



从“车找桩”到“桩追车” 春运充电服务焕新升级

多举措确保新能源车主“满电”出发

□ 本报记者 赵丽
□ 本报见习记者 王宇翔

自2月2日起,2026年春运已开启一周多时间。

根据交通运输部等八部门印发的《2026年综合运输春运安全生产和服务保障总体方案》,2026年春运期间,自驾出行特别是新能源车出行量持续增长,对路网保通保畅、充电服务保障提出更高要求。

在1月30日召开的例行新闻发布会上,交通运输部相关负责人介绍,将通过数据分析,提前找出春运期间充电需求特别大的服务区,形成清单并动态更新,指导各地制定具体措施,比如增加移动充电设备、优化充电桩引导,在相邻服务区之间建立互助支援机制等。

接受《法治日报》记者采访的专家认为,面对持续增长的新能源车出行大军,高速公路服务区的充电服务正在经历一场从“保基本”到“优体验”的深刻变革。交通运输部陆续出台了增设移动式应急充电设备、“e路畅通”小程序升级与多渠道信息发布的诸多举措,方便民众顺利出行、安心出行,从解决“有没有”到优化“好不好”,这是“以人民为中心”的体现,也是行政服务和“善治”的表达。

破解充电难题

在北京工作的湖北人李先生是一名新能源车主,以往春运自驾回家时,他最怕遇到的情况就是车辆充电排长队,有时候一等就是一两个小时。“开车走一段路,就需要充电,充电就要排长队,时间全浪费在路上了。”

“已经到家的新能源车车主告诉我,今年春运变化特别大。现在很多服务区都能实现:停好车,扫码就有工作人员操控充电桩机器人过来,插上充电枪就能充电,跟点外卖一样方便。”李先生说。

而支撑这类“送电到车”服务的,便是当地交通、应急、供电部门联合打造的智慧充电管理平台。该系统可监测充电桩运行状态,预测高峰时段,并动态调度移动充电设备,推动服务模式从传统的“车找桩”向智能化的“桩追车”升级。

为了努力保障新能源车主的充电需求,交通运输部等相关部门陆续推出了一系列便民举措:新能源车主担心充电耽误时间,就明确新增充电桩,以大功率为主;而且对老桩进行功率升级,提高充电速度,有效缓解排队长、等待久的问题;车主担心充电桩不够用,便明确当单侧服务区饱和时,可引导车主至对向服务区或利用高速公路出入口周边充电设施,将单一服务区的充电资源扩展为利用路网资源。

