

油车电车待遇有别 养路费用谁来承压?



一项消失 17 年的收费,近来重回公共视野。

围绕“新能源车该不该交养路费”的话题,网络讨论分出两个立场。

一边是燃油车车主长期通过燃油消费税间接分担道路养护成本,而同样使用道路的新能源车却得以豁免;一边是新能源车主希望继续享受税费优惠或减免,支撑消费热情。

有趣的是,焦点中的“养路费”其实早在 17 年前就取消了。

2009 年,国务院实施成品油价格和税费改革,取消公路养路费等六项交通收费,提高成品油消费税税额——但养路费的功能没有消失,转而由成品油消费税承担,曾经按车征收的养路费被折进了每一次加油的油费里,加油即缴税。

如今,新能源汽车普及,这套建立在燃油消费基础上的资金机制正在发生变化。

乘联会数据显示,今年 5 月,燃油车首次退出乘用车零售销量前十,而新能源乘用车批发和零售渗透率均突破 60%——也就是说,现阶段每卖出 10 辆汽车,就有 6 辆是新能源车,强化了“油退电进”的趋势。

但统计数据的另一面是,按公安部统计,截至 2025 年,新能源汽车保有量尚小,数量只占全社会汽车总量的 12%。

数据 AB 面之间,当已经取消 17 年的“养路费”再次被提起,已不只是油车与电车之间的产业利益之争。它所指向的,是一个很少被注意的问题:中国庞大的公路系统究竟靠什么维持运转?

尤其到 2025 年,全国公路总里程超 550 万公里,可绕赤道 137 圈。绝大多数公路免费通行,却需要持续养护、维修和更新。

当新能源汽车逐渐改变燃油消费结构,又遭遇了地方财政承压,养路费引发的话题,正从一项具体税费的讨论,延伸至整个公路资金和道路体验的未来。

油车电车,谁占谁的便宜

如果只看社交媒体讨论,“电车该不该交养路费”似乎是油车和电车的利益之争。

算一笔账,就能看出双方的处境。

燃油车主经常说“一箱油,半箱是税”,其中大头指的是 1.52 元/升的汽油消费税。

国内私家车年均行驶里程大致在 1 万-1.5 万公里之间,主流家用车百公里油耗约 8 升(注:与新国标上限相当),那么一辆油车一年大约消耗 800-1200 升汽油,再与 1.52 元/升的税率相乘,一辆油车一年通过加油缴纳的养路钱,大约在 1200 元到 1800 元之间。

17 年来,这笔钱并不会单独列出账单,而是隐藏在油价之中。年轻车主并没有明确感知,却持续缴纳至今。

相比之下,现行制度内,纯电车因为充电不加油,不用交这笔钱,加上电价便宜,又享受车辆购置税减免,方方面面捡了个大便宜。

中国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树撰文认为:十余年后的今天,传统依附于燃油消费的道路税费体系,已出现明显结构性失衡。“长期以来,燃油车用户在加油过程中,间接承担道路养护相关税费,持续为公共道路资源付费。而新能源车辆无燃油消耗,长期以零税负方式使用公共道路资源。同时,新能源车因搭载动力电池,整车自重普遍高于同级燃油车,对道路的实际磨损和消耗更高。”

“油电同权”的呼声由此而生:电车好像也该承担道路养护费用了。

对此,北京交通大学经济管理学院教授赵坚认为有其合理性。“使用者付费是市场经济下运行的最基本的原则。”他解释:“一定时期内,国家为了鼓励电车的发展,可以政策倾斜,但电车不可能永远光使用道路而不付费,否则道路的供给就会有问题,最后也会损害电车使用者的感受。”

当市场盯着电车渗透率再创新高时,赵坚更关注的统计指标是:电车保有量。

据公安部统计,截至 2025 年年底,全国新能源汽车保有量为 4397 万辆,占汽车总量的 12.01%;其中,纯电动汽车保有量占新能源汽车保有量的 68.74%——也就是说,现阶段,电车的绝对数量优势仍不明显。这和南方一线城市电车满街跑的观感有所不同。

所以,真正值得争的,不是油车和电车谁占了谁的便宜。当焦点从“车”转向“路”,一个更现实的问题开始浮现:公路正面临越来越大的养护压力。

养路,缺钱

三十年来,公路的基调是建设,如今基建高峰已过,留下的是巨量公路资产以及金额越来越大的养护账单。

“养护有非常大的资金缺口,而且逐年扩大。”赵坚说:“特别是现在公路已经到了大修期了。”

收费公路其实是不太需要操心的部分。虽然一些路段面临债务压力和车流量不足的收支平衡问题,但至少“谁使用、谁付费”的机制已经建立,有更稳定的现金流。

真正头疼的,是那些不能收费的普通公路。

参照 2021 年的统计,全国收费公路里程其实只占公路总里程的 3.55%——剩下的 95%以上,包括大量普通国道、普通省道、县乡道路和农村公路,承担着日常出行、城乡物流和区域连接的大部分功能,却只能靠财政供养。

普通公路的资金缺口有多大呢?

