

本概要旨在向閣下提供有關本文件所載資料的概覽。基於其屬概要性質，故並不包含對閣下而言可能屬重要的一切信息亦並非完整文件，應與整份文件一併閱讀。任何投資均存在風險，部分與投資本公司股份相關的特定風險載列於本文件「風險因素」一節。閣下在決定投資本公司股份前，應先詳閱該章節。除非另有所指，於本文件中對我們汽車、服務及業務模式的描述指我們於中國的業務。

本公司

我們的中文名稱是蔚來，意謂著蔚藍天空的到來，反映我們致力於構築更加環境友好的未來。

我們是高端智能電動汽車市場的先驅及領跑者。我們設計、開發、合作製造及銷售高端智能電動汽車，推動自動駕駛、數字技術以及電動力總成及電池方面的創新。我們通過持續的技術突破及創新使自己脫穎而出，例如我們領先行業的換電技術、電池租用服務(BaaS)以及自研的自動駕駛技術及自動駕駛訂閱服務(ADaaS)。

我們於2016年推出EP9超級跑車，為當時最快的電動汽車，在紐博格林北環賽道締造了電動汽車圈速記錄。於2017年12月，我們推出一款六座或七座的高端智能電動旗艦SUV ES8。隨後，我們於2018年12月推出屢獲殊榮的五座高性能高端智能電動SUV ES6，於2019年12月推出五座高端智能電動轎跑SUV EC6，並於2021年1月推出高端智能電動旗艦轎車ET7。於2021年12月，我們推出中型高端智能電動轎車ET5。

我們的產品受到中國消費者的廣泛好評。根據弗若斯特沙利文報告，於2021年首九個月，蔚來ES6、EC6及ES8為中國銷量最高的三款高端純電SUV。於2018年，我們交付了11,348輛ES8。於2019年，我們交付了20,565輛汽車，包括9,132輛ES8及11,433輛ES6。於2020年，我們交付了43,728輛汽車，包括10,861輛ES8、27,945輛ES6及4,922輛EC6。於2021年，我們交付了91,429輛汽車，包括20,050輛ES8、41,474輛ES6及29,905輛EC6。截至2022年1月31日，ES8、ES6及EC6累計交付達176,722輛汽車。

概 要



車型	ES8	ES6	EC6	ET7*	ET5*
細分市場	中大型SUV	中型SUV	中型轎跑SUV	中大型轎車	中型轎車
軸距 (毫米)	3,010	2,900	2,900	3,060	2,888
續航里程** (公里) (搭載75/100/150千瓦時 電池包) ***	450/580/850	465/610/900****	475/615/910****	550/705/1000	550/700/1000
百公里加速 (秒)	4.9	4.7****	4.5****	3.8	4.3
峰值功率 (千瓦)	400	400****	400****	480	360
最大扭矩 (牛米)	725	725****	725****	850	700
自動駕駛	NIO Pilot	NIO Pilot	NIO Pilot	NIO Autonomous Driving	NIO Autonomous Driving
製造商建議零售價 (人民幣) †	468,000	358,000	368,000	448,000	328,000

* ET7及ET5預期將分別於2022年3月及9月開始交付。

** 指ES8、ES6及EC6的NEDC續航里程以及ET7及ET5的CLTC續航里程。

*** 150千瓦時電池預期將於2022年第四季度上市。

**** 代表性能版的配置。

† 基本車型的起始價格，實際價格可能視配置而提高。

我們的關鍵技術突破及創新

自成立以來，我們持續創新，目標是不斷為用戶創造最無憂及便利的體驗。根據弗若斯特沙利文報告，我們是換電及自動駕駛技術的行業領先者。我們的技術突破及創新使我們在競爭對手中脫穎而出，創造更出色的用戶體驗並提升用戶對我們的信心。

換電及BaaS

自我們於2017年推出ES8以來，我們所有的智能電動汽車均配備自研的換電技術，為我們的用戶帶來「可充可換可升級」的體驗。於2020年，我們推出行業首創的電池租用服務(BaaS)，這一創新模式使用戶可分別購買電動汽車及租用電池。BaaS使我們的用戶享有更低的汽車購買價格、靈活的電池升級選擇及針對電池性能的保障。

- **換電。**在逾1,200項專利技術支持下，我們所有的車輛均支持換電。用戶僅需以數分鐘更換電池即可享有便利的「加電」體驗。此外，用戶亦可以通過升級選項享受電池技術進步所帶來的益處。我們從2021年4月開始部署的第二代換電站(Power Swap station 2.0)，可將換電時間縮短至三分鐘以內，

並可容納多達13塊電池，這大幅提升了我們的服務能力。截至2021年12月31日，我們在中國183個城市的市區及高速路部署了777座換電站，累計完成了超過550萬次換電。

- **BaaS**。依托車電分離及電池租用服務，BaaS將電池價格與汽車購買價格相分離。根據BaaS服務，我們向電池資產公司（我們目前持有其約19.8%的股權）出售電池，而用戶向電池資產公司租用電池。BaaS用戶享有更低的前期購買價格，並可根據其需求，按月或按年靈活選擇電池租用方案，並保留於未來進行電池升級的靈活性。截至2021年12月31日止全年，我們交付的汽車中，一半以上的用戶選擇了BaaS服務。

自動駕駛及ADaaS

我們相信自動駕駛是智能電動汽車的核心，自我們創立起自動駕駛即為我們所關注的重點。我們是中國最早提供高級自動駕駛輔助系統(ADAS)功能的公司之一。我們自研的高級ADAS系統NIO Pilot現已配備領航輔助(NOP)。根據弗若斯特沙利文報告，NOP能夠根據事先規劃路線在高速公路及城市高速路上實現引導車輛進出匝道、超車、變換車道及巡航，是所有量產車所配備之最先進的ADAS功能之一。於2021年1月，我們發佈新一代自研全系列自動駕駛技術NIO Autonomous Driving (NAD)。我們的NAD構建於我們內部開發的感知算法、定位、控制策略及平台軟件之上。該技術由NIO Adam超算平台及NIO Aquila超感系統構成。NAD預計將逐步實現高速、城區、泊車、換電和其他場景的全覆蓋，為用戶提供更安全、輕鬆的自動駕駛體驗，並將率先搭載於ET7。我們計劃於未來以按月計費的自動駕駛訂閱服務(ADaaS)方案推出NAD。

我們的用戶社區

我們致力於通過提供全方位的服務及愉悅的生活方式，構建一個線上線下一體化的用戶社區，供用戶與我們及用戶之間進行交流互動。我們的直銷模式使我們能夠與用戶建立直接的關係，並通過NIO app與用戶在線上互動，以及通過蔚來中心(NIO House)及蔚來空間(NIO Space)與用戶在線下互動。通過蔚來日(NIO Day)及蔚來活動(NIO Event)以及我們的生活方式品牌NIO Life，我們可以進一步加強與用戶社區的交流和連結。

我們將內部開發的NIO app打造成一個接口，不僅可用於銷售汽車，供用戶訂購及配置蔚來所有車型，亦可用於控制車輛、獲取服務及購買NIO Life產品。蔚來中心具有展廳功能，同時作為我們的用戶及其朋友的會所。蔚來空間主要為我們品牌、產品及服務的展廳。截至2021年12月31日，我們在中國143個城市運營37家蔚來中心及321家蔚來空間。

