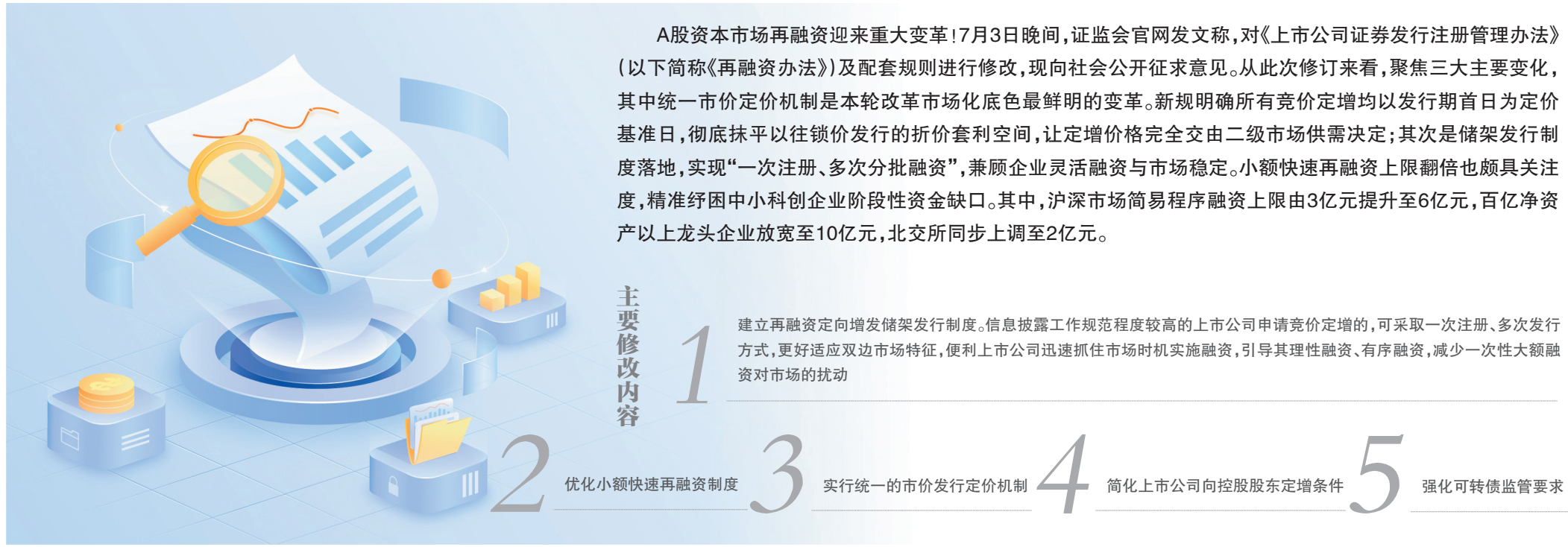


定增价格拟由市场决定 再融资新规划重点



建立定增储架发行制度

自2023年2月全面注册制落地,资本市场形成统一适用的再融资监管规则体系。从近年来看,经过持续深化改革,再融资制度框架体系健全,市场化约束机制有效发挥;不过实践中也存在简易程序适应性不足、主流品种缺乏储架发行制度、锁价定增价差较大引起市场公平性质疑等问题。如今,资本市场再融资也将迎来最新变革。

从本次《再融资办法》的主要修改内容来看,明确建立再融资定向增发储架发行制度成为市场关注的焦点。

具体来看,一是明确信息披露工作规范程度较高的上市公司申请竞价定增的,可采取一次注册、多次发行方式,更好适应双边市

场特征,便利上市公司迅速抓住市场时机实施融资。引导其理性融资、有序融资,减少一次性大额融资对市场的扰动。二是明确储架发行注册决定有效期为2年,并对首期发行时间和融资间隔等作出规定。

