

## 【案例一】

# 三种车牌管制，“堵城”何去何从？

2012-09-14 08:35:51 来源: 南方周末(广州)



盘点各地汽车限购政策。（CFP/图）

更多的“堵城”正在跃跃欲试效仿北上广那些先行者实行车牌管制。但它们能否躲避人们对北上广三种模式的批评声浪？

自2012年7月1日广州试行汽车限牌政策之后，关于温州、南京等多个堵城将步其后尘的传闻不绝于耳。

在中国成为世界第一汽车大国之后，各座城市的交通拥堵已经愈演愈烈，成为城市管理者的心头之患，但如何治理拥堵，并无定论。无论是上海的车牌竞拍政策，还是北京的单纯摇号、广州的摇号与竞拍结合政策，都有诸多诟病之处，包括法律授权不清、过程公开透明不足等等。

更多的“堵城”正在跃跃欲试效仿那些先行者实行车牌管制。但它们能否躲避人们对北上广这三种模式的批评声浪？

## “最贵铁皮”的由来

上海是国内最早、2010年之前也是唯一一个对私车牌照普遍实行限制性政策的城市。

早在1980年代，上海就开始竞拍私车牌照，那时的起拍价就高达十万元，

以当时收入水平这主要被视为一种“奢侈税”。

1990年代初，由于汽车需求的较早涌现和城市道路状况的难如人意，上海中心城区的交通已呈不堪重负之势。在着手修建这座城市的第一条高架道路和地铁线路的同时，以竞拍方式全面限制私车牌照的政策也被推出，并被官方冠以“市场化分配”的时髦名头，不过那时的竞拍仍是“有底价、不公开”的。

经过一系列演变，2000年上海开始实行针对国产汽车（后因中国加入WTO把进口汽车纳入）的“无底价”竞拍，这也是现行私车牌照额度竞拍制度的起点。当时上海的做法是，政府每月只推出一定数量（通常是几千个）的私车牌照“额度”，购车居民通过竞拍买到“额度”，才能办理私车牌照的手续。

实施十二年来，“额度”竞拍价格从初时的不足万元一路攀升至2012年8月的6.3万元。这是2012年4月以来，第三次月度竞拍价格突破6万。这意味着，车牌价格已高过很多经济型轿车，民间把上海的私车车牌嘲为“最贵的铁皮”。

得益于实施多年的车牌额度控制，上海这座特大城市的拥堵程度远逊于比它少了1/6人口的北京。一个可资对比的数据是，目前上海汽车保有量为200万辆，而北京已超过500万辆。

但是，考虑到这一政策的种种负面因素，上海市政府也一直在考虑实行“B方案”的可能性——被学界公认为相对最能兼顾效率和公平性的征收拥堵费模式，就从2001年开始多次出现在上海决策者的案头。

所谓拥堵费，指通过在交通拥挤时段对部分区域道路使用者收取一定的费用，以控制交通出行需求，调整出行路径，减少拥挤区域道路交通流量，在伦敦和新加坡等地均有实行。

早在2001年，上海市建委就已在牵头调研拥堵费征收模式，并因写入了2002年《上海城市交通白皮书》内而被坊间热议，但那时上海市政府内部各部门反对意见很大，认为“电子收费系统等条件尚不成熟”。

此后，每当现行车牌额度拍卖政策遭到舆论质疑时，这一“B方案”都会被重新翻出来讨论一番。

2004年，时任中国商务部部长助理的黄海就在中央电视台“炮轰”过上海的车牌限制政策。黄海称，上海的私车牌照竞拍违反了当年5月开始实施的道路交通安全法，“希望上海方面能够按照新的道路安全法规，对这个行为再进行一次认真的研究”。

