

热点话题 方博亮

关于拥车证的几点思考

在撰写本文之前，我查了过去一个季度新加坡人在谷歌的“三个首字母缩略词”搜索趋势。排名第一的是“HDB”（建屋发展局，和组屋有关），其次是“CPF”

（中央公积金局，和购买组屋及退休储蓄有关），第三是“COE”（拥车证）。但到了5月4日，COE超过了HDB和CPF，成为最受关注的话题。

必须特别说明的是，COE并不是所有新加坡人最关心的问题，而是那些敢于直言不讳的社会群体最关注的问题，尤其是COE价格最近突破了10万元大关。

虽然对机动车监管的基本检讨早已迫在眉睫，但高效可行的检讨方案却仍然没有落到实处。

问题的关键在于，拥车本身不应成为公共政策的问题，车辆的使用问题才应该得到关注。因为车辆使用会对社会产生巨大的负面外部效应，特别是废气排放、车辆拥堵和交通事故等，都会对民众造成伤害。

通过刑事和民事法律的规定以及车辆保险，交通事故已经能够得到很好的处理。但如何解决交通拥堵和尾气排放的问题，仍是很大的挑战。

目前，政府通过多项政策来直接解决拥堵和排放的问题，包括COE、车辆附加注册费（Additional Registration Fee，简称ARF）、电动车附加注册费优惠计划（Electric Vehicle Early Adoption Incentive）、非繁忙时段用车计划、公路电子收费系统（ERP）、汽油税和路税等。

此外，政府还通过与地铁、公共巴士、德士和私召车等“公共交通”相关的政策，来间接解决拥堵和排放的问题。我在这里使用引号是为了指出德士和私召车，实际上属于私人交通工具，而非公共交通工具。

这些政策看起来是不是杂乱无章？没错，它们就只是把各种方法拼凑在一起的大杂烩而已。

控制拥堵问题的最好做法，是通过道路使用和停车的市场定价。政府在这方面已经采取了一些措施，例如放宽商业和住宅区的最低停车位数量。下一步将会是取消路边免费停车，因为社会不应该以任何方式去补贴停车空间。

更公平的定价和收费制度

政府正在开发的第二代公路电子收费系统（ERP 2），也将大大改善对道路使用的定价和管理方式；ERP 2利用全球导航卫星系统，来对道路的使用收费。现行的ERP仅对通过特定收费闸门的车辆收费。一旦通过闸门，无论行驶的距离长短，驾车者支付的费用都是一样的。这种定价方式既不准确又不公平。假设一名驾车者驶入亚逸拉惹快速公路（AYE）闸门，并在亚历山大路驶出，而另一名驾车者从AYE闸门一直行驶到吉宝路，第二名驾车者比第一名行驶的路程更长，使用的快速公路路段也更多，所以第二名驾车者应支付更多的费用。

一种更公平、更高效的做法是通过位置、距离和时间来给道路使用定价。ERP 2的使用能够实现这一目标。然而，政府的计划是以与目前ERP相同的方式应用ERP 2，只

通过实施基于百分比的COE方法，可以实现竞争环境的平等，让富人和穷人之间的竞争更加公平。

不过是用虚拟闸门取代实体闸门。这是一种投资的浪费，所以希望政府能够尽快充分利用ERP 2的全部功能。

要解决排放问题，最好的方法是通过市场定价来调控。当汽油税能够准确反映排放和气候变化的社会成本，政府就没有必要再去提供特殊的优惠措施，来鼓励大众购买电动汽车。现在唯一必要的，也是完全可行的政策，就是对化石燃料征收适当的使用费。政府已经朝着正确的方向迈出了一步，即提高柴油税。

如果对道路使用和排放进行适当定价，就可以取消与汽车所有权相关的各种税费，包括COE、ARF和路税等，而且其他相关的应对政策，如电动车附加注册费优惠计划和非繁忙时段用车计划，也没有再实施的必要。我和新加坡南洋理工大学校长教授以及Sadat Raza先生进行了相关研究，结果显示高昂的COE价格只会适得其反，促使人们更多地使用汽车。因为他们斥巨资去买车，所以须要物尽其用，才能对得起汽车高昂的成本。

在ERP 2实施之前，政府能够做些什么呢？其中一个重要的步骤，是将所有附加在汽车所有权上的税费合并为一项政策，这也将涉及废除ARF和路税。此外，政府还须将各个COE组别合并为一个组别。而且，COE的竞标价格应以车辆的抵岸价（Open Market Value，简称OMV）的百分比来规定，而不是使用固定的金额。OMV基本上是车辆的批发成本。

因此，一名低收入者以车辆OMV的100%竞标一辆起亚（Kia）汽车，与一名高收入者以车辆OMV的90%竞标一辆捷豹（Jaguar）汽车相比，前者更可能获得COE。通过实施基于百分比的COE方法，可以实现竞争环境的平等，让富人和穷人之间的竞争更加公平。

根据现行政策，购买更昂贵的车辆须要支付更高的ARF费用（这些费用是OMV的百分比）。采用基于百分比的COE方法与现行政策类似，购买更昂贵车辆的买家，会自动支付更高的价格。

改善公共交通是重要的另一步。其中一个须要解决的问题是“最后一公里”难题，即居民家庭与公共交通站点（特别是地铁站）之间的距离。尽管政府已投入大量资金，修建有盖走道以连接住宅区和公共交通站点，但仍存在一些须要解决的问题。为了克服这个问题，建议引入高频率的小型巴士服务，将居民从住宅区接送至地铁站。

目前，最后一公里的交通需求由公共巴士来满足。但是，由于巴士体积较大，高频率运营并不具经济效益，所以无法做到像香港“小巴”一样每五分钟一班车。

如上所述，从长远来看，我们只须要按照市场价格支付道路使用费、停车费和排放费，根本没有必要使用COE制度。

作者是新加坡国立大学商学院和经济学系特聘教授
“工作中的行为偏见”研究项目首席研究员
以上表达的是作者的观点，并不代表国大的观点和意见
罗永娴译