

停进车位不容易 开关车门不方便

“停车位怎么‘缩水’了”

□ 本报记者 张守坤

“现在的停车位怎么感觉‘缩水’了？”江苏省无锡市车主田先生的困惑道出了众多车主的心声。购置新车后，他频频遭遇车位比车身狭窄或短小、车辆停入后与邻车紧贴，车门难以正常开启的尴尬处境。

考虑到带娃方便，后备箱能有更大置物空间，田先生去年下半年购买了一台6座的SUV理想L8，车身长、宽、高分别为5.08米、1.995米、1.8米。他所在小区的停车位长5.5米左右，宽2.4米左右；相邻车位的业主购买的是极窄9X，长、宽、高分别为5.239米、2.019米、1.819米。如果两车并排规范停放，根本无法打开车门，平时只能斜着挤占其他空间勉强停放。

不只是小区地下车位，田先生外出在商场停车场、路边停车位也常遇到大尺寸车辆放不下的尴尬处境。

《法治日报》记者近日调查发现，田先生的经历并非个例。如今中大型SUV、新能源MPV车型受到越来越多车主青睐，车身宽度普遍接近甚至超过2米，原有停车位规格跟不上车型升级脚步，“车大位小”的矛盾愈发突出，不少车主都陷入停车难、下车难的困扰。

车位尺寸小于标准

记者查阅《车库建筑设计规范》《城市道路内停车位设置规范》等相关规定了解到，家用小型车位有明确设计标准。例如，垂直式倒车入库车位标准为宽2.4米、长5.1米（毗邻墙体或连续分隔物时不应小于5.3米），配套通道宽度不低于5.5米；平行式车位宽2.1米（毗邻墙体或连续分隔物时不应小于2.4米）、长6.0米。路内停车位设计同样参照上述尺寸要求。

然而，记者实地走访发现，根据上述尺寸标准，不少小区、公共停车场并未达标。

北京市朝阳区的常先生向记者表示，他所居住的小区停车位明显较窄。“我驾驶的是最普通的5座汽车，在外停车时从来没有停不进车位的状况。然而，搬家到新小区后，相邻车位的车主总是打来挪车电话，说我挤占了他们的停车位。”

4月23日，记者来到常先生所居住的小区，经过实地测量发现，很多停车位宽度只有约2.15米。有些车辆只能倾斜车身停靠，不然就会挤占另一侧停车位的空间。相邻的几个车位同时停车后，车门无法正常打开。

