

请保荐机构和申报会计师说明对主要客户和经销模式的核查过程、依据和结论，相关客户的走访比例等，并就经销模式下收入的真实性发表明确意见。

回复：

一、发行人披露

（一）报告期内前五大客户名称

发行人已在招股书说明书“第六节 业务与技术”之“四、发行人销售情况和主要客户情况”之“（三）前五大客户销售情况”部分补充披露报告期内前五大客户名称：

报告期各期，吉利汽车的前五大客户名称及交易金额如下：

单位：万元

序号	客户名称	金额	占营业收入比例
2020年1-6月			
1	客户 1	205,862.45	5.55%
2	客户 2	48,120.99	1.30%
3	客户 3	39,903.15	1.07%
4	客户 4	34,387.16	0.93%
5	客户 5	24,953.70	0.67%
合计		353,227.44	9.52%
2019年度			
1	客户 1	764,300.43	7.79%
2	客户 2	143,612.89	1.46%
3	客户 3	99,072.47	1.01%
4	客户 4	80,282.91	0.82%
5	客户 5	74,217.92	0.76%
合计		1,161,486.63	11.84%
2018年度			
1	客户 1	753,967.42	7.02%
2	客户 2	154,272.64	1.44%
3	客户 3	113,260.99	1.06%
4	客户 4	111,183.64	1.04%
5	客户 5	99,158.55	0.92%
合计		1,231,843.25	11.48%
2017年度			
1	客户 1	437,083.11	4.67%
2	客户 2	166,572.00	1.78%
3	客户 3	113,002.36	1.21%
4	客户 4	111,238.70	1.19%
5	客户 5	101,450.18	1.08%
合计		929,346.37	9.93%

注 1: 同一控制下的客户交易金额已合并列示。

注 2: 由于吉利汽车与目录公司间的整车成套件-整车交易为背对背交易, 故前五大客户中对客户“实际控制人控制的企业”的销售收入数据不包含对目录公司的整车成套件-整车背对背交易的销售金额。

(二) 报告期内乘用车级别分类的销量和收入, 各经营模式的收入, 主要车型的销量和收入

发行人已在招股说明书“第六节 业务与技术”之“一、公司主营业务及主要产品”之“(三) 主营业务收入”中补充披露以下内容:

“1、按级别分类的销量和收入

报告期内, 公司按级别分类的销量和收入情况如下:

单位: 部、万元

类别	2020年1-6月		2019年度	
	销量	收入	销量	收入
A级轿车	162,738	964,362.50	455,597	3,047,195.59
B级轿车	6,263	62,943.25	18,143	218,439.40
A0级SUV	39,246	294,577.94	133,078	1,124,028.96
A级SUV	255,709	1,936,364.03	595,002	4,441,262.18
B级SUV	2,372	24,065.36	-	-
A级MPV	9,355	89,730.45	31,674	353,357.34
合计	475,683	3,372,043.53	1,233,494	9,184,283.47
类别	2018年度		2017年度	
	销量	收入	销量	收入
A级轿车	594,731	4,010,210.85	572,759	3,383,549.62
B级轿车	38,909	506,729.06	38,260	437,335.62
A0级SUV	26,361	243,992.25	-	-
A级SUV	720,423	5,504,206.51	630,085	5,307,404.02
B级SUV	-	-	-	-
A级MPV	-	-	-	-
合计	1,380,424	10,265,138.67	1,241,104	9,128,289.26

从上表可见, 公司汽车销售业务中, A级轿车、A0级SUV以及A级SUV为公司主

要车型级别。报告期各期，上述级别车型销售收入占整体汽车销售收入比例为95.21%、95.06%、93.77%和94.76%。2019年和2020年1-6月，公司新推出B级SUV和A级MPV，进一步丰富公司车型级别分布。

2、按销售模式分类的销量和收入

报告期内，公司按销售模式分类的销量和收入情况如下：

单位：部、万元

类别	2020年1-6月		2019年度	
	销量	收入	销量	收入
经销	467,306	3,291,749.99	1,185,610	8,711,595.59
直销	8,377	80,293.54	47,884	472,687.88
合计	475,683	3,372,043.53	1,233,494	9,184,283.47
类别	2018年度		2017年度	
	销量	收入	销量	收入
经销	1,370,461	10,174,581.83	1,237,802	9,108,791.01
直销	9,963	90,556.84	3,302	19,498.25
合计	1,380,424	10,265,138.67	1,241,104	9,128,289.26

从上表可见，公司以经销模式为主，报告期内，经销模式下的销量和收入均占整体汽车销售的90%以上。

3、主要车型的销量和收入

报告期内，公司按车型分类的销量和收入情况如下：

单位：部、万元

类别	2020年1-6月		2019年度	
	销量	收入	销量	收入
轿车	169,001	1,027,305.76	473,740	3,265,634.99
SUV	297,327	2,255,007.32	728,080	5,565,291.14
MPV	9,355	89,730.45	31,674	353,357.47
合计	475,683	3,372,043.53	1,233,494	9,184,283.47

类别	2018 年度		2017 年度	
	销量	收入	销量	收入
轿车	633,640	4,516,939.91	611,019	3,820,885.24
SUV	746,784	5,748,198.76	630,085	5,307,404.02
MPV	-	-	-	-
合计	1,380,424	10,265,138.67	1,241,104	9,128,289.26

报告期内，公司主要车型为SUV和轿车，MPV为公司2019年新推出的车型，目前销量和收入均较小。”

二、发行人说明

（一）2019 年整车产能提升的数据是否存在矛盾，是否存在部分淘汰或出售部分产能的情形

69 万台为 2018 年内公司向吉利控股收购的杭州大江东、贵州观山湖和宁波杭州湾三家工厂的合计规划产能。实际由于新建工厂存在产能爬坡过程，2019 年内实际实现的产能增加数为 43 万台。

同时，公司 2019 年内将下属子公司济南吉利汽车有限公司全部股权转让给关联方浙江吉利汽车实业有限公司。济南吉利汽车有限公司持有公司济南生产基地工厂，产能为 4 万台。转让原因主要是由于根据公司总体规划，济南基地不再有车型投产，因此将其进行转让。除此之外，2019 年度公司未发生其他淘汰或出售部分产能的情形。

（二）报告期内公司第一大客户的具体情况，销售金额与数量的情况，前五大客户为直销客户还是经销客户

报告期各期前五大客户中，除“实际控制人控制的企业”外的其他客户均为经销客户。

报告期各期第一大客户均为“实际控制人控制的企业”，主要系动力总成系统及相关部件的直销客户、整车（含电动车）直销及经销客户及汽车零部件直销客

户，具体企业名称及销售金额如下：

单位：万元

公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
凯悦汽车大部件制造（张家口）有限公司	66,727.97	153,339.28	90,617.54	893.79
Volvo Personvagnar AB	20,113.87	3,959.81	575.27	878.34
余姚领克汽车部件有限公司	12,294.92	2,221.49	-	-
亚欧汽车制造（台州）有限公司	11,138.49	38,033.21	24,931.58	4,648.69
杭州优行科技有限公司	10,480.70	110,204.67	-	-
上海美寰贸易有限公司	8,808.83	6,798.90	562.08	-
长沙吉利新能源汽车销售有限公司	7,187.90	-	-	-
临沂领吉茂华汽车销售服务有限公司	5,596.57	-	-	-
临沂领吉春华汽车销售服务有限公司	5,368.00	-	-	-
四川吉利汽车部件有限公司	2,411.92	260.37	-	-
费县领吉春华汽车销售服务有限公司	2,208.08	-	-	-
东营领吉凯华汽车销售服务有限公司	1,821.07	-	-	-
枫盛汽车（江苏）有限公司	1,680.06	54.62	-	-
沂水领吉远通汽车销售服务有限公司	1,596.98	-	-	-
宁波吉利汽车研究开发有限公司	1,496.61	2,674.70	3,009.57	6,816.78
西安吉利新能源汽车销售有限公司	834.51	18,887.63	10,210.10	-
广州吉利新能源汽车销售有限公司	809.32	44,716.17	24,572.70	-
London EV Company Limited	699.77	3,652.02	2,592.00	-
深圳吉利汽车销售有限公司	683.76	46,031.14	52,990.37	2,399.36
上海华普汽车有限公司	589.00	1,278.94	38.10	240.75
台州豪情汽车销售有限公司	539.03	1,044.26	-	58,779.44
杭州众悦出行科技有限公司	395.41	6,515.44	-	-
福州吉利帝豪新能源汽车销售有限公司	279.12	15,031.06	546.66	-

公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
浙江英伦汽车有限公司	234.52	12.50	-	-
合肥吉利新能源汽车销售有限公司	145.85	-	-	-
浙江吉智新能源汽车科技有限公司	138.58	139.01	-	-
厦门吉利汽车销售有限公司	130.79	8,240.07	880.37	-
吉利长兴自动变速器有限公司	124.96	104.85	-	-
吉利四川商用车有限公司	93.59	431.19	-	-
莆田市吉利新能源汽车销售有限公司	91.08	-	-	-
浙江吉利新能源商用车集团有限公司	53.39	75.81	-	-
领克汽车销售有限公司	42.98	321.18	135.63	-
China-EuroVehicleTechnologyAB	4.38	81.94	-	-
西安吉利汽车有限公司	1.81	12.18	-	-
上海英伦帝华汽车部件有限公司	0.91	19.71	84.33	3.28
济南吉利汽车零部件有限公司	0.11	-	-	-
杭州吉利新能源汽车销售有限公司	-	17,578.53	444,574.54	273,321.17
东莞优行科技有限公司	-	9,987.87	-	-
浙江智慧普华融资租赁有限公司	-	4,530.97	-	-
左中右电动汽车服务(台州)有限公司	-	576.91	-	-
义乌吉利发动机有限公司	-	293.73	2,215.53	-
威睿电动汽车技术(苏州)有限公司	-	189.38	38.60	-
义乌吉利动力总成有限公司	-	134.87	-	-
吉利汽车集团有限公司	-	42.66	-	-
浙江吉利控股集团有限公司	-	37.47	-	-
舒茨曼座椅(宁波)有限公司	-	15.37	-	-
上海吉利兆圆国际投资有限公司	-	12.73	-	-

公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
浙江吉创汽车零部件有限公司	-	12.50	-	-
吉利长兴新能源汽车有限公司	-	12.18	-	-
江西吉利新能源商用车有限公司	-	12.18	-	-
浙江轩孚自动变速器有限公司	-	8.26	-	-
康迪电动汽车（上海）有限公司	-	6.03	8,505.35	3,807.18
湖北亿咖通科技有限公司	-	5.72	-	-
威睿电动汽车技术（宁波）有限公司	-	2.55	-	-
浙江吉利汽车零部件采购有限公司	-	0.71	-	0.25
宁波杭州湾吉利汽车部件有限公司	-	0.30	-	-
贵阳吉利发动机有限公司	-	-	1,278.85	-
台州吉利罗佑发动机有限公司	-	-	335.24	-
贵州吉利新能源汽车有限公司	-	-	92.84	-
浙江金刚汽车有限公司	-	-	-	2,116.27
康迪电动汽车集团有限公司	-	-	-	46.93
目录公司-非背对背交易部分	41,037.64	266,697.37	85,180.16	83,130.88
合计	205,862.45	764,300.43	753,967.42	437,083.11

2017年度、2018年度、2019年度及2020年1-6月，发行人向上述实际控制人控制的企业销售整车3.27万辆、4.02万辆、2.41万辆和0.36万辆，销售发动机及变速箱0.18万台、11.46万台、17.57万台和9.74万台。

（三）与经销商合作的具体模式，定价依据、信用政策、对经销商的补贴或返利情况，报告期内经销商新增和退出情况

1、与经销商合作模式

公司与经销商的合作模式均为买断式经销。公司根据经销商订单需求发货，

产品经出厂检验合格，在装车运输时，风险和报酬即完全转移到经销商，公司相应确认收入、结转成本。

公司与经销商在完成产品销售后，除因产品质量问题，公司将依照汽车产品三包规定进行相应处理之外，经销商无论是否向下游销售、销售实现与否均无权向公司退货并要求退款，因此公司与经销商的合作模式系买断式经销。

在经销商选取方面，公司会综合当地的市场环境、竞争情况、客户群等情况，考虑经销商的资金、场地、相关经验、团队等综合实力，对公司的认同感和长期经营的意愿，对申请成为公司经销商的候选人依照公司标准进行评审，评审通过的申请人方可成为公司经销商。

在经销商日常管理方面，公司依照《经销商运营管理办法》，从经销商合同签署、店面建设、库存管理、经销商管理系统等角度进行管控，并对存违规情况的经销商进行警告或处罚。经销商与公司之间的下单、付款、产品最终销售信息报备等均通过公司的经销商管理系统进行，以实现公司对相关销售流程的整体把控。公司销售人员还将对经销商店面进行巡访，实地了解经销商经营情况。

在经销商销售管理方面，公司销售定价主要结合车型和竞品车型的情况，同时考虑成本变化，为车型确定一个官方指导价格（MSRP）。经销商按一定的折扣价格购入车辆，面对终端客户进行销售。经销商须明示并定期更新产品零售指导价。经销商在一定范围内可以自主确定给予客户的额外折扣，但额外折扣不应导致公司品牌形象的过度贬损，公司将监控不正当低价情况，并及时对相关经销商进行警告或处罚。

对于经销商购买公司产品采取现款结算的原则，经销商可使用可转让的银行承兑汇票付款。此外，经销商还需足额向销售公司缴纳品牌保证金。

为鼓励经销商更好地服务客户，规范市场秩序，维护经销商权益，营造稳定、有序的市场环境，公司规定经销商只能在授权区域（以市为单位）内销售公司产品，并对跨区域串货行为进行处罚。

在经销商激励方面，公司会根据经销商销售业绩给予相应的激励返点，用于抵扣经销商购车款、支持经销商广宣活动所需资金等。

2、定价依据

新车上市时，公司首先确定车型的官方指导价，经销商按一定的折扣购入车辆，并面向客户进行销售。经销商根据市场需求下达提车订单并进行付款，公司收到预收款项后即安排发车。销售公司会对经销商制定业绩考核指标，若达成销售目标，则可获得一定的返点激励。

3、信用政策

对于境内经销商，主要采用以预收款为主的信用政策；对于境外经销商，根据客户信用评级审核结果、当地市场情况以及公司产品营销策略，给予不同的信用期。

4、对经销商的补贴或返利情况

公司向经销商提供的补贴或返利主要包括合同履行奖、目标承诺奖、区域营销政策支持和建店支持等。

2018年，公司对经销商的补贴或返利占主营业务收入的比例较2017年度增加，主要原因系公司为提高经销商的销售积极性，扩大了享受合同履行奖的车型范围。

2019年及2020年1-6月，公司给予经销商的返利占主营业务收入比例较2018年度有所增加，主要系公司为促进销售，调整了销售和奖励政策，新推出目标承诺奖、区域营销政策支持等措施。

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体经销商返利数据申请豁免披露。

5、报告期内经销商新增和退出情况

报告期各期，公司新增经销商及退出经销商对应销售收入情况如下：

单位：个、万元

年份	经销商新增数量	新增经销商当年收入	当年总收入	收入占比
2020年1-6月	34	13,736.41	3,712,088.65	0.37%
2019年度	93	141,967.83	9,813,863.56	1.45%
2018年度	136	134,794.69	10,733,459.82	1.26%
2017年度	183	300,289.64	9,355,309.64	3.21%
年份	经销商减少数量	减少经销商上年收入	上年总收入	收入占比
2020年1-6月	24	59,120.55	9,813,863.56	0.60%
2019年度	80	389,983.01	10,733,459.82	3.63%
2018年度	42	110,989.74	9,355,309.64	1.19%
2017年度	49	221,075.71	5,372,157.62	4.12%

从数量来看，报告期内公司的经销商总数呈上升趋势。近年来，因业务拓展需要，公司积极扩大经销商队伍，同时不断加强对经销商的经营指导及考核管理，对经销商实行优胜劣汰，不断优化经销商队伍。

从金额来看，报告期各期公司变动经销商的收入占总收入的比例均低于5%，故公司报告期不存在收入严重依赖新增经销商或减少经销商的情形，主要经销商对发行人收入的贡献具有稳定性和可持续性。

（四）直销模式的具体情况，报告期内直销模式销售大幅上升的原因

整车直销模式主要系发行人对网约车经营公司、出租车经营公司及宝腾汽车的整车销售业务。

报告期内，公司直销模式下，汽车销售量分别为 3,302 部、9,963 部、47,884 部和 8,377 部，直销模式销售大幅上升的原因主要如下：

1、随着消费者需求的持续提升与供应端的不断升级改善，消费者的出行方式出现了较大变化，近年来我国网约车市场规模逐渐增长。公司瞄准网约车行业的巨大市场需求，积极开拓网约车业务，报告期内公司对网约车公司、出租车公司等直销客户的销量呈现上升趋势。

2、2018年，公司与吉利控股订立许可协议，将知识产权及前景知识产权授权

给宝腾汽车，使其在许可期限内和许可地域从事许可车型设计、开发、生产、销售、推广及分销。随着宝腾汽车 NL-3 车型和 SX11 车型相关产线开始量产，公司向宝腾汽车出售上述车型相关整车成套件产品的收入逐渐增加。

三、申报会计师核查程序和核查意见

（一）核查程序

1、访谈发行人销售公司员工及财务部门负责人，查看《经销商运营管理办法》，了解发行人销售业务开展的模式、信用政策、定价机制以及公司经销商模式的建设情况；

2、访谈发行人销售公司相关员工，了解销售业务的销售政策、价格制定、开票、发货、对账、收款等流程，并对相关内部控制的有效性进行测试；

3、通过网络搜索查询报告期内主要经销商的工商信息，检查其注册地、主要经营范围、注册资本、成立时间和主要股东信息，核查主要经销商与发行人是否存在关联关系；

4、取得乘用车市场信息联合会等独立第三方关于发行人的终端销售数据，并与公司账面销售数据进行比较分析；

5、对主要经销商进行实地走访或视频访谈，向其了解其与公司开展业务的具体方式及其经销的主要情况，向其了解报告期内经销商向发行人各期采购数量及金额、是否存在退换货情形、是否与经销商及发行人存在非业务性质的资金往来，是否与发行人存在关联关系等情形，申报各期访谈金额比例达到14%、15%、15%、7%；

6、穿透至终端销售客户，抽取部分终端客户对其进行电话访谈，对终端客户购买信息进行核实；并从发行人经销商管理系统中抽取部分终端客户，获取发行人对终端客户的回访记录，以确认终端销售的真实性；

7、查阅发行人与主要经销商之间的销售协议，关注有关经销商收货以及与商

品所有权有关的风险和报酬发生转移的关键条款，评价公司经销收入确认时点是否恰当以及公司收入确认政策是否符合企业会计准则的相关规定；关注是否存在期后重大销售退回情形；

8、获取报告期内经销收入明细账，对经销收入进行细节测试，抽查销售合同、发票、发货单及签收记录等收入确认的相关资料，检查经销收入的真实性和准确性；

9、针对各资产负债表日前后整车销售收入的确认依据，将整车销售收入确认记录与销售发票、发货单、签收记录等支持性文件进行核对，以评价资产负债表日前后的整车销售收入是否记录于正确的会计期间；

10、向主要经销商进行函证，就报告期各期销售额、各期末往来余额进行确认，网络搜索函证客户的注册地址或实际经营地址，并与发函地址核对，复核函证信息的准确性；

11、获取发行人销售补贴或返利清单，抽样核查相关补贴或返利计提的准确性以及完整性。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为，发行人经销模式下收入真实。

四、关于公司治理和独立性

问题 14.关于关联销售与采购

根据申请材料，因整车制造企业外商持股比例存在限制，公司作为红筹企业尚无法取得整车制造资质，为此公司在乘用车相关业务经营过程中，将汽车零部件加工为整车成套件后销售给浙江豪情、浙江吉利、山西新能源汽车工业有限公司等吉利控股控制的目录公司，由该等目录公司进行检测并颁发乘用车整车合格证。报告期各期，目录公司的必要合理费用率长期稳定在较低水平，仅用于覆盖目录公司进行整车成套件检测加工所必需的人力、设备成本。

报告期各期，此类交易金额分别占当期主营业务收入的 92.26%、83.76%、85.17%和 80.12%。吉利汽车向关联（连）方销售整车成套件及随车工具包，以及关联（连）方向吉利汽车销售整车的背对背交易按净额在利润表列示。

报告期各期，公司自浙江豪情、浙江吉利、山西新能源汽车工业有限公司等吉利控股控制下的目录公司的整车采购金额，合计超过占公司当期主营业务成本的 118.93%、103.74%、101.45%和 98.65%，该情况系发行人与目录公司间的整车成套件-整车背对背交易按净额在利润表列示所致。

根据公司与吉利控股于 2009 年、2018 年签署的《服务协议》，公司向上述目录公司采购整车，按整车成套件的规格或型号以整车出售给终端用户的价格减去分销成本计价。通过《服务协议》对整车成套件-整车交易的定价安排，上述关联（连）目录公司实质上仅为公司整车成套件进行检测加工、颁发整车合格证并缴付消费税。

请发行人说明：（1）将整车成套件后销售给目录公司后再购回整车的实物流转情况，目录公司的生产过程情况，相关交易属于委托加工业务还是购销业务，相关交易涉及的会计处理情况；（2）向关联方销售整车成套件以及关联方向发行人销售整车的背对背交易的定价依据及公允性，目录公司的利润水平区间，是否损害发行人及股东的利益；（3）发行人与目录公司税收缴纳和新能源汽车补贴等政府补助的安排；（4）《服务协议》的期限，预计续签时间，协议内容是否变化；

(5) 报告期内授予知识产权许可、提供项目研发服务、在关联方吉致金融存款定价的公允性；(6) 报告期内部分固定资产及在建工程由关联方建设、部分无形资产及开发支出由关联方开发，再由发行人进行收购的必要性及合理性，上述交易及发行人与关联方之间股权交易定价的公允性，是否损害发行人及股东的利益。

请保荐机构、申报会计师核查并发表明确意见，并就是否存在影响发行人的业务独立性或者显失公平的关联交易发表明确核查意见。

回复：

一、发行人说明

(一) 将整车成套件后销售给目录公司后再购回整车的实物流转情况，目录公司的生产过程情况，相关交易属于委托加工业务还是购销业务，相关交易涉及的会计处理情况

1、将整车成套件后销售给目录公司后再购回整车的实物流转情况及目录公司的生产过程情况

根据吉利汽车与吉利控股（目录公司浙江豪情、浙江吉利、山西新能源汽车工业有限公司的母公司）签署的《服务协议》的约定，吉利汽车向吉利控股及其附属公司提供整车成套件和汽车零部件。公司将发动机、变速器等零部件加工形成整车成套件销售给目录公司，整车成套件经目录公司检测加工合格并取得《机动车整车出厂合格证》后，形成可对外销售的整车产品，并由发行人购回后进行对外销售。

上述整车成套件-整车关联交易的具体过程、实物流转情况如下：

①吉利汽车生产子公司将整车成套件销售给吉利控股下属目录公司：生产基地生产的整车成套件下线后，随即进入目录公司设生产基地总装车间内的检测加工区域，吉利汽车生产子公司生成出库单，并确认相关收入；

②目录公司对整车成套件进行检测加工并颁发《机动车整车出厂合格证》；

③目录公司将整车销售给吉利汽车销售子公司：检验合格的整车离开目录公

司检测加工区域，直接停放入生产基地总装车间旁的吉利汽车销售子公司车库。

上述交易中，目录公司承担的生产过程主要为对整车成套件进一步检测加工成为检验合格、符合国家标准的汽车整车产品。

2、相关交易属于购销业务而非委托加工

（1）交易模式分析

从交易模式角度，委托加工业务的双方一般签订委托加工合同，合同价款表现为加工费，且加工费与受托方持有的主要材料价格变动无关。

根据吉利汽车与吉利控股 2009 年、2018 年签署的《服务协议》，吉利汽车向目录公司销售整车成套件及随车工具包，吉利汽车向目录公司采购整车，吉利汽车向目录公司销售整车成套件及随车工具包的计价依据为整车成套件相应的整车终端销售价格减去分销成本、适用的税费（主要为消费税）及相关必要合理的费用，加上（电动车）新能源汽车补贴后的金额；吉利汽车向目录公司采购整车的加价依据为整车成套件相应的整车终端价格金额减去分销成本后的金额。该等协议约定了吉利汽车和目录公司间的服务内容及结算计价依据：从服务内容来看，上述交易由销售整车成套件、购买整车两个环节构成，交易内容并非加工服务；从合同价款的表现形式来看，协议约定的合同价款为采购、销售价款，且上述两个购销环节各自有其计价依据，而并非以加工费计价。因此，该等协议并非为委托加工合同。

（2）业务实质分析

从业务实质层面，对吉利汽车与目录公司交易分析如下：

①《服务协议》约定了吉利汽车和目录公司间的交易分为购销两个环节，交易内容并非加工服务；协议约定的合同价款为采购、销售价款，并非加工费，因此协议并非委托加工协议。合同约定了交易双方需各自保证其所提供货物的质量，如交付货物质量存在缺陷，提供货物的一方需修复或更换，因货物缺陷产生的相关损失由提供货物的一方负责，即整车成套件的风险权属归于发行人，检测完成

