

1957年10月1日创刊

2025年3月
<乙巳年二月廿二>

21 星期五 | A9

东莞启动水务审批执法规范化全域推广 要求各镇街5月底前完成制度建设

羊城晚报讯 记者李洪宝、通讯员莞宣报道：日前，东莞市水务局在麻涌镇组织召开全市水务审批监督执法规范化建设推广会。记者了解到，本次会议总结了麻涌镇在水务审批监督执法规范化领域的试点经验，并部署开展全市推广工作，推动“治水水务”建设迈入新阶段。

据介绍，作为东莞水务审批监督执法规范化试点，麻涌镇进行制度创新，制定《水行政审批工作制度》《水务办案工作流程》等12项规范文件，填补审

批、监管、执法全链条制度空白。麻涌镇还建立“审批+管理+执法”联合巡查模式，实现“问题发现—线索移交—立案查处—整改反馈”闭环管理。同时，麻涌镇通过技术赋能，整合水务工程运营中心、供水公司技术力量，破解基层执法技术支撑不足难题。麻涌镇通过探索，形成一套可复制的制度体系，打造水务审批执法规范化“东莞样板”。

广东省水利厅水政处充分肯定东莞市水务局的工作和麻涌试点成果并表示，麻涌镇为全省水行政审批执法规范化提

供了参考样本，鼓励东莞持续深化创新，贡献更多实践经验。

规范化建设是提升水务治理能力的关键抓手，东莞市水务局对东莞市推广提出工作要求。据悉，东莞市水务局要求各镇街（园区）要以麻涌经验为参考，强化组织领导，明确职责分工，在今年5月底前制定符合本地实际的制度规范，建立审批、监管、执法协同机制。东莞市水务局将组建专项督导组，分片区检查落实情况，确保规范化建设取得实效，为东莞水务高质量发展注入新动能。

东莞一4S店涉霸王条款及违规放贷被查

面对霸王条款请大声说不

文/周晓玲 严颖彤

近日，东莞市消费者委员会联合东莞市市场监管部门成功查处一起汽车销售领域侵害消费者权益的案件。东莞中堂某汽车4S店因涉嫌利用格式合同中的“霸王条款”排除消费者权利被立案调查。涉案消费者已获得7000元赔偿，违法当事人也受到了警告和罚款的行政处罚。

3月14日，最高人民法院发布相关文件，明确规定预付式消费交易模式下的责任主体，明确收款不退、丢卡不补、限制转卡等霸王条款应依法认定无效。东莞市消委会提醒广大消费者，霸王条款普遍存在于多个消费行业中，消费者要识别并拒绝霸王条款。

2023年11月，消费者王先生在东莞中堂某汽车4S店签订了一份购车合同，车辆总价为15.3万元。在支付了10.3万元的首付款后，王先生计划通过4S店的合作金融机构贷款支付剩余的5万元。然而，王先生随后发现，金融公司在放款时提前收取了利

息，导致贷款总额增加至6万元，总费用因此多出了1万元。王先生认为这1万元是不当得利，并于2024年8月向东莞市消委会投诉，要求返还这1万元。

经过调查，发现该4S店的合作金融机构在放款时确实提前收取了利息，这一行为违

反了民法典第670条关于“禁止预扣利息”的规定。经过东莞市消委会的调解协商，4S店负责人最终赔偿了消费者7000元，从而维护了消费者的合法权益。同时，消委会通过“诉转案”对汽车4S店存在的违法违规问题转交行政部门查处。

“霸王条款”限制消费者权利

经调查发现该4S店所使用的《汽车销售合同通用条款》存在多项霸王条款。这些条款是商家预先拟定并重复使用的格式合同内容，涉嫌利用合同格式条款排除或限制消费者的权利。

初步调查结果显示，该汽车4S店预先制定了《汽车销售合同》及配套的《汽车销售合同通用条款》，并在汽车销售过程中重复使用这些合同与消费者签订。其中，《汽车销售合同通用条款》中存在多条对消费者不公平、不合理的规定，试图通过不合理的格式合同侵害消费者的权利。例如，

“甲方逾期支付车款的，自本合同约定支付之日起每逾期一日按合同总金额的万分之三向乙方支付违约金；逾期超过10日的，乙方有权解除本合同，并且甲方无权要求返还首付款。”以及“甲方理解并确认，因雨雪、大雾、雾霾、生产者发生罢工或停工、生产者生产计划调整、车辆运输、禁运等导致逾期交付的，乙方不承担责任。”等条款。这些条款不仅限制或排除了消费者的权益，还不合理地免除了乙方(商家)的自身责任。

东莞市消委会表示，该汽车4S店所制定的格式合同违反了民法典第670条关于“禁止预扣利息”的规定。经过东莞市消委会的调解协商，4S店负责人最终赔偿了消费者7000元，从而维护了消费者的合法权益。

据了解，霸王条款并非仅存在于汽车销售行业，也存在于美容、健身、培训、家政、婚介、宠物经济等行业。

如东莞某健身房制定的《私教协议书》规定“私教课程一经售出概不退款，也不能转让或借给他人使用”，该健身房涉嫌使用格式条款等方式作出加重消费者责任、排除或者限制消费者权利。

