

doi: 10.3969/j.issn.1002-0268.2023.09.030

全国里程税（费）改革的思考与建议

虞明远, 耿 蕤*, 朱志强, 张玉玲, 周 密

(交通运输部公路科学研究院, 北京 100088)

摘要: 综合现行税费发展趋势和未来交通发展要求, 阐述了车购税、燃油税、通行费等税费在适应未来交通发展的调整改革方向, 论述了燃油税存在的税基不稳、结构失衡、不可持续等根本性问题。从破解交通资金困局、构建公平税费负担、提升公路智能管控能力等方面提出了里程税（费）改革的必要性。阐述了里程税（费）的概念——按照实际行驶里程, 根据不同公路等级、车辆类型和排放水平等合理设置差异化的税（费）率, 运用自由流收费技术实现精准计量并征收的公路使用税费。分析了里程税（费）具有征收的直接性、精准性、公平性和可持续性的特征。初步构建了里程税（费）基本制度, 包括税费性质、收费道路范围、车辆范围、税率体系和资金用途等制度安排, 并从与现行交通税费关系、对公路投融资的影响、对公民权利的影响、对新能源汽车行业的影响等方面分析了里程税（费）改革的影响, 提出了从国家层面开展里程税（费）改革制度研究、开展里程税征收技术论证、启动里程税法律法规制订等政策建议。建议提出: 里程税（费）制度选择按“里程税”构建制度体系, 即用里程税替代燃油税来筹集普通公路的养护资金, 并建议为中央和地方共享税。

关键词: 运输经济; 里程税; 收费制度; 改革; 交通税费

中图分类号: [U4-9]

文献标识码: A

文章编号: 1002-0268 (2023) 09-0257-06

Thoughts and Suggestions on National Mileage Tax Reform

YU Ming-yuan, GENG Rui*, ZHU Zhi-qiang, ZHANG Yu-ling, ZHOU Mi

(Research Institute of Highway, Ministry of Transport, Beijing 100088, China)

Abstract: Based on the development trend of current taxes, fees and the requirements of future traffic development, the adjustment and reform direction of vehicle purchase taxes, fuel taxes and tolls to meet the future traffic development are expounded, and the fundamental problems of fuel tax, such as unstable tax base, unbalanced structure and unsustainability are discussed. The necessity of the reform of mileage tax (fee) from the aspects of solving the traffic fund predicament, constructing the fair tax and fee burden, and improving the ability of highway intelligent management and control are put forward. The concept of mileage tax (fee) is expounded that according to the actual mileage, due to the different highway grades, vehicle types and emission levels, etc., to reasonably set different tax (fee) rates, using free-flow toll collection technology to achieve accurate measurement and collection of highway use tax. The characteristics of mileage tax (fee), such as directness, precision, fairness and sustainability are analyzed. The basic system of mileage tax (fee) has been preliminarily established, including the nature of tax and fee, the scope of toll roads, the scope of vehicles, the tax rate system and the use of funds, etc., the impact of mileage tax (fee) reform is analyzed from the aspects of the relationship with current traffic tax, the impact on highway investment and financing, the impact on civil rights, and the impact on the new energy automobile industry, some policy suggestions are put forward, such as carrying out the study of mileage tax (fee) reform system at the national

收稿日期: 2023-04-10

作者简介: 虞明远 (1962-), 男, 上海人, 研究员. (my.yu@rioh.cn)

* 通讯作者: 耿蕤 (1979-), 女, 陕西西安人, 硕士, 研究员. (r.geng@rioh.cn)

level, carrying out the technical demonstration of mileage tax collection, initiating the formulation of mileage tax laws and regulations, etc. It is suggested that the mileage tax (fee) system should be set up according to "mileage tax", that is, mileage tax should be used instead of fuel tax to raise the maintenance fund of common highway, and it is suggested that the central and local governments are supposed to share the tax.