这个表态旋即引发全国热议，法律专家们更是以研讨会和撰文等方式，对这个政策的合法性问题提出猛烈批评，称其还违背了行政许可法、《机动车登记规定》等法律法规。

这些质疑声让上海非常被动。“为此，上海专门去（中央）作了解释，对黄海个人也去进行过解释。”上海市政府法制办副主任顾长浩在2012年8月末一场

小范围的车牌政策研讨会上回忆道。

这场波澜的发生，也和当时价格走高带来的关注度相联。在黄海讲话之前，私车牌照“额度”的竞拍价格，已一路涨至 4.5 万元的历史高点。

此后，尽管上海官方宣布“经请示全国人大、国务院等部门，以及内部专家多次研究，各方都认为上海的政策没有违法”，但“取消竞拍”的说法一度在坊间盛传数月。

到 2007 年末时，又一波的价格飞涨，把上海的竞拍政策推向舆论中心。上海私车牌照的“额度”价格快速上升，直奔 6 万。而当时楼市股市火爆，上海居民财富迅速积累，购车需求旺盛。

这一次上海市政府把矛头指向了被指控为操纵一手车额度竞拍报价、拉升二手车牌照价格的汽车经销商。当时，政府查处了一批违规的经销商，还调整了竞拍办法来规避这种行为。

当时，上海市城市交通管理局一位副局长还公开表态称，上海现行的竞拍制度只是一项“过渡性政策”，今后会随着城市公共交通的发展完善逐渐淡出，于是又引发一波“取消竞拍”的传闻。

上海市政府在 2004 年、2007 年两次风口浪尖之时，都曾拿出征收拥堵费的方案重新讨论，但都因实际操作困难、反对意见较大而不了了之。

事实上，技术障碍早已不存在，但计费、缴费各个环节的管理问题，依然让官员们头疼。参与讨论的一位技术官员就持反对意见，“这个收费天天都要交，不像牌照一次性就交完了事”。

伦敦采取的是先记账单、再由车主自行缴费的方式。上海市政府法制办副主任顾长浩举了一个例子，在和伦敦的政府官员交流拥堵费方案时，他问对方，伦敦平均每个月要处理多少拖欠缴费的案子，对方回答说是一两千例。这个答案让顾很感叹，“想象一下，如果照搬到上海，仅这一项，就会是一个多大的量。”

不仅如此，在 2007 年这轮讨论中，如何定价、如何补偿本身住在拥挤区内的居民、如何处理与外地车的关系等问题，均引发了与会官员们的争论。

这项政策动议依然被“搁置”下来。顾长浩说，“那时打算搁置到世博会结束之后再说。”不过世博会已过去两年，拥堵费的讨论未再重启。

而上海车牌额度的价格虽在 2008 年金融危机时一度跌落，但后来又随着经济好转噌噌涨起来，2012 年 5 月更是创下 6.4 万元的历史新高。

“当决定了使用这个拍卖政策，就已经意味着必须承受价格越来越高的趋势不可改变，想要同时把价格控制在老百姓可接受的合理范围内，是很难实现的。”一位多年来参与这项政策改进的上海官员坦言，车牌“额度”本质上就是一个资产性产品，那就必然会具备资产的特征，比如价格变化受预期左右、存在投机炒作行为等。

在私下场合里，政策制

## 京广模式之弊

“现在北京、广州等城市一‘进来’，上海压力就小多了。”在上述参与车牌政策改进的官员看来，北京的摇号带来的种种副作用，使北京取代上海站在了舆论风暴眼上。

定者们并不掩饰自己的想法，“这块铁皮的价格，早晚会奔 10 万元钱去。”

与价格伴生的另一个争议话题，是每年数十亿、累计已有两百多亿的拍卖资金的流向，尽管官方早就宣称用于公交设施建设，但在“两会”代表、委员、律师信息公开申请和诉讼等各方持续压力之下，直到近两三年，才做到每年定期公布收支大数，但政府网站上简单的几栏数字，显然还远未达到民众所要求的公开透明的程度。

北京是在 2010 年底公布并开始实施新的车牌发放政策的。此前，北京已经尝试过单双号限行、尾号限行等措施来缓解交通压力，但效果有限。

“最后还是下决心采取了限制车牌发放的措施，有两个背景，一是来自中央政府的压力，北京各种活动多，交通必须有保障；二是北京曾做过研究，如果不管制，到 2015 年北京的汽车保有量将会达到 700 万辆，而城市的容量只有 400 万辆。”中国汽车流通协会常务理事贾新光对南方周末记者说。

