

《2016年上半年全国消费投诉热点分析报告》发布

车主购车后无法正常上牌 代步车违规上路现隐忧

本报讯（记者杨召奎）日前，中国消费者协会发布了《2016年上半年全国消费投诉热点分析报告》。《报告》列出了当前较为突出的8类消费投诉热点问题，其中包括代步车违规生产违规上路、汽车合格证抵押问题等。

今年3月初，湖北省黄石市下陆区消委陆续接到38名消费者投诉，反映在鑫恒丰标致4S店购买东风标致品牌家用汽车时，由于4S店未随车向消费者交付汽车合格证，导致购买的汽车无法申领牌照正常

上路行驶。消费者多次上门追讨合格证，但4S店一再拖延。下陆区消委会接到投诉后，立即开展调查。

经查，该4S店与东风生产厂家、某银行武汉汉阳支行签订三方协议，根据协议约定，4S店向某银行汉阳支行申请贷款购买东风生产厂家的车辆，银行把4S店申请购车的贷款直接支付给汽车销售公司，汽车销售公司收款后向4S店发车，向银行寄送合格证。由于4S店未能按期偿还贷款，该批合格证目前质押在银行。经过多方努

力，6月底前，38份汽车合格证如数追回，交给消费者。

湖北黄石消费者的遭遇并非个案。截至目前，中消协及湖北、河北、湖南、山东、云南、江苏、黑龙江、福建等8个地方消协已经处理了东风日产、东风雪铁龙、东风风神、斯柯达、宝马、上汽大众、长安雪铁龙等多个品牌几十起汽车合格证抵押问题的投诉，涉及近千名消费者的合法权益。有的消费者购车后，长达两年时间无法正常上牌使用。

另据了解，“代步车”因未列入《车辆生产企业及产品公告》，因此不能办理牌照，不予注册登记。但《报告》指出，目前代步车违规生产违规上路问题十分突出。近年来，中消协不断收到有关“代步车”问题的咨询和投诉，其中不乏导致消费者人身伤亡的恶性案件。

2014年，安徽省发生一起车祸，一位残疾老人驾驶“温心”牌四轮“助残代步车”发生交通事故，老人与其妻在事故中死亡。事故发生后，南陵县交警大队委托安徽全诚司法鉴定中心对涉案车辆进行鉴定，鉴定结果指出涉案车辆属于“机动车”，但湖南正华残疾人辅助器具有限公司生产的“温心”牌四轮“助残代步车”并未获得国家的公告许可，涉嫌违法。

中消协有关负责人表示，《新消法》第三十七条赋予消费者协会“就损害消费者合法权益的行为，支持受损害的消费者提起诉讼”的公益性职责。今年3月份，中国消费者协会正式委托中消协律师团律师参与调查，支持消费者诉讼。

原本在诸多高端车型上才能见到的自动泊车功能正在悄然“飞入寻常百姓家”，但实际应用却尚处于“新手水平”，产品功能噱头意义仍大于实用价值

自动泊车：“有潜力的鸡肋配置”



图为e-Golf展示智能手表控制记忆自动泊车，正在驶向车库。

视觉中国 供图

仍需要人为操作

王先生今年博士毕业之后购买了一辆带有自动泊车功能的沃尔沃V40。然而，在使用过程中，他却对自动泊车功能略感无奈。“我们日常停车，经常碰到竖向停车的情况，地库和路边均是如此，但是我的车居然不支持这样的停车方式，只能侧向自动泊车。”王先生表示，这项功能并非真正的“自动”，在前进/倒车挡互相切换时，仍需要人为操作，而整个过程也需要人为控制油门刹车。

事实上，除了特斯拉、奔驰等少数品牌之外，目前市面上绝大部分品牌的自动泊车功能大都处于类似水平。例如，带有实体换挡杆的车型，自动泊车状态下均需要人工换挡，一些较低端的自动泊车功能连刹车和油门也必须靠司机操作。在这些车上，所谓的自动泊车，仅是车辆自己在控制方向盘而已。

自动泊车尚处于“新手水平”