进行跨区域调度;车主担心找不到充电桩,则通过“e路畅通”小程序的升级与多渠道信息发布,形成权威、统一的实时信息查询入口……

“看着车友群里大家分享的各服务站新能源车充电新变化,我心里踏实多了,过几天就能安心带家人自驾返乡。”李先生为相关部门的举措点赞。

智慧协同联动

增加、改造充电桩、智能升级优化充电服务体验,相关部门为应对春运大考奋力书写亮眼答卷。

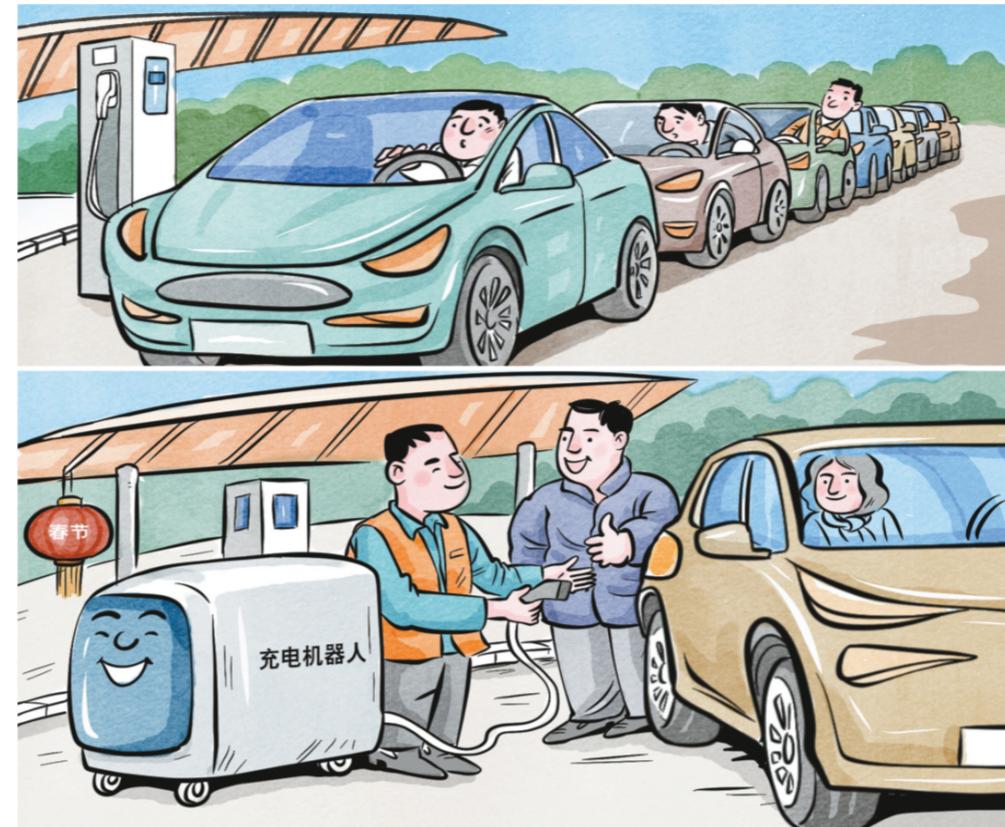
在北京交通大学法学院教授李巍涛看来,将新能源车充电纳入节日运输保障体系是向“系统性保障”迈出的关键一步。首先,随着新能源车渗透率持续攀升,充电便利性是消费者购车决策的关键因素,而上述举措充分释放了助力新能源车更好应对长途出行的政策信号,能够降低消费者里程焦虑。其次,倒逼路网规划、服务区改造、电力扩容等基础设施绿色升级,助力交通行业碳减排。再次,充电设施建设、运营、智能调度系统发展将带动新能源全产业链投资发展。最后,推动交通、能源、工信、地方政府等多部门在数据、规划、应急等方面建立协同机制。

北京交通大学北京综合交通发展研究院教授郑朔认为,将新能源车充电需求纳入节日运输保障体系,不仅是解决“里程焦虑”的具体举措,更是国家能源战略与交通转型深度融合的关键一步,有助于进一步构建“清洁电力—低碳交通”联动体系。通过保障充电服务,可以引导和激励充电运营商采购绿电,并将绿电消纳量转化为可交易的碳减排量。这不仅促进了可再生能源的消纳,更让充电桩从单纯的耗能设施转变为连接清洁能源与低碳交通的节点,形成良性的低碳循环。

李巍涛指出,这些举措的亮点在于通过“高速+周边”“固定+移动”“信息+引导”多维度协同,实现智能交通理念落地的“路—桩—人”实时联动。不过,高速公路出入口周边充电设施分布的协调管理也面临着一些挑战,如因出口周边充电桩容量不足引发区域性拥堵等问题,亟待在数据打通、路径引导以及政策协同等方面进行完善。

李巍涛建议,需将周边商用充电桩的空闲状态、价格、距离信息,与高速公路指挥系统联动。还要通过导航软件、情报板向车主实时提示最近可用出口及周边充电桩位置,并预估往返时间。还可以与当地政府协调,确保出口周边充电站在高峰时段优先保障过境新能源车,并配套临时停车指引。