的整车的风险权属归目录公司，上述两个产品在各自交付后实现归属和风险的转移。

②目录公司需保证其所提供整车的质量，如交付整车质量存在缺陷，目录公司需修复或更换，由此产生的相关费用由目录公司承担，因此，目录公司于检测加工过程中承担了整车成套件保管和灭失、价格波动等风险。

③目录公司并非以加工费定价，《服务协议》分别约定了购销环节整车成套件/整车各自的计价依据，且该等计价依据由吉利汽车和目录公司双方协商一致确定，因此目录公司具备对销售予吉利汽车产品的完整销售定价权。

④《服务协议》约定按该协议提供服务及产品的货款按 90 天还款期支付，即目录公司承担了销售予吉利汽车的整车对应账款的信用风险。

⑤整车成套件由目录公司检测加工并颁发《机动车整车出厂合格证》后，才能正式成为可对外销售、可合法上牌上路行驶的整车。

吉利汽车与目录公司交易，从合同属性、物料风险归属转移、原料保管灭失风险、定价权、信用风险、产品功能等角度，均符合独立购销业务特点，业务实质为购销业务。

综上，吉利汽车将整车成套件销售给目录公司再购回整车的相关交易属于购销业务。

3、相关交易涉及的会计处理情况

上述交易环节①吉利汽车生产子公司的会计处理如下：

借：应收账款/预收款项（合同负债）

贷：应交税费-销项税额

贷：主营业务收入

借：主营业务成本

贷：存货

上述环节③吉利汽车销售子公司的会计处理如下：

借：存货

借：应交税费-进项税额

贷：预付账款/应付账款

由于吉利汽车与目录公司间的上述整车成套件—整车交易为背对背交易，相关整车成套件在被销售给目录公司时并未完成最终销售，需在目录公司完成检测加工后销售回吉利汽车并由后者的销售子公司对外销售，因此结合企业会计准则关于收入总额净额法的相关判断，基于实质重于形式原则，在编制吉利汽车合并报表时，吉利汽车生产子公司向目录公司销售整车成套件及随车工具包的收入金额不计入合并利润表的主营业务收入，而被用于与销售子公司向目录公司采购整车形成的主营业务成本相抵销，合并层面抵销分录如下：

借：主营业务收入

贷：主营业务成本

（二）向关联方销售整车成套件以及关联方向发行人销售整车的背对背交易的定价依据及公允性，目录公司的利润水平区间，是否损害发行人及股东的利益

吉利汽车向关联方销售整车成套件以及关联方向发行人销售整车的背对背交易的定价依据，参见本题一之“2、相关交易属于购销业务而非委托加工”之“（1）交易模式分析”。

以上定价依据中，整车终端价格系公司在新车型上市前根据前期市场调研、可比竞品车型定价、生产成本等多种因素综合确定，并在车型上市后不定期根据市场供需情况调整；分销成本由吉利汽车销售子公司及吉利/几何品牌经销商的毛利，以及车辆出厂后的运输费用构成，其中主要为经销商毛利。整车终端价格、分销成本主要受市场化因素影响，新能源汽车补贴、汽车消费税及其附加金额由

补贴政策、税收政策客观决定，可能影响交易公允性的主要因素为目录公司相关必要合理费用。

以下就目录公司的相关合理必要费用水平的公允性进行分析：

报告期各期，吉利汽车向浙江豪情、浙江吉利、山西新能源汽车工业有限公司 3 家目录公司销售整车成套件及随车工具包，以及购买整车的金额如下：

单位：万元

	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
向目录公司销售整车成套件及随车工具包	2,961,888.64	8,309,868.84	8,962,258.46	8,601,902.96
从目录公司采购整车	3,075,132.93	8,334,467.58	9,016,494.22	8,903,386.18

注：上述向目录公司销售整车成套件及随车工具包的金额中，不包含向目录公司销售的非吉利/几何品牌（即宝腾等品牌）整车成套件。

根据上述交易金额以及目录公司各期收到的新能源汽车补贴和缴纳的汽车消费税及其附加，可测算得目录公司的相关必要合理费用率：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
目录公司相关必要合理费用	2,949.33	12,666.63	8,195.56	12,270.39
相关必要合理费用率	0.10%	0.15%	0.09%	0.14%

上述相关必要合理费用率即为目录公司的潜在利润空间，报告期各期，相关必要合理费用率长期稳定在较低水平，主要被用于覆盖目录公司进行整车成套件检测加工所必需的人力、设备成本。2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，目录公司与吉利、几何品牌整车成套件加工检测相关的人工成本、机器设备折旧、模具折旧和无形资产摊销合计分别为 6,636.70 万元、7,932.70 万元、6,492.80 万元和 2,924.61 万元，前述必要合理费用基本能够覆盖目录公司与发行人相关的人力成本和折旧摊销之和，两者差额相比目录公司与发行人的整体交易额、发行人整体利润金额规模较小，不存在通过目录公司必要合理费用为发行人代垫成本费用的情形。

因而上述整车成套件-整车交易中，公司向目录公司销售整车成套件及随车工具包的价格，以及公司从目录公司采购整车的价格均定价公允，不存在损害发行人及股东利益的情形。

（三）发行人与目录公司税收缴纳和新能源汽车补贴等政府补助的安排

《中华人民共和国消费税暂行条例》规定，在中华人民共和国境内生产、委托加工和进口本条例规定的消费品的单位和个人，以及国务院确定的销售本条例规定的消费品的其他单位和个人，为消费税的纳税人。

《关于 2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》（财建〔2015〕134 号）规定，新能源汽车补助的补助对象是消费者。新能源汽车生产企业在销售新能源汽车产品时按照扣减补助后的价格与消费者进行结算。

根据上述法规及政策，实务中，汽车消费税及其附加的直接缴纳者和新能源汽车补贴的直接领取者为具备整车制作资质的汽车生产企业，即新能源汽车补贴由目录公司收取，汽车消费税及其附加由目录公司缴纳。

考虑到吉利汽车与目录公司的交易为背对背交易，目录公司形成整车产品后并不直接对外销售，而是由吉利汽车购回后进行外销，基于前述商业实质，交易双方已于交易定价中对相关税收缴纳和新能源汽车补贴予以考虑，相关消费税金及附加的实际承担者、相关新能源汽车补贴的实际享有者均为吉利汽车。

（四）《服务协议》的期限，预计续签时间，协议内容是否变化

目前生效的《服务协议》签署于 2018 年 10 月 5 日，有效期为 2019 年 1 月 1 日至 2021 年 12 月 31 日。根据协议约定，协议签署双方需与 2021 年结束前的四个月，重新厘定随后 3 个财政年度的交易上限并按照联交所上市规则的规定进行公告。若不考虑《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018 年版）》计划 2022 年取消乘用车外资股比限制的影响，《服务协议》预计续签时间为 2021 年。除各年度的预计交易金额上限将有差异外，预计 2021 年续签的《服务协议》将延续现行协议的定价规则等核心条款。

（五）报告期内授予知识产权许可、提供项目研发服务、在关联方吉致金融存款定价的公允性

1、授予知识产权许可的公允性

报告期内公司的知识产权许可收入，系公司将其拥有的 NL-3、SX11 知识产权和前景知识产权许可给吉利控股下属吉利研发所而收取的许可费。

2019 年初，NL-3 车型相关知识产权和前景知识产权许可达到收入确认条件。第三方专业评估机构 2018 年 9 月出具的《关于 NL-3 车型专有技术之使用权利市场价值之评估报告》采用收入法（特别采用免纳专利权费法）对该知识产权许可的市场价格进行了评估：

（1）预测被许可方相关收入现金流：以 NL-3 车型于 10 年许可期限内许可地域的预计售价、预计销量及当地税率测算被许可方使用该知识产权产生的收入现金流；

（2）确定贴现率：使用 10 年期 MYR 马来西亚主权债利率作为无风险利率，参考 Duff & Phelps Cost of Capital Navigator、达莫达兰确定股权风险溢价、规模溢价和国家风险溢价假设，另外考虑 2.0% 的特定风险溢价，利用 CAPM 模型计算得到股权成本。在此基础上，使用马来西亚最优惠利率、马来西亚公司税率作为债务成本和税率，结合同业平均资产负债率和 1% 的无形资产风险溢价，确定贴现率 13.57%；

（3）确定专利权费率：查阅了 ktMINE 知识产权数据平台，根据相关类似的协议中的专利权费率范围中位数，厘定专利权费率 3%。基于被许可方收入现金流和专利权费率得到该知识产权产生的收入现金流；

（4）对知识产权产生的收入现金流贴现：根据上述评估方法，10 年许可期限内的知识产权许可费收入及其折现值如下表，最终厘定 NL-3 车型的专有技术之使用权利在评估基准日 2018 年 7 月 31 日的市场价值约为 4.80 亿人民币。

单位：辆，亿元

年份	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
许可费收入	0.13	1.18	1.18	0.76	0.77	0.80	0.81	0.81	0.82	0.82
许可费折现值	0.13	1.05	0.93	0.52	0.47	0.43	0.38	0.34	0.30	0.26

2020年初，SX11车型相关知识产权和前景知识产权许可达到收入确认条件。第三方专业评估机构2018年12月出具的《关于SX11车型专有技术之使用权利市场价值之评估报告》亦采用上述收入法（特别采用免纳专利权费法）对该知识产权许可的市场价格进行了评估，10年许可期限内的知识产权许可费收入及其折现值如下表，最终厘定SX11车型的专有技术之使用权利在评估基准日2018年7月31日的市场价值约为4.70亿人民币。

单位：辆，亿元

年份	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
许可费收入	0.10	0.31	1.16	1.17	1.18	1.19	1.20	1.20	1.21	1.22
许可费折现值	0.09	0.24	0.80	0.71	0.63	0.56	0.50	0.44	0.39	0.34

NL-3、SX11知识产权的许可费以上述评估值为定价基础，即相关许可费分别为4.80亿人民币、4.70亿人民币。

综上，发行人报告期内向关联方授予知识产权许可的定价原则具备合理性，不存在影响发行人的业务独立性或显失公平的情形。

2、提供项目研发服务的公允性

根据公司2019年与吉利控股、领克投资签署的《研发和技术服务协议》，公司为吉利控股、领克投资及其附属公司提供研发与技术服务的定价应按一般商业条款进行并按公平原则商议，若无可参考的市场价格，则服务费按照成本加成方法计算，即服务提供方根据所提供服务的成本（含相关税费）加成合理的利润率作为提供服务的对接。

由于研发类服务定制化程度较高，难以确定可参考的市场价格，故实务中采用成本加成方法计价。

为确定合理公允的成本价率，普华永道咨询（深圳）有限公司上海分公司于 2019 年出具《转让定价基准性分析报告——合约研发服务》，通过编码及关键字搜索、地域筛选、财务数据等定量筛选、独立性筛选、业务描述等定性筛选，分别选取了 10 家亚太地区可比公司、8 家欧洲地区可比公司，选用四分位法分别计算独立交易区间，并以两地区可比公司在 2015 年至 2017 年加权平均完全成本加成率的独立交易区间的交集（即 5.69%至 10.24%，中位值为 7.78%）作为建议的加成率区间。

报告同时考虑到：

（1）根据中国转让定价法规《特别纳税调查调整及相互协商程序管理办法》，税务机关采用四分位法分析评估企业利润水平时，企业实际利润水平低于可比企业利润率区间中位值的，原则上应当按照不低于中位值进行调整；

（2）根据《OECD 转让定价指南》，若区间由一些相对同等可靠的结果组成，则可以认为区间中任何一点均满足独立交易原则，并需要使用集中趋势的指标来确定最终执行时使用的比率（如根据数据集合的具体情况，使用中位值、平均值或者加权平均值等）；

（3）中国和欧洲国家的税务实践中，预约定价安排谈判时，中位值也是双方通常采用的数值。

据此，报告最终建议吉利汽车向关联方提供合约研发服务计算并收取服务费时应适用的完全成本加成率，参照建议的区间中位值 7.78%设定，或者参照一个略高于该中位值的完全成本加成率设定。

公司最终以上述报告建议的区间中位值 7.78%作为其向关联方提供项目研发服务的成本加成率。

综上，发行人报告期内向关联方提供项目研发服务的定价原则具备合理性，不存在影响发行人的业务独立性或显失公平的情形。

3、在关联方吉致金融存款的公允性

为控制吉致金融流动性风险、支持发行人汽车销售业务，报告期内发行人子公司在吉致金融进行了多笔存款。根据发行人子公司与吉致金融签订的定期存款协议，该等存款的期限、存入金额及相应利率水平如下：

单位：亿元

存款人	起息日	到期日	利率	存入金额	备注
吉利销售	2018/4/1	2019/6/30	4.00%	48.82（累计）	定期存入，每笔存款期限 3 个月
吉润汽车	2018/1/2	2018/6/2	4.50%	5.00	存款期限 5 个月
浙江销售	2019/12/25	2024/10/25	5.10%	20.00	存款期限 58 个月
吉利销售	2020/4/15	2025/4/15	5.10%	4.00	存款期限 5 年期
吉利销售	2020/5/15	2025/5/15	5.10%	4.00	存款期限 5 年期
吉利销售	2020/6/15	2023/6/15	4.50%	5.00	存款期限 3 年期

由于上述存款的出发点吉利汽车作为吉致金融股东支持后者流动性，同时亦为了促进吉利汽车销售业务，故该等存款并非以获取存款利息为目的，相关利率亦不以同期限的银行存款利率为参考基准，加之存款资金来自发行人自有资金，故存款利率以当时的同期限上海银行间同业拆放利率（Shibor）或贷款市场报价利率（LPR）为基准，同时结合发行人同期资金成本综合考量，最终由发行人与吉致金融双方协商制定。

报告期内，除上述以支持合营公司流动性同时促进发行人销售为目的的存款外，发行人子公司吉利销售为支持吉致金融业务，与其签订了期限为 3 个月、9 个月定期存款协议，利率水平为 1.33%至 1.43%，相关存款根据业务发生规模定期存入本金，到期还款。利率水平参考央行定期存款利率并结合实际业务情况，最终由吉利销售与吉致金融双方协商制定。

上述存款报告期内的存入金额、期末余额情况如下：

单位：亿元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
存入金额	3.74	40.16	37.01	66.28
期末余额	17.61	31.35	19.57	31.00

报告期内，中国人民银行各期限定期存款（整存整取）基准利率如下：

期限	利率水平
3个月	1.10%
6个月	1.30%
1年	1.50%
2年	2.10%
3年	2.75%

经比较，发行人于吉致金融的各项存款利率均高于中国人民银行同期限存款基准利率，不存在损害上市公司利益的情形。

综上，公司报告期内在吉致金融进行存款的关联交易定价原则具备合理性，不存在影响发行人的业务独立性或显失公平的情形。

（六）报告期内部分固定资产及在建工程由关联方建设、部分无形资产及开发支出由关联方开发，再由发行人进行收购的必要性及合理性，上述交易及发行人与关联方之间股权交易定价的公允性，是否损害发行人及股东的利益。

1、上述交易的必要性及合理性

如由发行人自建生产基地，在生产基地开始商业生产前需发行人履行复杂的审批流程并投入大量资本。如通过从外部收购方式取得产能，则可规避复杂的审批流程，使得发行人产能提升的过程更具效率，并可避免常年持续的资金投入。

吉利汽车作为吉利控股旗下从事乘用车及核心零部件研发、生产和销售的平台，基于其整车及动力总成产品布局需求，报告期内收购吉利控股下属宝鸡发动机、宁波上中下、贵州部件、贵州发动机、杭州吉利、宁波吉润、台州发动机、义乌动力股权，快速扩充产能以迎合市场需求。在股权收购的同时，标的公司将此前购买的固定资产及在建工程、无形资产及开发支出带入上市公司。该等交易有利于提升发行人资产业务的完备性，有利于推进发行人产品布局和产能提升，符合发行人及股东的利益。

2、上述交易及关联股权交易定价的公允性，是否损害发行人及股东的利益

上述标的公司在被发行人收购前对吉利控股下属相关固定资产及在建工程、

无形资产及开发支出的收购系发行人的关联方间的交易，但由于股权收购系同一控制下的企业合并，故列报为发行人报告期内的关联交易。前述固定资产及在建工程、无形资产（土地使用权）收购以资产在转让日的账面价值作价，前述无形资产（专有技术）及开发支出由吉利控股下属公司开发，再由标的公司收购而来，资产作价考虑开发主体提供研发服务的成本，按开发主体出售该资产时的账面价值附加一定加成率作价，其中加成率参考普华永道咨询（深圳）有限公司 2017 年出具的《转让定价基准性分析报告——合约研发服务》梳理的同类交易定价的加权平均完全成本加成率中位值 8.17%。

发行人与关联方的股权收购及转让定价由关联方和发行人参考（1）标的公司于基准日的香港财务报告准则编制之净资产价值及（2）标的公司物业（如房屋构筑物等固定资产和在建工程、土地使用权）增值，即经具备资质的评估机构评估的于基准日的物业价值与账面值之差额协商确定。由于被发行人收购的标的公司的无形资产及开发支出相关产品尚未大规模量产，故公允价值相对其账面价值无显著增值；发行人出售的公司，其账面除固定资产和土地使用权外，不存在大规模的无形资产（专有技术），因此上述股权收购及转让交易定价时，不对标的公司的专有技术进行额外评估，股权作价无需单独考虑专有技术的增值。上述股权交易及其定价依据已在香港联交所公告，发行人聘请了财务顾问，就收购协议条款的公平合理性向发行人独立董事委员会及独立股东发表了意见。

综上，上述交易定价原则具备合理性，不存在利益输送等损害发行人及股东利益的情形。

二、申报会计师核查程序和核查意见

（一）核查程序

- 1、获取了发行人披露文件，汇总发行人报告期各期与目录公司的关联交易金额；
- 2、查阅新能源汽车补贴及汽车消费税相关政策，抽样检查报告期内发行人与

目录公司交易的原始凭证，并对交易及往来执行函证程序；获取目录公司报告期各期收取的新能源汽车补贴、缴纳的汽车消费税及其附加金额，对其进行匡算，并了解发行人与目录公司税收缴纳及享有新能源汽车补贴的安排；

3、测算目录公司必要合理费用率水平，了解发行人与目录公司关联交易的车型定价依据、价格数据，核查上述关联交易价格是否公允；

4、抽查发行人记账凭证，了解上述关联交易的会计处理；实地走访发行人生产基地，了解交易具体流程；

5、获取 2009、2018 年签署的《服务协议》并查阅发行人在联交所的相关披露公告，对发行人相关人员进行访谈，了解协议续签计划以及可能变更信息等；

6、获取报告期内授予知识产权许可的协议及评估报告，获取报告期内发行人提供项目研发服务的服务协议及第三方机构出具的定价分析报告，检查相关评估方法及模型的恰当性、关键参数的合理性；

7、获取发行人报告期内与吉致金融的定期存款协议及相关存款证实书，了解相关存款形成的商业背景，检查发行人在吉致金融存款利率与同期品种市场利率的对比情况，分析利率定价的合理性及公允性，检查利息计算的准确性；

8、了解发行人对于上述资产构建及交易的情况，评价其必要性以及合理性，查阅发行人股权关联交易相关公告，获取物业估值报告以及研发服务定价报告，了解相关交易的定价依据及交易背景，核查上述交易定价公允性

（二）核查意见

1、发行人已如实说明其将整车成套件后销售给目录公司后再购回整车的实物流转情况及目录公司的生产过程情况。结合《首发业务若干问题解答》，相关交易属购销业务，并非委托加工。相关交易涉及的会计处理符合企业会计准则的相关规定；

2、发行人上述整车成套件-整车关联交易的定价依据合理，该等关联交易定

价公允，给予目录公司的利润空间主要系目录公司用于覆盖其进行整车成套件检测加工所必需的人力、设备成本的必要合理费用，不存在损害发行人及股东利益的情形；

3、发行人已如实说明其与目录公司税收缴纳和新能源汽车补贴等政府补助的安排；

4、目前生效的《服务协议》期限为3年，若不考虑《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018年版）》计划2022年取消乘用车外资股比限制的影响，《服务协议》预计续签时间为2021年。除各年度的预计交易金额上限将有差异外，预计2021年续签的《服务协议》将延续现行协议的定价规则等核心条款；

5、报告期内发行人向关联方授予知识产权许可、提供项目研发服务、在关联方吉致金融存款的定价依据具备合理性，不存在影响发行人的业务独立性或者显失公平的关联交易；

6、报告期内部分固定资产及在建工程由关联方建设、部分无形资产及开发支出由关联方开发，再由发行人进行收购具备必要性及合理性，上述交易及发行人与关联方之间股权交易定价依据具备合理性，不存在利益输送等损害发行人及股东利益的情形。

综上，不存在影响发行人的业务独立性或者显失公平的关联交易。

问题 17. 关于关联存款业务

招股说明书披露，发行人共同控制公司吉致汽车金融有限公司从事汽车融资业务。报告期各期末，公司在吉致汽车金融有限公司（以下简称吉致汽车金融）的存款余额分别为310,015.29万元、278,558.76万元、513,418.07万元和506,127.47万元，且每年新增和减少金额均较高。

请发行人说明：（1）吉致汽车金融的基本情况，业务资质，从事的业务范围；（2）吉致汽车金融的资金来源，发行人在吉致汽车金融有限公司存在大额存款是否符合相关规定；（3）在吉致汽车金融有限公司存在大额存款的原因，是否存在

将发行人闲置资金自动划入吉致汽车金融有限公司的要求和行为，相关存款是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形，是否对发行人经营产生不利影响，是否存在未披露的资金拆借；（4）吉致汽车金融有限公司风险评级情况，发行人与吉致汽车金融有限公司资金交易的风险防范措施。

请保荐机构、发行人律师和申报会计师对上述事项进行核查，并就关联存款业务的合法合规性、会计处理的准确性发表明确意见。

回复：

一、发行人说明

（一）吉致汽车金融的基本情况，业务资质，从事的业务范围

1、吉致金融的基本情况

企业名称	吉致汽车金融有限公司
统一社会信用代码	91310000351145324K
住所	中国（上海）自由贸易试验区锦康路 308 号 9 层 01、04 单元
法定代表人	李霞
注册资本	400,000 万元人民币
企业类型	有限责任公司（外商合资）
经营范围	（一）接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存款；（二）接受汽车经销商采购车辆贷款保证金和承租人汽车租赁保证金；（三）经批准，发行金融债券；（四）从事同业拆借；（五）向金融机构借款；（六）提供购车贷款业务；（七）提供汽车经销商采购车辆贷款和营运设备贷款，包括展示厅建设贷款和零配件贷款以及维修设备贷款等；（八）提供汽车融资租赁业务（售后回租业务除外）；（九）向金融机构出售或回购汽车贷款应收款和汽车融资租赁应收款业务；（十）办理租赁汽车残值变卖及处理业务；（十一）从事与购车融资活动相关的咨询、代理业务；（十二）经批准，从事与汽车金融业务相关的金融机构股权投资业务。【依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动】
成立日期	2015-08-12
营业期限	2015-08-12 至 2045-08-11
股权结构 ^注	发行人持股 80%；BNP Paribas Personal Finance 持股 20%

注：根据发行人与合资方 BNP Paribas Personal Finance 的约定，BNP Paribas Personal Finance 有权行使认购期权并向发行人收购吉致金融的股权并增加其持有吉致金融的股权至最多

50%。BNP Paribas Personal Finance 已于 2020 年 8 月 11 日向发行人发出书面通知，通知其将行使前述认购期权

2、业务资质

2015 年 7 月 29 日，中国银行业监督管理委员会上海监管局作出《上海银监局关于吉致汽车金融有限公司开业的批复》（沪银监复[2015]469 号），批复批准吉致金融开业。2015 年 8 月 5 日，中国银行业监督管理委员会上海监管局向吉致金融颁发《金融许可证》，许可吉致金融经营中国银行业监督管理委员会依照有关法律、行政法规和其他规定批准的业务。

3、业务范围

根据吉致金融持有的《上海银监局关于吉致汽车金融有限公司开业的批复》（沪银监复[2015]469 号）及《金融许可证》，吉致金融获许可从事以下业务：1、接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东 3 个月（含）以上定期存款；2、接受汽车经销商采购车辆贷款保证金和承租人汽车租赁保证金；3、经批准，发行金融债券；4、从事同业拆借；5、向金融机构借款；6、提供购车贷款业务；7、提供汽车经销商采购车辆贷款和营运设备贷款，包括展示厅建设贷款和零配件贷款以及维修设备贷款等；8、提供汽车融资租赁业务（售后回租业务除外）；9、向金融机构出售或回购汽车贷款应收款和汽车融资租赁应收款业务；10、办理租赁汽车残值变卖及处理业务；11、从事与购车融资活动相关的咨询、代理业务；12、经批准，从事与汽车金融业务相关的金融机构股权投资业务。

