

# 上市公司股东偷偷减持该罚

本报记者 李华林 周琳

因股东违规减持近29亿元,近日,无锡药明康德新药开发股份有限公司相继收到上海证券交易所监管工作函和中国证券监督管理委员会调查通知书。

此前,药明康德发布公告称,公司股东上海瀛翊投资中心(有限合伙)违反其在IPO时有关减持公司股份的相关承诺,在未提前15个交易日披露减持计划的情况下,通过集中竞价交易系统减持公司股份约1724.97万股,约占公司总股本的0.7%,减持总金额为28.94亿元。

对此,上交所要求,上海瀛翊立即全面自查本次违反承诺事项的决策过程、责任主体和发生原因;在3个交易日提交自查报告,并根据自查情况履行信息披露义务;尽快制定必要和充分的补偿措施,切实保护投资者合法权益。证监会表示,决定对上海瀛翊立案调查。

药明康德股东“偷偷”减持股票不是个案。近年来,上市公司股东“偷偷”减持股

票的现象并不鲜见,仅今年以来就有多家公司公告多起涉嫌违规减持的事件。

“利益当头、惩治不足促使部分上市公司股东铤而走险,违规减持事件屡屡出现。”南开大学金融发展研究院院长田利辉表示,违规减持可以给有关股东带来巨额回报,但过去的惩罚举措往往以警示、批评、谴责为主,只有部分影响恶劣的减持行为才会给予经济处罚,成本收益的简单计算让部分股东产生对法律的漠视。

北京至普律师事务所律师、律师李圣认为,偏低的违法成本,是违规减持频发的主要原因之一。“违规减持事件发生后,除事后公开道歉外,似乎受到严厉处罚的案例有限。较低的违法成本,在违规减持的‘高回报’面前,难以构成有效制约。”李圣说。

2017年5月,证监会发布《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》。但从实践看,这一被称为“史上最严”的减持新

规,依然缺少对违规减持的有效惩治措施和手段。李圣认为,对于违规减持的惩戒方法和手段,有较大的提升余地。

目前,上海瀛翊已被证监会立案调查,投资者对这一案例的后续进展给予关注。李圣表示,上海瀛翊会遭到何种处罚,需要根据调查结果来确定。一旦查明违法事实,可能进行相应的处罚。情节严重的,还可能依法采取证券市场禁入等措施。

“新《证券法》规定,对于违规转让股票者责令改正,给予警告,没收违法所得,并以买卖证券等值以下的罚款。”田利辉表示,相信监管部门会依法办事,在现行法律体系下给予违规股东尽可能的严惩。

上市公司股东能否合法、规范减持股份,关系到投资者的切身利益。专家认为,要遏制违规减持现象,保护中小投资者合法权益,需解决处罚成本不高的问题。

“按照新《证券法》规定,大股东如果未按照规定报告或履行信息披露义务的,处以

一定数额的罚款,但相比于30亿元的减持额度而言,这个罚款力度仍有限。”中南财经政法大学数字经济研究院执行院长盘和林表示,有投资者认为,可考虑强制减持人买入股票。但目前看,股票作为价格锚定的标度,显然难以做到精准回购,这会形成价格预期、扰乱市场功能。因此,未来还是要通过加大罚款,夯实中介机构职责,将违规减持纳入券商风控目标,从而限制违规交易。

李圣建议,监管部门应全面贯彻从严监管要求,加大对违法、违规减持行为的打击力度,确保市场主体严格遵守制度规范,切实保护投资者的合法权益,维护市场秩序。“监管部门还可以鼓励、协助相关司法工作,从而切实保护投资者合法权益。”田利辉表示,对于普通投资者来说,一旦确认违法事实,可提起对于违规股东的代表人集体诉讼,请求核实并赔偿因个别股东违法违规行为给普通投资者带来的经济损失,让违法违规者付出相应的代价。

## 热评

6月15日,教育部成立校外教育培训监管司,承担面向中小学生的(含幼儿园儿童)的校外培训管理工作,指导校外教育培训综合执法,以及反映和处理校外教育培训重大问题等主要职责。虽然还未出台更详细的工作流程和实施细则,但多方反映这是对校外培训行业“野蛮”生长的“重拳出击”,将给这个行业带来“最强监管”。

今年以来,关于教育培训的监管措施连续出台。5月21日,中央全面深化改革委员会审议通过《关于进一步减轻义务教育阶段学生作业负担和校外培训负担的意见》(“双减”意见),提到将对不合规的校外培训机构“从严治理”“严肃查处”,以减轻学生负担。6月1日,新修订的《中华人民共和国未成年人保护法》开始施行,其中规定幼儿园、校外培训机构不得对学龄前未成年人进行小学课程教育。同时,从今年4月份起,多家校外培训机构先后因虚假宣传、价格欺诈等原因被市场监管总局处以顶格罚款。

