

汽车合格证质押贷款成为4S店的公开秘密,一旦因挪用消费者购车款或者资金链断裂而不能赎回合格证,消费者就无法实现正常上牌。

“失踪的”汽车合格证暴露出哪些陷阱与漏洞

□本报记者 杨召奎

对于普通家庭来说,买车无异于一宗大额消费,也是一件值得高兴的事情。然而很多车主提到了新车,质量也没有问题,却依然高兴不起来,原来是他们拿到了新车之后却拿不到车辆合格证。

今年3月,河南新乡市车主申女士曾向《工人日报》记者反映称,她去年9月购买了一辆菲亚特牌轿车,但是4S店一直无法提供车辆合格证,“没有合格证,车子就无法上牌,也无法上路行驶。”

“买车时本来挺高兴,但是现在却一肚子火。”申女士对记者说,临时牌照过期后,新车由于无法上牌,就一直停在家中。记者了解到,申女士的遭遇并非个案,近年来,湖北、湖南、云南、吉林等地都出现过类似情况。

汽车车辆合格证被抵押,消费者购车后无法获得合格证,导致车辆不能正常上牌,令消费者非常苦恼。

另外,中消协日前通报称,有消费者买车后拿到了车辆合格证,竟然还不能挂牌上路。

那么,什么是车辆合格证?新买的车子为何拿不到车辆合格证?有的消费者拿到了合格证又为何不能挂牌?种种乱象又该由谁来监管?《工人日报》记者日前进行了采访。

新买的车子,车辆合格证去哪了?

什么是车辆合格证?

中消协律师团成员、北京华联律师事务所的王惠娟律师对记者表示,车辆合格证是机动车生产企业印制并随车发送的证明车辆合格的法定文件。汽车合格证是消费者汽车挂牌和购买保险的有效凭证,也可以说是汽车的“身份证”,没有合格证就不能正常挂牌,部分险种也不能生效。

那么,车辆合格证究竟去哪了?王惠娟表示,车辆合格证不具有财产属性及权利内容,但在现实中,市场普遍存在以“车辆合格证质押贷款”的融资模式。



东方IC 供图

消费者的应有权利”,汽车经营者,无论是生产厂还是4S店均要规范经营。汽车生产厂有义务根据经销商加盟时的承诺,对经销商的行为进行监管。作为消费者,在购车时如遇到经销商不能同时交付合格证的情况,应业10多年的汽车销售人员对记者说。

合格证质押贷款的“潜规则”虽然减轻了4S店的资金压力,却给消费者带来了风险。

有业内人士向记者表示,4S店一旦挪用消费者购车款或者资金链断裂而不能赎回合格证,消费者正常上牌照等权利就无法实现。

“近年来,消费者购车付款后不能按时取得车辆合格证的问题经常发生,且有不断增多的趋势,已经成为汽车领域的维权热点问题,此类投诉涉及范围广、受众多,极大损害了消费者的合法权益。”中国消费者协会投诉部主任张德志对记者说。

在2015年合格证问题投诉地区分析中,河南的投诉量最大,有76宗,占合格证总投

与经销商确定交付合格证的具体时间、逾期交付的违约责任及意外损失的赔偿条款等,以便更好地维护自身的合法权益。

王惠娟律师则表示,银行监管部门和信贷款机构应严格依法规范放贷程序,加强对经销商使用汽车合格证质押贷款行为的监管力度,对将合格证质押的汽车销售企业车辆销售情况进行监控;监管部门应规范汽车经销商的购车合同细节,明确车辆销售必须具备的基本手续及经销商赔偿责任,来完善车辆合格证问题的管理和追责。

拿到了合格证为何不能挂牌?

