法律、法律性文件与解读

中华人民共和国个人所得税法

（1980 年9 月10 日第五届全国人民代表大会第三次会议通过 根据 1993 年10 月31 日第八届全国人民代表大会常务委员会第四次会议《关于修改〈中华人民共和国个人所得税法〉的决定》第一次修正 根据 1999 年 8 月30 日第九届全国人民代表大会常务委员会第十一次会议《关于修改〈中华人民共和国个人所得税法〉的决定》第二次修正 根据 2005 年 10 月 27 日第十届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议《关于修改〈中华人民共和国个人所得税法〉的决定》第三次修正）

第一条 在中国境内有住所，或者无住所而在境内居住满一年的个人，从中国境内和境外取得的所得，依照本法规定缴纳个人所得税。

在中国境内无住所又不居住或者无住所而在境内居住不满一年的个人，从中国境内取得的所得，依照本法规定缴纳个人所得税。

第二条 下列各项个人所得，应纳个人所得税：

一、工资、薪金所得；

二、个体工商户的生产、经营所得；

三、对企事业单位的承包经营、承租经营所得；

需要全本请访问 www.ertongbook.com

四、劳务报酬所得；

五、稿酬所得；

六、特许权使用费所得；

七、利息、股息、红利所得；

八、财产租赁所得；

九、财产转让所得；

十、偶然所得；

十一、经国务院财政部门确定征税的其他所得。

第三条个人所得税的税率：

一、工资、薪金所得，适用超额累进税率，税率为百分之五至百分之四十五（税率表附后）。

二、个体工商户的生产、经营所得和对企事业单位的承包经营、承租经营所得，适用百分之五至百分之三十五的超额累进税率（税率表附后）。

三、稿酬所得，适用比例税率，税率为百分之二十，并按应纳税额减征百分之三十。

四、劳务报酬所得，适用比例税率，税率为百分之二十。对劳务报酬所得一次收入畸高的，可以实行加成征收，具体办法由国务院规定。

五、特许权使用费所得，利息、股息、红利所得，财产租赁所得，财产转让所得，偶然所得和其他所得，适用比例税率，税率为百分之二十。

第四条　下列各项个人所得，免纳个人所得税：

一、省级人民政府、国务院部委和中国人民解放军军以上单位，以及外国组织、国际组织颁发的科学、教育、技术、文化、卫生、体育、环境保护等方面的奖金；

二、国债和国家发行的金融债券利息；

三、按照国家统一规定发给的补贴、津贴；

四、福利费、抚恤金、救济金；

五、保险赔款；

六、军人的转业费、复员费；

七、按照国家统一规定发给干部、职工的安家费、退职费、退休工资、离休工资、离休生活补助费；

八、依照我国有关法律规定应予免税的各国驻华使馆、领事馆的外交代表、领事官员和其他人员的所得；

九、中国政府参加的国际公约、签订的协议中规定免税的所得；

十、经国务院财政部门批准免税的所得。

第五条　有下列情形之一的，经批准可以减征个人所得税：

一、残疾、孤老人员和烈属的所得；

二、因严重自然灾害造成重大损失的；

三、其他经国务院财政部门批准减税的。

第六条　应纳税所得额的计算：

一、工资、薪金所得，以每月收入额减除费用一千六百元后的余额，为应纳税所得额。

二、个体工商户的生产、经营所得，以每一纳税年度的收入总额，减除成本、费用以及损失后的余额，为应纳税所得额。

三、对企事业单位的承包经营、承租经营所得，以每一纳税年度的收入总额，减除必要费用后的余额，为应纳税所得额。

四、劳务报酬所得、稿酬所得、特许权使用费所得、财产租赁所得，每次收入不超过四千元的，减除费用八百元；四千元以上的，减除百分之二十的费用，其余额为应纳税所得额。

五、财产转让所得，以转让财产的收入额减除财产原值和合理费用后的余额，为应纳税所得额。

六、利息、股息、红利所得，偶然所得和其他所得，以每次收入额为应纳税所得额。

个人将其所得对教育事业和其他公益事业捐赠的部分，按照

国务院有关规定从应纳税所得中扣除。对在中国境内无住所而在中国境内取得工资、薪金所得的纳税义务人和在中国境内有住所而在中国境外取得工资、薪金所得的纳税义务人，可以根据其平均收入水平、生活水平以及汇率变化情况确定附加减除费用，附加减除费用适用的范围和标准由国务院规定。

