

一个充电桩多个二维码,扫码后才发现价格各异 新能源车充电咋成了“开盲盒”

随着我国新能源汽车保有量突破4000万辆,充电设施建设也跑出“加速度”。国家能源局发布的数据显示,截至4月底,我国电动汽车充电基础设施(枪)总数达到2195.5万个,同比增长47.4%。其中,公共充电设施(枪)490.7万个。

然而,在规模快速扩张的同时,充电桩上的二维码却越来越多。近期,不少新能源车主向记者反映,同一充电桩上贴满不同平台的二维码,扫码后发现价格各异、计费模糊,充电俨然成了一场“开盲盒”游戏。

记者在另一充电站看到,一个二维码还可接入多个充电平台。

最直接的就是价格问题。同一个充电桩扫不同的码,最终付的钱可能相差不少。官方码一般是“基础电价+低额服务费”,聚合平台码则会在基础电价上再加一层平台服务费。两者价差最高可达到每度0.5到1元。此外,聚合平台常以“立减”“补贴”“特惠”等营销手段吸引用户,但这些优惠大多都设有门槛。例如:新用户首单、满减条件、限时活动,短期补贴一过价格就恢复高位。

还有一个更隐蔽的问题,部分聚合平台的峰谷电价更新不及时,可能出现谷段还按峰段价格收费的情况,车主往往只盯着服务费高低,殊不知那几分钱的电价差距,积少成多也是一笔不小的数目。

发票环节的问题更为深层。行业资深人士向记者透露,当前,乘用车充电场站的服务对象多为私家车主或网约车司机,绝大多数用户并不开具发票。这一“不开票”的行为催生出一条隐秘的利益链。

在正规渠道下,充电费用中的电费部分应开具增值税发票,由实际充电用户持有。但在违规操作中,发票并未流向实际付款人,而是被违规转售给有进项抵扣需求的企业,成为运营方的隐性利润。相比之下,重卡充电站以B端企业用户为主,需要正规发票用于报销,发票管理相对规范,这一乱象在乘用车充电站更为突出。

此外,在充电体验上的差距也很明显。扫官方码直接对接硬件运营商的系统,启动快、连接稳,几乎不会中途断充。扫聚合平台的码,数据要先经过平台中转,再对接充电桩,链路多了一层,在地下停车场、信号差的地方更容易出现加载慢、启动失败的情况。再加上聚合平台的界面和流程参差不齐:有的强制注册会员,绑定银行卡,有的广告弹窗满天飞,还有的默认勾选“自动续费”“免密支付”,很多车主一不小心就中招。不同平台的订单无法统一管理,想查一次充电明细或核对费用,需要来回切换好几个App,非常折腾。



在济南市历城区的一处充电站,充电桩上有多个二维码,扫码就像“开盲盒”。

“同桩不同价” 充电成了“开盲盒”

“一度电都没充进去,先扣了我3块5。”车主李女士近日在济南和信广场附近一处充电站遭遇了烦心事。她发现充电桩上贴有多个二维码,随手扫了一个进入小程序,车辆却显示充电故障。按下结束充电键后,屏幕跳出一笔3.5元的账单。李女士没多想便付了款,随后重新扫码才成功启动充电。事后她查看账单发现,第一次充电一度未充,这3.5元消费从何而来?

致电客服后李女士得知,这笔费用是购买充电VIP会员产生的。李女士再次打开小程序仔细核对,发现会员购买选项藏在页面边角,字体偏小、颜色较淡,极易被误触。客服同时表示,由于她在第二次充电时已实际使用该会员权益,费用无法退还。

更令李女士意外的是,旁边一位常来充电的车主提醒她,同一桩上不同二维码的计费标准并不相同。李女士当场对比:同一时段,一个码显示电价0.28元/度、服务费0.3元/度;另一个码显示电价0.28元/度、服务费0.6元/度。同一台设备,因二维码不同,每度电的服务费竟相差一倍。

无独有偶,陕西车主张先生也有类似的经历。他在同一充电站分别扫描三个二维码,得到三种不同的计费标准:场站自带合作码为0.71元/度,无附加条件;第三方平台A标价0.78元/度,下单页面默认勾选一项增值服务,折合额外支付1元;第三方平台B标价0.7652元/度,与其宣传的“全天最低价”明显不符。

记者走访多个充电站并与多位网约车司机交流发现,“一桩多码、同桩不同价”已成为普遍问题。网约车司机王先生告诉记者,他曾在某处充电站扫码充电,10分钟被扣费7元多,而正常