汽车合格证“失踪”着实让人头疼,但有的车主拿到了汽车合格证却无法上牌。

近日,有消费者反映,购买家用轿车后,带好相关材料到车管所办理注册登记手续,却被车管所人员告知,购买车辆的合格证已被注册上过牌照,不能再次上牌。

“我们调查发现,有不法分子盗用了汽车厂家的新车信息,用伪造的合格证为不明车辆抢先注册上牌,导致汽车厂家正常销售的汽车无法登记上牌。”张德志说。

根据中消协掌握的情况,华晨宝马、上汽大众、上汽通用、北京现代、北京奔驰、东风日

产等品牌均出现这种新车被假合格证抢先注册现象。而且,部分被套用车辆的注册信息被撤销后依然无法重新注册上牌,给消费者带来巨大损失。

中消协特别提醒消费者,在购买车辆时,应选择汽车厂家授权的经销商,不要贪图小便宜,购买来路不明的汽车。购买假合格证车辆的车主,一旦事发不仅遭受经济上的损失,严重者可能会被追究刑事责任。

针对汽车厂家存在的问题,中消协建议加强汽车合格证的管理,做好车辆合格证在制作、保存、运输等环节的保密工作,防止信息泄露。当新车信息被不法分子利用后,汽车企业应积极协助消费者解决问题,保障通过正规渠道购买新车的消费者的合法权益。

中消协也呼吁,车管部门应做好上牌环节的检查验证工作,严格比对车辆的实际数据、纸质合格证信息和车管所系统里的合格证信息,防止“上错”牌照。

公安机关等行政部门应及时查处已发现的假合格证案件,加快案件处理力度,在打击犯罪的同时及时撤销假合格证车辆的注册信息,保障正牌车辆顺利上牌,维护消费者的合法权益。



近日,在北京政协的雾霾治理协商会上,北京环保局和交通委等部门明确表示,已经初步制定交通拥堵收费政策方案和技术方案,目前正处于进一步深入研究和论证阶段。

视觉中国 供图

广东将建立高速公路车辆“黑名单”

据新华社电 (记者周强)记者28日从广东省高速公路运营管理协会获悉,广东省将建立高速公路车辆诚信数据库,列入“黑名单”的小型机动车将被拒绝进入高速公路,在补缴路费后才能继续使用高速公路;列入“黑名单”的货车将可能被吊销营运证。

截至2015年底,广东全省高速公路通车里程达到7018公里,居全国首位,而冲卡、假冒免费车辆、使用过期或假冒运输证等逃费现象花样百出,尤其是假冒绿色通道车辆逃费问题日益突显。

相关数据显示,仅2015年,全省高速公路偷逃费多达152240车次之多。去年在全省范围内开展的绿色通道车辆专项打击行动,追缴通行费约2.7亿元。

目前,在广东省交通集团管辖的开阳高速,湛徐高速已经开始试点实施“黑名单”。列入“黑名单”的小汽车将被拒绝进入高速公路,在补缴路费后才能继续使用高速公路。列入“黑名单”的货车将可能被吊销营运证。逃费金额较大、情节严重的将被追究刑事责任。

广东省高速公路运营管理协会表示,正在着手建立基于用户信用体系的高速公路防逃费数据库,通过对车辆信息、车辆通行记录、行驶密度、逃费情况等进行综合评价,对信用差的逃费车辆予以重点稽查。该系统预计2016年底初步建成。

华中国际车展:“魔形女”亮相夺眼球



5月28日,武汉,为期五天的第十四届华中国际车展在武汉举行,近80个汽车品牌携40余款新车亮相。为吸引消费者购买好车,参展商在展台上,把酷车与电影《X战警》魔形女的车模,打扮得炫目夺目,吸引了众多观众的眼球。

悉尼试行地面交通信号灯

据新华社电 (张博)近两年,悉尼地区行人伤亡的交通事故频发,很多是行人低头看手机所致。为保护行人安全,悉尼所在的南威尔士州政府决定效仿德国,在悉尼部分路口安装地面交通信号灯。

据澳大利亚《悉尼先驱晨报》30日报道,这一试行项目预计于12月开始,将在悉尼市中心5处地点安装这种信号灯。这将是全澳首次使用地面交通信号灯。

今年4月底,德国奥格斯堡在道路上安装了地面信号灯。当有轨电车靠近时,地面上的红色信号灯会闪烁,即使看手机的“低头族”路过,眼睛的余光也能看到闪烁的红灯。当行人可以安全通过时,地面上的绿色信号灯将闪烁。

