



N综合上观新闻 中山日报 财联社

随着新能源车的普及,充电桩的需求不断增加,部分车企建设的充电站开始收取“超时占位费”,通常为每分钟一元,以提高充电桩的使用效率。但不少车主反映,一些新能源车充电站缺乏明确的收费提醒和标识,导致他们被动承担高额费用。此事引发争议。

车主反映 各品牌收费标准不一

据了解,收取“占位费”的初衷是为了在紧张的充电资源下,提高充电桩的利用率,避免妨碍其他车主的使用。记者梳理发现,收费标准因不同充电桩品牌和场所而异。有的品牌统一在充满电后的一段时间内自动统计占位时长,有的则根据站内空闲率,动态调整收费价格。

市民蔡先生是一名出租车司机,一天凌晨在上海宝山区潘泾路377号乐动力体育馆地面停车场选择小鹏汽车的快充桩充电。他停好后,扫描充电桩上的二维码,登录联联充电Pro APP,插好充电口便回车内等待。他记得,APP上显示充电可限免停车2小时。凌晨4时许,估摸着“限免时间”临近结束,蔡先生拔下充电头,驶离停车位,订单显示需要支付47.12元,其中29元是占位费。

什么是占位费?蔡先生赶忙翻看充电站点的介绍界面,才看到停车规则除了“充电限免,道闸减免”的说明之外,另附一行小字“充电结束后30分钟内未及时拔枪并驶离车位,将按照1元/分钟的标准收取占位费”。原来,他的车辆在凌晨3时46分就已充电结束,虽然停车费是限免的,但产生了“占位费”。

“为何没收到提醒挪车通知?而且这里是郊区,充电停车位并不紧张。”他还认为占位费的收费标准公示得并不明显,“如果我停一晚,除了停车费之外,岂不是要产生上百元的占位费?”蔡先生与APP客服联系,对方称该项收费是充电站企业运营行为。他又询问了充电站品牌客服人员,对方回应现场充电站有占位费收取的说明,暗示是蔡先生没有认真浏览。至于收费上限,内部有设定,只是没有公开。

记者发现,在收取“超时占用费”方面,各家车企、第三方桩企的标准不同,不同站点的超时占用费也存在区别,给的免扣款缓冲时间亦不同。

据蔚来加电APP显示,其收费标准为0.5元/分钟,前15分钟免费,封顶为50元。而特来电(第三方充电桩运营商)的标准为1元/分钟(前15分钟免费)。

据调查,特斯拉在收取“超时占用费”时金额最高。特斯拉官网显示,其在中国内地市场设置的“超时占用费”标准有两档,一般每分钟为3.2元,若超充站无空闲车位时每分钟最高收取6.4元,且“超时占用费”会持续累加,上不封顶。对此费用,记者致电咨询了特斯拉客服,其表示,这个费用是不封顶的,建议尽量避免费用产生,若充电完成后5分钟内挪车是不收取费用的。同时,只有所在超充站内的空闲车位小于或等于50%时,才会产生超时占用费。

比如现场有10个桩,占用率只有4个桩或以下,它是不会产生超时占用费的,但是如果把车停在现场,可能某一个时间段它的占用率超过了,不过车主可能看不到,但实际也超时了,这种情况下也会产生费用的,所以还是建议充完电赶紧挪车。

近日,新能源车充电被收取高额「超时占用费」引发热议

是否成为新的 「超时占位费」 充电刺客?