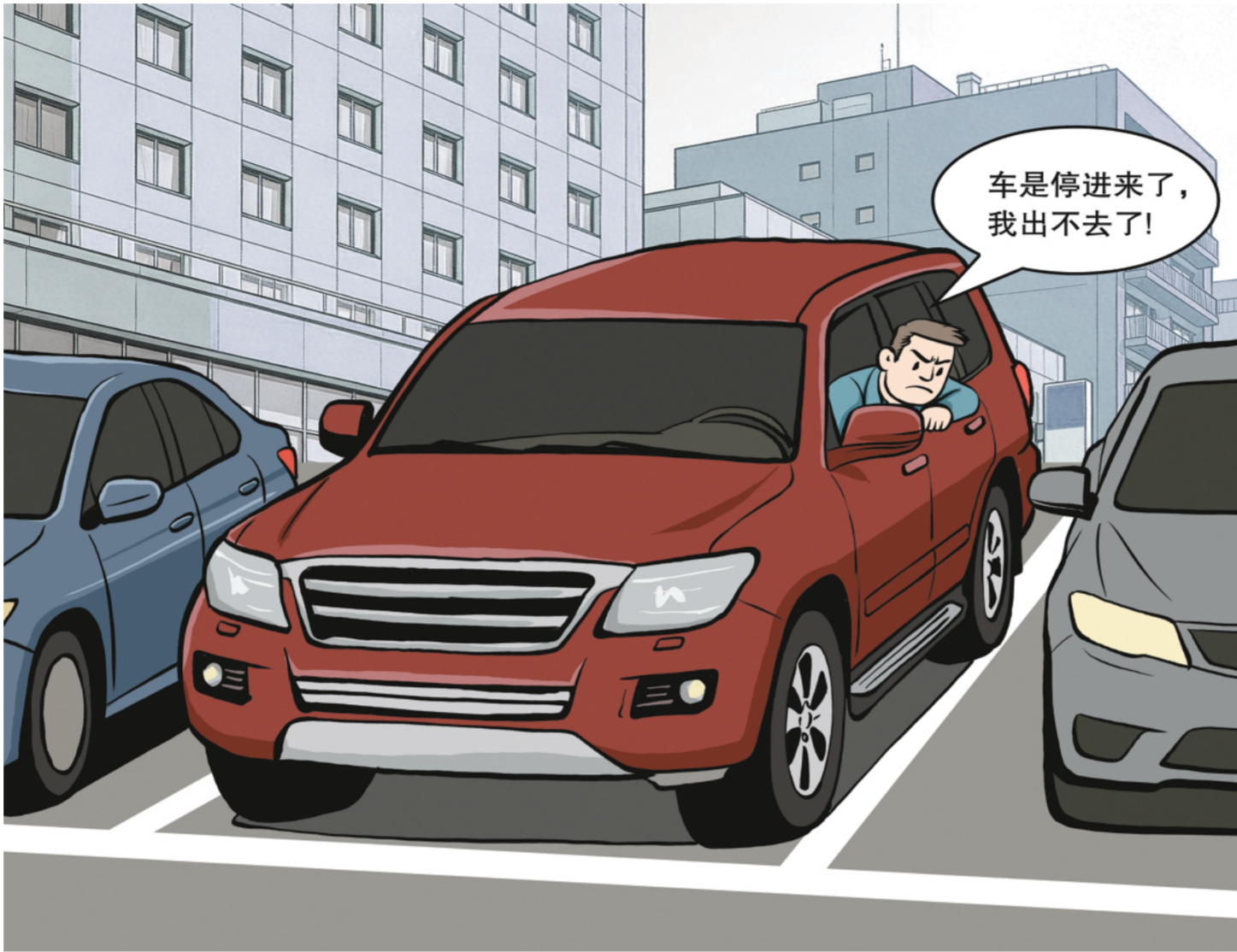
常先生无奈地告诉记者，他本有换车打算，现在却被小区停车位“劝退”了。“现在一些新能源汽车宽度近2米甚至超过2米，考虑我们小区停车位的情况，除非使用自动泊车功能或旁边没有车辆停放，否则停车位后车门几乎无法打开。”

安徽省宿州市的张先生告诉记者，他所在小区门前的公共停车位虽然宽度符合标准，但长度严重不足。

从张先生给记者展示的照片来看，一辆长5.2米左右的别克GL8，在车尾紧贴停车线的情况下，前轮前方大部分车身都在停车位外。“我用卷尺量过，车位长度仅4.4米左右，还好停车位道路比较宽敞，否则越线停放车辆很容易产生纠纷。”张先生说。

存在“车大位小”现象

近日，记者来到北京市朝阳区一商场地下停



车场进行观察。经测量，该停车场规划的停车位宽约2.4米。这里停放着多辆6座/7座新能源汽车，因车身尺寸较大，它们停放后与相邻车辆间显得十分紧凑。比如，一辆大型新能源MPV车型停放于泊位内，车身纵向几乎完全与泊位长度重合，车头与车尾均紧贴车位边界，无多余预留空间。该车横向宽度同样较大，两侧车身紧贴车位划线区域，与相邻泊位间的距离十分狭窄，车门开启空间受到明显限制。

在另一处停车位点，两辆中大型新能源SUV汽车相邻停放，车辆左右两侧紧贴车位边线，后视镜与相邻车辆间距狭小，车身宽度已接近车位可容纳的极限，如果不使用自动泊车功能，车门只能打开一条缝隙，车上的驾驶员和乘客根本无法下车。

除了标准车位，这里还贴墙设立了少数宽度只有1.9米左右的窄位。记者注意到，即使是正常车型，也无法完全停在这种车位的划线区域内，所有停靠车辆不靠墙一侧均超出停车线。

记者采访了解到，这种“车大位小”的矛盾，给车主带来了诸多实际困扰。最直观的便是停车难、下车难。一辆较大车型汽车停进标准车位后，两侧剩余的空间十分狭窄，驾驶员和乘客往往需要侧身挤下车，稍有不慎车门就可能蹭到相邻车辆或墙壁。对于老人、儿童、孕妇等群体而言，这种不便更为明显，也存在一定的安全隐患。

此外，相对狭窄的车位也加剧了停车难度。例如，在路边的侧方位停车位，在路边有灌木丛和路牙石的情况下，对于驾驶员技术的要求更高，即便经验丰富的驾驶员，也需要反复调整才能停好车，否则很容易发生剐蹭事故，不仅造成财产损失，还容易引发车主之间的矛盾纠纷。