根据吉致金融公告文件，吉致金融根据上述批复从事汽车金融业务。

（二）吉致汽车金融的资金来源，发行人在吉致汽车金融有限公司存在大额存款是否符合相关规定

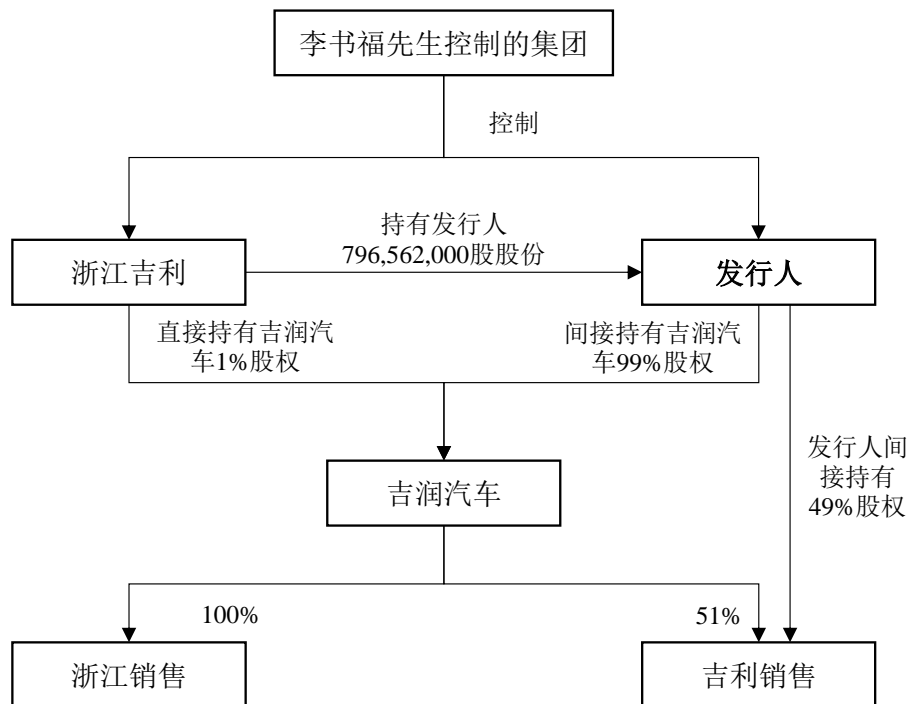
1、资金来源

吉致金融的资金来源包括：银行借款、同业拆借、发行债券（资产证券和非银金融债）、股东定期存款、经销商保证金存款以及资本金。

2、发行人在吉致金融有限公司存在大额存款是否符合相关规定

根据中国银行业监督管理委员会颁布的《汽车金融公司管理暂行办法》第十九条第一项的规定，“经中国银监会批准，汽车金融公司可以从事下列部分或全部人民币业务：（一）接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东3个月（含）以上定期存款。”根据吉致金融取得的《金融许可证》及前述批复，吉致金融获许可从事的业务范围包括“接受境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东3个月（含）以上定期存款。”

报告期内于吉致金融存在大额存款的发行人子公司为吉利销售、吉润汽车及浙江销售（下称“相关境内子公司”）。截至2020年6月30日，相关境内子公司股权结构如下：



根据上述股权结构，浙江吉利及发行人间接持有相关境内子公司100%股权，浙江吉利及发行人为李书福先生同一控制集团下的公司。因此相关境内子公司属于吉致金融的“境外股东及其所在集团在华全资子公司”。

根据保荐机构、发行人律师和申报会计师与吉致金融的访谈，吉致金融确认在其向上海银保监局的咨询及上海银保监局对吉致金融的历次检查中，上海银保监局均未对相关境内子公司为吉致金融的“境外股东及其所在集团在华全资子公司”提出异议，亦未对相关境内子公司的股东存款的合法合规性提出异议。

报告期内，相关境内子公司于吉致金融的存款均为3个月以上的定期存款。

综上，吉致金融已经取得《金融许可证》并许可接受其境外股东及其所在集团在华全资子公司和境内股东3个月（含）以上定期存款。

（三）在吉致汽车金融有限公司存在大额存款的原因，是否存在将发行人闲置资金自动划入吉致汽车金融有限公司的要求和行为，相关存款是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形，是否对发行人经营产生不利影响，是否存在未披露的资金拆借

1、在吉致金融有限公司存在大额存款的原因

报告期内吉利汽车下属子公司在吉致金融存在大额存款，主要为支持吉致金融业务发展。

吉致金融作为汽车金融公司，业务规模受其自身资金实力影响。为支持吉致金融业务发展，提升吉致金融流动性水平，双方股东为吉致金融提供资金支持。股东 BNP Paribas Personal Finance 向吉致金融发放了股东借款；吉利汽车则以存款形式，为吉致金融提供一定金额的存款作为支持。

2、是否存在将发行人闲置资金自动划入吉致金融有限公司的要求和行为，相关存款是否存在无法及时调拨、划转或收回的情形，是否对发行人经营产生不利影响，是否存在未披露的资金拆借

报告期内，不存在将吉利汽车闲置资金自动划入吉致金融的要求和行为；相关存款本金及利息均及时兑付，亦不存在无法及时调拨、划转或收回的情形。相关存款利率不低于中国人民银行颁布的同期存款基准利率，利率定价具备商业合理性和公允性。且通过获得股东存款，吉利金融的服务经销商的业务实力增强，

进而能够更有效地支持吉利汽车的销售，不会对吉利汽车经营构成不利影响。

报告期内，吉利汽车与吉致金融不存在未披露的资金拆借。

（四）吉致汽车金融有限公司风险评级情况，发行人与吉致汽车金融有限公司资金交易的风险防范措施

根据上海新世纪资信评估投资服务有限公司出具的《吉致汽车金融有限公司2020年金融债券信用评级报告》，吉致汽车金融有限公司的主体信用等级为AAA，评级展望为稳定，评级时间为2020年5月19日。

另外，根据中债资信评估有限责任公司出具的《吉时代2020年第二期个人汽车抵押贷款资产支持证券信用评价报告》，吉致汽车金融有限公司发行的本期证券的评级结果为：优先A1级资产支持证券的信用等级为AAA_{sf}，优先A2级资产支持证券的信用等级为AAA_{sf}，评级时间为2020年4月22日。

吉致金融有限公司系根据《公司法》《汽车金融公司管理办法》依法设立并经中国银保监会批准的非银行金融机构。根据《汽车金融公司管理办法》，汽车金融公司设立应具备包括但不限于具有健全的公司治理、内部控制、业务操作、风险管理等制度的条件。吉致汽车金融有限公司已按照中国银保监会有关银行业金融机构内控指引和风险管理指引的要求，建立健全公司治理和内部控制制度，建立全面有效的风险管理体系。吉致汽车金融有限公司已建立了涉及资金划拨业务的三级授权制度，即任何资金划拨业务需经设立制单、复核和审批三级授权管理，前述三级授权制度已经吉致汽车金融有限公司董事会和内控委员会审批通过，能够有效防范资金交易相关风险。

二、申报会计师核查程序和核查意见

（一）核查程序

1、访谈发行人及吉致金融管理层，了解吉致金融的业务范围、发行人与吉致金融的业务往来，检查发行人与吉致金融签订的存款协议，评价发行人在吉致金融存在大额存款的合规性、合理性，了解并确认发行人关于资金集中管理及存款

的调拨、划转和收回是否受到限制等相关情况；

2、获取报告期内发行人与吉致金融的资金往来明细，与明细账、总账及财务报表合计数核对一致，抽样检查相关交易原始凭证；

3、核查发行人在吉致金融存款利率与同期限同品种市场利率的对比情况，分析了利率定价的合理性及公允性，检查利息计算的准确性；

4、获取报告期内发行人在吉致金融的存款余额对账单，与明细账核对一致，并通过对账、发函程序确认账面金额。

（二）核查意见

发行人在吉致金融存放大额存款的原因合理，不存在将发行人闲置资金自动划入吉致金融的情况，相关存款可以及时调拨、划转及收回，不会对发行人经营产生不利影响。

发行人关联存款业务相关会计处理符合《企业会计准则》的相关规定。

五、关于财务会计信息与管理层分析

问题 19.关于收入与毛利率

19.1

根据申请材料，报告期内，公司的销售模式以经销为主、直销为辅，经销模式销量占总销量的比例均在 96%以上。2018 年 1 月 1 日以后，对于附有销售退回条款的整车及零配件的销售，本公司按照预期退还金额确认负债。

请发行人：（1）结合销售合同相关条款,说明整车及零配件的销售中是否存在销售退回或换货的情况,如有请列示报告期内各年的金额及占收入的比例,并说明销售退回的条件及原因；（2）三包费用的计提依据和计提情况，相关费用是否充分计提；（3）补充披露经销模式下是否存在返利的约定,如存在,报告期各期发生金额,相关会计核算办法及影响；（4）结合报告期内新能源汽车的相关补贴政策及变化情况，披露新能源汽车补贴收入的确认条件，报告期各期确认金额及准确性，

是否属于经常性损益。

请保荐机构、申报会计师核查并发表明确意见。

回复:

一、发行人说明

(一) 结合销售合同相关条款, 说明整车及零配件的销售中是否存在销售退回或换货的情况, 如有请列示报告期内各年的金额及占收入的比例, 并说明销售退回的条件及原因

1、整车销售退货或换货情况

(1) 报告期内, 公司不存在因质量问题导致整车销售退回或换货的情形

根据公司与经销商签署的销售合同条款: “公司根据国家相关法律规定为合同项下汽车产品提供质量保证, 以公司指定的车辆《报修保养手册》以及相关书面文件规定为准。经销商将车辆销售并交付用户后, 由经销商根据国家有关汽车修理、更换、退货责任的法律法规、部门规章等规范性文件的规定以及制造厂商的规定向用户承担直接的售后服务责任。”

报告期内, 公司针对产品质量问题的解决方案一般以属地解决为主, 由经销商承担直接售后服务责任, 如需公司协助, 公司会根据情况委派相关技术人员或配发相关维修部件至经销商处用于相关车辆修理。根据质量问题的责任认定, 若为供应商承担的责任, 公司将依据与供应商的采购协议约定向供应商进行追索; 若为公司承担的责任, 则相关支出计入当期费用, 具体费用情况详见下文第(二)问“三包费用”的回复。

(2) 整车召回情况

报告期内, 公司严格按照国家《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求, 制定相应的召回管理规定和缺陷排查流程。根据公司与经销商签署的销售合同条款: 经销商应严格履行《缺陷汽车产品召回管理条例》中的义务, 在接到公司或吉利汽车生产者召回通知时, 应当立即停止销售、租赁、使用, 并协助公司和吉利品牌汽车生产者实施召回。

报告期内，公司销售的车辆具体召回情况如下：

项目类别	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
召回批次	0起	1起	1起	1起
召回原因	未发生召回情形	燃油泵零件问题	电动助力转向器线束接插件针脚耐久腐蚀问题	气囊缺陷
召回车型		部分远景、 部分GC7汽车； 部分EC7汽车	部分博瑞GC9汽车	部分GX7汽车； 部分GX9汽车； 部分TX4汽车； 部分SX7汽车
召回数量		89,657辆	40,068辆	189,174辆
召回维修措施		为召回范围内的车辆免费更换改进后的新型燃油泵，以消除安全隐患。	免费对涉及车辆的电动助力转向器壳体与马达之间安装橡胶垫，在线束端子上涂抹油脂，以消除安全隐患。	公开召回并为召回范围内的车辆免费更换副驾驶位的安全气囊，以消除安全隐患。

根据国家《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求，一般公司关联方目录公司作为生产厂商向国家市场监督管理总局备案召回计划，并在国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心网站上发布相关召回公告。根据召回公告条件，终端消费者可通过经销商进行相关零部件的免费更换维修。针对召回事件的维修，根据质量问题的责任认定，若为供应商承担的责任，公司将依据与供应商的采购协议约定向供应商进行追索；若为公司承担的责任，则相关支出计入当期费用，具体情况详见下文第（二）问“三包费用”的回复。

2、零部件销售退回或换货情况

根据公司与经销商签订的零部件销售合同条款：“公司、经销商、第三方物流公司之间货物交接完成后，经销商对货物进行自行保管和运输，交接完成后公司对货物的完好性不承担责任，对货物制造质量性问题由公司负责回收，经销商提供必要的配合……经销商向吉利公司订购备件有自主权，因经销商自主订购造成备件滞销的，由经销商承担责任，符合以下情况吉利公司给予经销商退库支持：（1）在产件 6 个月无销售记录，吉利公司可支持退库；（2）对吉利公司要求新品铺货和库存储备订单，若铺货后 6 个月销售数量低于铺货量 30%的备件，吉利公司可支持退库；（3）吉利公司指令要求退库的备件可支持退库；（4）经销商撤换时，上述（1）（2）（3）三点同时适用，但因经销商保管及存储原因造成备件不良品不纳入退库范围，由经销商承担责任。”

因此，报告期内，公司零部件销售存在退回或换货情况，但金额较小，占主营业务收入比例和占零部件销售收入比例均较小，具体如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
退换货金额	949.31	3,941.62	2,647.51	761.13
占主营业务收入比例	0.03%	0.04%	0.02%	0.01%
占零部件销售收入比例	0.34%	0.74%	0.61%	0.39%

（二）三包费用的计提依据和计提情况，相关费用是否充分计提

报告期内，公司三包费用主要包括如下三类：（1）首保费用，即公司质量保证政策中约定的首保期限内免费保养费用；（2）售前检测费（PDI 费用），即公司车辆在终端销售前进行的一系列检测费用；（3）质保期内三包索赔费用：即公司质量保证政策中约定的质保期限内因产品质量问题应承担的索赔责任支出。

针对上述费用，公司均根据相关政策在报告期末进行相应预提，并在其他应付款中核算。报告期各期末，公司其他应付款中预提的三包费用余额如下：

单位：万元

项 目	2020.6.30		2019.12.31		2018.12.31		2017.12.31	
	金额	比例	金额	比例	金额	比例	金额	比例
首保费用	6,708.61	49.52%	9,730.70	77.91%	8,717.03	83.06%	8,083.20	71.49%
PDI 费用	719.53	5.31%	1,178.80	9.44%	1,222.86	11.65%	950.31	8.41%
已发生、未结算的三包索赔费用	6,117.97	45.16%	1,579.74	12.65%	555.2	5.29%	2,272.76	20.10%
合计	13,546.11	100.00%	12,489.25	100.00%	10,495.09	100.00%	11,306.27	100.00%

注：上表中预提的“已发生、未结算的三包索赔费用”指针对已发生，但未开票结算的三包索赔费用的暂估金额，包括公司自身承担的三包索赔费用和可向供应商追索的三包索赔费用。2020年6月末，因部分索赔费用尚未至结算期，故当期期末暂估金额较大；该等暂估金额中约92%为可追索的三包索赔费用，该部分费用已向供应商追索，故在销售费用科目公司仅就自身承担的费用部分进行确认。

1、预提首保费用

预提首保费用系对终端已销售、在首保到期日前终端客户尚未进店进行保养的新车应计提的首保支出。从上表可见，报告期各期末，主要预提三包费用为预提的首保费用，各期占比分别为71.49%、83.06%、77.91%和49.52%。

根据公司的质量保证政策，公司首保期限一般为车辆行驶满5,000公里或满3个月，因此公司首保的计提方法按照期末前三个月的终端销量（扣除系统记录已经结算的数量）、不同车型单台首保的金额、以及首保放弃率来计算。

即：期末应计提的首保=期末前三个月的终端销量（扣除系统记录已经结算的数量）*对应车型单台首保金额*（1-首保放弃率）。其中：

- （1）终端销量来自公司与4S店共同可见的经销商管理系统记录；
- （2）每种车型单台首保价格为公司根据车型的价格和配置等制定并在商务政策中明确的价格；
- （3）首保放弃率根据经销商管理系统记录的一段时间内历史首保车辆和历史终端销量的比例确定。

2、预提 PDI 费用

预提 PDI 费用系公司预提的已出售给经销商但尚未实现终端销售的部分车辆对应的售前检测费用。公司商务政策根据不同车型制定了不同的 PDI 单价，期末预提余额系根据经销商管理系统统计的未结算销量和政策单价计算所得。

3、预提三包索赔费用

预提三包索赔费用主要为已发生但未结算的三包索赔，系质保期内的终端车辆至服务站或 4S 店维修，相应已发生但截至各期末尚未开票结算的金额。

针对质保期内的三包索赔，根据质量问题责任认定，若相关索赔事项由供应商原材料问题导致，则为供应商责任，公司可根据与供应商的采购协议约定向供应商进行索赔；若为公司自身责任，则由公司自己承担。报告期内，公司质保期内的三包索赔费用大多数均可向供应商进行索赔，故未就该部分未实际发生的索赔费用进行专项计提；在各期实际发生时，公司根据责任认定情况和供应商追索情况，将不能向供应商追索的部分索赔支出计入当期销售费用。

报告期各期，公司销售费用中三包费用实际发生额明细如下：

单位：万元

项 目	2020 年 1-6 月		2019 年度		2018 年度		2017 年度	
	金额	比例	金额	比例	金额	金额	比例	金额
首保、PDI 费用	13,317.98	73%	33,667.59	85%	34,444.71	84%	30,848.86	91%
公司承担的索赔费用	4,951.18	27%	5,723.87	15%	6,666.99	16%	3,036.42	9%
合计	18,269.15	100%	39,391.46	100%	41,111.70	100%	33,885.28	100%
公司承担的索赔费用占汽车销售收入的比例	0.15%		0.06%		0.06%		0.03%	

从上表可见，公司承担三包费用中主要为首保、PDI 费用，占比在 85-90% 左右，质保期内公司实际承担的索赔费用较低，且该部分费用占汽车销售收入的比例也很小。因此，公司在期末预提三包费用时，主要就首保、PDI 费用以及已

发生尚未结算的索赔费用进行预提。

综上，公司三包费用计提依据合理，相关费用已计提充分。

（三）补充披露经销模式下是否存在返利的约定，如存在，报告期各期发生金额，相关会计核算办法及影响

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（一）营业收入分析”之“3、汽车销售收入分析”之“（2）分经营模式分析”中补充披露以下内容：

“报告期内，公司经销模式下存在返利约定。公司向经销商提供的返利主要包括合同履行奖、目标承诺奖、区域营销政策支持以及建店支持等，均通过销售折让形式进行。

相关会计核算方式为：若返利在当年执行，公司在确认相关返利金额并开具红字发票时借记当期销售收入并贷记对应客户的预收账款或合同负债。若报告期末已确认返利义务但尚未开具红字发票，公司则在期末计提相关返利金额，借记当期销售收入并贷记对应客户预收账款或合同负债；在下一报告期实际兑现开具红字发票时先冲回前期预提返利金额，并根据实际开票金额借记销售收入同时贷记预收账款或合同负债。

2018年，公司给予经销商返利占主营业务收入比例较2017年度增加，主要系公司为提高经销商的销售积极性，扩大了享受合同履行奖的车型范围。

2019年及2020年1-6月，公司给予经销商的返利占主营业务收入比例较2018年度有所增加，主要系公司为促进销售，调整了销售和奖励政策，新推出目标承诺奖、区域营销政策支持等措施。”

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体经销商返利数据申请豁免披露。

(四) 结合报告期内新能源汽车的相关补贴政策及变化情况，披露新能源汽车补贴收入的确认条件，报告期各期确认金额及准确性，是否属于经常性损益

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（一）营业收入分析”之“3、汽车销售收入分析”中补充披露以下内容：

“（5）新能源汽车补贴情况

① 补贴政策及变化情况

报告期内，公司新能源汽车相关补贴政策主要包括国家补贴和地方补贴。具体政策及变化情况如下：

I 国家补贴

国家补贴的标准由财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合制定。报告期内，上述政府部门陆续出台了《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2016]958号）、《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2018]18号）、《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2019]138号）、《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建[2020]86号），对新能源汽车补贴标准每年进行动态调整，包括补贴车型范围、补贴参数标准等。

根据前述政策，国家新能源汽车补贴的申请对象为具有新能源整车制造资质的生产企业，补贴对象为消费者。资金拨付方面，一般按年进行支付，每年初生产企业提交上年度的资金清算报告及产品销售、运行情况，逐级进行核准上报，由财政部根据核查报告进行补贴资金拨付。补贴车型方面，乘用车的补贴车型主要包括纯电动乘用车和插电式混合动力乘用车；同时，根据乘用车的纯电动续航里程（R值）制定不同补贴标准额度。报告期内，相关补贴标准额度变化情况如下：

（a）纯电动乘用车

单位：万元

续航里程(km)	2020年	2019年	2018年	2017年
100 ≤ R < 150	0	0	0	2
150 ≤ R < 200	0	0	1.5	3.6
200 ≤ R < 250	0	0	2.4	
250 ≤ R < 300	0	1.8	3.4	4.4
300 ≤ R < 400	1.62	1.8	4.5	
R ≥ 400	2.25	2.5	5	

(b) 插电式混合动力乘用车

单位：万元

续航里程(km)	2020年	2019年	2018年	2017年
R ≥ 50	0.85	1	2.2	2.4

注1：以上均为车辆标准补贴额度，实际补贴标准根据车型不同、车型产品技术参数不同而不同

注2：2019年补贴标准，对于非私人购买或用于营运的新能源乘用车，按照相应补贴金额的0.7倍给予补贴

II 地方补贴

地方性新能源补贴政策各地略有不同。整体而言，根据《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(财建[2016]958号)的规定，“地方财政补贴(地方各级财政补贴总和)不得超过中央财政单车补贴额的50%”；同时，补助申请单位为新能源汽车销售公司或具有整车制造资质的生产企业，且一般在取得国家补贴之后向当地政府进行申请。

2019年6月，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(财建[2019]138号)，明确“地方应完善政策，过渡期后不再对新能源汽车(新能源公交车和燃料电池汽车除外)给予购置补贴，转为用于支持充电(加氢)基础设施“短板”建设和配套运营服务等方面。如地方继续给予购置补贴的，中央将对相关财政补贴作相应扣减。……本通知从2019年3月26日起实施，2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期。……”因此，2019年6月25日之后，新能源汽车地方性补贴已基本全面取消。

② 公司新能源汽车补贴收入确认条件及金额

(I) 关于由具有整车制造资质的生产企业申请的补贴

根据前述政策，国家补贴和部分地方补贴的申请单位为具有新能源整车制造资质的生产企业。报告期内，公司作为红筹企业尚无法取得整车制造资质，公司在乘用车相关业务的经营过程中，通过向吉利控股控制的目录公司销售整车成套件的方式，由目录公司进一步检测加工并取得乘用车整车合格证后销售给公司，再由公司对外销售。因此，新能源车补贴由目录公司进行申请，公司不直接申请新能源汽车补贴。

公司在向目录公司销售整车成套件时，定价原则确定为：终端客户整车售价-分销成本-中国税项（消费税金及附加）及其他必要合理开支+新能源汽车补贴。因此公司在向目录公司出售成套件时，目录公司不留存新能源汽车补贴，整车成套件售价中包含了相应的新能源车补贴，即相关补贴收入实际由公司享有。在报告期末，公司针对已向目录公司出售整车成套件且购回的整车，对于其中未实现对外销售的部分，将其收入在合并报表层面予以抵销，相应补贴部分收入也随收入的抵销一并冲减。

(II) 关于由销售公司申请的补贴

根据前述政策，由销售公司申请新能源车补贴的主要为地方性补贴。

2018年10月之前，公司通过关联方新能源销售公司对外销售新能源车，在车辆对外销售时，将新能源车补贴包含在整车价款中一并确认为主营业务收入。2018年10月之后，公司直接面向经销商销售，在出售新能源车时，仅确认整车价款部分收入；在完成终端销售并上牌后，公司将对应新能源车补贴收入确认为主营业务收入。

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体新能源车补贴收入数据申请豁免披露。

③ 新能源车补贴收入是否属于经常性损益

根据中国证监会《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益[2008]》(证监会公告[2008]43号)的规定,“非经常性损益是指与公司正常经营业务无直接关系,以及虽与正常经营业务相关,但由于其性质特殊和偶发性,影响报表使用人对公司经营业绩和盈利能力做出正常判断的各项交易和事项产生的损益。……非经常性损益包括以下项目:……(三)计入当期损益的政府补助,但与公司正常经营业务密切相关,符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外;……”。

新能源车补贴收入系国家及各地政府在鼓励发展推广新能源汽车的政策背景下给予汽车生产、销售企业的一定补贴支持,具有明确的补贴标准和要求。报告期内,新能源车补贴收入与公司正常经营业务密切相关,符合国家政策,能事先明确按照一定标准拨付至申请方并在一段时间内持续享受,符合确认经常性损益的条件。此外,根据同行业上市公司公开信息披露,也将新能源汽车补贴收入确认为经常性损益。

因此,公司将享受的新能源车补贴收入确认为经常性损益,具有合理性。”

二、申报会计师核查程序和核查意见

(一) 核查程序

1、访谈发行人销售公司相关员工,了解销售业务的销售政策、价格制定、开票、发货、对账、收款等流程,对相关内部控制流程的有效性进行测试;

2、获取并查询发行人整车退回、换货及召回情况;获取发行人零配件销售退回或换货清单,抽样检查相关退换货的退货订单及入库单,检查相关的真实性以及形成原因,分析其变动情况;

3、获取各期末三包预提明细表,复核数据的准确性;获取相关预提依据,包括相关数量及车型明细数据、发行人商务政策、首保放弃率计算表及各期末系统已发生、未结算的三包索赔明细数据等,复核其合理性;查看相关三包预提费用各期后开票结算明细,与各期末预提余额核对;

4、获取与供应商签订的采购合同，确认其中关于供应商承担索赔支出的约定，抽查相关结算单据；

5、了解发行人关于返利或销售折让计提的政策情况以及会计核算流程，获取发行人返利相关的预算文件、政策文件以及补贴或返利清单，对返利计提进行重新测试，核查返利申请资料以及期后结算等；

6、获取各年度新能源汽车补贴的政策文件以及新能源汽车补贴清单，了解发行人的新能源补贴的会计处理流程，对补贴进行匡算，抽样核对实际的申报材料，查看补贴款项收回情况；

7、分析发行人将新能源汽车补助计入经常性损益或非经常性损益是否符合《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益【2008】》的规定；

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、报告期内，发行人不存在因质量问题导致整车销售退回或换货的情形；2017-2019年，公司销售的车辆每年各发生过1起公开召回，2020年上半年未发生召回情形；报告期内，公司零部件销售退换货金额较小，占主营业务收入比例和占零部件销售收入比例均较小；

2、报告期内，发行人三包费用计提依据合理，相关费用计提金额充分；

3、报告期内，发行人经销模式下存在对经销商的返利政策，相关返利金额确认以及核算方法符合会计准则要求；

4、报告期内，发行人新能源汽车补贴收入包括国家补贴和地方补贴，相关补贴收入确认准确且完整，属于经常性损益。

19.2

报告期各期，公司主营业务收入分别为9,323,880.07万元、10,699,373.02万元、9,757,232.82万元和3,696,865.65万元。其中，汽车销售收入是公司的核心收入，

包括整车及整车成套件的销售收入，占主营业务收入的比例较高，报告期各期分别为 97.90%、95.94%、94.13%和 91.21%。报告期内，公司整车生产成本中主要为直接材料成本，各期占比约为 90%。报告期各期，公司主营业务毛利率分别为 19.71%、18.77%、15.80%和 15.68%，主营业务毛利率变动主要受汽车销售业务波动的影响。

请发行人披露：（1）按排量分类的整车销售收入及新能源和电气化车型的收入及变动原因；（2）主营业务成本料工费构成及变动原因；（3）在会计政策部分披露与主要产品、业务的成本核算、归集和分配有关的会计处理方式，并重点突出行业特点；（4）零部件销售和使用权许可业务的毛利率情况。

请发行人说明：（1）2020 年上半年收入变动趋势是否与同行业可比公司一致；（2）报告期内汽车销售毛利率持续下滑的具体原因及未来趋势。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、发行人披露

（一）按排量分类的整车销售收入及新能源和电气化车型的收入及变动原因

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（一）营业收入分析”之“3、汽车销售收入分析”中补充披露以下内容：

“（1）分车型分析

① 销量情况

.....

