

揭秘车贷诈骗链条

新华社记者 黄江林

在全国范围内寻找“征信白户”贷款购买豪车,提车后立即转卖套现、分赃……近期,天津、山东、上海等地警方打掉多个涉汽车贷款诈骗犯罪团伙,有的涉案金额上亿元,一条环环相扣的车贷诈骗黑色链条由此揭开。

为了3万元背上几十万元贷款

近期,天津市公安局河东分局成功打掉了一个涉汽车贷款诈骗的跨省犯罪团伙,抓获犯罪嫌疑人53人,涉案金额上亿元。牵涉其中的张某至今仍“稀里糊涂”。

今年2月,张某从山东淄博赶到天津市河东区报案,称自己“被骗了”。张某当时称,半年多前,经王某和高某介绍,来天津贷款购买了一辆价值45万元的某品牌汽车。双方约定,购得车辆归王某所有,首付款、月供均由王某垫付,他只配合申请汽车贷款,并拿到3万元的报酬。

“当时王某、高某说,只需要来天津做一笔车贷流水,就可以帮我提升贷款资质。”想到天津有人管吃住,还能分到一笔钱,张某欣然答应。但按约定贷款买车2个月后,王某和高某再也联系不上。

介绍人不见了踪影,车子不归自己所有,几十万元贷款却还在自己名下,张某慌了神,向警方求助。

天津市公安局河东分局接到报案后,立即组织经侦部门民警对案件进行研判分析。“经过深入分析发现,王某、高某大量给他人交首付购车,短时间内又获得回款,非常可疑。”河东分局打击犯罪侦查支队五大队副队长樊鸿博说。

随着相关线索汇集,一个组织严密、分工明确的车贷犯罪团伙浮出水面。

这一切的幕后主使,是一个叫王某龙的人,他在全国范围内控制了多个类似于王某等人的小团伙,并为小团伙提供资金支持,用于支付车辆首付实施贷款诈骗。王某、高某作为该犯罪团伙中的成员,负责寻找、联系

系“背贷人”等工作。

张某贷款花45万元购买的车辆,几个小时后被以约40万元的价格卖给了山东的二手车商。一贷一卖之间,犯罪团伙从银行套利20多万元。“这些钱被分给10多个人,多的分到十多万元,最少的也拿到了5000元。”河东分局打击犯罪侦查支队五大队民警樊宇说。

“垫资人”“中介”“背贷人”等各有分工

近来,全国多地发生类似车贷诈骗案件。不久前,上海青浦警方侦破一起汽车贷款诈骗案,抓获犯罪嫌疑人11名,贷款诈骗金额300余万元。今年夏天,山东省德州乐陵市公安局侦破一起特大涉汽车贷款诈骗案,抓获团伙犯罪嫌疑人17人,涉案价值达1.2亿余元。

记者了解到,车贷诈骗已经形成一条完整的黑色产业链,涉及“垫资人”“中介”“背贷人”等多个角色。

“‘垫资人’一般是贷款诈骗活动的组织者,起主导作用。”樊宇说,“垫资人”主要为支付车辆首付、骗取贷款提供资金。为了防止骗局被快速识破,有的“垫资人”会为“背贷人”提供3至4个月的月供资金。

“中介”负责物色“征信白户”、助贷、买卖车辆等。据介绍,“中介”还会进一步细分为“联系人”“助贷人”“销赃人”等。

“‘联系人’负责寻找‘背贷人’,也就是在全国各地物色‘征信白户’。‘助贷人’通过伪造工作单位、家庭住址、银行流水、收入证明等方式给‘背贷人’进行‘包装’,还会提供相应的贷款指导和培训。”办案民警说。

与此同时,“销赃人”提前找好买家,等贷款购车完成后,短时间内将车辆转手、变现。“背贷人”是这条黑色产业链上的“工具



新华社发 王威 作

人”。警方介绍,“背贷人”往往年龄偏大、文化程度低、无固定工作,急需资金或急于提升自身贷款资质。在“首付不用本人付、贷款不用本人还,还能拿到分红”等话术诱惑下,一些人选择出卖征信配合“中介”贷款。

