

国常会:切实增强节能降碳内生动力

据新华社电

国务院总理李强12月5日主持召开国务院常务会议,研究进一步做好节能降碳工作,听取规范涉企行政执法专项行动情况汇报并审议通过《行政执法监督条例(草案)》,讨论《中华人民共和国国家消防救援人员法(草案)》,部署全链条打击涉烟违法活动有关举措。

会议指出,节能降碳是推进碳达峰碳中和、加快发展方式绿色转型的重要抓手。要更高水平更高质量做好节能降碳工作,加大统筹力度,锚定总体目标,因

地制宜推进,在经济发展中促进绿色转型、在绿色转型中实现更好发展。要切实增强节能降碳内生动力,充分发挥政策效应,不断完善市场机制,有效调动全社会的积极性,加快形成绿色生产生活方式。

会议指出,涉企行政执法关系营商环境的优化,市场预期的稳定。今年以来,各地区各部门认真开展规范涉企行政执法专项行动,取得积极成效。要聚焦重点难点、长效系统施治,推动由个案纠偏向类案规范、由问题整改向机制完善深化拓展,不断提升行政执法规范化水平。要通

过制定实施《行政执法监督条例》,强化全方位、全流程监督,进一步厘清执法权责边界,压实规范执法责任,对滥用职权、任性执法等行为严肃追责问责,使行政权力始终在法治轨道上运行。

会议讨论并原则通过《中华人民共和国国家消防救援人员法(草案)》,决定将草案提请全国人大常委会审议。会议指出,消防救援人员是人民生命和财产安全的卫士。国家综合性消防救援队伍组建以来,有效处置一系列重特重大事故灾害,受到社会各界普遍赞誉和信赖。要进一步明确消防救援队伍职责纪律、

人员管理、待遇保障等制度安排,提升正规化、专业化、职业化建设水平。要着力增强基层消防救援能力,聚焦薄弱环节强化风险隐患排查整治,加强先期处置、转移疏散等综合演练,夯实消防安全治理基础,坚决防范遏制重特大火灾事故发生。

会议指出,要严厉打击涉烟违法活动,全方位全链条加强烟草生产、仓储、物流、分销、零售等监管执法,持续净化烟草市场环境,切实维护国家利益和消费者权益。

会议还研究了其他事项。

新国标电动自行车争议背后：产能切换尚待时日 产业链有望实现整体升级

证券时报记者 韩忠楠

12月1日起,被称为“史上最严”的电动自行车新国标全面落地实施。然而,随着新产品流入市场,网络上关于新国标电动自行车“不能带小孩”“超速会急刹”的误解声音越来越强烈。

为澄清市场误读,工业和信息化部消费品工业司与中国自行车协会于近期作出权威回应,详解新国标的制定逻辑和核心价值。

中国自行车协会相关负责人表示,标准的切换是系统性工程,电动自行车生产工艺的优化完善、销售渠道的适配等都需要一定的适应阶段和过程。目前,全行业正处于车型设计试制、产业链调整完善的关键阶段,协会将推动企业持续优化产品。

值得关注的是,12月5日当天,雅迪电动车就引发网络热议的产品发布致歉声明,表示确实在车型设计上考虑不周,对新国标的理解存在不准确的情况。

企业产能切换仍需时间

作为电动自行车生产、消费大国,我国电动自行车的社会保有量已超3.8亿辆,平均每4人就拥有1辆。基于此,电动自行车新国标的实施,可谓“牵一发而动全身”。

在新国标正式实施后,最近几天已经有新产品陆续进入经销门店,不少消费者发现个别新产品的鞍座、后衣架、后视镜等配置无法满足出行需求,进而对新国标要求产生了一系列误解。

针对这些误读,中国自行车协会相关负责人从多个维度进行澄清。围绕“铁皮座椅”的问题,上述负责人表示,当前主流车型均采用发泡材料海绵座椅,网传的“铁皮座椅”仅为极个别企业的行为,并不是行业普遍现象,更不是新标准要求。

