

既有住宅小区电动自行车集中充电场所 法律问题探究

樊 放

扬州大学法学院, 江苏 扬州

收稿日期: 2024年6月18日; 录用日期: 2024年7月3日; 发布日期: 2024年8月12日

摘 要

随着人民生活水平进入了新的层次, 电动自行车的数量急剧增长, 消防安全问题也引起了担忧。违规停放、违规充电的现象屡禁不止, 给居民生活带来了消防隐患。面对数量庞大的电动自行车, 如何有效监管是对基层治理能力的重大挑战。设立集中充电场所是规避消防风险的有效途径, 然而, 在既有住宅小区中, 由于住宅条件的限制和资金等问题的掣肘, 给电动自行车集中充电场所的设置带来了众多阻碍, 改造小区公共设施的程序规范、如何筹集改造资金以及设置主体、设置之后的监督管理责任分配等法律问题引发思考。

关键词

电动自行车, 集中充电场所, 既有住宅小区, 基层治理

Exploration on the Legal Issues of Centralized Charging Places of Electric Bicycles in Existing Residential Areas

Fang Fan

Law School of Yangzhou University, Yangzhou Jiangsu

Received: Jun. 18th, 2024; accepted: Jul. 3rd, 2024; published: Aug. 12th, 2024

Abstract

As people's living standards have entered a new level, the number of electric bicycles has increased sharply, and the fire safety problems have also caused concerns. The phenomenon of ille-

gal parking and illegal charging is repeatedly banned, bringing fire hazards to residents' lives. Faced with the huge number of electric bicycles, how to effectively regulate is a major challenge to the grassroots governance capacity. Set up centralized charging place is an effective way to avoid fire risk, however, in the existing residential area, due to the limitation of residential conditions and capital constraints, to electric bicycle centralized charging place set brought many obstacles, transformation of public facilities procedures, how to raise funds and set up the main body, set up the supervision and management of responsibility distribution of legal issues such as thinking.

Keywords

Electric Bicycle, Centralized Charging Place, Existing Residential Area, Community-Level Management

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 既有住宅小区电动自行车集中充电场所法律问题提出

中国共产党始终坚持将有关人民群众的大事小事放在心中。党的二十大报告指出，要完善社会治理体系，健全共建共治共享的社会治理制度，提升社会治理效能，加快推进市域社会治理现代化，提高市域社会治理能力，建设人人有责、人人尽责、人人享有的社会治理共同体[1]。而消防安全问题涉及到人民群众的利益，习总书记在二十大报告中多次强调公共安全的重要性。并对公共安全提出要求：“坚持安全第一，预防为主，建立大安全大应急框架，完善公共安全体系，推动公共安全治理模式向事前预防转型[1]。”针对目前存在的电动自行车消防安全隐患，如何正确合理合法的进行规制，是对国家和各地方治理体系与治理能力的重大挑战。设置集中充电场所并进行管理与监督是对违规停放电动自行车，消除安全隐患的有效途径，各地方政府应大力推动住宅小区建设集中充电场所。消防安全问题是基层治理的关键环节，对基层治理体系与治理能力的提升具有关键作用。以法律手段来对消防安全问题进行分析，以法律视角来探析电动自行车集中场所设立的相关问题，有利于推动基层治理的法治化进程，基层治理法治化对于“推进法治中国建设和实现国家治理体系和治理能力现代化具有深远的现实意义”[2]。集中充电场所的设置是缓解因电动自行车违规停放、违规充电带来的消防隐患的有效途径，然而结合既有小区的特点，如何利用现有的设施设立集中充电场所，资金来源及建造主体，集中充电场所的管理责任分配问题是对基层治理的反思，也是对法律规范运用于实践领域的考验。

