

反垄断进行时

苏州查处碳排放配额未按时履约全国第一案

全国碳交易市场尚存违规处罚偏弱等问题

■本报记者 于南

1月3日,苏州市生态环境局披露,苏州市生态环境综合行政执法局1月1日在对张家港某公司开展节日生态环境安全检查时,发现该公司未按时足额清缴2019-2020年度碳排放配额,涉嫌违反《碳排放权交易管理办法(试行)》(以下简称《办法》)第十条之规定。

与之呼应,根据上海环境能源交易所公众号“全国碳交易”1月1日发布的消息,全国碳排放权交易市场(以下简称“全国碳交易市场”)自去年7月16日开市至12月31日第一个履约周期结束,碳排放配额履约完成率为99.5%。

1月4日,《证券日报》记者致电苏州市生态环境综合行政执法局了解有关情况,相关工作人员介绍,上述案件目前已立案调查,具体处罚决定尚未下达。

“张家港这家公司只是未‘按时足额’清缴碳排放配额。”一位不愿具名的专家向《证券日报》记者解释,“按照全国履约比例估算,除了该企业外,全国仍有部分重点排放单位未按时足额清缴碳排放配额。”

全国碳交易市场 违规处罚偏弱

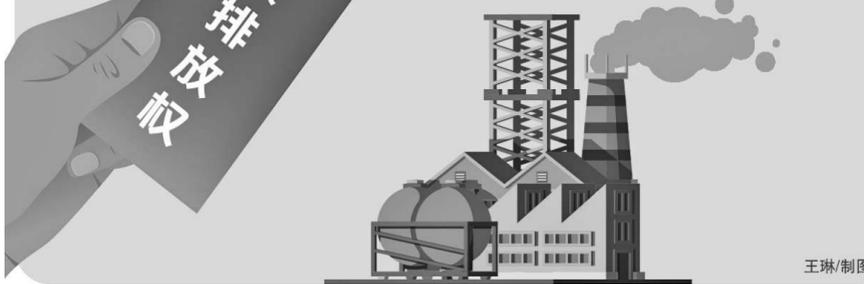
作为“碳排放配额未按时足额清缴全国第一案”,该案件具有相当的代表意义且应当发挥警示作用。据《证券日报》记者了解,“碳排放配额清缴”未来将是中央生态环境保护督察组及各地生态环保“双随机”(随机抽取检查对象、随机选派执法检查人员)检查的重点之一。

接近全国碳交易市场运维管理机构的有关人士向《证券日报》记者介绍,即将出台的《碳排放权交易管理暂行条例》(文件名称以最终发布为准)会加大对包括“未按时足额清缴碳排放配额”在内的违规行为的处罚力度;同时,全国碳交易市场将通过扩大交易主体、尽快纳入其他控排行业、推出衍生品、完善配额分配机制等,化解目前市场参与主体单位、参与行业以及参与目的都比较单一的问题。

“就目前纳入全国碳交易市场的2162家电力企业来看,一般发生主观故意不清缴配额或不足额清缴的可能性不大。张家港某公司未足额清缴配额,应该只是工作上的疏

1月3日,苏州市生态环境局披露,苏州市生态环境综合行政执法局1月1日在对张家港某公司开展节日生态环境安全检查时,发现该公司未按时足额清缴2019-2020年度碳排放配额,涉嫌违反《碳排放权交易管理办法(试行)》第十条之规定

1月1日,全国碳排放权交易市场自去年7月16日开市至12月31日第一个履约周期结束,碳排放配额履约完成率为99.5%



王琳/制图

漏。”闽东电力碳中和研究中心主任吕锦标在接受《证券日报》记者采访时分析称,“首批纳入全国碳交易市场的企业主要是央企、国企和地方企业集团,一般会组建碳资产管理公司统一处理集团内控排企业的碳资产管理相关工作;而小企业在控排能力建设方面明显不足。去年是第一个考核周期,碳排放配额免费足额发放,交易价格也很低,企业其实不存在清缴压力。另外,《办法》对没有按时足额清缴的处罚并不严厉,威慑力有限。”

