

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佈的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公佈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。



**CHINA AUTOMOBILE NEW RETAIL (HOLDINGS) LIMITED**  
**中國汽車新零售（控股）有限公司**

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：526)

**有關截至二零二一年三月三十一日止年度之全年業績的補充公佈**  
**減值虧損及商譽減值**

謹此提述中國汽車新零售(控股)有限公司(「本公司」，連同其附屬公司，統稱為「本集團」)日期為二零二一年九月六日之公佈(「該公佈」)，內容有關其截至二零二一年三月三十一日止年度之全年業績。

誠如該公佈內所披露，於截至二零二一年三月三十一日止年度內，本公司確認減值虧損總計人民幣2,263,000,000元，其中，人民幣1,571,000,000元為有關應收貿易賬款及其他應收款的減值虧損，人民幣296,000,000元為有關發出的財務擔保的預期信用損失，人民幣396,000,000元為有關汽車銷售分部之商譽的減值虧損，其乃由於中國監管、COVID-19爆發以及中國與美國政府之間的貿易摩擦所致。本公司謹此就減值虧損及商譽減值提供進一步資料。

## 導致出現減值虧損有關情況之原因

於截至二零二一年三月三十一日止年度內，由於中國實行國六汽車排放標準（「國六」）、COVID-19爆發以及中國與美國之間貿易問題持續導致緊張局勢加劇，中國平行進口汽車業務之市場參與者遇到不利之營商環境，因此，應收本集團平行進口汽車業務客戶的款項以及授予彼等之擔保的信用風險已顯著增加。因此，已於截至二零二一年三月三十一日止年度內就預期信用損失計提額外準備。誠如該公佈內所披露，應收貿易賬款及其他應收款的減值虧損人民幣1,571,000,000元乃有關為汽車交易平台的客戶墊支以及有關購買平行進口汽車而有關訂單其後已取消的預付款的負面評估結果。預期信用損失人民幣296,000,000元乃以專業估值師對就汽車交易平台客戶發出的財務擔保的評估結果為基礎。商譽減值虧損人民幣396,000,000元乃以專業估值師對天津市汽車銷售附屬公司的商譽的估值結果為基礎。整體而言，減值虧損及預期信用損失反映中國平行進口汽車業務之惡劣市場環境以及對所有市場參與者之負面影響。

## 非汽車業務分部應收貿易賬款、其他應收款及財務擔保的預期信用損失

萊坊測量師行有限公司（「估值師」）獲委聘進行減值分析，而估值師為獨立且具有經驗的估值專家。估值師已為本公司評估非汽車業務分部之應收貿易賬款、其他應收款及財務擔保於估值日期二零二一年三月三十一日之預期信用損失程度。於估值日期二零二一年三月三十一日，非汽車業務分部應收貿易賬款、其他應收款及財務擔保之尚未償還結餘分別為人民幣428,738,713元、人民幣17,780,214元及人民幣29,500,000元。於同日，上述各項根據估值計算之預期信用損失分別為人民幣5,212,454元、人民幣53,735元及人民幣290,443元。有關非汽車業務分部應收貿易賬款、其他應收款及財務擔保之估值及預期信用損失計算，估值師已採用預期信用損失模型進行有關計算。

## 汽車業務分部應收貿易賬款及其他應收款的預期信用損失

本公司已評估汽車業務分部應收貿易賬款及其他應收款於估值日期二零二一年三月三十一日之預期信用損失的程度。於估值日期二零二一年三月三十一日，汽車業務分部應收貿易賬款及其他應收款之尚未償還結餘分別為人民幣109,603,763元及人民幣1,831,053,526元。於同日，上述各項之預期信用損失分別為人民幣65,991,808元及人民幣1,514,932,163元。

由於國六、COVID-19爆發以及美國與中國之間貿易問題持續導致緊張局勢加劇的負面影響，應收本集團平行進口汽車業務客戶的款項以及授予其貸款人之擔保的信用風險已顯著增加。預期損失率已經應用於尚未逾期的結餘。至於逾期超過90天的尚未償還結餘，已計提全數準備。於二零二一年三月三十一日，汽車業務分部應收貿易賬款的賬面值人民幣43,611,954元其後已經支付。

有關汽車業務分部其他應收款預期信用損失的計算，本公司已評估其他應收款的淨信用風險敞口，其乃以下列各項為基礎：1)債務人所提供抵押品的評估價值(由本公司所委聘之外部估值師進行估值)；2)抵押品是否登記為已質押(有關不能登記為已質押的抵押品，本公司已對評估價值作出50%的扣減)；及3)本公司是否有應付該等其他應收款的債務人而尚未支付的款項。有關並無抵押品評估價值或尚未支付負債所覆蓋的其他應收款，本公司評估其收回的可能性極低，因此已全數確認預期信用損失。