在我們努力構建的蔚來社區中，用戶策劃、組織及參與由公司及用戶所牽頭的活動中，包括我們的年度蔚來日。強烈的用戶參與感讓用戶更樂於向朋友及家人推薦我們的汽車及服務。截至2021年12月31日止年度，我們的用戶推薦率高達60%。

我們的供應鏈及製造

我們在市場上的先驅地位吸引了許多行業內的全球領先企業及創新公司與我們合作，形成廣泛的行業聯盟，使蔚來與合作夥伴互惠互利。我們不斷創新我們的供應鏈，以建立更有效及多元化的供應鏈系統。我們積極培養與具有創新技術能力及成本優勢的供應商之間的夥伴關係，從而提高我們供應鏈的競爭力及創新能力。我們的主要電池供應商為寧德時代新能源科技股份有限公司（或稱寧德時代）。我們的主要半導體芯片供應商為Mobileye及英偉達。我們亦已將高通納入我們車型的半導體芯片供應商行列中。

我們通過與江淮汽車的戰略合作在其合肥工廠生產我們的汽車，目前該工廠整車及部件年產能為120,000輛，並將於2022年上半年擴張至240,000輛。與江淮汽車的合作為我們提供了極大的靈活度及可擴展性，使我們的汽車能在保證高質量的同時迅速進入市場。此外，我們已於合肥新橋產業園開始建設第二個生產工廠，並預期將於2022年第三季度開始在我們的新工廠生產汽車。根據君迪於2021年7月發佈的報告，ES6於《中國新能源汽車新車質量研究(NEV-IQS)》中摘得豪華純電汽車細分市場首位，而ES8則於《中國新能源汽車產品魅力指數研究(NEV-APEAL)》的豪華純電汽車細分市場中奪冠。

我們與合肥戰略投資者的合作

於2020年4月29日，我們訂立了一項投資協議（初始投資協議或「合肥投資協議」）及一項股東協議（初始股東協議，與初始投資協議統稱為初始協議），內容有關與合肥市建設投資控股（集團）有限公司（「合肥建投集團」）、國投招商投資管理有限公司（「國投」）及安徽省高新技術產業投資有限公司（「安徽省高新投」）投資蔚來控股有限公司（前稱蔚來（安徽）控股有限公司）或蔚來中國，該公司於投資前為我們全資擁有的法定實體。根據初始協議，各投資者可指定由其或第三方（如適用）管理的基金履行投資義務，及承擔初始協議項下的其他權利及義務。因此，於2020年後期，我們與該等投資者指定的投資實體訂立一系列補充協議。於本文件中，我們將與我們訂立合肥協議的投資者稱作合肥戰略投資者。

根據合肥投資協議，合肥戰略投資者同意以現金向蔚來中國投資合共人民幣70億元。我們已同意將我們在中國的核心業務及資產，包括汽車研發、供應鏈、銷售和服務及NIO Power（統稱為資產對價，價值為人民幣177.7億元）投入蔚來中國。截至最後實際可行日期，將我們的核心業務及資產投入蔚來中國的行動已完成。此外，我們同意以現金向蔚來中國投入人民幣42.6億元。根據合肥股東協議，於投資完成後，我們持有

蔚來中國75.885%的控股權益，而合肥戰略投資者共同持有餘下24.115%。於2020年9月、2021年2月及2021年9月，我們通過我們的一家全資子公司向若干合肥戰略投資者購買蔚來中國的股權，並認購蔚來中國新增加的註冊資本以增加我們的持股量。該等交易完成後，截至最後實際可行日期，我們持有蔚來中國92.114%的控股股權。有關投資蔚來中國的更多信息，請參閱「業務－若干其他合作安排－合肥戰略投資者」及「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們面臨與投資蔚來中國有關的風險」。

我們的優勢

我們認為以下優勢對我們的成功至關重要：

- 中國高端智能電動汽車市場的領先品牌
- 於高端智能電動汽車市場的精準產品定位
- 已經驗證的自研軟硬件技術創新能力
- 創新的BaaS及全面的能源服務體系
- 倡導無憂及全方位用戶體驗的用戶企業
- 世界級的管理層及全球人才儲備

我們的策略

我們正在貫徹執行以下策略以達成我們的使命：

- 成功推出未來車型及加速產品迭代
- 持續專注於技術創新
- 持續發展我們的充換電設施以及擴大銷售和服務覆蓋範圍
- 在汽車全生命週期內創造更多的經常性收入
- 拓展國際市場以從不斷增長的全球需求中獲益

概 要

合併綜合虧損表數據摘錄

下表載列我們於所示期間的合併經營業績摘要。此資料應與本文件其他部分所載我們的合併財務報表及相關附註一併參閱。任何期間的經營業績並不代表任何未來期間預期可能實現的業績。

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月		
	2018年 人民幣	2019年 人民幣	2020年 人民幣	2020年 人民幣	2021年 人民幣 美元	
	(以千元計) (未經審核)					
收入： ⁽¹⁾						
汽車銷售.....	4,852,470	7,367,113	15,182,522	9,008,474	23,954,365	3,717,659
其他銷售 ⁽³⁾	98,701	457,791	1,075,411	608,368	2,281,316	354,055
收入總額.....	4,951,171	7,824,904	16,257,933	9,616,842	26,235,681	4,071,714
銷售成本： ⁽²⁾						
汽車銷售.....	(4,930,135)	(8,096,035)	(13,255,770)	(8,146,439)	(19,225,123)	(2,983,692)
其他銷售.....	(276,912)	(927,691)	(1,128,744)	(738,929)	(1,888,669)	(293,117)
銷售成本總額.....	(5,207,047)	(9,023,726)	(14,384,514)	(8,885,368)	(21,113,792)	(3,276,809)
(毛虧)／毛利 ⁽⁴⁾	(255,876)	(1,198,822)	1,873,419	731,474	5,121,889	794,905
營業費用： ⁽²⁾						
研發 ⁽²⁾	(3,997,942)	(4,428,580)	(2,487,770)	(1,658,327)	(2,763,336)	(428,863)
銷售、一般及行政 ⁽²⁾	(5,341,790)	(5,451,787)	(3,932,271)	(2,725,465)	(4,519,883)	(701,475)
其他經營(虧損)／收入淨額...	-	-	(61,023)	(23,941)	110,158	17,096
營業費用總額.....	(9,339,732)	(9,880,367)	(6,481,064)	(4,407,733)	(7,173,061)	(1,113,242)
經營虧損.....	(9,595,608)	(11,079,189)	(4,607,645)	(3,676,259)	(2,051,172)	(318,337)
利息收入.....	133,384	160,279	166,904	89,885	552,772	85,789
利息開支.....	(123,643)	(370,536)	(426,015)	(332,174)	(561,473)	(87,139)
股權投資的應佔(損失)／利潤...	(9,722)	(64,478)	(66,030)	(32,061)	64,207	9,965
其他(虧損)／收入淨額.....	(21,346)	66,160	(364,928)	39,854	131,164	20,356
除所得稅開支前虧損.....	(9,616,935)	(11,287,764)	(5,297,714)	(3,910,755)	(1,864,502)	(289,366)
所得稅開支.....	(22,044)	(7,888)	(6,368)	(4,704)	(9,018)	(1,400)
淨虧損⁽⁵⁾.....	(9,638,979)	(11,295,652)	(5,304,082)	(3,915,459)	(1,873,520)	(290,766)