“低头族”如今已成交通安全的隐患。悉尼道路安全中心负责人贝尔纳·卡隆说,悉尼地区道路安全事故数量近两年呈上升趋势,去年造成行人伤亡的交通事故数量较2014年上升了49%,很多事故是行人不看路所致。

南威尔士州道路安全厅厅长邓肯·盖伊说,政府决定投资25万澳元(约合118万元人民币)试行地面交通信号灯项目,希望能有效减少行人道路安全事故。

生产企业及产品公告》目录,不能上牌照。

改变无序状态 “一禁了之”不现实

26日,全国41家小型电动车企业在山东德州针对100款电动车举办“测试大赛”。“小型电动车行业七八年来一直在逆境中发展,我们希望国家能尽快出台相关政策。”山东省汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤说。

“对小型电动车‘一禁了之’是不现实的。”中国工程院院士杨裕生认为,小型电动车的发展能够促进电池、电机、电控等相关产业的成熟,也能够为自主品牌电动汽车积累技术和人才。他建议,将低速小型电动汽车从汽车管理的体系中单列出来进行管理,结束生产和使用的无序状态。

魏学勤认为,大型车企瞧不上小型电动车微薄的利润,而愿意生产小型电动车的摩托车主、汽车配件企业又不具备生产资质,这直接导致了小型电动车无序竞争、野蛮生产。他建议,我国对小型电动车的监管应当从管理企业转为管理产品,避免不合格的产品流入市场。

受访专家表示,针对小型电动车的讨论不能无限期进行,相关管理部门也不能对市场和百姓的需求“充耳不闻”。历史证明,市场选择的“逻辑”往往更能经得起时间考验。

(新华社电)

本报讯 (记者王群) 中国机械工业联合会、中国汽车工业协会日前发布了2015年机械工业百强、汽车工业三十强企业名单。统计显示,2015年入选汽车工业三十强企业营业收入达38950亿元,同比增长1.61%,增幅与2014年相比回落8.92个百分点。有26家营业收入超过百亿元,8家营业收入超过1000亿元,5家超过2000亿元,1家超过1万亿元。另外,30家上榜企业利润总额为2417亿元,同比下降4.63%,增幅与2014年相比由正转负,大幅下滑20.53个百分点。

在2015年汽车工业三十强企业中,排在第一位的是上海汽车集团股份有限公司,营业收入达12025亿元,为汽车行业首家万亿

汽车工业三十强企业营收达38950亿元

上汽、一汽、东风位列三甲

投诉量的24.92%;其次是云南,有44宗,占比14.43%;辽宁和江苏分别排第三、第四位,数量分别是24和22宗。这主要是与该地区的经销商经营状况有关,如果一个经销商拿不出合格证,很容易导致同城车主抱团维权。

在品牌属性分析中,合资品牌的投诉量最多,有191宗,占比63%;其次是自主品牌,有98宗,占比32%;而进口品牌也有16宗,

占比5%。这主要是因为销量分布的原因,同时也说明,不管是合资、自主还是进口,都存在合格证无法随车发放的情况。

从305宗合格证投诉中看,合资品牌的解决率最高,达到62.62%;其次是自主品牌,解决率是32.13%;最低的是进口品牌,只有5.25%。虽然合资品牌的投诉最高,但其解决率也是最高的。

报废公交车改建成日租房受青年追捧



5月29日,山西省太原市,某景区回收数十辆废旧公交车并按照国际标准打造出不同风格主题房车。车内厨具、电视、空调、洗浴、卫生间等设施齐备,以最低每日不足200元人民币向外出租,以低价吸引青年前来享受野外露营项目。

视觉中国 供图

小型电动车:该禁“上路”还是给“出路”?

