

货车“挂靠”困境，何解？



货车等待装车作业。丁磊 摄

挂在公司， 车辆竟被非法抵押

货车“挂靠”，即将个人购买的货车登记注册在相关运输企业名下，通过缴纳管理费等费用，名义上作为该企业的车辆，从事道路运输经营业务。虽然相关政策并未规定个体车主必须挂靠物流公司，但为了获取稳定货源，个体车主一般都会找一家物流公司“背书”以保证信誉，这在货运行业较为普遍。

在货车挂靠模式下，挂靠公司成了货车的产权所有者，一些不法分子借此将货车非法用于抵押贷款。2018年，重庆开州区的张新鲜将自己的货车挂靠在某一家物流公司名下。2021年5月，一融资租赁公司工作人员告知他，这台货车被挂靠公司抵押贷款后，还有13.9万元贷款尚未结清。2025年8月，张新鲜的货车被该融资租赁公司派人开走，对方表示只有结清贷款，才能取回车辆。

“挂靠之后，机动车行驶证在公司名下，物流公司负责人利用这个漏洞，冒用我的名义，办了抵押贷款。”张新鲜说，虽然货车挂靠公司负责人已因涉嫌合同诈骗被检察机关起诉，但自己这几个月来一直背着债务追讨车辆，问题至今仍未解决。

记者采访多位货车司机得知，货车是司机赖以经营生活的“重要资产”，也会在车主之间频繁转手交易。挂靠公司违法将货车抵押贷款后，由此产生的经营风险和法律纠纷，往往连带影响多任车主，形成“案中案”，危害进一步扩散。

2020年5月，货车车主周邦军将自己的货车挂靠到一物流公司名下，2021年1月周邦军通过内部协议方式，以31.2万元的价格将车辆转卖给下家。“我们这两任车主都没想到的是，在2020年6月，这台货车就被挂靠公司抵押给了一家金融公司，而且因为没有按时还贷款，货车被扣押。”周邦军说，他和下家因此产生纠纷。“下家起诉要我赔偿购车款，这个事情已拖了5年多没有解决。”

采访中，重庆律师周立太告诉记者，通过挂靠，机动车行驶证等产权关系都登记在挂靠公司名下，从法律关系上看这些车辆属于挂靠公司。“如果绕过实际车主，对车辆进行私下处置，产生的风险就会‘击鼓传花’，在前后任车主之间传递，最后不知道在谁的手上暴雷。”

对于我国数千万货车司机而言，货车不仅是谋生工具，更承载着家庭希望与创业梦想。然而，记者在一些地方走访发现，近年来有货运挂靠企业，利用货车登记在公司名下的便利条件，将货车非法抵押贷款套取利益，给实际车主带来巨大风险和损失。

“直到车辆被扣押，我才知道被坑了”

记者调查发现，有的挂靠企业绕过车主抵押货车，动辄牵涉数十名车主，涉案金额近千万元。一些案件积压多年，背后是因为这些问题事前发现难、事中事后查处难。

——法人不是实控人，背后脏手藏得深。记者走访发现存在挂靠纠纷问题的相关企业时发现，一些公司法人代表和实际控制人并非同一人。有的挂靠公司法人代表声称，自己只是“挂个名”，对背后公司是怎么操作的“不知情”。

采访中，多名货车车主告诉记者，货车挂靠后，除了每年缴纳管理费，挂靠公司帮忙办理货车保险、年审等之外，其余时间车主与挂靠公司几乎不联系。“作为货车实际经营者，很难及时发现挂靠公司玩的什么套路。”身处抵押纠纷的货车车主付豪告诉记者。

——张冠李戴“被贷款”，车主权益保障难。有的金融公司在办理挂靠货车抵押贷款时，为了降低风险，会要求实际车主出面、签名，同意抵押，一些挂靠公司就通过找人冒名顶替办贷款等方式，规避审查。

货车司机张从健的货车，被一家物流公司私自进行了抵押贷款。张从健告诉记者，这家公司当时为了拿到贷款，找了一个名叫“张禧”的人冒名顶替他，与金融公司签订贷款合同。“他们办贷款的整个过程，我一直被蒙在鼓里。直到我的车因未及时还贷款被扣押，我才知道被坑了。”张从健说。

——挂靠游离监管外，事前事中难阻断。相关道路运输行业监管部门干部告诉记者，道路运输主管部门主要对货运企业具体运输行为、资质等进行监管，而货车挂靠属于市场行为。当前，无论是国家还是地方政策，都没有对挂靠关系本身应该如何规范提出明确的监管要求，导致货车挂靠后，游离于监管视野之外，形成灰色地带。

正因如此，日常行业监管很难“穿透”因挂靠而导致的非法抵押行为，难以在事前发现和制止类似非法抵押、合同违约等猫腻。上述受访干部坦言：“往往只能在问题爆发、实际车主蒙受损失后，由公安等部门介入调查，进行事后打击。”

堵住挂靠漏洞， 规范行业秩序

挂靠已成为货运行业的一个普遍现象，但车辆挂靠经营在货车销售、生产经营等环节存在诸多风险，缺乏明晰的监管要求，这或将造成极大的法律和治理风险。

业内人士分析认为，一些挂靠公司存在明显合同违约行为、刻意隐瞒贷款事实，实际上是通过虚构事实实现非法占有，或已构成诈骗犯罪行为。受访业内人士建议，应堵住货车挂靠政策漏洞，打击诈骗乱象，提高货运行业运营规范度。

持续提高货车行业挂靠关系规范自律水平。相关主管部门可指导各地货运行业协会、货运企业等，制作货运企业与实际经营者挂靠合同的示范文本，引入“挂靠车辆所有权归实际车主所有”“未经实际车主同意，禁止挂靠公司擅自抵押或转让车辆”等关键性条款，引导行业规避风险。

完善具体政策设计，提高货车挂靠规范监管要求。周立太等建议，鼓励相关行业主管部门积极探索、靠前介入，通过对货运企业进行摸排，建立货车挂靠大数据信息库，利用大数据智能化手段，实时掌握货运企业挂靠情况。同时，可在货车相关产权证明材料中，增加“实际车主”等栏目，进一步明晰车辆产权关系，有效保护货运车主合法权益，有序推动行业规范化运行。

(半月谈)