### 汽車業務分部財務擔保的預期信用損失

估值師已評估本公司汽車業務分部的財務擔保於估值日期二零二一年三月三十一日之預期信用損失的程度。於估值日期二零二一年三月三十一日，汽車業務分部的財務擔保的尚未償還結餘為人民幣2,622,500,000元。於同日，根據估值計算的預期信用損失為人民幣336,892,773元。有關汽車業務分部的財務擔保的估值及預期信用損失計算，估值師已採用預期信用損失模型進行有關計算。

其後，在財務擔保相關貸款合同有相關抵押的規限下，財務擔保相關貸款合同的違約損失率會根據中國工商銀行就「《巴塞爾協議III》最終版」進行的金融研究內的違約損失率進行調整。其後，估值師可根據上述違約率及違約損失率計算財務擔保的預期信用損失率。最後，估值師會對預期信用損失率應用前瞻性經濟調整，以得出用於最終計算的預期信用損失率，並計算汽車業務分部財務擔保的預期信用損失。

## 汽車銷售分部的商譽減值

估值師已為本公司評估Mega Convention Group Limited及其附屬公司(汽車銷售分部)於估值日期二零二零年九月三十日及二零二一年三月三十一日的使用價值。Mega Convention Group Limited及其附屬公司(「**Mega Convention集團**」或「**目標集團**」)於二零二零年九月三十日及二零二一年三月三十一日的使用價值分別為人民幣596,000,000元及人民幣1,883,053元。於估值日期二零二零年九月三十日及二零二一年三月三十一日，商譽減值分別為人民幣165,153,000元及人民幣231,311,000元。

在估值中，估值師已採用收入法計算目標集團於各估值日期的使用價值。該方法的基礎原則為，使用價值可以於資產壽命期間收取的經濟利益的現值來計量。收入法估計未來經濟利益，並使用已計及與變現該等利益相關的所有風險的合適折現率將該等利益折現為其現值。

估值師的估值乃以下列假設為基礎。第一，現有的政治、稅務、法律、技術、財政或經濟狀況不會有任何重大改變，從而可能對目標集團的業務產生不利影響。第二，於估值日期的通脹率及利率以及通行利率不會有任何重大改變。第三，有能力的管理層、關鍵人員及技術人員將得以維持，以支持目標集團的持續經營及發展。第四，有關目標集團的資料(包括(但不限於)歷史財務資料、財務預測及有關目標集團的其他資料)乃由本公司管理層經仔細周詳考慮後按合理基礎編製，且為真實及準確。除上文所述者外，估值師的估值亦以下列假設為基礎：

1. 有關於估值日期二零二零年九月三十日及二零二一年三月三十一日的營運資金的假設；
2. 於估值日期二零二零年九月三十日的加權平均資本成本(「**加權平均資本成本**」)；及

加權平均資本成本計算為13.85%，包括稅後債務成本(3.49%)及權益成本(22.31%)。有鑑於目標集團在中國之經營業務，所使用之眾多基本假設均為中國相關，例如無風險利率、長期債務成本及市場風險溢價。估值師之加權平均資本成本計算涉及無風險利率3.10%、長期債務成本4.65%及市場風險溢價6.26%。

3. 於估值日期二零二一年三月三十一日的加權平均資本成本。

加權平均資本成本計算為13.98%，包括稅後債務成本(3.49%)及權益成本(20.68%)。有鑑於目標集團在中國之經營業務，所使用之眾多基本假設均為中國相關，例如無風險利率、長期債務成本及市場風險溢價。估值師之加權平均資本成本計算涉及無風險利率3.19%、長期債務成本4.65%及市場風險溢價5.40%。

**非汽車業務分部應收貿易賬款、其他應收款及財務擔保的預期信用損失**

與本公司非汽車業務分部的應收貿易賬款、其他應收款及財務擔保於截至二零二零年三月三十一日止年度的預期信用損失相比，上述各項於估值日期二零二一年三月三十一日有所增加，但其大致上一致，並無任何重大波動變動。此乃主要由於所有應收貿易賬款及其他應收款均並無逾期，而非汽車業務分部的財務擔保亦並無發生任何延展、逾期或進行訴訟中的情況。

**汽車業務分部財務擔保的預期信用損失**

與汽車業務分部財務擔保於截至二零二零年三月三十一日止年度的預期信用損失相比，上述項目於估值日期二零二一年三月三十一日有所增加，主要原因為財務擔保相關貸款由截至二零二零年三月三十一日止年度的正常有擔保貸款變為處於延展、逾期或違約狀態以及正在進行訴訟中的有擔保貸款。有關處於延展、逾期或違約狀態以及正在進行訴訟中的財務擔保，由於其信用評級大幅下降至B-至CCC-，因此，有關違約率及預期信用損失率有所上升，以反映有關風險水平。因此，根據上升後的預期信用損失率計算的預期信用損失亦因而增加。

**汽車銷售分部的商譽減值**

	二零二零年 三月三十一日	二零二零年 九月三十日	二零二一年 三月三十一日
使用價值	人民幣733,164,000元	人民幣596,000,000元	人民幣1,883,053元
折現率	11.22%	13.85%	13.98%
長期增長率	3.00%	3.00%	2.00%