其实,校外培训业的初衷是为广大在校生提供多样化的教育服务,本应成为学校教育的有益补充,而不该成为“挖钱的行业”。尤其是在2020年新冠肺炎疫情带来中小学大面积停课过程中,在线教育对中小学生的“停课不停学”提供了有力支撑。然而,当整个行业被资本操纵后,已大大背离原来的初衷。机构为提升续报率,摊平前期投入的大量广告成本,利用家长怕孩子输在起跑线上的心理,不断贩卖焦虑、攀比营销。大量孩子在课后涌入校外培训机构,甚至放弃正规学校教育转投校外培训,使学校正常教学秩序和进度受到严重影响,违背了青少年健康成长规律。

有专家指出,此次成立校外教育培训监管司,传递出彻底解决校外培训机构监管难的决心。它将有两大关键任务,一是确定科学、合理的校外培训机构准入门槛;二是切实建立教育备案审查制,确保所有校外培训机构有合法资质,进行合法、规范的经营。对教育培训监管的目的是长期规范行业发展,而不是限制其发展。对于自我进化能力较好的头部公司,监管会利好其长期发展。

因教育培训行业监管升级带来的资本退潮,将促使行业走上良性运行轨道。对于教育这一关系每个人切身利益的重大民生问题,我们尤其需要警惕资本的逐利本性,谨防其将教育带离原有的节奏和轨道。

## 坚决刹住校外培训乱象

李丹

# 差异化收费:高速通行成本会降吗

本报记者 齐慧

## 视点

中国新闻奖名专栏

近日,交通运输部、国家发展改革委、财政部联合印发《全面推广高速公路差异化收费实施方案》(下称《方案》),各地将全面推广高速公路差异化收费,提升高速公路网通行效率,降低高速公路出行成本,促进物流业降本增效。

差异化收费能不能降低高速通行费用,具体怎么实施,成为当前人们关心的热门话题。

### 让“好路”发挥更大作用

改革开放以来特别是党的十八大以来,我国高速公路建设取得了显著成绩,到2020年底,我国高速公路总里程达16.1万公里,国家高速公路网主线基本建成,覆盖约99%的城镇人口20万以上城市及地级行政中心。

我国高等级公路特别是高速公路的跨越式发展,大幅提高了公路网通行能力和通行效率,满足了物流行业的旺盛需求,降低了公路运输时间费用等综合成本,支撑了改革开放和经济社会健康快速发展。据统计,公路目前承担着全社会约74.3%的货运量。而高速公路以3.4%的里程,承担了全路网约58.2%的货运量。

虽然发挥了重大作用,但高速公路不均衡的现象仍然存在。

交通运输部公路局副局长顾志峰表示,随着机动车保有量的快速增长和客流、物流的迅猛增加,高速公路局部路段和时段的交通量已经超过了设计通行能力,导致拥堵缓行时有发生;与此同时,一些相关路段和时段车流量相对较少,存在一定的道路资源闲置。比如,部分长途运输的货车司机,因为较高的通行费,更愿意选择国省道运输货物,增加了国省道压力,闲置了高速公路的通行资源,对个人来说也付出了更多的时间成本,而且燃油费用也增加了,不利于物流业降本增效,也不利于节能减排。

“高速公路差异化收费,就是对部分通行高速公路的车辆采用不同的标准收取通行费,通过价格杠杆,引导拥堵路段、拥堵时段等车辆科学分流,实现错峰出行,进一步提升路网通行效率,促进物流降本增效。”顾志峰说。

《方案》明确了分路段、分车型(类)、分时段、分出入口、分方向、分支付方式等6种情况开展差异化收费,创新服务模式,科学精准制定差异化收费方案,全面推广差异化收费,让社会公众更多分享高速公路改革发展的红利。

### 不会增加出行负担

那么,实施差异化收费后,是否会导致有的路段收费增加呢?

对此,顾志峰说,差异化收费的目的可以归纳为6个字:调流、降费、提效。

《方案》中也明确,各地在制定和实施推广高速公路差异化收费政策工作中,要坚持以现行收费标准为基础、差异化下浮的原则;要将现行政府定价调整为指导价,以现有政府定价收费标准为上限,赋予高速公路经营管理单位一定的定价自主权。

从此前的试点情况来看,也基本上实现了这一原则。顾志峰介绍,2017年以来,交通运输部指导多地结合本地区实际,积极探索



广西灌阳北高速公路收费站及周边道路。

新华社记者 陆波岸摄

分时段、分路段、分车型等差异化收费,开展了试点工作。如山西省对天大高速等5条路段,在8时至20时给予货车通行费30%的优惠,在20时至次日8时给予货车通行费70%的优惠;浙江对通行钱江隧道的5类(5轴)、6类(6轴及以上)货车实施12%的通行费优惠。

这些措施,有效起到了削峰填谷的作用,均衡了路网交通量,同时也没有增加出行成本。据报道,湖北省从2018年6月开始试点,推出延长客货车通行费优惠时间、提高两条高速公路通行费优惠幅度等措施,每年为企业降低物流成本6亿元。

“从实践情况看,实施高速公路差异化收费,试点区域和路段交通量分布趋于均衡,路网运行效率明显提升,货车运输成本有效降低,公路投资者合法权益得到有效保障,实现了多方互利共赢。”顾志峰说。