第七条　纳税义务人从中国境外取得的所得，准予其在应纳税额中扣除已在境外缴纳的个人所得税税额。但扣除额不得超过该纳税义务人境外所得依照本法规定计算的应纳税额。

第八条　个人所得税，以所得人为纳税义务人，以支付所得的单位或者个人为扣缴义务人。个人所得超过国务院规定数额的，在两处以上取得工资、薪金所得或者没有扣缴义务人的，以及具有国务院规定的其他情形的，纳税义务人应当按照国家规定办理纳税申报。扣缴义务人应当按照国家规定办理全员全额扣缴申报。

第九条　扣缴义务人每月所扣的税款，自行申报纳税人每月应纳的税款，都应当在次月七日内缴入国库，并向税务机关报送纳税申报表。

工资、薪金所得应纳的税款，按月计征，由扣缴义务人或者纳税义务人在次月七日内缴入国库，并向税务机关报送纳税申报表。特定行业的工资、薪金所得应纳的税款，可以实行按年计算、分月预缴的方式计征，具体办法由国务院规定。

个体工商户的生产、经营所得应纳的税款，按年计算，分月预缴，由纳税义务人在次月七日内预缴，年度终了后三个月内汇算清缴，多退少补。

对企事业单位的承包经营、承租经营所得应纳的税款，按年计算，由纳税义务人在年度终了后三十日内缴入国库，并向税务机关报送纳税申报表。纳税义务人在一年内分次取得承包经营、承租经营所得的，应当在取得每次所得后的七日内预缴，年度终了后三个月内汇算清缴，多退少补。从中国境外取得所得的纳税

义务人，应当在年度终了后三十日内，将应纳的税款缴入国库，并向税务机关报送纳税申报表。

第十条　各项所得的计算，以人民币为单位。所得为外国货币的，按照国家外汇管理机关规定的外汇牌价折合成人民币缴纳税款。

第十一条　对扣缴义务人按照所扣缴的税款，付给百分之二的手续费。

第十二条　对储蓄存款利息所得征收个人所得税的开征时间和征收办法由国务院规定。

第十三条　个人所得税的征收管理，依照《中华人民共和国税收征收管理法》的规定执行。

第十四条　国务院根据本法制定实施条例。

第十五条　本法自公布之日起施行。

【相关链接】

全国人民代表大会常务委员会
关于修改《中华人民共和国个人所得税法》的决定

（2005 年 10 月 27 日第十届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议通过　2005 年 10 月 27 日中华人民共和国主席令第四十四号公布）

第十届全国人民代表大会常务委员会第十八次会议决定对《中华人民共和国个人所得税法》作如下修改：一、第六条第一款第一项修改为：“工资、薪金所得，以每月收入额减除费用一千六百元后的余额，为应纳税所得额。”同时，对“个人所得税

需要全本请访问 www.ertongbook.com

税率表一”的附注作相应修改。

二、第八条修改为：“个人所得税，以所得人为纳税义务人，以支付所得的单位或者个人为扣缴义务人。个人所得超过国务院规定数额的，在两处以上取得工资、薪金所得或者没有扣缴义务人的，以及具有国务院规定的其他情形的，纳税义务人应当按照国家规定办理纳税申报。扣缴义务人应当按照国家规定办理全员全额扣缴申报。”

本决定自 2006 年 1 月 1 日起施行。

《中华人民共和国个人所得税法》根据本决定作相应的修改，重新公布。

【解读】

解读《全国人民代表大会常务委员会关于修改〈中华人民共和国个人所得税法〉的决定》

财政部副部长　楼继伟

一、扣除标准最终定为 1600 元的考虑

扣除标准问题涉及广大人民群众的切身利益，体现国家合理调节收入分配的政策。具体研究确定扣除标准时，主要考虑了以下因素：一是以全国城镇居民平均收支水平为基础，兼顾地区差异；二是将扣除标准的确定与城镇居民住房、教育、医疗等改革结合起来考虑，保证老百姓基本生活水平不受影响；三是借鉴国际经验，遵从税收一般原则。草案提出将工薪费用扣除标准确定为 1500 元，主要考虑了以下因素：第一，合理估计城镇居民实际生活支出水平。根据国家统计局有关资料测算： 2004 年全国城镇在岗职工年平均工资为 16024 元，城镇居民年人均消费支出