《办法》第十条规定:重点排放单位应当控制温室气体排放,报告碳排放数据,清缴碳排放配额,公开交易及相关活动信息,并接受生态环境主管部门的监督管理。在此基础上,《办法》第四十条规定:重点排放单位未按时足额清缴碳排放配额的,由其生产经营场所所在地的市级以上地方生态环境主管部门责令限期改正,处二万元以上三万元以下的罚款;逾期未改正的,对欠缴部分,由重点排放单位生产经营场所所在地的省级生态环境主管部门等量核减其下一年度碳排放配额。

上述不愿具名的专家向记者强调,“监管机构对碳排放交易市场违法行为进行监管和处罚,是为了使全国碳交易市场有序、良性运行,形

成闭环,维护市场信用信心和国策政策公信力,这样首先可以鼓励相关企业努力减少单位产品碳排放量,为2030年碳达峰作出贡献;同时也是通过市场机制,倒逼减排绩效较差的企业加强提升改造,或者推动落后产能淘汰。”

接受《证券日报》记者采访的多位业内人士普遍认为,目前全国碳交易市场对违规行为的处罚力度偏弱,随着建材、有色等其他重点排放行业逐步纳入,这一问题将愈发突出。

如何看待 全国碳交易市场活跃度

据《证券日报》记者了解,业界普遍认为为全国碳交易市场目前还存在“配额惜售”及“交易不活跃”等表征问题。

“目前,碳排放配额清缴结余部分,企业可以在市场出售,也可以留转到下一年度使用。但配额交易价格不高,所以大家并没有出售配额的动力;另外,从全国碳交易市场第一个履约周期覆盖温室气体排放量约45亿吨二氧化碳,累计成交1.79亿吨碳排放配额来看,累计成交配额仅占市场覆盖温室气体排放总量的不到4%,显然交易不够活跃。”吕锦标

表示。对此,上述不愿具名的专家认为,“随着全国碳排放权交易市场的发展,国家必然会设立更多的市场和政策工具推动市场调控机制不断完善,但也要考虑到电厂等具有公益性、保障社会稳定运行的企业,尚面临着市场波动的风险和政策学习的过程。因此,从现阶段看,单单通过交易量不能完全反应市场的活跃度,还必须综合考虑全国碳交易市场尚处起步阶段,以及我国经济的发展需求等。”

此前,上海环境能源交易所董事长赖晓明在接受媒体采访时曾公开表示,全国碳交易市场的建设目前还处于起步阶段,“和国际市场尤其是欧盟市场相比,我们的市场结构还是比较单一,还存在一些结构性不足”,“全国碳市场的参与主体单位、参与行业以及参与目的都比较单一,表现为:参与单位目前只有控排企业,参与行业只有电力企业,参与主体的目的基本上都是为了履约,即履行企业碳排放管理责任,实行以履约为目的的交易”。

赖晓明提出,在扩大交易主体、尽快纳入其他控排行业、推出衍生品、完善配额分配机制之外,还可以研究一定比例的有偿分配配额的拍卖方式;同时,可以考虑建立与市场相应的调节机制等。”

反垄断再落重锤 市场监管总局一天开出13份处罚书

■本报记者 包兴安 见习记者 杨洁

1月5日,市场监管总局公布了13份行政处罚决定书,对阿里、腾讯、哔哩哔哩等公司作出行政处罚决定。

上述案件违法事实及理由均为违反了《中华人民共和国反垄断法》第二十一条,构成未依法申报违法实施经营者集中,评估认为不具有排除、限制竞争效果。市场监管总局依据《中华人民共和国反垄断法》第四十八条、第四十九条,对未依法申报违法实施经营者集中的企业处以50万元的罚款。

最近一段时间,我国反垄断执法深入推进。2021年11月18日,在国家市场监督管理总局办公大楼,国家反垄断局正式挂牌。2021年11月20日,市场监管总局根据《中华人民共和国反垄断法》,对43起未依法申报违法实施经营者集中案作出行政处罚决定,对涉案企业也分别处以50万元罚款,而且这43起案件均为过去应当申报而未申报的交易,案件数量多、涉及企业广泛,交易时间跨度较长。

“我国加大反垄断力度,对一些具有垄断性的互联网公司连续开出大额罚单进行处罚并要求进行整改,目的在于打破行业壁垒和技术垄断,开放市场发展空间,鼓励市场公平竞争,给更多公司创造参与竞争、公平竞争的机会,让市场在竞争中不断创新和发展壮大。”中国财政学会绩效管理专委会副主任委员张依群对《证券日报》记者表示。