Key words: transport economics; mileage tax; fee system; reform; transportation tax

0 引言

以车购税、燃油税和通行费为主体的交通税费体系是我国交通建设的政策基石,支撑了公路交通30多年跨越式发展,使我国成为名副其实的交通大国。车购税作为中央用于公路水路建设的主要资金来源^[1],以对公路建设16%的投入,撬动了84%的地方配套、社会资金以及银行贷款,有力促进了行业投资良性循环和国家规划目标的顺利实现;燃油税改革将新增成品油消费税收入归属中央管理^[2],并建立了增量资金区域间分配机制,为普通公路养护提供了较为稳定的资金来源^[3];通行费政策打破了公路建设单纯依靠财政投资的机制束缚^[4],形成了“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的多元化投融资格局,推动我国公路交通实现了跨越式发展。但是以车购税、燃油税和通行费为主体的交通税费体系在未来发展新形势下面临着巨大挑战。

1 现行交通税费面临的主要问题

(1) 频繁的车购税减免政策导致车购税收入不稳,将影响公路建设规划目标的实现。

财政部、国家税务总局、工业和信息化部分别于2014年、2017年、2020年、2022年连续4次发布公告,对新能源汽车免征车购税政策,该政策不排除还将继续以公告形式延续的可能。随着新能源车销量占比逐年升高,免征政策对车购税征收总额的影响愈加明显。另一方面,2009年1月、12月、2015年10月、2022年5月财政部、税务总局先后发布公告,对小排量乘用车减半征收车辆购置税。阶段性对小排量汽车的车购税减免政策也对车购税收入造成了一定影响。

上述减免政策不仅导致近年来车购税增速明显放缓,而且今年车购税征收额大幅下降。2022年1月至8月车辆购置税收入仅为1 753亿元,比上年同期下降30.5%,将对公路建设规划目标的实现造成一定影响。

(2) 新能源车辆发展导致燃油税税基不稳,将进一步加剧公路养护资金的供需矛盾。

2022年6月,我国电动汽车保有量已经突破1 000万辆,到2030年将达到8 000万辆。随着新能源车在车辆市场份额的不断扩大,燃油的使用量将大幅降低,这将深刻影响到现行公路养护主要经费来源——燃油税的税基。与此同时,普通公路养护里程逐年提升,2021年底,我国普通公路养护里程已达到511.2万km,比2008年增长了64%,并且伴随着建筑材料物价和机械与人工成本不断上涨,公路养护成本日益提高。经初步测算,全国普通公路养护资金需求约6 000亿元/a,即便将替代原公路养路费部分的资金全部用于公路养护,再加上目前地方财政资金投入约1 000亿元,仍存在缺口约3 000亿元/a。公路养护资金不足直接导致目前全国约40%的普通公路路况处于中差水平,农村公路“油返砂”“畅返不畅”现象加剧。未来因新能源车发展,直接影响成品油消费税的税基,将进一步加剧中央财政资金供给压力,普通公路养护资金保障堪忧。

(3) 收费公路发展进入瓶颈期,亟待深化收费公路制度改革。

按照国家综合立体交通网规划要求,未来15 a高速公路建设任务依然艰巨,并且伴随着我国高速公路基础设施逐步成网,未来高速公路建设将向贫困地区和山区倾斜,加之建设成本不断攀升,新建项目边际收益正在不断递减^[5],将持续面临投资重、融资难、支出多、收入少的发展难题^[6]。并且越来越多的高速公路面临收费到期停止收费困局,若不能妥善解决,效益好的公路不能继续收费,效益差的公路收不上通行费,收费公路收支缺口或将进一步增大。此外,现行制度没有明确收费公路收费期满后的管养模式和资金保障,存在政策空白期满后如无相应财政资金保障,高速公路将面临“失管失养”风险,相应的公路养护资金也将面临更大的短缺压力^[7]。

