



现状

电车油车分开停在杭州不多见

在滨江银泰地下车库，油车和电车普遍混停。

商场物业表示，到目前为止没有车主提出过电车和油车需要分开停放，所以，商场的地下车库一直维持着混停模式。“油车和电车分开停，可能商场建设之初，就要考虑地面充电桩设置等问题，需提前规划。”物业表示，地下车库配置了完善的消防设施，若出现意外，能够第一时间处理，开业以来，没有出现过电车自燃等情况，“也暂时没有油电分开停放的计划。”

奥体印象城的地下车库，也是油电混停状态。商场物业说，地面有一个停车场，安置了充电桩，新能源车可以停此地充电，“地下车库禁止新能源车停放，且安装了几个品牌的充电桩，供相对应的新能源车充电。油车电车分开停放，实施难度较大。”

在杭州部分小区，油电混停情况也很普遍。

凤起潮鸣府小区地下车库安装了不少电车充电桩。物业表示，曾听业主讨论过新能源车安全问题，“但目前没有更好的解决方案，小区没有多余空地划出来给新能源车。”

小区业委会副主任朱先生也表示，业主对电车自燃、电车火灾难以扑灭等问题确实有担忧，但“毕竟没有相关的法律法规来支持油电车分开停放，这事只停留在讨论层面。期待有更好的解决方案。”

江河鸣翠小区的地下车库也是油电混停状态。“对于新能源车单独停放，小区没有规划过，而且也没合适的空地。”小区业主吴先生(化名)说，很多业主的提议落实到实施层面，必须考虑现实问题等，“之前有业主提议电动自行车不要进小区，也不符合现实情况，实施不下去。单独停放新能源车也类似。”

双牛大厦的地下停车库车位紧张。“大楼商住两用，有业主，有上班族，也有店铺老板，本来停车位就不够用，想要把油车和电车分开放，根本不可能。”保安说。

担忧

新能源车起火后难以扑灭

在走访中，记者发现不少人对新能源车的担忧来自于“自燃率，起火后难以扑灭，燃烧后会殃及周边车辆等”。

比如今年2月，不少媒体报道海南岛新能源车大量滞留的消息，当时，海南迎来集中返程高峰，受到大雾影响许多旅客滞留海南，3个港口自驾车过海的需求旺盛，但新能源汽车船票一票难求。背后原因是规定登船后，新能源车要在船上划定的专门区域集中停放，且数量不能超过船舶定额(以小车位)的10%，总数不超过18辆。

当时，央视新闻曾报道，海南海峡航运股份有限公司介绍，由于新能源电动汽车主要靠电能提供动能，所以在车辆高温暴晒或充电不当的情况下，可能引发自燃导致火灾。相关研究表明，此类火势蔓延速度快，容易释放大量有毒气体，并且难以扑灭，一旦失控，将会严重破坏船舶，并威胁到船上人员的生命安全。

今年8月，杭州萍水人家小区地下车库发生了一起新能源车充电自燃事故。物业工作人员发现及时，立即用灭火器灭火，可惜很快发生复燃，地下车库的喷淋系统开始喷水，但没压住，幸亏消防队员及时赶到现场。“当时起火的新能源车两旁都无停放车辆，所以没造成更大损失。地下车库顶部的消防喷淋被烧坏了。”小区物业工作人员表示，那场自燃如今想起还是有点后怕，不过对于电车停放问题，尚未有更好的处理方式，“油车和电车分开停放不现实。”

火灾后，萍水人家小区关于新能源车的停放安全问题讨论更加激烈。

“油车和电车放一起蛮危险的，如果充电桩一短路，可能会导致连锁反应。”业主王先生赞成分开停放。也有业主表示，“现在老小区停车位这么紧张，不停地下车库，能停哪里去？”

说法

电车油车都存在起火风险

“从起火风险上来说，新能源车和燃油车都存在。”消防方面专家表示，新能源车起火的类型以蓄电池充放电时热失控导致的起火、蓄电池磕碰导致电池内部热失控的起火以及碰撞、车内线路故障等起火为主，而燃油车的起火原因则以碰撞、车内线路等因素为主。

同样是起火，从灭火难易程度上来说，涉及新能源车蓄电池引发的火灾，扑救过程会复杂些。“蓄电池热失控火灾中，电池内部处于一个持续化学反应的状态，需要在车外不断地使用水枪对起火部位进行降温，减缓反应强度，直到电池内部化学反应彻底结束，火势复燃的风险才算排除。”

