

補貼月票？不如直接給現金！

陳國樑／政大財政系教授

01 April, '23

總經費三八〇〇億元的「疫後特別預算」於三月下旬三讀通過，成為了「前瞻基礎建設計畫」、「新式戰機採購」與「海空戰力提升計畫」外，第四個正在進行中的特別預算。交通部爭取到其中二七四億元，政策重點在於二〇〇億元的公共運輸通勤月票補貼。

補貼通勤月票，如能減少民眾對於私人運具的依賴、提升公共運輸運量，將可帶來外部利益，減少道路壅塞、空汙及車禍的發生。又，經由地方政府之間的公共運具整合，可降低營運成本、讓大眾運輸系統發揮更大效能。

然而這些經濟效率面之「利」，恐怕是海市蜃樓般的幻景。約莫五年前，雙北一二八〇元優惠月票開賣，根據地方民意代表諮詢時所調閱的資料顯示，每年約投入近十億元經費，但公車與捷運的用量僅約增加三%。由於並未進行嚴謹政策效果的分析，這三%的增加，還恐怕只是運量的正常成長，壓根非為優惠月票的政策效果。

經濟學對於政策效果的討論，可以分為邊際效果與非邊際效果。以通勤月票補貼政策而言，邊際效果在於增加使用大眾運具通勤者的使用量，而非邊際效果則在誘發使用私人運具通勤者，改為選擇大眾運具通勤。

矛盾的是，在邊際效果部分，既然個人已經採用大眾運具通勤，何必給優惠？又，通勤之需求固定，透過價格補貼，並無法增加公共運輸使用量。一周工作或上學時間五天，試問有誰會為了「吃到飽」月票，一周通勤六、七天？個人對於通勤的「胃納量」既定，通勤月票補貼政策並沒有邊際效果。

在非邊際效果部分，使用私人運具通勤，不論是汽車或機車，考量停車、用油（用電）、車輛維護與折舊等，整體運輸成本，一般會高於低廉的公共運輸票價。個人選擇私人運具通勤，並非價格考慮，而在於其便利性與縮短通勤所需的時間。是以，為使採私人運具通勤者，改以公共運具通勤，必須要透過建立更為便利的公共運輸網絡，而非月票價格補貼。由此，通勤月票補貼政策，也不會有非邊際效果。

在邊際與非邊際效果，兩者皆落空的情形下，通勤月票補貼並不會有增加公共運輸使用量、減少交通事故發生的預期政策效果。有論者為，補貼政策能降低通勤者負擔，不也是美事一樁？此說其實也只對了一半，因為補貼政策僅針對月票使

用者，非月票者使用者與使用私人運具通勤者之負擔並未降低，反倒是「相對剝奪感」提升。

交通部路政司報告引用一一〇年家庭消費支出數據，指出「運輸、交通及通訊」項目之占比為十一·九%；如果重點在降低國人負擔，補貼月票不如直接給現金！又，與其在「運輸、交通」大撒幣，何不改推智慧型手機4 G、5 G之「通訊」月費的五折優惠？相信兩者都更能獲得民眾的支持。