2. 既有住宅小区电动自行车集中充电场所难题

电动自行车因为其具有便利性与快捷性，极大地满足了居民出行的需求，在短距离通勤中成为了首选。电动自行车的数量依然持增长态势，面对如此庞大的电动自行车群体，基层治理将会承担起严重的消防安全压力。若任由其乱停乱放违规充电，必将带来更严重的消防安全事故，给基层治理带来了安全隐患。对电动自行车进行集中管理，设立电动自行车集中充电场所是基层治理的重要环节，也是缓解基层治理风险的关键着手点。然而，电动自行车的数量庞大，集中充电场所的数量将难以满足日益增长的需求。其次，在既有住宅小区，即老旧小区当中，由于其小区环境的破旧，基础设施的落后，空间环境的拥挤对设置新的集中充电场所而言具有很大的挑战性，同时也体现出目前社会治理存在的薄弱环节。如何解决既有住宅小区电动自行车集中充电场所设立或改造的问题，有效对电动自行车

集中充电场所的管理是对基层治理能力提高的重要途径。综上所述，目前既有住宅小区对于电动自行车集中充电场所存在困境如下。

2.1. 兴建设置之难题

2.1.1. 法律规范与实践选址不适应

根据江苏省《电动自行车停放充电场所消防技术规范》规定，电动自行车停车场场地边界与建筑物外墙之间最近边缘的水平间距不应小于 6.0 m。当建筑物外墙保温或装饰材料燃烧性能等级低于 B1 级时，电动自行车停车场场地边界与建筑物外墙之间最近边缘的水平间距不应小于 6.0 m。¹以扬州地区为切入点进行探讨，扬州有着相当一部分的老旧小区，在既有老旧小区内，道路狭窄且坑洼不平，楼宇之间的距离紧密狭窄，中间的道路破乱未整，居民经常将电动自行车停放在绿化地域，路面拥挤时常导致堵车²。若严格以消防技术规范为标准来进行建造，那需要既有小区内部以场所为中心额外再向外拓展相当一部分，且外围与停放场所的空间距离，设立防火墙隔火带等都需要一定的空间面积。而既有小区的空间利用率较低，缺乏足够有效的地面空间来支持集中充电场所的设立。

2.1.2. 资金筹集缺乏有效来源与法律支撑

电动自行车的集中充电场所建设需要投入大量的资金和成本，其中预算包括建设成本、运营成本以及维护成本等。民法典对于小区内建筑设施的权属问题已有规定，《民法典》第二百七十四条规定，建筑区划内的道路，属于业主共有，但是属于城镇公共道路的除外。建筑区划内的绿地，属于业主共有，但是属于城镇公共绿地或者明示属于个人的除外。建筑区划内的其他公共场所、公用设施和物业服务用房，属于业主共有。若对小区内非业主独有的绿地等业主共有部分进行改造，则法律上另有规定。根据《民法典》第二百七十八条规定，下列事项由业主共同决定：(五) 使用建筑物及其附属设施的维修资金；(六) 筹集建筑物及其附属设施的维修资金；(七) 改建、重建建筑物及其附属设施；根据民法典规定需要由业主共同决定。若业主表决共同决定进行改造，一则，业主是否需要成立业主委员会？能否顺利成立业委会来对资金进行管理？由于住宅居民和商业的矛盾可能会增添业委会组建的困难。³若业委会由于部分原因很难组建，对该项目的资金筹款将会造成迟滞。二则不同意进行改造的业主是否应该出资？根据《物业管理条例》第五十三条，住宅物业、住宅小区内的非住宅物业或者与单幢住宅楼结构相连的非住宅物业的业主，应当按照国家有关规定交纳专项维修资金。根据该条款规定，对于小区内改造公共设施项目的资金应当由业主交纳成立专项维修资金，若部分业主拒绝出资产生纠纷如何合理的化解？⁴业主委员会筹集的款项是否能够支撑该项目的落地与维护？以上问题将在实践层面对改造项目的推进提出重大挑战。