郑翔分析认为,要想将利用高速公路出入口周边



充电设施进行分流落到实处,需要高速管理与地方政府、充电桩运营商之间充分协作。

首先,需要信息协同。高速公路监控中心需与地方充电桩平台及导航服务商打通数据,实时获取出入口周边3—5公里内充电桩的空闲状态、排队情况和功率信息,并通过沿线情报板、导航App、“e路畅通”小程序精准推送给车主。

其次,需要现场引导。在拥堵服务区,由高速路政或交警进行现场指挥,明确告知车主分流方案。同时,在高速公路出口处设置醒目标识,指引前往周边充电站的路线。这可能需临时调整出口车道或增设引导人员。

最后,需要地方资源保障。地方充电桩运营方需对分流路线上的重点场站进行专项保障,例如增配运维人员、确保移动充电设备待命、协调场站停车资源。

着眼长远布局

从曾经的“里程焦虑”到如今的“说走就走”,这几

预测充电需求,实现跨服务区的资源调配;建立极端天气(如雨雪冰冻)下的充电保障应急预案,确保恶劣条件下也能提供基础服务。

郑朔建议,应在技术层面考虑增加充电网络的韧性措施。例如,利用实时车流和天气预报等数据,精准预判电力需求并及时调度移动充电桩。从管理角度看,应考虑春节期间人员高峰期的应急管理能力,例如明确节日期间,重点服务区大功率充电桩占比、完好率的最低要求,制定排队超时应急预案(如免费发放饮用水、提供休息室),设立现场协调专员,统一处理纠纷和咨询。从消费者权益保护角度,可以考虑设立统一投诉平台,投诉应该由运营商或地方交通监管部门及时响应。

漫画/高岳

记者手记

充电桩数量不足、功率偏低、信息不透明,曾是新能源车主春运路上的一大痛点。

而如今,从大功率充电桩的普及、移动式充电桩的灵活调度,到“e路畅通”小程序的实时导航、高速与周边充电桩的联动调配,解决的不仅是“有没有桩”的基础问题,更是“好不好用、方不方便用”的体验问题。这些举措的背后,是相关部门以用户需求为导向的服务理念转变,是从“被动应对”到“主动谋划”的治理升级,更是以人民为中心的发展思想在交通领域的生动实践。每一个贴心的设计,每一次高效的调度,都让绿色出行的底气更足,让春运的归途更暖。

这场变革,远不止于充电服务。越来越多的服务区,正借着充电设施升级的契机,悄然完成角色的重塑。它们不再是行程中匆匆停留的“加油站”,而是集充电桩、休息消费、便民服务于一体的“出行驿站”。车主在等待充电的间隙,可逛特色商超、吃地道美食、享休闲服务,原本碎片化的等待时间,变成了有温度的消费体验。高速公路服务区也因此成为激活路域经济的新节点,为消费市场注入了新的活力。这种转变,让交通基础设施不再只是“通行的载体”,更成为连接生产与消费、助力地方发展的桥梁。

高速公路服务区的变化,让我们看到,民生需求在哪里,服务升级就跟到哪里;发展方向在哪里,基础设施建设就聚焦到哪里。当春运归途充满便捷与温暖,这样的改变,既守护着亿万民众的团圆期盼,也为绿色发展铺就了一条坦途。

法营运改变车辆使用性质”为由拒赔,后续的赔偿纠纷会更复杂。

施长龙告诉记者,在目前的司法实务中,已经形成了综合多方面因素认定顺风车性质的裁判思路。比如接单频率上,如果司机只是偶尔在春节、节假日接一两单,顺路返乡或往返机场,那基本会认定为顺风车;但如果司机长期、高频次接单,甚至专门在交通枢纽、商圈附近揽客,那大概率会被认定为非法营运,将由交通运输主管部门责令停止经营,没收违法所得,并处以罚款。