② 销售收入情况

报告期内，公司按照排量分类的整车销售收入如下：

单位：万元

类别	排量	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
----	----	--------------	---------	---------	---------

新能源和电气化	1.5TD/1.5L	237,062.70	673,537.70	337,222.08	19,629.28
	纯电动	67,429.85	787,225.67	748,338.84	393,823.05
	小计	304,492.55	1,460,763.37	1,085,560.91	413,452.33
燃油车 (1.6L/ 1.6TD以下)	1.0L/1.0TD	87,028.29	252,902.42	3,116.75	5,540.48
	1.3L/1.3T	-	13,745.59	371,225.74	1,644,954.96
	1.4T	990,276.41	1,675,099.62	2,076,903.93	137,413.38
	1.5L/1.5TD	1,018,736.80	3,375,258.65	3,028,309.48	2,289,276.34
	小计	2,096,041.51	5,317,006.27	5,479,555.91	4,077,185.16
新能源和电气化及小排量合计		2,400,534.06	6,777,769.64	6,565,116.82	4,490,637.49
占当期汽车销售收入比例		71.19%	73.80%	63.96%	49.19%
燃油车 (1.6L/ 1.6TD以上)	1.8L/1.8TD	881,768.19	2,043,340.83	3,407,847.37	3,941,520.71
	2.0L/2.0TD	88,035.70	287,479.98	201,633.26	511,258.52
	2.4L	1,705.58	75,693.03	90,541.22	184,872.55
	小计	971,509.47	2,406,513.84	3,700,021.85	4,637,651.78
合计		3,372,043.53	9,184,283.47	10,265,138.67	9,128,289.26

吉利汽车作为中国自主品牌乘用车龙头企业，公司产品矩阵丰富，在汽车科技转型升级的过程中公司形成了“高效燃油动力”和“多元化新能源”两大并行节能减排路线。报告期各期，公司小排量燃油车（1.6L/1.6TD以下）、新能源和电气化车型合计销售收入分别为4,490,637.49万元、6,565,116.82万元、6,777,769.64万元和2,400,534.06万元，占汽车销售整体收入的比例分别为49.19%、63.96%、73.80%和71.19%，逐步形成了以节能车型为主导的产品结构。

其中，小排量燃油车方面，报告期内，公司产品覆盖从1.0L-1.5L，1.0TD-1.5TD等多款排量车型，相关车型收入占比汽车销售整体收入比例分别为44.67%、53.38%、57.89%和62.16%，占比逐年提升。新能源和电气化车型方面，报告期内，公司相关车型销售收入占比分别为4.53%、10.58%、15.91%、9.03%。2017-2019年，公司新能源和电气化车型收入逐年增加；2020年1-6月，由于新能源汽车补贴退坡和油价下跌的影响，公司新能源和电气化车型的销售价格和销售量占比均有

所降低，故新能源和电气化车型的销售收入有所减少。

除此之外，报告期内，公司还包括1.6L/1.6TD以上燃油车车型，报告期各期相关车型收入分别为4,637,651.78万元、3,700,021.85万元、2,406,513.84万元和971,509.47万元，占汽车销售整体收入比例分别为50.81%、36.04%、26.20%和28.81%。”

（二）主营业务成本料工费构成及变动原因

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（二）营业成本分析”之“2、主营业务成本分析”中补充披露以下内容：

“① 汽车销售业务的成本构成情况

报告期内，公司汽车销售业务的成本构成如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
直接材料	2,553,050.68	87.82%	6,970,108.04	89.01%	7,452,597.21	88.89%	6,682,567.52	90.90%
直接人工	54,469.30	1.87%	153,286.28	1.96%	158,808.81	1.89%	117,099.40	1.59%
制造费用	115,864.28	3.99%	236,819.30	3.02%	225,636.51	2.69%	154,338.45	2.10%
运费	65,248.72	2.24%	167,082.19	2.13%	179,894.51	2.15%	-	-
消费税金及附加	118,566.08	4.08%	303,458.51	3.88%	367,529.59	4.38%	397,599.02	5.41%
合计	2,907,199.06	100.00%	7,830,754.33	100.00%	8,384,466.63	100.00%	7,351,604.39	100.00%

报告期内，公司汽车销售业务的成本构成相对稳定。其中，直接材料占比最高，均在90%左右；直接人工和制造费用占比较低，反映了公司产品生产制造的普遍特点。

报告期内，公司汽车销售业务成本中直接材料占比较为稳定，2018年直接材

料金额较高主要系当年公司产品销量较高，相应材料采购金额也较大。

报告期内，公司汽车销售业务成本中直接人工占比也较为稳定，2018年直接人工金额和占比较上年略有增加，主要系2018年公司销量较高，生产人工数量较多，且生产人员人均薪资也略有上涨。

报告期内，公司汽车销售业务成本中制造费用占比逐年提高，主要系一方面公司报告期内陆续收购多家工厂，相关固定资产折旧金额增加；另一方面，公司报告期内每年推出多款全新车型和改款车型，相关机器设备投入也有所增加，进而相应增加了折旧金额。2020年1-6月，制造费用占比较高，主要系受新冠肺炎疫情影响，上半年销量较上年同期有所下滑，使得单位车辆分摊的折旧摊销等费用较高。

2018年起，公司开始实行新收入准则，将运费作为合同履约的必要活动支出计入履约成本，因而公司2018年起的汽车销售成本中包含了运费。2018、2019及2020年1-6月，公司运费波动趋势与产品销量变化趋势一致。

报告期内，公司将整车成套件出售给具有整车制造资质的关联方目录公司，待目录公司完成检测加工并颁发乘用车整车合格证后，再由目录公司将整车出售给公司下属的销售公司。根据公司与目录公司的交易定价原则，相关消费税金及附加实际构成了公司汽车销售业务的成本之一。2017-2019年，消费税金及附加占成本的比例有所下降主要系公司新能源和电气化车型占比逐渐提升，而该类车型无需缴纳消费税，故整体消费税金及附加金额略有下降。

② 零部件销售成本构成情况

报告期内，公司零部件销售业务的成本构成如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
直接材料	194,722.88	92.78%	358,559.57	93.18%	293,892.05	95.76%	133,803.37	99.16%

直接人工	2,026.88	0.97%	4,133.49	1.07%	2,449.09	0.80%	246.42	0.18%
制造费用	13,117.33	6.25%	22,096.47	5.74%	10,548.45	3.44%	885.83	0.66%
合计	209,867.09	100.00%	384,789.53	100.00%	306,889.60	100.00%	134,935.62	100.00%

从上表可见，公司零部件销售业务成本构成中，直接材料占比最高，约在90%以上，直接人工和制造费用占比较低。符合公司生产实际情况。报告期内，直接采购占比逐年下降主要系公司向经销商销售的备件配件等产品主要为外购，主要成本即为直接材料；报告期内，随着公司向关联方销售发动机、变速器等动力零部件收入比例的提升，备件配件部分的收入占比下降，因而直接材料比例也随之降低，直接人工和制造费用占比增加。”

（三）在会计政策部分披露与主要产品、业务的成本核算、归集和分配有关的会计处理方式，并重点突出行业特点

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“五、重要会计政策和会计估计”中补充披露以下内容：

“发行人主要产品为乘用车，各年度汽车销售收入占到发行人主营业务收入的90%以上，发行人统一采用标准成本法对所有产品进行核算。

公司的生产成本主要包括直接材料、直接人工和制造费用等。其中，直接材料指的是主料和辅料；直接人工指直接从事产品生产的员工薪酬；制造费用指公司生产辅助部门发生的各项直接或间接费用，如水电气等能源费用、折旧费、间接人工、办公费、低值易耗品及物料消耗等。公司通过ERP以及BOM系统对存货以及当期的生产数据进行归集和分类，并进行成本核算。

具体核算流程如下：

（1）直接材料核算

公司统一采用标准成本法进行成本核算，会在每个年度初统一进行评估调整，原材料入库时按照暂估的标准价格进行入账，并在最终结算时将与标准成本之间

的差异确认为材料成本差异进行核算，在月末统一在当期成本以及库存余额中进行分摊。

材料发出计价方式：采用移动加权平均法计算发出材料成本。公司会在每个月末进行存货盘点，并统计盘点差异确认损失或收益。

生产部门根据生产订单进行材料领料，仓库管理员根据领料单发出原材料，并在各个工序完工时按照生产订单归集发生的成本。

（2）直接人工核算

职工薪酬，包括工资、奖金、五险一金、职工福利费等。生产部门管理人员职工薪酬计入制造费用，生产人员职工薪酬计入直接人工。

公司对各个产品均会设定一个标准工时，根据生产部门汇总的工时表，对人工成本汇总并分摊至各个产品订单，超过标准工时的部分确认为成本差异，在月末统一在当期成本以及库存余额中进行分摊。

（3）制造费用核算

主要包括间接人工、折旧费、水电能源费等。制造费用发生时在制造费用账户归集，月末汇总后根据不同产品制定的标准分配比例至各类产品。

（4）其他

在公司实际的生产销售环节，由于增加了公司与目录公司的交易环节，公司需承担目录公司必要的成本费用以及消费税金及附加等，相关成本在与目录公司交易时归集至对应产品。”

（四）零部件销售和使用权许可业务的毛利率情况

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（三）毛利及毛利率分析”之“2、毛利率分析”中调整披露以下内容：

“（2）主营业务毛利率分析

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	收入比例	毛利率	收入比例	毛利率	收入比例	毛利率	收入比例	毛利率
汽车销售	91.21%	13.79%	94.13%	14.74%	95.94%	18.32%	97.90%	19.46%
零部件销售	7.64%	25.68%	5.43%	27.42%	4.06%	29.33%	2.10%	31.01%
使用权及其他	1.15%	100.00%	0.44%	100.00%	-	-	-	-
合计	100.00%	15.68%	100.00%	15.80%	100.00%	18.77%	100.00%	19.71%

报告期各期，公司主营业务毛利率分别为 19.71%、18.77%、15.80%和 15.68%，主营业务毛利率变动主要受汽车销售业务波动的影响。

报告期各期，公司零部件销售业务毛利率略有下降，主要系公司向关联方等销售发动机、变速器等零部件业务收入逐年增加，而该部分业务毛利率低于售后配件销售的毛利率。使用权及其他业务主要系公司授予的车型专利相关知识产权许可收入。2019年和2020年1-6月，随着宝腾汽车关于NL-3车型和SX11车型陆续达到SOP阶段，公司分别一次性确定对应车型的知识产权许可收入。前述车型知识产权为公司基于自用目的实现的研发成果，并非为宝腾汽车进行的专项研发，目前相关车型仍用于公司的生产和销售，公司将对应的非专利技术摊销成本计入研发费用核算。考虑到上述车型知识产权的技术成本难以区分自用部分和许可部分，且相关技术每年摊销金额较小，故未单独结转许可部分知识产权对应的成本。整体来看，公司其他主营业务销售收入占主营业务收入比例较低，对公司整体盈利能力影响较小。”

二、发行人说明

（一）2020年上半年收入变动趋势是否与同行业可比公司一致

2020年上半年，公司与同行业可比公司营业收入变化情况如下：

单位：亿元

公司名称	2020年1-6月	2019年1-6月	变动比例
长城汽车	359.29	403.17	-10.88%

长安汽车	327.82	298.76	9.73%
广汽集团	254.39	281.23	-9.54%
上汽集团	2,745.20	3,679.16	-25.39%
公司	371.21	479.10	-22.52%

注 1：上表公司 2019 年 1-6 月数据未经审计。

从上表可见，2020 年上半年，受新冠肺炎疫情影响，同行业公司收入普遍较上年同期有所下滑；长安汽车整体收入规模较小，同时 2019 年 9 月推出的 CS75 PLUS 的新车型销售情况较好，因此长安汽车收入有所上升。整体来看，公司 2020 年上半年收入变动趋势与同行业可比公司基本一致。

（二）报告期内汽车销售毛利率持续下滑的具体原因及未来趋势

报告期内，公司汽车销售业务毛利率情况如下：

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
汽车销售收入（万元）	3,372,043.53	9,184,283.47	10,265,138.67	9,128,289.26
汽车销售成本（万元）	2,907,199.06	7,830,754.33	8,384,466.63	7,351,604.39
销量（部）	475,683	1,233,494	1,380,424	1,241,104
平均单价（万元/部）	7.09	7.45	7.44	7.35
平均成本（万元/部）	6.11	6.35	6.07	5.92
汽车销售毛利率	13.79%	14.74%	18.32%	19.46%

1、2018 年毛利率变化情况

2018 年，公司汽车销售业务毛利率为 18.32%，较 2017 年下降 1.14%，主要系公司自 2018 年起开始实行新收入准则，将运费作为合同履约的必要活动支出计入履约成本。假设 2017 年也考虑按照新收入准则核算，将运费计入主营业务成本，则 2017 年汽车销售业务毛利率为 17.81%。

考虑统一计算口径，2018 年汽车销售毛利率实际上较 2017 年上升 0.51%，主要系公司紧跟市场和政策方向，不断丰富车型结构，新增多款新能源和电气化车型、SUV 车型等较高售价车型：2018 年公司 SUV 车型销量较 2017 年增加 18.52%，占比从 2017 年的 50.77% 增加至 2018 年的 54.10%；2018 年公司新能源和电气化

车型销量较 2017 年增加 147.52%，占比从 2017 年的 2.04% 增加至 2018 年的 4.53%。

2、2019 年毛利率变化情况

2019 年，公司汽车销售业务毛利率为 14.74%，较 2018 年下降 3.58%，主要系：

（1）受宏观经济、行业周期以及新能源补贴政策退坡的影响，2019 年公司新能源和电气化车型的销售均价有一定下降；

（2）公司 2018 年新增了 5 家工厂，新工厂陆续投入使用后，相应厂房设备等固定资产折旧随之增加，2019 年公司固定资产折旧较 2018 年增加 38.84%；同时，因行业竞争更为激烈，公司 2019 年销量较 2018 年略有下降，导致单台车的固定资产折旧较高，进而相应提高了成本；

（3）随着国五升国六政策的逐渐落实，公司产品也逐步从国五切换至国六标准，对部分零部件进行升级，如排气和三元催化、油箱设备升级、加装汽油机颗粒捕集器 GPF 等，该等升级改造使得相关物料成本有所增加。

3、2020 年 1-6 月毛利率变化情况

2020 年 1-6 月，公司汽车销售业务毛利率为 13.79%，较 2019 年下降 0.95%，主要系受新能源补贴政策持续退坡的影响，公司新能源和电气化车型的售价和销量均有一定下降，其中 2020 年上半年公司新能源和电气化车型的平均售价较 2019 年下降了 19.64%，尽管公司已通过新技术的研发和应用等不断控制成本，但公司整体毛利率仍受到一定影响。

4、未来毛利率变化趋势

从前述分析来看，影响公司汽车销售毛利率的因素主要包括销售价格、折旧摊销、国五升国六、新能源补贴退坡等因素。

（1）报告期内，公司已不断丰富车型结构，通过新增推出高售价车型和旧车型改款升级以维持产品竞争力，未来公司将继续推出更多具有竞争力的产品以维

持并提升产品整体销售均价。

(2) 由于报告期内新增产能较多，产能利用率仍在不断提升过程中，相关固定资产折旧和摊销相应提高了单车成本。但从 2020 年第一、二季度销量来看，一季度受疫情影响销量同比下降，第二季度销量已较第一季度增加 53.58%，较上年同期增加 11.60%。未来随着疫情逐渐稳定，公司产品的产销量逐步恢复，公司产品产能利用率有望提升，固定资产折旧的影响也将逐渐减少。

(3) 随着国五升国六政策的全面推行，目前公司产品已基本实现全面升级国六标准，未来该因素对成本的增量影响较小。

(4) 从新能源汽车补贴政策变化趋势来看，目前中央财政对新能源汽车的补贴金额标准已较低；自 2019 年 6 月 25 日起，地方性新能源汽车补贴也已基本全面取消。未来即使新能源补贴政策继续退坡，对公司产品价格和毛利率的影响也较为有限，不会导致公司整体毛利率的较大波动。

综上，前述影响公司产品毛利率的主要因素未来都将趋于稳定，未来公司产品毛利率不存在较大波动的风险。

三、申报会计师核查程序和核查意见

(一) 核查程序

1、查阅行业相关资料，向发行人相关业务人员了解行业规模及竞争情况，结合发行人报告期内各期的按排量分类整车销售清单，分析发行人收入变动原因；

2、了解发行人与生产、仓储、存货管理相关的内部控制制度，评价其设计合理性，并测试相关内部控制运行的有效性；

3、针对整车收入，了解发行人各产品生产工艺流程、生产周期、成本核算流程及成本归集与分配的标准和方法，抽样查看发行人的原始凭证，包括但不限于领料单、发票、投料单和工时统计表等文件资料，并结合成本倒轧进行分析；

4、汇总发行人报告期内各期的原材料耗用、人工费用、制造费用的变动信息，

进行分析性程序；

5、获取发行人报告期内的收入及成本明细表，比较报告期各期末各类产品收入以及毛利率的波动情况，分析其变动及波动的原因，并与同行业可比公司公开报告进行对比分析；

6、针对特许权收入，获取并查看定价参考的第三方评估公司关于博越、缤越车型技术的评估报告，评价了发行人聘请的独立评估师胜任能力、专业素质和客观性；对评估过程中评估方法使用的恰当性，对评估参数的关键假设(如折现率、预测数据)进行审阅；对评估中采用的未来若干年经营和财务假设，包括未来若干年的销售增长率、毛利率等，与历史财务数据、经批准的预算进行比较，评估其合理性。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、发行人收入变动趋势符合公司实际业务情况，发行人上半年收入变动趋势与同行业可比公司基本一致；

2、发行人对主营业务成本料工费的会计处理以及成本核算方面在所有重大方面符合企业会计准则的相关规定；

3、报告期内，发行人汽车销售毛利率变动合理，其对该毛利率未来趋势的分析说明存在合理性。

问题 20.关于开发支出和研发投入

20.1

报告期内，公司研发投入金额较大，研发支出资本化率较高。报告期各期末，发行人无形资产之专有技术的账面价值分别为 409,901.13 万元、612,000.80 万元、1,079,427.18 万元和 1,111,687.23 万元，开发支出的账面价值分别为 649,380.33 万元、887,317.93 万元、680,335.62 万元和 697,432.73 万元，主要为投向新车型及相关技术的开发项目。

根据申请材料，报告期内，发行人研发投入金额较大，研发支出资本化率较高。发行人对使用寿命有限的专有技术按受益期摊销，使用寿命不确定的无形资产不作摊销。

请发行人：（1）按照《审核问答》之 14 的要求，充分披露研发支出资本化的相关信息；（2）披露报告期内转入无形资产的开发支出项目情况，相关经济效益情况；（3）结合项目推进和研究成果运用的不确定性，充分揭示开发支出和相关无形资产的减值风险。

请发行人说明：（1）开发支出资本化的具体会计政策，研发项目进入开发阶段的具体依据、资本化时点，分析资本化的会计处理是否符合会计准则的相关规定；（2）开发支出金额较高的原因，研发投入比例高于同行业可比公司的原因，并与同行业可比公司比较，研发支出资本化会计处理是否一致；（3）专有技术的使用寿命的分布情况，使用寿命不确定的专用技术的占比情况；（4）过往已资本化开发支出是否存在研究成果运用未达预定用途的情况及相关会计处理情况；（5）专有技术、开发支出的减值测试过程、关键假设的合理性，说明减值准备计提的充分性。

请保荐机构、申报会计师核查并发表明确意见，说明核查的过程、依据和结论，并就研发支出资本化时点及相关会计处理的合规性、谨慎性和一贯性等发表明确意见。

回复：

一、发行人披露

(一) 充分披露研发支出资本化的相关信息

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“(一) 资产状况分析”之“13、开发支出”补充披露内容如下：

“报告期内，公司研发投入主要用于整车项目、发动机及变速器等动力系统项目等，其中开发支出的主要项目构成如下：

单位：万元

项目名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
研究阶段支出	20,390.88	57,740.05	55,400.16	37,007.50
开发阶段支出	198,032.79	487,397.89	562,495.32	527,580.44
整车项目	157,816.41	365,924.31	380,181.68	324,894.58
动力系统及其他项目	40,216.37	121,473.57	182,313.63	202,685.85
合计	218,423.68	545,137.94	617,895.48	564,587.94

”

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体资本化研发项目的信息申请豁免披露。

(二) 报告期内转入无形资产的开发支出项目情况，相关经济效益情况

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“(一) 资产状况分析”之“13、开发支出”补充披露内容如下：

“公司开发支出转入无形资产主要包括全新车型技术、改款车型技术、动力技术等，其中全新车型技术预计使用寿命一般为5年，改款车型技术预计使用寿命一般为3年，动力技术预计使用寿命一般为5-10年，均按直接法进行摊销，符合会计准则相关规定。截至报告期末，相关无形资产不存在减值情况。

公司转入无形资产的开发支出整体情况如下：

单位：万元

项目名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
整车项目	130,428.80	598,038.28	263,695.38	130,944.35
动力系统及其他项目	50,506.88	96,341.91	60,862.34	123,442.53
合计	180,935.68	694,380.19	324,557.72	254,386.89

”

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体转入无形资产的开发支出项目信息申请豁免披露。

（三）结合项目推进和研究成果运用的不确定性，充分揭示开发支出和相关无形资产的减值风险

发行人已在招股说明书“第四节 风险因素”之“四、财务风险”中补充披露内容如下：

“（四）无形资产减值风险

截至2020年6月30日，公司无形资产余额为1,429,050.26万元（其中专有技术余额为1,111,687.23万元），占期末资产总额的比例为13.30%；开发支出余额为697,432.73万元，占期末资产总额的比例为6.49%。如果公司未来在研项目推进不及预期、研究成果带来的经济利益流入无法覆盖开发成本、宏观经济或公司所处行业发生重大不利影响，则可能存在公司开发支出、无形资产减值的风险，对公司业绩造成不利影响。”

二、发行人说明

（一）开发支出资本化的具体会计政策，研发项目进入开发阶段的具体依据、资本化时点，分析资本化的会计处理是否符合会计准则的相关规定

1、公司开发支出资本化的具体会计政策

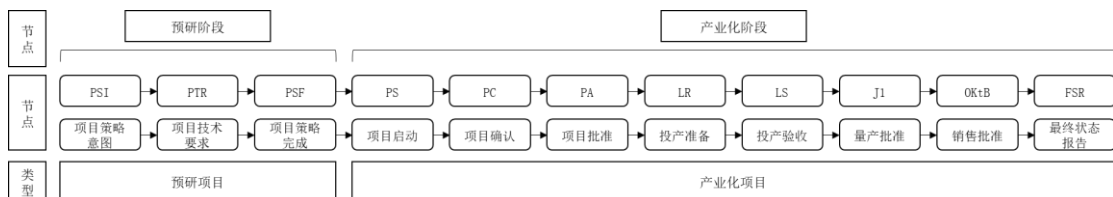
根据《企业会计准则第6号——无形资产》的规定，公司将内部研究开发项目的支出，区分为研究阶段支出和开发阶段支出。开发阶段的支出，同时满足下