又如东莞某摄影室和消费者签订《摄影服务合同》上备注“特惠套餐，不退不换，有效期一年”，也是经营者设置了不公平、不合理交易条件。

“一经售出概不退款”“不退不换”“不能转让”等字眼，对于不少消费者来说都是耳熟能详的字眼，然而许多消费者未能意识到是霸王条款从而维护自身合法权益。

3月14日，最高人民法院发布《最高人民法院关于审理预付式消费民事纠纷案件适用法律若干问题的解释》，解决预付式消费领域群众反映集中的卷款跑路、霸王条款、收款不退等问题，更好保护消费者权益。

东莞市消委会表示，下一步将针对相关行业使用的格式合同开展消费调查，了解其中关于双方权利义务的规定情况，结合新实施的《消费者权益保护法实施条例》，加强对相关行业的合规引导。

消费者要识别并拒绝霸王条款

在鱼龙混杂的消费环境中，广大消费者要提高维权意识和风险防范意识，识别并拒绝霸王条款。东莞市消委会提醒，消费者需提高合同审查意识，遇霸王条款时果断通过投诉、诉讼等途径维权，并善用最新司法解释强化追责力度。首先，消费者要识别并拒绝霸王条款。警惕合同中模糊责任、单方免责或限制消费者权利的表述（如“最终解释权归商家”“概不负责”等）。要求商家对关键条款（如退款规则、风险提示）以显著方式标注并说明。

其次，消费者要保留证据，留存合同、付款凭证、聊天记录等证据，特别注意实际到账金额与合同金额是否一致。另外，对商家口头承诺进行录音或书面确认。

最后，消费者维护自身消费权益时可借助司法解释与政策。如2025年最高法出台的《预付式消费司法解释》明确：帮助商家逃债的“职业闭店人”需承担民事赔偿甚至刑事责任，消费者可据此追责。

近年来，东莞市新能源汽车保有量持续攀升，充电桩建设虽有所加快，但仍难以满足需求。面对需求，将传统加油站升级为集加油、充电、休息、购物等多功能于一体的综合加能站，成为加油站转型的选择。然而，据不完全统计，全市329座加油站（不含高速公路）成功转型为综合加能站的仅占8%，逾九成的加油站经营依然以“加油+非油服务”为主。

当前，能源发展呈现“油”退“电”进的趋势。面对巨大的市场需求，有不少人好奇：为何加油站转型升级为加油和充电综合加能站的意愿并不强烈？近日，记者通过走访发现，加油站转型为综合加能站面临着多重挑战。从表面上看，安全、资金、用地及市场需求是阻碍升级的主要因素。然而，更深层次的原因则涉及投资回报周期长、市场准入门槛高、固有观念等。对此，东莞市政协委员康传义建议，政府应加强政策扶持，提供建设补贴、税收减免等激励措施，同时简化审批流程，加速复合站点建设。

大部分加油站未设置充电桩

近日，记者走访东莞莞城、东城、万江等区域，多数加油站仍以加油为主，并未增设充电桩等设施，不少加油站出于安全、场地等原因，目前并未有将加油站扩充为加油充电一体化的综合加能站的打算。记者又电话咨询伟业石油、中国海油、东莞能源等大型加油企业的东莞客服，其中只有伟业石油与东莞能源各有1家加油站设置充电桩。

18日9时30分许，在东城高途能源主山加油站，记

者看到，该加油站宽敞气派，除了加油外，还免费为前来加油的车主提供精洗、打蜡等服务。“我们加油站不能充电，因为会不安全。”多位高途能源主山加油站工作人员表示，加油站目前并未增设充电桩设施，而是致力于通过高品质的非油增值服务吸引燃油车主。

记者走访发现，站内大部分场地已被手工精洗区、超市等非油服务区占据，尽管加油区车辆不多，但特色服务的吸引使得进出车辆频繁。

大型综合加能站受新能源车主欢迎

东莞一些加油站积极响应国家号召，主动满足新能源车主的充电需求，将原加油站升级为加油、充电合一的综合加能站。公开信息显示，东莞全市共有329座加油站，其中仅有3座加油站已升级为综合加能站，分别为虎门镇捷东加油站、洪梅镇伟业匠心加油站、东城主山加能站。记者走访获悉，目前虎门捷东加油站的充电桩因故已停用，另外两家加油站充电桩正常运营。

18日，记者来到某加油站，远远就看到原加油站的标语增加“充电”二字。充电区共设有20个充电桩，共40个车位，其中包括2个超充电桩，充电2小时可享免费停

车，每小时5元。此外，充电区还设有车主休息区和卫生间，提供免费饮水、手机充电等服务。

记者在该加油站对比充电和加油区车流量，同样时间段，充电车辆进出数量明显多于加油车辆2-3倍。网约车车主刘先生是第一次到该综合加能站充电。他告诉记者，他很少看到东莞加油充电一体化的站场，他觉得建设综合加能站能为新能源车主提供很大方便，“加油站一般位置很明显，有了可充电的加油站，车主不用再拿着手机，绕来绕去地找充电站了。”同样，来自东莞虎门的周先生也非常欢迎综合加能站的建设。他驾驶的是台混