某不愿具名的投行人士对北京商报记者表示,从二级市场视角看,分批融资平抑单次大额再融资带来的股价冲击,市场可提前消化融资预期,弱化“再融资利空”的短期恐慌。

同日晚间,沪深北交易所均就再融资新规公开征求意见。

从修改内容来看,新增储架发行的发行承销安排。一是发行失败的处理,明确出现发行失败情形的,当次发行额度不得再发行,有尚未启动发行额度的,可实施后续发行。二是分次发行安排。首次发行应在注册批复之日起1年内实施,为进一步约束储架

发行行为,明确未在1年内实施首次发行的后续不得发行。三是储架发行程序。明确储架发行的各次发行程序应当符合上市公司定增的相关规定。

小额快速融资额上限翻倍

在本次完善再融资规则中,资本市场小额快速再融资制度也得到进一步优化。

具体来看,在拟融资规模不超过净资产20%的前提下,沪深交易所上市公司小额快速融资上限从3亿元提升至6亿元,净资产超过100亿元的特大型企业小额快速融资上限提升至10亿元;上交所上市公司小额快速融资上限从1亿元提升至2亿元。不难看出,A股市场小额快速再融资上限将进一步放宽。

与此同时,证监会表示,将小额快速再融资由上市公司年度股东会授权修改为上市公司股东会授权,提高融资灵活性。

长期以来,科创板、创业板大量半导体、算力、机器人专精特新企业,研发迭代、小规模产线改造、订单备货存在高频、小额、紧急的资金需求,但传统定增流程长、门槛高,小额快速通道恰好匹配这类需求。投融资专家许小恒表示,额度扩容后,企业无需为数亿级资金启动完整长期定增流程,能够抢抓产业窗口期加码技术攻关,有效缓解硬科技企业研发投入周期长、现金流压力大的痛点,给中小成长企业装上“资金应急阀”。

此次修改《再融资办法》,还进一步明确募集资金投向主业等监管要求。优化财务性投资等相关要求,进一步强调募集资金应当投向主业。

实行统一市价发行定价机制

从《再融资办法》的主要修改内容来看,还包括完善锁价定增制度。

具体来看,一是对于全部认购对象为控股股东等三类投资者的锁价定增,将定价基准日限定为“发行期首日”,将参与锁价的投资者股份锁定期由18个月延长至36个月,兼顾融资效率与市场公平性,推动市场从锁价定增更多向公开竞价定增发展。

市场人士表示,过去部分企业通过提前锁定低价发行,容易出现大股东、机构低价囤股、二级市场股东利益受损的现象;全面市价发行后,投资者将与现有股东站在同一价格基准,机构参与定增更看重企业长期成长价值,倒逼上市公司做实主业、释放业绩,依靠核心竞争力吸引长期资金,抑制单纯依靠定增套利的短期炒作行为。与此同时配套差异化锁定期安排,长期战略投资者设置更长锁定期,引导市场培育耐心资本,减少短期资金快进快出带来的股价波动。

此次公开征求意见还降低了实际控制人、控股股东为支持上市公司持续稳定经营定增上市公司的发行门槛,除保留擅自改变前次募集资金用途未作纠正或未经股东会认可和控股股东及实际控制人最近三年存在重大违法两项负面条件外,其余条件均不适用。

此外,证监会表示,《再融资办法》将强化可转债监管要求。明确沪深可转债与定增、增发、配股适用相同的再融资间隔期要求,并加强对发行可转债相关偿债能力约束的要求。

业内人士指出,本次修订是注册制下再融资制度的重要完善,突出扶优扶科、理性融资,保护中小投资者导向。知名投行人士王骥跃也对北京商报记者表示,这次修改规则,最大的意义就是用明确的规则替代了窗口指导,所以是好事。

北京商报记者 王蔓蕾

西街观察 Xijie observation

尝鲜变月供,自动续费别“藤壶化”