概 要

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月		
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年	
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	美元
	(以千元計)					
	(未經審核)					
其他綜合(虧損)/收入						
外匯換算調整，經扣除零稅項.....	(20,786)	(168,340)	137,596	104,920	(168,944)	(26,220)
其他綜合(虧損)/收入總額.....	(20,786)	(168,340)	137,596	104,920	(168,944)	(26,220)
綜合虧損總額.....	(9,659,765)	(11,463,992)	(5,166,486)	(3,810,539)	(2,042,464)	(316,986)
可轉換可贖回優先股增值.....	(13,667,291)	-	-	-	-	-
可贖回非控股權益增值.....	(63,297)	(126,590)	(311,670)	(205,864)	(6,519,698)	(1,011,841)
歸屬於非控股權益的淨虧損.....	41,705	9,141	4,962	2,703	131	20
歸屬於蔚來集團普通股股東的						
綜合虧損.....	<u>(23,348,648)</u>	<u>(11,581,441)</u>	<u>(5,473,194)</u>	<u>(4,013,700)</u>	<u>(8,562,031)</u>	<u>(1,328,807)</u>

附註：

- (1) 我們於2018年6月開始交付及銷售ES8後方才開始產生收入。我們目前從汽車銷售及其他銷售產生收入。
- (2) 股份支付薪酬開支在銷售成本及營業費用中的分配如下：

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月		
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年	
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	美元
	(以千元計)					
	(未經審核)					
銷售成本.....	9,289	9,763	5,564	3,575	22,065	3,424
研發費用.....	109,124	82,680	51,024	32,595	217,456	33,749
銷售、一般及行政費用.....	561,055	241,052	130,506	90,725	373,928	58,033
總計.....	<u>679,468</u>	<u>333,495</u>	<u>187,094</u>	<u>126,895</u>	<u>613,449</u>	<u>95,206</u>

- (3) 其他銷售主要包括我們的服務套餐以及能量套餐、電池升級服務、新能源汽車積分及配件，以及隨汽車銷售所提供的若干其他產品和服務的銷售收入。其他產品和服務包括家充樁、車聯網服務、延長質保及換電服務。

概 要

- (4) 我們於2020年首次取得毛利，主要由於汽車銷售收入增加。
- (5) 截至2019年12月31日止年度的淨虧損較截至2018年12月31日止年度有所增加，主要由於前期生產階段的高額銷售成本以及研發費用增加導致汽車銷售的毛虧增加所致。研發費用於2019年增加乃主要由於設計及開發費用增加，主要因就ES6、EC6及全新ES8產生增量設計及開發成本所致，以及因研發僱員人數增加導致的僱員薪酬增加。截至2020年12月31日止年度的淨虧損減少，主要由於汽車銷售增加導致毛利增加以及營業費用減少所致。截至2021年9月30日止九個月的淨虧損與同期相比有所減少，主要由於汽車銷售增加導致毛利增加所致。我們近期可能持續產生淨虧損。

合併資產負債表數據摘錄

下表呈列我們於所示日期的合併資產負債表數據摘錄。

	於12月31日			於9月30日	
	2018年	2019年	2020年	2021年	
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	美元
	(以千元計，股份數據除外)				
合併資產負債表數據摘錄：					
現金及現金等價物.....	3,133,847	862,839	38,425,541	21,594,871	3,351,471
受限制現金.....	57,012	82,507	78,010	3,655,717	567,358
短期投資.....	5,154,703	111,000	3,950,747	21,706,448	3,368,788
應收貿易款項及應收票據.....	756,508	1,352,093	1,123,920	3,322,076	515,578
應收關聯方款項.....	88,066	50,783	169,288	1,048,656	162,749
存貨.....	1,465,239	889,528	1,081,553	1,703,005	264,302
預付款項及其他流動資產.....	1,514,257	1,579,258	1,422,403	1,332,340	206,776
預期信用損失撥備－流動.....	-	-	(44,645)	(47,682)	(7,400)
流動資產總額.....	12,169,632	4,928,008	46,206,817	54,315,431	8,429,622
長期受限制現金.....	33,528	44,523	41,547	44,385	6,888
物業、廠房及設備淨值.....	4,853,157	5,533,064	4,996,228	6,032,503	936,230
無形資產淨值.....	3,470	1,522	613	3	-
土地使用權淨值.....	213,662	208,815	203,968	200,333	31,091
長期投資.....	148,303	115,325	300,121	1,307,975	202,995
應收關聯方款項.....	7,970	-	617	-	-
使用權資產－經營租賃.....	-	1,997,672	1,350,294	2,348,642	364,504
其他非流動資產.....	1,412,830	1,753,100	1,561,755	4,813,221	747,000
預期信用損失撥備					
－非流動.....	-	-	(20,031)	(51,633)	(8,013)
非流動資產總額.....	6,672,920	9,654,021	8,435,112	14,695,429	2,280,695
資產總額.....	18,842,552	14,582,029	54,641,929	69,010,860	10,710,317

概 要

	於12月31日			於9月30日	
	2018年	2019年	2020年	2021年	
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	美元
	(以千元計，股份數據除外)				
短期借款	1,870,000	885,620	1,550,000	5,310,000	824,099
應付貿易款項及應付票據	2,869,953	3,111,699	6,368,253	10,798,315	1,675,872
應付關聯方款項	219,583	309,729	344,603	810,104	125,726
應交稅費	51,317	43,986	181,658	184,766	28,675
經營租賃負債的即期部分	-	608,747	547,142	646,887	100,395
長期借款的即期部分	198,852	322,436	380,560	1,562,777	242,539
應計費用及其他負債	3,383,681	4,216,641	4,604,024	7,290,806	1,131,516
流動負債總額	8,593,386	9,498,858	13,976,240	26,603,655	4,128,822
淨流動資產/(負債)⁽¹⁾	3,576,246	(4,570,850)	32,230,577	27,711,776	4,300,800
長期借款	1,168,012	7,154,798	5,938,279	9,826,612	1,525,066
非流動經營租賃負債	-	1,598,372	1,015,261	1,792,738	278,229
其他非流動負債	930,812	1,151,813	1,849,906	3,055,570	474,217
非流動負債總額	2,098,824	9,904,983	8,803,446	14,674,920	2,277,512
負債總額	10,692,210	19,403,841	22,779,686	41,278,575	6,406,334
夾層權益總額	1,329,197	1,455,787	4,691,287	3,210,985	498,337
普通股	1,809	1,827	2,679	2,808	435
庫存股	(9,186)	-	-	(1,849,600)	(287,053)
資本公積	41,918,936	40,227,856	78,880,014	80,022,293	12,419,266
累計其他綜合虧損	(34,708)	(203,048)	(65,452)	(234,396)	(36,378)
累計虧絀	(35,039,810)	(46,326,321)	(51,648,410)	(53,521,799)	(8,306,453)
非控股權益	(15,896)	22,087	2,125	101,994	15,829
股東權益/(虧絀)總額⁽²⁾	6,821,145	(6,277,599)	27,170,956	24,521,300	3,805,646
流通在外股份總額	1,050,799,032	1,064,472,660	1,526,539,388	1,590,573,377	1,590,573,377

