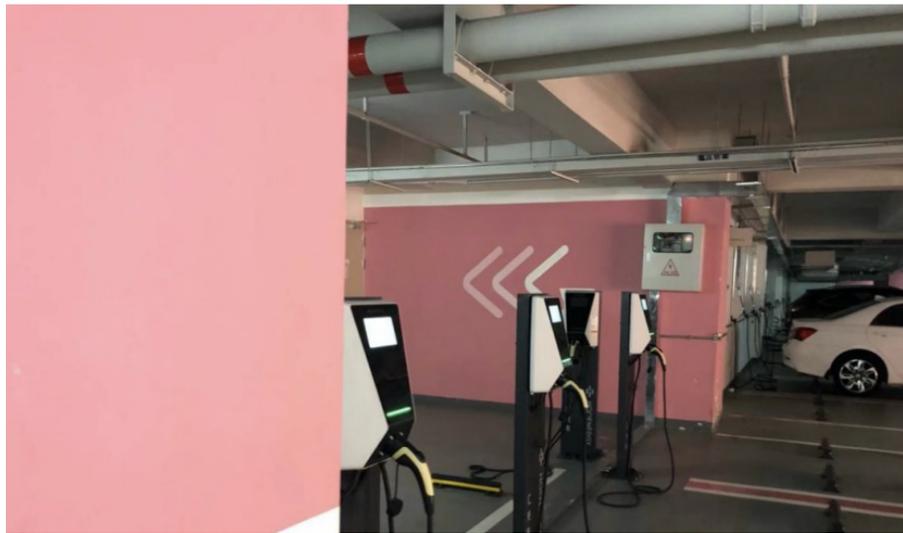


我养的“电动爹”不配有桩？



“这么冷的天，要不是万不得已，谁这么晚还在外面晃荡？”

深圳天气渐渐转凉，晚上十点左右的路边、公园里已经门可罗雀，而在坪山一处公园附近的新能源汽车充电站内，懂懂笔记却见到几位蹲在充电桩旁，等待汽车充电的车主。

一番交流后了解到，这几位都是私家车主，并非网约车司机。之所以这么晚出门给爱车充电，只是为了避开充电高峰。其中一位车主李先生，更是驱车十公里从南联附近的家里，跑到这个充电站充电。

按说市区的充电站有不少，而且安装私人充电桩也不是新鲜事，这些司机为何要在寒风中苦守与此？

买车易，设桩难

“有什么办法？家门口附近的充电站要么挤满了网约车司机，要么都是不能用的桩。”一边聊着，李先生还不忘扭头看一眼充电的情况，“快充到90%大概要一个小时吧，我每隔两三天都会到这里充一次。”

李先生告诉懂懂笔记，由于他的纯电动汽车续航只有350公里左右，而自己每天上班往返大约80公里，稳妥一点儿的话就要隔三差五到这里充一次电，久而久之和其他错峰充电的车主们成了熟人。

“白天都要上班的，七、八点的时候是充电高峰，充电站基本也没位置，只能晚点儿出门了。”李先生抱怨道，要是有一台私人充电桩就好了。

“但是装一台私人充电桩谈何容易呀。要是简单的话，我们也不会这么晚了还蹲在这里了。”

人配衣裳马配鞍，一线城市车主想给自家新能源汽车报装、配备一台私人充电桩，阻力有多大？

“到电网(公司)报装充电桩并不难，但需要有固定车位和物业的同意。”

李先生告诉懂懂笔记，两年来他一直寻求安装私人充电桩。起初，电网公司告知他只需要拥有固定车位，同时所在小区物业机构出具同意书即可申请新增电表，用于充电

桩设备。

固定车位不是难题，无论是购买自用或是租赁期一年以上的车位，都可以去申请。可他所在小区车场车位紧张，很难租到固定车位，“我问了附近其它小区的业主，的确有人在出租固定车位，但月租600到900元不等，比小区月卡450元高很多。”

