养路费话题再引热议
公路养护资金如何可持续

■中国城市报记者 孙雪霏

近期，新能源汽车是否应承担道路养护成本的话题引发公众热议，部分网络传言称将向新能源车追缴养路费、一刀切征收高额年费，引发市场担忧。原公路养路费已于2009年成品油税费改革中并入成品油消费税，专项用于普通公路养护。

然而，随着新能源汽车保有量持续走高，运行十余年的“以油养路”机制适配性难题浮出水面。如何平衡道路养护刚需、社会公平与新能源产业发展，搭建可持续的普通公路养护资金保障体系，成为亟待破解的现实课题。

车辆动力迭代 原有筹资税源发生变化

在浙江省杭州市余杭区瓶窑片区公路养护站，养护工人正抓紧修补04省道路面坑槽。有着22年一线养护经验的站点负责人告诉中国城市报记者，辖区路网通行总量持续增长，养护频次需求同步提升，团队通过优化工序、集中处置病害，在现有预算内优先保障主干线通行安全。

“早年国省道中修周期约8年，如今部分路段6年就出现严重车辙、开裂。”该负责人说，站里管养百余公里普通国省道与农村公路，近年来预算总体稳定，但人工、建材成本持续上涨，团队正通过精细化管理提升资金使用效率。

相关专家表示，路面损耗提速由多重因素叠加造成：货运车流、重型车辆增多、私家车总量扩容均会加重道路负荷；新能源车整车自重更大、起步制动扭矩更强，客观上会加剧路面磨损，不过家用新能源乘用车对路面的整体损耗占比有限，不能简单将养护压力全部归咎于新能源车型。

据公安部统计，截至2025年底，全国新能源汽车保有量达4397万辆，占汽车总量的12.01%。从市场端看，汽车动力结构转型已是明确趋势，这使得依托燃油消费设计的养护筹资机制税源结构随之出现变化，其长期适配性也成为行业内的研讨方向之一。

不少市民对公路养护资金来源存在认知误区。中国城市报记者从相关主管部门获悉，我国不同类型公路养护资金来源划分清晰，保障体系各有侧重：高速公路依靠车辆通行费养护，燃油车辆、新能源车辆收费标准统一；城市市政道路由地方财政统筹；普通国省道、农村公路以成品油消费税为核心专项资金，也就是大众常说的“养路费”，现行汽油消费税每升1.52元，遵循“多用路、多耗油、多缴费”逻辑，资金缺口由各级财政兜底补足。

筹资机制遭遇适配考验

2009年我国实施成品油价格和税费改革，取消公路养路费等六项收费，同步上调成品油消费税税额，明确新增收入中替代养路费的部分，原则上全额用于普通公路养护管理。《中华人民共和国公路法》第三十六条规定：“国家采用依法征税的办法筹集公路养护资金，具体实施办法和步骤由国务院规定。依法筹集的公路养护资金，必须用于公路的养护和改建。”

这套制度在燃油车占市场主体的时期，高效践行了使用者付费原则。但当汽车动力结构走向多元，传统筹资制度的公平性与可持续性也需与时俱进优化。多位行业专家表示，这是产业转型期出现的配套经济课题，核心是制度更新与产业发展的节奏匹配问题，并不存在燃油车、新能源车对立博弈、一方“过度负担”一方“无偿使用”的简单论断。

中国汽车工业协会总工程师叶盛基向中国城市报记者表示，现行汽车相关税费框架成型于燃油车主导时代，产业格局巨变之下，配套财税制度需要同步优化。调整过程中，一方面要坚守使用者付费的公平底线，推动不同动力、不同载重车辆合理分摊养护成本；另一方面也要贴合新能源产业扶持导向，避免大幅增加普通消费者用车负担。

针对网上流传的不实传言，中国城市报记者在采访中了解到，目前并无新设独立养路费税种、追溯过往里程补缴、短期内全面落地新规的相关安排。主管部门已围绕养护资金保障开展多轮调研研讨，行业共识为在现有财税框架内循序渐进改革，搭建覆盖全车型、匹配道路使用强度的成本分担机制，但具体方案尚需结合征管可行性、产业承受力与社会接受度充分论证，稳步推进。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树向中国城市报记者介绍，行业曾探讨过多种技术路径，比如参照成品油消费税逻辑对新能源汽车用电量计费、探索“里程+车重”综合计费模式等，但均面临征管成本、数据安全、隐私保护等现实难点，需充分论证、稳步试点，更适合作为中长期改革方向开展研究。中国政法大学财税法研究中心主任施正文表示，可借助消费税征收环节后移的改革窗口期，调整汽车消费税征税范围与方式，依托现有税制框架优化升级，改革成本更低、推进节奏更可控，也符合财税改革的整体方向。