为7182元，按人均负担率1.91计算，城镇职工年人均负担家庭消费支出为13718元，每月为1143元，具体包括衣、食、住、行等方面的开支。从地区结构看，2004年东部、中部和西部地区城镇职工人均负担的家庭消费支出分别为1381元／月、929元／月和1012元／月。将扣除标准确定为1500元，考虑了我国城镇居民总体生活水平，兼顾了东西部地区的差别，有利于减轻中低工薪收入者的税收负担，并有适当的前瞻性。

第二，使中低收入者受益。我国的个人所得税制度始终按照“量能负担”的原则，所得多者多缴税，所得少者少缴税。根据国家统计局对全国500个城市、5.5万户的家庭收入统计调查的有关数据，按照现行的每月800元扣除标准，工薪阶层纳税人数占总人数的比例约为60%；扣除标准调整至每月1500元后，纳税比例将降至30%左右，纳税人数减少一半左右。此次扣除标准调整后，收入越低，减负越多；收入越高，减负越少。这种政策效应符合个人所得税立法宗旨，有利于发挥个人所得税调节社会分配的积极作用。

第三，统筹兼顾财政承受能力。据测算，将扣除标准定为1500元／月将减少财政收入230多亿元。我国目前各地区财政状况不均衡，东部地区财政实力强，中西部地区财政实力弱，因此，调整扣除标准还要兼顾各地区的财政承受能力。需要说明的是，2002年所得税收入分享改革后，中央财政从所得税收入分享改革中多得的财力，全部都用于地方主要是对中西部地区的一般性转移支付。因此，扣除标准定得过高，造成财政减收过大，影响中央财政对中西部地区的转移支付力度，影响支持欠发达地区发展的财政资金来源。

综合上述考虑，草案提出了将工薪费用扣除标准确定为1500元。草案提交全国人大常委会审议后，立法机关进行了充分酝酿，进一步广泛征求了意见，并召开立法听证会直接听取意

见，认为这个扣除标准是适当的，如能再适当提高一些，可以更好地解决实际负担较重的中低收入者的基本生活费用扣除不足问题，更有利于与基本生活费用增长的趋势相适应，使法定标准更有适当的前瞻性，有利于保持法律的稳定。最终将扣除标准确定为 1600 元。按照这个扣除标准，工薪阶层纳税面进一步降至 26%左右，财政多减收 50 亿元左右，我们认为这个扣除标准综合考虑了各方面的因素，也是适当的。

二、今后对继续修订个人所得税法的打算

我国个人所得税法自 1994 年实施以来，在组织财政收入和调节收入分配方面发挥了重要作用，但仍存在一些需要逐步完善的问题。我国目前社会分配方面的矛盾也比较突出，个人收入分配差距不断扩大。针对现行税制存在的问题，个人所得税改革的目标是按照简税制、宽税基、低税率、严征管的原则，建立综合与分类相结合的税制，进一步扩大税基，合理调整税率，更好地发挥个人所得税组织财政收入和调节收入分配的作用。鉴于目前税收征管条件尚不具备，全面修订个人所得税法的条件还不成熟，为适应当前社会经济发展的形势和要求，有必要分步实施个人所得税改革，先行通过调整工薪所得费用扣除标准和扩大纳税人自行申报范围两项政策调整，解决社会反映比较突出的问题，待税收征管条件成熟后，再全面修订个人所得税法。

今后，我们将积极创造条件，选择适当时机全面修订个人所得税法，实行综合与分类相结合的个人所得税制。可以将工资薪金所得、生产经营所得、劳务报酬所得、财产租赁所得等有较强连续性或经常性的收入列入综合所得的征收项目，制定统一适用的累进税率；对财产转让、利息、股息等其他所得，在一段时期内仍按比例税率实行分项征收。随着税收征管及相关配套措施的不断完善，逐步实施完全的综合个人所得税制，从根本上解决税收公平的问题，加大对高收入的调节力度。

提高征管水平是个人所得税改革能否顺利推进的重要前提。要建立健全税务部门对个人所得信息收集和交叉稽核系统以及银行对个人收支的结算系统，实现收入监控和数据处理的电子化；逐步建立个人收入档案和代扣代缴明细管理制度；建立个人财产登记和储蓄实名制度；大力推进居民固定账号信用卡或支票结算制度等，为全面推进综合和分类相结合的个人所得税制改革创造条件。