附註：

- (1) 於2019年12月31日的淨流動負債主要由於經營使用現金及現金等價物以及短期投資減少所致。於2020年12月31日的淨流動資產較2019年12月31日有所增加，主要由於我們外部融資活動產生現金所致。
- (2) 截至2019年12月31日的股東虧絀總額主要由於累計虧絀增加所致，而累計虧絀主要由於本年度及過往年度的淨虧損以及可轉換可贖回優先股增值所致。於2020年12月31日的股東權益較2019年12月31日有所增加，主要由於我們外部融資活動所致。

概 要

合併現金流量表數據摘錄

下表載列於所示期間我們的現金流量摘要。我們於2018年及2019年分別產生經營活動現金淨流出人民幣79.118億元及人民幣87.217億元。我們僅於2020年及截至2021年9月30日止九個月產生經營活動現金淨流入。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們尚未盈利。我們於2018年及2019年自經營活動中產生經營活動現金淨流出，並僅於最近於若干期間產生經營活動現金淨流入。」

	截至12月31日止年度			截至9月30日止九個月		
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年	
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	美元
	(以千元計)					
	(未經審核)					
合併現金流量表數據摘錄：						
扣除營運資金變動之經營活動						
(使用現金流出)／所得現金						
流入淨額.....	(8,417,422)	(9,158,543)	(2,878,979)	(2,506,151)	182,899	28,385
營運資產及負債變動.....	505,654	436,837	4,829,873	2,309,439	152,935	23,736
經營活動(使用)／所得現金淨額 ⁽¹⁾	(7,911,768)	(8,721,706)	1,950,894	(196,712)	335,834	52,121
投資活動(使用)／所得現金淨額.....	(7,940,843)	3,382,069	(5,071,060)	(3,661,405)	(21,135,057)	(3,280,110)
融資活動所得現金淨額.....	11,603,092	3,094,953	41,357,435	22,515,102	7,528,360	1,168,383
匯率變動對現金等價物及						
受限制現金的影響.....	(56,947)	10,166	(682,040)	(91,270)	20,738	3,218
現金、現金等價物及受限制現金						
(減少)／增加淨額.....	(4,306,466)	(2,234,518)	37,555,229	18,565,715	(13,250,125)	(2,056,388)
年／期初時的現金、現金等價物及						
受限制現金.....	7,530,853	3,224,387	989,869	989,869	38,545,098	5,982,105
年／期末時的現金、現金等價物及						
受限制現金.....	3,224,387	989,869	38,545,098	19,555,584	25,294,973	3,925,717

附註：

- (1) 截至2018年及2019年12月31日止年度及截至2020年9月30日止九個月，經營活動現金淨流出乃主要由於該等期間內產生虧損所致。

我們的股權及公司架構

我們主要股東及與控股股東的關係

截至最後實際可行日期，我們的創始人、董事長兼首席執行官李斌先生(a)通過Originalwish Limited擁有及控制89,013,451股C類普通股的權益、(b)通過mobike Global Ltd.擁有及控制26,454,325股C類普通股的權益及(c)通過NIO Users Limited擁有及控制16,967,776股A類普通股及33,032,224股C類普通股的權益。截至最後實際可行日期，李斌先生合共控制本公司總投票權的39.0%。

緊隨上市後，(a)Originalwish Limited將擁有59.9%的C類普通股權益及C類普通股投票權；(b)mobike Global Ltd.將擁有17.8%的已發行C類普通股權益及C類普通股投票權；及(c)NIO Users Limited將擁有1.1%的已發行A類普通股權益及A類普通股投票權，以及將擁有22.2%的C類普通股權益及C類普通股投票權。

NIO Users Limited為一家由蔚來用戶信託所控制的控股公司，而李斌先生為蔚來用戶信託的設立人、監管人、投資顧問及唯一現有實際受益人。李斌先生有權就NIO Users Limited於本公司所持股份的保留或出售，以及行使隨附的任何投票權及其他權利向受託人作出指示。有關蔚來用戶信託的進一步詳情，請參閱「與控股股東的關係－控股股東－於蔚來用戶信託的權力、權利及義務」及「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險」。Originalwish Limited及mobike Global Ltd.為由李斌先生全資擁有的英屬維爾京群島公司。

有關進一步詳情，請參閱「主要股東」及「與控股股東的關係」。

不同投票權架構及不同投票權受益人

根據不同投票權架構，我們的股本包括A類普通股、B類普通股及C類普通股。對於須股東投票的一切事項，各A類普通股持有人每股可投一票，各B類普通股(所有B類普通股應於上市後根據相關股東遞交的轉換通知轉換為A類普通股)持有人每股可投四票，而各C類普通股持有人每股可投八票，惟根據《香港上市規則》第8A.24條，有關少數保留事項的投票按每股一票的基準進行(下文所載之遵守《香港上市規則》第8A.24條的指定例外情況除外)。

緊隨上市後，所有B類普通股根據上市前持有B類普通股的騰訊控股有限公司(「騰訊」)的聯屬公司遞交的轉換通知轉換為A類普通股後，將不再有任何已發行及流通在外的B類普通股。為遵守《香港上市規則》第8A.07條，本公司將不會發行任何B類普通股。

就股份轉換而言，我們的創始人李斌先生，連同Originalwish Limited、mobike Global Ltd. 及NIO Users Limited向騰訊及／或其聯屬公司承諾，倘於上市後的任何時間至(A)《上市規則》有變動或香港聯交所及證監會對《上市規則》的詮釋有變動，而使騰訊獲

准成為具有不同投票權的B類普通股的受益人，或(B)本公司股份不再於香港聯交所買賣(以較早者為準)，則彼等將在合理時間內以其作為本公司股份的直接及／或間接股東及／或實益擁有人的身份，盡一切最大努力協助，並促使本公司協助騰訊，以恢復騰訊於上市前享有的B類普通股(包括但不限於應騰訊要求在股東大會上提出相關決議案，及／或投票贊成相關決議案，而不論是否由其提出)，惟本承諾將自有關恢復完成後失效。

緊隨上市後，我們的創始人、董事長兼首席執行官李斌先生將成為不同投票權受益人。李斌先生實益擁有16,967,776股A類普通股及148,500,000股C類普通股，佔本公司投票權的44.5%(不包括就根據股權激勵計劃授出的獎勵獲行使或歸屬後發行及保留作未來發行的23,279,058股A類普通股，且假設概無根據股權激勵計劃及於最後實際可行日期至上市期間發行額外股份)。

李斌先生為本公司的創始人、董事長兼首席執行官。彼為一名經驗豐富的連續創業者，在創辦移動出行及互聯網領域的創新業務方面屢創佳績。

李先生在打造蔚來用戶企業的理念中扮演關鍵角色。在此願景下，李先生率先提出建立一個以智能電動汽車為起點的用戶社區的概念，與我們的用戶一同分享歡樂及共同成長，並將之視為我們的使命。

