

新能源汽车驶入千家万户,充电桩却被挡在小区门外——

## 个人充电桩卡在“最后一公里”,如何破题?

本报记者 陈华 唐琳

去年以来,国内新能源汽车消费持续升温,新能源汽车产业进入规模化快速发展新阶段。数据显示,今年一季度,全国新注册登记新能源汽车与去年同期相比增长138.2%,呈高速增长态势,其中私人乘用车占有很大比例。

然而,伴随新能源汽车数量的快速增长,家庭用车充电难的问题日渐凸显。记者采访发现,与不断发力提速的公共充电桩建设相比,家用充电桩的“最后一公里”仍然障碍重重。新能源车主想要实现“充电自由”,在自家小区用上便宜、方便的家用车充电桩,并不容易。

## 私家车易买,“私人桩”难安

“买了车才发现,自己的车位上安不了充电桩。”家住安徽合肥南一环附近的张女士上个月刚入手了一辆新能源汽车,厂家附赠家用充电桩且提供免费安装服务,没想到却卡在了“家门口”。

“供电部门需要物业提供允许施工证明,物业却说需要供电部门的同意才能盖章。”两个部门互为前提,张女士像皮球一般被反复“踢来踢去”。最后她只能选择在附近的充电站充电,遇到高峰期需要排队等候,超过3小时的免费停车时间还要额外付款。“不仅充电不方便,还要盯着时间,费用也要比家用桩贵一半。”张女士说。

记者致电国家电网客服得知,按照规定,居民家庭住宅、居民住宅小区设置的充电设施执行居民用电价格中的合表用户电价。以合肥为例,早8点到晚10点按平时价0.6153

## 阅读提示

去年以来,国内新能源汽车消费持续升温,私人乘用车市场销售爆发。然而,一些车主买车后却发现,安装个人充电桩面临重重障碍。随着新能源汽车数量快速增长,家庭用车充电难的问题日渐凸显。

元/度收费,晚10点到次日8点实行谷价按0.3353元/度收费。而记者在位于合肥新地中心的一充电桩运营小程序上看到,收费由电费和电费两部分组成,并分为7个时段定价,每度电最高收费1.7822元,最低收费0.9154元。

在充电站充电,不仅花费较多,时间成本也较高。家住安徽铜陵的吴女士,同样因为安装私人充电桩失败而被迫去了公共充电站。距离吴女士家最近的充电站要走6公里,并且在高速公路服务区。

“折腾了一年多,充电桩还是没有装上。”吴女士表示,物业给出的理由是电力不足,以及人防工程有限制无法安装。她先后咨询了供电、消防等部门均表示没有问题,但物业仍然不同意在安装申请表上盖章。

## 充电桩进小区障碍重重

“2021年交付的4万多辆车中,有近2万多辆随车配送的充电桩送不出去。”新能源汽车厂商CEO日前表示,在其品牌消费的群体中,有近半消费者开走了车却没带走充电桩。

根据天津市消费者协会1月份发布的调查,在天津,新能源车主使用私人充电桩的比例只有29%。在无法安装私人充电桩的原因中,“无私家车位”及“社区物业不允许”所占比例较高,分别为51.2%和29%。

在一个名为“充电桩安装难交流群”的微信群里,记者看到了个人充电桩被挡在小区外的各种情形:固定车位不够、电网容量受限、存在安全隐患……此外,有的小区物业告知不能安装“居民用电收费标准”的充电桩,有的则要求必须经过其他业主同意。还有车主表示,只有购买开发商加装充电桩的车位才可以给新能源车充电,而这种车位比普通车位要贵1万多元。

对于充电桩进小区问题,2016年国家发改委等4部门发布的《关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》已经明确:对于占用固定车位产权人或长期承租方(租期一年以上)建设充电桩的行为或要求,业主委员会(或业主大会授权的管理单位)原则上应同意并提供必要的协助。在安装过程中,物业服务企业应及时提供相关图纸资料,积极配合并协助现场勘查、施工。

但现实中,小区物业仍然存在诸多顾虑。记者致电吴女士所在的小区物业,工作人员表示,该小区2014年竣工,规划建设时还未预留充电桩安装空间及设施,同时小区没有固定车位,安装私人充电桩也会带来权责不明的问题,易引起业主间的纷争。

