

选题（20%）	说理（60%）	文笔（20%）	总分

作者：赵铮言

学号：1700016205

学校院系：法学院

提交日期：2020 年 12 月 19 日

## 北京车牌政策的逻辑与困境

在北上广深等大城市中，车牌政策今年来重要性逐渐增强。在车牌政策背后，是经济上复杂的考量。

### 为何治理？

大城市内，最大的困难之一是“人多”。难以忍受的道路拥堵、出行困难来源于系统性的“市场失灵”。以道路为例，一般是否选择使用道路驾车出行取决于个人在节省时间的“利”与油费、车辆磨损等“弊”之间的个人权衡；但当道路拥挤到一定水平之后，每多一个人使用道路，就反而会使所有人使用道路节约的时间下降一些，即存在未被考虑进来的“外部性”，此处，个人成本之和小于社会成本，存在相比最优量更多的通行人数和更低的效率。当然，并非只有驾车通勤才存在外部性。譬如建成复杂的高楼大厦作为居住区、将大量的中小学校密集地建在一条马路上，也会显著增加周边的交通密集度，这种成本同样不会为建设者考虑。因此，面对“市场失灵”，“政府作为”是必须的，否则就会额外有损于城市运转的效率。

### 何以治理？

针对“过度拥堵”，经济意义上的治理路径大概有三种：

一是外部性“内部化”，将使用道路产生的额外社会成本直接或变相地施加在使用者身上。可以类比高速公路：养路费和合理的盈利空间被收费站和燃油费变相地回摊到司机身上——但实践中，高速公路和燃油收费是相对固定的，甚至会受到逢年过节应当免费方便出行的要求而降价；与之相反地，真正的“内部化”价格应当取决于边际社会成本，即应当与实时道路拥挤程度正相关。越是逢年过节拥挤不堪，越是应当抬高价格才是。

然而至少目前为止，这种收费方式在技术上仍旧相对困难，随着 GPS 和移动支付技术的成熟也许会有所好转，但仍然面临着大量的法律问题。另一方面，政策的制定也容易受到多数民众“苛政”的抱怨，直觉上被感知为额外的税收——殊不知随着市场调节，理想中相应会产生房租、税收等其他生活费用的下降。长期来看，收取实时拥堵费实为最佳路径。

二是直接限量，将拥堵水平通过行政手段限定在某个具体值以下，具体而言包括配套的“车辆限行”和“牌照政策”两方面。虽然仍然一定程度上有僵化的问题，但在技术和政治压力上都要小得多。北京的“尾号限行”、上海“内环限行”等都是这样：首先让特殊牌照的获取变得困难，然后让其他牌照的可使用性受到限制，整体构成了一个“数量控制”政策。

三是城市规划管理，通过技术大致测算合理的规划状况，通过复杂的审批程序控制流动需求分布；同时，它也满足了关于环保、市民综合需要等问题上的需求。但规划控制的问题在于，高度依赖于历史规划，难以调节，无法发挥解决现实困境。

### 如何配置？

长期最优规制时收取实时拥堵费；而短期有效的政策仍是数量控制。具体施行上，关键问题在牌照配置方式上。

回顾实际。北京长期采用指标摇号方式配置，以 18 年 10 月为例，当期中签率从 0.045% 到 0.45% 不等。上海采用牌照拍卖方式分配，公布当前出价信息，价高者得，但限制加价次数、幅度，必须在目前出价池最低价上加价，最终成了规定时间最后关头的手速网速运气比拼，程度胜过补退选阶段的教学网百倍。深圳则类似二者，而在两者间摇摆。

为何不放开市场直接拍卖？按一般经济学原理，这才是“福利最大化”的结局，许多人也如此主张。但直觉上，这会导致车牌作为稀缺品价格相当高，真正有需要的人无力与富豪竞争，同时开辟一个“炒牌”市场。正如“房子是用来住的”的论断一样，基于公平性的考虑似乎希望，配置中，在对牌照和车辆的支付意愿中，仅“用于通勤带来的价值”的部分被予以考虑，而“基于稀缺性入手保值增值”、“为了炫耀收藏”的价值部分被忽略。理想中，应当将车牌赋予在“被矫正的需求”中出价最高的消费者。（长期最优解：实时拥堵费不涉及牌照控制，反而贴近公平理想。）

但二者在“出价意愿”中是难以分离的，根本无法拟制，因此，似乎只能诉诸于运气。

2000 字

### 新政如何？

姑且不论“公平性”考量的合理性，在北京旧政中尚无法合理地贴近该公平的理想，因为通勤需求的高低没有衡量的标准，完全随机分配，仅基于未得牌照的年限提高部分人群的中签率。而 2021 年即将上线的新政，一大特色就在于将个人、家庭分阶段处理，个人“不配有车”，无车家庭更易中签，一定程度上（虽然未必合理）拟制了“真实”需求的高低。

另一方面，新政通过亲属交易的年限规则限制了假结婚等交易市场。只要存在黑市交易，

随机的理想配置就变成了“先天禀赋”的配置，市场自然会通过交易使得最终指标流向实际意愿高者，不论其意愿内涵，而违背政策意图，只给随机个人发了一笔财富而已。

新政最大争议在于“一人一车”政策，在存量上动刀。这意味着未来有车者多数每周至少一天无法上路，即使组成家庭，由于上下班地点难一致，也不会好转。如果说，配置中的公平尚是基于民众方便通勤的期望而为的效率修正，强制所有人无法完全满足需求无疑走过了头，甚至超过了购房管制，在效率上毫无根据，也并不真正符合“真正需要”的公平理念。虽尚未走到“未来”，但长期下，还是以实时拥堵费的理想更优。

**WORD 批量转 PDF 工具-未注册 注册码购买 QQ: 3049816538(注册后本文字和以下内容消失)**

**成都购房咨询, 大专本科成都落户咨询, 成都社保代缴咨询 QQ: 3049816538**

2000 字