列条件的，才能予以资本化，即：

- （1）完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；
- （2）具有完成该无形资产并使用或出售的意图；
- （3）无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；
- （4）有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；
- （5）归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。

2、研发项目进入开发阶段的具体依据、资本化时点

报告期内，公司研发项目的整体流程大致如下：



根据上文研发流程，在预研阶段，公司主要进行项目的前期调研、新技术可行性评估、项目初步计划等工作，属于研发项目的研究阶段。在 **PS** 节点（即项目启动节点）后，项目进入开发阶段。在 **PS** 阶段（项目启动）时，公司会进行正式立项，出具项目立项报告，并联合公司研发、市场、质量控制、工程技术、财务等各部门对项目的市场需求、技术内容和可行性、采购、生产以及产业化的投资收益等进行全面评估审议；评审通过后，项目正式启动。考虑到在 **PS** 阶段已基本满足研发投入资本化的条件，故公司以 **PS** 项目启动阶段作为资本化时点。

3、公司资本化的会计处理符合会计准则的相关规定

根据《企业会计准则第 6 号——无形资产》的规定，公司研发项目资本化的处理符合会计准则的要求，具体分析如下：

序号	条件	公司情况	是否满足
1	完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性	公司在预研阶段会就项目的可行性进行前期调研、评估，在项目正式启动时进行项目正式立项，并联合公司研发、市场、质量控制、工程技术、财务等各部门对项目进行全面审议评估；同时，在项目实施的各个节点对项目进展情况进行持续的评估监督，以确保项目在研发、生产等各环节技术上均具有可行性。 公司具有强大的研发实力，已经掌握整车、发动机、变速箱为主的关键造车技术，并持续加强新四化相关的核心研发能力，不断夯实行业龙头地位。 因此，公司具有完成研发项目以使其能够使用或出售在技术上具有可行性的能力。	满足
2	具有完成该无形资产并使用或出售的意图	公司主营乘用车及核心零部件的研发、生产和销售。公司通过研发项目立项文件、立项评审等对研发项目的目标进行层层把控。公司研发项目主要为整车、发动机、变速器等与新车型开发或现有车型升级改造相关的技术，公司研发项目的目标为面向终端市场，以实现经济利益为目标，与公司主营业务及产品高度相关，因此公司研发项目形成的无形资产具有使用意图。	满足
3	无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，应当证明其有用性	公司主营乘用车及核心零部件的研发、生产和销售，公司通过前期市场调研、项目立项及评审等对研发项目的经济利益流入方式进行层层把控，结合研发项目下游需求市场的整体发展趋势、下游消费者对产品或技术的需求情况、公司研发项目的产品或技术竞争实力、公司的竞争地位等因素进行综合评估，以确保研发项目的无形资产或其生产的产品存在市场，具有明确的经济利益流入方式。 同时，公司拥有完善且成熟的经销商体系，公司作为国内汽车自主品牌龙头企业，具有一定的品牌影响力和市场占有率，有助于公司研发项目成果能带来经济利益流入。	满足
4	有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产	公司具有完善的研发管理体系和经营丰富的研发团队。公司重视自主研发能力，已经掌握整车、发动机、变速箱为主的关键造车技术，并持续加强新四化相关的核心研发能力，不断夯实行业龙头地位。 公司始终重视人才培养和建设，不断引进高端人才，截至 2020 年 6 月 30 日，公司总员工 38,022 人，其中研发人员 9,079 人，占比 24%。截至 2020 年 6 月 30	满足

序号	条件	公司情况	是否满足
		<p>日，公司及其控股子公司取得的主要已授权专利共计 9,332 件，其中境内已授权专利 9,241 件、境外已授权专利 91 件。同时，公司已获先后得包括国家技术发明奖二等奖、中国汽车工业科学技术进步奖一等奖在内的各类科技奖励 36 项。</p> <p>此外，公司作为港股上市企业具有较强的融资能力，为公司研发项目提供财务或其他资源支持。</p> <p>因此，公司具有足够的技术、财务资源和其他资源支持以完成研发项目的成功开发。</p>	
5	归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量	<p>公司设立了完备的内控制度和会计核算制度，对于研究开发的支出进行有效控制和单独核算，确保各项目的研发费用能够可靠计量。</p> <p>公司对研发项目建立了完善的成本归集内部控制体系，通过优化成本归集系统，将研发过程中所产生的料、工、费在实际发生时，按照各个项目实际投入，分别计入在各个研发项目中。</p> <p>因此，公司研发项目的开发支出能够可靠计量。</p>	满足

(二) 开发支出金额较高的原因，研发投入比例高于同行业可比公司的原因，并与同行业可比公司比较，研发支出资本化会计处理是否一致

1、公司研发支出金额较高的原因，研发投入比例高于同行业可比公司的原因

报告期内，公司研发投入和开发阶段支出金额如下：

单位：万元

项目	2020 年 1-6 月	2019 年度	2018 年度	2017 年度
研发投入	218,423.68	545,137.94	617,895.48	564,587.94
其中：开发阶段支出	198,032.79	487,397.89	562,495.32	527,580.44
研发投入资本化率	90.66%	89.41%	91.03%	93.45%
研发投入占营业收入比例	5.88%	5.55%	5.76%	6.03%

报告期内，公司开发支出金额较高、资本化率较高，主要原因系公司制定了完善的研发项目管理制度，通过完善的前期预研、立项评审、项目监督等程序对研发项目进行层层把控，以确保研发项目和技术符合市场需求、具有产业化的可行性，从而提高公司研发项目的成功率。报告期内，公司已积累推出全新车型 12 款，改款車型 28 款，产品销售情况良好，市场推广的成功也进而助力公司研发项

目的持续推进和成功。

与同行业可比公司相比，报告期内，公司整体研发投入占比处于行业较高水平。报告期内，同行业可比公司的研发投入总额占营业收入比例情况如下：

可比上市公司	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
长城汽车	-	4.47%	4.05%	3.35%
长安汽车	5.59%	6.34%	6.73%	4.54%
广汽集团	8.90%	8.44%	6.75%	4.20%
上汽集团	2.28%	1.79%	1.79%	1.29%
平均	5.59%	5.26%	4.83%	3.35%
公司	5.88%	5.55%	5.76%	6.03%

注 1：同行业可比上市公司 2020 年半年报未直接披露当期研发投入总额，无法直接取得研发投入占比数据，上表 2020 年上半年数据系根据各可比公司 2019 年度披露的研发投入计算口径和相关科目数据汇总计算得出当期研发投入总额及占比；

注 2：长城汽车 2020 年半年报未披露研发费用详细明细，无法计算其研发投入总额，故未计算长城汽车的研发投入占比数据；

注 3：上表 2020 年 1-6 月，可比上市公司均值为长安汽车、广汽集团、上汽集团三家公司的均值。

公司整体研发投入比例处于行业较高水平，主要系作为我国汽车行业自主研发的领先企业，公司一直高度重视技术团队的建设与研发能力的提升，持续致力于自主研发、掌握核心技术，旨在通过科技水平的不断提升来加强公司和产品的综合竞争力。

2、与同行业可比公司比较，研发支出资本化会计处理一致

公司与同行业可比公司研发支出资本化会计政策对比如下：

同行业可比公司	研发支出资本化会计政策
上汽集团	<p>本集团将内部研究开发项目的支出，区分为研究阶段支出和开发阶段支出。</p> <p>研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。</p> <p>开发阶段的支出，同时满足下列条件的，才能予以资本化，即：完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；具有完成该无形资产并使用或出售的意图；无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；归属于</p>

同行业可比公司	研发支出资本化会计政策
	<p>该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。不满足上述条件的开发支出计入当期损益。</p> <p>本集团研究开发项目在满足上述条件，通过技术可行性及经济可行性研究，形成项目立项后，进入开发阶段。</p> <p>已资本化的开发阶段的支出在资产负债表上列示为开发支出，自该项目达到预定用途之日转为无形资产。</p> <p>针对无形资产-非专利技术，采用直线法摊销，摊销年限 3-10 年。</p>
长安汽车	<p>本集团将内部研究开发项目的支出，区分为研究阶段支出和开发阶段支出。</p> <p>研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。</p> <p>开发阶段的支出，只有在同时满足下列条件时，才能予以资本化，即：完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；具有完成该无形资产并使用或出售的意图；无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。不满足上述条件的开发支出，于发生时计入当期损益。</p> <p>本集团以完成产品各项指标细化、形成最终产品方案并获得批准(即目标确定)作为研究与开发阶段的划分点。在目标确定以前阶段发生的费用直接计入当期损益，在目标确定以后阶段发生的费用计入开发阶段支出。</p> <p>针对无形资产-非专利技术，采用直线法摊销，摊销年限 5 年。</p>
长城汽车	<p>本集团内部研究开发项目的支出分为研究阶段支出与开发阶段支出。</p> <p>研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。</p> <p>开发阶段的支出同时满足下列条件的，确认为无形资产，不能满足下述条件的开发阶段的支出计入当期损益：</p> <p>(1) 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；</p> <p>(2) 具有完成该无形资产并使用或出售的意图；</p> <p>(3) 无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场</p> <p>或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；</p> <p>(4) 有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使</p> <p>用或出售该无形资产；</p> <p>(5) 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。</p> <p>无法区分研究阶段支出和开发阶段支出的，将发生的研发支出全部计入当期损益。</p> <p>针对无形资产-非专利技术，采用直线法摊销，摊销年限 2-10 年。</p>
广汽集团	<p>(1) 划分研究阶段和开发阶段的具体标准</p> <p>公司内部研究开发项目的支出分为研究阶段支出和开发阶段支出。</p> <p>研究阶段：为获取并理解新的科学或技术知识等而进行的独创性的有计划调查、研究活动的阶段。</p> <p>开发阶段：在进行商业性生产或使用前，将研究成果或其他知识应用于某项计划或设计，以生产出新的或具有实质性改进的材料、装置、产品等活</p>

同行业可比公司	研发支出资本化会计政策
	<p>动的阶段。</p> <p>(2) 开发阶段支出资本化的具体条件</p> <p>本集团汽车自主品牌研发项目开发阶段的支出, 仅于本集团可证明完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性、具有完成该无形资产并使用或出售的意图及使用或出售该项资产的能力、该无形资产产生经济利益的方式、有足够技术、资源完成开发及有能力可靠计量时资本化, 否则于发生时计入当期损益。</p> <p>研究阶段的支出, 在发生时计入当期损益。</p> <p>针对无形资产-专业及非专利技术, 采用直线法按预计使用年限平均摊销, 预计使用寿命 5-10 年。</p>
发行人	<p>本公司将内部研究开发项目的支出, 区分为研究阶段支出和开发阶段支出。</p> <p>研究阶段的支出, 于发生时计入当期损益。</p> <p>开发阶段的支出, 同时满足下列条件的, 才能予以资本化, 即: 完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性; 具有完成该无形资产并使用或出售的意图; 无形资产产生经济利益的方式, 包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场, 无形资产将在内部使用的, 能够证明其有用性; 有足够的技术、财务资源和其他资源支持, 以完成该无形资产的开发, 并有能力使用或出售该无形资产; 归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。不满足上述条件的开发支出计入当期损益。</p> <p>本公司研究开发项目在满足上述条件, 通过技术可行性及经济可行性研究, 形成项目立项后, 进入开发阶段。</p> <p>已资本化的开发阶段的支出在资产负债表上列示为开发支出, 自该项目达到预定用途之日转为无形资产。</p> <p>针对无形资产-专有技术, 在无形资产收益期内采用直线法摊销。</p>

经对比, 公司与同行业可比公司研发支出资本化会计政策一致。

(三) 专有技术的使用寿命的分布情况, 使用寿命不确定的专用技术的占比情况

报告期内, 公司开发支出-专有技术根据受益对象的不同按规定的的使用寿命进行摊销。其中, 以车型作为受益对象的摊销期为3-5年, 以发动机等技术为受益对象的摊销期为5-10年。报告期内, 公司不存在使用寿命不确定的专有技术。

报告期各期末, 公司无形资产-专有技术的使用寿命分布情况如下:

单位: 万元

项目名称		2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
期末无形	整车项目-3年	52,706.15	54,424.95	20,803.92	-

资产-专有技术分布	整车项目-5年	788,578.69	773,699.62	394,378.67	253,959.67
	动力系统及其他项目-5年	44,044.23	60,228.97	54,851.18	50,424.32
	动力系统及其他项目-10年	226,358.16	191,073.63	141,967.03	105,517.15
	小计	1,111,687.23	1,079,427.18	612,000.80	409,901.13

（四）过往已资本化开发支出是否存在研究成果运用未达预定用途的情况及相关会计处理情况

报告期内，公司制定了完善的研发项目管理制度，针对进入产业化阶段的研发项目，公司会持续跟进项目进展，若因内外部环境变化，相关研发项目未来不计划推向市场或无法达到预定用途时，公司会及时将过往已资本化归集的开发支出进行费用化处理。报告期内，公司已资本化开发支出出现研究成果无法推向市场或无法达到预定用途的情形很少。

针对该等情形，公司一般在判断相关研发项目未来无法达到预定用途或无法推向市场时，及时关闭项目，将前期归集的开发支出-资本化金额转入开发支出-费用化，并在资产负债表日转入研发费用，计入当期损益。报告期各期，公司因上述原因费用化金额分别为0万元、0万元、10,590.46万元和7,149.59万元。

（五）专有技术、开发支出的减值测试过程、关键假设的合理性，说明减值准备计提的充分性

报告期内，公司针对无形资产-专有技术、开发支出分别进行了减值测试，具体减值测试过程如下：

1、减值测试的方法

报告期内，公司无形资产-专有技术、开发支出主要为研发整车车型技术、发动机/变速器等动力技术所形成的相关资产。公司将相应车型技术、动力技术应用于具体车型或动力产品中，并通过产品销售实现收益。

报告期各期末，公司将期末无形资产-专有技术、开发支出按照对应车型技术

或动力技术进行分类汇总归集，并选取其中金额较大的车型技术、动力技术进行减值测试，具体减值测试方法如下：

(1) 公司针对选取的无形资产-专有技术、开发支出所对应的车型技术、动力技术，根据预计未来现金流量现值估算其可收回价值；并根据可收回价值与账面余额的孰低，判断是否存在减值迹象。

(2) 公司在预计无形资产-专有技术、开发支出的未来现金流量现值时，采用收益法进行测算，即预计按照目前状态及使用、管理水平使用该等资产组未来可获取的收益。

收益法的计算公式：
$$P = \sum_{t=1}^n \frac{R_t}{(1+r)^t}$$

P- 未来收益期内各期收益的现值之和；

R_t- 未来第 t 年资产组预计现金流量；

t- 预测期数；

r- 所选取的折现率；

n- 收益年期

2、重要评估假设

(1) 持续经营假设：是指假设评估资产基准日的用途和使用的方式等情况正常持续使用，不会出现不可预见的因素导致其无法持续经营。

(2) 假设资产能够按照公司管理层预计的用途和使用方式、规模、频度、环境等情况继续使用。

(3) 假设资产相关业务经营所涉及的外部经济环境不变，国家现行的宏观经济不发生重变化，无其他不可预测和不可抗力因素造成的重大不利影响。

(4) 假设无形资产-专有技术、开发支出项目能够持续推进形成经济效益并不存在实质性障碍。

(5) 假设资产的现金流入均为均匀流入，现金流出为均匀流出。

3、关键假设及计算过程

预测收入：结合使用无形资产-专有技术、开发支出中相关车型技术、动力技术对应的车型或动力产品在历史期间的销售情况和市场发展情况，预测该等车型技术或动力技术对应产品在预测年限内每年预计销量和单价，并计算可带来的收入；

预测成本费用：结合使用无形资产-专有技术、开发支出中相关车型技术、动力技术对应的车型或动力产品在历史期间的成本情况以及公司历史期间日常经营费用情况，预测相关车型技术或动力技术对应产品在预测年限内的成本、费用等支出情况；

预测净现金流：根据前述预测收入、成本费用情况，计算相关车型技术或动力技术对应产品在预测年限内的净现金流情况， $\text{净现金流} = \text{预测收入} - \text{预测成本} - \text{预测费用}$ ；

预测年限：基于同类车型的历史生命周期以及公司对相应产品的市场规划，预计形成经济效益的可使用年限，一般预测期为 5-6 年；

折现率：基于国际通用的社会平均收益率法，基本公式为： $\text{折现率} = \text{无风险报酬率} + \text{风险报酬率}$ ，报告期内，公司选取的折现率分别为 9%、12%、12%、11%。

以报告期末为例，公司选取了 13 款车型技术、1 款发动机技术、1 款变速器技术的无形资产-专有技术、开发支出进行减值测试，其对应预测的收入和预测净现金流如下：

单位：万元

类别	T+1	T+2	T+3	T+4	T+5	T+6
预测收入	4,689,954.04	8,048,211.57	8,986,038.43	9,096,453.39	8,633,032.01	1,748,907.98
预测净现金流	508,847.22	936,459.08	1,066,182.78	1,125,496.83	1,090,648.85	167,084.85

注：上表 T+1 期为半年预测数据。

4、减值测试结论

报告期各期，公司选取的无形资产-专有技术、开发支出金额及减值测试情况如下：

单位：万元

类别	2020 年 6 月末	2019 年末	2018 年末	2017 年末
减值测试涉及相关技术数量[注]	13 款车型技术、1 款发动机技术、1 款变速器技术	8 款车型技术、2 款发动机技术	3 款车型技术、1 款发动机技术、1 款变速器技术	5 款车型技术、1 款发动机技术、1 款变速器技术
减值测试对应无形资产-专有技术、开发支出的账面价值合计	1,227,300.87	731,762.22	274,145.58	326,356.08
占期末无形资产-专有技术、开发支出的账面价值合计数比例	67.84%	41.58%	18.28%	30.81%

注：上表测试技术涉及当期在售及储备产品对应的技术。

针对上表选取的无形资产-专有技术、开发支出，公司根据前述预测方法对其可收回价值进行预测估算；经测算，报告期各期，测试资产可收回价值的估值均高于其对应的账面价值。因此，报告期内，公司无形资产-专有技术、开发支出均不存在减值迹象，均未计提减值准备。

三、申报会计师核查程序和核查意见

(一) 核查程序

1、查阅发行人研究开发内部控制制度，了解研究阶段与开发阶段的划分节点、研发活动的流程的具体规定，了解各研发项目的具体内容及周期，结合行业惯例、同行业上市公司情况对比分析发行人相关情况合理性；

2、访谈管理层，了解开发支出资本化项目的总体研发策略和开发的过程、关键时点及标志性成果等情况，分析管理层对研发支出资本化时点的判断是否合理；

3、访谈研发部门人员，搜集研发项目的相关资料（包括但不限于立项书、可行性分析报告、测试报告、关闭报告）及支出归集情况，获取并检查相关研发项目资本化时点的标志性成果相关资料；

4、对研究开发流程执行穿行测试、控制测试，进一步了解相关内控设计合理与执行的有效性。针对报告期内资本化的研发项目，获取并检查由研究阶段转入开发阶段的支持性凭证，如项目阶段报告、专家评审意见等，结合制度规定评价是否合理合规；

5、针对过往已资本化、由于研究成果未达预定用途而费用化的开发支出，获取并检查项目清单及相关项目终止的支持性文件，了解费用化的合理性；

6、获取同行业可比信息，对比分析发行人对于研发费用资本化时点的选取及会计处理与目前同行业上市公司的研发投入比例是否存在重大差异，并分析差异的合理性；

7、针对开发支出中发生较大的成本支出，抽查原始凭证及支持性文件。针对“职工薪酬”，抽查了研发明细表记录的部分人员的工资记录，以及参与多个不同项目的工时记录情况；针对研发过程中发生的差旅费、办公费等，抽查费用报销单中是否记录了费用的报销用途，是否属于相应的研发活动费用；

8、针对专有技术的使用寿命，获取并检查专有技术清单，访谈研发部门人员，

了解相关专有技术的市场前景及预计受益期，结合制度规定评价其使用寿命是否符合相关规定；

9、针对无形资产-专有技术、开发支出减值测试，评估管理层对于确认无形资产之专有技术及开发支出可收回金额所采用的估计方法；将当年度的实际现金流量与上年度的现金流量预测进行比较，以考虑预测所包含的任何假设是否存在管理层偏见；通过分析复核现金流量预测中的关键假设，评估管理层运用的关键假设的合理性；通过对减值测试中的基础数据与支持性证据进行比较，并考虑该预算的合理性。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：发行人研究阶段和开发阶段的划分合理，发行人资本化的研发支出已满足资本化条件，且具有内外部证据支持；发行人开发支出的相关内容归集范围恰当，研发支出真实发生，且与相关研发活动切实相关。发行人研发支出资本化时点及相关会计处理符合合规性、谨慎性和一贯性原则要求，符合《企业会计准则》的相关规定。发行人研发支出资本化的会计处理与同行业可比公司不存在重大差异。发行人无形资产-专有技术的使用寿命符合相关经济利益的受益期；相关无形资产-专有技术、开发支出不存在减值风险。

20.2

报告期内，公司研发费用主要由无形资产技术摊销、职工薪酬费用、委外研发支出等构成。报告期内，公司研发费用分别为 151,733.18 万元、193,170.69 万元、307,252.19 万元和 172,137.69 万元，呈增长趋势，主要系无形资产技术摊销的增加。请发行人按照《招股说明书准则》的规定，披露研发费用对应研发项目的整体预算、费用支出金额、实施进度等情况。

请发行人说明：（1）研发费用对应的各研发项目的金额、具体内容、先进性的具体体现，报告期形成成果情况；（2）发行人归集研发费用各项内容的具体方法、过程，是否存在费用分摊、划分的明确依据，大额明细项目对应的设备、人员、工序能否独立划分归入研发部门、研发环节及研发项目；（3）研发费用列支

范围的准确性，及相关内控措施的有效性，是否存在将营业成本或其他期间费用计入研发费用的情形；（4）无形资产技术摊销的金额与无形资产的变化是否匹配。

请申报会计师核查上述事项并发表明确意见。

回复：

一、发行人披露

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（四）期间费用分析”之“3、研发费用”中补充披露内容如下：

“报告期内，公司制定了《研发运营预算管理办法》、《预算归口管理办法》、《研发类专项管理办法》、《技术类开发支出及无形资产会计核算管理办法》、《人力成本分配及间接费用分摊管理办法》等研发预算和管理制度，对研发项目进行严格的预算管理和核算管理。报告期各期，公司研发项目的整体预算、支出金额及实施进度情况如下：

单位：万元

类别	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度	实施进度
整体预算	260,787.66	431,826.88	463,543.25	372,782.29	持续研发中
费用化支出	20,390.88	57,740.05	55,400.16	37,007.50	
资本化支出	198,032.78	487,397.88	562,495.31	527,580.43	

上表中，公司存在项目预算少于实际研发支出的情况，主要原因一是报告期内，公司陆续收购多家动力、整车工厂，相关工厂收购前累计发生的研发支出在收购时一次性增加公司当期研发支出，使得公司当年研发支出大于当年预算；二是研发预算为发行人在项目立项时对未来几年项目研发投入的初步测算，在执行阶段会根据研发实际情况做出调整，使得公司当年研发支出与当年预算出现一定差异。”

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体研发费用对应项目预算、支出信息申请豁免披露。

二、发行人说明

（一）研发费用对应的各研发项目的金额、具体内容、先进性的具体体现，报告期形成成果情况

报告期内，公司研发费用对应的项目类别主要包括：（1）前瞻技术研究，（2）整车项目预研，（3）动力技术系列研究，（4）基地质量控制技术研究等。

出于保护商业秘密的考虑，公司已将具体研发费用对应项目信息申请豁免披露。

（二）发行人归集研发费用各项内容的具体方法、过程，是否存在费用分摊、划分的明确依据，大额明细项目对应的设备、人员、工序能否独立划分归入研发部门、研发环节及研发项目

如上文所述，公司研发活动可分为预研阶段（即研究阶段）和产业化阶段（即开发阶段），各项研发支出主要用于整车车型、动力技术及其他新技术、新工艺等的研究开发工作。公司根据研发活动所属不同节点，将各项研发活动支出分别在开发支出-费用化、开发支出-资本化科目中归集。针对费用化研发支出，在资产负债表日从开发支出-费用化中结转至研发费用；针对资本化研发支出，则在满足转入无形资产条件时，从开发支出-资本化中结转至无形资产。

针对全新整车或动力技术研发项目，公司研发活动支出一般分为预研阶段和产业化阶段进行归集；针对改款车型技术研发项目，一般直接从产业化阶段开始归集；针对前瞻性技术研究或质量控制技术研究项目，一般直接进行费用化归集。公司各研发项目中研发环节、研发部门及研发支出费用类别对应情况如下：

研发阶段	研发环节	研发主体/部门	涉及费用类别
预研阶段	PSI (项目策略意图) PTR (项目技术要求) PSF (项目策略完成)	研究院(整车、动力、造型中心)	职工薪酬、差旅费、委外研发费用、水电费、办公费等
产业化阶段	PS (项目启动) PC (项目确认) PA (项目批准)	研究院(整车、动力、造型中心) 制造基地 质量中心	职工薪酬、差旅费、折旧摊销、委外研发费用、物料消耗、试验检验费、SQE 质量检测费、水电费、办公费等
	LR (投产准备) LS (投产验收) J1 (量产批准)	研究院(整车、动力、造型中心) 制造基地 质量中心	职工薪酬、差旅费、折旧摊销、委外研发费用、物料消耗、试验检验费、SQE 质量检测费、水电费、办公费等
	OKtB (销售批准) FSR (最终状态报告)	研究院(整车、动力) 制造基地 质量中心	职工薪酬、差旅费、折旧摊销、物料消耗、试验检验费、水电费、办公费等