巨丰投顾高级投资顾问陈昱成在接受《证券日报》记者采访时表示,在供给侧生产要素的流动性加大和资本的大力助推下,部分长期并不具备“赢家通吃”属性的商业模式也表现出阶段性的垄断局面。反垄断是互联网发展历程中的一块试金石,有利于推动平台企业依法健康有序发展。

对于下一阶段的重点工作,去年年底召开的中央经济工作会议明确“加强反垄断和反不正当竞争,以公正监管保障公平竞争”。2021年12月30

日,全国市场监管工作视频会议在京召开,对于2022年市场监管工作,提出“深入实施公平竞争政策,完善依法监管的规制规则,健全事前事中事后规制链条,推动提高部门协同规制合力,统筹把握垄断规制重点,提高公平竞争规制能力,更深层次、更高水平促进高质量发展”。

张依群表示,总体看,我国反垄断工作还处于起步阶段,反垄断政策措施应用还需要不断完善,未来反垄断涉及的领域会更加广泛,企业市场竞争环境改善会进一步促进资源配置优化提升,企业创新能力和发展空间会有效放大和拓展,反垄断和公平竞争的观念意识将会成为社会普遍共识。

“今年反垄断工作的重点预计仍然是资本投资相对密集的互联网企业,特别是国内的互联网巨头。”康楷数据科技首席经济学家杨敬昊表示,互联网行业与其他传统行业最大的不同在于,由于流量或者用户数量的规模效应所带来的巨大变现潜力,互联网科技企业的边际扩张成本几乎为零。因此,这类企业一旦完成初始积累的原始积累之后,扩张和发展的速度将是惊人的。由国家出面对于行业集中度进行约束,并对资本扩张的有序性作出底线性规定非常必要。

北京斐石律师事务所管理合伙人周照峰认为,加强反垄断执法能促进相关行业、企业更好的发展,未来走得更远。对于企业来说,要将更多精力放在开发性价比更高的产品和服务上面,提高自身竞争力。

对于接下来的反垄断反不正当竞争监管执法,张依群建议从三方面发力:首先,加强制度建设,完善反垄断法规,堵塞制度漏洞和缺失;其次,增强反垄断监管,深入开展反垄断调查,严厉查处设置行业壁垒、技术限制等违法违纪行为,让更多企业参与到市场竞争中去;最后,打击垄断和技术保护、产权保护要做到统一协调,让反垄断更有说服力和信任度。

平台反垄断监管不断加码 互联网巨头创投时代将落幕?

■本报记者 谢若琳

1月5日,市场监管总局公布了13例行政处罚案件,涉及阿里巴巴、腾讯、哔哩哔哩等互联网巨头,每个案件涉事企业均被顶格处罚50万元。

当日收盘,港股恒生科技指数收跌4.63%,哔哩哔哩跌10.63%、腾讯跌4.31%、阿里巴巴跌2.05%。对此,记者联系了上述三家企业,但截至发稿,均未收到正面回复。

一位专注于TMT行业的券商分析师对《证券日报》记者表示:“信号已经很明显了,互联网巨头的创投风潮将成为过去时。”

经营者集中将面临处罚

从处罚决定书来看,上述企业均因在收购其他公司股权或者设立合营企业时未依法申报违法实施经营者集中而遭到行政处罚。

根据《中华人民共和国反垄断法》,经营者集中是指下列情形:经营者合并;经营者通过取得股权或者资产的方式取得对其他经营者的控制权;经营者通过合同等方式取得对其他经营者的控制权或者能够对其他经营者施加决定性影响。

处罚决定书显示,《中华人民共和国反垄断法》第四十八条规定“经营者违反本法规定实施集中的,由国务院反垄断执法机构责令停止实施集中、限期处分股份或者资产、限期转让营业以及采取其他必要措施恢复到集中前的状态,可以处五十万元以下的罚款”。

北京市中同律师事务所合伙人赵铭律师对记者表示:“经营者集中是垄断行为的一种方式,会使某一经营者的市场支配力和支配地位大大增强,形成行业垄断的市场结构,在此情形下,该经营者有可能滥用市场支配地位,侵害其他经营者及消费者的利益,进而破坏市场的竞争秩序。”