在施长龙看来,春节选顺风车想兼顾便捷和安全,核心是选择正规平台,留好出行痕迹,尤其要注意按平台系统显示的金额支付,不私下转款,既能避免纠纷,也能让平台留存交易记录。“把基础的安全环节做到位,就能在方便出行的同时,把风险降到最低。”

孙宏臣建议,合乘者选择顺风车时,要关注车辆的状况和司机驾驶年限等情况,尽量选择车龄较短、车况较好的车辆,也可以在平台了解过往合乘者对合乘服务提供者的评价情况,从而谨慎作出选择。

返乡搭乘顺风车要兼顾便捷与安全

□ 本报记者 赵丽
□ 本报见习记者 王宇翔

“腊月廿八从北京回济南,寻1—2位顺路小伙伴,可平摊油费和过路费”“有没有下午去××机场的顺风车,一人无大件行李,费用可谈”“春节期间往返京郊景区,求拼车,可按需分摊成本”……随着春节假期的日益临近,在微信朋友圈、各类同城社群以及社交平台上,求搭顺风车的帖子如雨后春笋般涌现。

与此同时,一些网约车平台的顺风车订单量随春运出行潮持续走高,不少平台还有针对性地上线了春运顺风车服务保障举措。

《法治日报》记者近日采访了解到,不少人将顺风车视作分摊出行成本的共享出行方式,认为搭乘顺风车不仅能实现“一站式”返乡,往返距离市区较远的机场、高铁站也更为经济方便。但热闹背后,顺风车的出

行安全、事故责任界定等问题也备受关注。

春节期间选择“顺风车”,如何兼顾便捷与安全?

《法治日报》律师专家库成员、北京市兰台律师事务所高级合伙人孙宏臣认为,春运期间,长距离的返乡顺风车,不仅经济方便,更促进交通资源的高效利用,减轻春运期间的交通压力。不过,顺风车给人们带来便捷的同时,也产生了一些问题,比如:发生交通事故后各方责任如何承担,以及合乘服务提供者侵害合乘者人身权益等安全问题。

有受访者向记者表达了担忧:如果搭乘顺风车在路上出了事故,谁来买单?顺风车司机的拼车载客行为,究竟属于共享性质还是非法营运?

孙宏臣介绍,根据国家相关部门对顺风车的界定,顺风车应满足以下条件:合乘服务提供者方面,应以自身出行需求为前提,事先发布出行信息;合乘人是由出行线路相同或基本相同的人选择合乘车辆;合

乘服务不以营利为目的,仅为分摊部分出行成本;每车每日合乘次数应在合理范围内,车辆行驶路线与合乘服务提供者实际的工作生活情况相符。

“顺风车发生事故该由谁买单,首先须界定司机行为是真正的顺风车共享,还是借顺风车名义的非法营运,这也是处理这类事故的重点和难点。”北京市律师协会交通运输法律专业委员会秘书长施长龙分析,符合法定条件的顺风车,在民事责任上可参照适用民法典“好意同乘”规则,即非营运机动车发生交通事故造成无偿搭乘人损害,属于该机动车一方责任的,应当减轻其赔偿责任,但是机动车使用人有故意或者重大过失的除外。

他进一步解释说,事故责任的承担,核心看事故类型与各方过错,具体分为两种情况:第一种情况,单方事故(仅顺风车一方有责)若乘客有过错(如干扰驾驶、未按要求系安全带),按过错相抵原则,乘客需承担相应责任。若乘客无过错,由司机承担责任,但可依法减轻司机赔偿责任(实务中常见减轻比例为20%至50%)。若司机存在故意或重大过失(如醉驾、严重超速、逆行等),不适用减责,需承担全部责任;

第二种情况,双方或多方位事故(涉及其他车辆)先由对方车辆的交强险在责任限额内优先赔付,不足部分再由商业三者险按事故责任比例赔偿。保险赔付后仍有不足的,按以下规则分担:司机无故意或重大过失的,就其应承担的份额,按好意同乘规则减轻赔偿责任;司机有故意或重大过失的,不适用减责,需承担全部责任;乘客有过错的,按其过错程度承担相应责任。