李先生算了一下，如果租用固定车位每年要多支出三、四千元的停车费用。不过，相比停车费用的支出，取得物管部门同意书的难度更大。

部分车位租金便宜的老旧小区，不具备设桩条件。具备设桩条件的新小区，物管机构也以安全为理由，拒绝车主设桩的请求。李先生曾向附近的小区物管咨询设桩事宜，得到的答复都是要么需向消防部门报备，得到同意后再购买相应保险，要么就斩钉截铁回绝了申请。

“主要是物业、业委会怕担责任。”李先生向懂懂笔记展示了自己加入的车友群，里面购买同品牌纯电动汽车的车主中，只有不到5%的车主顺利地安装了私人充电桩。大部分车主都在申请设桩的过程中遇到层层阻力，要么小区不具备设桩条件，要么物业、业委会不同意。

“有的车主住一层，就从家里拉了220伏的电线插座给车辆充电，结果遭到小区其它住户的举报，物管、业委会也会出面阻挠，天天吵架。”他无奈地表示，业主、租户之所以反对车主私拉电线充电，主要是害怕小区内充电的汽车自燃、堵塞消防通道等隐患，“当然，也有极端的小区租户，纯粹是看电动汽车车主不爽，为了举报而举报。”

实际上，在很多车主群里可以看到，除了深圳，上海的新能源车主报装私人充电桩同样阻力重重。有报道指出，上海自2015年1月起，要求新能源汽车出具新格式的充电证明才能享受免费沪牌。新格式充电证明的要求之一，就是必须要有固定车位且安装固定充电桩。2019年后，上海的新能源车上牌政策又进行了调整，车主必须先拿出一份充电桩证明，也就是先要安装充电桩后才能购

车上牌。

在一些上海本地新能源车车主群里，懂懂笔记看到车主报装私人充电桩的难度相当巨大，有的车主花钱在购车同时让4S店找门道，“出具”相关设桩证明；有的则无奈观望，等待政策松绑之时再购车。不少消费者都希望进一步取消充电桩方面的审核。

由此可见，一线城市新能源车“私桩”之难度。

怕自燃，烧连营

“怕担责是肯定的，毕竟这事儿可大可小，出大事了谁来负责？”

许颖是广州白云区某小区物业公司的物管经理。她告诉懂懂笔记，由于一线城市限牌，最近几年小区也有部分业主在购车时选择购买新能源汽车，而无论纯电或是插电混，车主都有充电的需求。

因此，随着小区新能源汽车增加，购车业主与物管机构之间就打起了安装充电桩的拉锯战。“车主都想装个私桩，睡一觉早上车也充满电了，这样最方便。但对于物业而言，私人充电桩就是隐患。”许颖表示，近几年陆续有业主就安装私人充电桩问题，到物管征求同意书，而物管部门基本上都是拒绝。

理由很简单，就是安全。相比公共充电站，小区停车场的面积大、难管理，而且公共充电站都配备有专人值守；小区的停车场通常采取巡查模式，很难时刻监控车辆、充电设备的状态。

此外，小区停车场的消防设施、灭火设备，也不及公共充电站那么的完备，部分老旧小区停车场的消防设备，甚至不是针对电气设备而配备的，“你看最近几年纯电动汽车充电自燃的新闻那么多，有时公共充电站都很难控制场面。”

许颖透露称，由于小区停车场面积大、停车间距窄，并且大部分位于地下，一旦车辆发生自燃很容易会“火烧连营”，一旦波及其它业主的车辆后果不堪设想，“正因为如此，即便物业肯让业主报装私人充电桩，小区里的其它业主也会颇有微词。”

她告诉懂懂笔记，去年附近曾有一小区物业给业主出具了报装私人充电桩同意书，但业主安装充电桩后却引发了其它业主的不满，很多业主联名要求物业“撤桩”，“虽然新能源车都购买了第三者责任险，但真的火烧连营，车主真的赔得起吗？”

许颖无奈地表示，最近一、两年，深圳、广州陆续有小区新能源车拿起法律武器，捍卫设桩权利，重庆近期也有车主诉物业最终顺利设桩的新闻。但出于安全考虑，更多物管部门还是会向车主申请私人充电桩时设立门槛，甚至让对方签免责协议(即发生自燃后所有赔偿责任均由申请人负责)，以此吓退申请车主。

“硬邦邦拒绝肯定不行了，国家也大力倡导新能源，只能用点计谋劝退车主。”

