



为何买了新能源车却处处受限？

停车收费高 不让进车库 维修续保难

法治护航新能源汽车行业发展

□ 本报记者 韩丹东

“自从其他地方发生电车在地下车库自燃事件后，我们小区就不让新能源车进入了。”广东徐女士近日告诉《法治日报》记者，其所在小区为封闭式管理小区，之前新能源车一直可以正常出入小区，可今年6月物业公司却突然发通知称，为了安全考虑，不让新能源车进入小区。

多次与物业公司沟通无果，徐女士生气又无奈。直到现在，她及小区其他新能源车主只能将车停在小区附近的停车场，不仅需要额外支付较高的停车费，而且从停车场走回家还得十多分钟。“本来买房的时候附带的固定停车位成了摆设，这种‘一刀切’的管理对我们新能源车主来说太不公平了。”

徐女士的经历并非个例。记者近日调查发现，多地小区、酒店、商场等都有过禁止新能源车进入停车场的规定，让新能源车主大呼“不公平”“被差别对待”。此外，还有不少新能源车主反映新能源汽车在停车充电、维修保障以及保险续保等方面的平等权益都未能得到充分保障。

新能源车主的相关权益为什么受到忽视？该如何保障其合法权益？

新能源车不让入库 充电遭遇价格刺客

北京的新能源车主张先生今年年初自驾去海南三亚旅游，一路上充电问题让他头疼不已。

“因为我的车续航只有400多公里，所以每天至少充电一次，可是好时候都会碰到不让进车库的情况。尤其是住酒店的时候，许多酒店只有地下停车场，大多都没有充电桩，有的还不让新能源车进，只能把车开到附近的露天停车场充电，很不方便。”张先生无奈道。

广东某酒店出于对新能源汽车停放安全性的考虑，设置了地上专用停车位，禁止新能源车在地下车库停放。来自广东的袁先生告诉记者：“如果出于安全考虑并为新能源车设置了专门的停车位，我完全理解，但问题是地面新能源停车位就不多，还被不少燃油车占用了，导致许多新能源车无处停车，只能寻找其他露天停车场，很不方便。”

袁先生认为，应增加新能源车专用车位数量，并管控燃油车占用专用车位的问题。

天津市民李先生因驾驶新能源车，不仅被禁止驶入酒店停车场，还遭遇了“充电刺客”。

前不久，李先生开着新买的新能源车去山西游玩，中途在一家酒店落脚时，被告知酒店地下停车场禁止新能源车驶入，于是他只好将车停在酒店附近的一个收费停车场，找了个充电桩给车上电后就回了酒店。没想到，第二天他取车时，发现车位上的地锁已经抬起了车辆锁住，扫码显示要支付一笔400多元的“占位费”才能离开。

李先生询问停车场工作人员表示充电桩收费问题不归他们管；他又咨询充电桩所属公司客服，得知充满电后没有按时间内驶离车位会被收占位费，超时1分钟收费1元。而相关告示贴在充电桩旁边的一面墙上，李先生停车时因灯光昏暗等原因，根本没有注意到。

