



核心报道

再议限牌

接连出台的限牌限购政策,一次又一次触动了南京市民的神经。南京会不会限牌?如果南京限牌,又会采取什么样的措施?

昨天,现代快报记者了解到,其实早在2007年,当时的南京市建委(后来更名为南京市住建委)就曾经向南京市委、市政府递交调研报告,建议开征小汽车牌照费。现在,6年过去,南京机动车数量翻了一倍,交通压力也越来越大。限牌话题再次被点燃。

近日,这份调研报告的作者之一,南京市住建委城乡建设与发展研究室主任陆玉龙,向现代快报记者介绍了他的整套创新性的想法。在陆玉龙看来,南京实行车牌商品化制度时机已经成熟,小汽车牌照缴费既能引导市民小汽车合理消费,又能让车主获得永久性的无形资产,并能保值升值。 现代快报记者 朱俊俊

# 南京曾调研开征小汽车牌照费 时隔6年还有可能实施吗

专家建议:“车牌商品化,新上车牌和存量车牌都要交费。”你怎么看?

2007年

机动车  
85万辆  
私家车  
33.6万辆

曾建议开征小汽车牌照费

现代快报记者了解到,早在2007年,当时的南京市建委曾写了一份调研报告给南京市委、市政府,建议开征小汽车牌照费。当时南京的机动车拥有量是85万辆,其中私家车33.6万辆。

在这份名为《城市基础设施建设投融资体制创新研究》的调研报告中提到:“南京可借鉴新加坡、香港、上海等城市和地区的经验,开征小汽车牌照费。开征此费可为南京城市建设开辟规模大、持续性强的资金来源;对小汽车拥有者来讲,牌照费只是一次性支出,获得的是永久性的无形资产,并能保值增值。”

这份调研报告的作者之一——现任南京市住建委城乡建设与发展研究室主任、高级经济师陆玉龙告诉现代快报记者,当年这份调研报告的背景,是为了研究城市基础设施建设投融资体制的创新方式,不过,这一建议当时并没有得到采纳。

2013年

机动车  
175万辆  
私家车  
75万辆

越来越堵,有实施可能吗

但经过6年的发展,机动车拥有量已经突飞猛进。现代快报记者从南京市交管部门获悉,截至今年10月,全市机动车保有量达到175万辆,且以月均2.2万辆的速度激增,其中75万辆为私家车,预计明年青奥会前将突破200万辆。基本与北京等城市“每四人拥有一辆机动车”持平。这也意味着,6年过去,无论是机动车拥有总量,还是私家车数量,都翻了一倍。

与此同时,全市道路资源增长缓慢,且受道路施工等因素影响,道路交通拥堵范围扩大、时间延长,高峰时段约90%的主次干道处于饱和状态,平峰时段部分节点也会出现短暂拥堵。

6年过去,交通环境已经越来越糟糕。限购限牌的话题又一次摆上桌面。如果南京真的限牌,会采取哪一种方式?

## 你觉得这个方案咋样?

“现在全国限牌限购的模式基本有两种,一种是上海模式,一种是京津模式。”陆玉龙说,上海搞拍卖,价高者得;北京和天津主要靠摇号,想获得号牌,主要凭运气。在陆玉龙看来,这两种模式都有失公平,因为在上海,只要有钱就能获得牌照。在京津地区,靠运气就行。

因此,陆玉龙提出了一个全新的方案,“我们应该搞有南京特色的车牌商品化制度。”

## 专家建议 南京实施“车牌商品化制度”

第一个关键词 公平

陆玉龙提出的方案有三个关键词。第一个关键词是“公平”。“无论是新上牌,还是存量车牌,都要缴纳费用。”陆玉龙说,上海的拍卖方案就不公平,在没有实施车牌拍卖之前,车辆获得的免费车牌一样占用交通资源。对于现在花10多万才能拍得号牌的车主来说,并不公平。

因此,在陆玉龙的设计中,南京市民新购买车牌时,要缴纳牌照费。之前已经获得的存量车辆,同样也要缴纳费用。存量牌照的车主不缴费也可以,不过,当他原有的车辆报废时,号牌也随之报废,不能留下来使用。购买新车,必须重新购买号牌。

