

充电桩不足 想安装受阻

新能源汽车充电难



公共充电桩数量不足,难以满足日益增长的新能源车充电需求。 新华网发

“给新能源汽车充个电太难了,我都后悔买新能源车了。”山东济南的陈先生近日向记者抱怨道,因为自己住在老旧小区,没有公共充电桩,单位的充电桩数量又有限,有时一大早去都占不到位,搞得严重用电焦虑。

被“续航命脉”——充电设施建设不足困扰的新能源车主远不止陈先生一人。来自北京、上海、天津、山东等地的多位新能源车主告诉记者,公共充电桩数量不足,难以满足日益增长的新能源车充电需求;一些小区尤其是老旧小区,充电桩的安装困难重重;装有充电桩的公共停车位,经常被油车“霸占”,这些都引发了不少纠纷。

“充电难已经成为制约新能源车普及的一大瓶颈。”多位受访者深有感触地说。

物业公司拒绝配合 装充电桩困难重重

今年上半年,贵州某小区业主李笛购买了一辆新能源汽车,想在小区的车位上安装充电桩。他咨询当地供电所得知:充电桩用户需要提供小区入住证明、车位合同复印件、充电基础设施安装承诺书等资料,其中有好几份资料需要物业公司盖章。李笛向物业公司说明情况后,对方拒绝盖章。

“物业公司给出了不少理由,比如小区地下停车场电压不够;出于安全考虑,小区地下停车场高度不够,一旦电车充电引起火灾消防车难以进入;之前允许部分业主办理是因为没有充电桩,现在小区有地面停车场公共充电桩,后续再有业主申请办理不予通过。”李笛回忆说。

在他看来,物业公司的这些理由完全站不住脚,当地电力公司表明小区电压完

可以全满足充电桩安装需求。维护小区消防安全本来就是物业公司该做的事,因担心发生事故而不让安装充电桩是在逃避责任。公共充电桩是在逃避责任。公共充电桩只有4台,根本不够用。“最后我通过投诉,由相关部门出面协调,物业公司才同意协助安装。”

对李笛的经历,很多受访者深有同感:大家想在小区安装充电桩时,遇到了各种各样的困难,如电网改造工程复杂,尤其老旧小区没有固定车位,涉及的技术和安全问题繁多;物业公司协调难度大,因安全责任等问题陷入僵局等。

充电车位经常被占 缺执法依据难治理

新能源汽车保有量逐年增多,车主们对充电车位的需求也日益增加。为解决新能源车充电问题,一些小区和公共停车场内都增设了新能源汽车充电桩。但记者调查发现,设有充电桩的车位,常被燃油车占用,有的燃油车长期停在这些车位上,车身都落满了灰。

湖南某小区业主刘先生,自己小区门口公共停车位有10台充电桩,但这些带有充电桩的停车位上每天都停有不少燃油车,即便旁边就立着“非充电车辆严禁占位,违者收取占位费”等字样的牌子。

还有新能源车主表示,有些新能源车可能两三个小时就充满电了,但车还一直在充电桩车位停着,这和占车位无异。

记者检索发现,多地针对新能源汽车推广和充电基础设施的规划指导、体系建设等配套出台了相关文件,提出了明确要求,但未看到关于新能源汽车充电站运营管理规范的相关规定。

有江苏城管部门的工作人员称,在日常执法过程中,因没有相关执法依据去管理或处罚停放在充电桩车位上的燃油车,致使接到类似投诉后,执法人员只能以劝导为主,并不能进行强制干预。

一名交警部门的工作人员表示,占用充电车位的车辆并没有违反相应的交通法规,对占用非路边公共充电车位的燃油车辆,通常也只能交由充电设备管理方协调处理。

充电存在兼容问题 收费提示不够清晰

作为两辆新能源汽车的车主,天津市民王先生最近遇到了品牌间充电桩兼容性的问题。他新买的另一品牌新能源车,无法在之前品牌的充电桩进行预约充电,为了使用夜间低谷电价充电,他不得不晚上下楼操作充电。

浙江新能源车主陈先生在第三方充电站充电时也遇到了类似的问题,车子目前仍在厂家进行维修。“假如问题出在充电桩上,我以后只能选择官方的充电桩进行充电,尽管不方便且电费稍高,但总比出现故障要好。”

除了不兼容问题,多位受访车主向记者反映,一些针对新能源车的充电、占位收费过高、没有提示或提示不醒目,遭遇充电刺客。

近期有不少车主在第三方消费者投诉平台上反映,自己将车停在一些商场、体育馆等充电站充电,满电后,如不及时挪走,会被收取一笔“占位费”,有车主充电超时11分钟被收取35元占位费,有的超一个小时要收一两百元。车主称,充电桩上并未公示关于超时占位费的任何信息,仅在App中有小字提醒。

