

电动车安全调查

城事

广州市人大代表建议:

将公共充电设施纳入基础设施建设

充电设施不足、缺乏统一标准、居民安全意识欠缺、电动自行车质量不过关……针对电动自行车充电过程中存在的安全隐患，新快报记者采访了人大代表、政协委员、业内人士，他们纷纷建言。



在公共区域集中新建充电设备

广州市人大代表段安春表示，目前广州如海珠等区进行了有益探索，安装了电动车智能充电桩。

“但无论是覆盖范围还是总量，全市范围内这些设备还非常有限。”基于此，段安春建议，将电动自行车公共充电设施纳入基础设施建设。同时，广州还可通过和优质企业合作，推动广州两轮电动车基础能源网络的建立和两轮换电电动车的推广，推进两轮电动车基础能源网络科技示范区落地，并且快速

扩大智能充电柜的铺设范围。在此过程中，可进一步明确市、区、街道等相关部门的职责，并及时布置规划和采取措施。

段安春还进一步提出了充电设施应具备的要素。“从收费价格上讲不能太高，大家要都能接受。从外观上看，应该与周围环境相一致，不影响美观。选址方面，在市政道路、工业园区、体育场馆、机场、火车站、码头等公共场所，有条件的均可安装。”他指出，对于有

物业管理的小区，要加强宣传使得居民支持建设。在城中村，应由街道、居委会等担负责任，选址公共区域集中新建充电设备。

广东省政协委员、广东金轮律师事务所副主任谭日兴建议，相关部门加强电动车集中停放及充电场所的日常巡查检查工作，并在集中停放场所推广可视监测系统，在集中充电场所推广智慧用电系统和可视监测系统，增设简易灭火设施。

进展

广州住建局：
鼓励小区按要求
改造停放充电场所

5月11日，广州市物业管理行业协会向物业企业发布警示通知，严禁电动车入户上楼，严禁电动车在走道、楼梯间、安全出口处等处停放充电，引导居民按规停放、充电，加强宣传，做好消防工作等。

日前，广州市住建局相关负责人接受记者采访时表示，鼓励业主大会和物业服务企业引进第三方单位(电动自行车充电桩建设单位)按照电动自行车停放充电场所建设要求，改造电动自行车停放充电场所。

该负责人还指出，电动自行车集中停放场所和充电设施属于小区共用设施设备，依据《民法典》第二百七十八条的规定，加装或改造电动自行车集中停放场所和充电设施应当由全体业主共同决定，由专有部分面积占比三分之二以上的业主且人数占比三分之二以上的业主参与表决，并经参与表决专有部分面积过半数的业主且参与表决人数过半数的业主同意。

知多D

在日常生活中，市民若发现电动自行车违规充电等消防安全违法行为及火灾隐患，可拨打全国性的火灾隐患举报电话“96119”，广州地区由广州消防专人24小时值班接听。

建立电动车充电设备产品标准

业内人士指出，除了缺乏规划外，电动自行车充电设施还面临着没有统一标准的问题。广东省电动车商会执行会长蓝世有称：“广州、深圳发生过多起因充电设备本身问题而引发的火灾事件，许多运营公司一走了之。充电设备也是产品，存在标准缺失的问题。”

不过，据蓝世有透露，目前广东省消防总队、省应急厅、省电动车商会等正在制定充电设备的产品标准，预计下半年出台。他呼吁公众关注电动车充电设备的立法工作，使得设备落地时有法可依。

蓝世有还指出，目前整个电动自行

车行业忽略了保养环节。消费者忘了，电动自行车充换电的频率不亚于任何一个交通工具，电动车跟汽车、摩托车一样，也是需要保养维护的。为了确保充电安全，有必要针对消费者加强安全意识宣传，同时注意维护保养。此外，也需要市场相关部门加强质量监管。

将充电设备建设视为便民工程

“以前在家充电不用多花钱，如今在外充电需要花多钱，许多人难以接受。”提供电动自行车充电桩、充电柜等产品的广州山熊科技有限公司创始人熊伟告诉记者，在电动车充电设备向小区推广时，难题之一就是使用者不愿意支出更多充电成本。

熊伟指出，目前行业内定价主要分为两类：物业公司采购协商定价以及自主投放定价。具体如何定价，是物业、充电设备公司、小区业主三方博弈的结果。“如果物业不收入场费，充电定价也会更加便宜。此外，若能将充电桩定性为一项便民工程，则会

形成良性循环。”

熊伟认为，目前推广电动车充电设备最大的障碍在于政策方面。将民用的设备推向商业化离不开政府的引导。电动自行车充电设备不是纯商业化的项目，具体建设标准需要相关部门制定。

■采写：新快报记者 王彤 黄嘉丰 陈慕媛 林钢威

■摄影：新快报记者 李小萌



■电动自行车已经成为很多市民的日常出行工具。