

明明贷款买车,合同竟变“租车”

一些4S店将融资租赁包装成车贷,消费者稀里糊涂“被套牢”

记者调查

本报记者 毛锦伟



位于沪南公路4777号的名爵4S店。



位于大川公路2569号的名爵4S店。

均 毛锦伟 摄

“融资租赁”,对绝大多数人来说是个陌生词汇。当这个词通过短信推送到市民何女士手机上,她才发觉,自己前一天签下的竟不是汽车消费贷款合同,而是一份融资租赁协议。

记者调查发现,一些汽车销售4S店为了得到更多的返利,在车辆销售环节存在“以租代贷”的操作,用融资租赁替代传统车贷。但实际上,融资租赁与车贷背后是完全不同的法律关系与风险结构,在所有权归属、违约后果、风险承担等方面存在本质的差异。在融资租赁操作中,消费者的权益不仅被大大压缩,还有可能被商家的暗箱操作所坑。为了不让购车者发觉,4S店往往混淆概念,将融资租赁包装为一种新的车贷。

“贷款买车”变“融资租赁”

何女士打算购入的是一辆名爵“MG4”,售价65800元。去年12月28日,何女士在名爵位于沪南公路4777号上海市汽车市场内的4S店签订了2000元定金,并签订了汽车销售合同。

购车环节中,何女士要求办理贷款,分期支付车款。销售人员向她介绍了一款招商银行提供的车贷方案,首付15800元,剩余5万元贷款分5年还清,每个月归还本金833元、利息130元,可以提前还款。何女士表示认可,双方约定1月15日前往大川公路2569号的名爵4S店办理贷款并提车,两家4S店属同一个公司经营。

1月15日下午,在为了购车组建的微信群里,何女士被要求在线签约办理贷款。聊天记录显示,销售人员向何女士发了“东正汽车金融”小程序二维码,要求何女士扫码填写个人信息和5万元的分期还款信息,操作征信授权,并称系统会评估相应利息。何女士随后被告知系统显示她月还款是1062元,虽然比之前介绍的方案利息高了些,但考虑到仍在可承受范围内,她表示接受。此后,她被要求用手机电子签名以签署分期还款合同,“合同条款密密麻麻,字非常小,我没怎么细看就签了”。当天傍晚,何女士赶到大川公路2569号名爵4S店,手持身份证补拍了照片,购买了保险,顺利提走了车辆。

1月16日上午,何女士的手机收到两条短信,一条短信通知她融资款已发放,并提醒她2月16日通过微信公众号支付首期费用,另一条则要求她10日内完成车辆抵押手续办理。短信里的字眼令她有些不安:两条短信均来自“上海安吉租赁”,其中称她选择的是“车辆融资租赁产品”,而要支付的是“租金”。

什么是融资租赁?《上海市融资租赁公司监督管理暂行办法》中明确,“融资租赁业务,是指出租人根据承租

人对出卖人、租赁物的选择,向出卖人购买租赁物,提供给承租人使用,承租人支付租金的交易活动”。根据何女士收到的短信信息,可以理解为“安吉租赁”根据何女士的选择买了车供她使用,何女士因此要支付租金。

明明是买车,怎么变成租车了?何女士赶快讨来她在手机上签订的电子合同,仔细一看才发觉,她签订的正是车辆租赁合同。与上述文件明确的是融资租赁中的“售后回租”模式。根据合同描述,何女士买车后,又以抵押的形式,将车辆卖给“安吉租赁”,“安吉租赁”再租给何女士使用,以实现何女士的融资需求。

越细看合同,何女士越是不安。她发现,融资租赁和贷款买车完全是两回事。贷款买车,是消费者向银行借钱买车,消费者自购车之初即为车主,借贷关系发生在消费者和银行之间;但融资租赁属于租赁关系,在合同期内车辆所有权归“安吉租赁”所有,一旦消费者未及支付车款,“安吉租赁”有权将车辆收回,车上也因此装有GPS装置。不仅如此,和车贷提前还款不同,提前解除融资租赁属于“提前留购”,这被视为违约,需支付剩余融资金额8%至22%不等的违约金。合同结束后,还需办理解除抵押手续……此外,合同中还明确何女士要承担GPS通信费,车辆保险也必须在常规险种基础上额外购买盗抢险等。

何女士称,在整个车辆销售过程中,她从未被告知所办理的是融资租赁,也从未被告知上述合同中的诸多细节。“我是奔着车贷去的,正常人谁会租车,这不是欺骗吗?”

