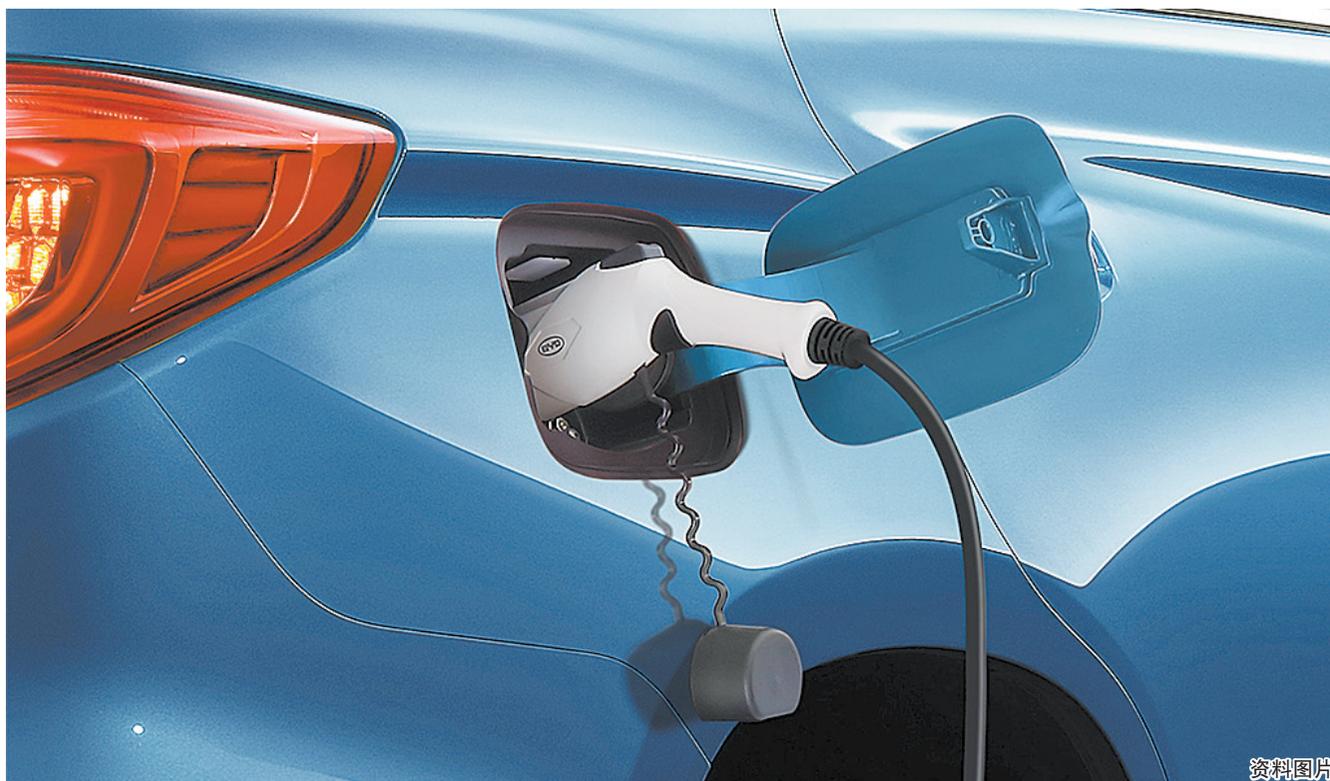


充电车位常被燃油车占据

专家呼吁完善立法保障充电



资料图片

2018年,北京市小客车指标年度配额由之前的15万个调整为10万个。其中普通指标额度4万个,新能源指标额度6万个。

看到这一消息,在北京一家事业单位工作的李飞坦言,自己有点小幸运。

“2016年的时候,我摇号已经摇了3年,但中签率太低,我自己实在是没有信心。正好那时候新能源汽车只需要排队申请就能领到指标,我就果断放弃了普通指标摇号,买了新能源汽车。”李飞说。

但是,有了新能源汽车之后,李飞也有了新苦恼——充电难。

“其实,充电桩并不难找,毕竟现在北京市安装了很多充电桩。难的是一些公共充电桩车位经常被燃油车占据,好多次充电都只能看运气。”李飞对于燃油车“鸠占鹊巢”非常不满。

而这样的事情,在多个城市发生。

“解决这些问题的最直接方式就是在公共充电车位上明确标明燃油车禁停的标识。当然,长远来看,还是要通过立法的方式来解决。可以先通过地方立法的方式进行明确,如果经验可行,可在道路交通安全法修改时作出相应的规定。”北京市律师协会交通管理与运输法律专业委员会秘书长黄海波近日在接受《法制日报》记者采访时说。