不光是操作的自动化程度不够高，不同厂商开发的自动泊车功能，在探测车位的最低极限上也是参差不齐。从硬件上讲，自动泊车依靠分布车辆四周的雷达和摄像头来识别车位。雷达用来探测待停区两边车辆的边界与两车的距离，采集三维环境数据；摄像头则通过色差判断车位标志线等二维平面信息。

车辆通过硬件进行原始数据采集，而软件算法则是将这些数据转化成有效的车位深度、开口大小等关键信息，最后行车电脑判断目标位置到底可不可以停车。在这一点上，不同厂家、不同车型对于车位大小的宽容度是不一样的。

以车位纵深为例，宝马3系、奔驰GLC的车长均为4.6米左右，但是需要纵深达到5.8米的车位，系统才会判断这个车位深度是够用的，相比老司机人工停车，这样“阔绰”的空间简直是“小儿科”水准。而同样是奔驰旗下的C级轿车，车身长度接近4.8米，对于车位深度的要求却仅有5.4米。

因此，从中不难看出自动泊车的一个尴尬之处：如果是空旷的停车场，想用自动驾驶，雷达信号无法采集到有效的宽度信息，自动驾驶往往很难实现。

此外，日常用车中，车主停车普遍都会重点关注一下路肩，避免车头或车尾蹭到路肩，然而自动泊车功能目前也无法顺利克服这一问题。由于我国路肩的高度普遍在10~20厘米之间，且建造标准不一，高低不齐，很多情况下路肩会蹭到汽车的前后保险杠。因此，带有自动泊车功能的车辆，虽然有雷达收集环境数据，但目前泊车系统逻辑中还没有内嵌自动刹车的控制策略，还需要人为控制刹车来避免撞上路肩，

继而避免出现“啃路肩”的尴尬。

因此，自动泊车功能具有停车条件苛刻、操作复杂、智能化程度低、需要人工干预等缺点，导致这项功能在日常生活中使用率很低，是汽车上面名副其实的“鸡肋”配置。

噱头意义大于实用？

既然自动泊车现在仍不够智能、不够成熟，那为什么厂商还要不遗余力地把这项功能推广到更多车型上面？其实原因并不复杂。首先，自动泊车功能的宣传意义不可忽视。不管是厂商、经销商采用何种营销策略，在繁忙的大街上演示一遍自动泊车，总会抓住“不少人的眼球”。可想而知，相比实用的自动刹车、定速巡航，自动泊车这项“鸡肋”功能的宣传意义显然更大。

其次，虽然自动泊车目前处境尴尬，但是这项功能仍处于不断完善发展之中，因为对于未来无人驾驶的实现，自动泊车可以说是“基础中的基础”。

就目前来讲，自动泊车虽然还是一项还不够成熟的配置，但厂商愿意让更多的人接触、使用自动泊车，如此才能获得更多使用反馈，这对于软件控制逻辑层面的完善和提升至关重要。“有潜力的鸡肋配置”，这或许是对于自动泊车功能一个更中肯的评价。



近日，西安市雁塔区交委会组织城管执法局、交警大队、街办、社区、附近小区物业等单位前往长安南路长延居小区南侧占道停车场，对该停车场进行了取缔。有知情人士称，这个占道停车场长期存在，停车场此前使用的是假票或废票。

优步将采用高清卫星图像改进定位数据

据新华社电（记者马丹）美国打车软件服务运营商优步近日与数字地球公司结成全球伙伴关系，将采用后者提供的高清卫星图像，更好地掌握乘客的地理位置。这是打车软件行业的又一项重要技术动向。

数字地球公司19日在其官方微博中说，这些图像将改善世界各地司机与乘客使用优步的体验，优步将利用数字地球公司的图像和定位数据，帮助确定和改进车辆接送客人的路径。

数字地球公司是美国主要商业卫星图像供应商，拥有一个高清地球成像商业卫星网络，每年采集合集逾10亿平方公里的地球表面高质量卫星图像。这些卫星图像有很高的清晰度，可以分辨地面上尺寸规模只有30厘米的物体。这家公司说，这使客户可以使用前所未有的能力理解运营环境，进而创造改变生活的新服务。

优步尚未就与数字地球公司的合作发表声明。但分析人士认为，这两家公司的合作关系将进一步增强优步的地图业务。地图和定位对优步的打车服务非常关键，优步去年开始在地图业务上发力，除了买下一家地图绘制公司，还收购了微软的地形部门。另外，优步的地图测绘汽车也驶上街头收集图像，以改善优步服务中的路线选择和预计到达时间等功能。