陶凤

低价暗藏套路,默认捆绑,消费者经常在不知不觉中被各种手机App自动续费。近日,北京市市场监管局对某学习平台低价引流强制续费行为开出罚单。

据执法人员介绍,该平台对“7天试用期满后自动转为25元/月会员”的关键条款使用了与白色背景高度融合的灰色小字标注,使普通消费者极难察觉。

尝鲜一不小心就变月供,自动续费“藤壶化”已经成为不少App“标配”。平台通过“首月低价”诱导用户开通,一旦开通则如藤壶固着不易剥离,隐蔽性极高,后续难以清除,退款困难。

在具体的投诉案例中,消费者经常对自动续费后知后觉,扣费提醒不显著或延迟发送,让大家发现时早就完成扣款。而部分平台将取消订阅按钮置于多级菜单深处,甚至需要跨平台操作,想要取消订阅更是难上加难。

长期以来,“低价试用+自动续费+取消设卡”形成闭环,已成为部分互联网平台的一种牟利模式。

随便一点就能轻松试用,自动续费悄然无声,取消订阅难上加难,一套“组合拳”下来,让人防不胜防。“自动续费”给消费者带来普遍困扰,在移动互联网时代变本加厉。

随着手机里的App付费会员越来越多,有的首月优惠、次月高价,有的默认勾选、擅自扣款,这些套路不仅带来糟糕的消费体验,还可能随时导致消费者的知情权和财产安全受到侵犯。

事实上,监管早已对自动续费作出“明示”规定。无论是2021年的《网络交易监督管理办法》,还是今年上半年落地的《互联网平台价格行为规则》均明确要求:平台开展自动续费业务,必须以醒目、清晰的方式对消费者作出提示告知,同时保障消费者可随时便捷

办理续费取消手续。

自动续费藤壶化之所以愈发显著,既在于企业受到高收益低成本的诱导,也在于消费者长期以来面临的维权困境,此消彼长中平台不惜铤而走险。

平台企业在高收益诱导下,利用信息差,变相剥夺消费者的知情权与自主选择权。自动续费是不少平台稳定现金流的核心来源,会员收入长期依赖此模式。即便单笔金额小,在海量用户基数下,总收益依然十分可观。

与此形成鲜明对比,一边是现实中此类违规处罚金额相对较低,且实际被查处案例少之又少,违规成本对比营收,无异于“高收入低风险”;一边是消费者遭遇“自动扣费”时,维权成本却极高。面对退订入口层层嵌套、客服推诿、举证困难,一些小额扣款会让不少人忍气吞声,放弃维权。

表面看,企业占了一时之利的便宜,但输掉的却是平台的口碑与公信力。自动扣费的初衷,是简化重复付费流程、提升用户体验,想做长久的生意,靠的是为用户提供更好更便捷的服务,而不是满满的套路。

从监管执行角度看,依然需要将现有规定细化,尤其是强化技术标准,提升违法代价。比如,明确“显著提示”的技术指标、弹窗设计、页面对比等,按营收比例罚款,设置信用惩戒黑名单及“处罚到人”,进一步提升违法成本。

面对互联网订阅中无处不在的“尝鲜容易退订难”,自动续费藤壶化不仅是消费维权大热点,也是新难点。AI时代,还可以主动利用数据模型进行筛查,对于各类投诉渠道上高居榜首的违规案例,主动出击设定整改时限,降低广大消费者的维权难度,提升治理效率,别让自动续费成为甩不掉的消费陷阱。

车船税优惠再退坡 新能源车去补贴化提速

新能源汽车产业税收政策迎来新调整,7月3日,财政部、税务总局、工业和信息化部(以下简称“三部门”)联合发布《关于调整节能汽车、新能源汽车车船税优惠政策》的公告(以下简称《公告》)。《公告》明确,自2027年1月1日起,取消对节能汽车减半征收车船税政策,取消对纯电动商用车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车免征车船税政策。

车船税是一种财产税,对车辆、船舶所有人或者管理人每年征收。其中,对于乘用车(核定载客人数9人及以下)按排气量大小分档设置税额。例如,排气量为1.0升以上—1.6升(含)的,税额幅度为300—540元;排气量为1.6升以上—2.0升(含)的,税额幅度为360—660元。对于商用车,客车(核定载客人数9人以上)按辆征收,税额幅度为480—1440元;货车按整备质量征收,税额幅度为每吨16—120元。