中华人民共和国外国中央银行财产司法强制措施豁免法

（2005 年 10 月 25 日中华人民共和国主席令第四十一号公布 自公布之日起施行）

第一条　中华人民共和国对外国中央银行财产给予财产保全和执行的司法强制措施的豁免；但是，外国中央银行或者其所属国政府书面放弃豁免的或者指定用于财产保全和执行的财产除外。

第二条　本法所称外国中央银行，是指外国的和区域经济一体化组织的中央银行或者履行中央银行职能的金融管理机构。

本法所称外国中央银行财产，是指外国中央银行的现金、票据、银行存款、有价证券、外汇储备、黄金储备以及该银行的不动产和其他财产。

第三条　外国不给予中华人民共和国中央银行或者中华人民共和国特别行政区金融管理机构的财产以豁免，或者所给予的豁免低于本法的规定的，中华人民共和国根据对等原则办理。

第四条　本法自公布之日起施行。

农村公路管理养护体制改革方案

（2005 年 9 月 29 日　国办发〔2005〕49 号）

农村公路（包括县道、乡道和村道，下同）是全国公路网的有机组成部分，是农村重要的公益性基础设施。改革开放以来，我国农村公路快速发展，但管理、养护滞后的问题十分突出：管理养护主体不明确、责任不落实，养护资金缺少稳定渠道、投入严重不足，养护机制缺乏活力、养护质量不高等，直接影响农村公路正常使用、行车安全和长远发展。为加强农村公路的管理和养护，确保公路完好畅通，更好地为农村经济社会发展服务，现就改革农村公路管理养护体制提出以下方案：

一、改革的指导思想和目标

农村公路管理养护体制改革的指导思想是：以“三个代表”重要思想为指导，全面贯彻落实科学发展观，按照加强政府公共服务职能的要求，坚持农村公路建设、管理、养护并重的原则，明确各级政府对农村公路管理养护的责任，强化各级交通主管部门的管理养护职能，建立健全以政府投入为主的稳定的养护资金渠道，加快公路养护市场化进程，促进农村公路持续健康发展。

农村公路管理养护体制改革的目标是：力争用三年左右的时

间，基本建立符合我国农村实际和社会主义市场经济要求的农村公路管理养护体制和运行机制，保障农村公路的日常养护和正常使用，实现农村公路管理养护的正常化和规范化。

二、明确职责，建立健全以县为主的农村公路管理养护体制

农村公路原则上以县级人民政府为主负责管理养护工作，省级人民政府主要负责组织筹集农村公路养护资金，监督农村公路管理养护工作。各省、自治区、直辖市人民政府可结合当地实际，对有关地方政府及其交通主管部门管理养护农村公路的具体职责作出规定。

（一）省级人民政府交通主管部门负责制订本地区农村公路建设规划，编制下达农村公路养护计划，监督检查养护计划执行情况和养护质量，统筹安排和监管农村公路养护资金，指导、监督农村公路管理工作。

（二）县级人民政府是本地区农村公路管理养护的责任主体，其交通主管部门具体负责管理养护工作。主要职责是：负责组织实施农村公路建设规划，编制农村公路养护建议性计划，筹集和管理农村公路养护资金，监督公路管理机构的管理养护工作，检查养护质量，组织协调乡镇人民政府做好农村公路及其设施的保护工作。

（三）县级人民政府交通主管部门所属的公路管理机构具体承担农村公路的日常管理和养护工作，拟订公路养护建议计划并按照批准的计划组织实施，组织养护工程的招投标和发包工作，对养护质量进行检查验收，负责公路路政管理和路权路产保护。县级人民政府交通主管部门没有设立专门的公路管理机构的，可委托省级或市级公路管理机构的派出（直属）机构承担具体管理工作，不宜另设机构。

（四）乡镇人民政府有关农村公路管理、养护、保护以及养护资金筹措等方面的具体职责，由县级人民政府结合当地实际确

需要全本请访问 www.ertongbook.com

定。经济条件比较好的乡镇要积极投入力量，共同做好农村公路管理养护工作。

三、建立稳定的农村公路养护资金渠道，加强资金使用管理

（一）公路养路费（包括汽车养路费、拖拉机养路费和摩托车养路费）应主要用于公路养护，首先保证公路达到规定的养护质量标准，并确保一定比例用于农村公路养护，如有节余，再安排公路建设。具体按以下原则掌握：

一是公路养路费总收入（扣除合理的征收成本及交警费用）用于公路养护（含大中修、小修保养及其他管理养护）的资金比例不得低于80%。要采取有效措施降低人员经费支出，缓解公路养护资金紧张状况。