优步最初成立于2009年，将互联网与民众交通需求结合，创造性地开辟了打车软件这个新行业，目前在全球数百个城市提供打车软件服务。但优步在发展过程中也面临一些批评，如人们担心该公司所搜集的乘客数据可能被用于侵犯隐私等。优步最新采用高清卫星图像的决定是否会带来新问题，还有待时间检验。



教练车身披遮阳篷 学员“烧烤天”学驾驶

近日，在安徽安庆，入伏以后气温连连攀升，为了方便学员在“烧烤天”里学习驾驶，一家驾校在每辆教练车的车顶上都安装了遮阳篷。

视觉中国 供图

三菱、铃木等日本汽车厂商相继曝出燃油效率造假，安全气囊厂商日本高田公司也被曝测试数据造假

日本车企深陷“诚信门”

□新华社记者 钱铮 许缘

近期，三菱、铃木等日本汽车厂商相继曝出燃油效率造假，安全气囊厂商日本高田公司也被曝测试数据造假，深陷“诚信门”。不止一家企业、长达几年甚至十几年的造假，仅归咎于某一企业道德败坏、诚信缺失已经很难解释，其背后是政府部门和企业自身监管的缺失、企业文化的弊端以及经济和社会大环境的影响。

首先是日本汽车燃油效率测定制度存在漏洞。日本汽车生产商上市一个新车型之前，日本国土交通省的一个外围机构“汽车技术综合机构”要根据相关认证制度，对该车型的安全性和环境性能进行审查。审查共有30到50个检查项目，其中包括燃油效率。但是，计算燃油效率所依据的基础数据，如轮胎和路面的摩擦、行驶阻力等，都是由企业自行测定后申报的。三菱造假丑闻曝光后，国土交通省重新验证了这些

数据，发现企业上报的数据中有7项数据根本没有经过审核，监管机构直接照搬了企业提供的数据。

其次，企业自身的监管体系也存在漏洞。三菱汽车在此次“燃效门”事件中，最早被曝涉嫌造假的4款轻型汽车中，DAYS和DAYS ROOX这两款是为日产代工生产、由日产负责销售的。日产和三菱从2011年起就开始在轻型汽车领域合作，包括三菱代工生产DAYS、DAYS ROOX等车型向日产供货等，但直到2015年11月，日产为研发上述两款车型的下一代升级版本进行准备工作时，发现国土交通省规定方法测试两款车型的燃油效率所得数据与三菱汽车报告的数据有一定差距，才最终牵出了三菱汽车篡改数据的丑闻。

类似的还有高田“气囊门”事件。高田向题气囊在十多年里躲过多家汽车生产商的安全监控体系，原因何在？业内人士指出，日本车企在选择供应商时的前期考核非常认真严

格，而一旦一家企业成为其供应商，后续审核则会宽松许多，有的车企甚至未必每年对供应商进行审核。

日本企业文化中的诸多弊端也使企业内部的不正当行为难以被发现，或即使被发现，纠错和堵漏的速度也相当迟缓。

日本NEW HORIZON资本公司董事长长安东泰志表示，这类造假的一个原因是日本“纵向分割”的企业文化，即以上下关系为中心运营。这种环境下，部门内部人员非常稳定，许多人在同一部门里一待就是十几年，外人很难发现里面出了什么问题。

分析人士指出，不管是隐瞒应该召回车辆的故障信息，还是篡改燃效数据，如果不是整个组织一起隐瞒是瞒不住的。在日本企业里，揭发产品缺陷或不正当行为的职员会被视作组织的敌人，遭到贬职甚至解雇。出于明哲保身，大家要么视而不见，要么不得不为虎作伥。

经济和社会大环境的影响也不容忽视。

上半年我国普通公路投资额已超过高速公路

据新华社电（记者赵文君）今年上半年，我国公路水路行业完成固定资产投资7813亿元，同比增长8.7%。其中普通公路投资快速增长，投资额已超过高速公路。这是记者21日从交通运输部新闻发布会获悉的。