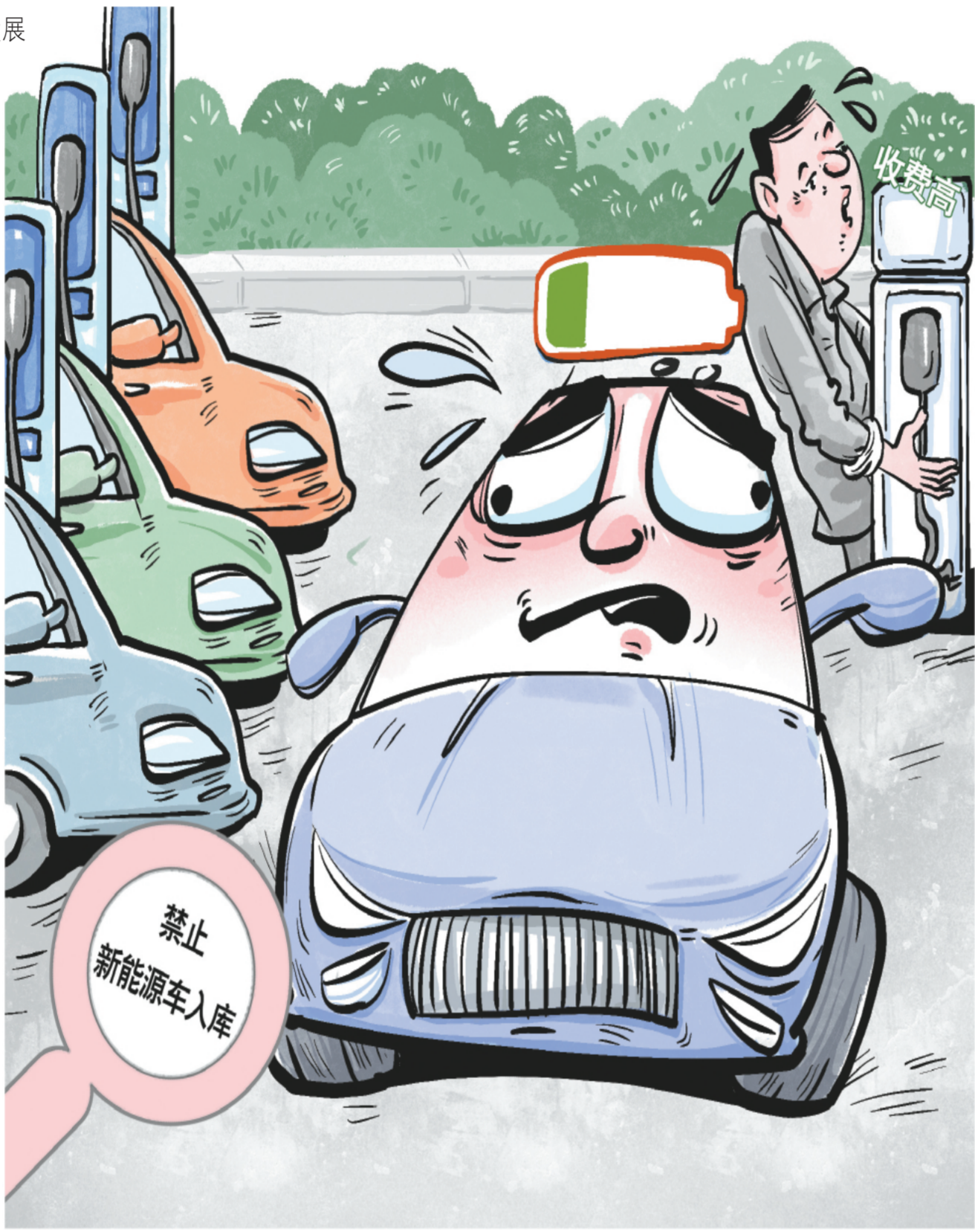
“以前开的燃油车，住酒店都是免费停车。刚换了新能源车，酒店不让停车已经很心烦了，没想到还有更‘坑’的，气的是，有燃油车就停在充电桩上，但因为不用充电，也不用付相关费用。”经此一遭，李先生再停车时都会仔细环顾四周查看有无占位费标识。碰到有标识的，他根本不敢离车太远，生怕超时被高额费用。

在李先生看来，充电桩收取占位费其名目是为了防止充电桩占用，但燃油车却可以随意占位，收费标准也不合理不透明。“这不是在解决问题，而是对新能源车主权益的侵害。”

近日，有上海新能源车主网上留言问政：“占位费是否公平合理，到底是谁在收，有没有收费标准呢？”上海市交通委随后对此回复称，本市对收取“充电桩占位费”的企业要求：一是提前公示，在充电桩现场和充电软件公示“充电桩占位费”的收费标准和收费规则；二是及时提醒，在充电完成后提醒车辆驶离，并给予一定的驶离时间。在做到上述工作的前提下，企业为了更好开展经营，收取超时产生的“充电桩占位费”是合理的。

