

月票補貼政策有違公平又違法

陳國樑／政大財政系教授

09 April, '23

「疫後特別預算」總經費 3,800 億元，除去普發現金與預留財源（1,800 億）以及挹注勞健保與台電（1,000 億）外，有 1,000 億額度將用於「加強經濟及社會韌性」。各行政部門為爭取經費，無不挖空心思、絞盡腦汁，但事出突然，經費來的又快又急，許多計畫的決策品質，讓人不敢恭維。交通部以：一、「提升公共運輸運量」；二、「減輕通勤負擔」兩目的，所提出之 200 億通勤月票補貼，正是一個即興撒錢的打水漂政策。

根據經濟學的需求法則，財貨或勞務價格下跌，消費者會增加購買量；按此，補貼通勤月票，可降低使用公共運輸通勤的價格，促進公共運輸之使用。然而，需求法則之運作，有賴需求彈性。通勤之目的，或為上班、或為上學，個人對於通勤需求固定，並不會因為價格降低而多加使用；為「提升公共運輸運量」，需求法則的政策指引為一補貼彈性較大的「非通勤」需求。

又，公共運輸價格低廉，但其便捷性則因人而異。個人選擇非公共運輸通勤，所求乃為公共運輸無法提供之通勤便捷性，並不會是公共運輸之價格下跌，就會改變通勤所使用之交通工具。因此，通勤月票補貼政策，就算非完全竹籃子打水，但對於「提升公共運輸運量」，收效甚微。

另一方面，在「減輕通勤負擔」的考量，實也有欠周全。

首先，通勤工具分為私人運具或公共運具，若要減輕所有通勤者負擔，何以僅補貼使用公共運輸工具族群？

其次，對於部分使用公共運輸工具通勤族群，由於通勤路程較短、或採混合方式（部分使用私人運具、部分使用公共運具）通勤，就算是購買補貼之通勤月票，也未必划算，完全無法享有月票補貼之優惠。

第三，由於各區域公共運輸系統發展程度不一，對於公共運輸票價補貼，不啻獨厚公共運輸系統發展完善地區。以採「單一訂價」北北基桃生活圈月票為例，規劃中的 1,200 元月票，可無限次搭乘生活圈內公車、客運、捷運、台鐵及公共自行車等運具；相較於台東縣政府的「都市內通勤」月票，規劃約在 1,000 多元，僅可搭乘縣境鐵路及公路客運，何者划算？

第四，不論是區域內與區域間，都會產生公平的疑慮。宜蘭縣政府推出北北宜「城

際通勤」與縣內「都市內通勤」兩種月票；前者票價 1,800 元、相當於原價 3 折優惠，而後者票價則為 1,250 元、相當於原價 5 折優惠。何以宜蘭縣府偏惠跨縣市通勤縣民？又，雙北居民原本已有 1,280 元優惠月票，而今改推出北北基桃 1,200 元「單一訂價」月票，僅便宜 80 元、約當 94 折優惠，相較於宜蘭跨縣市通勤月票的 3 折優惠，顯有不平。

第五，根據媒體報導，外島部分目前僅有澎湖縣提出申請，補貼政策號稱「全國實施」，對於外島居民，情何以堪？

此外，就目前中央規畫，並無法支應地方政府所提出之申請。200 億元經費，扣除「票證系統建置及修改」之 2 億，可用於月票優惠經費為 198 億、預算每年補助 800 萬張月票。然根據雙北交通局估算，北北基桃生活圈月票購買人數最高約達 76 萬張，一年僅北北基桃即須補助 $76 \times 12 = 912$ 萬張，數量遠遠大於交通部路政司所規劃之全國 800 萬張。

最後，《疫後特別條例》於 114 年落日，補貼政策將如何收場？根據過去經驗，政府補貼有如潘朵拉的盒子，一旦啟動，將難以收回。屆時雙北市府或許有足夠財政能力，恢復原本優惠月票政策，但其他直轄市則未必能提出替代方案；尤其是一般縣市，怎有能力維持優惠？臺鐵與公路客運部分，又應如何處理？

通勤月票補貼之倡議，原本為 2022 年地方公職人員選舉，民進黨北北基桃四位地方首長候選人，所聯合推動的政見，目的在於選舉造勢，難稱有審慎的規畫。孰料在四位候選人全數落選後，通勤月票補貼，竟然發展成全國性政策。根據《預算法》第 34 條，重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之「成本效益分析報告」；請問交通部，通勤月票補貼政策，決策前若無完善之「成本效益分析報告」，豈無違法之虞？