一个“背贷人”的征信,三四个月时间就会被“榨干”。天津警方查处的这一团伙中,有“背贷人”在多地贷款购买了4辆车,总价值200余万元。

漏洞亟待补齐

天津市公安局经侦总队相关负责人表示,车贷诈骗案件呈现出高频、快速、流窜作案等特点。

由于犯罪分子手中拥有车辆全套贷款手续,第三方人员购买过后,追赃挽损难度大。金融机构无法收回放贷资金,损失巨大。

樊鸿博说:“有些人从事过汽车贸易工作,或有银行信贷部门工作经历。申请贷款时,会通过手机申请、规避面签,并让‘背贷人’将贷款周期拉长,从而提高银行的放贷意愿。购买车辆时,也会选择更容易贷款购买的小众豪华品牌轿车。”

有的银行没有对贷款人进行严格审核;

有的银行贷后管理松散,未对汽车上牌后的抵押情况进行有效跟踪,也给了犯罪分子可乘之机。

受访人士认为,银行等贷款机构应完善内控机制,加强信贷管理、从业人员纪律约束,严格落实贷前调查、贷时审查、贷后检查的贷款“三查”工作。

“从事汽车销售的4S店、二手车商,一般是能够发现其中蹊跷的;但有些人为了获利,在不担责的情况下,揣着明白装糊涂。”办案民警说,车辆从购买、上牌到卖出仅仅几个小时,行车里程只有20多公里,明显不符合常规。汽车行业应加大监管力度和从业人员教育,防止违规操作。

此类案件中,“背贷人”不乏农民和涉世未深的大学生。樊鸿博说,刑法明确规定,以欺骗手段取得银行或者其他金融机构贷款,给银行或者其他金融机构造成重大损失或者有其他严重情节的,需要承担刑事责任。

警方提示,广大群众在日常生活中要不断增强防范意识,提高警惕,珍惜自身信用记录,不要因为贪图蝇头小利而沦为违法犯罪分子的帮凶。(新华社天津12月10日电)

破“一床难求”! 我国多地试行“共享病床”

新华社记者 董瑞丰 李恒

一张小小的病床,可能只是大医院的“千分之一”,却会是住院患者的“百分之百”。

着眼患者“一床难求”之忧,我国多地医院探索试行“共享病床”——打通各科室,医院哪里有病床,患者就住在哪里,让全院床位成为流动的共享资源,减少患者入院等待时间。

为缓解住院难,我国已经持续扩容病床数量。最新统计显示,全国共有床位1017.4万张,每千人口医疗卫生机构床位已超过部分发达国家水平。

调查显示,“一床难求”的一个主要症结是“忙闲不均”。

一面是部分大医院病床供不应求,一面是基层医院病床时有闲置。即使在医院内部,不同科室的病床使用也不均衡,各有各的峰谷。

2023年全国医院病床使用率为79.4%,其中三级医院91.1%,二级医院74.3%,一级医院54.1%。

民之所盼,正是医改之所向。

——“共享病床”怎么“共享”?

在中日友好医院,前来治疗肺部恶性肿瘤的李女士,从预约挂号开始,不到一周就办理了入院手续。几年前她看同样的病,床位排了1个多月。住院更快,是因为李女士没有在胸外科病房“干等”,而是住进了住院部其他科室的病房。

医院医务处负责人介绍,医院内科和外科各为独立组,组内楼层相近的科室可以共享床位。以胸外科为例,现有47张床位,有了“共享病床”,收治能力相当于近70张床位,增长约50%。

冬季呼吸道疾病高发,湖南省儿童医院通过床位统筹,将患者收到其他内科病房;福建医科大学附属第一医院的患者由原先平均等候7至8天入院降为3至4天;北京市卫生健康委在2024年改善医疗服务工作方案中提出,以市属三级医院为重点,启动试点“全院

一张床”管理……

没增加病床、没增加医护人员,从共享里“多”出的收治床位,可以让患者尽早住院。

——“共享病床”是否就是“床位调配”?