充电车位经常被燃油车占据

随着2017年12月28日北京市正式启用新能源汽车专用号牌,全国已有107个城市启用新能源汽车专用号牌,覆盖31个省(自治区、直辖市)。2018年上半年,全国范围内全面启用新能源汽车专用号牌。

近几年,电动汽车正在以越来越快的速度,在全国范围内推广开来。

公安部统计数据显示,截至2017年底,全国新能源汽车保有量达153万辆,占汽车总量的0.7%。其中,2017年新能源汽车新注册登记65万辆,与2016年相比增加了156万辆,增长24.02%。

与此同时,基础设施建设也取得了重要进展。

1月11日,中国汽车工业协会对外发布的数据显示,全国公共类充电基础设施(联盟内成员单位上报)保有量已达213903个,拥有公共类充电桩数量最多的城市为北京,达到30363个。

在李飞看来,对于拥有近16万辆新能源汽车的北京而言,3万多个公共类充电桩的数量并不算少。

但李飞的这个想法,却在现实中碰了壁。

“我是在2016年买的这辆新能源汽车,充一次电也就跑一百公里。为了保险起见,基本上每天都要充一次电。因此,我出门到目的地的第一件事就是找充电桩。但有很多次,我要找的充电位置都被燃油车占着,确实很无奈。”李飞说。

北京市北四环四元桥附近的一家大型商场停车场,离李飞的单位很近,他经常会在上班时把车停到这里充电。记者在该停车场看到,这些充电桩车位的地面上写着“充电车位”字样,但仍有停车位被燃油车“霸占”。

停车场的管理人员称:“停车场是缴费停车,至于停哪儿,我们也不好管,毕竟也没有明确的规定说不让停。”

现行法律中无明确禁止性规定

《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》明确提出,到2020年,实现当年产销200万辆以上,累计产销超过500万辆,整体技术水平保持与国际同步,形成一批具有国际竞争力的新能源汽车整车和关键零部件企业。

专家认为,要想推动新能源汽车行业健康快速发展,充电难等痛点必须得到重视并加以解决。

中国政法大学民商经济法学院副教授、中国法学会民法学研究会副秘书长王雷指出,燃油车占据新能源停车位的问题,已经成为多个城市在这方面的管理难题。

《道路交通安全法》第二十九条第一款规定,道路、停车场和道

路配套设施的规划、设计、建设,应当符合道路交通安全、畅通的要求,并根据交通需求及时调整。

对此,王雷认为,新能源停车位及相应充电设施与道路通信照明、道路指示、旅游指示、警示系统、公交站点、停车休息区域、加油加气等,可以一并理解为该条所规定的“道路配套设施”。

“新能源汽车停车位及充电基础设施的规划、设计、建设,应当符合安全、畅通、便捷的要求。他人非法占据新能源停车位,会妨碍新能源汽车的正常停车充电,负责充电基础设施维护、管理、安全工作的充电基础设施所有权人或者管理人,应尽管管理、维护充电基础设施之责,要求非法占有人排除妨害。”王雷说。

黄海波指出,现行法律中并没有明确禁止燃油车占据公共充电车位的规定。目前,仍然是靠专人看护、特殊的停车装置等措施来解决难题。但这毕竟是权宜之计,而且很容易有利益驱动而导致效果大打折扣,比如停车场只要收了停车费,就不会去管这种行为。

按照立法法的规定,设区的市人大及其常委会可以对城乡建设与管理、环境保护、历史文化保护等方面的事项制定地方性法规。

“地方在对城乡建设与管理方面的事项制定地方性法规时,可以明确对燃油车占据公共充电车位的作出禁止性规定,为相关管理部门的执法提供法律依据。”黄海波说。

一些地方的管理部门也在寻求解决之道。据媒体报道,针对燃油车频繁占据公共充电车位的现象,安徽省合肥市科技局曾在2015年向合肥市法制办递交了相关立法建议,希望能在原有基础上增加“禁止燃油机动车非法占用公共充电车位”这一项,如果立法通过,相关责任单位在执法过程中就有了法律依据。

专家认为,既要对于燃油车占用公共充电车位作出禁止性规

应立法完善电动汽车充电网络

专家认为,既要对于燃油车占用公共充电车位作出禁止性规

定,也要立法鼓励电动汽车充电网络的完善,这对新能源汽车的发展至关重要。

全国政协委员、华东理工大学金山科技园管委会主任蓝闽波认为,电动汽车作为战略性新兴产业,充电设施的建设是发展该项产业的重要保障,建议完善配套标准,推进电动汽车充电网络健康发展。

蓝闽波建议,完善新建住宅、公建配套停车场建设标准体系,适应电动汽车发展的需要。目前居民住宅、公建配套停车场(库)用电负荷测算尚未考虑按100%建设充电设施或预留建设安装条件。同时,建议进一步编制、完善新建居民住宅、公建配套停车场(库)建设规范、标准,科学估算车库、车棚负荷需求,并据此提高配套供电设施设计标准。