“过去,中国的反垄断监管存在滞后性,未来这一情况将得到彻底改善。”中国政法大学传播法研究中心副主任朱巍对《证券日报》记者表示,《中华人民共和国反垄断法》修正案已经出台,对经营者集中的处罚力度大大加强,而此次处罚涉及的相关案例依然是沿用之前的处罚标准,根据新的法律条款,未来相关案例的处罚

罚额度将不再限于50万元,而是按照经营者上一年度销售额的10%,那将是巨额罚款。此次处罚起到了警示作用,目前互联网已经发展到3.0阶段,贯彻执行反垄断不但有利于用户权益保护,有利于市场竞争秩序,更有利于鼓励创新,回归互联网经济发展的本质。

互联网江湖“派系”不再

互联网江湖格局正在悄然生变。2008年,腾讯和阿里先后成立投资并购部与战略投资部,中国互联网的企业创投时代正式拉开序幕。最具代表性的是,2015年,滴滴与快的几次合并谈判未果,最终由“幕后大佬”腾讯和阿里上阵主导。

天眼查APP数据显示,腾讯投资拥有了一支超过60人的团队,成立以来投资事件涉及1398家,管理基金13支;阿里资本管理基金6支,对外投资基金31支,公开投资事件494起,未公开投资达92起。这也使得“腾讯系”“阿里系”成为互联网江湖的重要标签。

2020年年底中央经济工作会议提出“强化反垄断和防止资本无序扩张”,反垄断信号之下,也能看到互联网巨头的商业版图也在逐步调整。

2021年9月份,阿里退出入股不足一年的芒果超媒。东吴证券研报称,阿里投资涉及电商、文化传媒、云技术、物流、新零售等多个行业,且在部分行业代表性企业中持有较多股份;随着监管审查力度加大,预计阿里将逐步减少对文化传媒等行业的投资。

2021年12月23日,腾讯宣布以中期派息方式,将所持有约4.6亿股京东股权发放给股东。派息后,腾讯对京东持股比例将由17%降至2.3%,不再为第一大股东,同时腾讯总裁刘炽平也将卸任京东董事。

几乎同一时间,知乎一关联公司发生工商变更,腾讯以及腾讯收购的搜狗退出该公司股东行列。

“可以预见,未来腾讯和阿里将逐渐退出‘联盟’圈子,无论是采取哪种方式,中国互联网江湖也不会再有‘武林盟主’之争,互联网巨头将回归主业,有序竞争。”上述分析师表示,对于企业而言短期阵痛在所难免,但对整个互联网行业来说,巨大的空间下将演变出崭新的商业格局。

新旧品牌动荡遭车主声讨 华为首次回应赛力斯SF5停产传闻

■本报记者 龚梦泽

近日,有关华为智选赛力斯SF5“变相停产”传闻广泛传播。据悉,目前大量赛力斯门店Logo已经更换为“AITO”的标识,赛力斯SF5已经在各个渠道停止接受预定。

针对赛力斯SF5停产风波,1月5日,华为方面在接受《证券日报》记者采访时表示,赛力斯华为智选SF5并未停产停售,APP已经恢复预订;赛力斯方面也表示,将继续接受用户订单,安排专人协助交付;而来自官方销售人员的答复则是:“SF5暂时不会接受预定,建议优先考虑问界M5,因为车厂生产线如今已全力供应该车型。”

赛力斯“停产”惹争议

日前,大批华为赛力斯车主通过多渠道发声,质疑新车还没到手或将面临停产的问题。

据赛力斯SF5车主反映,大量赛力斯门店都在进行重新装修,不少门店的Logo已经更换为“AITO”的标识。《证券日报》记者登录赛力斯官方APP看到,所有官方服务网站的确已经更名为AITO用户中心。以北京为例,地区选择北京,销售选择全部类型,服务网站显示仅有AITO用户中心——北京五方天雅。此外,在华为官方商城搜索关键词“SF5”后,出现的也是AITO问界M5汽车的页面。

后,得到的答复是:“自问界M5发布之后,赛力斯SF5已经停止接受预定。”甚至有销售人员直言:“赛力斯SF5现在不能买了,停产了。”