“但如果查实司机是非营运,比如频繁接单、超出合理顺路范围、收取的费用明显高于成本,那么司机不仅要承担更重的赔偿责任,还可能面临交通执法部门的行政处罚。”施长龙说,有些保险公司会以“非营运改变车辆使用性质”为由拒赔,后续的赔偿纠纷会更复杂。

施长龙告诉记者,在目前的司法实务中,已经形成了综合多方面因素认定顺风车性质的裁判思路。比如接单频率上,如果司机只是偶尔在春节、节假日接一两单,顺路返乡或往返机场,那基本会认定为顺风车;但如果司机长期、高频次接单,甚至专门在交通枢纽、商圈附近揽客,那大概率会被认定为非法营运,将由交通运输主管部门责令停止经营,没收违法所得,并处以罚款。

在施长龙看来,春节选顺风车想兼顾便捷和安全,核心是选择正规平台,留好出行痕迹,尤其要注意按平台系统显示的金额支付,不私下转款,既能避免纠纷,也能让平台留存交易记录。“把基础的安全环节做到位,就能在方便出行的同时,把风险降到最低。”

孙宏臣建议,合乘者选择顺风车时,要关注车辆的状况和司机驾驶年限等情况,尽量选择车龄较短、车况较好的车辆,也可以在平台了解过往合乘者对合乘服务提供者的评价情况,从而谨慎作出选择。

两境外企业诉讼“管辖”成难题

上海国际商事法庭法官详解破题之策

□ 本报记者 张海燕

2月9日,上海市第一中级人民法院上海市国际商事法庭(以下简称上海国际商事法庭)搬迁新址,现场发布上海国际商事法庭2025年度十大典型案例。其中一起“马来西亚和某公司诉香港某贸易公司等买卖合同纠纷案”引发广泛关注,该案的原告告均非中国内地主体,在没有管辖协议的情况下,却将诉讼地选在了上海。

我国民事诉讼法第二百七十六条对涉外民事纠纷规定了6个管辖连接点,包括“合同签订地、合同履行地、诉讼标的物所在地、可供扣押财产所在地、侵权行为地、代表机构住所地”。本案中6个传统管辖连接点都不在境内,上海国际商事法庭缘何裁定人民法院享有管辖权?这一裁定对我国涉外法治建设带来哪些影响?

《法治日报》记者就此专访本案主审法官张文星和上海交通大学凯原法学院教授沈伟,还原此案审理的来龙去脉,阐释涉外司法管辖领域的“中国方法”。

管辖权争议成焦点

2021年10月,注册于马来西亚的和某公司(以下简称马来西亚公司)与中国香港特别行政区的利某贸易公司(以下简称香港公司)达成一笔冷冻榴莲泥买卖合

同,交货条款约定为CIF(成本、保险费加运费)上海,先期支付一半货款,待货物出运30天后支付尾款。

同年11月,案涉货物从马来西亚装运,经海运抵达上海市浦东新区洋山和外高桥港口,卸货后被转运至闵行区某仓库储存。然而,这批榴莲泥的实际购买方——利某公司,却以货物存在质量问题为由,指示香港公司拒付货款,由此产生争议。

而后,马来西亚公司向利某公司住所地的一审法院起诉,要求香港公司支付拖欠的货款。庭审中,香港公司明确提出管辖权异议,主张双方均非中国内地注册登记的公司,亦未在内地设立代表机构,案涉合同签订地、履行地均不在中国内地,缺乏管辖连接点,中国内地法院对该案无管辖权,请求驳回起诉。

一审法院经审查认为,案涉货物仓储地位于上海市闵行区,可认定为合同履行地,遂作出裁定,将案件移送至闵行区人民法院审理。这一结果并未平息争议,双方当事人均不服一审裁定,上诉至上海一中院。案件由此进入上海国际商事法庭的视野。

