

TPASS 通勤月票補貼要適可而止

陳國樑

政大財政系教授暨系主任／政大財稅研究中心主任

27 July '24

「TPASS 行政院通勤月票」政策上路已滿一年，趕在立法院本會期結束前，交通部長應邀前往交通委員會，專案報告辦理情形。篇幅三頁的書面內容，一共一二四三字，虛應了事；其中所提出之「增值購買月票人次」與「使用月票搭乘各類公共運輸人次」等數字，不過就是簡單的合計加總，拿來當作政策效果的論據，滑天下之大稽。

但也不過就提出這麼一個草率馬虎的報告，交通部希望在明年底，燒完兩百億元來自特別預算的經費後，從民國一一五年開始，爭取「常態」預算，每年至少九十億元的錢坑，要納稅義務人年年買單。

通勤月票補貼的效果隱晦，政策的執行要適可而止。交通部若一意孤行地推動常態化，勢必排擠交通部的其他預算，有害交通專業，是在其位而壞其政。

首先，根據最近完成，針對基北北桃一千兩百元通勤月票政策，對於台北捷運運量分析的學術研究指出，兩種不同的政策效果實證分析方法，對於搭乘人次分別有增加與下降的不同結果，顯示基北北桃通勤月票補貼，是否提高北捷運量，尚無定論。

其次，根據《聯合報》報導，通勤月票補貼自去年七月上路以來，截至今年三月，平均每月增值多停留在六十多萬人次左右；研判很有可能只是固定族群購買，並沒有吸引新使用者加入。甚至在該段期間，基北北桃通勤月票的增值人次，從一開始高峰的五七·七萬，下跌至五一萬。

第三，根據《報導者》分析通勤月票補貼政策上路一年來，基北北桃的上下班時間路況，結果發現：在重要交通路段，「車速變慢、車子變多」。因此，如果通勤月票補貼，存在任何私人運具移轉公共運輸的效果，完全沒有發揮作用在上下班時間，路況的改善與交通品質的提升。

通勤月票補貼，原為兩年前九合一大選，民進與國民兩黨，北北基桃市長候選人政見交鋒之所在，為選舉造勢的成分居多，何來審慎的規畫？孰料在選戰落幕後，竟然發展成全國性政策。

交通部搭總經費三千八百億元之「疫後特別預算」的順風車，提出兩百億元的通

勤月票方案。根據交通部路政司政策規畫簡報，補貼目的在：一、「提升公共運輸運量」；二、「減輕通勤負擔」；但在沒有進行成本效益評估、也沒有建立任何關鍵績效指標的情形下，決策的政治考慮凌駕專業。

在提升公共運輸運量部分，根據交通部搬出來「最好看」的數字，從去年七月至今年一月，全國實施月票縣市，平均每月使用公共運輸人次，較「月票實施前同期」，成長了一五·八%。但交通部沒告訴國人的是，公共運輸人次的成長，只不過是疫情過後，「回補」國人逐漸恢復過往運輸模式的變化；以北捷來說，去年七月至今年一月的運輸人次，根本尚未回到「疫情前同期」的水準！

在減輕通勤負擔部分，既然已經撒下了超過百億的錢，當然會有效果，問題是，減輕了誰的負擔？從社會重分配的角度，政府應該要作的是減輕經濟弱勢族群的通勤負擔，沒有排富設計的撒幣在通勤月票補貼，甚至有害社會分配的公平。