## 如何打通充电“最后一公里”?

有业内人士表示,充电桩在小区的安装

涉及充电运营商、业主、业委会、开发商、物业等,比较复杂,尤其在老旧小区,推广更有难度。

对物业来说,安装私人充电桩费力不讨好,不仅要增加管理成本,发生相应事故还有避不开的责任,因此其积极性并不高。

为进一步打通充电桩进小区的“最后一公里”,各地正在发力破解难题。去年11月,湖南出台新规,提出电动汽车充电基础设施“自(专)用为主,公用为辅”,鼓励私家车主自建充电桩。个人自有车库、车位安装充电设施的,无需办理建设用地规划许可证等相关证件,住宅小区租期一年以上的固定车位上安装充电桩,物业服务企业应当支持和配合。不予配合的,由各级住房城乡建设部门予以处理。

对于老旧小区存在客观条件限制的问题,一些地方也在探索解决办法。在安徽,汽车充电设施已被纳入完善类老旧小区改造范围,部分居住区将试点开展充电设施统建统营。北京市最近发布的“十四五”时期城市管理发展规划,同样提出将研究制定居住区电动汽车充电设施建设和管理意见,支持鼓励将充电设施电气化改造纳入老旧小区改造工程,推动居住区电动汽车充电设施“应装尽装”。

“现阶段,新能源汽车发展正由政策驱动向市场驱动转化。在此过程中,有效解决充电问题,对于促进产业发展至关重要。”思皓新能源乘用车公司副总经理汪光玉建议,相关部门应加快电动汽车充电基础设施建设,破解居民区充电桩建设难题,积极推进现有居民区停车位的电气化改造,确保满足居民区充电基础设施用电需求。



## 北京通州知识产权宣传进园区

近日,北京市通州区市场监管局工作人员来到九棵树文化产业园,面对面向园区企业宣传知识产权法律法规、通州区知识产权服务和保护工作新措施。

本报记者 杨召奎 本报通讯员 潘若纯 摄

## 职业打假争议缘何再起

## 经济观察

本报记者 杨召奎

卖出150份扣碗类熟肉产品,因没有标注产品相关信息,重庆的王女士被买家邵某以售卖“三无产品”为由告上法庭。近日,法院二审判决王女士退还4500元货款并予以10倍赔偿,共计约5万元。此事引发舆论广泛关注,职业打假再成热议话题。

4月22日,重庆市第一中级人民法院回应称,4月22日下午,法院派员前往当事人所在的重庆市忠县马灌镇白高村,主动听取当事人意见,并对当事人享有的诉讼权利进行释明,告知其如对二审判决不服,可在二审判决生效之日起6个月内提起再审申请。王女士表示,她将申请再审。

针对此案,有人认为,邵某知假买假,借职业打假谋利,不应获得法律支持。不过,也有人指出,法律是刚性的,是必须遵守的。如果王女士的食品经营合法合规,就不会被职业打假人盯上。

专家指出,现阶段,食药领域“知假买假”的职业打假行为并不为法律所禁止。此案之所以引发争议,是因为没能实现法律的具体规则与基本原则的统一。

为强化对消费者权益的保护,打击生产销售劣质产品的经营者,消费者权益保护法确立了对消费者权益侵害的惩罚性赔偿制度。而食品安全法确立了生产不符合食品安全标准的食品或者经营明知是不符合食品安全标准的食品承担“退一赔十”责任的惩罚性赔偿制度。

但中国消费者协会4月22日发布的《中国消费者权益保护状况年度报告(2021)》指出,对于惩罚性赔偿制度的适用是否排除“知假买假”或职业打假人,长期以来认识并不一致。除食品药品领域外,现行法律和司法解释均未对职业打假人是否适用惩罚性赔偿予以明确。

《最高人民法院关于审理食品药品纠纷案件适用法律若干问题的规定》第三条规定,因食品、药品质量问题发生纠纷,购买者向生产者、销售者主张权利,生产者、销售者以购买者明知食品、药品存在质量问题而仍然购买为由进行抗辩的,人民法院不予支持。这说明,在食药领域,“知假买假”受法律保护。

具体到王女士一案中,食品安全法规定,生产不符合食品安全标准的食品或者经营明知是不符合食品安全标准的食品,消费者除要求赔偿损失外,还可以向生产者或者经营者要求支付价款十倍或者损失三倍的赔偿金;增加赔偿的金额不足一千元,为一千元。但是,食品的标签、说明书存在不影响食品安全且不会对消费者造成误导的瑕疵的除外。

不过,对于如何认定食品是否符合食品安全标准、“标签瑕疵”规定如何适用,以及举证责任如何分配,各地法院存在较大争议。而王女士这一案件中,法院认定,王女士生产的熟肉不符合食品安全标准。

“因为该商户并非通过互联网渠道销售假冒伪劣产品,而是具有合法资质经营的小作坊,就因为未依法标注生产厂家名称、地址、产品的生产日期等信息,被判十倍赔偿,就个案而言,付出的代价比较大,因此会受到大家同情。但如果法院不判该商户承担相应责任,会纵容其他商户,起到非常不好的示范作用。”中国法学会消费者权益保护法研究会副秘书长陈音江说。