如前文所述，公司制定了较为完善的研发预算、管理及核算制度。报告期内，公司根据严格按照研发制度和核算分摊标准进行管理和财务核算。上表中涉及的研发费用类型归集内容和分摊方法主要如下：

费用类别	归集内容和方法
职工薪酬费用、差旅费	归集参与研发项目的人员成本（包括工资薪金、社保、公积金、福利费等），按照工时在各项目间分摊
物料消耗、低值易耗品	按照 SAP 领料申请时对应的研发项目订单及用途区分研发领用与生产或其他环节领用，并分摊对应到各研发项目中
折旧费用、摊销费用	归集研发项目所使用的机器设备、专有技术等固定资产折旧费用、无形资产摊销费用
水电费	按照各研发部门归集的为研发活动而耗用的时长和用量进行计算分摊
委外研发支出	归集各研发项目委托第三方完成的零部件技术开发、造型设计、同步工程开发等支出
试验检验费	归集各研发项目试验用材料费、场地费、检测费、仪器设备费用等支出
SQE 质量检测费	归集研发进程中各节点的质量检测支出
其他费用	归集研发活动相关的其他各项费用，包括维修维护费、劳动保护费等

综上所述，报告期内公司研发项目各环节均可对应至相关研发主体和部门，各项费用均有明确的划分依据和标准，并按照各项费用所属的研发节点在对应科目中归集，不同费用类型按照工时、用量等进行分摊。因此，大额明细项目所涉

及的设备、人员、工序均能独立划分归入相应研发部门、研发环节及研发项目。

（三）研发费用列支范围的准确性，及相关内控措施的有效性，是否存在将营业成本或其他期间费用计入研发费用的情形

报告期内，公司严格区分研发活动投入与日常生产经营的支出，仅研发相关部门发生的与研发活动相关的职工薪酬费用、原材料消耗费用、折旧/摊销费用、燃料动力及水电费以及其他相关费用支出可以计入研发费用，并需经过部门管理层的复核。研发相关部门发生实际支出时，公司根据研发开支范围和标准，判断是否可以将实际发生的支出列入研发支出，若符合研发开支范围和标准，公司即将相关研发支出归集至研发项目设立的台账中。

如上文所述，公司已制定有效的研发投入相关内控制度及措施，对投入归集、费用分摊、核算政策、研发项目的跟踪管理、研发支出预算管理、开支范围和标准、据实列支研发支出、研发支出的审批程序等方面均作出了明确规定。内控规范要求，各项费用、成本的确认应当符合规定。公司通过制定并有效执行研发相关内控制度及措施，有效保证了研发支出核算的真实性、准确性、完整性，不存在通过研发费用列支应该计入成本等其他费用项目的情形。

（四）无形资产技术摊销的金额与无形资产的变化是否匹配

报告期内，公司研发费用中的无形资产技术摊销金额与无形资产的匹配情况如下：

单位：万元

项目	2020.6.30 /2020年1-6月	2019.12.31 /2019年度	2018.12.31 /2018年度	2017.12.31 /2017年度
研发费用(无形资产技术摊销)	151,746.81	249,512.14	137,770.53	114,725.69
无形资产(专有技术)账面原值	1,882,751.63	1,698,744.77	1,022,746.26	685,748.64
平均摊销年限(年)	5.90	5.45	6.20	5.08

注 1：平均摊销年限=（期初专有技术账面原值+期末专有技术账面原值）/2/无形资产技术摊销；

注 2：2020 年上半年平均摊销年限以半年度的研发费用（无形资产技术摊销）*2 年化后计算。

从上表可见，公司开发支出形成的无形资产（专有技术）的平均摊销年限约为 5 年左右。

根据公司关于无形资产的会计政策，公司开发支出形成的无形资产（专有技术）按受益期进行摊销，受益对象一般为某类车型或某类汽车技术；其中以车型作为受益对象的摊销期为 3-5 年，以发动机等技术为受益对象的摊销期为 5-10 年。上表测算的平均摊销年限在公司无形资产（专有技术）的摊销年限的区间内，故公司无形资产技术摊销金额与无形资产的变化匹配。

三、申报会计师核查程序和核查意见

（一）核查程序

1、了解发行人与研发活动相关的内部控制，执行穿行测试，检查内部控制相关的支持性文档，评价及测试报告期内发行人相关内部控制的设计合理和运行有效性；

2、获取报告期内发行人研发费用明细，将研发费用中的职工薪酬费用、设备等折旧费用、无形资产摊销费用等金额与相关的资产负债科目进行勾稽，评估研发费用金额的合理性；并分析无形资产技术摊销与无形资产的变化匹配性；

3、分析研发费用的构成，检查是否存在异常或变动幅度较大的情况，并分析其合理性；

4、对研发费用进行抽样测试，包括检查研发费用的支持性文件如发票、付款水单、支付申请审批文件等，检查账务处理是否正确，研发费用开支标准是否符合公司规定等以核查交易发生的真实性、金额是否据实列支以及归集科目的准确性；

5、针对资产负债表日前后的费用凭证进行测试，将账面记录与发票等支持性文件进行核对，检查相关费用是否确认在恰当的会计期间，同时，关注研发费用完整性和截止准确。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：报告期内，发行人研发活动的内控制度完善，研发费用的归集和核算准确，具有明确分摊和划分依据，不存在将营业成本或其他期间费用计入研发费用的情形；发行人无形资产技术摊销的金额与无形资产的变化匹配。

问题 21.关于政府补助和税收优惠

发行人披露了获得企业所得税优惠的子公司情况，但未披露所得税优惠的金额。报告期内，公司计入其他收益的政府补助金额分别为 91,449.76 万元、99,285.95 万元、84,544.86 万元和 61,518.95 万元，均与收益相关。而报告期各期末，公司递延收益中与资产相关的政府补助金额较高。

请发行人披露报告期内所得税优惠及政府补助金额及占利润总额的比例，并充分揭示相关风险。

请发行人说明：（1）报告期各期收到及确认损益的主要政府补助的名称、金额，与资产相关还是与收益相关，是否属于经常性损益，分期摊销还是直接计入当期损益，分摊期限及各期分摊金额，以上内容以表格列示；（2）递延收益中与资产相关的政府补助金额较高且变动较大，但其他收益中无与资产相关政府补助的原因；（3）2017 年-2019 年已缴增值税持续高于应缴增值税的原因。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、发行人披露

（一）报告期内所得税优惠、政府补助及占利润总额的比例

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”中补充披露内容如下：

“（九）税收优惠和政府补助

1、税收优惠

报告期内，公司所得税优惠金额及占利润总额的比例如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
所得税优惠金额	19,344.38	63,081.98	146,079.71	131,043.89
利润总额	265,033.72	965,808.78	1,485,656.81	1,261,679.46
占比	7.30%	6.53%	9.83%	10.39%

从上表可见，报告期内，公司所得税优惠对利润总额的影响在6%-10%之间。

2、政府补助

汽车产业是制造业中产值最大、产业链最长的行业之一，新一代通信科技、新能源、新材料等技术与汽车产业加快融合，汽车行业已进入转型升级、技术革新、弯道超车的战略机遇期。国家和地方政府对于汽车产业的发展予以政策上的重点支持。公司作为国产乘用车第一品牌，近年来大力投入研发并不断推出新技术、新车型以及新建先进产能。政府部门针对公司生产经营给予了一定金额的政府补助。报告期内，公司在收到政府补助时根据补助性质和经济业务实质在相应会计报表科目中归集。其中，计入损益表的其他收益和营业外收入的政府补助金额及占利润总额比例如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
其他收益	61,518.95	84,544.86	99,285.95	91,449.76
营业外收入	-	10.00	-	8.47
小计	61,518.95	84,554.86	99,285.95	91,458.23
利润总额	265,033.72	965,808.78	1,485,656.81	1,261,679.46
占比	23.21%	8.75%	6.68%	7.25%

从上表可见，报告期内，公司计入其他收益和营业外收入的政府补助对利润总额的影响分别为7.25%、6.68%、8.75%和23.21%。2020年1-6月，上述政府补助金额占利润总额的影响较高主要系受新冠肺炎疫情影响，公司上半年尤其是第一

季度销量和销售收入有所下降，进而使得利润总额较低，政府补助占比提升。”

（二）风险提示

发行人已在招股说明书“第四节 风险因素”之“四、财务风险”中补充披露内容如下：

“（七）政府补助变动的风险

报告期内，公司收到了较多的政府补助，其中计入其他收益和营业外收入的政府补助金额分别为91,458.23万元、99,285.95万元、84,554.86万元和61,518.95万元。未来，如政府部门对汽车产业支持力度减弱，或公司不满足申请相关政府补助所要求的条件，导致公司取得政府补助减少，将对公司业绩产生影响。”

二、发行人说明

（一）报告期各期收到及确认损益的主要政府补助的名称、金额，与资产相关还是与收益相关，是否属于经常性损益，分期摊销还是直接计入当期损益，分摊期限及各期分摊金额，以上内容以表格列示

报告期内，公司收到并确认到损益表的其他收益中的主要政府补助情况如下：

单位：万元

项目	补助金额	列报项目	计入当期损益的金额				与收益/资产相关	是否属于经常性损益
			2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度		
汽车产业发展专项奖励金	25,737.46	其他收益	-	-	-	25,737.46	与收益相关	否
投产奖励	25,000.00	其他收益	-	-	-	25,000.00	与收益相关	否
人才补助	50,000.00	其他收益	-	50,000.00	-	-	与收益相关	否

注：因政府补助项目较多，上表仅列示2亿元以上的主要项目。

根据中国证监会《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益[2008]》（证监会公告[2008]43号）的规定，“非经常性损益是指与公司正常经营业务无直接关系，以及虽与正常经营业务相关，但由于其性质特殊和偶

发性，影响报表使用人对公司经营业绩和盈利能力做出正常判断的各项交易和事项产生的损益。……非经常性损益包括以下项目：……（三）计入当期损益的政府补助，但与公司正常经营业务密切相关，符合国家政策规定、按照一定标准定额或定量持续享受的政府补助除外；……”。

报告期内，公司与收益相关的政府补助主要有产业发展奖励金、投产奖励金、人才补助等，虽然该等政府补助均与正常经营业务相关，但由于其具有偶发性，因此公司将该等补助认定为非经常性损益。

（二）递延收益中与资产相关的政府补助金额较高且变动较大，但其他收益中无与资产相关政府补助的原因

报告期内，递延收益中与资产相关的政府补助金额较高且变动较大的原因是汽车产业是拉动内需和经济内循环的重要组成部分，发行人作为国产第一品牌，近年来大力投入研发并不断推出新技术、新车型以及建设新增先进产能，各地政府给予了一定的与整车建设（扩建）项目支持、整车研发项目支持、产品研发支持等政府补助，鉴于其与资产相关，发行人因此在收到时计入了递延收益，导致递延收益中与资产相关的政府补助金额较高；同时因各年度发行人收到的金额不同以及相关资产达到预定可使用状态或预定用途时发行人将递延收益转出，因此导致递延收益中与资产相关的政府补助金额变动较大。

报告期内，公司其他收益中核算的主要是与收益相关的政府补助，包括汽车产业发展专项奖励金、投产奖励、人才补助等，并不核算与资产相关政府补助，因此无与资产相关的政府补助。

（三）2017年-2019年已缴增值税持续高于应缴增值税的原因

报告期各期，公司应缴增值税和已缴增值税的主要差异如下：

单位：万元

类别	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
应缴增值税	90,796.53	143,685.91	195,504.65	211,204.34
已缴增值税	56,665.13	216,696.82	342,007.63	267,272.95

差异	34,131.40	-73,010.91	-146,502.98	-56,068.61
----	-----------	------------	-------------	------------

公司在境内拥有多家子公司开展业务，上表中“应缴增值税”指各境内单体公司的当期“增值税销项税额-增值税进项税额”的合计数。上表应缴增值税与已缴增值税的差异较大主要原因是公司 2017 年-2019 年新增制造类公司较多且产生较大金额的增值税进项税额，而前述新公司尚未投产或刚刚投产，并无较多销项税，使得新公司当年的进项税远大于销项税，导致上述新公司的“应缴增值税”远小于“已缴增值税”，并对于合并层面其他子公司的“应缴增值税”产生抵减作用。

其中，2018 年，公司应缴增值税与已缴增值税的差异最大，主要系新增公司的长期资产构建带来的大额进项税金，主要明细如下：

单位：万元

新增公司	进项税额
杭州吉利汽车有限公司	21,264.15
宁波吉润汽车部件有限公司	17,267.95
台州滨海吉利发动机有限公司	16,842.71
贵州吉利汽车部件有限公司	28,920.09
贵州吉利发动机有限公司	15,895.14
合计	100,190.04

2019 年，公司应缴增值税与已缴增值税差异较大也主要系新增公司上年暂估确认的长期资产构建金额在 2019 年度开票确认，使得当年增值税进项税远大于销项税，具体如下：

单位：万元

合并公司	进项税额
义乌吉利动力总成有限公司	25,122.11
杭州吉利汽车有限公司	11,874.66
贵州吉利汽车部件有限公司	6,945.81
宁波吉润汽车部件有限公司	4,523.19
台州滨海吉利发动机有限公司	3,854.84
合计	52,320.62

三、申报会计师核查程序和核查意见

(一) 核查程序

1、获取发行人所得税税收优惠政策相关证明及备案文件（高新技术企业证书），并与会计账务处理核对，查看相关会计处理是否合理；

2、获取并核对了发行人报告期内企业所得税年度纳税申报表，检查各项减免企业所得税优惠、免税、减计收入及加计扣除税收优惠；

3、检查并复核了各年度的所得税纳税调整事项及相应的纳税调整金额；

4、获取并检查了发行人报告期内增值税纳税申报表，检查、核实增值税应交金额及已交金额的申报情况是否与账面情况一致；

5、对增值税销项税额、进项税额、进项转出额等进行复核并重新计算；

6、获取发行人取得的政府补助清单，检查相关的支持性文件，包括补助项目相关证明文件及资金划拨单等；

7、复核政府补助的性质、金额、入账时间是否正确，分析政府补助款项性质，判断补助款项是与资产或收益相关，评估相关会计处理是否符合《企业会计准则第16号-政府补助》的规定；

8、获取并复核递延收益明细表并对其分摊金额进行重新计算，对其中与资产相关的政府补助检查相关资产运营情况；

9、分析发行人将政府补助计入经常性损益或非经常性损益是否符合《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益【2008】》的规定。

(二) 核查意见

经核查，申报会计师认为，发行人政府补助的相关会计处理符合《企业会计准则第16号——政府补助》的规定；发行人将政府补助计入经常性损益或非经常性损益符合《公开发行证券的公司信息披露解释性公告第1号——非经常性损益【2008】》的规定；发行人2017年-2019年已缴增值税持续高于应缴增值税存在合

理性。

问题 22.关于应收票据和应收账款

公司收取的票据主要系客户以票据形式与公司结算的货款。2017 年末、2018 年末、2019 年末和 2020 年 6 月末，公司应收票据和应收款项融资余额为 2,983,320.08 万元、1,819,542.51 万元、1,742,523.05 万元和 1,780,913.67 万元，占同期末总资产的 33.98%、19.67%、16.18%和 16.57%。2017 年末公司应收票据余额较高，主要系 2017 年四季度汽车销售旺盛，以及 2018 年一季度汽车市场预期看好，客户以票据形式支付货款较多所致。报告期各期末，公司应收账款账面余额分别为 88,471.94 万元、152,313.48 万元、316,495.00 万元和 201,346.98 万元，占总资产的比例分别为 1.01%、1.65%、2.94%和 1.87%。同时，报告期各期末，公司预收款项及合同负债分别为 798,447.28 万元、189,077.19 万元、494,070.06 万元和 455,774.42 万元。

请发行人披露：（1）应收账款、应收票据及应收款项融资合计金额占营业收入比例，并进行同行业比较分析；（2）应收票据和应收账款前五名客户的金额、占比。

请发行人说明：（1）报告期各期票据余额中背书及贴现的金额、未背书和贴现的票据金额及占比、终止确认及未终止确认情况等；（2）票据背书及贴现的终止确认是否符合终止确认的相关要求，相关会计处理的具体方式，是否符合准则的规定，是否存在应收票据无法贴现、承兑或无法到期收回而转为应收账款的情形；（3）商业承兑汇票坏账准备的计提情况及是否充分计提；（4）报告期内信用政策是否发生变化，各期逾期应收账款情况及期后回收情况，现金或票据回款的金额、比例等情况；（5）结合销售信用政策、海外收入变化情况、直销模式收入变动情况，说明报告期各期末应收账款上升、合同负债下降的原因；（6）应收账款信用风险减值均采用单项计提的原因，账龄 3 年以上应收账款是否存在回款风险，是否存在纠纷，坏账准备是否充分计提；（7）坏账计提比例与同行业可比公司对比情况。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、发行人披露

（一）应收账款、应收票据及应收款项融资合计金额占营业收入比例，并进行同行业比较分析

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“（一）资产状况分析”之“3、应收账款”中补充披露如下：

“（4）应收账款、应收票据及应收款项融资占营业收入比例及同行业对比情况

报告期各期末，公司应收账款、应收票据及应收款项融资合计金额占营业收入的比例，及与同行业公司对比情况如下：

单位：亿元

公司	项目	2020.06.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
上汽集团	账面余额	668.00	611.55	627.36	656.92
	营业收入	2,745.20	8,265.30	8,876.26	8,579.78
	占比	24.33%	7.40%	7.07%	7.66%
广汽集团	账面余额	57.79	59.69	71.64	41.03
	营业收入	254.39	592.34	715.15	711.44
	占比	22.72%	10.08%	10.02%	5.77%
长城汽车	账面余额	281.05	350.31	356.08	502.92
	营业收入	359.29	951.08	978.00	1,004.92
	占比	78.22%	36.83%	36.41%	50.05%
长安汽车	账面余额	240.32	277.28	220.62	309.99
	营业收入	327.82	705.95	662.98	800.12
	占比	73.31%	39.28%	33.28%	38.74%
可比公司占比平均值		49.65%	23.40%	21.69%	25.55%
公司	账面余额	198.23	205.90	197.19	307.18

	营业收入	371.21	981.39	1,073.35	935.53
	占比	53.40%	20.98%	18.37%	32.83%

2017年年末、2018年年末、2019年年末和2020年6月末，公司的应收票据、应收款项融资及应收账款占当年营业收入的比重分别为32.83%、18.37%、20.98%和53.40%，同行业的应收票据、应收款项融资及应收账款占当年营业收入比重均值分别为25.55%、21.69%、23.40%和49.65%，报告期内公司应收票据、应收款项融资及应收账款占当年营业收入的比重与行业平均水平不存在重大差异。”

（二）应收票据和应收账款前五名金额、占比

发行人已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“（一）资产状况分析”之“2、应收票据及应收款项融资”中补充披露如下：

“2、应收票据及应收款项融资

.....

报告期内，公司应收票据前五名出票人金额、占比情况如下：

单位：万元

2020年6月末			
序号	名称	金额	占应收票据比例
1	浙江豪情汽车制造有限公司	441,035.00	24.76%
2	浙江吉利汽车有限公司	341,318.00	19.17%
3	杭州优行科技有限公司	15,000.00	0.84%
4	山东省吉利汽车超市有限公司	13,280.00	0.75%
5	武汉吉豪汽车销售有限公司	8,350.00	0.47%
合计		818,983.00	45.99%
2019年末			
序号	名称	金额	占应收票据比例
1	浙江豪情汽车制造有限公司	242,765.00	13.93%
2	浙江吉利汽车有限公司	106,884.00	6.13%

3	贵州千禧绿色环保出租汽车服务有限公司	18,979.58	1.09%
4	山东省吉利汽车超市有限公司	17,530.00	1.01%
5	杭州优行科技有限公司	16,100.00	0.92%
合计		402,258.58	23.08%
2018 年末			
序号	名称	金额	占应收票据比例
1	浙江豪情汽车制造有限公司	390,544.00	21.46%
2	浙江吉利汽车有限公司	266,389.00	14.64%
3	杭州优行科技有限公司	16,347.86	0.90%
4	天津中远汽车贸易有限公司	11,970.00	0.66%
5	杭州凌客汽车销售服务有限公司	10,454.21	0.57%
合计		695,705.07	38.24%
2017 年末			
序号	名称	金额	占应收票据比例
1	浙江豪情汽车制造有限公司	394,665.00	13.23%
2	浙江吉利汽车有限公司	387,347.14	12.98%
3	东莞市新华利汽车贸易有限公司	31,400.00	1.05%
4	知豆汽车销售有限公司	22,549.35	0.76%
5	上海华庭汽车销售服务有限公司	22,040.00	0.74%
合计		858,001.49	28.76%

报告期各期末,公司应收票据前五名金额占比分别为 28.76%、38.24%、23.08% 和 45.99%。

.....

3、应收账款

.....

报告期内,公司应收账款前五名金额、占比

单位：万元

2020年6月末			
序号	客户名称	金额	占应收账款比例
1	CLOSED JOINT STOCK COMPANY “BELGEE”	56,353.99	27.99%
2	Automobile company Derways Ltd	20,088.87	9.98%
3	凯悦汽车大部件制造(张家口)有限公司	16,158.41	8.03%
4	杭州优行科技有限公司	11,553.70	5.74%
5	贵州千禧绿色环保出租汽车服务有限公司	9,382.41	4.66%
合计		113,537.37	56.39%
2019年末			
序号	客户名称	金额	占应收账款比例
1	杭州优行科技有限公司	78,120.26	24.68%
2	CLOSED JOINT STOCK COMPANY “BELGEE”	52,228.61	16.50%
3	凯悦汽车大部件制造(张家口)有限公司	25,015.92	7.90%
4	Automobile company Derways Ltd	20,346.02	6.43%
5	CAREX UNIVERSAL LTD	19,313.52	6.11%
合计		195,024.34	61.62%
2018年末			
序号	客户名称	金额	占应收账款比例
1	CLOSED JOINT STOCK COMPANY “BELGEE”	28,430.93	18.67%
2	浙江豪情汽车制造有限公司	24,596.75	16.15%
3	Automobile company Derways Ltd	19,655.17	12.90%
4	CAREX UNIVERSAL LTD	19,034.79	12.50%
5	凯悦汽车大部件制造(张家口)有限公司	14,510.59	9.52%
合计		106,228.23	69.74%
2017年末			
序号	客户名称	金额	占应收账款比例
1	CLOSED JOINT STOCK COMPANY “BELGEE”	26,388.27	29.83%

2	Automobile company Derways Ltd	18,430.15	20.83%
3	CAREX UNIVERSAL LTD	18,122.32	20.48%
4	康迪电动汽车(上海)有限公司	4,239.77	4.79%
5	PT GBELY MOBIL INDONESIA	4,059.48	4.59%
合计		71,239.99	80.52%

报告期各期末，公司应收账款账面余额前五名合计占各期末应收账款账面余额的比例分别为 80.52%、69.74%、61.62%和 56.39%。”

二、发行人说明

(一) 报告期各期票据余额中背书及贴现的金额、未背书和贴现的票据金额及占比、终止确认及未终止确认情况等

1、报告期各期末票据余额中背书及贴现的金额、未背书和贴现的票据金额及占比

报告期内，公司综合考虑货币资金余额、贷款需求等因素后，会将部分收到的票据背书转让给供应商或将票据贴现。

报告期各期末，发行人已背书及贴现的应收票据金额、未背书和贴现的应收票据金额及占比情况如下：

单位：万元

票据类型	2020年6月末		2019年年末	
	金额	占比	金额	占比
银行承兑汇票①	1,780,913.67	100.00%	1,715,823.05	98.47%
其中：已背书未终止确认的票据金额	25,390.67	1.43%	29,664.36	1.70%
已贴现未终止确认的票据金额	-	-	-	-
未背书和贴现的票据金额	1,755,523.00	98.57%	1,686,158.68	96.77%
商业承兑汇票②	-	-	26,700.00	1.53%
其中：已背书未终止确认的票据金额	-	-	-	-
已贴现未终止确认的票据金额	-	-	-	-
未背书和贴现的票据金额	-	-	26,700.00	1.53%

合计 (③=①+②)	1,780,913.67	100.00%	1,742,523.05	100.00%
票据类型	2018 年年末		2017 年年末	
	金额	占比	金额	占比
银行承兑汇票①	1,801,194.65	98.99%	2,960,770.74	99.24%
其中：已背书未终止确认的票据金额	120,717.15	6.63%	74,182.08	2.48%
已贴现未终止确认的票据金额	-	-	-	-
未背书和贴现的票据金额	1,680,477.50	92.36%	2,886,588.66	96.76%
商业承兑汇票②	18,347.86	1.01%	22,549.35	0.76%
其中：已背书未终止确认的票据金额	-	-	22,549.35	0.76%
已贴现未终止确认的票据金额	-	-	-	-
未背书和贴现的票据金额	18,347.86	1.01%	-	-
合计 (③=①+②)	1,819,542.51	100.00%	2,983,320.08	100.00%