有业内人士指出，目前部分新建住宅小区都统一规划了集中区域的新能源慢充电桩，但由于充电桩数量有限，讲究先到先得，

加上部分车主通宵充电导致长时间占位，仍难以满足所有车主需求。

或许短时期内，一线城市新能源车车主仍旧难以实现“充电自由”。

一线卖车，二线“捡漏”

在二手电商平台上，懂懂笔记看到了部分出售、转让二手新能源汽车的车主，与多位车主沟通之后了解到，其出售新能源汽车的原因大都是充电不方便，使用场景有限制。

一位昵称为“山梨”的车主告诉懂懂笔记，之所以在电商平台卖车，主要是目前新能源汽车不保值，二手车商收购价太低，寻思自己先卖卖看，“我之前买这辆汽车，图的是绿牌，高峰出行不会限号，但实际用车真的太不方便了。”

山梨坦言，他的纯电动汽车续航只有301公里，使用快充要近两个小时才能充满，所住的小区停车场无慢充充电桩，充电相当不方便。自己想报装一台私人充电桩，除了每月需要支付1000元的固定车位住进之外，物业、业委会也三番五次出面阻挠，“每天上班已经很累了，每隔几天还要跑到公共充电站，排队和纯电商用车抢充电桩，实在是太折磨人了。”

无奈之下，他萌生了卖车的想法，然而山梨发现平台上咨询买车的人，几乎都是三四线城市的车主，很少有深圳市或者其他一线城市的买家，这让他百思不解。

“甚至还有清远、河源的买家，一开始我很疑惑，以为三四线城市也开始限行了呢。”和买家沟通后发现，多数人买车原因根本不是为限号，而是为了降低出行通勤的成本，“毕竟，电动车出行的成本只有汽油车的五分之一。”

山梨分析，很多三四线城市买家要么是家里是自建房，拥有较大停车空间，要么是可以从家里“飞线”给车子充电，没人“闹事”。“以我的车子为例，如果使用家用充电器充电，每公里的电费只要七分钱左右。”

或许，这也是不少为了降低出行成本的三、四线城市车主，在电商平台淘二手新能源汽车的原因，“车子便宜，用车成本也低，与一线城市买新能源车的目的完全不同。”

我养的“电动爹”不配有桩？

相比一线城市，新能源汽车在三、四线城市的用车场景，似乎更加友好，除了节能减排之外，也确实降低了用车的成本。目前，反而在不少一二线城市里，车主购买新能源汽车的目的与新能源普及的初衷背道而驰，只是为了限行、限号而选购。

一线城市养了电动爹却不配有“桩”，对于新能源车的普及显然是一种制约。显然，一线城市新能源车在不断增加，但充电基础设施配套、相关规定、行政指引却跟不上，使得车主的用车体验大打折扣。

拥有一台“私桩”，乍一看是车主与物业之间的矛盾。但背后凸显的是基础建设的挑战，车主、物业或许都在期待行业指引、相关法规的落地与实践。

凋零的日本皇室立皇嗣缓一时之急

随着意识的觉醒，生育，不再成为压在中国现代女性头上的大石。一句“那么想要儿子，你家是有皇位需要继承吗？”干脆利落地将催生压力怼了回去。

然而在邻国日本，依然有人在被生育压力深深束缚着，而且是万人之上、万众瞩目、身份特殊的人。

11月8日，日本皇室的“立皇嗣宣明仪式”，在东京皇居“松之间”顺利举行。日本民众关心这场活动，不仅因为新冠肺炎疫情让“立皇嗣宣明仪式”一波三折，也不仅因为“立皇嗣宣明仪式”标志着平成天皇与令和天皇之间的交接工作的全部完成，更因为这是日本自进入宪政时代以来，首次由天皇的弟弟担任皇位继承人，而不是天皇的儿子。

从表面来看，“立皇嗣宣明仪式”让日本社会持续了数十年的皇位继承人的问题有了定论。但这并不意味着日本民众的担心可以消除。

按照日本宪法第2条，以及皇室典范第1、2条的规定，天皇之位应由男性皇族成员继承。皇位继承的先后顺序依次是，皇长子，皇长孙，皇长子的其他儿子，皇次子及他的儿子，其他皇子及其儿子，现任天皇的兄弟及子孙，现任天皇的叔伯及其子孙。