关于“不能带小孩”问题,该负责人也表示,目前企业已研发出的新标准产品中,70%以上车型均有后衣架,能够满足亲子出行需求。

在雅迪电动车发布的声明中,也提到了这一点,并表示雅迪符合新国标的车型有不同版本,既有服务单人通勤的,也有满足“宝妈”需求的,这些产品会陆续上市。

业内人士向证券时报记者表示,这背后其实反映了新国标产品供应不足的问题。目前部分企业仍然处于观望状态,还没有全力投入到新国标产品的推出上。

证券时报记者从北京某电动自行车经销商处了解到,冬季是北方地区电动自行车销售的淡季,因此一部分经销商对新国标产品的囤货不足,且前期的主要精力都聚焦在旧国标车辆的消化上。经销商采购量不足,进一步导致企业端的生产动力减弱。

“由于新国标要求企业完成产品重新设计、产线改造和3C认证等流程,当前电动自行车车型供应处于爬坡阶段。新国标车辆库存普遍稀少,多数门店仅陈列1—2款车型,库存量在10辆左右,甚至出现‘无货’情况。”中国消费经济学会副理事长、北京工商大学商业经济研究所所长洪涛向证券时报记者透露,新旧国标的过渡期刚刚结束,企业的产能切换需要时

间,部分企业仍在调整生产节奏。

据悉,工信部消费品工业司已在指导相关企业抓紧优化产品设计方案,加快生产令消费者满意的电动自行车产品。

超速不会紧急制动

对于“超速会急刹”的问题,工信部消费品工业司和中国自行车协会均表示,新车型在达到时速25公里时只是不能再继续提速,不会紧急制动。

证券时报记者注意到,在旧国标中,对电动自行车的限速要求就是每小时25公里,新国标并未对限速进行调整。

知情人士向证券时报记者透露,消费者对于新国标的限速之所以格外敏感,主要是由于旧国标车型比较容易破解限速,部分车型可以将时速提高到40公里至50公里,但是新国标强化了产品的安全管控,要求控制器、限速器等核心部件具备防篡改功能,从技术上杜绝了通过非法改装来提升车速的可能性,可确保车辆始终在安全参数内运行。

中国电子技术标准化研究院安全技术研究中心副主任何鹏林表示,新标准增加了车速超过时速25公里时电动机应停止提供动力输出的要求,但这不会导致车辆正常行驶时突然刹车。这一条款是在前期大量实验数据基础上科学制定的,能有效确保行驶流畅性和骑行人的安全。

产业链有望实现整体升级

电动自行车新国标在安全性能上强

化了防火阻燃要求等,同时产品必须通过国家强制性产品认证(CCC认证)。据悉,目前,全国已有100余家企业的600余款新标准车型通过CCC认证,涵盖高中低等不同档次车型。

产品的安全系数提升,势必带来成本的上行。证券时报记者在走访中发现,同尺寸、同续航的车型相比旧国标车型,价格普遍上涨300元—500元,高端车款涨幅可达千元。

业内人士分析,成本的上升不会持续太久,新国标产品还没有迎来批量上市阶段,在规模化以后,其成本会有所下降。不过目前,在产品供应不足以及价格上涨的情况下,可能会抑制短期内的需求。

“新国标大幅提高了技术门槛和合规成本,不具备相应实力的中小企业将因无法通过认证或承受不了改造成本而加速退出市场。这将促使市场资源向头部企业集中,形成‘头部主导、长尾分化’的格局。”洪涛向证券时报记者表示,电动自行车的头部企业凭借其供应链整合和技术储备优势,能够快速完成转型,并在竞争中占据更大份额。

同时,新国标也在倒逼整个产业链进行技术迭代。比如上游材料企业需要研发高阻燃、轻量化的新型材料,核心部件如电池、电机、控制器将向更安全、智能化的方向升级,北斗定位模块等智能硬件的需求将激增等。洪涛认为,这不仅提升了产业链的整体技术水平,也催生了换电服务、电池动态监测等新的商业模式和增长点。