2、报告期各期末终止确认及未终止确认情况

报告期各期末，发行人已背书及贴现的应收票据终止确认及未终止确认情况如下：

单位：万元

类型	2020 年 6 月末		2019 年年末	
	终止确认	未终止确认	终止确认	未终止确认
商业承兑汇票	-	-	-	-
银行承兑汇票	2,180,442.57	25,390.67	2,755,187.07	29,664.36
合计	2,180,442.57	25,390.67	2,755,187.07	29,664.36
类型	2018 年年末		2017 年年末	
	终止确认	未终止确认	终止确认	未终止确认
商业承兑汇票	-	-	-	22,549.34
银行承兑汇票	2,780,341.86	120,717.15	2,700,863.86	74,182.08
合计	2,780,341.86	120,717.15	2,700,863.86	96,731.43

（二）背书及贴现的终止确认是否符合终止确认的相关要求，相关会计处理的具体方式，是否符合准则的规定，是否存在应收票据无法贴现、承兑或无法到期收回而转为应收账款的情形

1、票据背书及贴现的终止确认是否符合终止确认的相关要求，相关会计处理的具体方式，是否符合准则的规定

（1）企业会计准则的相关规定

《企业会计准则第 23 号——金融资产转移》（2017 年修订）第七条规定，“企业在发生金融资产转移时，应当评估其保留金融资产所有权上的风险和报酬的程度，并分别下列情形处理：（一）企业转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的，应当终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债；（二）企业保留了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的，应当继续确认该金融资产；（三）企业既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有风险和报酬的（即除本条（一）、（二）之外的其他情形），应当根据其是否保留了对金融资产的控制，分别下列情形处理：1、企业未保留对该金融资产控制的，应当终止确认该金融资产，并将转移中产生或保留的权利和义务单独确认为资产或负债。2、企业保留了对该金融资产控制的，应当按照其继续涉入被转移金融资产的程度继续确认有关金融资产，并相应确认相关负债。继续涉入被转移金融资产的程度，是指企业承担的被转移金融资产价值变动风险或报酬的程度。”

（2）相关监管规定

证监会《2018 年上市公司年报会计监管报告》指出，“在转让合同中未明确约定不附追索权的情况下，商业承兑汇票即使贴现、背书或保理，与其所有权相关的主要风险并没有转移，不满足终止确认条件。”

《上市公司执行企业会计准则案例解析（2019）》的相关解析提到，在判断承兑汇票背书或贴现是否将所有权上几乎所有的风险和报酬转移时，需要注意承

兑汇票的风险,主要包括信用风险、利率风险、延期支付风险、外汇风险等。根据信用风险及延期付款风险的大小,可将应收票据分为两类:一类是由信用等级较高的银行承兑的汇票,其信用风险和延期付款风险很小,相关的主要风险是利率风险,该类票据背书或贴现时,可以判断票据所有权上的主要风险和报酬已经转移,可以终止确认;另一类是由信用等级不高的银行或财务公司承兑的银行承兑汇票、由企业承兑的商业承兑汇票,此类票据的主要风险为信用风险和延期付款风险,在票据背书或贴现时,由于票据所有权上的主要风险和报酬未转移,不应终止确认。基于上述规定,发行人针对已背书或贴现的应收票据,按照是否已将该金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给被背书人为标准,判断是否应当终止确认应收票据,根据出票银行信用风险及延期付款风险的大小,可将票据分为两类,一类是信用等级较高的银行承兑汇票,主要包括中国工商银行、中国农业银行、中国银行、中国建设银行、中国邮政储蓄银行、交通银行等 6 家大型商业银行以及招商银行、浦发银行、中信银行、兴业银行、平安银行、光大银行、华夏银行、民生银行、浙商银行等 9 家上市股份制银行,背书或贴现该类票据时可认为相关资产所有权上几乎所有风险和报酬已经转移,应终止确认应收票据;另一类是除了以上 15 家银行外的其他银行承兑汇票或由企业承兑的商业承兑汇票,背书或贴现该类票据不满足金融资产终止确认条件,应继续确认应收票据。

报告期各期末,公司已背书或贴现的票据主要风险和报酬转移情况及是否符合终止确认的条件及会计处理具体情况如下:

项目	是否转移了金融资产所有权上几乎所有风险和报酬	是否符合终止确认的条件	会计处理
(1) 银行承兑汇票:			
其中:信用等级较高的 6 家大型商业银行	是	是	终止确认
信用等级较高的 9 家上市股份制商业银行	是	是	终止确认
其余银行/财务公司	否	否	未终止确认,继续涉入
(2) 商业承兑汇票:	否	否	未终止确认,继续涉入

报告期内，发行人票据背书或贴现的终止确认符合终止确认的相关要求，相关会计处理符合准则的规定。

2、是否存在应收票据无法贴现、承兑或无法到期收回而转为应收账款的情形

2019年，发行人子公司浙江吉利控股集团汽车销售有限公司取得广州吉利新能源汽车销售有限公司一笔商业承兑汇票作为其支付货款，金额为8,193.60万元，出票人为国网（上海）新能源汽车服务有限公司，该笔应收票据于2019年11月到期。出票人国网（上海）新能源汽车服务有限公司本身资信良好，但由于出票人与收款人因交易未达成一致，未在到期日前承兑该票据，发行人于2019年末将该应收票据转为对广州吉利新能源汽车销售有限公司的应收账款。该笔应收账款已于2020年收回。

此外，报告期内，公司不存在其他应收票据无法贴现、承兑或无法到期回收而应收账款的情形。

（三）商业承兑汇票坏账准备的计提情况及是否充分计提

报告期各期末，发行人商业承兑汇票余额情况如下：

单位：万元

年度	出票人	期末余额	到期日期
2020年6月末	-	-	-
2019年年末	浙江豪情汽车制造有限公司	26,700.00	2020.1.15
2018年年末	杭州优行科技有限公司	16,347.86	2019.6.12
	浙江吉利商务服务有限公司	1,500.00	2019.2.28
	浙江吉利商务服务有限公司	500.00	2019.1.31
2017年年末	知豆汽车销售有限公司	22,549.35	2018.6.15

2017年至2019年末，发行人留存商业承兑汇票的出票人分别为浙江豪情汽车制造有限公司、杭州优行科技有限公司、浙江吉利商务服务有限公司、知豆汽车销售有限公司，以上商业承兑汇票的出票人主要为偿债能力较强的关联方，坏账风险较小，因此，2017年至2019年末发行人均未对留存商业承兑汇票计提坏账准

备。2020年6月30日，发行人无商业承兑汇票。

综上，公司商业承兑汇票坏账准备的计提充分、准确。

（四）报告期内信用政策是否发生变化，各期逾期应收账款情况及期后回收情况，现金或票据回款的金额、比例等情况

1、报告期内信用政策是否发生变化

公司根据不同客户类型制定了相应的信用政策，并在报告期内一贯执行，具体情况如下：

客户类型	付款方式	信用政策
A类客户	银行转账或承兑汇票	合同签订后，要求买方在下订单至发货的期间100%支付货款。
B类客户	银行转账或承兑汇票	合同签订后，要求买方在下订单至发货的期间支付一定比例预付款（通常收款25%-75%左右），收到货物后于一定信用期内（通常30天-90天左右）付剩余尾款。
C类客户	银行转账或信用证	对于公司重点开发市场的重要客户，要求买方在港口发运后的120天内全额或分期支付货款。 对于其他海外客户，根据信用评级采用信用证或信用证加上一定比例（10%-100%）预付款的方式支付货款。

公司将客户分为ABC三类客户，A类客户主要为境内经销商及规模较小的直销客户，B类客户主要为规模较大的直销客户、具有发展潜力的经销商，C类客户主要为境外经销商。

发行人报告期内信用政策未发生重大变化且不存在放宽信用政策刺激销售的情形。

2、各期应收账款逾期及回款情况，现金或票据回款的金额、比例等情况

报告期各期末，公司前十大应收账款合计金额分别为79,869.58万元、128,472.77万元、226,655.49万和136,599.31万元，占各期末应收账款余额比例分别为90.28%、84.35%、71.61%和67.84%。公司前十大应收账款的逾期情况及相应逾期应收账款截至2020年8月31日的回款情况如下：

单位：万元

项目	2020.06.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
----	------------	------------	------------	------------

	金额	占比	金额	占比	金额	占比	金额	占比
前十大应收账款合计金额	136,599.31	100.00%	226,655.49	100.00%	128,472.77	100.00%	79,869.58	100.00%
前十大应收账款中逾期金额	50,371.39	36.88%	91,710.41	40.46%	42,953.84	33.43%	40,611.95	50.85%
截至2020.8.31逾期部分回款金额及占比	26,020.92	51.66%	38,643.31	42.14%	-	-	-	-
其中：								
现金回款金额及占比	26,020.92	100.00%	36,895.01	95.48%	-	-	-	-
票据回款金额及占比	-	-	1,748.30	4.52%	-	-	-	-

公司逾期应收账款主要形成于海外业务和境内直销业务。报告期各期末，公司前十大应收账款中逾期款项分别为 40,611.95 万元、42,953.84 万元、91,710.41 万元和 50,371.39 万元，分别占各期末公司总资产的 0.46%、0.46%、0.85% 和 0.47%，占比较小。

2017 年末及 2018 年末，公司逾期应收账款主要系 2017 年以前公司开拓海外市场时产生的未回收账款，截至报告期末尚未回收。对于上述逾期应收账款，公司已按单项计提坏账准备，坏账准备计提充分。

2019 年末及 2020 年 6 月末，公司逾期应收账款除来自上段所述逾期款项之外，主要系 2019 年后，公司若干重要客户因自身资金周转等延迟付款所致。截至 2020 年 8 月 31 日，除上段所述逾期款项之外的大部分逾期应收账款均已收回。

（五）结合销售信用政策、海外收入变化情况、直销模式收入变动情况，说明报告期各期末应收账款上升、合同负债下降的原因

1、结合销售信用政策、海外收入变化情况、直销模式收入变动情况，说明报告期各期末应收账款大幅上升的原因

公司根据不同客户类型制定了相应的信用政策，对部分境内规模较大的直销客户以及境外重点开发市场的重要客户给予了一定信用期发行人报告期内销售信

用政策未发生重大变化且不存在放宽信用政策刺激销售的情形，报告期各期末应收账款余额的增加主要来自海外业务及境内直销模式业务。

报告期内，公司海外业务收入、境内直销模式收入与公司应收账款余额的变化情况如下：

单位：万元

项目	2020.06.30/ 2020 上半年	2019.12.31/ 2019 年度		2018.12.31/ 2018 年度		2017.12.31/ 2017 年度
	金额	金额	变动率	金额	变动率	金额
海外业务收入	178,920.74	476,036.57	181.39%	169,174.57	185.43%	59,269.75
境内直销模式收入	191,268.56	673,893.68	222.02%	209,273.23	697.44%	26,243.08
应收账款余额	201,346.98	316,495.00	107.79%	152,313.48	72.16%	88,471.94

注：境内直销模式收入包括境内整车直销模式收入及境内汽车零部件直销收入。

报告期各期末公司应收账款增加主要原因为：

一方面，公司近年来积极采用直销模式开拓出租车公司及网约车公司等直销客户，汽车销售直销模式收入呈上升趋势，此外随着关联方领克品牌等车型销量的逐年提升，公司向关联方出售的汽车零部件产品收入也逐年增加。公司对于规模较大的直销客户给与了一定信用期，随着境内直销模式收入增加，应收账款随之增加；

另一方面，公司积极开拓海外市场，对于公司重点开发市场的重要客户，公司给予了一定信用账期，随着海外业务收入逐年增长，应收账款随之增加。

2、说明报告期各期末合同负债下降的原因

报告期各期末，公司预收账款及合同负债波动情况如下：

单位：万元

项目	2020.06.30	2019.12.31	2018.12.31	2017.12.31
预收账款及合同负债余额	455,774.42	494,070.06	189,077.19	798,447.28
变动率（%）	-7.75%	161.31%	-76.32%	-

公司预收款项及合同负债主要系预收经销商的汽车销售款。报告期各期末，

公司预收账款及合同负债余额分别为 798,447.28 万元、189,077.19 万元、494,070.06 万元和 455,774.42 万元。报告期各期末，公司预收账款及合同负债变动分析如下：

2018 年末较 2017 年末减少 609,370.09 万元，减少 76.32%，主要原因系：一方面 2017 年第四季度汽车销售旺盛，以及经销商等普遍看好 2018 年一季度汽车市场，客户的订货数量增加，导致 2017 年末预收款项较高；另一方面，2018 年末受到宏观经济下行、行业整体景气度降低、国六政策逐步出台等影响，经销商对市场预期下降，订货更为谨慎，导致 2018 年末合同负债较低。

2019 年末较 2018 年末增加 304,992.87 万元，增加 161.31%，主要原因系：一方面随着国六政策逐步落实，汽车需求在 2019 年下半年持续释放，经销商对市场预期转好，采购备货意愿增强；另一方面，2019 年公司陆续新推出多款新能源和电气化车型、SUV 车型以及 MPV 车型，市场反响良好，2019 年末订单增加，合同负债随之增长。

（六）应收账款信用风险减值均采用单项计提的原因，账龄 3 年以上应收账款是否存在回款风险，是否存在纠纷，坏账准备是否充分计提

1、应收账款信用风险减值均采用单项计提的原因

2018 年 1 月 1 日之前，公司对于单项金额重大的应收款项单独进行减值测试，有客观证据表明发生减值的，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备；对于单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收款项，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备；公司未有组合测试计提坏账准备的方法。2017 年年末，公司全部应收账款均已按照上述方法进行单项测试，具体情况如下：

单位：万元

种类	账面余额	占比
单项金额重大并单项计提坏账准备的应收账款	40,611.95	45.90%
单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收账款	47,859.99	54.10%
2017 年末公司应收账款原值	88,471.94	100.00%

自 2018 年 1 月 1 日起，公司执行新金融工具准则，采用预期信用损失模式，以单项和组合评估应收账款的预期信用损失，按照相当于整个存续期内预期损失的金额计量应收账款的损失准备。对于根据信用风险特征划分为账龄组合的应收账款，公司参考历史信用损失经验，结合当前状况以及未来经济状况的预测，编制应收账款账龄天数与整个存续期预期信用损失率对照表，计算预期信用损失。

公司应收账款坏账计提政策是基于客户信用及回款情况、实际坏账损失情况等作出的合理估计，符合公司的业务特点。

2、账龄 3 年以上应收账款是否存在回款风险，是否存在纠纷，坏账准备是否充分计提

2017 年末、2018 年末、2019 年末和 2020 年 6 月末，公司账龄 3 年以上应收账款原值分别为 34,230.30 万元、44,007.83 万元、44,901.16 万元和 20,284.74 万元，占总资产比例较小，具体情况如下：

单位：万元

项目	2020 年 6 月末	2019 年末	2018 年末	2017 年末
3 年以上应收账款原值	20,284.74	44,901.16	44,007.83	34,230.30
占总资产比例	0.19%	0.42%	0.48%	0.39%

账龄 3 年以上的应收账款主要系 2017 年以前公司开拓海外市场时产生的长期未回收的账款。

对于上述逾期应收账款，公司均已单项计提坏账准备，坏账准备计提充分。

（七）坏账计提比例与同行业可比公司对比情况

报告期内，公司坏账计提比例与同行业可比公司对比情况如下：

1、应收票据坏账计提比例及同行业对比情况

报告期内，公司应收票据及应收款项融资主要系银行承兑汇票，报告期各期末，公司银行承兑汇票占应收票据及应收款项融资的比例分别为 99.24%、98.99%、98.47% 和 100.00%。

公司持有的银行承兑汇票承兑人主要为四大商业银行、股份制商业银行，承兑人信用等级较高，银行承兑汇票到期无法兑付的风险较低。因此，报告期各期末公司未对银行承兑汇票计提坏账准备，与同行业可比公司情况一致。

2、应收账款计提比例及同行业对比情况

(1) 应收账款综合坏账计提比例对比

报告期内，公司与同行业可比公司应收账款综合坏账计提比例对比情况如下：

项目	上汽集团	广汽集团	长城汽车	长安汽车	平均值	公司
2020年6月末	4.94%	6.03%	9.68%	4.28%	6.23%	8.69%
2019年年末	4.96%	6.84%	10.94%	9.12%	7.96%	13.45%
2018年年末	4.01%	10.34%	10.23%	6.04%	7.66%	25.15%
2017年年末	3.83%	15.90%	28.19%	1.96%	12.47%	36.63%

注：综合坏账计提比例=(按单项计提坏账准备+按组合计提坏账准备)/应收账款组合。

2017年末、2018年末、2019年末和2020年6月末，公司综合坏账计提比例分别为36.63%、25.15%、13.45%和8.69%，计提比例高于同行业可比公司。

(2) 应收账款坏账准备计提比例对比情况

2018年末、2019年末和2020年6月30日，公司按照组合计提坏账准备的一年以内应收账款原值占比分别为92.06%、95.44%和82.54%，公司按照组合计提坏账准备的应收账款按账龄分布主要集中在一年以内。

按照组合计提坏账准备时，公司一年以内账龄应收账款坏账计提比例与同行业对比情况如下：

年份	上汽集团	广汽集团	长城汽车	长安汽车	平均值	公司
2020年6月末	1.01%	NA	2.42%	1.11%	1.51%	4.56%
2019年末	1.13%	NA	1.58%	0.80%	1.17%	3.21%
2018年末	0.85%	NA	1.25%	0.02%	0.71%	4.33%
2017年末	0.81%	0.07%	2.26%	0.12%	0.82%	不适用

公司一年以内账龄应收账款坏账计提比例高于同行业可比公司，坏账计提较

为谨慎。

三、申报会计师核查程序和核查意见

(一) 核查程序

- 1、访谈、了解发行人与应收票据相关的流程与内部控制；
- 2、取得发行人票据期末清单，抽样核查发行人应收票据收到、背书、兑付等情况；核查报告期各期末是否存在到期未承兑票据，是否存在应收票据坏账风险；
- 3、获取各期末已背书或已贴现未到期票据清单，并结合承兑人信用等级、分析主要风险和报酬的转移情况，是否符合终止确认条件；
- 4、报告期各期末对应收票据执行监盘程序，确保应收票据与账面余额一致，票面信息和期末票据清单信息核对一致；
- 5、了解、评估并测试与应收账款相关的关键内部控制；
- 6、查阅发行人与主要客户签订的销售合同或订单，了解报告期主要客户的销售结算模式及信用政策，确认报告期内信用政策是否存在变动，主要客户的结算情况是否符合其信用政策；
- 7、分析报告期内应收账款变动原因，应收账款与营业收入规模的关系，分析应收账款变动的合理性；
- 8、分析报告期内合同负债变动原因及变动的合理性；
- 9、检查报告期各期末应收账款期后回款情况，获取应收账款期后回款明细表，与客户结算政策、信用期限进行对比，对于异常事项分析其原因；
- 10、检查并复核报告期内客户应收账款回款情况，检查银行回单及资金流水信息，确认付款方与客户名称、合同交易对手是否一致，对于异常情况分析其原因及合理性；
- 11、获取发行人坏账准备计提明细表，检查计提方法是否按照坏账政策一贯

执行，并重新测算坏账计提金额是否准确；与同行业公司坏账计提情况进行对比，并分析坏账计提合理充分性。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、发行人报告期各期应收账款、应收票据及应收款项融资合计金额占营业收入比例已补充披露，公司应收票据、应收款项融资及应收账款占当年营业收入的比重与行业平均水平不存在重大差异，应收账款、应收票据前五大情况已补充披露；

2、公司票据背书及贴现的终止确认符合终止确认的相关要求，相关会计处理符合准则的规定；报告期内除发行人说明提及的一笔商业承兑汇票转为应收账款外，不存在其他应收票据无法贴现、承兑或无法到期收回而转为应收账款的情形；

3、公司商业承兑汇票坏账准备的计提充分；

4、发行人报告期内信用政策未发生重大变化，未发现发行人存在放宽信用政策刺激销售的情形；

5、报告期各期末应收账款、合同负债余额变化具有合理性；

6、账龄 3 年以上的应收账款公司均已单项计提坏账准备，坏账准备计提充分；

7、公司应收账款坏账计提政策与同行业可比公司具有可比性。

问题 23.关于其他财务问题

请发行人：（1）汇总列示报告期内关联股权交易；（2）说明销售费用率和管理费用率均低于同行业可比公司的原因，是否存在关联方为发行人代垫费用的情形；（3）披露投资收益对公司经营成果及盈利能力稳定性的影响；（4）说明应收地方新能源车补贴款的期后回收情况，是否存在回收风险，相关坏账计提情况；（5）说明 2019 年末其他应付款中股权激励金额大幅上升的原因；（6）说明截至目前时代吉利动力电池有限公司的基本情况；（7）补充披露资产周转能力分析并与同行

业可比公司进行比较。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、发行人说明

（一）汇总列示报告期内关联股权交易

发行人已于招股书说明书“第七节 公司治理与独立性”之“十、关联（连）方及关联（连）交易”之“（二）关联（连）交易情况”1、之“关联（连）交易基本情况”部分补充披露报告期各期吉利汽车的关联股权交易汇总情况如下：

单位：万元

	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
从关联方转让股权	-	50,713.55	-	134,168.68
向关联方购买股权	-	32,220.59	443,960.56	183,320.00

（二）说明销售费用率和管理费用率均低于同行业可比公司的原因，是否存在关联方为发行人代垫费用的情形

报告期内，公司销售费用率和同行业可比公司对比情况如下：

可比上市公司	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
长城汽车	3.00%	4.10%	4.68%	4.38%
长安汽车	3.88%	6.50%	7.97%	4.97%
广汽集团	5.62%	7.69%	7.09%	7.31%
上汽集团	5.20%	6.95%	7.15%	7.12%
平均	4.42%	6.31%	6.72%	5.95%
公司-账面	4.16%	2.71%	2.54%	4.34%
公司-调整	5.92%	4.41%	4.21%	4.34%

注：上表公司调整的销售费用率指考虑与同行业可比公司一致，将公司报告期内运费全部计入销售费用进行模拟核算。

从上表可见，报告期内，考虑与同行业可比公司计算口径一致的情况下，公司销售费用率与同行业自有品牌长城汽车较为接近；2020年1-6月，公司销售费

用率已处于同行业较高水平。

2020年1-6月，公司销售费用率较高主要系一方面受行业周期性调整以及新冠肺炎疫情等影响，国内汽车行业整体销售欠佳，为促进销售，公司加大了市场推广力度；同时，上半年公司在疫情环境下陆续推出两款全新车型，较多新车型的持续推出也进一步增加了公司的广告宣传费用；另一方面，受新冠肺炎疫情和新能源补贴退坡影响，公司2020年上半年汽车销量有所下滑，相应汽车销售收入规模有所减少，使得销售费用率较高。

报告期内，公司管理费用率与同行业可比公司对比情况如下：

可比上市公司	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
长城汽车	2.62%	2.06%	1.71%	1.59%
长安汽车	3.55%	3.21%	3.23%	3.33%
广汽集团	5.60%	5.48%	5.67%	4.94%
上汽集团	3.07%	2.70%	2.40%	2.13%
平均	3.71%	3.36%	3.25%	3.00%
公司	2.01%	1.64%	1.21%	1.41%

从上表可见，公司管理费用率与自有品牌长城汽车较为接近。

报告期内，公司销售费用率和管理费用率较低主要系公司通过精简的人员安排和完善的费用管理制度实现严格的费用管控。

报告期内，为规范公司成本费用管理及核算工作，加强全员成本控制意识，明确集团各部门及子公司成本管理责任，严控不合理开支，公司制定了《成本管理办法》、《费用报销管理办法》等制度。管理部门、销售部门根据制度规定，结合内外部环境编制管理费用、销售费用预算，同时严格执行费用报销审批流程。公司每月会组织召开经营管理委员会会议，结合近期市场和公司情况，对生产经

营、人员、成本费用管控等各执行细节问题进行总结并制定下一步执行方案。此外，经营管理委员会会议中会进行季度弹性预算，针对销售、采购、生产、研发等各环节进行预算调整，每年底会针对下一年度进行弹性预算，如遇疫情等特殊情况，还会启动临时预算机制。

综上，公司销售费用率、管理费用率处于行业合理水平，符合公司实际情况，与自主品牌长城汽车的费用率指标基本一致。公司不存在关联方为发行人代垫费用的情形。

（三）投资收益对公司经营成果及盈利能力稳定性的影响

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十一、经营成果分析”之“（五）其他损益项目分析”中补充披露内容如下：

“报告期内，公司投资收益构成情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
权益法核算的长期股权投资收益	44,569.64	66,400.04	44,461.74	4,235.43
其中：合营企业	42,360.47	62,587.80	50,456.60	314.31
联营企业	2,209.16	3,812.24	-5,994.86	3,921.12
处置子公司产生的投资收益	-	18,306.73	-	56,256.16
其中：处置济南吉利汽车有限公司	-	18,306.73	-	-
处置领克汽车销售有限公司	-	-	-	1,494.30
处置浙江金刚汽车有限公司	-	-	-	54,761.86
处置联营公司产生投资收益	-	63.58	-	119.16
合计	44,569.64	84,770.36	44,461.74	60,610.76
投资收益/营业收入	1.20%	0.86%	0.41%	0.65%
投资收益/营业利润	16.86%	8.74%	3.01%	4.84%