情况下同等电量仅需3元多。他随后用贴纸遮住了该二维码,不久便接到运营方来电。王先生询问计费依据,对方未作正面回应,仅建议“换个二维码试试”。

另一位网约车司机给记者算了一笔账:每度电的价差看似只有几分钱,但充电站日均服务车辆众多,对于每日充电的营运车辆而言,月度额外支出可达数十元甚至上百元。

聚合平台充当“中介” 一桩多码成行业常态

一个充电桩上为何会出现多个二维码?记者采访了充电桩行业资深人士。该人士表示,这种现象本质上是“多平台聚合运营”模式造成的。简单来说,同一个充电桩不再只属于一个运营商,而是通过合作接入了多个平台,实现资源共享。

该模式涉及两类主体。第一类是充电桩持有方与运营方,负责充电设施的硬件建设与日常维护。第二类是聚合平台,它们自己不建桩,而是通过合作把充

电桩整合到自己的平台上,扮演“充电中介”的角色。

具体操作流程并不复杂。聚合平台与硬件运营商签订协议后,将对方的充电桩数据接入自己的系统,生成专属二维码再贴到充电桩上。结果就是一个桩上既有运营商的官方码,又贴着好几个聚合平台的码。用户扫任何一个都能启动充电,但计费标准、服务主体完全不一样。

该资深人士进一步解释,这种模式的核心是硬件与系统分离。多数桩企只生产硬件,没有自研运营平台;建站业主可以自行选择接入哪家运营平台,出厂时预装对应二维码。有些在地图上显示“××充电”的场站,并非都是平台直营,也可能是个体或企业加盟,只借用平台引流和结算,平台并不持有场站资产。

在收费机制层面,电价执行峰谷分时电价政策,由电网公司统一核定,相对规范。但服务费实行完全市场化定价,无统一标准。此外,据行业资深人士透露,用户用哪个平台扫码充电,该平台就可从这笔交易中抽取15%至

30%的服务费分成。

价格混乱服务标准不一 便利背后藏着隐忧

记者了解到,目前主流的充电桩聚合平台有新电途、滴滴充电、加电App、快电、高德地图等。这些聚合平台将多个充电品牌整合到一个App里,不用下载十几个运营商软件,一个账号就能找桩、充电、付款。

比如快电,聚合了特来电、星星充电等国内主流运营商,曾位列中国充电服务App第一;新电途目前接入运营商超5500家,充电设备覆盖超230万,注册用户超2600万,是国内覆盖最广的聚合平台之一。

对于行业而言,聚合平台模式客观上降低了充电设施的获客成本,加快了社会资本入场速度,对新能源汽车普及起到一定推动作用。对用户来说,一个App可跨场站充电,选择更多,也更便捷。该行业资深人士指出,这一模式同时也带来了价格混乱、服务标准不一等多重问题。

相关链接

部分地区开始推行“一桩一码”

不过,面对充电桩二维码乱象,部分地区已经开始行动。

在北京,密云区市场监管局日前聚焦社会公用电动汽车充电桩,开展专项监督检查与强制检定工作。计量检定人员依照国家计量检定规程,对充电桩的外观结构、功能运行、工作误差等关键指标进行现场检定,对经检定合格的充电桩粘贴计量检定合格标识,并加贴城市码,实现“一桩一码”精准

监管。黑龙江省在全省范围内创新推行基于GS1国际编码标准的“一桩一码”智能化管理模式,已在七台河、双鸭山等地率先落地。

针对车主日常充电的实际操作,行业资深人士则给出了建议:对于追求稳定、怕麻烦的用户,优先扫描桩体自带的官方码;对于个人自用、想省钱的用户,可以对比各聚合平台优惠券,选择性价比更高的平台码,

但要仔细检查订单详情,避免默认勾选增值服务。下单前务必看清优惠上限和最终结算价,充满电后及时驶离,避免高额超时占位费。

多位网约车司机也总结了实用经验:优先选择管理规范、巡查到位的场站;遇乱收费及时截图保存证据并投诉;每日在外充电的营运车,可办理一到两个常用平台会员,通过会费换取更低的度电价格;

最重要的是,不随意扫描来源不明或带有“扫码领红包”“充电返现”等诱导性贴纸的二维码。

随着监管标准逐步完善和市场竞争优胜劣汰,充电服务价格与运营规范的透明度有望持续提高。但在当前阶段,“看清再扫、认准官方”仍是车主保护自身权益最直接有效的方式。

记者 尹睿 魏银科

结婚启事

2026年5月22日星期五 农历丙午年四月初六



新娘 郝振云 新郎 李昊

于2026年5月22日正式结为夫妻。
喜乐有分享,共度日月长。
特此登报,敬告亲友,亦作留念。

喜结良缘 同喜同贺