Mega Convention集團於估值日期二零二零年九月三十日的使用價值有所減少，主要原因為預測終值有所減少。預測終值由二零二零年三月三十一日的人民幣567,669,000元減少至二零二零年九月三十日的人民幣342,595,000元。預測終值減少主要乃由於最終收入預測由二零二零年三月三十一日的人民幣2,197,188,000元減少至二零二零年九月三十日的人民幣1,871,601,000元。收入預測大幅減少主要乃由於由二零二零年四月一日起至二零二零年九月三十日止半年的收入大幅減少所致。由二零二零年四月一日起至二零二零年九月三十日止半年的收入人民幣39,867,000元較由二零一九年四月一日起至二零二零年三月三十一日止年度的收入人民幣1,126,341,000元減少超過90%，主要原因為中國大陸實行《輕型汽車污染物排放限值及測量方法(中國第六階段)》、COVID-19爆發以及中國與美國政府之間的貿易緊張局勢。折現率由二零二零年三月三十一日的11.22%上升至二零二零年九月三十日的13.85%，主要乃由於無風險利率上升、市場風險溢價以及類似公司的負債對權益比率中位數有所下降。

目標集團於估值日期二零二一年三月三十一日的使用價值有所下降，主要乃由於預測終值下降所致。預測終值由二零二零年九月三十日的人民幣342,595,000元減少至二零二一年三月三十一日的人民幣28,192,000元。預測終值減少主要乃由於最終收入預測由二零二零年九月三十日的人民幣1,871,601,000元減少至二零二一年三月三十一日的人民幣355,709,000元。收入預測大幅減少主要乃由於在二零二零年四月一日至二零二一年三月三十一日年度的收入大幅減少所致。於二零二零年四月一日至二零二一年三月三十一日年度的收入人民幣136,663,000元，較二零一九年四月一日至二零二零年三月三十一日年度的收入人民幣1,126,341,000元減少超過85%，主要原因為中國大陸實行《輕型汽車污染物排放限值及測量方法(中國第六階段)》、COVID-19爆發以及中國與美國政府之間的貿易緊張局勢。折現率由二零二零年九月三十日的13.85%上升至二零二一年三月三十一日的13.98%，主要乃由於類似公司的負債對權益比率中位數有所下降。長期增長率有所下降，主要乃由於參考了國際貨幣基金組織預測未來中國通脹率下降所致。

#### **於二零一九年七月收購進口汽車交易平台業務以及於二零一七年二月收購進口汽車交易業務時商譽減值評估的詳情**

於收購進口汽車交易平台業務以及進口汽車交易業務(「收購事項」)的相關時間，董事會知道有國六。於二零一七年及二零一九年的相關時間，董事會明白國六將會實施。然而，董事會認為，國六為業務在中國需要或將需要符合的法律、規則及法規之一，而國六本身並無亦將不會對收購事項的標的產生重大不利影響。

董事會認為，中國政府實施國六是具建設性的，其可能會影響到中國的汽車製造商(因為其設計需要符合新標準)及車主(因為二手汽車的價格可能會大幅下降，其汽車需要符合國六)。只要本集團有能力物色到及進口符合國六標準的汽車，董事會認為，國六不會對進口汽車分部的業務產生重大不利影響。

然而，於二零二零年，於有關國六的政策實施後，COVID-19爆發，加上中國在疫症大流行期間實施的疫情限制措施以及國際物流運輸成本增加，平行進口汽車業務受到嚴重影響。此外，在政策實施後，發現存在不同的問題，該現象在為社會的利益實行本意良好的政策時並非罕見。例如，國六為中國所採納的獨有標準，歐洲及美國的汽車製造商並無專門為國六進行任何認證。另外，當中國的汽車進口商要求海外汽車製造商提供稱為「車載診斷系統認證」的認證以符合國六時，發現甚為困難，原因為「車載診斷系統認證」涉及若干核心技術，而海外汽車製造商不願意披露及提供有關「車載診斷系統認證」。在一定時期內，中國汽車進口商符合國六成為普遍障礙。有關政策其後不時調整，以改善業界的發展。

董事會已委聘專業人士就收購事項進行中國法律盡職調查。此外，董事會已考慮收購事項中目標集團的市場地位、中國市場的汽車銷售趨勢以及對汽車銷售及平行進口汽車行業有利的政府政策，董事會認為，收購事項符合本公司及其股東的整體利益。董事會亦已委任獨立財務顧問，向獨立董事委員會及本公司股東提供意見。

上述額外資料並不影響於該公佈內所載之其他資料，除上文所披露者外，於該公佈內所載之所有其他資料均維持不變。

承董事會命  
中國汽車新零售(控股)有限公司  
執行董事  
程建和

香港，二零二二年十月十三日

於本公佈發表日期，董事會由執行董事李立新先生、程建和先生及金亞雪女士，以及獨立非執行董事何誠穎先生、冼易先生及鄺焜堂先生組成。