精准适用法律条款

“本案是主管和管辖权争议,依据我国民事诉讼法第四条规定,应适用中国内地法律进行审查。”张文星

说,本案有两大争议焦点,一是中国内地法院对本案是否具有管辖权,二是若有管辖权,应由哪个法院管辖。

民事诉讼法第二百七十六条共两款,第一款规定了合同签订地、合同履行地等6个传统管辖连接点,第二款则新增“其他适当联系”作为兜底条款,该条款于2023年修订后实施,旨在为人民法院积极行使涉外司法管辖权提供法律依据,同时避免管辖权的过度扩张。

“截至目前,国内鲜有案件适用第二款规定。”张文星清晰记得,此案经过合议庭和专业法官会议的多次探讨,有人主张,可对第一款中的“合同履行地”作扩张解释,将“CIF上海”贸易术语下的相关行为纳入考量;也有人认为,合同履行地应按照民事诉讼法及司法解释进行界定,本案争议标的为支付货款,接收货币一方在马来西亚,故履行地不在国内。合议庭反复推敲涉案细节,严格排查合同履行地等法定连接因素,确认传统管辖依据均不在境内。“本案更适用民事诉讼法第二百七十六条第二款规定,‘其他适当联系’更强调管辖的必要性、合理性和适度性。”张文星说。

在客观层面,案涉货物到港后仓储地在上海市闵行区,实际收货人利某公司住所地在上海市普陀区,交易相关单证的收件地为上海,与案件处理存在利害关

系的第三人利某公司位于上海;此外,香港公司拒付货款的核心原因是货物存在质量问题,因此可能与货物质量相关的关键证据等均在上海,由上海法院审理更有利查明案件事实。

在主观层面,马来西亚公司在无管辖协议、无传统连接点的情况下,主动选择向中国法院提起诉讼,这一行为本身就体现了其对中国司法环境的信任,构成了主观层面的联系因素。

“主客观因素相结合,符合必要性、合理性和适度性,足以认定案涉纠纷与我国内地具有法律规定的‘其他适当联系’。”上海国际商事法庭最终作出裁定,确认人民法院对该案具有管辖权。

典型案例树立标杆

从现有证据来看,上海市浦东新区、虹口区、普陀区、闵行区等多个司法辖区均与本案存在联系。但考虑到本案双方均为涉外商事主体,涉及国际贸易中“隐名代理”等复杂法律关系,在法律适用上具有指导意义,上海国际商事法庭依据民事诉讼法第三十九条,决定提级管辖此案。

如今,该案件已进入实体审理阶段。实体案件裁判结果能否得到顺利执行,更考验法院的跨国纠纷处理中国智慧。

水平。据了解,上海国际商事法庭建有“域外法律资源检索中心”,聘任20名国际商事专家委员会成员,其中包括7名境外专家,为涉外案件的审理提供专业支持。

“上海国际商事法庭对案件进行提级管辖,不仅体现了对司法裁量权的审慎行使,更为后续同类案件提供了重要的指引与示范。”沈伟教授对此案裁定给予高度评价。他认为,该案表明我国在涉外管辖领域正逐步构建起兼具稳定性与个案灵活性的“中国方法”。

沈伟评价说,首先,该案打破了僵化规则对救济路径的束缚,在传统管辖权连接点均不位于境内的情况下,法官敏锐地捕捉到交易链条中的实质因素,从而依法确立管辖权,使处于相对弱势或面临救济困境的当事人诉求得到更充分的保障,实现了实质正义和程序正义的统一。

其次,该案通过对具备现实关联的案件行使管辖权,精准维护了国家主权、安全与发展的法治原则,为涉外法治建设提供了有力支撑。

最后,这种兼具灵活性和包容性的管辖权确立姿态,显示了我国法院积极投身国际商事争议解决、助力构建高水平开放型经济