2.1.3. 改造公共场所缺乏程序规范

《民法典》第二百七十四条规定，建筑区划内的绿地，属于业主共有，但是属于城镇公共绿地或者明示属于个人的除外。建筑区划内的其他公共场所、公用设施和物业服务用房，属于业主共有。同时民法典第二百七十四条明确了小区内公共设施的权属问题，第二百七十八条也规定了改变共有部分的用途需要经过业主共同决定的规定。民法典始终贯彻落实意思自治的原则，充分尊重居民的意愿，保护小区居民的合法利益，以小区居民共同意愿为依据，对于是否经过行政审批并没有在民法典中有所规定。《物业管理条例》第四十九条，物业管理区域内按照规划建设的公共建筑和共用设施，不得改变用途。物业

¹ 详见江苏省《电动自行车停放充电场所消防技术规范》。

² 详见转载扬州楼市公众号：《外墙破损、环境脏乱……扬州这些小区业主终于等来改造！》

³ 见江苏新闻广播公众号：《小区多家商业面积大户“弃投”业主感慨：成立业委会太难了！》2023年9月14报道。

⁴ 见指导案例 65 号：上海市虹口区久乐大厦小区业主大会诉上海环亚实业总公司业主共有权纠纷案。

服务企业确需改变公共建筑和共用设施用途的，应当提请业主大会讨论决定同意后，由业主依法办理有关手续。物业管理条例的规定与民法典的规定相衔接，体现了对业主意愿的尊重。然对设立集中充电场所等改造的建筑工程项目是否需要经过行政规划部门的许可并没有涉及到。改造小区内的属于城镇公共绿地等公共设施毋庸置疑是需要得到行政规划部门的许可。但是从行政法规范出发，《城乡规划法》第四十条规定，在城市、镇规划区内进行建筑物、构筑物、道路、管线和其他工程建设的，建设单位或者个人应当向城市、县人民政府城乡规划主管部门或者省、自治区、直辖市人民政府确定的镇人民政府申请办理建设工程规划许可证。因此，是否需要进行审批许可也是法律程序上的关键环节。法规上的不明确、流程上的不清晰给既有住宅小区内设置、改造集中充电场所带来合法性的挑战。

2.1.4. 邻避效应阻碍改造场所进程

对既有小区内部设施进行改造，改造过程中必定涉及到居民的利益，如何平衡利益之间的关系，也是对既有小区改造集中充电场所提出来的重要议题。根据《民法典》第二百七十八条规定，下列事项由业主共同决定：（七）改建、重建建筑物及其附属设施；（八）改变共有部分的用途或者利用共有部分从事经营活动；决定前款第六项至第八项规定的事项，应当经参与表决专有部分面积四分之三以上的业主且参与表决人数四分之三以上的业主同意。若将居民共有的公共设施改造根据民法典的规定，需要遵循“两个四分之三”的原则。在既有小区狭窄的空间之内实施改造项目工程，很大可能在环境方面给予居民一定的环境风险。随着居民对环境风险的意识的提高，为争取良好生活环境质量而奋起抗争的环境事件越来越多[3]。⁵再加上改造项目需要筹集、动用资金或多或少涉及到居民的利益，居民之间利益的衡量影响到改造决策的进行。即使业主委员会表决通过改造共有设施为集中停车充电场所的议题，在修建过程中可能有业主以损害自己的利益为由加以阻拦。例如在既有小区安装电梯之时，便有相似的情形；当涉及到居民的利益的同时，如何在保障业主合法利益，合法解决利益纠纷并将改造工程完成的问题引发我们深思。⁶