二是省级人民政府交通主管部门每年在统筹安排汽车养路费时，用于农村公路养护工程的资金水平不得低于以下标准：县道每年每公里7000元，乡道每年每公里3500元，村道每年每公里1000元。目前实际高于上述标准的，要维持现标准，不得降低。市、县交通主管部门征收的拖拉机养路费、摩托车养路费实行收支两条线管理，原则上全部用于农村公路养护，由省级人民政府交通主管部门核定用于农村公路养护的基数。

（二）地方各级人民政府应根据农村公路养护的实际需要，统筹本级财政预算，安排必要的财政资金，保证农村公路正常养护。对一些特殊困难地区，中央财政要加大转移支付力度，增强这些地区的财政保障能力。随着农村公路里程的增加和地方财力的增长，用于农村公路养护的财政资金要逐步增加。

（三）加强农村公路养护资金的管理和监督。农村公路养护资金统一由省级人民政府交通主管部门根据农村公路养护计划，综合平衡，统筹安排，专款专用。除市、县两级财政资金和拖拉机养路费、摩托车养路费外，其余资金全部由省级人民政府交通主管部门根据农村公路养护计划拨付县级人民政府交通主管部

门；市、县两级财政资金由相应的财政部门拨付县级人民政府交通主管部门；农村公路养护资金纳入国库集中支付改革范围的，按照国库集中支付的有关规定办理。县级农村公路养护专项资金由县级人民政府交通主管部门按养护计划用于辖区内农村公路的养护，接受财政部门的监管。审计部门要定期对农村公路养护资金使用情况进行审计。

四、实行管养分离，推进公路养护市场化

（一）在对公路管理机构科学定岗和核定管理人员的基础上，逐步剥离各级交通主管部门及其公路管理机构中的养护工程单位，将直接从事大中修等养护工程的人员和相关资产进行重组，成立公路养护公司，通过招投标方式获得公路养护权。公路养护公司实行自负盈亏，与职工依法签订劳动合同，按企业用工制度进行管理。

（二）所有等级公路的大中修等养护工程向社会开放，逐步采取向社会公开招投标的方式，择优选定养护作业单位，鼓励具备资质条件的公路养护公司跨地区参与公路养护工程竞争。逐步取消养护包干费，全面实行养护工程费制度，养护工程费由公路管理机构按照养护定额和养护工程量核定，依照养护合同拨付，充分发挥资金使用效益。对等级较低、自然条件特殊等难以通过市场化运作进行养护作业的农村公路，可实行干线支线搭配，建设、改造和养护一体化招标，也可以采取个人（农户）分段承包等方式进行养护。

五、完善配套措施，确保改革平稳进行

（一）抓紧制订和完善农村公路养护技术政策、技术规范和养护管理办法。交通部要针对农村公路管理养护的特点和规律，研究制订指导性意见。省级人民政府交通主管部门要对本地区农村公路养护成本进行测算，建立公路养护数据库，制订符合本地实际的农村公路管理养护制度、技术规范、养护定额、质量评定

标准和验收标准。市、县交通主管部门也要建立相应的数据库，制订具体的管理制度和办法。

（二）加强组织领导和政策指导。各省、自治区、直辖市人民政府要加强对本地区农村公路管理养护体制改革工作的领导，按照改革的总体要求和基本原则，紧密结合当地实际，制订具体的实施方案，并报交通部、发展改革委备案。交通部、发展改革委要加强对各地改革工作的指导，地方各级交通主管部门和公路管理机构要认真组织落实改革方案，并做好职工的思想政治工作，确保改革的顺利进行。

国务院办公厅转发建设部等部门关于优先发展城市公共交通意见的通知

（2005 年 9 月 23 日　国办发〔2005〕46 号）

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

建设部、发展改革委、科技部、公安部、财政部、国土资源部《关于优先发展城市公共交通的意见》已经国务院同意，现转发给你们，请认真贯彻执行。

附：

建设部　发展改革委　科技部
公安部　财政部　国土资源部
关于优先发展城市公共交通的意见

城市公共交通是与人民群众生产生活息息相关的重要基础设施。改革开放以来，我国城市公共交通有了较快发展，但随着经济社会发展和城镇化进程的加快，一些城市交通拥堵、群众出行不便等问题日益突出，严重影响了城市发展和人民群众生活水平的提高。优先发展城市公共交通是提高交通资源利用效率，缓解交通拥堵的重要手段。为解决好城市交通问题，促进城市健康发展，现就优先发展城市公共交通提出以下意见：

