

## 減稅救物價？恐火上加油

陳國樑／政大財政系教授

物價上漲壓力不小，為平抑物價，行政院於去年底祭出包括水泥、汽油與柴油之貨物稅減稅措施，並同時採取牛肉與小麥之關稅減免手段。農曆年後、趕在開工日，進一步擴大減稅，免徵進口黃豆、小麥與玉米之營業稅，奶油與烘焙用奶粉之關稅減半；並加碼汽油與柴油之貨物稅降稅幅度。

行政院「減稅救物價」的政策思維明顯，然減稅救物價是政治考慮，未必能有效緩減物價上漲壓力，且傷害分配正義；一旦破壞市場機制，恐提油救火，使物價越救越高。

首先，經濟學對於租稅歸宿討論的第一堂課，最重要的結論在於：不論租稅是對消費者或生產者課徵，在單一市場、部分均衡分析的架構下，租稅的實質經濟負擔，決定於市場供給與需求的情形。

同理演繹，如為減稅，實質的經濟利益，亦由市場供給與需求的情形決定。在一般的情況下，政府減稅，由於部分利益會由生產者所獲取，所以消費者所支付之價格的下降幅度，必定會小於減稅的幅度；就減輕消費者負擔而言，減稅的效果難以彰顯。

以較為容易理解的從量（按單位）課稅舉例，假設減稅利益由消費者與生產者均分；若每一單位財貨，減稅一塊錢，消費者與生產者將各自獲得 0.5 塊錢的利益（消費者價格較減稅前下跌 0.5、生產者價格較減稅前上升 0.5）。因此，減了一塊錢的稅，消費者僅能感受到 0.5 塊錢的價格下跌，如何「有感」？

其次，在供給面，如生產者利用減稅期間大量備貨備料，以供後期銷售或生產，則稅收損失會較原本預期更大。此一部分稅收的損失，猶如國庫洞開，任由生產者憑本事予取予求，對於平抑當期物價，並不會有任何效果。更有甚者，若原物料的需求增加，而使當期生產成本上升，當期產品價格亦會隨之上漲。

第三，在需求面，如消費者預期物價將進一步上漲，利用減稅或物價控管期間囤積財貨，以供後期消費使用；此一提前購買的效應，除使稅收損失較預期更大之外，由於當期需求增加，價格反而更進一步攀升。

第四，由於消費者與生產者兩者價格變化之加總，即為減稅幅度，因此，等同以一塊錢的稅收，換取一塊錢的減稅利益，以國庫稅收來補貼市場價格，並無助於緩解因需求或供給變動，所產生的物價上漲壓力；打個比喻，火勢依舊，只不過

換了柴薪祭祝融。

第五，減稅利益的分配，也決定於消費者財貨的需求數量；對於減稅財貨需求越多的消費者，將獲得越大的減稅利益。在財貨需求量與所得為正相關的情形下，減稅的利益將不均的為中高所得者所獲取，有害分配正義。舉例來說，以極端耗油的超級 SUV 作為日常交通工具的富人，相較於油耗經濟、排氣量 50 c.c. 的輕型機車族，富人必然享有因減稅而每公升油價下跌的絕大利益。

最後，若進一步考慮市場與市場間的連動，例如，針對市場 A 減稅，市場 B 之稅負維持不變；在 A、B 兩市場的財貨互為替代的情形下，由於市場 A 之相對價格下跌，消費者會以市場 A 之財貨替代市場 B 之財貨，而使 A 市場需求增加（需求曲線外移）。乃至於 A 市場減稅幅度越高、需求增幅越大，結果猶如火上加油，使市場 A 價格，越救越高。

自由經濟的基石為市場，市場的核心在於價格機制。市場 A 的財貨價格上漲時，消費者會以相對價格下跌的市場 B 之財貨取代（前例中，富有的 SUV 駕駛，面對高漲的油價，或會改搭乘捷運）。一旦市場 A 需求減少，結合生產者在較高的價格下，供給更多的數量，市場 A 的價格，終將回穩。

以減稅為手段，破壞價格機制的運作，是偷懶、不負責任的政策思維，是市場經濟下，政府的自我否定。不知認真面對物價上漲的原委，卻一廂情願的減稅，民眾不僅感受有限，還有可能使物價越救越高；如導致分配惡化，則是錯上加錯，賠了夫人再折兵。