2 里程税(费)改革必要性

(1) 破解公路养护资金保障困局,为公路可持续发展提供稳定资金来源。

车购税作为中央层面公路建设资金的重要来源,

从长远看,无论是对新能源车还是对小排量汽车的车购税减半政策,均是国务院作出的临时性、阶段性激励政策措施。随着新能源汽车市场渗透率的进一步提升,各项扶持措施应逐渐退坡,当新能源汽车产渗透率超过50%,成为市场主流时,相关激励政策应及时终止^[8]。因此,通过适时调整车购税相关减免政策,仍将可以保持车购税可持续发展,并继续成为全国公路交通建设发展持续而稳定的重要资金来源^[9]。

通行费方面,国务院有关部门正在积极推进《收费公路管理条例》修订^[9],通过深化收费公路制度改革,优化调整收费公路政策,长期坚持以普通公路为主的非收费公路和以高速公路为主的收费公路并行政策^[10],按照“控规模、调结构、防风险、降成本、强监管、优服务”的总体思路,完善统借统还制度,对政府收费高速公路和到期经营性高速公路在省域内实行统筹管理^[11],基本可以有效化解债务风险,以有效保障收费公路长期可持续发展,并继续成为高速公路发展持续稳定的主要资金来源。

但燃油税方面,未来随着新能源车的快速普及与市场占有率的不断提升,以燃油消耗量作为计税依据的成品油消费税总额将呈下降趋势,也势必影响到燃油税返还总金额^[12],并且目前返还额度已经与征收总额和公路养护资金需求脱钩,地区间燃油税分配结构将愈加不适应各省普通公路养护资金需求,燃油税将无力持续保障普通公路养护资金需求^[13]。着眼于未来,以石化燃料消耗计征的燃油税制度从根本上不适应未来以新能源车为代表的载运工具技术发展方向,其价内税返还方式和分配结构也不适应普通公路养护资金需求^[14],因此更需要建立可持续的交通税费方案,解决未来长期、稳定供给的普通公路养护资金筹集的替代方案。

目前,我国普通公路总里程已超过510万km,形成了以普通国省干线公路为脉络,农村公路为基础的公路网络,在综合交通运输体系中发挥着重要基础性作用。维护好如此庞大规模的公路资产,加强公路科学养护管理,亟需保障养护资金来源的稳定性和可持续性。

通过里程税(费)改革调整燃油税等税费政策,将税基从能源消耗量转为道路使用量,可避免由于运载工具本身的技术发展对公路养护资金的影响,将新能源车等非燃油车辆纳入里程税(费)征收范围,并通过科学确定费率标准,有效解决普通公路养护资金供需矛盾,有利于构建充足、稳定、可持

续的普通公路养护资金渠道,促进公路事业健康可持续发展。

(2) 基于“用路者负担”原则,构建更加公平的交通税费体系。

燃油税主要用于普通公路养护,现行燃油税制度的不公平性主要体现在:①对在城市道路行驶的用户也从燃油中征收了用于公路养护的燃油税部分;②虽然新能源车也使用了公路,但却未承担公路养护的税费。

若为增加公路养护资金直接提高燃油税税率,虽然看似简单,也能暂时提高征收总额,实施成本几乎为0,还能促进新能源车的推广应用,但将进一步加剧上述税费负担不公平问题,并且前述成品油消费税返还分配制度本身存在的总量性问题和结构性问题也没有得到改善。

若直接对新能源车在充电桩安装计量设施按充电量计费,鉴于目前发电装备的便捷性和用电设备的多样性,该征收方式将助长各种偷逃费现象,且难以通过技术手段有效避免或稽查,将会引发更大的混乱和不公平性。

若直接对新能源车按里程表中显示的行驶里程征收税费:①需要新能源车管理平台中记载的里程精度满足征费的要求,且通过检测认证和立法,可作为计费的依据;②新能源车车载端里程表需具备防篡改技术;③对未按里程缴费的车辆需有高效低成本稽查和惩戒手段。