构建多元养护资金保障体系

受访专家一致认为，完善公路养护长效资金机制，需坚持立足当下、分步推进、统筹兼顾，在现有制度基础上先易后难优化，兼顾公路养护基本需求与汽车产业转型大局。

短期来看，依托现有消费税体系优化调整，是业内讨论较多的过渡思路之一。施正文认为，可借助消费税征收环节后移的改革窗口，研究将新能源车辆纳入汽车消费税差异化征收范畴，按照整车重量、电池容量设置阶梯税率，既平衡不同车型养护成本分摊，也引导车企推进车辆轻量化、提升能源利用效率；同步探索动力电池电量消费税试点，新增税收定向划入普通公路养护专项资金。不过，消费税为购车一次性税费，只能作为阶段性补充，改革过程中需充分评估消费者承受能力，设置合理的减免过渡期，与国家促消费、稳增长的政策导向保持一致。

中期来看，可依托数字化技术探索里程计费模式。比如，海南自由贸易港依托自贸港先行先试政策，已启动基于行驶里程的道路使用费技术实测调研，范围仅覆盖营运新能源货车、网约车等经营性车辆，暂未将家用新能源车纳入。“可优先在城市营运新能源车辆试点，完善技术标准，重点攻克用户隐私保护、区域收支平衡、设备普及落地三大难题，待技术、法规条件成熟后，再研判面向私人车辆推广的可行性，杜绝‘一刀切’政策。”崔东树对中国城市报记者表示。

从长远来看，要构建多元化的公路养护资金保障体系、摆脱对单一税源的依赖。叶盛基建议，未来可从多维度拓展资金渠道：一是压实各级财政保障责任，统一普通公路养护财政保障标准，推进养护资金收支全流程公开，主动接受社会监督；二是盘活公路沿线存量资源，探索道路广告、服务区经营收益反哺公路养护新模式；三是深化养护市场化改革，通过政府购买服务引入专业运维团队，压缩养护成本、提升资金使用效能。

经济深观察

向涉企“黑流量”亮剑 筑牢营商环境数字防线

■孙雪霏

近日，在国家网信办指导下，《整治涉企侵权信息 优化营商网络环境自律公约》（以下简称《公约》）正式发布，十条靶向措施直击涉企网络侵权痛点，为优化营商网络环境筑起制度防线。

数字经济与实体经济深度融合背景下，网络空间已是企业发展的“第二战场”，但造谣、恶意抹黑、AI批量侵权、网络水军造势等乱象多发，既加重企业维权成本，也损害公平竞争的市场秩序，是优化营商环境亟待破解的现实课题。

面对这一课题，此次治理没有走简单删堵的被动路径，而是打出系统施治的组合拳，呈现三大突出亮点：

以协同聚合力，治理从单打独斗转向全域联动。此前各平台涉企侵权认定标准、处置尺度不一，侵权账号跨平台流窜，企业维权成本高、效率低。此次《公约》由重点网站平台共同制定，明确“统一同类信息处置标准”，打通平台间治理壁垒，大幅压缩恶意账号的腾挪空间，推动行业形成共治合力。

以技术治技术，应对措施从事后封堵转向主动防御。生成式AI普及后，涉企侵权呈现批量生成、多平台扩散的特点，传统处置方式难以适配。《公约》精准打出技术反制举措，提出清理机器人账号涉企评论、对AI生成的涉企负面信息予以限流等要求，以“技术向善”规制技术滥用，契合网络治理的内在规律。

以断利除根源，治理从“隔靴搔痒”转向“釜底抽薪”。涉企网络侵权屡禁不止，核心是背后的非法利益驱动。《公约》直击病灶，明确从严管理非法牟利行为，取消经常性发布涉企负面信息的自媒体账号营利权限，涵盖流量分成、广告收益等全链条，斩断变现路径，从根源上遏制侵权动机。

这套治理思路的核心价值，在于跳出“头痛医头、脚痛医脚”的单点处置路径，不局限于删帖封号的表层应对，而是推动治理关口前移，从规则、技术、利益三重维度系统施治，源头化解隐患、前端回应痛点，彰显了精细化、系统化的治理智慧。

这也为各地优化营商环境带来重要启示：数字时代的营商环境比拼，已延伸至线上生态治理。整治涉企网络乱象，绝不能做表面文章，必须动真碰硬、直击根源。要把握好活力与秩序的平衡，既要保障正当舆论监督，也要严守法治边界，严防恶意侵权假借监督名义干扰企业正常经营，实现清朗有序与包容发声的有机统一。

《公约》发布只是治理起点，成效最终靠落地实行。唯有平台压实主体责任、监管部门强化督导、社会各方协同参与，才能持续净化营商网络环境，让清朗网络生态成为企业高质量发展的坚实支撑，为实体经济行稳致远注入持久动能。