虽然目的都是限制车牌发放，但北京采取的是和上海截然不同的措施：摇号。根据政策，车牌“指标”的获得是无偿的，只要是符合户籍、社保等条件，拥有驾照的居民，都可报名摇号，摇到号后需在半年内办理汽车上牌手续。

上海的竞拍政策，过去遭到的诸多批评声音就是来自北京，因此北京最终选择了摇号，没有重蹈上海“覆辙”，亦是顺理成章。

“北京并不是个商业气氛浓厚的城市，如果搞拍卖，居民不能认可，可能会引发一些矛盾，如被人反映到中央，甚至可能会被批评。”贾新光说。

不过，比竞拍更显公平的摇号政策，实施一年多来，却为效率低下所累。在上海，急需买车的人群可以通过竞拍迅速获得车牌额度，而北京不竞拍仅摇号，则导致符合条件的居民纷纷加入摇号大军，摇号俨然成为一场浩浩荡荡的社会总动员。

实施一年多来，这个摇号池里人数已从初时的 20 万，增加到现在的 118 万人，且在继续扩大，中签率也不断降低到目前 2% 的水平，民间戏称为“摇号就像买彩票”。急需买车的人也只能跟着大家一起希望渺茫地等待“中奖”。

而在民间，也因此衍生出各种不规范的牌照调剂手法。最常见的是朋友亲戚之间的互助，一对摇中两个号的夫妻对南方周末记者说，他们将其中一个“指标”借给了一位不符合社保条件的朋友。这对夫妻特意研究了相关的法律和政策，结

论是如果发生车祸，挂名者是要承担连带责任的，但他们基于亲友关系的信任，觉得不会因此招来纠纷。

此外，一些销售商和黄牛也可以帮客人代理指标的买卖和租赁。据南方周末记者采访的黄牛报价，急于用车的人，可以选择一年 5000 元租个车牌，或花几万元“买”一个“指标”，但指标是挂在卖家名下，双方只能私下签署一份简单的协议书来约定权责关系。

这些问题的出现，并非缺乏预见。在摇号政策实施之前，北京就曾经到上海调研和交流，摇号可能带来的“一手市场无价，二手市场有价但政府无法管控”等后果，在当时就已被提及。

在这样的背景下，上海的样本，陡然翻身成为了好榜样，有效治理了拥堵、有序地发放了牌照，还为政府筹集了公共交通建设的资金。

尽管北京市交通委信访办官员向南方周末记者强调，目前并无调整车牌政策的计划。但在坊间，北京将改为竞拍的流言，已大肆流传了好一段时间。

2012 年 8 月最新试行限牌政策的广州，则在北京和上海的经验基础上，设计了一个折中方案：一半指标摇号产生、一半指标竞拍获得，由参与者自行选择。这个方案的意图不难理解，既吸纳了上海竞拍的效率，又兼顾了北京摇号的公平。

“这个模式的效果，尚需等待实践的检验，但这种做法无疑是增加了系统的复杂度，在吸纳两个城市做法优点的同时，两种模式的缺点很可能也会随之而至。”上述上海官员提出了自己的担忧。

中国汽车流通协会常务理事贾新光不赞成上述任何一种限牌政策，他对南方周末记者说，从交通警察和交通专家的角度而言，自然是路上的车越少越好管理，但时常被忽视的是，治堵的根本，还是要靠合理的城市规划和便捷的公共交通系统。

而在不久前召开的一次研讨会上，上海大学法学教师杨小欣仍在追问上海私车限额拍卖的合法性问题，他表示：“该项措施在实质上增加了机动车登记的条件，剥夺了上海居民依据国家立法规定的条件申办登记领取号牌的权利；对私车主增设了国家立法没有设定的交费义务。具有如此效果的行政措施，应当具有国家立法上的特别授权根据，应当具有国家立法中的行为法上的授权根据。”