“此外,开发商应按照远期规模在新建居民小区时,预留充电设施、管线桥架、配电设施、电表箱安装位置及用地。在核发工程许可、施工图审核、工程验收等环节,应根据上述规范、标准进行审核和检查。”蓝闽波说。

“完善电动汽车的充电网络,对于解决电动汽车的续航里程问题非常必要。目前来看,电动车的续航能力较差,尤其是冬天,续航里程更是骤减。因此,只有建立更多充电桩,才能为用户提供更多便利。事实上,即便是将来技术升级后续续航里程数增加,也需要足够的充电桩来供电动汽车用户使用。”黄海波直言。

黄海波认为,解决电动汽车充电难问题的核心,在于如何对停车资源进行合理配置、如何调动停车场经营管理单位的积极性。

“目前来看,在解决电动汽车充电难的问题上,主要还是靠政策来推动,尽管现象有所好转,但终究不是解决问题的根本方法,还是要从立法方面规定电动汽车充电桩的安装要求。比如,公共停车场和居民社区停车区域都可以规定安装一定数量的充电桩。只有在立法中作出明确规定,充电难的问题才会逐步得到解决。”黄海波指出,立法方面的保障非常必要。(钟治)

九成多消费者优先考虑智能汽车

本报讯据《新京报》报道,近日,市场研究机构J.D. Power发布的“2018中国消费者智能互联汽车认知调查”报告显示,91%受访消费者称未来购买新车时,将会优先考虑智能互联汽车。

在消费金额上,超过半数受访者愿意花费全款的额外20%来购买智能互联汽车,近四成消费者则愿意花费全款的额外10%。报告分析称,中国消费者对智能互联汽车抱有相当积极的态度。78%受访者表示,当智能互联技术较为成熟时,愿意接受人工智能当自己的“司机”,并“充满安全感”,认为汽车是人工智能技术应用最好的载体之一。

从短期看,消费者对智能互联汽车的主要顾虑之一是安全。28%受访消费者担心遭受黑客攻击,导致智能互联系统紊乱或失效。23%消费者担心车上的娱乐互动App太多,导致行车不安全。

报告还指出,从中长期看,消费者还担心智能互联技术会导致人类本身的反应能力退化,不能自主有效地规避道路危险。个人信息安全、网络连接失灵等都让消费者对于智能互联汽车的未来存在隐忧。(张洁)

上任不足5个月 福特中国CEO闪辞

本报讯据《北京商报》报道,2018年刚刚开局,福特汽车便进行了首轮人事调整。1月29日,福特汽车公司宣布,福特汽车(中国)有限公司(以下简称“福特中国”)董事会主席兼CEO罗冠宏正式向公司提出辞职,并立即生效。福特汽车公司集团副总裁、亚太区总裁傅礼德将暂时兼任该职位的管理职责。截至目前,罗冠宏上任还未满5个月。

去年9月1日,罗冠宏正式就任福特中国董事会主席兼CEO,负责管理福特汽车在大中华地区的业务运营,包括福特品牌进口车业务、林肯品牌,合资企业长安福特汽车公司(以下简称“长安福特”)和江铃汽车股份公司,以及福特汽车在大中华地区的其他合资企业业务。1997年,罗冠宏加入百利得汽车安全系统公司,2010年后任职该公司CEO。

业内人士表示,2015年,福特汽车提出“2020战略”,计划在华投入114亿元提升产品研发能力,引入一系列新车型、布局新能源车领域,以及在城市移动出行领域进行创新。然而,近年来福特汽车在华业绩持续下滑,以及实现“2020战略”需要投入大量资金,使得福特汽车已经不堪重负,而“空降”的罗冠宏让福特汽车再次期待未来中国市场的表现。

然而,上任不足5个月,罗冠宏即提出辞职,傅礼德回应称:“出于在福特任职前的个人原因,罗冠宏向福特汽车提出辞呈。考虑到对罗冠宏和公司而言这是正确之举,福特已接受罗冠宏的辞呈,罗冠宏本人的决定与福特在华的发展战略或业绩表现无关。”

数据显示,去年,长安福特销量同比下滑14%,福克斯车型销量下滑高达30%,翼虎、锐界等SUV车型销量也同比出现两位数下滑。同时,去年江铃福特销量也同比下滑13.6%,创下三年来销量最低值。

汽车行业专家颜景辉认为,在去年国内SUV市场依然火热的背景下,福特SUV销量仍出现下滑,福特汽车欲在华摆脱困局,加速林肯国产化成为关键。(刘洋)