上海诚康律师事务所主任张大成认为，新能源车使用的大容量锂电池，充放电过程中存在一定的安全隐患，如过热、起火甚至爆炸等问题。极端天气特别是雨季和高温夏季更易发生。“出于安全考虑对新能源汽车给予更多关注可以理解，但不能‘一刀切’地作出限制规定。”

中央财经大学副教授、博士生导师王叶刚认为，禁止新能源车进入小区或车库以及限制车主购买车位的做法，是对新能源车主合法权益的不当限制，且缺乏法律依据。如果物业公司拒绝新能源车进入小区或车库，这不仅违反了物业服务合同，还可能侵犯业主对自己



车位或车库的使用权，构成侵权行为。如果建设单位禁止新能源车购买车位，尽管建设单位有权自主决定车位的销售，但根据民法典第276条的规定，规划用于停放汽车的车位、车库应首先满足业主的需求，这自然包括新能源车主。因此，建设单位的此类行为同样违反了法律规定。

专家还提到，目前国家层面尚未对充电桩超时收取占位费制定明确标准，该费用的收取主要由运营方自己决定，由此出现了“每超时1分钟收费1元”“上不封顶”等为人诟病的情况。有些充电桩并未对超时收取占位费的通知张贴在醒目位置，涉嫌侵害消费者的合法权益。

质保条款模糊多变 维修成本高效果差

据了解，目前，市面上大部分新能源车品牌都声称为客户提供“三电终身质保”（三电指电动机、电池和电控系统）。

陕西西安王女士去年购买了某品牌新能源车，厂商承诺了三电系统的终身质保。然而，这项质保服务附带了一系列限制条件，包括必须是首任车主、车辆未因事故损坏、按规定保养、使用原厂部件等。

王女士在实际体验过程中发现，质保政策的条款模糊不清，尤其是关于电池健康度的标准，客服声称目前政策为电池健康度低于75%需要更换，但政策仍在不断变化中。

“有的客服说电池健康度低于80%就建议维修更换。”王女士说，电池维修费和更换费都很高昂，但是对于多久或者多少里程可能会导致电池损耗，相关条款都没说，客服也一问三不知。

记者调查发现，相比燃油车主，新能源车主在维修和维修费用高的问题上面临着双重挑战。

江苏陆女士5年前购置的新能源车在今年出现了电池故障，导致车辆无法启动。尽管她在售后服务店更换了电池，但新电池的电量仍然很低。当她再次将车辆送修时，检测结果显示电池最大储电量为64.8度，远低于原本配置的83度。售后服务店以电池健康度未低于75%的更换标准为由，拒绝了她的再次更换请求。

“更换新电池的价格近10万元，结果售后水平不尽如人意。如果买一辆车只能开几年，那对于新能源车主来说也太不公平了吧。”陆女士说，“新能源汽车动力电池的检测与维修应当有明确的流程和要求，以确

保电池性能的准确评估，目前这种‘一刀切’且标准模糊的情况与厂家声称的终身质保显然背道而驰。”

新能源车主翟女士今年对车辆进行了两次维修，她告诉记者，最难的就是寻找合适的配件，配件难寻不仅延长了车辆的维修时间，也增加了车主寻找替代方案的难度，有时甚至不得不选择非官方渠道的配件，这无疑增加了维修的风险和成本。

“新能源汽车技术迭代快，新车型的配件往往需要特定的设计和制造工艺，这导致配件生产和供应链的响应速度跟不上市场需求。并且，一些新车型的配件可能涉及专利技术，只有特定的供应商能够生产，这也限制了配件的可获得性。”翟女士说。

张大成认为，新能源车维修价格居高不下原因在于，专业的维修服务供不应求。与传统燃油车相比，新能源车更像是一部智能终端，这就需要维修师既要懂车也要熟悉“电”。仅从人职门槛来看，从事新能源车维修，不仅要持有汽车维修工证、电工证，还要掌握新能源汽车维修的原理和知识。那么，高昂的维修费用不仅包括配件成本，还涉及人工费用和专用设备的使用费用。