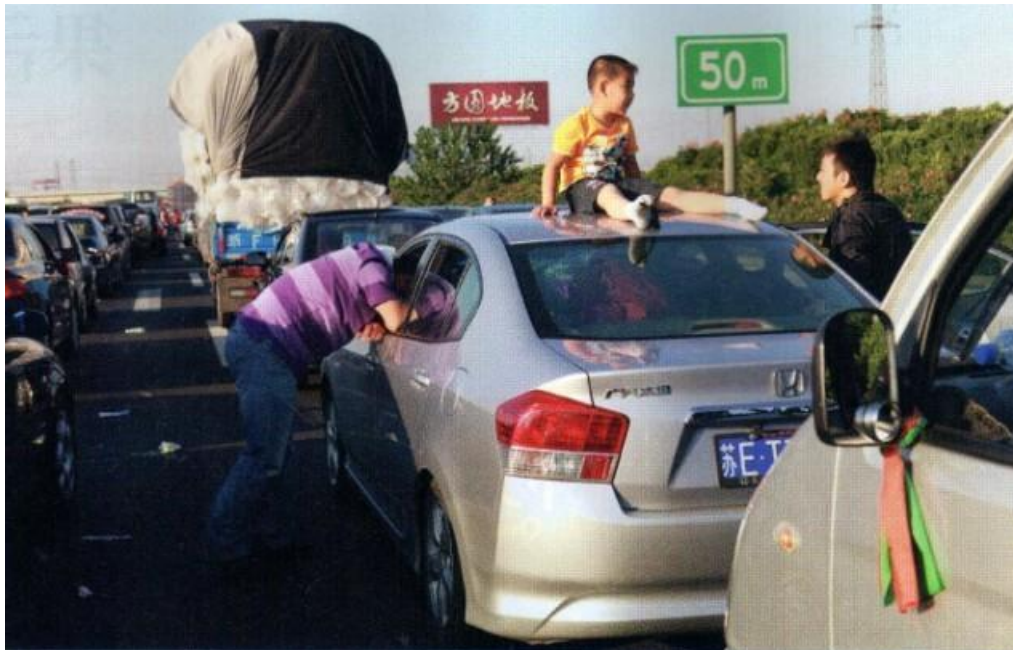
这样的合法性追问，同样适用于中国已经或即将采取车牌限制政策的地方政府。

【案例二】

## “拥堵费”的可能后果

《凤凰周刊》2012 年 31 期 《凤凰周刊》 孙杨

2012-11-01 18:14:31



一直停留在政府官员和专家口中的“交通拥堵费”，这一次看来似乎确定要落地了。8 月 16 日，由北京市交通委、发改委等部门牵头编制的《北京市“十二五”时期交通发展规划》正式对外公布，该规划披露，“十二五”期间，北京将出台拥堵收费管理政策及相应配套措施，并重点建设交通拥堵收费管理系统、拥堵收费监测评价系统等。

自 2002 年上海市最早提出靠征收“交通拥堵费”治堵十多年来，多个内地城市均曾考虑这一措施。2009 年，广州市出台的一系列政策甚至一度被外界认定其将成为第一个开征拥堵费的内地城市，但是由于种种原因，最终未能落实。因此，北京市这一最新表态，立刻引发了全国关注。

虽然北京市交通委有关负责人之后低调声称，目前交通拥堵收费还停留在技术准备阶段，采取何种形式收取、何时开始收取，还没有具体的时间表。但是据《人民日报》海外版等多家中央级媒体的报道，自 2011 年 4 月起，北京市交通委就已将交通拥堵收费管理系统前期研究纳入今年第一批 6 项智能交通示范重大需求，向中关村的智能交通企业，征集研发交通拥堵的收费管理系统。



北京市交管局原副局长段里仁表示，从单一的技术角度来看，开通交通拥堵费的技术难度并不大，只需在现有的道路收费系统和监测系统的基础上进行技术改造即可。中关村智能交通产业联盟有关负责人更证实，“用于收拥堵费的重要技术‘自由流 ETC’经研究多时，目前已经比较成熟。”

有业内人士分析，北京市的这一最新规划中，对拥堵费不再使用以往的“研究”、“准备”等词，而且还公开了相关的技术准备情况，说明征收“拥堵费”已经被提上日程，目前欠缺的仅仅是一个时机而已。

据悉，一份受北京市发改委委托，由北京国道通公路设计研究院和北京工业大学交通研究中心两家单位承担调研的《北京城市道路交通拥挤收费研究调研报告》已经于 2011 年 7 月完成，参与调研的北京工业大学交通研究中心副教授张智勇认为，2014 年到 2015 年，是北京市征收拥堵费的合适时机，那时北京市机动车数量已经接近饱和。