记者实地调查发现，“车大位小”还带来一个问题——停车位的实际利用率下降。大型SUV车辆占据两个车位，或者因为停不进去而堵塞通道时，侵占其他车辆的停车机会。此外，如今城市中有不少机械停车位，其设计标准难以适配当下的大尺寸新能源车型，导致不少机械停车位长期处于闲置状态，在一定程度上也造成停车资源浪费。

曾有车主起诉维权

面对尺寸不足、无法正常使用的瑕疵车位，已有车主通过诉讼成功维权。

江苏省昆山市某小区业主胡先生购置了小区两个相邻子母车位，交付后发现均存在使用缺陷：一个无法一次性倒车入库，需多次调整；另一个紧邻墙体立柱，空间狭小无法正常进出车辆。与开发商协商未果后，胡先生诉至法院。

法院现场勘验、实车测试后判定，其中一个车位虽略低于推荐性规范，但可满足日常停车使用，

驳回其退款诉求；另一车位存在结构性缺陷，完全无法正常使用，判决解除合同，开发商退还71万元购车款。

一审宣判后，双方均未上诉，判决现已生效。该案审判员、昆山市人民法院经济技术开发区人民法庭副庭长李霆向记者介绍，竣工验收是建设工程交付使用前的法定程序，旨在确保项目符合基本的工程质量与安全标准，但竣工验收并不能完全覆盖所有具体部位（如单个车位）的实际使用功能。例如在本案中，尽管车库整体已通过验收，但其中一个车位因结构性缺陷无法正常使用，仍属于合同标的物瑕疵，开发商不能对此免责。

“实践中，业主在遇到此类问题时，可首先与物业或开发商沟通协商，要求整改或采取补救措施，并注意保留照片、视频、测量数据等车位现状证据和沟通记录。若协商未果，可向当地房地产主管部门、消费者协会等监管部门投诉，必要时通过司法途径维权。”李霆说。

他提醒消费者，在购买车位时，要仔细审查合同条款，明确车位尺寸、位置、使用权限等关键信息。避免合同约定不明导致维权困难。开发商在销售及交付过程中，亦应秉持诚信精神，对存在明显使用障碍的车位负有及时告知及补救义务，否则应承担相应不利后果。

漫画/李晓军

“车大位小”矛盾日益突出 专家建议 停车位设计标准需要与时俱进

□ 本报记者 张守坤 □ 本报见习记者 刘紫薇

行走在城市街头，不难发现一个直观变化：路上的汽车，正在变得越来越“庞大”。曾经主打小巧灵动的城市代步车逐渐隐退，取而代之的是更大尺寸SUV、MPV车型，就连一些普通车型的宽度长度也较几年前有了明显增长。然而，一些城市路面和小区、商业停车场的停车位却“止步不前”，车位尺寸仍沿用旧有标准，“车大位小”的矛盾日益突出，成为困扰许多车主的现实难题。

接受《法治日报》记者采访的专家指出，当前，我国停车位尺寸的设计主要遵循《车库建筑设计规范》（JGJ 100—2015）、《城市道路内停车位设置规范》（GA/T 850—2021）等一系列标准。与此同时，各地也会根据自身实际情况，制定出台规划管理技术规范及配套细则，以进一步规范停车位建设。

停车位尺寸的相关规定是否需要与时俱进？如何才能有效解决“车大位小”难题？针对这些问题，记者采访了北京交通大学北京综合交通发展研究院教授、可持续交通研究中心国家高端智库研究员郑翔和瀛和律师事务所任建业主任、执行主任陈阳律师。

记者调查发现，一些停车位设计较窄，车辆停放后与相邻车辆距离过近，严重影响车门打开；还有一些车位紧靠绿化带或路灯等公共设施，车主主要停好车辆，一部分车身会暴露在停车位外，潜藏安全风险。

我国对于停车位尺寸及周边设施设置情况是否有相关规定？车位设计过窄会在使用过程中引发哪些安全与法律风险？

郑翔：根据《城市道路内停车位设置规范》

（GA/T 850—2021）及相关规范，我国对停车位安全开门区作出了明确规定，即平行式车位两端可缩至5米，两组并排可缩至5.5米。单侧或双侧需预留0.5—1米的缓冲区，车门与自行车道最小缓冲距离为0.45米，以降低“开门杀”风险。