用“厂家贷款”混淆概念

为印证何女士的说法,记者日前以车主身份走访了一些4S店。1月20日,记者首先来到位于沪南公路4777号市场内的“金益诚”名爵4S店。一辆“名爵MG4”被放在店内醒目位置,多辆展车上方摆放着贷款买车的广告展板,上面写有“首付0元起”“60期超长

贷”等字样。店内没有销售人员,据称是去大川公路2569号4S店开会了。

记者又前往大川公路2569号。记者表示想贷款购车,接待记者的销售人员推荐了车贷,若选择65800元的车型,最多可贷款5万元,2年期的话可免息,5年期则需要承担一些利息。记者反复确认,这是否是银行提供的车贷,销售人员这才吐露是“厂家金融”,想了想又改口称是“厂家车贷”。什么是“厂家车贷”?沪南公路4777号名爵4S店的一名邹姓负责人说,所谓“厂家车贷”,就是指汽车生产厂家提供的贷款。他进一步解释,店里提供了多种车贷方案,具体选择哪一种,则需要根据购车人的征信来看,“有社保公积金的当然可以走银行贷款,征信不行的,那就走‘厂家车贷’”。言下之意,“厂家车贷”对于购车者的限制较少。邹姓负责人说,何女士的征信审核下来只能走“厂家车贷”。

然而,“金益诚”名爵4S店负责办理金融业务的姚某称,他们并没有为何女士在银行进行征信评估,而是直接申请了“厂家车贷”。沟通中,两人均强调“绿本上写的是何女士的名字,车也能正常开,和银行贷款没有区别”。邹姓负责人还说,这也是其4S店主推的车贷方案,“我们这卖出去10辆车,有8辆车走的是‘厂家车贷’”。

显然,融资租赁已被包装成“另一种贷款方式”。记者追问邹姓负责人,是否明确告知过何女士“厂家车贷”实质是融资租赁?对方说,这些写在合同里,“她签字就表示确认过”。

但实际上,很少有购车者会在手机屏幕上额外点开电子合同并不放大的翻阅查看细节。购车者是在不知情的情况下,当作贷款签署了租赁合同。销售环节中信息不对称,是4S店“以租代贷”操作能成功的关键。

滥用融资租赁投诉不断

记者日前走访了上海的多间4S店,发现提供所谓的“厂家金融”“厂家贷款”已是普遍做法。一些4S店尽管没有主推“厂家贷款”,但也借此作

为一些征信不佳人员需要贷款买车时的解决方案。业内人士指出,“审批快、限制少、回款快,是一些4S店更愿意推荐融资租赁的原因”。但上海市市民服务热线接到的电话显示,融资租赁滥用滋生大量投诉。

一些购车者并非不能接受融资租赁,但4S店的做法侵害了他们的知情权和公平交易权。何女士发现签订的是融资租赁协议后,要求“金益诚”名爵4S店为她解除融资租赁,但被告知已经放款无法撤销。双方反复协商,日前“金益诚”名爵4S店承诺配合何女士半年后操作提前留购,产生的违约金4S店承担其中2000元。

不少购车者还称,一些汽车经销商在融资租赁合同中埋下陷阱。

东莞市市民李女士日前也向解放日报·上观新闻反映,称她2024年6月在东莞“懂车乐”二手车商处购入一款吉利星瑞二手车,购车合同中约定车价88000元,首付7500元,剩余的则办理汽车消费贷款。合同签订后,“懂车乐”将她转给“浙融汽车集团”办理车贷,此后一直每月还款2480元,总计已还款17期。直至最近她想换车,才得知车辆被抵押了。

原来,“浙融汽车集团”是“安吉租赁”在东莞的服务商,当时为她办理的也同样是融资租赁业务。她向“浙融汽车集团”要求协议后发现,协议中她的融资金额103000元,其中首付19000元,剩余融资金额是84000元,与购车合同中约定的贷款金额有着数千元差价,被谁拿了不得而知。不仅如此,她细算发现,融资租赁的租金算下来利息年化超过10%,远高于银行车贷。她向“浙融汽车集团”提出提前留购,对方竟要她补足剩下的月供金额,一次性缴足76638元。

记者跟踪了一些投诉的解决过程发现,消费者的投诉往往流转于金融监管部门和市场监管部门之间。4S店会称“只是代办”,将问题抛给融资租赁公司;融资租赁公司虽然受到金融部门的监管,但消费者签订的合同成为了融资租赁公司的免责声明,4S店在销售中存在的误导、混淆概念等行为由谁来监管,目前并不明确。

上海一小区业主装修更换玻璃受阻 家中落地窗竟属玻璃幕墙

本报记者 王一凡



三林中房樱桃苑小区楼栋朝南的外立面以大面积玻璃为主要视觉元素。

王一凡 摄

“买房的时候以为是落地窗,装修时却被告知是玻璃幕墙,不能私自更换。”在浦东新区东明路街道三林中房樱桃苑小区,部分新入住业主在装修阶段遇到了限制——原本以为只是普通住宅窗户的外立面玻璃,却被告知涉及建筑外立面结构,属于玻璃幕墙,不能私自拆换。

这让不少居民产生疑惑:住宅楼为什么会和写字楼一样,被纳入玻璃幕墙管理?如果确实属于玻璃幕墙,为什么已经有人改装过却无人处理?如果不属于玻璃幕墙,又为何每年都有巡检,还有专门的“安全码”?