新能源汽车与燃油车同样会对道路产生损害,理应承担相应的成本支出,以符合税收公平原则。里程税(费)改革通过运用先进的自由流收费技术,实现对用路者负担的精确计量和无感收费,从而实现了“谁使用、谁受益、谁负担”、“用多少、付多少”和“不使用、不付费”,对于构建更加公平的交通税费体系具有重要意义。

(3) 可显著提升公路交通智能管控水平,并利用经济杠杆调节提高路网整体效率。

依托自由流收费技术的里程税(费)模式,在公路智能税费征收领域点亮新的科技树,规避技术路径选择风险,保持在全球公路交通智能管控和技术方面的引领性。在我国收费公路大规模应用ETC技术情况下^[15],推进里程税(费)改革,可为在普通公路大规模推行新型自由流收费技术提供制度保障。基于自由流收费技术的里程税(费)改革,将推动北斗系统、高精地图、大数据、云平台等相关技术应用,将形成千亿级具有自主知识产权的科技产业。

里程税(费)模式可以综合考虑道路功能、车辆类型、排放水平等因素,形成更加公平合理的差异化费率体系,再结合收费公路通行费费率,在高速公路和普通公路之间形成级差阶梯费率,可利用经济杠杆调节全路网交通流量,改变目前普遍存在的高速公路无人问津、免费普通公路车满为患的不合理现象,大幅提升路网整体运行效率,使高速公路能够持续提供高品质、高效率的高层次服务,而级差效益较低的普通公路提供基本的出行服务^[16]。同时,可根据不同政策导向,如环保、扶贫等,适时调整里程税(费)征收策略,成为实现多种政策目标的调节工具。

3 里程税(费)的概念、内涵与属性

(1) 里程税(费)的概念

里程税(费)是按照实际行驶里程,根据不同公路功能、车辆类型和排放水平等合理设置差异化的税(费)率,运用自由流收费技术实现精准计量并征收的公路使用税(费)。

(2) 里程税(费)的内涵

①直接性:以公路的直接使用作为征收内容。里程税(费)概念的提出,意味着公路筹资衡量标准规则的调整,即不再以燃油使用量征收公路养护资金,而是通过公路里程使用量征收,从间接征收转向直接征收,使得衡量标准更具合理性与公平性。

②精准性:以公路的实际行驶里程作为计征依据。通过运用自由流收费技术,里程税(费)制度实现按照公路的实际行驶里程作为计征依据的精准计量模式。基于“用路者负担”原则,能够实现精准计量的里程税(费),契合了税法量能课税的基本原则。

③平性:将使用公路的全部车辆作为征收对象。基于燃油车和新能源汽车在使用公路方面并无本质差异,里程税(费)同时将两类车辆作为征收对象,体现了公平性原则。同时,在差异化税(费)率设置时考虑车辆的排放水平因素予以新能源汽车一定程度的优惠政策,也体现了“双碳”战略要求。

(3) 里程税(费)的属性

里程税(费)通过替代基于燃油消耗量计征的燃油税,并按车辆行驶里程计征,为普通公路的养护提供可持续的资金保障,维护好庞大的普通公路资产,保持其资产价值,保持公路持续良好的使用状态,保障人民群众最基本的运输服务需求。

作为普通公路的养护资金筹集方式,无论从公

路的公共物品属性、体现的均等化公共普遍服务功能、费改税的法治化约束原则等方面看,里程税(费)制度采用“税”的形式都更具合理性,即:应采用“里程税”的方式筹集普通公路的养护资金。

为了落实中央与地方在交通运输领域的财政事权和支出责任,按照普通公路养护的财政事权与支出责任,国道的养护责任属于中央和地方共同事权,省道及其农村公路养护责任属于地方事权,由此建议里程税为中央地方共享税。