最大程度“盘活”有限的床位,不少试点医院成立专门的管理中心统筹患者收治,通过信息化系统,及时跨科调配病床。

为简化患者办理入院、出院手续,减少院内奔波,有的医院还大力推行床旁自助结算工作。患者无需再到服务大厅窗口排队等候,床位闲置的时长也进一步缩短。

“这是一项‘以患者为中心’的系统工程,体现了医院现代化治理能力的提升。”中日友好医院党委书记宋树立说,“共享病床”涉及医务、护理、财务、信息、后勤等多部门的深度合作,是对医疗服务流程的重塑和优化。

——如何确保疗效“不打折”?

为方便跨科住院病人,重庆医科大学附属第二医院实行首诊医生负责制,从查房、查体

到写病历、开医嘱,均由首诊医生负责到底。

专家介绍,“共享病床”要确保医疗质量不打折扣,“医生跟着患者走”是关键。患者调配到其他科室的病床,负责治疗的仍是原科室医生。护士经过针对性培训,也能够胜任护理任务,并朝着全科护理的方向发展。

部分医院还成立了紧急医疗救护快速反应小组,“共享病床”一旦出现危急重症病人,能确保及时、规范进行急救治疗。

缓解住院难,“共享病床”是一种答题方式,各方也在寻找更多解题思路。

加快建设分级诊疗体系,让术后康复、慢性病维持等患者“下沉”到更多基层医院;推动更多非必须住院的术前检查项目在门诊完成;提升“当天住院、当天手术、当天出院”的日间手术比例……

想方设法做,努力向前进,办好一件件就医“小事”,就是医改惠民的“大事”。

(新华社北京12月10日电)

隐私数据保护:别总靠事后“打补丁”

新华社记者 梁建强

智能汽车数据隐私泄露问题近日再度引发公众关注。一位智能汽车车主发现,他的汽车AI能轻松掌握自己近一个月的全部出行信息。联系到近期几起数据泄露事件,公众对于智能汽车用户数据信息“裸奔”的担忧再起。

为强化智能汽车数据隐私保护,近年来,有关部门做了不少工作:无论是在个人信息保护法中列出相关规定,还是出台《汽车数据安全管理办法(试行)》等,都体现了对这一问题的高度重视。

不过,随着当前汽车智能化和网联化程度的不断提高,新问题一直层出不穷:一些车企用

户的敏感信息被频频暴露于公众视野,车内隐私视频被随意泄露等事件,更是有发生。

智能科技跑得越快,监管脚步不能慢。智能汽车数据隐私泄露,别总是出了事再立规,让广大车主信息一次次在监管盲区下被“裸奔”。

隐私数据保护,不能总靠事后“打补丁”。相关部门要正视消费者对数据隐私保护的迫切需求,加强前瞻性、预判性监管,加快推进法律法规的完善,列出“禁区”详情,进一步明确违法处罚措施。

车企对个人信息的收集、存储、应用的规模越大,范围越广,就越要有严格的边界约束和对等

的风险防范机制。要提前明确信息监管红线,对智能驾驶数据的使用做到有规可循,并根据技术发展实际情况,及时完善对技术服务商行为的规范引导。

同时,对一些车企恶意搜集信息行为,要加大惩处力度,实施重拳打击。

大数据时代,消费者隐私数据保护应被视为“头等大事”。汽车智能化是发展趋势,但不应以泄露车主隐私为代价。只有系好数据隐私的“安全带”,更加重视保护公众合法权益,智能汽车行业才能行稳致远,科技才能更好造福人类。(新华社北京12月9日电)