## 征收拥堵费并非“国际惯例”

所谓“拥堵费”，是指在交通拥挤时段对部分区域道路使用者收取的一定费用，是一种交通需求管理的手段，目的是利用价格机制来限制城市道路高峰期的车流密度，以缓解城市交通拥挤，提高运营效率。

拥堵费的征收依据，可以追溯到 1920 年代，英国经济学家、“剑桥学派”的代表人物庇古（Pigou）提出的“交通拥堵定价理论”（Congestion Pricing）。这一理论在交通研究中产生了重要的影响。该理论认为，交通拥堵主要是由于城市道路交通需求超过供给、道路资源稀缺所致，因此，要缓解交通拥堵，可以从增加道路供给和减少需求入手。征收“拥堵费”即提高个人成本，可以起到减少需求的作用。

世界上最早开征拥堵费的是“城市国家”新加坡。1975 年，新加坡开始在拥堵严重的市中心 6 平方公里的控制区域内，对进入的车辆（公交车除外）每天收费 3 新元，据悉，此举有效地改善了交通。

然而，征收交通拥堵费并不是国际大城市的惯例。目前，全球只有伦敦、斯德哥尔摩等极少数的城市收取“拥堵费”，其中，伦敦市从 2003 年 2 月起，每个工作日的早 7 点至晚 18 点，在市中心、切尔西等富人区，对每辆进入车辆每天一次性征收拥堵费，价格从最初的 5 英镑涨到了现在的 10 英镑。

2008 年，纽约市长布隆博格曾提出效仿伦敦，对工作日早 6 点到晚 6 点之间进入曼哈顿的机动车收取 8 美元的“进城费”，但是由于市民的反对最终搁浅。在亚洲，东京、香港等大都市则将治堵的重心放在发展公共交通以及晚上道路基础设施上。

在内地，最早释放征收拥堵费信号的是上海，2002 年，上海市表示将酝酿

征收拥堵费，以此取代私家车牌照拍卖制度缓解交通拥堵。随后，北京、深圳、杭州、南京、昆明等一、二线城市相继表态，将研究在适当的时候征收拥堵费。

2009年7月，《广州市城市交通改善实施方案》历时三年规划，获得全国专家评审通过，并被广州市市政部门确认，该方案正在形成最终报告，一旦被市政府批准，广州将成为全国第一个收取拥堵费的内地城市。然而该消息一经媒体报道，便招致市民强烈反对，最终没有实行。

毫无疑问，在北京开征拥堵费也会面临同样的阻力。针对北京市最近的表态，《中国青年报》社会调查中心通过民意中国网和雅虎网站进行了一项网络调查，在2000多位受访者中，74.8%的人表示所在城市交通拥堵情况严重，然而仅一成多的人认为征收拥堵费对治堵有效。反对征收拥堵费的理由从高到低依次为：“治堵应从城市规划、道路施工以及交通管控等方面入手”；“购车者缴纳的税费已经包括了交通管理费用，不应重复征收”；“公共交通尚不完善，并不能真正解决拥堵”；“拥堵费的用途和去向公众无法了解”；以及“会加重工薪阶层私家车主的负担”等。

从目前的反馈来看，征收拥堵费，不仅引起普通市民的反对，同样也遭到了大部分专家和业内人士的诟病。

## 拥堵费与现行法律法规相抵触

根据各个城市的规划，交通拥堵费可能由各地交通部门负责征收，尚没有确定征收对象、征收范围等细节，也没有明确是否纳入地方政府财政预算。有财税专家表示，目前来看，拥堵费属于一种行政收费。“费”与“税”不同，不是由税务机关依照税法无偿征收的，而是由行政部门或事业单位负责收取，具有一定的随意性。但是根据“行政法治原则”和“专款专用”原则，拥堵费的收取也应该有实体法、程序法的合法依据，即必须要得到法律授权。