### 不断优化完善长效机制

顾志峰介绍,根据方案,高速公路差异化收费具体实施步骤分为3个阶段。

一是方案制定阶段,6月底前,各地交通运输、发展改革和财政主管部门组织协调高速公路经营管理单位,在总结试点经验、全面分析排查基础上,选择具备条件的高速公路,深入分析测算,科学制定差异化收费方案,报省级人民政府依法批准后实施。

二是组织实施阶段,9月底前,各地交通运输、发展改革和财政主管部门督促指导高速公路经营管理单位,按照省级人民政府批准的方案,认真组织实施,并加强动态跟踪,确保取得实效。

三是总结评估阶段,12月中旬,各地交通运输、发展改革、财政主管部门根据实施情况,组织开展第三方评估,分析评估方案的实施成效,适时优化完善相关政策措施,建立完善高

速公路差异化收费长效机制,形成总结评估报告。

专家表示,高速公路差异化收费是一项改革和尝试,方案实施后,将会大大提升高速公路收费的复杂性。不同高速公路收费不一样,不同车型的车辆收费不一样,甚至同一辆车经过同一段高速公路也会因为时

间不同导致收费不同。

因此,不少专家建议,一方面,要通过不断探索,因地制宜、因路制宜、分类施策,进一步优化细化政策,建立长效机制,提升政策的效用;同时,也要做到明码标价,实时可查,让高速公路使用者尤其是不经常走高速公路的车主,能够及时了解优惠信息。

# 重疾险保障范围有望扩大

本报记者 李晨阳 王宝会

近日,国家医疗保障局就《医疗保障法(征求意见稿)》(下称《征求意见稿》)公开征求意见,拟鼓励发展商业健康保险,支持商业保险公司扩大重疾险等保险产品范围,强调国家建立以基本医疗保障为主体,医疗救助为托底,补充医疗保险、商业健康保险、慈善医疗救助等相互衔接、共同发展的医疗保障制度体系。

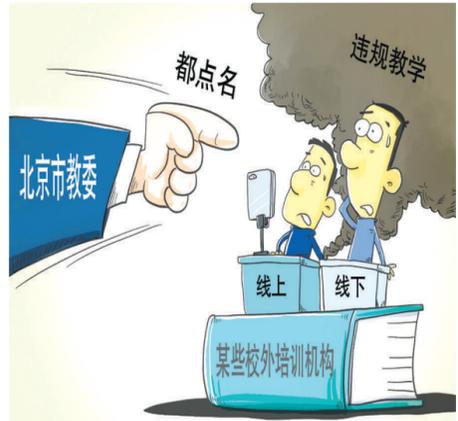
与此同时,《征求意见稿》提出,鼓励用人单位和城乡集体经济组织按照规定为职工和成员购买商业健康保险。国务院医疗保障行政部门会同有关部门规范商业健康保险管理,推进商业健康保险有序发展。

“商业健康保险要回归本源,强化它的保障功能,其中在商业健康保险保障范围设计上,尽量把目录外合理的医疗费用作为商业健康保险的保障责任范围,降低人民群

众的实际医疗负担。”中国银保监会相关负责人表示,推动商业保险通过区别定价和费率浮动,以及资金账户积累等方式,鼓励年轻人和健康人群为未来的健康保障投保,从“保疾病”到“促健康”。

自今年2月1日起,各保险公司开始销售基于《重大疾病保险的疾病定义使用规范(2020年修订版)》开发的重疾险产品,也就是业界所称的新版重疾险。据悉,新版重疾险在病种数量和保障范围方面,将原有25种重大疾病定义完善扩展为28种重大疾病和3种轻度疾病,并适度扩展保障范围。同时,对恶性肿瘤、急性心肌梗死、脑中风后遗症3种核心重大疾病科学分级,新增了对应的3种轻度疾病定义。

“通过科学分级,一方面充分适应了医学诊疗技术发展,将部分



北京市教委近日针对无证学科类、语言类校外培训机构等违规教学的情况再次进行点名。

王鹏作(新华社发)

护理保险,报销水平总体为70%左右,覆盖近1.2亿参保人。

“长期护理保险制度试点以来,减轻了失能人员家庭的经济负担,满足了失能人员护理服务需求。但是目前长期护理保险筹资渠道较为单一,护理需求认定、服务质量评价、协议管理等方面亟待完善。”业内人士认为,国家长期护理保险试点意见明确政策覆盖人群主要为重度失能人员。其实,中度失能和重度失智人员也需要专业护理服务,未来有待逐步纳入保障范围。

据悉,《医疗保障法(征求意见稿)》共8章70条,明确了医疗保障行政部门、医疗保障经办机构、定点医药机构、参保人员等主体责任。在骗取医保基金方面,《征求意见稿》还明确,个人骗取医疗保障基金支出的,除相应处罚外,还将由医疗保障行政部门处骗取金额2倍以上5倍以下的罚款。