一、进一步提高认识

我国土地资源稀缺，城市人口密集，群众收入水平总体还不高，优先发展公共交通符合城市发展和交通发展的实际，是贯彻落实科学发展观和建设节约型社会的重要举措。各地区和有关部门要进一步提高认识，确立公共交通在城市交通中的优先地位，明确指导思想和目标任务，采取有力措施，加快发展步伐。要通过科学规划和建设，提高线网密度和站点覆盖率，优化运营结构，形成干支协调、结构合理、高效快捷并与城市规模、人口和经济发展相适应的公共交通系统。要进一步放开搞活公共交通行业，完善支持政策，提高运营质量和效率，为群众提供安全可靠、方便周到、经济舒适的公共交通服务。要充分发挥公共交通

运量大、价格低廉的优势，引导群众选择公共交通作为主要出行方式。

二、充分发挥规划调控作用

（一）科学编制公共交通规划。交通规划是城市总体规划的重要组成部分。城市人民政府要在对交通现状、需求和发展前景进行充分调查研究的基础上，以公共交通为核心，通过编制实施城市综合交通体系规划、公共交通专项规划和轨道交通建设规划，科学配置和利用交通资源，建立以公共交通为导向的城市发展和土地配置模式。城市交通规划要与城市总体布局和人口产业分布相协调，确定发展战略目标、任务、有关技术和经济政策；综合考虑各种交通方式、换乘枢纽配置，以及与对外交通的衔接，重点确定公共交通结构、线网分布、场站布局、用地规模、建设计划等。

（二）保障规划的编制和组织实施。城市人民政府要大力支持公共交通规划编制工作，将规划编制所需经费纳入财政预算，确保编制任务的完成。要保持规划的严肃性和稳定性，保障规划的组织实施。采取有力措施，切实防止和纠正违反规划、侵占公共交通基础设施及其建设用地的行为，保证优先发展公共交通的需要。

（三）建立健全法律法规和标准体系。要从实际出发，借鉴国内外优先发展公共交通的成功经验，从规划、建设、管理等方面，加快建立确保公共交通优先发展的法律法规体系。要健全场站建设、车辆配备与更新、设施装备、服务质量等方面的技术标准体系。进一步强化法律法规和标准的指导作用，促进城市公共交通健康有序发展。

三、完善公共交通基础设施

（一）合理规划设置场站和配套设施。城市人民政府要按照城市公共交通规划要求，将公共交通场站和配套设施纳入城市旧

城改造和新城建设计划；将公共交通场站作为新建居住小区、开发区、大型公共活动场所等工程项目配套建设的一项内容，实行同步设计、同步建设、同步竣工、同步交付使用。已投入使用的公共交通场站设施，不得随意改变用途。对符合公共交通车辆通行条件的居住区，应设置公共交通线路及相应的站点。在城市主要交通干道上，建设港湾式停靠站，配套完善站台、候车亭等设施。按照“满足群众需求，不干扰正常通行”的原则，合理规划、科学设置小公共汽车和出租汽车停靠点。对未按规定配套建设公共交通场站等公共交通设施的建设项目一律不予审批、验收。

（二）加强城市交通换乘枢纽建设。交通换乘枢纽是一体化交通系统的关键环节。符合条件的地区要建立换乘枢纽中心，引入各种交通方式，实现公共汽（电）车、大容量快速公共汽车、轨道交通之间的方便快捷换乘，以及城市交通与铁路、公路、民航等对外交通之间的有效衔接。换乘枢纽中心要配套建设机动车、非机动车停车场，配备相应的指向标识、线路图、时刻表、换乘指南等服务设施，方便群众使用。

（三）推动智能公共交通系统发展。要积极利用高新技术，改造传统的公共交通系统，以信息化为基础，促进乘客、车辆、场站设施以及交通环境等要素之间的良性互动，推动智能公共交通系统建设。建设公共交通线路运行显示系统、多媒体综合查询系统、乘客服务信息系统，使广大乘客能够方便了解公共交通信息，合理安排出行。充分运用信息技术，建立电脑营运管理系统和连接各停车场站的智能终端信息网络，加强对运营车辆的指挥调度，提高运营效率。

四、优化公共交通运营结构

（一）大力发展公共汽（电）车。公共汽（电）车承担着城市公共客运的主要任务，要在稳步增加线路、延长营运里程、

需要全本请访问 www.ertongbook.com