<<上接A1版

我国首部上市公司监管行政法规将出炉

《监管条例》还设了“保护投资者”专章,推动上市公司提升投资价值,明确上市公司及相关各方促进提升投资价值的要求,严禁操纵市场等违法违规行为,同时进一步健全现金分红、股份回购制度机制,引导上市公司增强投资者回报意识。坚决防范退市公司通过“假重整”、恶意规避强制退市等方式损害投资者利益;要求主动退市公司提供现金选择权或者其他合法形式的异议股东保护措施,对公司股票终止上市交易后的转让或者交易作出安排。

总体来看,关于市值管理、分红回购等实践中正在践行的行之有效的监管举措,《监管条例》进行了提炼总结,在行政法规层面予以固化,意在强化上市公司及相关各方积极回报投资者的意识,督促上市公司将依法提升公司投资价值内化为内部制度并积极行动。关于股票退市、破产重整等牵涉利益广、主体众多的事项,《监管条例》结合退市、破产程序中行政参与、各方协同的实际需求,进一步明确行政监管的职责定位,以保护投资者利益为出发点保障制度的严格执行。

支持并购重组 从严打击财务造假

《监管条例》进一步释放了监管对于并购重组的支持力度。此次修改对收购的定义、收购人资格、权益变动披露标准等进行了明确。同时,对重大资产重组的要求、程序以及监管机制进行完善,并完善财务顾问监管制度,对财务顾问的聘请、职责、独立性要求等做了细化规定,促使财务顾问在上市公司并购重组、破产重整等领域更好发挥“把关”作用。

南开大学金融学教授田利辉指出,并购重组市场正在经历从“量”到“质”的深刻变革,成为产业升级“催化剂”,《监管条例》在强化重点规范、明确开展并购重组基本要求的同时,保持制度的包容性、适应性,切实发挥好资本市场并购重组主渠道作用。

在打击违法行为,尤其是打击财务造假方面,《监管条例》强化关联交易监管,强调关联交易的公允性、必要性和合规性,防范上市公司借此操纵利润或者实施系统性造假;强化公司内部监督制约,要求上市公司建立健全内部控制制度,明确审计委员会对财务报告的事前审核、事后调查职责,规定造假分红、薪酬退回机制。

为了防范第三方配合造假,《监管条例》禁止关联方、客户、供应商、合作方等第三方配合造假,并明确配合造假的法律责任,破除造假“生态圈”,细化监督管理措施,进一步提升监管质效。对于大股东长期侵占上市公司资金,利用上市公司违规为大股东提供担保等严重损害上市公司及中小股东的利益行为,《监管条例》明确禁止控股股东、实际控制人违规占用担保,并设置专门的法律责任,务求“打准”“打痛”。此外,《监管条例》明确了董事会积极追偿的义务,要求董事会审计委员会对涉嫌违法违规行为开展调查、通过各种方式维护上市公司利益。

《监管条例》还突出对违规占用担保的惩治,严格执行退市重整制度,全面严格行政监督管理举措,对违规占用担保、第三方配合造假等恶性违法行为设定罚则。

具体来看,禁止任何人干扰退市决定,加大对违规规避退市行为的监管力度,发挥证监会和最高人民法院的协作沟通机制,防止没有拯救价值的上市公司利用重整程序损害债权人及投资者利益。

在此过程中,证监会强调上市公司要依法真实披露信息,目的就是要从防范、惩处等不同角度加强規制,严厉打击财务造假。同时,就公平披露、配合披露、豁免披露、募集资金披露用途变更等实践中出现的重点问题,通过强化信息披露要求来给出治理良方。

《监管条例》出台时机成熟

目前,我国上市公司已超5000家,随着提高上市公司质量各项举措落地实施,上市公司质量持续提升。但也要看到,部分上市公司的董事高管诚信规范意识不高,上市公司内部监督制约机制时有失效,急需在行政法规层面进一步全面规范上市公司及相关各方的行为,推动上市公司质量提升。