早在 2016 年,时任交通运输部部长杨传堂提及:20 世纪 90 年代大规模建设的公路以及 2005 年前后大规模修建的农村公路,都需要集中进行大中修改造,但养护资金缺口巨大。据统计,普通公路资金缺口约占 50%,其中乡村道路资金缺口高达 70%以上。

互为印证的是交通运输部规划研究院发布于 2022 年的一项报告测算:“十四五”期间(2020-2025 年),普通公路养护资金年均需求约 5900 亿元,而每年燃油消费税里能用于养护的部分只有 1500 亿到 1800 亿元——缺口超过一半。在另一篇来自交通运输部公路科学研究院发表于 2024 年的研究中,普通公路养护资金缺口依然高达 50%左右,由此导致大量公路陷入“列养但无钱养,应修但无钱修”处境。

新能源车并非问题的根源。中国公路已经从“大规模建设”阶段逐步进入“大规模养护”阶段,且财政承压,共同放大了公路资金的缺口。

那么缺口谁来填?

国与家的钱袋子

钱不够,听起来像一个纯粹的财务问题,但一牵涉到“谁来出”,

就比较考验人性了。

一类观点认为,公路是公共基础设施,要发展先修路,应该政府买单,尽可能消除阻碍,减轻公众负担,让人与货畅其流,从其他地方贡献税收。

也有观点主张,公路不属于公共品,因为它不符合一个人使用不影响其他人使用的非排他原则,市场经济条件下,越贴近“使用者付费”效率越高。

“大家出钱让使用汽车的人享受这部分福利,这又是一种不公平了。”赵坚说。崔东树也认为:道路养护资金缺口如果只能依靠财政兜底,变相挤占教育、医疗、民生保障等公共资源,最终损害全体民众利益。

但多年来,公路乱收费问题,积累了诸多不满情绪。此时一谈起“没钱”,似乎很容易变成新增收费的由头,而让取消收费的“惠民生”承诺和规定成为空头支票。

论及如何迭代和传承当年的养路费税改时,崔东树多次突出“减负惠民”的字眼,“力争不增加普通家庭代步用车负担”,强调“绝非变相增加民众用车负担”。

沿着“减负惠民”的逻辑,崔东树主张这一轮围绕新能源车的道路使用税改革,目标不是恢复养路费式的固定收费,而是:“少开、轻车、家用刚需,基本零税负;多开、重车、营运盈利,合理缴税费。”比如设置私家车年度免税里程、按里程、车重、车况差异化计税、区分“民生消费用车”与“经营盈利用车”……

但公众的警惕和敏感的钱包,不会因为设计精细就轻易消除。

一旦计税方式从燃油消费转向车辆本身,原本藏在油价里、不太被察觉的成本,就会变得清晰可见。一年多付 1800 元油费,按月平摊不过百来块,车主感知不强;但如果未来变成按里程、按车重计费、按年申报,哪怕总负担没有增加,税负的存在感也会更强烈——这种感知上的落差,有时比实际金额更影响公众的接受度。

不过,对中国而言,这类制度变化通常也不会太快。就像开征燃油税取代养路费的改革方案 2000 年就在文件中明确,但真正落地,已经是 8 年之后。今年 3 月,“10 省市试点开征新能源汽车里程税”的传言,也在多方求证税务部门之后很快被定性为“谣言”。

在新能源车的渗透率涨得很快,但保有量还不足 2 成的窗口期里,适配新能源汽车的道路税费制度,也许仍有酝酿的时间。

施晶晶

雨季行车与 停车安全指南

雨季来临,连绵的雨水给道路交通带来了诸多挑战。湿滑的路面、能见度低、突发性积水等,都大大增加了行车和停车的风险。

检查雨刮器:出行前务必检查雨刮器状况,确保胶条无老化、硬化,能有效刮净雨水。如效果不佳,及时更换。

保持车窗除雾:雨天内外温差大,车窗易起雾。及时开启空调除雾功能(冷风或暖风均可),并开启后窗加热除雾。避免用毛巾擦拭,分散注意力。

正确使用灯光:及时开启近光灯!昏暗或雨势较大时,务必开启近光灯,提高自身车辆被识别度。

慎用远光灯:雨雾天气下,远光灯会在水滴中产生漫反射,形成一片白茫茫的光幕,反而严重影响自己和对面来车的视线。能见度极低(<100 米)时,可按规规定开启雾灯(黄色穿透力强)。双闪灯仅用于紧急停车或极低能见度下的警示,正常行驶中开启双闪反而会干扰转向灯指示,增加风险。

降低车速,增大跟车距离,避免急加速/急刹车/急转向。

停车选择:雨季停车位置的选择至关重要,直接关系到车辆安全。

绝对避免:地下车库、桥洞下、下沉式道路、河堤边、排水不畅的低洼路段。这些地方是积水的重灾区,车辆极易被淹。

选择地势较高的安全场所,首选地面多层停车楼,小区内经过验证排水良好的高地势停车位。次选:正规的大型露天停车场,但需注意场内是否有明显低洼区。

远离潜在危险物。大树下,广告牌/脚手架下:存在被强风吹落或倒塌的风险。

不稳固的围墙/山坡下:警惕滑坡、泥石流或围墙倒塌。

易积水电线杆/变压器附近:积水可能导致漏电,极其危险。

龙车车