4 里程税基本制度建议

(1) 道路范围

综合考虑不同路网的管理体制、事权与支出责任划分、现行资金政策及满足程度、相关政策调整的难易程度,以及里程税征收的政策目标和预期效果等因素,建议道路征收范围为普通国省干线公路和县道,以及不收费(或停止收费)的高速公路。收费公路、乡村公路和城市道路不纳入征收范围。

(2) 车辆范围

鉴于收费公路按照《收费公路车辆通行费车型分类》(JTJ 489—2019)标准征收,此划分标准也主要是基于车辆对道路占用和损害大小划分的,与里程税征收的内在逻辑一致,为促进两个收费制度的协调统一,建议里程税征收车辆范围也按照上述标准所指车辆执行。

(3) 税率体系

为体现公平和环保等理念,里程税率体系建议按不同道路、不同车型、不同排放水平形成3级费率体系。建议将道路等级分为(到期的)高速公路、普通国省干线、县道这3个等级。将车型按照《收费公路车辆通行费车型分类》(JTJ 489—2019)分为4类客车和6类货车(含专项用途车辆)共10个等级^[11]。将排放水平分为燃油汽车、新能源汽车两个等级。

税率制订需统筹考虑普通公路建养资金需求、车辆保有量增长、车辆能源结构变化、高速公路费率、交通量、物价水平、居民收入等因素。改革初年里程税率方案应遵循以下原则:①充分考虑所替代燃油税的负担水平;②适度满足普通公路养护资金需求;③清洁能源汽车税率低于同类车型燃油汽车税率。

(4) 资金分配与使用

建议里程税应具有专项用途,专款专用与普通公路养护,但不能用于普通公路新改建支出、公路

养护管理人员及机构运行管理支出等。

通过里程税改革,进一步理顺中央与地方在普通公路养护管理的支出责任,并适当向地方倾斜,赋予地方更多的财税自主权。

①建议中央承担普通国道的养护支出责任,并发挥中央统筹平衡东中西部地区资金需求与供给作用,该部分里程税支出列为中央税,养护管理运营等具体执行事项由地方实施。

②建议地方承担普通省道和农村公路的养护支出责任及其养护管理运营等具体执行事项,该部分里程税支出列为地方税。

5 里程税改革影响分析

(1) 里程税与现行交通税费关系

建议里程税替代成品油消费税中的燃油税,普通公路的养护资金来源将通过里程税的形式供给。建议继续坚持并完善收费公路政策,收费公路到期后纳入里程税的征收范畴,并主要由里程税承担其养护管理支出资金。车购税和里程税在功能定位和使用上存在明显差异,建议车购税仍保留。

(2) 改革对公路投融资的影响。

里程税主要是为普通公路提供稳定的养护资金来源。普通公路原有债务一般属于地方政府债务,改革后并不改变现行普通公路债务的归属,仍由地方政府通过一般公共预算收入统筹偿还。新建普通公路也继续由中央和地方政府投入财政资金以及地方政府一般债券资金等进行建设。

里程税改革后,公路税费体系整体将更加完备,更具可持续性。车辆购置税将继续为全国公路建设提供稳定资金来源并保持一定的中央引导性。里程税将持续保障普通公路的养护资金需求。深化收费公路制度改革后,收费公路政策将继续发挥重要作用,支撑我国高速公路的建设和养护运营发展。

未来,随着收费高速公路在中远期逐渐到期,进入养护期收费的路网将纳入里程税的征收范围,与里程税制度实现自然融合,里程税将成为我国公路养护资金的主要来源,支撑全国路网的长期良好运行。

(3) 改革对公民权利的影响。

里程税改革采取自由流收费技术,将涉及采集用户位移等个人信息,在里程税征收过程中,运营单位及相关行政机关获取的相应数据信息即构成政府信息,而个人即便作为该数据信息的来源主体也不必然可以获取和使用该政府信息^[17]。如果管理部