被纳入管理系统的窗户

中房樱桃苑小区建成于2006年,共有16幢住宅。记者在现场看到,小区楼栋朝南的外立面以大面积玻璃为主要视觉元素,但并非整面连续的玻璃结构。不同楼栋、不同户型呈现出明显差异:有的楼层下部为半开放式阳台,上部为整块玻璃;有的被业主自行封闭,上下结构并未形成统一的整体,但左右结构上又可看到玻璃幕墙的施工特征。

正是这种“介于窗户与幕墙之间”的形态,让不少居民感到困惑。部分新入住业主认为,这些玻璃位于自有房屋范围内,理应属于自用部位;而物业和业委会则强调,外立面玻璃属于建筑外围护结构的一部分,涉及整体安全,不能随意改动。

从专业角度看,玻璃幕墙并非“玻璃多就是幕墙”。玻璃幕墙是指由玻璃面板与支承结构体系组成的、可相对主体结构有一定位移能力或者自身具有一定变形能力、不承担主体结构所受作用的建筑外围护结构。是否属于玻璃幕墙,通常需综合结构形式、固定方式、受力特征等多项指标判断。

记者注意到,小区每幢楼的楼道内均张贴有“既有建筑玻璃幕墙安全码”,标注由上海市住房和城乡建设管理委员会监制。物业方面介绍,小区已多年按照玻璃幕墙建筑接受年度巡检。

为核实情况,记者联系了上海市建筑幕墙管理平台技术人员。对方确认,该小区确实登记在系统名录中。技术人员介绍,该系统中的玻璃幕墙建筑主要有两种来源:一类是在平台建设初期,由市建建部门统一导入的历史数据;另一类是在日常巡查中发现未登记建筑后,经市、区两级审核新增。

记者查询相关文件发现,小区也在既有建筑玻璃幕墙专项排查整治名单内。这意味着,在管理系统中,该小区已被视为需要重点防范高空坠物风险的幕墙建筑。

不过,在二手房交易中,中介更多强调采光和视野优势,很少提及外立面管理限制,直到装修报备受阻,不少居民才意识到问题所在。

小区玻璃幕墙如何管理?

事实上,中房樱桃苑的情况并非个例。上海是国内较早大规模应用玻璃幕墙的城市。1985年,上海建成第一座玻璃幕墙建筑联谊大厦,随后玻璃幕墙在办公楼、商业建筑中广泛使用。21世纪初,一些追求现代外观的住宅项目,也不同程度的采用了玻璃幕墙或类幕墙工艺。

据上海市住建委统计,截至2025年,全市既有玻璃幕墙建筑约1.3万栋。而根据《上海市建筑玻璃幕墙管理办法》,自2012年2月起,上海明确禁止在住宅、医院门诊和病房楼、中小学校教学楼、托幼机构、养老院等建筑的二层以上采用玻璃幕墙。因此,目前仍被纳入幕墙管理的住宅小区,大多建于本世纪初,距今已超过15年。一些幕墙建筑已逐步接近或超过设计使用年限,安全管理压力持续加大。

因此,围绕居民的装修诉求,街道房管办、居委会、业委会与物业多次沟

通,并召开了“三所联动”会议。各方的共识是:最初的设计图纸并未标注是玻璃幕墙工艺,但按照现行管理逻辑,如果认定为玻璃幕墙,外立面玻璃就属于共有部分。一旦出现破损,业主可向物业报修,由物业出具维修方案,按流程动用维修资金;金额较小的,在业委会授权范围内即可实施,金额较大的,则需召开业主大会表决。从制度设计上,业主并非修不了,而是不能私自拆改。

事实上,小区内确实发生过多起外墙玻璃破损的情况。有的是巡检发现后由物业统一更换;有的是居民反映后走维修流程。

但同时,也有个别业主强行自行更换整面玻璃,以追求更好的装修效果。但物业方面指出,这类改装存在安全隐患:外立面玻璃并非普通钢化玻璃,对尺寸、固定方式都有要求,而且相邻住户往往共用外立面结构,一户擅自改动,可能导致隔壁渗水、墙体开裂等问题。