2.2. 管理保障之难题

2.2.1. 缺乏有效管理与监督体系

当集中充电场所设立在小区之后，如何来有效管理杜绝违规停放与充电的问题是基层治理和消防安全保障的难题。首先从管理的主体责任出发，若由业委会出资修建场所，当既有小区的集中充电场所设置完毕，谁来对该场所进行监管？监管责任该怎么分配是需要重点考虑的议题。若由业主对充电场所进行管理，那么在可行性上将会存疑。业主并不是时时刻刻都能对集中充电场所进行有效管控，光依靠业委会的力量将难以实现对所有场所有效的管理。若由物业管理部门来负责日常的管理，那么会加重物业管理部门的责任，物业管理部门也无足够的资金与人力资源来专项负责该场所的运转。因此，在管理的主体上存在职责不明的情形，易发生互相推诿的状况。其次从管理机制出发，主体不明必然导致管理机制的混乱，目前缺乏有效的管理机制来运转，无法保证小区集中充电场所的安全与规范，日常管理将会存在严重缺陷。在已建有集中充电场所的小区内，依然会出现场所内停车混乱，充电设施不规范等情形，对消防安全并没有产生积极地作用。

其次，若小区内集中充电场所设置为经营性的场所，经营性的场所涉及到各方的利益也是复杂重重。目前许多小区设置的集中充电场所，存在乱收费，乱停放，退费难等问题，物业、社区、运营商等等利益相互交织，充电的价格也是逐渐提高。以上诸多问题的根本原因在于集中充电场所缺少有效管理，导致乱象重重。

⁵ 参见(2018)鲁09民终3472号民事判决书。

⁶ 见扬州市《2024年城镇老旧小区改造计划任务清单》。

2.2.2. 保障和维权途径难以实现

既有住宅小区因为住宅环境的问题,基础设施与新建小区相比存在落后的情形,因此政府着重加强对既有住宅小区的改造。对既有住宅小区的改造是规避消防安全、保障居民利益的有效途径。改建公共设施成为集中充电场所若存在施工质量的问题,对居民的利益也造成了损害,居民合理维权在司法实务领域也是着重保护的关键。而在司法实践当中,既有小区改造工程质量问题给居民利益造成损害引发的纠纷也是较多的。业主因为工程存在质量问题而想要维护自己的合法权益,如何请求施工单位维修,是否能够请求恢复原状?⁷引发的法律问题在司法实践当中也是常见的。而在司法实践当中,法院一般不会支持居民所提出的拆除或恢复原状的诉求。⁸因此当利益遭受损害时,如何合理的维护自己的合法权益将是需要讨论的法律问题。

3. 既有住宅小区电动自行车集中充电场所法律规制完善路径

3.1. 因地制宜按规选址,合理布局科学安全

根据规范技术要求的标准,电动自行车集中充电场所的设置需要遵循一定的要求。电动车停车充电场所适合设置在室外空旷之处,当集中充电场所在室外建设时,可将电动自行车车库(棚)视为一、二级单多层建筑计算防火间距,电动自行车车库(棚)与单多层建筑防火间距为6m,电动车停车充电场所宜设置在室外,当在室外建设时,可将电动自行车车库(棚)视为一、二级单多层建筑计算防火间距,电动自行车车库(棚)与单多层建筑防火间距为6m[4]。电动自行车停放充电场所对环境要求较高,然而由于既有住宅小区建筑楼与设施的老旧,地方狭窄不利于新建符合消防安全和技术标准的集中充电场所,因此,应当在各小区内合理规划,将小区内既有的废弃设施合理利用,集中进行改造重建,必要时政府部门可根据城市的规划政策或老旧小区改造政策通过政府决策对老旧小区部分废弃设施进行拆除并规划改造为集中充电场所。⁹面临法律规范的制度措施与实践情况相冲突的情形,应当在实施法律规范层面进行合理的调整。在法律实施层面,应当以法律规范为准则,但也应当以实际问题为切口进行思考,面对规范中所规定的要求对于既有小区中的集中充电场所的设置很难做到,政府相关部门应当根据辖区区划内既有小区的特点与情形合理的制定改造计划,杜绝“一刀切”的情形,既破坏了既有小区原有的环境,又对集中充电场所的建设造成阻碍。若由于住宅条件的限制无法设立在室外,可以根据建筑物情况,由政府建筑部门与消防部门进行检查与评估,是否可以设置在室内,若集中充电场所附设在建筑内部时,不应设置在门厅、疏散走道、楼梯间、安全出口等人员疏散逃生路径上,不应布置在人员密集场所的上一层或下一层,可设置在建筑首层、架空层、半地下层或地下一层,宜靠外墙布置。¹⁰另外,每个充电场所应当设立相应的防火墙,将充电与防火相隔,规范消防措施。