门不进行非法利用,不非法对外公开用户的行车信息,则不构成对用户个人隐私和个人信息的侵害,不存在侵权行为。为更好保护保护公民权利,尚需进一步建立数据安全制度,妥善处理个人敏感信息,确保个人信息不泄露,加强公民的知情权和选择权的保护。

(4) 改革对新能源汽车行业的影响

里程税征收后确实会增加现有新能源车辆用户的使用成本,但对新能源汽车行业的发展影响较小^[18]。里程税改革将在新能源车成为市场主流后择机实施,对促进新能源车发展影响较小。新能源车里程税税率低于同类燃油车,体现了政策优惠。

6 政策建议

(1) 深化里程税改革方案研究

建议由交通运输部牵头,联合国家发改委、财政部、国家税务总局等相关部委,从国家层面开展里程税改革制度研究,详细论证里程税征收主体、征收方式、征收范围、征收标准、资金用途、收入和支出的预算监管要求、征收机构承担的义务、改革路径等基本制度,评估里程税改革带来的影响和措施,并适时出台里程税改革方案。

(2) 深入开展里程税征收技术论证

里程税改革要求收费系统应满足精准、安全、可靠,用户体验应便捷、高效、无感,征收稽查成本应经济、可控,收费技术应具备先进性、功能可拓展性等,因此需要结合北斗、5G、视频识别等技术发展,拟定多个收费技术方案进行技术比选和测试验证。

(3) 着手启动里程税法律规制订

应适时开展里程税立法研究工作,研究其纳税主体、征税对象、税率、纳税环节与规则等征收管理制度,为全国人大及其常委会制订《中华人民共和国里程税法》提供技术支撑。

参考文献:

References:

- [1] 周联英. 谈谈车辆购置附加费税费改革的必然性[J]. 财会研究, 2002 (9): 19-20.
ZHOU Lian-ying. On the Inevitability of Reforms on Vehicle Purchase Surcharges and Taxes [J]. Financial and Accounting Research, 2002 (9): 19-20.
- [2] 林颖, 李成. 我国成品油消费税职能作用优化探析[J]. 税务研究, 2022 (3): 100-106.
LIN Ying, LI Cheng. Analysis on the Optimization of the

