

浙江康盛股份有限公司 关于深圳证券交易所关注函回复的公告

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对其内容的真实性、准确性和完整性承担个别及连带责任。

浙江康盛股份有限公司（以下简称“公司”）于 2019 年 1 月 31 日收到深圳证券交易所《关于对浙江康盛股份有限公司的关注函》（中小板关注函【2019】第 104 号），现对有关问题回复公告如下：

一、相关新能源汽车补贴款的收款进展、实际收款较计划收款进度差异情况，截至 2018 年末累计应收金额、累计已收款金额、已到期未收款金额及对应账龄，坏账准备计提金额确定的合理性，你公司认为补贴款项无法收回的具体原因及以前年度坏账准备计提的合理性和充分性。

回复：

1、截止 2018 年 12 月 31 日公司账面应收新能源汽车补贴款合计 12.41 亿元，其中 2016 年形成的补贴款为 8.56 亿元，2017 年形成的补贴款为 3.08 亿元，2018 年形成的补贴款为 0.78 亿元。

截止 2018 年 12 月 31 日，公司应收新能源汽车补贴金额如下：

单位：万元

| 年度 | 国补金额 | 地补金额 | 已收款金额 | 未收款金额 |
|-----------|------------------|------------------|---------------|-------------------|
| 2016 年 | 54,475.79 | 31,218.94 | 141.00 | 85,553.73 |
| 2017 年 | 30,749.75 | 60.99 | -- | 30,810.74 |
| 2018 年 | 7,728.30 | 41.60 | -- | 7,769.90 |
| 合计 | 92,953.84 | 31,321.53 | 141.00 | 124,134.36 |

注：表格数据未经审计。

截止 2018 年 12 月 31 日，公司 2016 年度和 2017 年度销售车辆运营及应收补贴情况统计如下：

单位：万元

| 年度 | 行驶里程 | 车辆数 (辆) | 国补金额 | 地补金额 | 合计补贴额 |
|--------|-----------|---------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 2016 年 | 未达 2 万公里 | 1,807 | 44,548.77 | 25,385.26 | 69,934.03 |
| | 已达 2 万公里 | 668 | 9,927.02 | 5,833.67 | 15,760.69 |
| | 合计 | 2, 475 | 54, 475. 79 | 31, 218. 93 | 85, 694. 72 |
| 2017 年 | 未达 1 万公里 | 1,067 | 16,679.86 | 30.13 | 16,709.99 |
| | 已达 1 万公里 | 1,227 | 14,069.89 | 30.87 | 14,100.76 |
| | 合计 | 2, 294 | 30, 749. 75 | 61. 00 | 30, 810. 75 |

注：表格数据未经审计。

按照财建【2018】18 号第一条第三款之规定：“对私人购买新能源乘用车、作业类专用车（含环卫车）、党政机关公务用车、民航机场场内车辆等申请财政补贴不作运营里程要求。其他类型新能源汽车申请财政补贴的运营里程要求调整为 2 万公里”。公司销售的新能源汽车需在车辆行驶里程达到 2 万公里后才能申报补贴。

据统计，目前公司 2016 年度实现销售，行驶里程未达 2 万公里的新能源汽车涉及的补贴款余额为 6.99 亿元；2017 年度实现销售，行驶里程未达 1 万公里的新能源汽车涉及的补贴款余额为 1.67 亿元。上述合计金额为 8.66 亿元。

2、公司根据电车资源等行业资讯对 2019 年新能源补贴政策针对运营车辆要求方面的研究，按照新能源运营车辆自上牌之日起 2 年之内若达不到 2 万公里行驶里程，将不能享受补贴的政策预判，同时考虑运营车辆实际行驶里程状况较 2 万公里差距较大等原因，公司对 2016 年度上牌车辆未能达到 2 万公里行驶里程，以及 2017 年上牌车辆未能达到 1 万公里行驶里程的车辆所涉及的补贴全额计提坏账准备，本次计提坏账准备金额为 8.66 亿元。基于谨慎性原则，如实反映 2018 年度财务报表的真实性和可靠性，公司认为本次计提是合理的，也是有必要的。

3、根据《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）、《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）等新能源汽车补贴政策的相关规定，中植一客成都汽车有限公司之前年度的会计政策参照了部分同行的通用处理方式，对国补不计提坏账准备，对地补按照账龄分析法计提坏账准备（详见众华会计师事务所（特殊普通合伙）关于《中植一客成都汽车有限公司审计报告》众会字（2018）第 0870 号）：1 年以内计提 5%；1-2 年计提 10%；2-3 年计提 20%；3-4 年计提 50%；4-5 年计

提 80%；5 年以上计提 100%。

截止 2016 年 12 月 31 日，公司对新能源汽车补贴款按照账龄分析法合计计提坏账准备 0.16 亿元；截止 2017 年 12 月 31 日，公司对新能源汽车补贴款按照账龄分析法合计计提坏账准备 0.31 亿元；若按照账龄分析法计提坏账准备，截止 2018 年 12 月 31 日公司对新能源汽车补贴金额计提坏账准备为 0.625 亿元。

二、根据你公司公告，如本次针对新能源汽车补贴款计提的坏账将来又实现收回的，将不计入未来年度的当期损益。请你公司补充说明你公司已采取和拟采取的款项回收措施、未来收回补贴款的会计处理及是否符合《企业会计准则》的规定。

回复：

公司已积极与客户对接，关注其车辆运营情况，加强售后管理及售后服务，帮助其提升车辆运营效率。

按照《企业会计准则第 28 号—会计政策、会计估计变更和差错更正》相关内容规定，由于该项计提是在政策不明朗之前做出的，且补贴款坏账计提金额较大，如果国家新能源政策不设定 2 年期限限制，将不会造成公司大额补贴损失，所计提的坏账准备将予以转回并计入补贴收回当期损益，将会影响财务报表使用者对公司当期财务状况、经营成果的判断，则该项坏账计提属于以前年度会计估计错误，是前期差错。为了不影响财务报表使用者对公司未来年度财务状况及经营成果的判断，公司应采用追溯重述法进行调整，将坏账转回金额计入以前年度损益调整科目。

三、请补充披露本次业绩预告修正的具体决策过程，以及你公司在《2018 年第三季度报告》中对 2018 年全年业绩的预计是否谨慎。

回复：

本次修正是在 2019 年公司针对新能源汽车补贴政策最新文件下发之前，对政策导向进行研讨之后，判断行驶里程 2 年 2 万公里政策将成为最新政策之要求。在此背景下，积极组织公司相关部门对现有应收政府补贴款结存情况以及车辆运营情况进行细致分析，认为上述坏账准备计提原则谨慎合理，并结合 2018 年未经审计的财务数据，做出最终的业绩修正，公司财务报表尚需经会计师进行审计。

公司在《2018 年第三季度报告》中预测 2018 年全年业绩时，未能对新能源

汽车补贴政策调整进行预判,因此没有及时谨慎地对新能源汽车应收补贴款计提相应的坏账准备。公司对 2018 年第四季度所面临的经营困难也未能充分预计,截止 2018 年 9 月 30 日,归属于上市公司股东的净利润为亏损 953 万元,2018 年第四季度归属于上市公司股东的净利润预计亏损 2-3 亿元(未包含前款所列针对新能源汽车补贴款增提的坏账准备金额 8.04 亿元),以上数据未经会计师审计。

因此给广大投资者带来不便,在此致以诚挚的歉意。

特此公告。

浙江康盛股份有限公司董事会

二〇一九年二月十五日