3.2. 构建政府支持、居民合心、社会共力的资金筹集模式

业主是住宅小区的核心群体,而业委会是业主的代表,代表业主的利益与意见。因此推动集中充电场所的设置,业委会具有重要的作用与地位。因此业委会应当设立住房维修专项基金,积极鼓励居民出资参与改造。《民法典》第二百七十八条规定,下列事项由业主共同决定:(五)使用建筑物及其附属设施的维修资金;(六)筹集建筑物及其附属设施的维修资金;(七)改建、重建建筑物及其附属设施;因此,在面临资金的问题上,业委会应当依据民法典第二百七十八条的规定,由众业主共同决定投票,向业主筹集改造集中充电场所的资金作为项目的资金来源。业委会筹集改造项目的资金是符合公共民生利益,

⁷ 参见(2020)苏11民终3768号民事判决书。

⁸ 参见(2018)鲁09民终3472号民事判决书。

⁹ 见扬州市《2024年城镇老旧小区改造计划任务清单》。

¹⁰ 深圳市市场监督管理局。电动自行车停放充电场所消防安全规范:DB 4403/T 183-2021。

也是改造的居民业主所共有的地方，因此具有正当和合理性。业委会可以通过让渡部分小区公共利益的方式，设立奖励机制，提高居民参与改造工程的积极性。同时，不仅仅通过鼓励手段，更要加以规范居民出资。通过宣传手段让居民意识到消防安全与公共利益的重要性，鼓励居民通过捐资捐物、投工投劳等支持改造。鼓励有需要的居民结合小区改造进行户内改造。面对小区内不同居民住户的利益冲突问题，业委会应当发挥重要作用，保障居民利益申诉通道，同时与司法机关、公安机关等部门进行互联，在保障居民利益途径的同时，充分发挥政府、司法力量来解决纠纷，推动利益的共享，实现居民共赢的目标。

2021年3月7日，习近平总书记在参加全国人大青海代表团审议时指出：“全面推进依法治国，推进国家治理体系和治理能力现代化，工作的基础在基层。要不断夯实基层基础，加强基层党的领导，引导群众积极参与，带动群众知法、尊法、守法[5]。”因此，保障基层利益、保障民生利益是政府的目标与职能要求，因此政府应当发挥其应有的核心作用，设立既有小区集中充电场所设置的专项资金，加大对既有小区改造和消防安全的拨款力度，将城镇老旧小区改造纳入政府安居工程，通过政策进行补助，可以纳入国有住房出售收入存量资金使用范围。¹¹提高财政资金的使用效率，确保专项资金专用。同时政府应当鼓励银行等金融机构加强对既有小区改造的信贷支持，为集中充电场所的设立提供信贷保障，为项目的资金来源提供支持，推动民生发展。

资金来源是困扰集中充电场所项目实施的一大难题，社会力量是项目资金的重要源泉，因此要重视社会力量，鼓励社会公众积极参与。政府可以探索既有小区集中充电场所项目改造的市场化，吸引社会市场投资，积累项目资金。同时以政策加以鼓励，来吸引各类专业机构来投资参与集中充电场所项目的设计、改造、运营与监管。同时结合创业政策，支持规范各类企业以政府和社会资本合作模式参与改造。支持以“政府 + 企业”的模式推动该项目的进展。