为支持新能源汽车产业发展、促进节能减排,自2012年以来,我国明确对符合标准的节能汽车,减半征收车船税;对符合标准的新能源汽车,免征车船税。值得注意的是,纯电动乘用车、燃料电池乘用车两类车型,不受此次政策调整的影响。

根据《中华人民共和国车船税法》,纯电动乘用车、燃料电池乘用车不属于车船税的征税范围,不征收车船税。

对于此次政策调整的背景,三部门有关负责人表示,近年来,我国汽车产业特别是新能源汽车产业加快发展。2025年,我国新能源汽车销量达1649万辆,新能源汽车国内新车销量占比突破50%。其中,纯电动商用车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池商用车、节能汽车与其他燃油汽车一样,都属于大额财产。根据有关数据,2025年插电式(含增程式)混合动力乘用车平均销售价格为21.8万元,部分车型销售价格达到百万元以上。对上述类型车辆恢复征收车船税,有利于促进税收公平,增强税收对收入分配的调节作用。

经济学家、工信部信息通信经济专家委员会委员盘和林表示,当前,政策已经不再对新能源车有过度偏向,而是倾向于燃油车和新能源车同等待遇。“我国汽车市场保有结构正在发生显著变化,新能源车已经成为中国家庭主流交通工具,若优惠进一步增大,将会压缩车船税和购置税的税基。”

此次政策调整,是新能源产业扶持政策有序退出、税制回归中性的标志性调整。中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树认为,经过十余年培育,国内新能源汽车市场渗透率过半,产业链成熟,车船税这类持有端小额优惠的拉动作用持续弱化,阶段性扶持已完成历史使命。

崔东树进一步表示,取消车船税优惠对消费者而言影响有限。家用插混车每年仅多缴300—400元车船税,分摊至全年,用车成本几乎不改变购车选择;1.6L以下排量的节能燃油车税负小幅上升,代步用车感知不强。物流、客运企业采购电动商用车会增加年度税费支出,但电费、购置税优惠、路权优势仍能对冲成本,不会动摇商用车电动化大趋势。

当前,新能源汽车购置税减半征收、以旧换新等核心购置扶持政策仍保留,产业支持力度并未大幅收缩。“长期来看,汽车财税政策将逐步市场化,并推动行业依靠技术与产品竞争实现发展,引导行业资源向纯电赛道倾斜,加速‘双碳’目标落地。”崔东树指出。

北京商报记者 蔺雨薇

我国资源循环利用产业产值将达8万亿元

7月3日,国家发展改革委发布《循环经济“十五五”规划》(以下简称《规划》)提出,加快补齐“新三样”等固体废弃物循环利用短板;大力推进循环经济产业升级,优化产业布局,加快技术工艺和装备提升,培育壮大循环经济服务业。

《规划》要求,聚焦重点领域和关键环节,畅通资源循环利用链条,促进循环经济产业升级,降低资源消耗和碳排放,提升资源利用效率,为保障国家资源安全、

加快经济社会发展全面绿色转型提供坚实支撑。

对于《规划》出台的背景,国家发展改革委有关负责人介绍,我国循环经济与高质量发展要求相比,仍然存在重点行业资源产出率不高、重点品种废弃物回收渠道不畅、关键技术工艺瓶颈有待突破、产业布局不够优化等问题,迫切需要加强制度设计、优化行业管理、推动技术创新和产业升级,加快提升循环经济高质

量发展水平。

在总体要求和主要目标方面,上述负责人表示,《规划》明确到2030年,主要资源产出率比2025年提高16%左右,大宗固体废弃物年综合利用量达到45亿吨左右,主要再生资源年循环利用量达到5.1亿吨,资源循环利用产业产值达到8万亿元。到2035年,循环经济高质量发展体系基本建立,主要资源利用效率达到国际先进水平。

北京商报综合报道