另外，对于地下停车库而言，在建设时就有相应的消防安全措施标准，管理部门要严格执行相关标准，确保车辆在地下车库发生火灾时，能及时处置并确保群众的生命财产安全。

上海博和汉商(杭州)律师事务所创始合伙人、名誉主任邵斌律师表示，若电车自燃殃及其他车主车辆的损失，财产的受损方可以向电车车主主张赔偿。

“如发生了超出保险金额部分的损失，确定没有其他外界因素导致，仅车辆自身原因发生自燃的情况下，可以对车辆的生产商进行索赔。”另外，如果车辆停放的车库安全措施不到位，导致损失扩大，“车库的所有权和管理方，比如酒店和物业，根据过错，也应承担相应比例的赔偿责任。”

据潮新闻



一边是保有量增势明显
一边是停车安全问题之争

地库禁停电车 你怎么看?

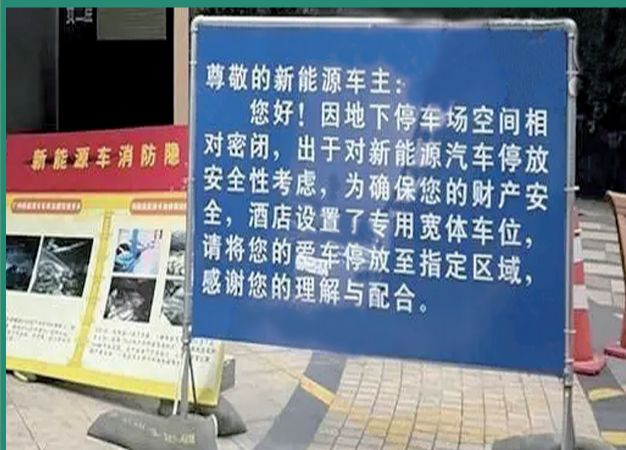


近日，“杭州一地下车库该不该禁止新能源车停放”的消息引发关注。

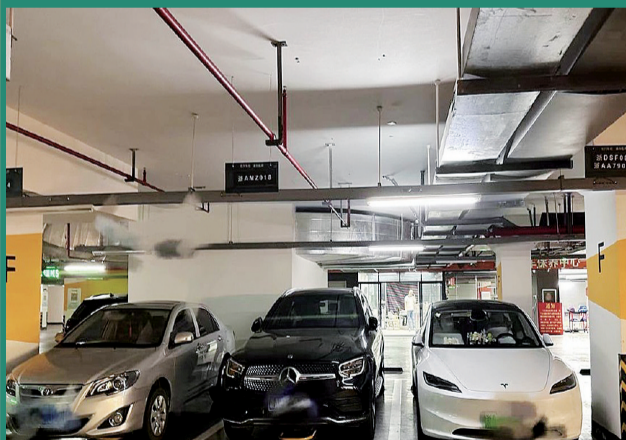
无独有偶。今年8月21日，浙江宁波汇港大厦贴出告知函，要求新能源车辆在地面停放，不能进入地下车库。5天后，宁波市鄞州区南部商务区管委会回复称，经过调查了解，原因是汇港大厦业主出于管理需要和安全考虑，拟将新能源车统一停放在地面固定车位，后续管理方也会针对新能源地面停车增加相关配套设施。

据公安部交通管理局权威发布，截至2024年6月底，全国机动车保有量达4.4亿辆，其中汽车3.45亿辆，新能源汽车2472万辆，占汽车总量的7.18%。上半年新注册登记新能源汽车439.7万辆，同比增长39.41%，创历史新高。

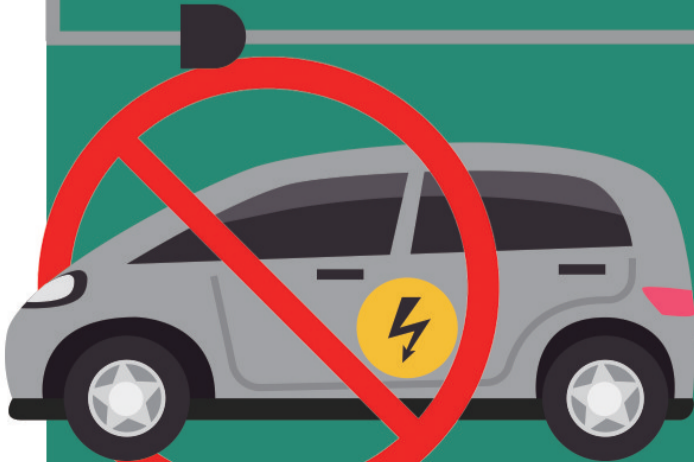
一边是新能源汽车保有量增势明显，一边是新能源车停车安全问题之争，两者之间有无平衡之法？