3.3. 建立豁免清单制度，简化行政许可流程

在行政程序问题上，对既有小区公共设施进行改造是否需要得到行政部门的审批也是存在争议。《行政许可法》第十二条规定，下列事项可以设定行政许可：(四) 直接关系公共安全、人身健康、生命财产安全的重要设备、设施、产品、物品，需要按照技术标准、技术规范，通过检验、检测、检疫等方式进行审定的事项。在既有小区中设立电动自行车集中充电场所事项涉及到小区居民的公共安全，根据法律规定，对于涉及到公共安全的项目可以设定行政许可，来切实保障居民的生活利益。然而在实施当中，对既有小区相关项目进行改造上报审批，审批的效率流程往往会相当复杂，需要一定的时间成本，对项目的实施造成了程序阻碍。面对实务上审批难、审批慢等低效政府服务的问题，政府加强了“放管服”的改革，打造“法治政府、服务政府”。政府不断深化“放管服”体系改革，根据国务院深化“放管服”改革的要求，各政府部门应当加快推进政府职能转变，深入优化营商环境，加强政府服务，打造服务型政府。对于改造的公共设施项目，政府应当根据辖区实施情况对于涉及民生的项目，应当根据放管服的改革要求，严格落实简化政策，建立清单制度，因地制宜制定《建筑工程许可豁免项目清单》，将涉及到民生、消防、设施更新、社区改造等不增加建筑面积的项目纳入豁免项目清单，将电动自行车集中充电场所的设置、更新、维修等列入清单当中，给予民生项目高效服务，简化相关行政审批流程，提高改造项目的效率¹²。但是同时也必须满足消防、安全和征求利害关系人意见的前提下，按照相关职能部门的专业规范和管理要求进行建设才能免于办理建设工程规划审批手续，提高行政许可效率，便利民生。因此，对于民生项目应当着重关注效率问题，以高效的方式来充分保障居民的利益，然对于简化审批是否有行政法的正当性依据呢？根据《行政许可法》第六条规定，实施行政许可，应当遵循便民的原则，

¹¹ 见《国务院办公厅关于全面推进城镇老旧小区改造工作的指导意见》。

¹² 见《扬州市〈建设工程规划许可证〉豁免项目清单》。

提高办事效率, 提供优质服务。因此行政职能部门在对事务进行行政审批之时应当充分尊重群众利益, 以便民高效为原则贯彻。因此, 在涉及到民生项目之时, 应当以便民为原则, 简化相关的审批流程, 为改造民生项目提供坚实的政策保障, 引入豁免项目清单, 对于一些涉及到民生的项目进行合理合法、严格的审查并纳入清单之中给与政策支持, 来提高项目的进程与政府服务的效率。

3.4. 加强溯源治理, 发挥调解作用

国之兴衰系于制, 民之安乐皆由治[6]。利益发生矛盾冲突是社会的常态, 因此如何解决矛盾也是提高基层治理能力的重要因素。在既有小区改造既有公共设施为集中充电场所的过程中, 难免会涉及到居民之间的利益冲突, 正如上述所参考的案件中常常会出现相邻权的纠纷, 导致矛盾纠纷扩大, 甚至起诉到法院, 导致集中充电场所的项目无法正常进行。对于此, 解决矛盾的有效方式无疑于将调解前置, 注重源头治理。居委会、人民法院、调解委员会等相关部门应当及时发现居民之间利益冲突, 提前介入调解, 将调解纳入治理的源头, 明晰各个利益主体的利益诉求, 做到精准调解, 也是精准治理的需求, 只有精准治理, 才能充分保障居民的合法利益和合法诉求。“治理之道, 莫要于安民, 安民之道, 在于察其疾苦[7]。”因此, 在面对邻避效应的难题, 我们更应当发挥基层治理与溯源调解的作用与效力, 充分进行调解, 避免双方矛盾进入诉讼, 不利于法治的发展。

3.5. 明晰管理监督主体范围, 构建职责一体维权体系

当集中充电场所设置问题得以解决, 对于集中充电场所的管理将是对既有住宅小区电动自行车消防安全提出的新的挑战。涉及到多元主体, 主体之间如何来分配职责, 形成监督合力共同保障小区消防安全和居民生活利益是解决消防难题的关键之处。