与此同时,关于SF5质量方面的投诉也开始激增。有刚提车一个月的车主自嘲“自己成为第一批韭菜,也是最后一批”。有车主甚至已经建立数百人规模的维权群欲维护自身权益。在其看来,作为新能源小众汽车品牌,SF5“变相停产”,意味着未来在二手市场的行情和售后维修方面或将面临各种不利困境。

面对车主质疑,2021年12月25日,赛力斯发布了一项全新升级的专属礼遇项目,升级质保政策,其中包含:1.赛力斯SF5首任车主,整车与增程器质保升级至终身质保;2.增换购专属权益:赛力斯SF5首任车主,4年内增换购AITO品牌旗下任一车型,将额外享受10000元的专属折扣权益。

然而,礼遇项目并未获得大部分车主的认可。在上述车主们看来,首先终身质保的范围模糊不清,其次继续换购和增换购AITO车型,本身又要增大成本开支。

针对赛力斯SF5停产风波,也有接近华为方面人士向记者透露,SF5并未停产停售,只是暂停预定。因为春节前交付量已经全部售完,短期内无车源供应。

据悉,赛力斯是小康股份旗下新能源汽车品牌。2021年4月19日,华为与小康股份合作的赛力斯华为智选SF5在上海国际车展正式亮相,且在华

为的线上线下渠道同时销售。

凭借着华为强大的品牌背书和助推,赛力斯SF5一度销售火爆,销量从起初官方口径的2天破3000台,后面甚至传出1周破6000台的佳绩。但华为似乎也无法“化平庸为神奇”。数据显示,2021年1月份至11月份,赛力斯SF5销量仅7080辆。

华为对“问界”寄予厚望

2021年以来,科技公司在智能汽车赛道上摩拳擦掌跃跃欲试,包括百度、小米等在内的互联网巨头先后宣布造车。

在此背景下,已在智能车系统领域布局多年,与多家整车厂深度合作,华为是否将涉足造车,成为业内关注的焦点。在2021年上海车展期间,随着北汽新能源和赛力斯搭载华为Hi的极狐阿尔法S和赛力斯SF5车型先后亮相,关于“华为终于造车”“华为开始卖车”的话题再度引发热议。

然而,在业界看来,赛力斯SF5可能称不上是华为与赛力斯满意的联手之作,没有华为全程参与开发的SF5骨子里似乎就不够“华为”。据《证券日报》记者了解,赛力斯SF5早在几年前就已定型,华为的加入对这款车的改造很有限,改造的部分大体包含华为DriveONE三合一电驱系统、HUAWEI HiCar全景智能互联系统和HUAWEI Sound音频技术。

此外,华为电驱系统的优势并不容易,在SF5上获得体验,消费者更多的

感知仍停留在华为智选的销售噱头。HUAWEI HiCar智能互联在SF5上也并不是专属的,它无法让SF5的体验有别于其他的华为合作伙伴,譬如北汽和长安汽车。

基于上述情况,赛力斯全新高端品牌AITO问界应运而生。在2021年12月23日华为冬季旗舰产品发布会上,华为智能汽车解决方案BU-CEO余承东亲自站台助威,其表示,问界M5是华为从零开始深度介入研发、设计、制造,完整呈现华为智能汽车能力与理念的车型,“媲美百万豪车”。

不难看出,华为对问界抱有很大期望。在销售层面上,不仅成为第二个进入华为销售渠道的汽车产品,华为甚至希望问界能够替代消减的手机业务,成为华为为消费者业务上新的流量和增长点。

有不愿具名的汽车电子工程师告诉记者,华为参与新车前期开发,必然会将自己在通讯架构方面的优势植入其中,比如高带宽通讯的电子架构,实现车内不同功能域之间的联络、信息传输与数据处理,交互逻辑和内容可以更多地体现华为的基因。这些都将成为华为赋予AITO的优势。

据悉,目前AITO M5的全国大定订单数量已经超过6000份。根据计划,自2022年1月20日起,该车型会陆续在118个城市,500家华为门店开启预约试驾及预定。此外,AITO品牌的第二款车也将于今年年内发布。据余承东透露,“春节后也就是2022年2月份,问界M5将陆续开始交付。”