记者走访

“占位费”提醒普遍不突出

记者在地图软件搜索新能源充电站,发现大部分只会显示停车场收费信息和车位空余,鲜少有提醒“占位费”的说法。

记者线下走访了多个品牌充电站,多数充电桩上只有安全注意事项和充电操作指南,并没有公示占位费的收取标准。如金环商务花园地下车库,记者看到硕大的二维码的左下角,只小小地标注了占位费的收费详情,且不是每个充电桩旁都有这样的提示。

相关提示通常会出现在充电APP上,但也不够明显。记者下载核对了多款主流充电站APP,在联联充电Pro平台,记者随机翻看充电站点信息,“停车规则”一栏被显著显示,“充电限免”的字眼也用橘黄色标注,但限免的具体规则却用灰色的小一号字体呈现。在小桔充电APP,部分充电站点将停车费和占位费单独区分开,并列明收费标准。如兴业太古汇在“超时占用费”一栏特别标注0.26元/分钟,单次封顶60元,费用由充电站收取。点开详情后还可以看到更细化的分段收费说明,若干时段可免费占用。

市民建议 完善收费与公示方式

当前,除了新能源汽车品牌会设立专有充电站,各类第三方充电站品牌也层出不穷。随之也衍生了各类集纳充电站站点信息的应用软件,帮助用户一站式搜索周边充电站点信息。然而不同软件之间信息披露详略不一,新能源车主难免在了解不同品牌充电站的收费规则上存在信息误差。

多数市民认为,占位费是手段而非目的,本质不是罚款,更不能成为企业的变相盈利增收。因此,在收费的同时,企业应当尽好足够的告知义务,提醒用户及时挪车驶离尤为必要。车主小张根据自己的体验称:“一些充电站充满电后停车超过15分钟会收到短信提醒或AI电话语音提示,这样比较合适。”

对于这笔费用的收取,消费者态度不一。据某网络投诉平台显示,相关投诉达400多条。不过,也有部分车主表示理解,称可避免充电车位被占。“我觉得很合理,就怕很多人霸占车位,本来充电车位就少。”赵帅对记者表示。另有新能源车主认为,最好给那些占了充电位的油车也收一下。王明则对记者表示,“收费很合理,但不应该定价过高。占位费应该起提醒预防作用,而不是为了赚钱,最好阶梯定价。比如半小时内人家可能真的一时赶不回来,适当收一些警告就好,时间越久越贵,避免僵尸车停放占位。”

《上海市公共停车场(库)充电设施建设管理办法》中明确:充电车辆在专用充电停车位充电完成后未能及时驶离的,充电运营者可以按照公平合理的原则自主制定充电设施占用收费标准。占位车辆停车收费标准和充电设施占用收费标准应当在公共停车场(库)出入口醒目处以及专用充电停车位处进行公示。为此,有市民建议,各个超充站一般是从商场租赁停车位进行改建,占位费标准可由商场管理方与之协商。有关部门可梳理当下主流充电站线上、线下关于占位费收取标准的公示情况,细化封顶价格等计费方式,核查提示告知方式,引导企业合理收取费用。

专家说法 运营方应尽好 提醒义务

对于收取超时占用费的原因,特斯拉官网解释,理解车主在抵达充电站后,却发现车位都被满电的车辆占用时的心情。为了使所有车主都能拥有良好的体验,决定通过收取超时占用费这一措施来提高充电站的利用率。需要强调的是,我们推出此项措施的目的是提升客户满意度,而非借此营利。

蔚来加电APP的线上客服也表示,目的是让更多电动汽车用户能顺利充上电,提升充电体验,保障充电桩的有序运营,而非借此营利。

广东法制盛邦律师事务所高级合伙人李子龙律师表示,企业收取超时占位费属于双方自由协商范畴,并不违反法律强制性效力规定,合法但不一定合理。李子龙建议经营充电桩企业应设置完整的体系,并尽提醒义务,在充电前应提醒消费者注意,取得消费者确认。

上海市消费者权益保护委员会副秘书长唐健盛认为,虽然“占位费”没有统一的收费标准,但行业监管应强调收费要更加公开透明,加强提示应是运营方的义务。运营方向消费者做出非常明确的提醒,合理的“占位费”标准应伴随更加友好的提醒方式,例如商家可以通过获取消费者的手机号或使用APP进行及时通知,以确保消费者的知情权。

中国人民大学公共管理学院教授、博士生导师马亮指出,相关部门和行业协会均应发挥积极作用,引导企业更好地设定相关收费标准,履行收费公示义务。

唐昊制图