李先生領導著公司的戰略發展，是制定公司商業模式和戰略的策劃者。在其領導下，本公司設計、開發、合作製造及銷售高端智能電動汽車，推動自動駕駛、數字技術、電動力總成及電池方面等新一代技術的創新。李先生帶頭進行一系列的技術突破及創新，包括我們的換電技術、BaaS，以及我們的自動駕駛技術及ADaaS。

李先生在將蔚來打造為高端品牌及為我們的用戶提供優質全方位服務體驗及愉悅生活方式方面扮演著至關重要的角色，他亦是我們採用線上線下一體化直銷模式的決策者。

敬請有意投資者注意投資具有不同投票權架構的公司的潛在風險，特別是不同投票權受益人的利益未必始終與股東整體利益一致，而無論其他股東如何投票，不同投票權受益人將對本公司事務及股東決議案的結果有重大影響。有意投資者應在經過審慎適當考慮後作出投資本公司的決定。有關本公司採用不同投票權架構的風險的進一步詳情，請參閱「風險因素－與我們的股份、美國存託股份及上市有關的風險」。

《組織章程細則》

由於我們正尋求根據《香港上市規則》第19C章(合資格發行人的第二上市)以具有不同投票權架構的不獲豁免大中華發行人身份上市，因此我們須遵守：(a)《香港上市規則》第8A章(不同投票權)項下的若干股東保障措施及管治保障措施，包括《香港上市規則》第8A.44條，該規則要求我們的不同投票權架構須將《香港上市規則》第8A章下若干規則的要求納入我們的《細則》內，以實施該等要求；及(b)《香港上市規則》附錄三所載的細則規定(「未符合的上市規則細則規定」)。我們的《細則》目前不符合若干上市規則細則規定，而我們承諾在將於2022年8月31日或之前即將召開的股東週年大會上提呈決議案修訂我們的《細則》，以符合上市規則細則規定。

除此之外，我們承諾在同一股東週年大會上尋求股東批准修訂《細則》，以(i)規定在股東大會經董事予以延期的情況下須延期至具體日期、時間及地點(「股東大會延期規定」)，及(ii)刪除B類普通股的股權架構及有關B類普通股的條文(「B類普通股刪除規定」，連同未符合的上市規則細則規定及股東大會延期規定統稱為「未符合的細則規定」)。

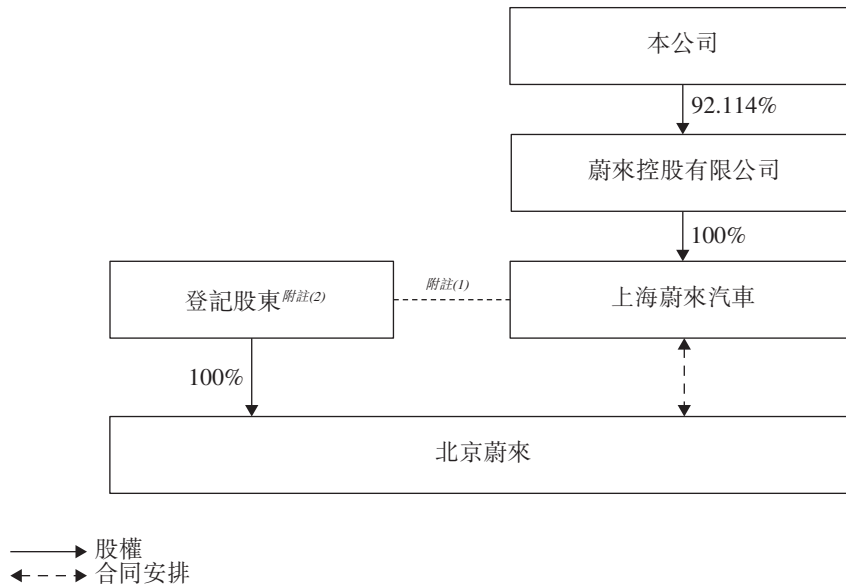
此外，除若干特定例外情況外，我們承諾於上市後及正式修訂現有《細則》以納入未符合的細則規定前，全面遵守未符合的細則規定(「過渡期間守規承諾」)。有關進一步詳情，請參閱「豁免及免除－有關本公司《組織章程細則》的要求」及「股本－不同投票權架構」。

合同安排

本公司經營或可能經營中國現行法律法規限制外商投資的若干行業。為遵守該等法律，在受益於國際資本市場並保持對我們所有業務的有效控制的同時，我們通過合同安排控制我們的合併附屬實體。因此，我們並無直接擁有合併附屬實體的任何股權。根據合同安排，我們有效控制合併附屬實體的財務及經營政策，並有權享有合併附屬實體業務產生的所有經濟利益。因此，根據《美國公認會計準則》，我們將合併附屬實體的財務業績併入合併財務報表，猶如該等實體為我們的全資子公司。合同安排已遵守香港聯交所上市決定HKEX-LD43-3所載的相關規定。有關進一步詳情，請參閱本文件「合同安排」一節。

概 要

下圖顯示合同安排下實體之間的關係：



附註：

- (1) 李斌先生及秦力洪先生已分別簽立以上海蔚來汽車為受益人的獨家購買權協議、股權質押協議及授權委託書。有關詳情，請參閱「我們的合同安排」一節。
- (2) 李斌先生及秦力洪先生分別持有北京蔚來80%及20%的股權。李斌先生為我們的控股股東、創始人、董事長兼首席執行官。秦力洪先生亦為本公司董事兼高級管理人員。

風險因素

我們的業務及行業、公司架構、在中國的業務運營、我們的股份、美國存託股份及上市均涉及某些風險，其中許多風險超出我們的控制範圍。例如包括以下與我們業務有關的風險：

- 我們按期、大規模地研發及製造高質量且對客戶具有吸引力的汽車的能力仍在拓展中。
- 我們尚未盈利。我們於2018年及2019年自經營活動中產生經營活動現金淨流出，並僅於最近於若干期間產生經營活動現金淨流入。
- 我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到COVID-19疫情的不利影響。
- 我們的營運歷史有限，並且我們作為行業新進入者，面臨著重大挑戰。
- 與合作夥伴合作進行生產存在風險。

- 倘若政府未推行、縮減或取消有利於電動汽車及國產汽車的經濟激勵措施或政策，則可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。
- 我們的汽車未必能切合客戶的期待。
- 截至2019年12月31日，我們產生淨流動負債及淨負債，未來可能無法實現或維持淨資產。

上市

我們的美國存託股份自2018年9月12日起在紐交所上市交易。每股美國存託股份代表一股股份。我們的美國存託股份在紐交所的交易是以美元進行。我們已根據《香港上市規則》第8.05(3)條及第19C章(合資格發行人的第二上市)以及第8A章(不同投票權)，申請批准我們的A類普通股在主板上市。本公司A類普通股在香港聯交所的交易將以港元進行。我們的A類普通股將在香港聯交所以每手10股股份的交易單位交易。有關更多詳情，請參閱「有關本文件及以介紹方式上市的資料」。