供需矛盾突出，多因素造成建设动力不足

权威数据显示，东莞市已累计建成充电桩约9.5万个，其中公共充电桩2.5万个。然而，与32.2万辆的新能源汽车保有量相比，桩车比约为1:13，远低于广东省“十四五”规划提出的目标，明显滞后于新能源汽车的发展速度。在全市329座非高速公路加油站中，综合加能站仅占8%，公共充电桩数量更为稀缺，供需矛盾严峻。面对巨大市场需求，加油站升级为综合加能站的动力却不足。记者走访获悉，投资回报周期长、市场准入严格等是制约加油站升级的深层次因素。

一位在东莞能源行业从事十多年的知情人士透露，为管控加油站增设电动汽车充电桩的风险，国家、省、市层面已出台8项关于电动汽车充电基础设施建设的相关规范和技术标准，其中包括5项以GB开头的国家标准。“只要按照国标开建，安全风险完全可控，而且全国目前也未发生一起因充电设施引发的加油站安全事故。”至于场地问题，则相对易于解决。近年来，随着新能源汽车产业的迅猛发展，加油站缩小规模乃至关停已成为一种趋势。中国石油集团经济技术研究院发布报告称，预计未来五年内将有2万座加油站消失。在此背景下，缩小加油站规模、扩大充电站规模已成为大势所趋。在“油”退“电”进的转换中，将原有部分加油场地改造为充电区，即可有效解决充电站的场地需求问题。

“目前，限制综合加能站发

展的深层次原因，其一就是投资大，回报慢。”上述知情人士透露，按照市场价计，每个充电桩的建设成本高达8万-10万元，而一台变压器可供8个充电桩，总计需投入80万元。扣除维护、电费等成本，如果没有政策补贴的话，至少需要3-5年才能收回成本。而像带有20个充电桩的大型充电站则需要10年才能回收。其次则是市场准入门槛太苛刻。以东莞市为例，根据《东莞市应急管理机关关于加油站内设置汽车充电桩安全管理相关要求》，加油站内设置电动汽车充电桩数量原则上不应超过2台，这远远无法满足客户的用电需求，导致许多加油站站升级持观望态度。

更重要的是，充电桩工程报批和验收涉及部门众多，流程繁琐，也是许多加油站望而却步的原因之一。“从立项、报批、过程监管、验收和投运，至少要跑发改、应急、城管以及当地村（社区）等方面。”据一家成功升级为加能站的加油站负责人称，由于东莞尚未有开设新能源汽车专事办理窗口，建设综合加能站涉及多部门审批，“一个项目批下来，最少半年时间，其中一半的精力在跑部门。”

此外，大部分综合加能站，充电设施“白天闲置、夜晚爆满”的矛盾日益突出，由此引发的占位纠纷频发，让运营方管理难度加大，同时也给充电桩带来了不便，影响了车主的充电体验和综合加能站的有效利用率。

委员献策



东莞一传统的大型加油站

转型既是课题更需观念更新和创新

新能源汽车充电需求事关民生出行，引起东莞市政协委员的关注。

东莞市政协委员康传义因频繁出差，常乘坐网约车出行。在与网约车司机的交谈中，他了解到多数新能源车主因没有自有车位而无法安装私人充电桩，大多依赖公共充电桩充电。司机们纷纷提出疑问：现在很多加油站生意不好却占据优越的地理位置，为什么不能将加油站改造为集加油与充电功能于一体的综合加能站？

司机的疑惑激发了康传义对加油站转型升级问题的关注热情。经过深入调研与资料收集，他在今年东莞市两会期间提交了题为《关于推动加油站与充电桩复合站点优化升级的建议》的提案。该提案回应当前加油站转型升级所面临的挑战。

19日，康传义在接受记者采访时指出，加油站转型升级是政府与企业面临的课题，更需双方观念的更新与创新。政府首要考虑安全因素，而石油企业则习惯于传统运营模式，这既源于长期形成的惯性，也受限于固有思维。改变需要时

间，也需社会各界共同努力，加强宣传引导。

对复合站点的优化升级，康传义提出以下几点建议：首先，优化布局设计，降低建设成本，解决场址与资金问题。通过利用边角地、实施立体化布置，缩短变压器与充电桩距离至50米内，降低电缆成本50%；并试点可拆卸式充电桩，以适应加油站动态需求。其次，推动多元化发展，构建“充电+”综合服务体系，在充电桩增设便民设施，提供一站式服务体验，同时借鉴外地成功经验，推动智能化场景应用与差异化发展，提升服务效率与质量。

针对安全问题，康传义强调应创新“油电复合”安全标准体系，明确安全间距与技术要求，并建议政府加强政策扶持，提供建设补贴、税收减免等激励措施，同时简化审批流程，加速复合站点建设。经过综合施策，康传义希望到2027年，东莞能有30%的加油站（约100座）升级为复合能源站，带动相关产业链投资超50亿元，助力东莞成为粤港澳大湾区绿色能源的重要枢纽。