据了解，目前，中国内地尚没有制定关于收取道路拥挤费的法律法规，现行《收费公路管理条例》中也没有类似的立法精神。根据1988年物价局、财政部发布的《关于加强行政事业性收费管理的通知》规定，增减收费项目及调整收费标准应分别由国家物价局、财政部审订及国务院批准或省级物价部门、财政部门审订。2005年财政部、国家发展改革委制定的《行政事业性收费项目审批管理暂行办法》也规定，收费项目实行中央和省两级审批制度。“也就是说，地方政府的行政收费，需通过至少是省一级的人大制定地方性法规来授权，并且不能与效力等级更高的法律法规相抵触。”上述专家表示。

事实上，中国关于机动车收费管理是有相关法规可遵循的。2002年国务院办公厅《关于治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点有关问题的通知》，以及2004年由国家发改委发布、国务院批准的《汽车产业发展政策》规定，除法律



法规和国务院明文规定外，任何地方、部门和单位均不得再出台新的涉及机动车辆的行政事业性收费、政府性集资和政府性基金项目。对违反规定强制收取的，汽车消费者有权举报并拒绝交纳。这意味着，如果直接开征拥堵费，将属于违规行为。

据介绍，国外启动拥堵费的程序一般包括以下步骤：公示并征求民意，研究费率，划定征收范围，并安装技术设备。全部完成程序需要很长时间，不会一经公示马上启动。有学者表示，内地城市若征收拥堵费也应经过两个环节：一要得到相关法律法规的授权；二要经过详细的科学论证来制定细节。此外，举行听证会“开门立法”，向社会公开收取费用的用途和实际使用情况，也是必要的。

## “拥堵费”治堵效果尚难定论

今年7月，一份来自公安部交管局的统计数据显示，到2012年上半年为止，全国已有17个城市的汽车保有量超过100万辆，北京、成都、天津、深圳、上海5个城市的汽车保有量超过200万辆。其中，上海市虽然从1994年便开始实行私家车牌照拍卖政策，但是到2011年底，机动车保有量仍超过250万辆，官方预计，2015年将达到360万辆。

北京的情况则更显严重，今年2月，全市机动车保有量突破了500万大关，交管部门预计，即使继续实行限购和限行的政策，北京市的机动车保有量也将在2015年左右突破600万辆。以目前北京市路网情况，全市可容纳的机动车保有量最大约为670万辆。

“完善道路基础设施建设和发展公共交通等，都是需要长期坚持的福利型的措施，不仅需要大量投入，而且要一段时间后才能看到治堵成效。而限号、限购、提高停车费以及征收拥堵费，则是可能立刻看到效果的。”一位交通专家表示，一个功利性很强的政府，往往会倾向于选择立竿见影的行政手段，并且会形成管理思维的惯性。

梳理过往多年的媒体报道可以发现，“伦敦和新加坡等大城市由于征收拥堵费，有效地缓解了交通拥挤问题”是最常被拥堵费支持者提及的观点。但是事实究竟如何？实际上，早在2007年开始，伦敦就已经不再将拥堵费视为治堵的灵丹妙药了。

按照伦敦市长的说法，2003年2月，伦敦开始征收拥堵费后的一段时间，进入收费区的车辆立刻减少了21%，道路的平均交通流速提高了37%，而上下班高峰期时的交通拥堵程度下降了40%。在征收拥堵费后的第一年，伦敦车速达到了20年来最快。伦敦交通管理局当时公布成果称：“拥堵费的征收已经实现甚至超出了预期目标。”

然而，这种情况很快就被巨大的新增车辆抵消掉。到2007年，伦敦平均每

行进 1 公里的等待时间为 2.27 分钟，而在 2003 年开征拥堵费之前，这一时间也不过是 2.3 分钟。据实时交通数据处理公司（Inrix）今年 6 月公布的交通最拥堵欧洲城市排名，伦敦以一年堵车平均 66 小时高居英国榜首。尽管拥堵费已经从最开始的 5 英镑涨至 10 英镑，仍然对车主们不构成障碍，然而进一步涨价本身却面临障碍，目前，伦敦政府已经将治堵重点转移到发展智能交通控制系统上，希望通过优化交通指挥缓解交通拥堵。

与伦敦不同，新加坡的收费措施看起来一直效果不错，然而新加坡与中国内地城市最大的不同在于，新加坡全国只有 3 辆公车，供总统、总理和资政三人上下班及公私出行使用。拥堵费征收对象全部为私家车。而众所周知，中国内地城市均具有极其庞大的公车数量。