但也有律师指出,法律真正应该打击的,是生产销售假冒、伪劣、过期等存在质量问题产品的不法商家。另外,在法条之外还有法律原则,还有公道人心,在特殊情况下,为避免机械司法,应借助公平正义等法律原则来弥补具体法条之不足。

当然,此案也提醒相关个体工商户或将来可能开展类似业务的经营者,开展经营活动,要严格遵守相关法律法规。有关部门也应该加大普法宣传力度,帮助更多的个体工商户增强法律意识。

## 春到火烧沟

这是4月24日拍摄的西宁市城西区白沙滩公园景色(无人机照片)。

白沙滩公园所在的火烧沟曾是一条垃圾沟,是西宁市生产和生活垃圾的消纳场。近年来,西宁市城西区多方筹集资金,对火烧沟开展生态修复,垃圾被清理,火烧沟种上了丁香、海棠等景观性植物,昔日垃圾场变身成为繁花似锦的公园。

新华社记者 范培坤 摄



## 云南弥蒙高铁成功接入南昆高铁

本报讯(记者黄瑜 通讯员张伟明)近日,经过1000多名施工人员连续8小时的鏖战,云南新建弥(勒)至蒙(自)高铁接入南(宁)至昆(明)高铁(客专)的道岔顺利完成施工,标志着弥蒙高铁成功接入南昆高铁(客专),连通全国高铁网。至此,弥蒙高铁所有轨道施工全部完成,为年内开通运营创造了条件。

弥蒙高铁位于云南省东南部的红河哈尼族彝族自治州内,建成通车后,昆明至蒙自2小时内可到达。通过换乘,将压缩滇南城市群至南宁、广州等城市的时空距离,对加快沿线城镇化进程,旅游资源开发,少数民族地区乡村振兴起到推动作用。

主机厂产能爬坡踩下“油门”,钢铁企业“化整为零”抗疫稳产,芯片厂商启动“24小时供应链保卫战”——

## 上海制造业复工复产直击

## 阅读提示

作为制造业重镇,上海和时间赛跑、与病毒抗争,积极有序复工复产。上汽、特斯拉等汽车主机厂加快复工复产,努力提升产能;宝钢集团建立“小单元”保产专班,多项生产数据保持增长;华虹集团6000多人驻厂,保障芯片供应,稳定供应链运行。

目前,上汽集团对已排摸了近400家供应商,并对供应商产能、库存、原材料等进行了全面摸底。同时,上汽也在密切关注供应商的人员动态、生产情况等,并尽可能协助支持供应商加快流程推进、防疫复产的工作。

据宋钢介绍,与特斯拉复工同步,上海市内的许多特斯拉零部件供应商也开始复工,成为特斯拉供应商伙伴中复工复产比例最大的区域。

## 重点企业抗疫稳产保链稳链

重要作业线有效运行率达94.69%,同比提升0.82%。战略产品无取向硅钢销量同比翻番,厚板产品4月份轧制量完成预定目标106.73%,无缝钢管热处理线创下9年来的月产最高纪录……面对严峻疫情,作为产业链条上的关键一环,宝钢股份交出了稳产保供的最新答卷。

记者了解到,为了保证抗疫稳产两不误,宝钢按照“划小单元、减少交叉”的原则,对关键岗位进行梳理,将各区域划成最小单元,建立保产专班,实施两班两运转24小时值守生产模式,实施网格化封闭生产管理。同时运

用网格化人员管理大数据程序、工业机器人、远程操控等技术,让数智技术应用转化为抗疫稳产的新动能。

据宝钢股份有关负责人介绍,宝钢提前排摸用户生产用料断点需求,通过合理机组调整、生产计划优化等多种举措,及时满足用户需求,全力保证下游供应链的稳定。

集成电路被誉为工业“粮食”,上海是我国集成电路产业的重要集聚区,2021年贡献了超过全国四分之一的销售额。封控前夕,作为我国集成电路制造的龙头企业,上海华虹集团6000多人选择“逆行”驻守,住宿舍、睡办公室、打地铺,保障多个“芯”工厂平稳运行。

华虹集团党委书记、董事长张素心表示:“我们作为上海集成电路产业链供应链的一员,在复杂严峻的疫情情况下,内部严格防疫,供应没有中断,努力为全国乃至全球的集成电路供应链稳定运行,贡献自身力量。”