□新华社记者 丁静 陈灏 卢国强

时速60公里以内,乘员不超过4人,总质量不超过1200公斤……近年来这样的四轮小型电动车持续“走俏”,业内估算目前市场保有量约为200万辆。

这样风靡市场的电动车却游离于监管之外。专家指出,此类车辆行业标准和监管政策的缺失,再加上数量迅速扩张,可能造成城市交通管理的“破窗效应”,建议尽快为小型电动车指明“出路”。

“走俏”背后:“三不管”、价格低

一组数据令人心惊:从2011年至2013年10月,北京市涉及“代步车”等车辆的交通事故发生757起,伤858人,死亡136人。然而,这样的车辆在一些地方却“大有市场”。

记者在河北燕郊一家名为鑫晟车行的销售店了解到,一款外形仿宝马smart的小型电动车按配置不同售价在1.8万元至3.8万元之间。一些热销款一周内能在北京卖100

辆。在燕郊,几乎每一个公交车站都聚集着数辆载客小型电动车。

记者调查发现,这种电动车主要风靡在城市交通的“最后一公里”。一些人口密集的小区距离公共交通车站较远,有些人不愿意乘坐黑摩的,只能选择电动车就近代步。再加上此类车辆不限号、体积小,在城市边缘地带使用更加频繁。

然而,产量和使用量快速增加的背后,却有隐忧,这种车辆因“不用上牌照、不需驾照、没有保险”而被称作“三无”车辆,对正常道路交通造成一定干扰。此外,由于我国尚没有针对这种车型的行业标准,生产质量参差不齐,存在安全隐患。

无标准、执法难,助长“作坊式”生产

近年来,老年代步车等小型电动车在我

国城乡市场走俏,数量已相当于一个中等规

模城市的机动车保有量,但是关于小型电动

车“合法化”的讨论一直没有停止。

一些人认为小型电动车作为纯电动车的

一种,符合国家节能政策且能够满足中低收入群体需求;也有人认为小型电动车对于电动汽车行业技术升级的贡献有限,且在城市需要占用大量道路资源会加重拥堵,应该予以取缔。不可忽视的是,小型电动车行业发展不确定性正在增加。

——安全隐患凸显。由于低速电动车不上牌,行驶过程中占用机动车道、闯红灯、随意变线、逆行等违反交通法规的行为时有发生。

——“作坊式”企业恶性发展。由于小型电动车未列入《道路机动车辆生产企业及产品公告》目录,生产企业纷纷以“电动观光车”“老年代步车”“电动助残车”等名义生产销售。但是缺标准也助长了“作坊式”电动车恶性发展。

——上路管理遭遇难题。2013年北京市交管部门明确,电驱动或者燃油驱动的四轮

“老年代步车”按照机动车管理,车辆需要上牌,驾驶人需要持照。但这一规定难以落实,问题就在于这类车辆未列入国家《道路机动车辆

生产企业及产品公告》目录,不能上牌照。

改变无序状态 “一禁了之”不现实

26日,全国41家小型电动车企业在山东德州针对100款电动车举办“测试大赛”。

“小型电动车行业七八年来一直在逆境中发展,我们希望国家能尽快出台相关政策。”山东省汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤说。

“对小型电动车‘一禁了之’是不现实的。”中国工程院院士杨裕生认为,小型电动车的发展能够促进电池、电机、电控等相关产

业的成熟,也能够为自主品牌电动汽车积累技术和人才。他建议,将低速小型电动汽车从汽车管理的体系中单列出来进行管理,结束生产和使用的无序状态。

魏学勤认为,大型车企瞧不上小型电动车微薄的利润,而愿意生产小型电动车的摩托车主、汽车配件企业又不具备生产资质,这直

接导致了小型电动车无序竞争、野蛮生产。

他建议,我国对小型电动车的监管应当从管理企业转为管理产品,避免不合格的产品流入市场。

受访专家表示,针对小型电动车的讨

论不能无限期进行,相关管理部门也不能对市场和百姓的需求“充耳不闻”。历史证明,市场选择的“逻辑”往往更能经得起时间考验。

(新华社电)