车位设计过窄会在使用过程中引发的安全风险主要有：停车困难，尤其是对驾驶技术不熟练的司机来说，车位过窄导致车辆进出空间狭窄，增加剐蹭风险；车辆受损，车位间距过小易造成邻近车辆刮蹭；增加消防通道宽度不足或被堵塞，一旦发生火灾、交通事故等紧急情况，将直接阻碍消防车、救护车等救援车辆顺利通行，延误应急处置时机。

记者：停车位设计有明确的标准，但实践中却存在一些停车位尺寸不符合标准却仍然正常使用情况，其中原因何在？

郑翔：这一现象并非由单一因素导致，而是标准滞后、利益驱使、监管漏洞等多重因素共同作用的结果。

从标准层面来看，现行设计规范所参照的基准车型仍是传统小型乘用车。但当下，新能源SUV、MPV等车型呈现出宽体化、大型化的发展趋势，这使得现有规范明显滞后于实际需求。而且，车位尺寸在规范中属于推荐性要求，缺乏足够的强制约束力，难以有效规范停车位建设。

记者：调查发现，一些停车位设计较窄，车辆停放后与相邻车辆距离过近，严重影响车门打开；还有一些车位紧靠绿化带或路灯等公共设施，车主主要停好车辆，一部分车身会暴露在停车位外，潜藏安全风险。郑翔：根据《城市道路内停车位设置规范》

的配套细则未能及时跟上车型迭代更新的步伐，在规划审批阶段，往往更注重车位配比数量，而对车位尺寸等具体指标的审核不够严格。在竣工验收时，多采用抽查、书面核验的方式，缺乏对每个车位进行实地测量的严格监管。此外，对于违规行为，处罚力度较轻，难以形成有效震慑。

除此之外，老旧小区受历史条件限制，其空间布局难以满足现代停车位尺寸标准的要求。同时，部分路内泊位、临时停车场由于空间有限，客观上也存在车位尺寸难以达标的情况。

记者：因停车位设计不合规导致事故发生，相关责任应该如何划分？

陈阳：法律责任的划分需要结合具体情况判断。

首先，建设单位与设计单位如果在规划设计或施工阶段未达到强制性标准要求，可能分别承担质量责任、违约责任，甚至在严重情况下涉及行政责任。其次，如果设计方案本身不符合国家或行业强制性规范要求，设计单位亦可能因设计缺陷承担相应的法律责任。

最后，物业服务企业在明知停车区域存在明显安全隐患的情况下，如未采取合理提示、警示或必要管理措施，也可能依据民法典物业服务人的安全保障义务，承担相应的管理责任或补充责任。

郑翔：应该随着现实情况的变化有所调整。一是要考虑车辆尺寸变化，特别是要考虑中大型车辆入车位后车门的预留空间。二是要考虑车型与

□ 本报记者 文丽娟

4月26日，中共中央办公厅、国务院办公厅公开发布《关于加强新就业群体服务管理的意见》（以下简称《意见》），这是首个专门针对“新就业群体”服务管理的中央文件。

《意见》作出了哪些部署？相关规定可能带来哪些治理变革？后续如何配套落地举措？围绕这些问题，《法治日报》记者专访了中国社会科学院法学所研究员王玉、广东广和律师事务所高级合伙人尹玉律师。

提供宏观顶层设计

记者：此次中办国办联合印发《意见》，相较于以往部委单独出台的新就业群体保障政策，其重要意义体现在哪些方面？

王玉：这次两办发文，是新业态领域第一个上升到党和国家层面的政策文件，为未来无论是司法解释、地方性法规还是部门规章，都提供了一个宏观的顶层设计。

从治理框架来看，《意见》明确提出构建党委领导、党委社会工作部指导推动、行业管理和业务监管部门具体推动、相关部门协同配合、属地管理的工作格局。这意味着，新就业群体的管理服务已经正式纳入党的社会工作体系，不再是单一部门的条块职责，下一步要朝着跨部门综合治理方向推进。这有利于打破过去基于行政职权划分形成的条块分割的格局，建立综合性的整体治理体系。

还有一个非常重要的变化：《意见》给出了刚性的约束目标，分两步走——到2027年，劳动用工逐步规范，合法权益得到有力保障；再过3至5年，服务管理制度健全，劳动关系更加和谐。这是一个具有绩效考核意义的政策指引，要分步骤落实到每一个层面，是全局性的工作安排。