“应完善新能源汽车售后服务网络，加强人员培训、公开维修技术信息、加快标准体系建设，提升新能源汽车维修服务水平，以降低维修成本。”张大成建议。

投保续保难收费贵 车主权益亟待维护

采访中，许多新能源车主表示，新能源车在投保时遇到阻碍：保险价格一时一变，甚至有些保险公司不愿给新能源车车辆上车险。

“目前新能源车不仅续保难，连保费都比普通油车高好多。”几年前，周女士花费19万元买了一辆新能源车，每年的保险费用近6000元。与她朋友开的价格高几倍的燃油车保险费用相差无几。她告诉记者，不仅保险价格比燃油车高，还不断上涨。周女士向保险客服咨询得知，如果车辆出险一次，保费将会大幅上涨；出险两次，保费可能会增加至上万元；而如果出险3次及以上，保险公司可能会直接拒绝续保。

陕西史女士在2022年购买了某品牌新能源车作为私人使用的非运营车辆，两年来她遵守交通规则，没有违章记录，也没有出过险。然而，她在今年11月车险到期需要续保时，却

遭遇了两个保险公司的拒保。保险公司给出的理由是史女士购买的车型大多为网约车车型，因此难以续保，这个理由让史女士难以理解。

在王叶刚看来，新能源汽车保险的价格较高可能是保险行业的一个普遍现象，其产生原因具有多样性，保险公司可能是综合考虑了新能源汽车发生交通事故的概率，造成损害的严重性程度，确定了较高的保险费。但从新能源汽车的使用情况来看，其发生交通事故的概率、事故的严重性等方面，并不比传统的燃油车高，因此，对新能源汽车设置较高的保险费，并不合理。保费大幅增长的现象也不合理，新能源汽车的车损与燃油车相比，并不应当更为严重，没有必要进行区分对待。

受访专家指出，上述新能源车主反映的停车难、充电难、维修难、投保难等重重困难，新能源车主的平等权益保障是一个多维度的议题，涉及产品质量、售后服务、保险制度和法律法规等多个方面。

张大成认为，为了全面保障车主权益，可以从以下五个方面进行努力：首先，政府需要加强对新能源汽车的质量监管，特别是对电池、电机等核心部件的监督，确保产品安全可靠，并对违规行为实施严厉的惩罚措施，提高企业的违法成本。其次，保险公司应开发专门针对新能源汽车的保险产品，包括主险和附加险，以覆盖新能源汽车特有的风险点，例如自用充电桩的损失保险。第三，扩大新能源汽车“三包”政策的覆盖范围，明确生产者、销售者和提供者的责任与义务，保护消费者的合法权益，例如对于非人为因素导致的三电系统故障提供免费维修或更换服务。第四，通过多渠道普及新能源汽车知识，增强消费者的权益保障意识，帮助他们更好地理解和维护自己的合法权益。最后，鼓励企业加大研发投入，通过技术创新提高产品性能，降低使用成本，解决消费者关心的实际问题，如续航里程不足和充电不便等。

北京中银律师事务所高级合伙人索维华认为，保障新能源车主平等权益，国家层面应平衡车企与车主的利益，通过政策扶持新能源汽车产业的同时，确保车主得到合理的让利，以维持消费者的积极性和行业的健康发展。同时，社会舆论应正面引导，通过官方和自媒体平台及时澄清新能源汽车事故真相，促进公众对新能源汽车的理性认识，减少不必要的担忧。

漫画/高岳

□ 本报记者 唐荣 李文茜

早上8时许，正值送学高峰期，在广东省深圳市福田区侨香学校门口，深圳市公安局特警支队无人机办公室两名民警正一人操控着无人机，一人仰视天空观察周边环境。操作屏幕上，校园主干道及附近区域尽收眼底，车流人流态势瞬间清晰呈现，遇人车行或行人乱穿马路的情况，无人机还会喊话提醒注意安全。

自今年9月起，深圳公安护学岗增加新成员——警用无人机在上下学高峰时段对校园进行空中守护，全视角、无缝隙护航校园安全。目前，深圳公安已组织全市11个分局在部分治安要素相对复杂的学校推行。