- Functional Role of Consumption Tax on Refined Oil in China [J]. Tax Research, 2022 (3): 100-106.
- [3] 郭雪镇. 浅议成品油税费改革后农村公路管养资金的制度完善 [J]. 科技创业月刊, 2013, 26 (8): 111-113.
- GUO Xue-zhen. On the Institutional Improvement of Rural Road Maintenance Funds after the Reform of Refined Oil Taxes and Fees [J]. Science and Technology Venture Monthly, 2013, 26 (8): 111-113.
- [4] 王利彬. 《收费公路管理条例》(修订草案)简评 [J]. 中国公路, 2019 (3): 49-51.
- WANG Li-bin. A Brief Comment on "Toll Road Administration Ordinance" (Revised Draft) [J]. China Highway, 2019 (3): 49-51.
- [5] 徐丽, 贺菲菲. “老交通”智库对促进收费公路高质量发展的建议 [J]. 中国公路, 2021 (9): 46-48.
- XU Li, HE Fei-fei. Recommendations from the "Old Transportation" Think Tank for Promoting the High-quality Development of Toll Roads [J]. China Highway, 2021 (9): 46-48.
- [6] 高洪宇, 王艳, 凌峰. 基于因子分析法的区域经下交通运输行业发展评估 [J]. 商业观察, 2022 (20): 73-76.
- GAO Hong-yu, WANG Yan, LING Feng. Evaluation of the Development of the Transportation Industry in the Context of Regional Economy Using the Factor Analysis Method [J]. Business Observer, 2022 (20): 73-76.
- [7] 徐燕. 我国物流业发展与布局的特点及对策探讨 [J]. 中国储运, 2023 (5): 202-203.
- XU Yan. Characteristics and Countermeasures of the Development and Layout of China's Logistics Industry [J]. China Storage and Transportation, 2023 (5): 202-203.
- [8] 陈旭东, 鹿洪源, 王培浩. “双碳”目标下我国车辆购置税和车船税的改革建议: 国际经验与借鉴 [J]. 税务研究, 2023 (5): 99-105.
- CHEN Xu-dong, LU Hong-yuan, WANG Pei-hao. Reform Suggestions for Vehicle Purchase Tax and Vehicle and Vessel Tax in China under the "Dual Carbon" Target: International Experience and Reference [J]. Tax Research, 2023 (5): 99-105.
- [9] 王润平. 收费公路车辆通行费车型与汽车代表车型对应关系研究 [J]. 山西交通科技, 2021 (6): 90-92.
- WANG Run-ping. Research on the Correspondence between Vehicle Types for Toll Road Vehicle Passage Fees and Representative Vehicle Types [J]. Shanxi Transportation Science and Technology, 2021 (6): 90-92.
- [10] 束明鑫. 公路资金政策国际比较 [J]. 交通世界, 2001 (8): 24-27.
- SHU Ming-Xin. International Comparison of Highway Capital Policy [J]. Transpo World, 2001 (8): 24-27.
- [11] 刘斌, 马依晨, 霍璐露. 如何延续和优化新能源车购税优惠政策 [J]. 汽车纵横, 2023 (7): 70-74.
- LIU Bin, MA Yi-chen, HUO Lu-lu. How to Extend and Optimize Preferential Tax Policy for New Energy Vehicle Purchase [J]. Auto Review, 2023 (7): 70-74.
- [12] 宋书勇, 王小雪, 黄洲鹏. 关于公路里程税改革的理论探索 [J]. 中国公路, 2023 (2): 12-16.
- SONG Shu-yong, WANG Xiao-xue, HUANG Zhou-peng. Theoretical Exploration on the Reform of Highway Mileage Tax [J]. China Highway, 2023 (2): 12-16.
- [13] 李佳蓉. 基于全生命周期成本分析和车辆分担的高速公路养护管理费定价研究 [D]. 西安: 长安大学, 2022.
- LI Jia-rong. Research on Pricing of Highway Maintenance Management Fee Based on Whole Life Cycle Cost Analysis and Vehicle Allocation [D]. Xi'an: Chang'an University, 2022.
- [14] 何春丽. 新能源汽车市场需求与政策导向研究 [D]. 成都: 西南财经大学, 2020.
- HE Chun-li. Research on the Demand of New Energy Vehicle Market and Policy Guidance [D]. Chengdu: Southwestern University of Finance and Economics, 2020.
- [15] 胡松洁. 高速公路ETC自由流收费系统运行监测体系探究 [J]. 交通世界, 2022 (12): 170-172.
- HU Song-jie. Exploration on the Operation Monitoring System of Highway ETC Free-flow Toll Collection System [J]. Transpo World, 2022 (12): 170-172.
- [16] 施文泼. 公路税收筹资机制: 现状、国际经验与改革建议 [J]. 公共财政研究, 2022 (4): 21-36.
- SHI Wen-po. Road Tax Financing Mechanism: Status Quo, International Experience and Reform Proposals [J]. Public Finance Research Journal, 2022 (4): 21-36.
- [17] 邢会强. 政务数据共享与个人信息保护 [J]. 行政法学研究, 2023 (2): 68-81.
- XING Hui-qiang. Government Data Sharing and Personal Information Protection [J]. Administrative Law Review, 2023 (2): 68-81.
- [18] 刘馨颖. 完善我国汽车税制支持公路交通持续发展—日本汽车税制的借鉴与启示 [J]. 宏观经济研究, 2006 (11): 17-22.
- LIU Xin-ying. Supporting the Sustainable Development of China's Highway Communication through Improving China's Auto-tax System: Learning the Experience of Japan's Auto-tax System [J]. Macroeconomics, 2006 (11): 17-22.