有针对性破解顽疾

记者：为依法维护新就业群体合法权益，《意见》有针对性破解了哪些顽疾？

尹玉：当前新就业群体维权最突出、制度短板最集中的问题，主要体现在三个方面：

第一，平台用工关系认定难。平台往往通过合作协议、多层外包、加盟网点等方式弱化用工的从属关系，导致责任主体模糊。劳动者在遭遇事故或纠纷时，首先面临的难题是“我找谁”。

第二，社保参保存在户籍与地域壁垒。灵活就业人员参保受限、关系转移接续不畅，职业伤害保障覆盖面有限。大量新就业群体在城市工作，但社保关系留在户籍地，一旦发生职业伤害或需要医疗服务，保障往往不够着。

第三，算法权力失序。平台基于算法实施派单、计价、考核、扣款等管理行为，相关规则不透明、不合理，劳动者的休息权、报酬权等难以得到保障。

本次《意见》精准破解了这三大顽疾：厘清平台用工法律关系，直击“假合作真用工”和主体责任模糊问题，明确要求根据用工事实等依法确定权利义务。社保户籍双解绑，化解户籍限制和参保不畅，提出相关基本公共服务由常住地提供、随人走，提高公共服务水平，加强互联网平台算法治理，破解算法黑箱和规则不公，保障从业者的知情权、参与权、选择权。

王玉：关于新就业群体法律关系认定这个核心问题，《意见》明确提出推广使用劳动合同和书面协议参考文本，根据用工事实依法合理确定权利义务。这意味着，政策选择是坚持“事实优先”原则，不是“一刀切”地搞一种模式，而是给出多种符合现实的用工选择。

具体而言，如果平台对劳动者的管控达到“支配性劳动管理”程度，应当签订劳动合同，传统劳动法的用人单位义务全部适用。如果是有一定自主性、从属性较弱的灵活合作关系，应当签订书面协议，明确双方权利义务和平台保障义务。如果是纯粹的中介性平台，应由民法调整。这种分层设计既符合现实，也能守住劳动权益保障的底线，同时为新业态发展保留政策弹性。

配套举措补齐短板

记者：针对平台企业规避责任、算法变相侵权、落地难等问题，后续需要完善哪些配套路径，让新政真正落地见效？

尹玉：需要构建司法解释、地方细则、执法监管三位一体的配套体系。

针对平台规避用工责任问题，建议由最高人民法院适时出台新就业形态用工争议相关指导意见，明确管理支配性、报酬给付、生产资料提供等核心认定要素，压实平台对合作方、加盟方的连带责任。各地可出台平台用工分类监管细则，推广规范合同文本，人社和市场监管部门应开展专项执法，严查虚假合作、不合理收费抽佣、流量分配不公等行为。

针对算法变相侵权问题，建议由人社等部门联合制定算法实施管理细则，明确算法备案、公示、评估、验证的要求，划定派单、计价、时长、考核等领域的负面清单，建立算法公平性审查与第三方评估机制，充分听取工会和从业者代表意见。同时，畅通算法侵权投诉渠道，对侵害休息权、劳动报酬权、知情权的行为依法查处，强化平台算法治理主体责任。

针对社保参保意愿低、落地难的问题，建议人社等部门出台灵活就业参保经办细则，简化流程、推进线上办理，完善异地就医直接结算和住房公积金等配套保障，扩大职业伤害保障试点覆盖面，地方可结合实际完善参保激励措施。同时，督促平台履行参保提示、信息报送等协助义务，打通新就业群体参保的全流程环节。

记者：未来我国新业态用工法治体系还需要在哪些方面进一步完善？

尹玉：加快推进新就业形态劳动者权益保障专门立法工作，将《意见》中的成熟政策转化为刚性法律规范，系统界定新就业群体的用工关系、权利义务、责任划分、监管职责，进一步完善新就业形态劳动者权益保障制度。

一是统一司法与监管规则。针对新业态用工引发的纠纷，建立全国相对统一的用工认定、权益保障、争议处理规则，提升法治权威性与一致性。

二是强化数字法治监管能力。建立跨部门数据共享机制，运用数字化手段实现用工合规、算法公平、社保参保动态监管，提升精准监管与风险预警水平。

三是构建协同治理长效格局。完善党中央集中统一领导，各地相关部门监管配合、行业管理、平台担责、劳动者自律、社会监督的协同机制；加强法治宣传与法律援助，引导新就业群体提升维权意识与能力，让劳动者知道如何主张权利。

从单部门履职向跨部门综合治理推进 专家解读《关于加强新就业群体服务管理的意见》