另外,陆玉龙认为,无论个人、企业和机关,只要不是运营车辆,都应该缴纳这笔车牌费,这也是体现公平的一种方式。

第二个关键词 市场决定

陆玉龙说,既然要实行车牌商品化,车牌价格当然由市场决定。比如可以每个月指定一天进行车牌竞价。

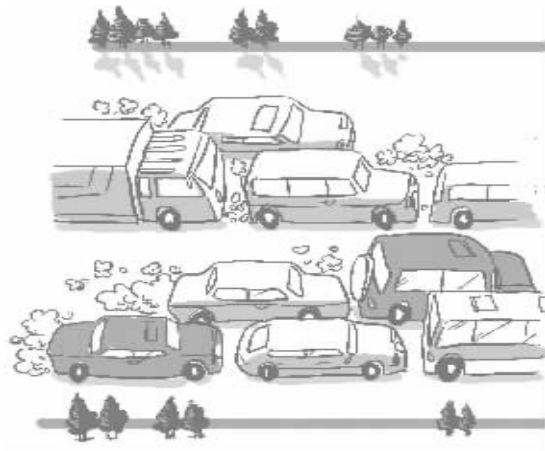
如果当天有5000个市民参与车牌竞价,每人给出自己心目中的价格,最后取均价,均价可能是3万元。出价低于3万的,当月无法获得牌照,高于3万的,再给出一个折扣,中和他出的最高价。如有两位市民,一个出价5万,一个出价4万,这两个人虽然都获得了牌照,但付出的价格不一样。如果按照超出均价一折中和,出5万的市民,需要支付3.5万元,出4万的市民,需要支付3.4万元。这样也能调控有些人为了获得牌照,胡乱出高价的现象。

第三个关键词 无形资产

“通过这种方式获得牌照之后,车牌就成了车主的一种无形资产。”陆玉龙说,如果未来几年之后,他不再使用车辆,可以把这个牌照退给交易市场。交易价格按照当月车牌成交价格来计算。

比如,有一位市民,在2014年3月份,花3万元购得一副车牌,5年之后,不想要了。而5年之后,车牌价格已经涨到10万,退还牌照时,就可以按照10万的价格退还。

“这也是保值增值的一种体现。”陆玉龙说。



陆玉龙 该方案设计者,南京市住建委城乡建设与发展研究室主任

控制车辆增长,车牌还能增值

在陆玉龙看来,这种车牌商品化制度,第一个好处就是能控制机动车拥有量。“开征车牌费之后,可以合理引导市民的小汽车消费,能减缓机动车的增长。”

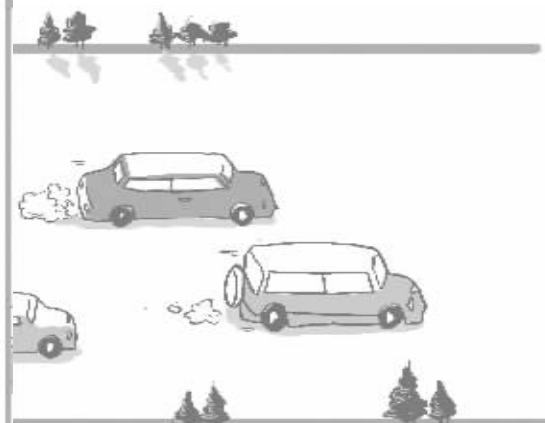
另外,对于征收到的这笔费用,陆玉龙特别强调,必须专款专用,用来对公共交通特别是地铁建设的投资。公共交通发达了,私家车的使用率也会降低,有些市民甚至会放弃开车,把车辆转手,又从另一层面减少了机动车的拥有量。

同时,陆玉龙也认为,这种方式不会增加车主的负担。“看似多支出了一笔费用,其实,这是一种投资行为,好比购买了黄金。车牌买到手之后,也能增值保值。”陆玉龙说,这是一个重大的制度创新,需要全体市民转变观点,同时,一些细节问题还需要市民共同讨论。

杨涛 南京市城市与交通规划设计研究院有限责任公司董事长

道路很堵,确有限牌的必要

南京市城市与交通规划设计研究院每年都会出版南京交通白皮书。“我们的观点已经写进了白皮书。”杨涛说,南京城现在已经很堵,确实有限车、限牌的必要。但具体怎么限,在杨涛看来,这是市政府需要做的事。他对陆玉龙的建议不作评论。



漫画 俞晓翔

顾大松 东大交通法治与发展研究中心执行副主任

存量车牌也缴费反应会较大

“资源要由市场来支配和决定。”在顾大松看来,陆玉龙提出的建议,类似于新加坡的模式,车牌商品化也符合市场逻辑,因为车辆拥有者所占据的道路资源,比没有车的人多,这样的占有就应该付出成本。

不过顾大松认为,在陆玉龙的建议中,为了体现公平,让存量车牌也缴费,引起的社会反应会比较大,也不一定真的能体现公平。因为后上牌的费用肯定要高,车主花了10万获得车牌,跟花了5万元的人共同使用道路资源,这又何来公平呢?顾大松建议在出台之前,领导不能拍脑袋,一定要充分听取公众的意见。

毕衍蒙 南京市交管局秩序科科长

交通配套在完善,没到限牌时

在毕衍蒙看来,南京还不到限牌的时候。“现在我们南京城正在大面积施工,但通行秩序还没有达到无法容忍的地步。”毕衍蒙说,现在一般是早晚高峰堵,但到了平峰期,通行相对会通畅许多。

而且,毕衍蒙认为,南京交通最糟糕的时候快过去了,因为城西干道即将通车,雨污分流工程也越来越有序,对交通的干扰都会减少,10多条地铁也会陆续运营,使用公共交通的市民会越来越多。因此,在毕衍蒙看来,现在远远没有到需要限车的时候。