目前，在日本天皇的皇位继承队列中，排在首位的是德仁天皇的弟弟秋筱宫文仁，紧接着的是文仁的儿子悠仁，第三位的是昭和天皇的次子、德仁天皇的叔父常陆宫正仁。正仁已经85岁了，而且没有儿子。

在日本宫内厅的网页上，清楚的标明了日本皇室的划定标准。天皇的嫡系，明仁上皇、美智子上皇后、德仁天皇、雅子皇后，以及二人的独生女爱子公主，这5人被称为内廷。内廷以外的皇族成员被称为宫家，目前有秋筱宫家文仁夫妇和他们的3名子女，常陆宫家的2人、三笠宫家的4人，以及高园宫家的2人，共计13人。这其中，女性皇室成员在婚后将被除名。换句话说，无论德仁天皇的独生女爱子，还是秋筱宫家的两个女儿真子和佳子，一旦结婚，都会变成平民。让原本就零星可数的日本皇室成员又损失几员。

根据日本宪法第88条规定，皇族的财产都属于国家，就连皇族成员的“生活费”预算，都需要经过国会审议。据皇室经济法规规定，这些费用主要包括内廷费、皇族费和宫廷费三部分。天皇、上皇等内廷成员日常的花销用度皆有定数，以2020年为例，今年的总额为3亿2400万日元。而非内廷皇族成

员的相关费用为2亿6932万日元。宫廷费则指皇室成员接待宾客、出访外国、举行仪式、到地方视察等活动的花销，皇居等设施维护费，2020年的预算是109亿8007万日元。通过上述介绍可以看出，秋筱宫文仁亲王在成为皇嗣之后，手里的“零花钱”会增加不少。从大正天皇开始，日本的皇室改为一夫一妻制。在这种情况下，生育出一个皇位继承人的压力几乎全部转嫁到皇后身上，保留男嗣无疑面临许多不可控的风险因素。大正天皇是明治天皇三个儿子中唯一一个活下来的，他是侧室所生。大正天皇尽管很努力的生育了四个儿子，可除了裕仁这一支，其他三支都没能留下子嗣。

明仁天皇只有德仁 and 文仁两个儿子，自打德仁一出世，就注定了他万众瞩目的皇子身份，明仁天皇和美智子皇后对他寄予厚望，进行了严格的帝王教育。自从德仁结婚之后，雅子的肚子就成了人们话题的焦点，在巨大的压力下，雅子出现严重的适应障碍，婚后第八年才百般辛苦地生下一个女孩，此后肚子再没了动静。这是明仁天皇老两口没有想到的结果。而一直“陪太子读书”的文仁到了下半生突然“被迫营业”，过了大半辈子自由的生活，不得不为有朝一日

的登基做准备。

为了给一度走进了死胡同的皇位继承人问题找到出路，文仁的妻子纪子还不得不在40岁的时候再拼一子，生下一个儿子——悠仁。这个姗姗来迟的男孩，终于帮雅子解除了生育压力，也替日本皇室保住了体面。

一度甚嚣尘上的将爱子公主送上女天皇之位的说法，在长达7年零8个月的安倍政权下，全无进展。然而，即使立法让爱子可以做女天皇，也并不能改变日本皇室将生育压力集中在一、两个人身上的宿疾。就目前来看，要想不让日本皇室凋零下去，修改现行的法律法规，允许女性皇族在婚后保留皇籍，充实皇族成员，才是最有效的方法。

元宫内厅职员，现在是皇室记者的山下晋司在接受采访时透露，“日本社会现在开始关注第二顺位继承人悠仁亲王的婚事，尽管他今年不过是个14岁的少年。将来，无论谁成为悠仁亲王的妻子，都将承受来自各界的压力，看雅子皇后被围攻的过去，再看看亲王母亲纪子的遭遇，可想而知，嫁给悠仁亲王所要面临的生育压力。在那样一种环境下，其实无论生理上还是心理上，都是不适宜生育的啊。”