“受布设点位和物理空高等限制，传统公共视频探头存在盲区，使用无人机空中巡逻能有效扩大视野范围，适应各类复杂场景，快速到达指定区域。无人机搭载的高清摄像头能获取清晰的图像和视频，并通过专用频段实时传输回指挥大屏，方便指挥员掌握现场情况及时作出决策。”深圳市公安局特警支队无人机办公室副大队长庞文辉告诉《法治日报》记者。

组建8支无人机警务队

深圳被誉为“无人机之都”，如何将本土生产、科研、运用和空域划设等优势运用到警务实战场景中，一直是深圳公安不断思考和全力探索的问题。

今年年初，深圳市公安局出台推动无人机警务应用高质量发展行动方案(2024—2026年)，旨在抢抓技术创新和规模应用发展机遇，深度挖掘无人机“空中警力”实战潜能，建立“市局抓总、警种协同、条块结合、属地主责”协同管理机制，完善低空飞行服务保障、警用无人机管理、指挥调度、警情联动等一体化运作，解放一线警力，提升警务工作效率，进一步推进无人机与警务实战融合应用，努力打造新质公安战斗力重要增长极，积极构建“专业+机制+大数据”的新型警务运行模式，以高水平安全护航经济高质量发展。

“近大半年来，我们无人机办全体民警奔走在全市各个分局，忙于无人机理论与实操培训，各类无人机飞行演练、飞行航线研究等。”深圳市公安局特警支队副支队长卢永锋介绍。

挖掘无人机“空中警力”实战潜能，形成和提升新质公安战斗力，离不开专业设备的配备和专业人才的培养。为此，深圳公安着力健全无人机应用培训体系，推动低空警察的职业化建设，建强无人机警务应用专业队，打造专业战斗实体，做到人员精干、技能精湛、业务精通。今年1月时，深圳市公安局无人机飞手不到400人。如今，市局各警种、行政分局、派出所层面纷纷组建了无人机专业队伍，飞手数量已增至1667人。

深圳公安还依托各警种打造了空中的巡逻队、侦查队、交警队、禁毒队、应急处突队、搜索救援队和城市管理支援队、黑飞反制队8支专业队伍和“1+7+N”应用体系，即依托警用无人机调度指挥平台，健全常态巡、应用飞、智慧用、警情联、精准反、专业训、标准配7个应用，探索形成N个战法。在立体巡航上，深圳公安日均设置149条空中巡线，开展无人机巡51万架次，巡逻总时长2万余小时，实现应用场景从“单一探索巡逻防控”到治安防控、办案侦查、交通治理、应急处突、搜索救援、禁毒铲毒、城市管理公安打防管控领域“多元拓展低空警务”的转变。

“我们正在纵深推进警用无人机实战应用，强化无人机智能应用。”卢永锋介绍，当前深圳公安正着力推进算力、算法建设，重点加强无人机及起降场前端AI智能应用，全市已有20台警用无人机实现自动起飞、自动返回移动巢，下一步将推进无人机和视频监控技术兼容，开发适用于警务工作的各类大数据模型，为民生服务和打防管控注入新质公安战斗力。

提升城市低空治理能力

9月2日至4日，一场无人机集群表演在龙岗区大运体育中心举行。为了保障活动顺利开展，深圳公安无人机专班主动送安服务上门，提前多次实地踏勘，并指导组织方做好场地准备，评估飞行场地及周边环境，提高网络安全等级防护，加强安保与应急预案，严格落实核心区封闭管理，活动前电磁环境监测等工作，最大限度消除了安全隐患。

“深圳公安将服务低空经济高质量发展作为年内重点工作，在优化低空管制区域设置、主动靠前服务企业 and 强化安全宣贯力度上持续发力，取得了积极成效。”卢永锋介绍。

据了解，作为国家首个无人机飞行管理试点城市，深圳于2018年11月在全国首次开放微型无人机试飞空域。近年来，深圳公安不断探索精细化的无人机空域管理方法，积极参加国家《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》编撰工作，2024年1月1日，该条例正式实施，赋予了公安机关对于“黑飞”问题相关的执法权限。