报告期内，公司投资收益主要为权益法核算的长期股权投资收益、处置子公

公司产生的投资收益和处置联营公司产生的投资收益。报告期各期，公司投资收益分别为60,610.76万元、44,461.74万元、84,770.36万元及44,569.64万元，占各期营业收入的比例分别为0.65%、0.41%、0.86%及1.20%，占比较小，占各期营业利润的比例分别为4.84%、3.01%、8.74%及16.86%。2019年公司投资收益占营业利润的比例提升较大主要原因系合营企业业务规模不断扩大，盈利情况良好，为公司带来了可观的投资收益；2020年1-6月公司投资收益占营业利润的比例进一步提升主要系受汽车行业整体景气度下降及新冠肺炎疫情的影响，公司整体利润水平有所下降。

报告期内，公司权益法核算的长期股权投资收益分别为4,235.43万元、44,461.74万元、66,400.04万元及44,569.64万元，占当年投资收益的比例分别为6.99%、100.00%、78.33%及100.00%，从2018年开始，公司的投资收益主要来自于长期股权投资产生的投资收益。权益法核算的长期股权投资中贡献收益较大的被投资单位主要为吉致金融、领克投资和万都（宁波）汽车零部件有限公司等。报告期各期，公司取得的合营企业和联营企业的投资收益具体情况如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
合营企业	42,360.47	62,587.80	50,456.60	314.31
吉致金融	33,852.74	40,726.98	17,332.21	3,831.94
领克投资	9,429.65	24,293.40	33,380.53	-3,517.64
浙江吉利爱信自动变速器有限公司	-921.91	-2,432.57	-256.14	-
联营企业	2,209.16	3,812.24	-5,994.86	3,921.12
万都（宁波）汽车零部件有限公司	883.39	483.75	1,136.61	4,124.04
BELGEE	1,341.99	3,328.49	-7,131.47	-202.92
时代吉利动力电池有限公司	-16.22	-	-	-
合计	44,569.64	66,400.04	44,461.74	4,235.43

领克投资系公司2017年设立的合营企业，主营中高端合营品牌领克汽车，2017年度至2020年1-6月，领克汽车销量分别为0.60万台、12.04万台、12.81万台及5.48

万台，实现净利润-7,035.43万元、66,760.97万元、48,586.94万元及18,859.30万元。

吉致金融是公司设立的从事汽车金融业务的合营企业，公司于2018年和2019年分别对吉致金融增资88,000万元和160,000万元，吉致金融的业务规模迅速扩大，报告期内实现净利润4,789.93万元、21,665.26万元、50,908.72万元及42,315.92万元。

2017年及2019年，公司处置子公司产生的投资收益分别为56,256.16万元及18,306.73万元，占当年投资收益的比例分别为92.82%及21.60%，主要系公司出售闲置工厂产生的投资收益，属于偶发性交易。

综上所述，公司目前的营业利润主要来源于自身的主营业务，投资收益主要来自于合营企业领克投资及吉致金融，领克投资及吉致金融的业务与公司的主营业务密切相关，是公司业务生态的重要组成部分，具有可持续性，不会对公司经营成果及盈利能力的稳定性造成重大不利影响。”

（四）应收地方新能源车补贴款的期后回收情况，是否存在回收风险，相关坏账计提情况

报告期内，公司从2018年10月开始计提应收地方新能源汽车补贴款，合计金额46,556.19万元，合计回收560.93万元，截至2020年6月30日，公司应收地方新能源汽车补贴款余额45,995.26万元，其中，账龄在一年以内的应收地方新能源汽车补贴款余额为33,340.83万元，占比为72.49%，其余款项的账龄均为1-2年。

地方新能源汽车补贴款从计提到回款的周期一般在1-2年，其中包括取得国家新能源汽车补贴的时间、地方新能源汽车补贴的审批时间以及地方新能源汽车补贴的下拨时间，虽然各地方政府制定的新能源汽车补贴政策略有差异，但是总体申报流程如下：

1、地方新能源补贴一般在获取国家新能源汽车补贴款后，而获取国家新能源汽车补贴款的周期一般在实现销售后半年到一年之间；

2、取得国家新能源车补贴款后，地方新能源车补贴的申报一般需要经过如下流程：（1）市级主管部门审核（部分要求区级主管部门初审）；（2）市财政局复核，同时各地基本均要求第三方机构对申请材料进行审核，因此地方新能源汽车补贴的审核周期一般在 3 个月到 6 个月之间。审核公示通过后，各地政府会根据自身的财政状况确定最终下拨补贴的时间。

2020 年 7-8 月，公司收到地方新能源汽车补贴款 57.14 万元，随着地方新能源汽车补贴逐渐审核通过，后续回款将逐渐增加。

截至 2020 年 6 月 30 日，公司应收地方新能源汽车补贴款的账龄均在 2 年之内，不存在超过正常回款周期的其他应收款，应收地方新能源汽车补贴款的信用风险可控，因此未计提坏账准备。

（五）2019 年末其他应付款中股权激励金额大幅上升的原因

2002 年 5 月 31 日，公司股东大会审议通过了认股权计划并于审议通过后开始实行，本次认股权计划有效期为 10 年。截至 2012 年 3 月 29 日，发行人已授出 1,368,120,000 份认股权，其中 2010 年 1 月 18 日，公司授出 515,800,000 份认股权，有效期由 2010 年 1 月 18 日起至 2020 年 1 月 17 日止为期 10 年。

公司授予员工的股票期权，由公司实施统一账户管理，公司与中银国际证券有限公司（“中银国际”）签订了服务协议，相关员工通过公司在中银国际所持有的主证券账户内开设其个人附属证券账户行使认购权。相关员工可以通过中银国际行使认股权并在公开市场进行出售，之后由公司将其所获收益划转给相关员工。

根据税务及外汇的相关规定，公司境内员工依据认股计划取得的收益在扣除境外相关费用之后，应全额调回中国境内，由境内代理机构或其所属境内公司集中办理相关手续，统一代扣相关税费之后，再支付至员工账户。

2019 年员工就股权激励累计行权的股票数量为 18,538.5 万股，其中归属于 2010 年股权激励计划授予的股份数为 15,308.2 万股，因 2010 年授予的股票期权截至 2019 年底即将到期，所以员工行权数量增加，导致期末应付境内员工的股权激励

励结汇款也大幅增加。

（六）截至目前时代吉利动力电池有限公司的基本情况

1、时代吉利动力电池有限公司的基本情况

公司名称	时代吉利动力电池有限公司
统一社会信用代码	91330100MA2GLAXH6X
公司住所	浙江省杭州大江东产业集聚区江东大道 3899 号 709-87 号
成立时间	2019/4/3
法定代表人	安聪慧
注册资本	100,000 万元
股权结构	宁德时代新能源科技股份有限公司：51.00% 吉润汽车：49.00%
经营范围	锂离子电池、锂聚合物电池、燃料电池、动力电池、超大容量储能电池、电池管理系统及可充电电池包的开发、生产和经销及售后服务；锂电池及相关产品的技术服务、测试服务以及咨询服务（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

2、时代吉利动力电池有限公司的设立背景及设立进展

吉利汽车是我国自主品牌乘用车领军企业，而宁德时代新能源科技股份有限公司是全球领先的动力电池系统提供商，基于双方对新能源汽车市场广阔前景的共识，为了进一步满足客户需求、巩固公司市场地位，充分发挥双方现有资源和优势，促进双方的长期发展和战略布局，双方于 2019 年 4 月 3 日成立合资公司时代吉利动力电池有限公司。

经过前期项目筛选及评估，目前时代吉利动力电池有限公司已经在四川省宜宾市注册设立全资子公司时代吉利（四川）动力电池有限公司作为项目实施主体，拟实施动力电池项目。

（七）补充披露资产周转能力分析并与同行业可比公司进行比较

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十二、财务状况分析”之“（一）资产状况分析”中补充披露内容如下：

“3、应收账款

(5) 应收账款周转率与同行业对比

报告期内，公司应收账款周转率与同行业可比上市公司的对比情况如下：

序号	上市公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
1	长城汽车	8.97	26.02	39.59	95.82
2	长安汽车	19.72	58.28	39.67	47.45
3	广汽集团	6.36	19.33	35.39	47.82
4	上汽集团	6.15	19.39	22.81	25.31
	平均	10.30	30.76	34.36	54.10
	发行人应收账款周转率	14.34	41.87	89.15	93.95

注：应收账款周转率=营业收入/应收账款平均余额

报告期内，公司应收账款的周转率分别为93.95、89.15、41.87和14.34，高于同行业平均水平，主要原因系：一方面，从业务模式的角度来看，公司营业收入主要来自于整车销售，该业务主要采用预付款提车的销售结算方式，而公司不存在应收账款发生可能性更高的汽车物流、商贸等业务；另一方面，从销售车型的角度来看，公司销售的整车主要为乘用车，相对来说，商用车业务客户群主要是公共交通企业、物流公司等运输企业客户群，单车价款较大且批量采购更多，应收账款通常稍高于乘用车业务。因此，公司各期末应收账款金额较小，应收账款周转率略高于可比公司。

2019年，公司应收账款周转率较2018年有所下降，主要原因为公司对经销商主要采用预收形式收款，而为开拓海外市场及直销市场，公司对部分优质直销客户和海外客户给予了一定账期，因此，随着公司海外收入及直销收入的增加，公司应收账款周转率有所下降。

.....

6、存货

(3) 存货周转率与同行业对比

报告期内，公司存货周转率与同行业可比上市公司的对比情况如下：

序号	上市公司名称	2020年1-6月	2019年度	2018年度	2017年度
1	长城汽车	5.43	14.50	16.01	13.98
2	长安汽车	7.01	13.31	11.26	11.24
3	广汽集团	3.43	7.85	11.06	17.20
4	上汽集团	4.34	12.25	13.59	16.37
平均		5.05	11.98	12.98	14.70
发行人存货周转率		6.90	18.42	17.14	17.11

注：存货周转率=营业成本/存货平均余额

报告期内，公司存货周转率分别为17.11、17.14、18.42和6.90，略高于同行业可比上市公司平均水平，主要原因系发行人严格遵循“以销定产”的生产模式，存货管理效率高，周转速度较快，期末产成品通常较小。”

二、申报会计师核查程序和核查意见

（一）核查程序

1、获取报告期内发行人股权交易相关公告、合同、工商登记或变更资料、相关财务数据及其他重要文件；复核股权交易相关确认时点的准确性、交易定价的依据及会计处理的恰当性；

2、获取发行人的费用管理等相关制度并对相关人员进行访谈；了解发行人费用管理的相关内部控制并测试相关控制运行的有效性；获取同行业上市公司年报，查阅同行业销售及管理费用明细，结合同行业可比上市公司分析费用率的合理性；获取报告期内发行人销售费用、管理费用明细，对费用发生的合理性进行比较分析，抽查重大费用项目的合同或协议、发票等；获取发行人关联方清单并核查关联方交易及余额；

3、获取发行人报告期内投资收益的明细，并对其变动情况进行分析；访谈了发行人相关人员，了解报告期内投资收益占比提升的原因以及投资收益对对发行人经营成果及盈利能力稳定性的影响；

4、访谈了发行人相关人员，了解地方新能源汽车补贴的申报流程及回款周期；

获取发行人报告期各期末应收地方新能源汽车补贴款的明细，并对其账龄进行核对及测试其划分的准确性；对发行人应收地方新能源汽车补贴款的大额回款记录进行测试，检查相应的银行单据；

5、获取发行人 2019 年末境内个人股权激励结汇款的明细以及 2002 年和 2012 年认股权计划的实施情况，并对其变动原因进行分析；向发行人管理层了解股权激励实施的具体方式、操作流程以及 2019 年末员工集中行权的原因；

6、获取时代吉利动力电池有限公司的工商资料、股东公告及董事会决议等资料；了解时代吉利动力电池有限公司的设立背景及目前的进展情况；

7、获取并复算资产周转率，并对比同行业进行分析。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、报告期内发行人各项关联股权交易手续完备、交易定价有合理依据、会计处理恰当；

2、报告期内发行人销售费用率和管理费用率处于行业合理水平，符合公司实际情况；发行人不存在关联方为发行人代垫费用的情形；

3、发行人投资收益具有可持续性，不会对发行人经营成果及盈利能力的稳定性造成重大不利影响；

4、报告期各期末，发行人应收地方新能源汽车补贴款的账龄均在 2 年之内，不存在重大回收风险，相关坏账计提合理；

5、发行人 2019 年末境内个人股权激励结汇款大幅增加属合理变动；

6、时代吉利动力电池有限公司系根据发行人发展需要设立的合资公司，相关投资按计划进行；

7、报告期内，发行人资产周转率复算和分析结果合理，未发现异常。

六、关于其他事项

问题 25.关于疫情影响

根据公开信息，新冠疫情对汽车行业影响较大，但招股说明书关于新冠疫情对发行人业务及经营业绩影响的相关披露不充分。

请发行人补充披露：（1）公司及重要子公司所在地区疫情情况，结合疫情期间开工比例、订单签订及变化情况、合同履行情况、上下游厂商复工情况，分析是否存在因为疫情关系延迟或取消执行订单的情形，如存在延迟的，披露延迟执行订单的具体情况，对公司 2020 年上半年经营业绩的同比影响，如存在订单取消的，补充说明取消订单对应的存货是否存在减值迹象，相关存货跌价准备计提是否充分；（2）疫情对发行人生产经营和财务状况的影响情况，包括影响面及具体表现、时间预期、对 2020 年上半年及未来业务和财务数据是否存在重大不利影响、有无重大持续经营问题等，疫情对国际经济环境的影响是否间接对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响；（3）截至目前 2020 年新增订单与上年同期的比较；（4）管理层评估新冠疫情影响是否为暂时性或阶段性，未来期间是否能够逆转并恢复正常状态；（5）疫情对原材料和设备采购的影响，是否对进口原材料或设备的采购存在重大不利影响。

针对疫情对发行人生产经营和财务状况的影响，如存在重大不利影响，补充作重大事项提示。

请申报会计师核查并发表意见。

回复：

一、发行人披露

(一) 公司及重要子公司所在地区疫情情况，结合疫情期间开工比例、订单签订及变化情况、合同履行情况、上下游厂商复工情况，分析是否存在因为疫情关系延迟或取消执行订单的情形，如存在延迟的，披露延迟执行订单的具体情况，对公司 2020 年上半年经营业绩的同比影响，如存在订单取消的，补充说明取消订单对应的存货是否存在减值迹象，相关存货跌价准备计提是否充分；

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

1、公司重要子公司复工情况

公司的10家重要控股子公司均不位于疫情重点地区，其生产经营地点及复工情况如下：

重要子公司	生产经营地点	复工时间	生产经营恢复正常时间
吉润汽车	浙江省宁波市	2020年2月15日	2020年3月上旬
吉利销售	浙江省宁波市	2020年2月10号	2020年2月下旬
远景汽配	浙江省宁波市	2020年2月10号	2020年2月下旬
湖南吉利	湖南省湘潭市	2020年2月18日	2020年3月上旬
吉润春晓	浙江省宁波市	2020年2月17日	2020年3月上旬
浙江陆虎	浙江省台州市	2020年2月18日	2020年3月上旬
宁波远景	浙江省宁波市	2020年2月17日	2020年3月上旬
宝鸡吉利	陕西省宝鸡市	2020年2月17日	2020年3月上旬
山西吉利	山西省晋中市	2020年3月18日	2020年3月下旬
吉利研究院	浙江省宁波市	2020年2月10号	2020年2月下旬

公司的10家重要子公司均已于2020年3月底前恢复正常的生产经营。

2、公司2020年订单情况

报告期内，公司境内销售收入占比均超过95%，下游客户主要为境内客户，

目前主要境内客户均已复工，恢复生产经营。

截至 2020 年 6 月 30 日，发行人 2020 年 1 月 1 日至 2020 年 6 月 30 日的订单执行情况如下：

项目	数量（台）	占比
1-6 月新获取订单	465,534	
已执行订单	431,991	92.79%
项目	数量（台）	占比
未执行订单	33,543	7.21%
其中：正常订单	33,378	7.17%
已取消订单	165	0.04%

2020 年上半年，公司订单执行情况整体良好，已执行订单占比较高，未执行订单中，存在少量取消的订单，占比较低，对公司的正常生产经营不构成重大不利影响。

3、公司存货跌价准备情况

截至 2020 年 6 月 30 日，公司存货跌价准备为 1,772.97 万元，主要是对部分新能源车型计提的跌价准备。前述车型参考市场售价、新能源汽车补贴及相关销售费用和税费之后，预计可收回金额低于成本金额，公司计提了相应的跌价准备，主要与车型本身的生产成本及市场定价有关，并非受新冠疫情的影响。

截至 2020 年 6 月 30 日，除上述存货跌价准备外，公司不存在因疫情原因取消订单而结存的重要存货，也不存在其他存在减值迹象的存货。”

(二) 疫情对发行人生产经营和财务状况的影响情况，包括影响面及具体表现、时间预期、对 2020 年上半年及未来业务和财务数据是否存在重大不利影响、有无重大持续经营问题等，疫情对国际经济环境的影响是否间接对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

.....

4、疫情对公司采购、生产、销售的影响

（1）疫情对公司采购的影响

本次疫情对公司采购影响较小。

公司主要原材料供应商不在湖北地区，从2月中下旬后均陆续复工复产，因而疫情严重期间，新冠疫情对公司原材料采购并未造成重大不利影响，截至目前，公司原材料供应已恢复正常，并能够满足公司生产需求。

（2）疫情对公司生产的影响

本次疫情对公司生产方面影响较小。

公司的主要生产场所位于浙江省、湖南省、陕西省及山西省等地，不位于疫情重点地区，各主要生产基地均已在2020年3月底之前恢复正常的生产经营。具体情况可参见上文描述。

（3）疫情对公司销售的影响

本次疫情对公司销售造成一定影响，公司主营乘用车及核心零部件的研发、生产和销售，一般而言，受中国春节因素影响，第一季度和第四季度消费者的购车需求会略有增加。但是在疫情期间，公司销量较去年同期有所减少，销售业绩有一定幅度下滑，报告期内，公司汽车销售量按季度列示如下：

单位：台

项目	2020年1-6月		2019年度		2018年度		2017年度	
	数量	比例	数量	比例	数量	比例	数量	比例
第一季度	187,584	39.43%	337,659	27.37%	367,604	26.63%	278,581	22.45%
第二季度	288,099	60.57%	258,144	20.93%	352,774	25.56%	252,046	20.31%
第三季度	-	-	273,217	22.15%	329,379	23.86%	296,481	23.89%
第四季度	-	-	364,474	29.55%	330,667	23.95%	413,996	33.36%
合计	475,683	100.00%	1,233,494	100.00%	1,380,424	100.00%	1,241,104	100.00%

随着新冠疫情得到有效控制，公司销量逐渐恢复，第二季度销量较第一季度增加了53.58%，较上年同期增加了11.60%，销售已经恢复正常。

5、疫情对发行人财务状况的影响情况

发行人2020年1-6月的财务状况具体如下：

单位：万元

项目	2020年1-6月	2019年1-6月	变动(%)
营业收入	3,712,088.65	4,790,996.63	-22.52%
毛利	583,724.68	869,260.75	-32.85%
归属于母公司股东净利润	230,136.71	402,279.21	-42.79%

注：2019年1-6月财务数据未经审计。

新冠疫情导致公司第一季度销量同比有所下降，公司2020年1-6月营业收入、毛利、归属于母公司股东净利润均同比下降，但是2020年第二季度公司销量较上年同期增加了11.60%，已经逐步摆脱新冠疫情带来的不利影响。

6、疫情对国际经济环境的影响是否间接对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响

报告期内，公司境内销售收入占比均超过95%，下游客户主要为境内客户，随着中国疫情防控阻击战取得重大战略成果，疫情对境内企业生产、经营的影响已经得到有效的控制；境外东南亚、东欧及中东等市场疫情虽仍有反复，但目前已经陆续复工复产，公司销售已经逐渐恢复，第二季度公司销量较第一季度增加了53.58%，较上年同期增加了11.60%。

综上所述，截至目前，疫情未对公司生产经营和财务状况产生重大不利影响，疫情对国际经济环境的影响也未对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响。”

（三）截至目前 2020 年新增订单与上年同期的比较

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

.....

7、2020 年上半年新增订单与上年同期的比较

2020年上半年公司新获取订单数量与上年同期的比较情况具体如下：

单位：台

时间	2020 年度	2019 年度	变动幅度
第一季度	179,740	302,874	-40.66%
第二季度	285,794	277,849	2.86%

受到新冠疫情的影响，公司2020年第一季度新获取订单较2019年同期下降40.66%，但随着新冠疫情得到有效控制，公司第二季度新获取订单数量较2019年同期增长2.86%，销售已经恢复正常。”

（四）管理层评估新冠疫情影响是否为暂时性或阶段性，未来期间是否能够逆转并恢复正常状态；

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

.....

8、管理层对新冠疫情影响的评估

根据2020年上半年的销售情况及财务状况，公司管理层评估新冠疫情对公司的影响是暂时性的，目前公司的生产经营已经恢复正常。”

（五）疫情对原材料和设备采购的影响，是否对进口原材料或设备的采购存在重大不利影响。

公司已在招股说明书“第八节 财务会计信息与管理层分析”之“十五、期后事项、承诺及或有事项及其他重要事项”中补充披露内容如下：

“（四）新冠疫情对公司的影响

.....

9、疫情对原材料和设备采购的影响

公司采购的原材料主要来自于境内，不存在依赖于境外供应商的情形，同时公司近期没有重大的设备采购安排，因此本次疫情对公司原材料和设备的采购不构成重大不利影响。

综上所述，本次疫情对发行人生产经营和财务状况不构成重大不利影响。”

二、申报会计师核查程序和核查意见

（一）核查程序

- 1、获取相关公司复工复产的时间表，并进行复核；
- 2、获取发行人2020年上半年的财务数据，并与上年同期数进行比较分析；
- 3、取得了发行人2020年上半年的订单明细，了解其取消的情况，并复核相关车型跌价准备的计提情况；
- 4、向发行人管理层了解新冠疫情对发行人采购、生产、经营、销售等多方面的影响情况，并了解发行人管理层对此次疫情的评估，分析发行人评估结果的合理性；
- 5、通过查阅公开资料，了解公司主要客户和供应商的地域分布、稳定性及经

营情况。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：

1、发行人已补充披露重要子公司的生产经营所在地以及复工复产情况，新冠疫情对发行人近期生产经营和财务状况造成一定影响，但影响较小。发行人已全面复工，日常订单或重大合同履行不存在障碍，2020年上半年取消的订单很少，发行人不存在因疫情原因取消订单而产生存货滞销的重大风险；

2、发行人已补充披露疫情对发行人生产经营和财务状况的影响情况，包括影响面及具体表现、2020年上半年财务数据等，截至目前，疫情未对发行人生产经营和财务状况产生重大不利影响，疫情对国际经济环境的影响也未对发行人生产经营或财务状况造成重大不利影响；

3、根据2020年上半年财务状况，以及2020年1-6月的销售情况，发行人管理层关于新冠疫情对发行人的影响是暂时性的评估结论是恰当的，目前发行人已经恢复正常经营；

4、疫情不会对发行人的原材料及设备采购产生重大不利影响。

问题 27. 其他

27.3

请发行人说明本次申报信息披露与在香港联交所披露内容是否存在重大差异。

请中介机构核查并发表明确意见。

回复：

一、发行人说明

根据香港联交所规定，公司需要在香港联交所网站上根据香港联交所的相关

规定进行信息披露，保荐机构、发行人律师和申报会计师对公司于香港联交所披露的文件内容进行了查阅，并与本次发行上市申请文件所披露的信息进行了比对，主要差异及原因说明如下：

1、报告期内，公司按照香港财务报告准则编制财务报表并于香港联交所进行有关信息披露。2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月，公司在香港联交所披露的财务报表是按照香港财务报告准则编制的，本次发行上市申请文件所披露的 2017 年度、2018 年度、2019 年度及 2020 年 1-6 月财务报表是按照中国企业会计准则编制的，因此本次发行上市申请文件所披露的财务报表与香港联交所披露的财务报表在适用的会计准则上存在一定差异。

2、本次发行上市申请文件披露的关联方及关联交易与在香港联交所披露的关联方及关连交易存在一定差异，该等差异系因境内外上市规则对关联（连）人的界定不同所致。

3、从披露的形式和具体内容来看，公司本次发行上市申请文件与公司在香港联交所披露的文件在格式和具体内容详尽方面存在一定差异，该等差异系因境内外上市规则和监管规则对于信息披露的要求不同所致。本次发行上市的招股说明书根据《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 41 号——科创板公司招股说明书》《公开发行证券的公司信息披露编报规则第 23 号——试点红筹企业公开发行存托凭证招股说明书内容与格式指引》等境内法律法规的要求编制，公司在上海证券交易所受理公司本次发行上市的申请后，已于 2020 年 9 月 1 日在香港联交所网站同步进行了信息披露。

二、申报会计师核查程序和核查意见

（一）核查程序

对公司于香港联交所披露的文件内容进行了查阅，并与本次发行上市申请文件所披露的信息进行了比对。

（二）核查意见

经核查，申报会计师认为：公司本次发行上市申请文件所披露的信息与公司在香港联交所披露的信息相关差异主要是由于会计准则、境内外上市规则和监管规则差异所致，不存在重大实质性差异。

本回复仅向上海证券交易所报送及披露使用，不得用于任何其他目的。



中国·北京

中国注册会计师 吴迎
(项目合伙人)



中国注册会计师 朱旭峰



二〇二〇年九月十六日