监管部门已经建立了一套包括信息披露、公司治理、并购重组、退市等在内的监管规则体系,但上市公司监管领域缺少一部上承《证券法》《公司法》等基础法律、下接中国证监会和交易所规则,依法规范上市公司及相关各方行为的行政法规。

田利辉指出,当前发布《监管条例》的时机已经成熟,此次文件的修订既贴合上市公司高质量发展的诉求,从并购重组、市值管理、回报投资者方面进行规范鼓励,也强化了严监严管的法治基调,明确监管底线要求,促进上市公司在规范的道路上走高质量发展之路。

<<上接A1版

二是结构上会更追求“稳健+成长”,用大盘价值股作“压舱石”,同时增加对科技成长股的长期配置。三是管理上会更注重“长期能力”,内部考核和投研体系会更多向长期业绩倾斜。

“在政策引导下,保险公司投资股票的方式可能会逐渐发生转变,将以更长期的视角发掘投资标的,以股权的投资方式来投资股票,关注企业长期的竞争力而非短期股价波动,追求长期稳定的收益。”该人士称。

记者了解到,在低利率市场环境下,保险公司对权益类资产配置提升有潜在需求,结合偿付能力情况,业界对优化权益类资产投资的偿付能力政策的呼声较多。不少业内人士建议,从投资领域和持有期限等维度细化风险因子分类,给予长期投资的符合战略导向的股票一定的资本优待。例如,国寿资产党委书记、总裁于泳今年5月撰文提到,建议继续优化偿付能力监管规则,可从投资领域和持有期限等维度细化风险因子分类,对高股息股票、主要宽基成份股、公募REITs、投资战略性新兴产业的未上市公司股权等资产的风险因子进一步优化。

《通知》还明确将保险公司出口信用保险业务和中国出口信用保险公司海外投资保险业务的保费风险因子从0.467下调至0.42,准备金风险因子从0.605下调至0.545。有研究人士对记者表示,这一调整同样降低了海外投资保险的资本要求。金融监管总局有关局负责人指出,此举将引导保险公司加大对外贸企业支持力度、有效服务国家战略。

金租公司融资租赁业务有了监管规定

证券时报记者 秦燕玲

12月5日,国家金融监督管理总局发布了《金融租赁公司融资租赁业务管理办法》(以下简称《办法》),从尽职调查、风险评价与审批、合同的订立与执行、租后管理、风险管理与内部控制等多个方面,规范金融租赁公司(简称“金租公司”)的经营活动,防控业务风险,提升金融服务水平。《办法》相关规定将自2026年1月1日起施行。

融资租赁业务是金租公司最主要的

业务,根据交易结构可分为直接租赁业务和售后回租业务。金融监管总局有关局负责人表示,《办法》聚焦金租公司融资租赁业务特色,突出对业务流程各环节中与租赁物相关的管理要求,旨在树立鲜明导向,引导金租公司紧紧围绕企业设备资产需求,贴近产业、服务产业、深耕产业,逐步形成产业特色突出的金融服务模式。

《办法》强调,融资租赁业务合规性的首要前提是租赁物类型合规;在尽职调查和审查审批环节,强调对租赁物适

格性、权属、价值、物理状况等方面的调查审查;在合同订立和执行阶段,强调合同中租赁物相关要素、租赁物的登记和交付等方面要求;在租后管理阶段,对处于在建、在租、租期届满和待租等不同状态下的租赁物,分别提出有针对性的管理要求。

“考虑到当前金租公司业务发展实际以及国内外良好实践,《办法》全面规定了融资租赁业务全流程的操作规范,并根据直接租赁、售后回租、经营性租赁等不同业务中的风险点,分类施策提出差

异化管理要求。”金融监管总局有关局负责人称。

近年来,监管部门持续引导金租公司提高直租业务占比。根据中国银行业协会今年9月发布的《中国金融租赁行业发展报告(2025)》,2024年,金融租赁公司直租业务加速布局。截至2024年末,金融租赁公司直租资产余额达6405.38亿元,同比增长52.73%;当年直租投放3522.98亿元,在投放总额中占比19.56%。但整体上回租业务在行业中占比仍较大。