擬定過渡安排

就上市而言，指定交易商及替代指定交易商已分別獲委任為過渡交易商及替代過渡交易商，並有意於過渡期間(即上市日期起(包括當日)30日期間)實施若干過渡安排。指定交易商及替代指定交易商已獲委任為期30個曆日，自上市日期上午九時正起計。過渡期間將於2022年4月8日結束。

就過渡安排而言，指定交易商(作為借股人)分別與CHJ Limited(本公司的全資特殊目的公司)及意像架構投資(香港)有限公司(騰訊實體之一)(個別及統稱為「出借人」)於2022年2月27日訂立借股協議，自過渡期間首日起生效。根據借股協議，於一個或多個情況下，在適用法律的規限下，出借人將向借股人提供最多41,400,000股A類普通股(「借入股份」)或緊隨上市後已發行A類普通股約2.7%(並無計及根據股權激勵計劃擬發行的額外股份、根據股權激勵計劃授出的獎勵獲行使或歸屬後發行及保留作未來發行的A類普通股且假設全部B類普通股將於上市後轉換為A類普通股)的借股融資。借入股份將於上市前及上市後登記於香港股東名冊並獲納入中央結算系統。借入股份須於過渡期間屆滿後15個營業日內退還予出借人，惟倘未能於該期間完成重新交付及轉讓借入股份的程序，則可予延期。有關進一步詳情，請參閱「促進於香港交易的市場安排－擬定過渡安排」。

投資者教育

於上市前，本公司及聯席保薦人將合作以使投資人社群瞭解本公司的一般資料，以及本文件所披露的市場安排發展及／或變動。於上市後，本公司及聯席保薦人或會持續採取教育公眾的措施。可能採取該等措施（包括但不限於舉行媒體簡報會及新聞採訪、與覆蓋香港上市電動汽車公司的本地券商／研究機構進行分析師交流以及發佈有關（其中包括）流動性安排的發展及更新資料的公告）以增強本公司及過渡安排的透明度（如適用）。有關進一步詳情，請參閱「促進於香港交易的市場安排－投資者教育」。

豁免及免除

由於我們乃根據《香港上市規則》第19C章申請上市，因此我們將不受《香港上市規則》若干條文的規限，包括（其中包括）有關須予公佈交易、關連交易、購股權計劃、財務報表內容以及若干其他持續義務的規則。此外，在上市方面，我們已申請多項豁免及／或免除，以豁免嚴格遵守《香港上市規則》、《證券及期貨條例》以及根據《收購守則》作出的一項裁定。有關更多詳情，請參閱「豁免及免除」。

作為《美國證券交易法》定義的外國私人發行人，我們可豁免遵守美國證券法律及紐交所規則項下的若干義務。投資者於投資我們的股份及／或美國存託股份時應審慎行事。請參閱「有關上市的資料－美國外國私人發行人豁免概述」。

上市費用

我們預計將產生約人民幣5,830萬元的上市費用，包括(1)法律顧問及會計師費用及開支約人民幣3,620萬元及(2)其他費用及開支約人民幣2,210萬元。上市費用將於產生時於合併綜合虧損表中確認。

股息政策

股息的支付由我們的董事會酌情決定，但必須遵守我們第十二版經修訂及重述的組織章程大綱及細則。此外，我們的股東可通過普通決議宣派股息，惟不得超過董事會所建議的金額。無論哪種情況，根據開曼群島法律，所有股息均受若干限制，即本公司僅可從利潤或股份溢價賬中派付股息，惟倘支付股息將導致本公司無力償付日常業務過程中到期的債務，則在任何情況下均不得支付股息。即使我們決定派付股息，派付方式、次數及金額將取決於我們的未來營運及盈利、資本需求及盈餘、整體財務狀況、合同限制及董事會可能認為相關的其他因素。

我們目前無計劃在可預見未來支付任何普通股現金股息。我們目前擬保留大部分（如非全部）可用資金及任何未來盈利以經營及擴展我們的業務。請參閱「財務資料－股息政策」。

新交所上市申請

本公司已於新交所主板申請以介紹方式第二上市，而新交所於截至最後實際可行日期正在審核該申請。有關更多詳情，請參閱「有關本文件及以介紹方式上市的資料」。

概無重大不利變動

我們的董事確認，直至本文件日期，我們的財務或經營狀況或前景並無任何重大不利變動，且自2021年9月30日起並無發生將對本文件附錄一所載的會計師報告中的資料產生重大影響的事件。

COVID-19對我們營運的影響

我們的大部分收入來自於在中國的汽車銷售。2020年我們的經營業績和財務狀況已受到COVID-19疫情的影響。COVID-19疫情對中國汽車行業整體以及本公司、供應商及製造合作夥伴都產生了影響，導致2020年第一季度汽車的生產及交付減少。我們於2020年第一季度交付了3,838輛汽車，而2019年第四季度則交付了8,224輛汽車。儘管如此，在大部分蔚來中心及蔚來空間全部或部分運營的情況下，我們探索各種線上流量渠道，以向潛在用戶推廣我們的產品、技術及服務，並於2020年3月起逐步恢復生產。

2020年初，為努力遏制COVID-19傳播，中國政府採取了一系列措施，包括延長農曆新年假期、隔離感染或疑似感染COVID-19患者、限制居民自由旅行、鼓勵企業員工在家遠程辦公以及取消公共活動等。COVID-19亦導致中國諸多企業辦公室、零售商店、製造設施及工廠暫時關閉。為應對疫情，我們採取了一系列措施，其中包括安排員工遠程辦公，並於2020年初暫時關閉若干場所及設施。我們已經並且將繼續遵守有關我們營運中的場所和設施的所有法律指示和安全指引。倘將來再次採取這些措施，可能會降低我們的營運能力和效率，進而可能對我們的經營業績產生負面影響。儘管在中國COVID-19已基本得到控制，但在若干城市也偶爾出現爆發。倘我們在這些地點設有服務中心和汽車交付中心，則COVID-19可能對我們一個或多個地點產生不利影響。

我們一直與江淮汽車（其為ES8、ES6及EC6的製造商）緊密合作，以恢復生產並將COVID-19對我們生產能力的影響減至最低。因此，於2020年第二季度，我們的生產和交付能力已恢復到COVID-19疫情之前的水平。此外，我們努力擴大我們的流量渠道，整合我們的線上和線下銷售工作，並提供高質量的服務，使業務和營運恢復正常。我們將密切關注COVID-19疫情的發展，對其影響進行進一步評估，並採取相關措施以將影響降至最低。儘管由於COVID-19疫情，我們的汽車交付在2020年第一季度受到負面影響，但我們在2020年之後季度取得了令人滿意的交付結果。2020年後三個

季度我們總共交付了39,890輛汽車，較2019年同期增長140.6%。2021年我們總共交付了91,429輛汽車，較2020年增長109.1%。於2021年8月，由於中國及馬來西亞的若干地區爆發新一波COVID-19疫情，導致供應鏈緊縮，汽車生產受到了嚴重影響。我們將繼續監控並評估疫情對後續期間的財務狀況、經營業績和現金流量的財務影響。