很显然, 业主委员会是代表业主的机构, 体现了业主的意愿, 在小区的管理中具有不可替代的作用。根据《民法典》第二百八十四条规定, 业主可以自行管理建筑物及其附属设施, 也可以委托物业服务企业或者其他管理人管理。因此业主应当充分发挥小区“主人翁”的角色, 承担起应有的职责, 积极行使对小区公共设施的管理权利。业主委员会可以根据既有小区内的具体情形, 以法律规范为原则指导, 制定关于既有小区内电动自行车集中充电场所管理制度规章, 以规章的形式来约束小区业主, 使管理体系具有规范制度保障。

物业服务企业在小区的日常管理当中发挥着重要的作用。物业服务企业是小区管理的主体力量, 应当积极承担起相应的职责。业主委托物业服务企业对小区公共设施进行管理, 应当明确物业服务企业对集中充电场所的角色定位以及管理范围。作为对小区进行日常管理的角色, 对小区内集中充电场所的管理与监督应当承担起重要的责任。物业服务企业可以将管理体系下沉社区, 实现网格化管理, 对于网格中所涉及的电动自行车集中充电场所实现网格监督管理, 以网格长为首, 网格员作为重要力量来形成网格体系, 同时以集中场所的数量和位置为坐标体系构建横向网线, 实现纵横整个小区的管理网络, 同时进行日常的维护与巡逻。若物业服务企业由于自身原因, 可以将集中充电场所等专业领域的管理外包给第三方机构, 但是同时要明确第三方机构的管理职能与责任承担方式, 明晰责任处理方式来加强外包机构对集中充电场所的管理效能。同时, 如果将电动自行车集中充电场所设置为经营场所, 应当实行“谁出资, 谁受益, 谁负责”的原则来承担相应的责任, 将收益与责任挂钩实现利益责任一体化管理方式, 优化集中充电场所的资源分配方式, 形成管理和监督合力, 推动管理监督体系的形成。

4. 总结

电动自行车面对目前既有住宅小区中的特殊情形, 本文从选址建设到管理挖掘相关问题, 以实践为

切口,探索既有小区在改造集中充电场所时选址中行政法规的设定与实践相冲突、缺乏资金来源、改造项目缺乏程序规范、邻避效应难以避免、缺乏完善的管理监督和保障权利体系,并针对以上问题,根据现行法律规范探索出以“科学布局选址-以法寻找资金-豁免许可清单-调解溯源治理-构建职责一体”的解决模式来充分解决目前所存在的相关问题。

基金项目

本文为江苏省研究生研究与实践创新计划资助项目“既有住宅小区设置电动自行车集中充电场所法律问题探究”结项论文,项目号为“SJCX24_2173”(Postgraduate Research & Practice Innovation Program of Jiangsu Province. The Project number is “SJCX24_2173”)。

参考文献

- [1] 习近平. 高举中国特色社会主义伟大旗帜为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗: 在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告[M]. 北京: 人民出版社, 2022: 69.
- [2] 梁平, 冯兆蕙. 基层治理的法治秩序与生成路径[J]. 河北法学, 2017, 35(6): 123-131.
- [3] 鄢德奎. 市域邻避治理中空间利益再分配的规范进路[J]. 行政法学研究, 2021(5): 41-54.
- [4] 颜明仁, 曾嘉伟, 文康. 电动自行车停放充电场所防火措施探[J]. 建筑安全, 2023, 38(8): 83-85.
- [5] 习近平. 依法治国基础在基层[EB/OL]. 中国政府网, 2021-03-08.
http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/08/content_5591315.htm, 2024-07-01.
- [6] 戴小明, 苗丝雨. 区域法治与新时代省域治理[J]. 行政管理改革, 2021(6): 32-39.
- [7] (明)张居正. 答福建巡抚耿楚侗[M]// (明)张璁. 张文忠公全集·答福建巡抚耿楚侗谈王霸之. 南京: 凤凰出版社, 2019.