针对低空安全防护和行业安全管理等低空治理的问题，今年以来，深圳公安积极开展无人机安全管控、行业管理等工作，深度参与、支持和引导建立本地低空安全管理体制机制，研究出台推动无人机安全管控工作高质量发展行动方案(2024—2026年)，将低空警务充分融入城市治理和经济发展大局，把涉及低空的各项警务工作加以有效统筹、整体规划，实现了从“多龙治水”到“一体推进、从被动应对到超前布局、从单打独斗到统筹发展的转变，切实筑起一张城市低空安全的“天网”。

同时，深圳公安主动征求相关单位意见，坚持“柔性执法”理念和“非必要不管制”原则，对首次违规飞行、违规情节轻微的行为以宣传教育为主，打击处罚为辅，引导群众树立安全意识，自觉遵守相关法律法规，严格落实飞行活动申请、报备等要求，并在全市党政机关、民生基础设施等重点区域规范设置了无人机禁飞宣传警示牌，引导无人机飞手安全有序飞行，严防“黑飞”情况发生，还同步推动划设机场、民生基础设施等重点部位，并对其他非重点区域进行释放，在确保安全的前提下，为城市发展创造更大的低空试飞空域，全力为低空安全奠定基石，为低空经济腾飞打下坚实基础。

此外，深圳公安还建立常态化对接机制，主动靠前服务企业，走访全市涉无人机企业400余家，开展系列送安上门服务活动，认真倾听企业需求和呼声，针对飞行活动申请、低空航线设置、规范安全管理等问题进行耐心专业解答，引导其增强安全意识。

助推“产学研”深度融合

今年6月12日，南山分局蛇口港派出所正在侦办一起聚众赌博案时，因现场位于建筑工地板房内，地形复杂，抓捕难度大，南山警方利用无人机勘测绘图，掌握该赌场窝点地形及周边环境，为抓捕行动提供重要依据，最终一举抓获犯罪嫌疑人16名。

“真的太感谢公安民警了！不是你们及时赶到，我俩都不敢想会发生什么。”7月5日晚，两名男子在深汕合作区小漠镇海边乘橡皮艇出海垂钓，因突起风浪，浪头裹挟着橡皮艇上下颠簸，随时都有倾覆人亡的危险，最糟糕的是，他们连所处的具体位置也确定不了。深汕分局小漠派出所接到报警求助后，立即派出无人机团队前去救援，在海面上进行空中搜索，最终成功找到在风浪中挣扎的小艇，救回被困的两名男子。

国庆长假，深圳迎来了巨大的人流、车流高峰。深圳交警提前预判，充分发挥“空中交警队”的作用，在人流量、车流量较为集中的路段进行快速巡查，推出了违停取证、违规变道执法、不礼让行人拍摄、不按规定车道行驶取证等应用。在无人机集群飞行表演现场，主要进出深圳通道以及东部景区等人流、车流密集区域开展无人机空中巡逻巡检。一个警务实战场景中，无人机正发挥着越来越重要的作用。

“无人机自身具有自动化、智能化的特点，我们要做的是让无人机勤务体系化，实现‘情指行’一体化。”深圳市公安局交通警察支队科技处监控管理科负责人说。据了解，今年以来，深圳交警不断探索警务无人机在交通管理领域的应用场景，以警用无人机为前端应用载体，由数字化指挥平台、无人机应用平台为后台支撑，打造一支反应灵敏、视野宽广、快速机动的“空中交警队”，并已在重点区域常态化巡检，还在南光高速等大路路段设置了17条自动巡检航线，开展道路巡查、交通违法喊话劝导、违法证据采集、事故现场勘查等交通管理工作，大大提高了见警率、见机率。

“我们将持续在低空警务领域的科技创新、人才培养、机制体制、实战应用等方面进行全方位探索，建立有利于新业态发展机制，营造良好营商环境，助推‘产学研’深度融合，精准助力深圳低空经济壮大发展。”深圳市公安局治安管理中心队长王磊说。

办案防控处突救援，空中警察迅速到达

深圳公安多元拓展低空警务提升新质公安战斗力