COVID-19對我們未來的財務狀況、經營業績和現金流量的影響程度將取決於疫情的未來發展，包括COVID-19的持續時間和嚴重程度、在中國和其他國家新的疫情影響的範圍和嚴重程度、COVID-19疫苗和其他藥物的開發和進展以及此類疫苗和其他藥物的有效性，以及政府機構為遏制疫情採取的措施，這些因素均高度不確定、不可預測且超出我們的控制範圍。此外，在疫情整體影響中國經濟的情況下，我們的財務狀況、經營業績和現金流量可能受到不利影響。截至2020年12月31日及2021年9月30日，我們的現金及現金等價物、受限制現金及短期投資合計分別為人民幣424.543億元及人民幣469.570億元(72.876億美元)。我們認為，該流動性水平足以成功應對長期的不確定性。

近期發展

我們於2021年第四季度交付了25,034輛汽車，創下季度交付的高紀錄，同比增加44.3%。我們於2021年交付91,429輛汽車，同比顯著增加109.1%。我們於2022年1月交付了9,652輛汽車，同比增加33.6%。截至2022年1月31日，ES8、ES6及EC6累計交付達176,722輛汽車。我們預期於2022年3月初發佈2022年2月的月度交付結果，與我們的慣例一致。與2021年同期相比，我們預計2022年2月交付的汽車數量不會大幅減少，並確認我們的汽車交付並無重大不利變化。

全球半導體芯片供應緊縮對我們的生產活動及產量造成負面影響。由於半導體短缺，我們於2021年3月29日起的五個工作日暫停在合肥的江淮-蔚來生產工廠的汽車生產活動。於2021年5月，由於半導體供應波動及若干物流調整，我們車輛交付受到為期數天的不利影響。於2021年8月，由於中國及馬來西亞的若干地區爆發新一波COVID-19疫情，導致供應鏈緊縮，生產活動及產量均受到了嚴重影響。我們已就可能出現供應短缺的關鍵半導體芯片進行戰略性備貨，旨在支持交付目標。我們亦主動尋求可能的替代供應商，將我們的供應來源多元化並降低供應短缺風險。根據弗若斯特沙利文報告，基於主要汽車芯片供應商產能擴張計劃以及於中國推動額外供應的有利政府政策，行業內半導體芯片的短缺情況預期將於2022年下半年開始減輕。我們與供應商緊密合作，將半導體芯片全球供應短缺對我們汽車生產造成的影響減至最低。然而，我們無法保證，倘半導體芯片短缺情況持續，我們的生產活動及經營業績將不會進一步受到影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們依賴我們的供應商，其中多數為彼等所供應零部件的單一來源供應商」。

於2021年4月，我們開始於合肥新橋產業園建設第二個生產工廠，預計年產能最高為300,000輛，並預期將於2022年第三季度開始在我們的新工廠生產汽車。

於2021年4月15日，我們與中國國有石油生產商中國石油化工股份公司（或中國石化）訂立框架協議。根據協議，我們與中國石化將共同在中國的加油站建設電池充換電基礎設施。中國石化與我們將在其全國網絡中共同選擇合適的加油站進行合作，我們將支付中國石化的租金作為安排的一部分。我們相信，此項戰略合作將提高我們充換電設施選址的效率，提供更好的用戶體驗並有助於令更多的汽油車使用者換用電動汽車。截至2021年12月31日，我們已與中國石化合作建設126座電池充換電設施，其中包括50座換電站、47座超充站及29座目的地充電站。

於2021年6月3日，我們召開股東特別大會（「股東特別大會」），地點位於我們於中國上海的辦公室，旨在通過決議案修訂及重述我們的組織章程大綱及細則。於股東特別大會上，本公司股東採納決議案按刪除其全文的方式修訂及重述第十一版經修訂及重述的組織章程大綱及細則，並以第十二版經修訂及重述的組織章程大綱及細則取代。我們擬進一步修訂我們的組織章程大綱及細則以於應屆股東週年大會上符合未符合的細則規定。有關進一步詳情，請參閱「豁免及免除－有關本公司《組織章程細則》的要求」。

於2021年7月12日，董事會委任龍宇女士為新任獨立董事，自2021年7月12日起生效。龍女士亦擔任董事會下提名及企業管治委員會的成員及主席，而李斌先生（本公司創始人、董事長兼首席執行官）已於2021年7月12日自董事會下的提名及企業管治委員會辭任。

於2021年9月，我們通過我們其中一家全資子公司，以總對價人民幣25億元向蔚來中國的少數戰略投資者購買蔚來中國合共1.418%的股權，並以認購價人民幣75億元認購蔚來中國的新增註冊資本。完成該等交易後，我們現時合共持有蔚來中國92.114%的權益。

於2021年9月23日，我們推出標準續航75度無模組化混合LFP/NCM電池，搭載散熱管理及SoC（荷電狀態）估算的先進軟件及硬件系統。我們於2021年11月開始向用戶交付75度電池。

於2021年9月30日，我們正式於挪威推出ES8，並開始其交付工作。次日，我們首家海外蔚來中心於奧斯陸對公眾開業。我們已開始於挪威打造用戶社區，並建立一個涵蓋車輛、服務、能源服務體系、數字化體驗及生活方式的成熟生態系統。

於2021年9月7日，我們與若干分銷代理訂立股權分銷協議，通過市場上股權發售計劃出售我們的美國存託股份，總額多達2,000,000,000美元。該等出售於2021年11月19日

完成並於2021年11月23日結清，售出53,292,401股美國存託股份，所得款項總額為20億美元（未經扣除已付分銷代理佣金約2,600萬美元及若干發售費用）。

於2021年12月18日，我們於蘇州舉辦2021年蔚來日，並推出中型高端智能電動轎車ET5，預期於2022年9月開始交付。低至0.24的風阻系數及高效電動力總成，搭載配備碳化矽功率模塊的前150千瓦感應電機及後210千瓦永磁電機，ET5可於4.3秒內從零加速至100公里／小時，且其從100公里／小時至完全停下的制動距離為33.9米。其設計符合中國及歐盟新車安全評鑑協會五星安全標準。配備標準續航電池、長續航電池及超長續航電池，ET5的CLTC續航里程能最多能分別達到550公里、700公里及1,000公里。ET5的補貼前起售價為人民幣328,000元。

截至2021年12月31日止年度的虧損估計

根據本文件附錄三所載基準，且在並無不可預見情況下，我們估計本公司未經審核合併淨虧損及普通股股東應佔合併淨虧損如下：

合併淨虧損估計	不多於人民幣42億元
本公司普通股股東應佔合併淨虧損估計 ^(附註)	不多於人民幣108億元

附註：本公司普通股股東應佔合併淨虧損估計包括估計可贖回非控股權益增值。

詳情請參閱「附錄三－虧損估計」。

近期監管發展

近期，中國政府部門頒佈了一系列有關網絡安全及數據安全的法律法規。

於2021年6月10日，全國人民代表大會常務委員會制定《數據安全法》（「《數據安全法》」），並於2021年9月實施。《數據安全法》列明開展數據相關活動之實體及個人的數據安全及隱私相關合規義務。《數據安全法》亦引介一套數據分類分級保護制度，根據數據的重要程度，以及一旦遭到篡改、破壞、洩露或者非法獲取、非法利用，對國家安全、公共利益或者個人、組織合法權益造成的危害程度，對數據實行分類分級保護。此外，《數據安全法》對該等可能影響國家安全的數據活動提供一套國家安全審查流程並對特定數據信息實施輸出管制。根據《中華人民共和國國家安全法》（「《中國國家安全法》」），國家應為國家安全審查及規定建立機構及機制，並就影響或可能影響中國國家安全的若干事項進行安全審查（例如關鍵技術及信息技術產品及服務）。據我們的中國法律顧問所告知，國家安全法所規定「影響或可能影響中國國家安全」的釐定標準仍存在不確定性，須待進一步觀察及待全國人民代表大會常務委員會或其他主管當局的進一步闡述。