2011 年 3 月，北京市官方公布全市公车数量为 62026 辆。这一数据被普遍认为远远少于公车真实数量。因为据新华社 2006 年一则消息，为迎接中非合作论坛，北京市曾将 49 万余辆公车入库封存。另据《新闻周刊》2003 年 10 月 20 日第 152 期披露，北京市道路上行驶车辆中，公车与私车的比例是 4 比 1。

“内地城市一旦征收拥堵费，面临的一大问题就是要不要对公务车征税。”有评论人士指出，公车对拥堵费具有天然的“免疫力”，他们可以报销，让纳税人为自己的出行买单，也许拥堵费的唯一作用是把一部分私家车拦在家里，把马路留给公车去使用。

## 【补充材料】

# 他们怎么收交通拥堵费

2012 年 05 月 16 日 00:33 来源：《楚商》

## 新加坡:不停车收费

早在 1975 年,新加坡就针对交通繁忙的路段和区域开始征收车辆拥堵费。但限于技术落后,当时只能手工收费。1998 年,新加坡成为全球第一个实行公路电子收费 ERP(Electric Road Pricing)的城市。新加坡在中心城区的主干道上方,都设置了电子收费系统。除了自行车以外的所有车辆,都安装了一个手掌大小的仪器,可以插入现金储值卡。当经过电子收费系统时,司机无需停车,收费器就可以自动扫描扣费。而收费数量则完全根据车流量自动进行调整。

效果

中心区高峰时段交通量下降了 45%,乘坐公交出行率增加了近 50%。

#### 其他治堵措施

从上个世纪 70 年代起新加坡政府便不断加大发展公共交通的力度,引进先进技术改造交通指挥和通讯系统。目前,已经构筑起一个蜘蛛网般高度发达的立体陆路交通网络,以地铁和轻轨为主线,以公交车和出租车为辅助。

大众捷运系统(MTR)是新加坡最快捷的交通工具,大众捷运系统在市区内有许多的停靠站,并且通往数个观光胜地。大众捷运系统主要分为南北线与东西线。新加坡极力推崇“对门”交通和“无缝”交通,力图将人们的工作、购物等各种活动用公交系统紧密地连接起来,使居民在不同交通工具转换间所需的步行距离控制在合理的范围之内。

### 伦敦:想进城,先付费

2003 年 2 月,伦敦开始征收拥堵费,标准是每辆车每天进入收费区一次性缴纳 5 英镑。2005 年 7 月又调高到 8 英镑。伦敦中心区划有一个巨大椭圆形区域为拥堵区,周一至周五从上午 7 时到晚上 6 时,车辆越过地面标有红色“C”字标志即进入拥堵区,将被自动拍下车辆牌号,收费区内设置了大约 800 个摄像头,专门识别车牌号。如果你没有付费,它们马上就会认出来,第二天你一定会收到一张让你追悔莫及的高额罚单。

#### 效果

刚开始,市中心的车辆减少了 30%,车流的速度快多了。但没过多久,拥堵持续上升,一切如故,甚至越收越堵。因为用于改善公共交通系统的费用在减少,不少费用被用于拥堵费行政管理的支出。

#### 其他治堵措施

英国伦敦规划及住房管理局主席 Nicky Gavron 表示:仅用收费手段远远不够,治堵需要一系列的制度安排。建立配套疏堵机制,加大公交系统建设。伦敦市政府采取部分路段限行、控制停车区和提高停车收费等措施建立疏堵机制。从 2000 年起,伦敦市内所有的公司和免费停车场一律改为收费。同时,加大对公交、地铁、步行系统、自行车系统的投入建设,确保公交出行便利。伦敦市中心设置 300 多个自行车租赁站,鼓励人们骑车出行。

### 斯德哥尔摩:银行自动收费

2007 年 8 月 1 日起,斯德哥尔摩对白天进入市中心的驾驶者收取拥堵费,具体金额则要根据不同的时段收取。从上午 6:30 至下午 18:30,凡汽车进入城市或出城时均须支付。自行车、紧急车辆、特定商用车、包括公务用车等不在拥堵费征收对象范围内。拥堵费 10 至 20 瑞典克朗/小时不等,并依据上下班高峰情况,采取递

