

德國的八百億月票實驗
陳國樑／政大財政系教授
10 June, '23

德國聯邦政府於二〇二二年六月至八月的三個月間，推出廉價月票政策，以幾乎是免費—每月九歐元—的價格，允許民眾搭乘全德境內，六十個以上的區域、地區與都市的公共運輸系統。此「實驗」所費不貲，僅是票價差額，德國聯邦政府就對十六個邦，提供了二十五億歐元的補貼，此外，尚須挹注運量增加之人事與維護等成本。

廉價月票政策受到了德國民眾很大的迴響。根據「德國運輸公司協會」統計，三個月間，共售出五千二百萬張月票；此外，還有一千萬人，經由原本已經購買的地區公共運輸月票取得優惠。低廉的月票，甚至使官方統計的物價指數，也略有下跌。

成效如何？慕尼黑工業大學研究團隊，進行三波的追蹤調查，並以智慧型手機應用程式，紀錄受訪者交通工具使用情形；結論：雖然廉價月票政策，可以增加公共運輸的使用量，但就算是在實驗期間，對於個人交通行為的影響並不大。

根據政策的前、中與後三個階段之交通模式使用頻率，關於公共運輸的使用，「每日使用」與「不使用」者，大致維持相同百分比；換言之，低價月票對於每天使用與不使用公共運輸的民眾，並無影響。然而，每週使用「二至三次」與「四至五次」者，共增加約七至十個百分點；但在實驗結束後，即回跌至與實驗前約略相同的水準。

關於私人車輛的使用，每週使用「二至三次」、「四至五次」以及「每日使用」者，在政策的前、中與後三個階段，皆維持約略相同的百分比。

我國《疫後特別預算》，交通部以：一、「提升公共運輸運量」；二、「減輕通勤負擔」兩目的，提出跨越三個會計年度（至一一四年度）、金額總計二百億元的通勤月票補貼計畫。首先，由於月票針對已經是每日使用公共運輸的「通勤」族群，並不會再帶來額外公共運輸量的顯著增加。

其次，根據德國經驗，交通模式使用頻率變化最大發生在一不常使用、每週使用公共運輸「少於一次」的族群。由於月票在德國全境通行無阻，許多人購買月票，用意在於節省原本相當昂貴的長途交通費用，以拜訪遠方的親友或全國旅行。我國通勤月票補貼，由於採分區或個別縣市的模式、使用區域有相當大的侷限，不常使用公共運輸的民眾，並不會購買，無法產生如德國廉價月票政策，帶來「創生」

公共運輸運量的效果。

至於在減輕通勤負擔面向，我國通勤月票補貼政策，明確地違反公平原則。德國聯邦政府推出廉價月票政策，同時也對燃油降稅，而使油價下跌百分之十五；何以我國政策僅補貼使用公共運輸的通勤族群，而不補貼使用私人運具的通勤族群？

最後，由於各區域、縣市在公共運輸系統發展程度不一，通勤月票補貼，其實是獨厚公共運輸系統發展完善地區，而使交通運輸的城鄉差距，更加惡化。