新华网

匈牙利外长:

欧盟对华电动汽车加征关税伤及自身

匈牙利外长西雅尔多日前在土耳其伊斯坦布尔说,欧盟对中国电动汽车加征关税会对欧盟自身经济造成伤害。

西雅尔多当天在伊斯坦布尔参加能源论坛期间告诉新华社记者,匈牙利对欧盟向中国电动汽车加征关税感到十分遗憾,“这是一个糟糕的决定”。

他表示,匈牙利积极发展与中国经济领域的合作,目前在

匈牙利有不少中国投资商。欧盟也应该积极加强与中国在经贸方面的合作。

欧盟委员会此前公布对华电动汽车反补贴调查终裁结果,决定从10月30日起对自中国进口的电动汽车加征为期五年的反补贴税。欧盟以“反补贴”为名滥用贸易保护主义,在欧洲内部引起政界、商界及学界人士强烈反对。

新华社电

瑞士汽车进口商诺约公司董事长考夫曼:

中国电动汽车的质量和专业化程度令人惊叹

瑞士汽车进口商诺约公司董事长塞尔吉奥·考夫曼日前在第37届苏黎世汽车展上接受新华社记者专访时说:“中国电动汽车的质量和专业化程度令人惊叹,期待中国电动汽车在瑞士市场蓬勃发展。”

考夫曼15年前投身电动汽车领域,近年来积极与中国汽车制造商开展合作。大约一年半前,他将中国东风汽车集团的电动汽车引入瑞士市场,目前该集团的电动汽车在瑞士已有10家经销商,未来有望扩展到25家。

“过去23个月的销售数据相当强劲,市场反响热烈,在刚过去的短短几天里就卖出了40辆。”考夫曼说,中国电动汽车品牌在市场上处于领先地位,在多个方面展现出卓越性能。

考夫曼说,瑞士的冰雪天气和崎岖山路对电动汽车电池性能及安全性要求很高,中国电动

汽车在低温环境下表现出色,电池耐久性和整体品质精良出众。“这得益于中国电动汽车经过了在复杂辽阔地理环境下的充分测试。”

此外,他对中国电动汽车在提升软件兼容性方面做出的努力表示赞赏,认为中国制造商在软件开发方面“适应快且非常专业”。

考夫曼说,瑞士的自然环境和空气质量对旅游业至关重要,中国电动汽车有助于瑞士实现环保目标、保护旅游资源、促进可持续发展。“中国电动汽车外观设计前卫,性能强劲,续航能力出色,为瑞士市场提供了高性价比的环保出行选择。”

他说:“瑞士对中国电动汽车保持非常开放的态度。期待未来在瑞士街头看到更多中国电动汽车,也希望与中国电动汽车品牌保持长期合作。”

新华社电

梅赛德斯-奔驰集团股份有限公司董事会主席康林松:

欧中携手对全球汽车产业发展至关重要

欧中汽车产业合作对产业发展很重要,贸易保护主义不会创造增长,只会阻碍增长,梅赛德斯-奔驰集团股份有限公司董事会主席康林松近日在德国斯图加特接受新华社采访时说。

“我相信,欧中产业增进合作有助于搭建沟通的桥梁,特别是在当下,在这个贸易保护主义趋势再次抬头的时代。”康林松说。

据康林松介绍,在中国和欧洲,梅赛德斯-奔驰与中国汽车制造商、供应商和科技企业均有广泛合作,并延伸到更广泛的领域。中国对于梅赛德斯-奔驰而言有着多重含义,是最广阔的销售市场、关键的创新研发中心、最大的乘用车制造基地和产业创新的合作伙伴。康林松直言:“梅赛德斯-奔驰集团在中国的成功将助力我们在全球取得更大成功。”

正是基于这样的考量,梅赛德斯-奔驰集团将今年12月举办的年度内部战略周定在中国举办。“希望集团的决策者亲临

现场了解中国市场动向,感受中国速度与竞争态势。”

康林松表示,中国的发展速度令他惊叹,而“中国速度”也一再提醒他要加速跟上技术飞速发展的脚步。“在中国,所有事情都发展得非常快。我们要和别人一样快才不会落后,所以‘中国速度’也是一种激励和鞭策自己前进的动力。”

梅赛德斯-奔驰在中国的研发布局是德国总部以外覆盖领域最全面的研发团队,已成为集团全球创新的前沿阵地和未来趋势的风向标。在研发战略方面,康林松期待继续扩大在中国的研发能力,招募更多高新技术人才,并且与领先的高新技术企业进行合作。

“从全球范围来看,中国消费者对技术拥有更开放的态度,愿意拥抱新技术。这不仅是梅赛德斯-奔驰的业务焦点,也是我们加强在中国研发的原因。”他说。据新华社德国斯图加特11月25日电