於2021年7月10日，國家網信辦發佈《網絡安全審查辦法（修訂草案徵求意見稿）》。於2021年12月28日，國家網信辦、國家發改委、工信部、公安部（「公安部」）、國家安全部、財政部、商務部、中國人民銀行、國家市場監管總局、國家廣播電視總局、中國證監會、國家保密局及國家密碼管理局聯合發佈《網絡安全審查辦法》（「《網絡安全審查辦法》」），其已於2022年2月15日生效。根據《網絡安全審查辦法》，掌握超過一百萬名用戶信息的網絡平台運營者赴國外上市前須申報網絡安全審查。網絡安全審查將評估（其中包括）上市後關鍵信息基礎設施、核心數據、重要數據或大量個人信息被國外政府影響、控制或惡意利用的風險及網絡信息安全風險。據我們的中國法律顧問所告知，《網絡安全審查辦法》項下的「國外上市」一詞會豁免在香港上市的強制性網絡安全審查事前申報義務。基於上述及據我們的中國法律顧問所告知，我們認為《網絡安全審查辦法》將不會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。鑒於《網絡安全審查辦法》在近期頒佈，其解釋、應用及執行情況存在重大不確定性。

於2021年8月12日，工信部發佈《關於加強智能網聯汽車生產企業及產品准入管理的意見》（「《准入管理意見》」），要求智能網聯汽車生產企業肩負責任，在汽車數據安全、網絡安全、軟件升級、功能安全和預期功能安全方面加強管理。此外，《准入管理意見》提出，智能網聯汽車生產企業應於數據轉移出境前進行安全評估。

於2021年8月17日，國務院制定《關鍵信息基礎設施安全保護條例》（「《該等條例》」），並於2021年9月實施。《該等條例》就《網絡安全法》所載對於關鍵信息基礎設施的安全規定進行補充及詳述。《該等條例》規定（其中包括），若干行業或領域的保護部門應於識別若干關鍵信息基礎設施後及時知會運營者。根據《該等條例》，倘若干行業或領域的經營者涉及可能危及國家安全、民生及公共利益之損害、功能喪失或數據洩露等情況，一旦達到主管部門頒佈的認定標準，其可能由國家網信辦或各行業監管部門認定為關鍵信息基礎設施運營者。

於2021年8月20日，全國人民代表大會常務委員會頒佈《中華人民共和國個人信息保護法》（「《個人信息保護法》」），已於2021年11月生效。作為中國第一部針對保護個人信息的系統化及全面化的法律，《個人信息保護法》明確了（其中包括）(i)在處理有關敏感個人信息（如生物特徵及個人行蹤軌跡）前須取得個人地單獨同意；(ii)個人信息處理者

在處理敏感個人信息時應當向個人告知處理敏感個人信息的必要性以及對個人權益的影響；(iii)倘個人信息處理者拒絕個人行使權利的要求，個人可向人民法院提起訴訟。

於2021年8月20日，國家網信辦頒佈了《汽車數據安全管理若干規定(試行)》(「《**汽車數據安全規定**》」)，其於2021年10月生效。《汽車數據安全規定》確立了「汽車數據」、「汽車數據處理」、「汽車數據處理者」、「個人信息」、「敏感個人信息」及「重要數據」的定義，並進一步闡述在中國境內開展汽車數據處理活動的原則及規定。此外，《汽車數據安全規定》亦規定了網絡安全分級保護的實施、汽車數據處理者的告知義務、匿名化、取得個人同意及處理敏感個人信息的明確要求，以及在處理重要數據時的風險評估及向境外提供數據時的安全評估。

於2021年11月14日，國家網信辦發佈《網絡數據安全管理條例(徵求意見稿)》(「《**網絡數據安全管理條例草案**》」)，重申數據處理者須申報網絡審查的情況，包括(其中包括)(i)處理至少一百萬名使用者個人信息的數據處理者申請「國外」上市時；及(ii)數據處理者於香港上市影響或可能影響國家安全。然而，其並無就如何認定構成「影響國家安全」的事項作出進一步解釋或詮釋，及據我們的中國法律顧問所告知，中國政府部門對於「影響或可能影響國家安全」的詮釋可能具有廣泛酌情權。截至最後實際可行日期，該等辦法草案尚未正式通過。目前尚不確定最終辦法將於何時發佈及生效、將如何頒佈、解釋或實施，以及是否會影響我們。受該等審查辦法草案規限的業務運營範圍及融資活動及其實施情況尚不明確。

截至本文件日期，(i)我們未被任何中國政府機構告知須為本次上市申請批准的要求；(ii)我們並無因違反網絡安全及數據保護法律法規而受到任何主管監管機構的任何重大罰款或行政處罰、強制整改或其他制裁；(iii)我們並無對我們的業務營運產生重大不利影響的重大數據或個人資料外洩或違反網絡安全及數據保護及隱私法律法規；(iv)概無任何待決或(據本公司所深知)威脅本公司或有關本公司的重大網絡安全及數據保護事件或侵犯任何第三方權利的事件，或其他法律程序、行政或政府程序；及(v)我們已實施全面的網絡安全及數據保護政策、程序及措施，以確保數據的安全存儲及傳輸，並防止未經授權的訪問或使用數據。有關該等新法律法規對我們業務營運風險的詳細分析，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的業務須遵守多項有關網絡安全、隱私、數據保護及信息安全的法律、法規、規則、政策及其他義務。未能遵守該等法律、法規及其他義務或任何損失、未授權的訪問或洩漏機密及個人信息可能導致我們遭受重大聲譽、財務、法律及營運後果。」

於2021年12月27日，商務部及國家發改委聯合發佈《外商投資准入特別管理措施(負面清單)(2021年版)》(「**2021年負面清單**」)，於2022年1月1日生效。2021年負面清單解除了對燃油乘用車汽車製造商的外資持股限制。然而，2021年負面清單規定，外國投資者在經營若干增值電信業務(除電子商務、國內多方通信、存儲轉發類、呼叫中心外)的服務提供商中持有的股權不得超過50%。

於2021年12月24日，中國證監會發佈《國務院關於境內企業境外發行證券和上市的管理規定(草案徵求意見稿)》(「**管理規定草案**」)和《境內企業境外發行證券和上市備案管理辦法(徵求意見稿)》(「**備案管理辦法草案**」)。管理規定草案和備案管理辦法草案對「境內企業」直接或間接境外發行上市交易證券的制度、備案管理等相關規則進行了規範。

截至最後實際可行日期，管理規定草案和備案管理辦法草案尚未正式通過，最終法規何時發佈、生效、如何制定、解釋和實施尚不確定，亦不確定是否或在多大程度上會影響本公司。