然而,物业对此没有执法权,只能劝阻,而属地城管部门到场后,因缺乏明确的幕墙认定文件和处理先例,往往只能记录情况,难以出具责令整改文书。

多位基层管理人员在走访中也提到,当前玻璃幕墙的管理制度,最初主要是围绕办公楼、商业楼宇等业权相对集中、管理主体明确的建筑类型设立的。而在普通住宅小区中,产权高度分散、业主数量众多,外立面虽属于共有部分,但装修和使用诉求高度个体化,一户业主的改动,往往牵涉上下左右多户的安全与权益,协商和管理难度明显更大。

随着一批世纪初建成的玻璃幕墙住宅逐步进入“老龄化”,类似樱桃苑这样的矛盾,正在不同小区陆续显现:居民希望规则清晰、流程明确,既能保障安全,也能兼顾其居住需求;而街道、物业和业委会同样希望有章可循,而不是在安全责任、投诉压力和执法依据不足之间反复周旋。

业内人士认为,随着住宅类玻璃幕墙逐步进入集中老化阶段,有必要在现有管理框架下进一步细化规则,针对住宅小区的实际情况,探索更具可操作性的管理机制。例如,明确住宅外立面中玻璃幕墙、外墙附属构件与普通窗体的边界认定;完善维修资金在幕墙维护、风险排查中的使用规则,为基层管理和执法提供清晰可执行的依据。

目前,业委会已通过街道职能部门,向浦东新区建交委提交履行职责申请书,希望由相关主管部门对该小区外立面性质作出明确认定,或给出统一的操作指引。在此之前,街道、居委会和物业的态度相对谨慎:一方面尽量“踩住刹车”,杜绝新增私改行为;另一方面,对于历史改装如何处置,仍需等待上级部门明确意见。

住宅外立面是“窗”还是“墙”,不仅关系到几户人家的装修选择,也关系到城市高空安全的底线。相关部门的明确回应,或许是化解类似争议的关键。



扫一扫 提供新闻线索 参与话题互动 解放日报·上观新闻热线 63523600

从无障碍电梯出来后竟无路可走?

轨交10号线虹桥1号航站楼站无障碍电梯口被路桩、施工隔板围绕

本报记者 车佳楠

“从无障碍电梯出来后竟发现无路可走。”市民李女士向解放日报·上观新闻“民声直通车”反映,她近期从轨交10号线虹桥1号航站楼站出来,推着小型儿童车乘坐无障碍电梯来到地面,发现人行步道设置了多重路桩,无法通过。无奈,她带着孩子原路返回,一手抱着孩子,一手撑着儿童车,乘坐扶梯前往另一处出口。

近日,记者实地探访发现,轨交10号线虹桥1号航站楼站有2个出站口。根据指引标识提示,3号口为扶梯,阶梯较多,1号口附近有扶手电梯

和无障碍电梯,因此多数携带较大行李箱的旅客会选择前往1号口。而无障碍电梯口位于扶梯前的一个拐角。记者乘坐无障碍电梯来到地面层,发现周边围着施工隔板。

公开资料显示,此处正在建设的是虹桥机场东片区II-P-04地块(T1南地块)项目,建成后可提升旅客在机场及轨交之间通行的便捷度,并改善虹桥机场1号航站楼面临的旅客停车空间以及后勤服务空间不足等问题。因此,从10号线下车前往虹桥机场1号航站楼,要步行经过一处数百米的临时长廊穿过工地才能抵达航站楼。当旅客从无障碍电梯口出来,就

会来到此处长廊。同时,也能看到一条直通的下坡道,前往迎宾一路上街沿人行步道。迎宾一路两侧人行步道尽头,记者看到了黄黑相间的U型隔离路桩,其中一头与绿化带的绿色栅栏连接,做到了严防死守。一块路牌显示,此处路段禁止非机动车停放。

附近市民告诉记者,黄黑路桩大约是近2个月安装的。不少上班族一族非机动车会停在地铁口附近,可能影响了行人出入。为了划定专门的停放区域,管理人员用路桩将此路段封堵。记者看到,路桩是交错平行设置,平均在40厘米至43厘米之间,常规轮椅和儿童车难以通过。

有没有其他的路线?记者在周边走了一圈发现,在搭乘扶梯电梯出来的1号口,也设置了路桩,但预留了一处无障碍通道。只要手动拉开门就能打开,宽度约105厘米。据地铁工作人员称,此处无障碍通道门不会上锁,随时可开启。李女士之所以没有发现,可能是因为廊道的走向产生了视线遮挡,且周边没有足够的标识提示。

记者发现,设置路桩后,外围的非机动车停放秩序良好。建议在无障碍电梯和航站楼长廊的岔路口,设置一块通往1号口无障碍通道方向的指示牌,让推行轮椅、儿童车的人士知晓可便捷通行的方向,少走冤枉路。

文明餐饮 杜绝浪费

将光盘行动进行到底



解放日报文化传播中心