## 持续疏通物流确保物资供应

疫情突发,物流成为上海复工复产中至关重要的关口。

由于芯片生产线运行所涉及材料的复杂

性,尤其是化学品储存期限的安全限制,加上疫情防控政策收紧的趋势,让芯片生产企业面临巨大压力。为此,华虹供应链部门紧急启动“24小时供应链保卫战”,任命“战”时保供“团长”,每天核对库存“水位”,每天计算最短的短板,每天盘算可以上路的司机,全力以赴确保芯片制造不会“弹尽粮绝”。

宝钢股份也启动原料应急预案,与时间赛跑,动态灵活调整计划,不间断连线港口与船方,保证生产原料供应。面对封控环境下最为棘手的产品物流问题,宝钢将物流区域划分为核心保障、重点保障等多个专门区,通过精准空间管制及与各相关方的密切联动,努力保证物流畅通,为生产稳定运行打好基础。

目前,上海正大力推广使用全国统一制式通行证,并在各省市支持下,推动建设长三角一系列重要物资中转站,通过换司机、甩挂等方式实现无接触式的货物运输,一定程度上缓解了企业物资紧张问题。近期,这方面的协调工作还在持续推进。

在4月22日举行的疫情防控工作新闻发布会上,上海市副市长张为介绍说,上海正全力支持对长三角、全国产业链供应链影响大的大型产业链企业群率先复工复产。“从近期工作成效来看,一周以来,666家重点企业已有70%实现了复工复产,企业的产能利用率也在不断提高。除汽车企业在产率、产能利用率有所提升外,集成电路、化工骨干企业产能利用率保持在较高水平。”

发明专利年均增长13.4%,知识产权保护水平不断提升

## 我国全球创新指数排名5年提升10位

本报北京4月24日电(记者杜鑫)在世界知识产权组织发布的《全球创新指数报告》中,我国的排名从2017年的第22位提升到2021年的第12位,整整上升了10位,稳居中等收入经济体之首,是世界上进步最快的国家之一。这是记者从国新办今天举行的新闻发布会上获悉的。

党的十九大报告指出,要“倡导创新文化,强化知识产权创造、保护、运用”。国家知识产权局局长申长雨表示,5年来,全社会“尊重知识、崇尚创新、诚信守法、公平竞争”的知识产权文化环境加快形成,有力支撑了创新型国家建设和全面建成小康社会目标的实现。

在知识产权创新质量方面,5年来,累计授权发明专利253.1万件,年均增长13.4%;累计注册商标2770.5万件,年均增长29%。著作权、植物新品种、集成电路布图设计登记量也屡创新高。截至2021年底,国内(不含港澳台)每万人口高价值发明专利拥有量达到7.5件,是2017年末的近2倍。PCT国际专利申请量跃居世界第一。知识产权使用费进出口额由2017年的2265.1亿元增长到3783亿元,其中出口年均增速达23.8%,是进口增速的2.03倍。

在知识产权保护水平方面,知识产权保护原则写入民法典。完成商标法、专利法、著作权法新一轮修改,建立了国际上最高标准的惩罚性赔偿制度。重新组建国家知识产权局,实现了专利、商标、原产地地理标志、集成电路布图设计等集中统一管理。最高人民法院挂牌成立知识产权法庭,最高人民检察院也设立了知识产权检察办公室。

本报记者 裴龙翔

阳光穿过上海中心的楼顶,洒在了陆家嘴安静的街道上,往日里车水马龙的金融城,此刻格外寂静。3月28日起,上海以黄浦江为界分区分批在全市开展核酸筛查,抗击新冠疫情的战役进入攻坚阶段。

静下来的城市里,却有人在“飞奔”。上海作为制造业重镇,处于产业链供应链的关键节点,在疫情已见好转的情况下,复工复产一刻不容缓。一幕幕和时间赛跑、与病毒抗争的画面,在黄浦江两岸上演。

## 汽车主机厂复工复产带动产业链重启

4月19日,上汽集团临港乘用车工厂内,一场复工复产压力测试正紧张有序地进行,随着一辆辆新汽车驶下生产线,人员、供应链、物流保障、封闭生产管理和防疫措施等复工复产条件得到验证。

就在同时,特斯拉上海超级工厂有序复工,电池、电机车间当天早晨恢复生产。“目前多条流水线已经高效运转起来。”特斯拉超级工厂生产制造高级总监宋钢说,未来几天内,产能将逐步爬坡,直至整体单班满产。根据计划安排,预计在单班工人封闭式生产组织状况下,特斯拉将达到每天1000辆左右的整车产量。

主机厂纷纷开工,带动了汽车全产业链的有序复工复产。上海的汽车产业链正朝着往日的高速运转踩下油门。