增或递减的方式,具体金额根据不同的时段收取,但每天最多不超过 60 瑞典克朗。

拥堵费采取银行自动收取的方式进行。斯德哥尔摩在全市 18 条进城收费站装有多摄像头,自动读取进出城的过往车辆牌照。车牌号码以及通行时间等信息会及时地传送到相关部门数据库,与车主的信息相匹配,并通过互联网或银行收取拥堵费。

#### 效果

斯德哥尔摩市内及周边的交通量减少了 20%。更多的市民选择使用公共交通。斯德哥尔摩交通组织的报告显示,公共交通流量增加了 10%。

#### 其他治堵措施

斯德哥尔摩有发达的智能信息系统,通过互联网服务,可以快捷的获取需要的信息,也可以通过手机获取所需的信息,减少交通拥堵。再就是给残疾人提供的智能交通技术,可以帮助残疾人更加适应城市的环境,让他们在城市能够安全出行。此外,还有智能出行规划,这个规划可以帮助人们提前做好出行的计划,更加合理的计划。

## 首尔:两头减免 中间征收

首尔市内有一座著名的山叫南山,南山底下有三条交通隧道,其中 1 号和 3 号隧道直接与通往市中心的道路相连。为缓解市中心区的交通拥堵状况,首尔市政府依照相关法律自 1996 年开始针对南山 1 号和 3 号隧道征收交通拥堵费。

交通拥堵费征收的主要对象是 10 人座以下的私家汽车。具体办法是:实际乘坐人数在 3 人以下的(含司机)小汽车在经过相关隧道时必须缴纳 2000 韩元(约合 12 元人民币)的通过费,而且是往返双向收费。征收时间为周一至周五上午 7 点到下午 9 点,周六周日以及节假日则全天免费通行。对于 10 人座以上的大型车辆以及公共汽车、出租车等大众交通(600611,股吧)工具则实行免费。为鼓励小排量汽车的发展,2003 年首尔市政府专门修改规定,对排气量在 0.8 升以下的小型车采取减半征收的优惠办法。

#### 效果

据统计,截至 2008 年,在首尔市登记的汽车数量较 1996 年增加了 36%,而南山 1 号和 3 号隧道的车流量却较 1996 年减少了 2.2%。但是,统计也显示,因为交通拥堵费一直保持在 2000 韩元不变,所以其效果有所减弱。

#### 其他治堵措施

鼓励发展公共交通,抓住两个重点:一是不断扩充硬件设施,使地铁线路延伸得更长,让公共汽车跑得更快;二是不断完善软件配套,使公共汽车乘坐更为舒适,让普通市民更愿选择公共交通出行。此外,倡导绿色交通,首尔市自 2008 年开始鼓励市民将自行车作为短程交通工具。

## 纽约:8 美元的“堵车费”

2008 年 3 月 31 日,美国纽约市议会表决通过了在曼哈顿区征收交通拥堵费的提案。根据提案,从早 6 时至晚 6 时,纽约市曼哈顿区 60 街以南到华尔街商圈路段将加征堵车费,收费标准为轿车每天 8 美元,卡车每天 21 美元,出租车多收 1 美元附加费。上述路段居民的车库免税优惠同时被取消。

效果

实施后交通流量削减也只有 5%左右,幅度不是很大。

### 【问题】

请阅读以上材料,回答以下三个问题,写一个一页 A4 纸以内的 memo,并于本周六(11 月 24 日)晚上 24 点前发到相应的小课助教邮箱,邮件主题统一命名为“经原小课第 12 周 memo”

1. 为什么市区公路拥堵现象会如此严重? 请用经济学原理加以解释。
2. 假设你是政府智囊团成员,为解决市区交通拥堵问题,你能够提出的方案有哪些?
3. 你认为案例中提到的车牌竞拍、车牌摇号和“拥堵费”三种方案,对于居民和政府的福利会分别产生什么样的影响? 三种方案分别会产生多大的行政成本? 社会总福利(效率)如何变动? 是否公平? 它们真的能够起到预期的作用吗?