车库入口处的提醒



地下车库，油车和电车普遍混停。



1分钟收费1元钱 电车“占位费”引争议

随着新能源车的普及，充电桩的需求不断增加，部分车企建设的充电站开始收取“超时占位费”，通常为每分钟一元。

收取“占位费”的依据是什么？超时提醒如何更加人性化？

景区充电被收“超时占位费”

近日，山东济南的张女士到一家主题乐园游玩，她的车在停车场的充电桩充电后，被运营方按照每分钟一元钱的标准收取了“超时占位费”。张女士最终缴纳充电费40.72元、服务费11.8元、占位费46元、停车费8元。在她看来，适当的占位费是可以接受的，但在景区内充电的收费并不合理。

“车主在景区内充电的目的是要去里面游玩，不可能进入景区后，在一个小时或一个半小时出来拔电，而且景区验票后无法再次进入。”张女士表示。

张女士告诉记者，收取“占位费”前，充电桩运营方没有进行任何提示，而且收费标准公示并不明显，“收费信息比正常字体还要小的字体显示，难以引起注意。”她还提到，在她驶离时，至少有5个充电桩是空着的，在这种情况下收费的合理性不高。而且充电桩无人看管，强制收费让她感到不满。

同时，张女士还质疑运营方的收费标准是否符合相关规定。记者以车主名义联系了该充电桩的运营方，客服表示：“充电结束后，如果车主在30分钟内未拔枪离开，将按每分钟一元收取超时的占用费用。快充通常在30分钟左右完成，建议车主在进行耗时较长的活动(如吃饭、看电影或开会)时，评估进行充电的必要性。”客服还称，全国范围内基本上普遍实施这种收费政策。

记者在一网络投诉平台上搜索注意到，相关投诉多达400多条。

多款App“占位费”提示模糊

记者采访了多位车主，部分车主认为，高额的“占位费”能劝退霸占停车位的行为，但也有车主认为，“占位费”可以收，但不能乱收，需要充分告知车主，并公示收费标准。

何先生称，在未提醒的情况下，他曾遇过去一小时被收取30元超时“占位费”的情况。

记者致电何先生反映的这家充电桩运营方，客服人员表示，“占位费”的收取标准由充电所在的场站来制定，而对于收取“占位费”是否有提醒一事，客服人员称，需要消费者自行添加提醒。

“在扫码启动充电之前，会有相关信息展示，并在充电订单下方有开启短信说明的选项，车主需要手动开启才能收到提醒。如果不选择开启，则不会收到任何通知。”何先生补充说，有些地方在扫码充电时也会弹出提示，告知车主将收取“占位费”。

记者随机下载了多款用户使用较多的充电站App，注意到相关收费提示都不够醒目。有的充电收费提示仅用灰色的小一号字体呈现，且各家收费标准不一，有的显示超时“占位费”封顶100元，有的则上不封顶。

目前收费标准无相关规定

上海新能源汽车业内人士刘先生向记者透露，除了新能源汽车品牌会设立专有充电站，还有许多第三方充电站品牌。

“一些品牌方会收购市场上的闲置充电资源，这种加充桩会接入他们的充电桩网络，充电桩的定价由经营者决定，定价方式就是电费加上服务费。”刘先生表示，“目前我国尚未设立相应的技术标准，行业标准或法律法规来约束和监督充电桩收费。如果没有相关规则，企业方以自己的方式进行监督和提醒，是完全合理合法的，符合市场经济的发展规律。”

专家：加强提示是运营方义务

上海市消费者权益保护委员会副秘书长唐健盛认为，虽然“占位费”没有统一的收费标准，但行业监管应强调收费要更加公开透明，加强提示应是运营方的义务。

唐健盛表示，运营方应向消费者做出非常明确的提醒，合理的“占位费”标准应伴随更加友好的提醒方式，例如商家可以通过获取消费者的手机号或使用App进行及时通知，以确保消费者的知情权。

中国人民大学公共管理学院教授、博士生导师马亮指出，相关部门和行业协会均应发挥积极作用，引导企业更好地设定相关收费标准，履行收费公示义务。

据中央广电总台中国之声