交通运输部新闻发言人刘鹏飞介绍，今年上半年，交通运输经济运行呈现“总体平稳、稳中有进”发展态势，交通运输主要指标变化均处于预期范围内。货运量、港口货物吞吐量、交通固定资产投资均在高平台上继续保持增长。二季度货运量、港口外贸货物吞吐量、集装箱吞吐量增速较一季度均有加快。

刘鹏飞说，今年上半年，交通运输行业结构调整优化的阶段性特征明显，具体表现为客运结构持续调整优化、货运增速稳中有升、交通固定资产投资持续较快增长。

上半年，全社会完成客运量94.5亿人次，同比下降2.7%。其中，铁路旅客发送量同比增长12.4%，高铁出行比重持续提高。公路客运量延续下滑趋势，但私家车出行持续快速增长，高速公路7座及以下小客车流量增长超过15%。民航客运依然保持较快增长，同比增加10.8%。

上半年，全社会完成货运量197.4亿吨，同比增长3.1%。其中，铁路煤炭、钢铁等运量降幅较大，高速公路货运量增速快于普通公路。快递业务持续高速增长，全国快递业务量同比增长56.7%，业务收入增长43.4%。多式联运加快推进，集装箱箱铁水联运量增长20%左右。

西安：违规停车场收费亭被拆除



近日，西安市雁塔区交委会组织城管执法局、交警大队、街办、社区、附近小区物业等单位前往长安南路长延居小区南侧占道停车场，对该停车场进行了取缔。有知情人士称，这个占道停车场长期存在，停车场此前使用的是假票或废票。

优步将采用高清卫星图像改进定位数据

据新华社电（记者马丹）美国打车软件服务运营商优步近日与数字地球公司结成全球伙伴关系，将采用后者提供的高清卫星图像，更好地掌握乘客的地理位置。这是打车软件行业的又一项重要技术动向。

数字地球公司19日在其官方微博中说，这些图像将改善世界各地司机与乘客使用优步的体验，优步将利用数字地球公司的图像和定位数据，帮助确定和改进车辆接送客人的路径。

数字地球公司是美国主要商业卫星图像供应商，拥有一个高清地球成像商业卫星网络，每年采集合集逾10亿平方公里的地球表面高质量卫星图像。这些卫星图像有很高的清晰度，可以分辨地面上尺寸规模只有30厘米的物体。这家公司说，这使客户可以使用前所未有的能力理解运营环境，进而创造改变生活的新服务。

优步尚未就与数字地球公司的合作发表声明。但分析人士认为，这两家公司的合作关系将进一步增强优步的地图业务。地图和定位对优步的打车服务非常关键，优步去年开始在地图业务上发力，除了买下一家地图绘制公司，还收购了微软的地形部门。另外，优步的地图测绘汽车也驶上街头收集图像，以改善优步服务中的路线选择和预计到达时间等功能。

优步最初成立于2009年，将互联网与民众交通需求结合，创造性地开辟了打车软件这个新行业，目前在全球数百个城市提供打车软件服务。但优步在发展过程中也面临一些批评，如人们担心该公司所搜集的乘客数据可能被用于侵犯隐私等。优步最新采用高清卫星图像的决定是否会带来新问题，还有待时间检验。

近年来日本经济不景气，老龄人口越来越多，子女独立后，老年人倾向于换购更小型的汽车。所以，日本国内市场轻型汽车非常畅销。

另外，日本实施环保车减税和汽车绿色税制，达到国土交通省规定的尾气排放和燃油效率标准的汽车被列为税收优惠对象。消费者购买这样的汽车，可享受车辆购置税、道路税等税收的减免。

因此，日本消费者购买汽车时，燃效是优先考虑的因素之一。对汽车生产商来说，其生产的汽车，尤其是轻型汽车，燃效指标直接关系到销量。生产商之间围绕燃效的竞争也非常惨烈。有日本媒体报道，三菱汽车的研发经费远远少于其他车企，技术研发的落后使其在燃效竞争中处于劣势，最终选择在数据上动手脚。

日本车企“燃效门”事件并非独立个案，而是制度缺陷、文化弊端和大环境原因互相交织所致。因此，如果不从根本上改变这些因素，造假的毒瘤将难以根除。