

受益者付費

受益者(使用者)付費聽起來天經地義，它是實現公平社會的手段，它可應用於稅制設計、公共設施收費(如道路、橋樑、環境污染處理……)等，柯 P 當選台北市長以後。就以此為由改變了停車格、U Bike 等市政府的收費政策，對於現有悠遊卡捷運與公車轉乘的折扣，則因爭議甚大而喊停。

前一陣子，大學學費應不應該調漲也曾鬧得沸沸揚揚，我們知道台灣大學的學雜費比起美、日、歐等先進國家實在便宜太多。台灣任何一所公立大學的學雜費收入都是不能支撐其營運成本的，必需要仰賴政府預算的補助，而私立大學的學雜費雖然高於公立大學，但收費也不能自訂，必需經過教育部核准管制，而教育部也會透過各種方式給予私立大學辦學經費的補貼。總而言之，台灣長期以來之所以能採取低學費政策，是因為政府拿稅收去補貼的。由於政府最近財政日益吃緊，就出現了一種說法，主張應調高大學的學雜費，讓大學的收費能夠反映辦學成本，因為大學不屬於義務教育，學生進入大學讀書，增強了自己未來就業時的競爭力，受益的是自己，憑什麼拿全民的稅收去補貼他，這是不公平的，根據「收益者付費」的原則，不是應該自己負擔接受教育所需的成本嗎？

關於大學學費是否應該調漲，個人也在課堂上問過同學，大家同意嗎？贊成嗎？如果有不同意的同學，請說出理由。根據經驗，同學們幾乎沒人敢反對，頂多是盼望等到自己畢業以後再調整，不要影響到自己就好！

現在請聽聽相反的意見，也就是贊成政府拿稅收繼續補貼公私立大學，維持目前的低學費政策，理由是什麼？跟反對者一樣，也是「受益者付費」！什麼？有沒有搞錯？怎麼可能？好吧，請看看以下的分析：

大學採用低學費政策，受益的真的只是學生嗎？不止吧，以下對象也是受益者：

1、 用人單位

大學教育擴大了學生的知識，培養了學生的技能，因此大學畢業生的平均能力應該高於未受過大學教育者，這點企業和社會都是認同的，因為隨著員工學歷愈高，用人單位願意支付的平均薪水也愈高，這點就是證明。學校培訓得愈好，學生的潛力就愈大，也可以節省公司自己未來投入的教育訓練費用。

2、 現在的納稅人

大學畢業生未來就業時薪資較高，這意味著政府未來可以從他們身上課徵到多一點稅收。政府只要用現在的納稅人繳的稅投資在大學生身上四年，在他們就業後到將來退休之前，就可以換來未來四十多年從他們身上多抽到一點稅，當然也就是可以減輕現在納稅義務人未來的稅收分擔。

3、政府

理由與以上一樣，政府先補貼大學生在校時四年的學費負擔，未來可以在他們身上多抽四十多年高一點的稅收，何樂而不為？

你看！政府雖然是拿目前的稅收去補貼高等教育，而稅收正是企業和目前在職場工作的人所繳的，可是他們不正是未來的受益者，難道現在不該付費嗎？

同樣的，台北捷運和公車轉乘是否該折扣優惠，也可以從此角度來分析。當初設計這種優惠制度的目的是吸引市民搭乘大眾交通工具，而折扣優惠的減收等於是拿稅收去補貼這些願意改搭捷運和公車的消費者，請問這樣做符合「受益者付費」的公平正義嗎？當然我們不妨深入分析一下，難道只有改搭捷運公車轉乘的人受益，其他受益者不該負擔成本嗎？請看以下的人是否也受益了呢？

1、仍選擇自行開車和騎機車者

因為那些選擇改搭捷運和公車者把道路空間和停車位讓給了你們，你們是不是少了很多車在路上與你們爭道、比較不會塞車，停車位也比較容易找，記得 2001 年納莉颱風導致捷運大淹水不能營運時，路上交通大打結的慘狀嗎？

2、全體市民

因汽機車排氣污染的減少，一定程度改善了空氣品質，這會使生活在此區域的人都能受益。

3、台北市政府

公車和捷運轉乘的優惠，可使兩者的運量提高，有助於市營的捷運和大都會公車營運效率，可以充實市庫，因此轉乘優惠與其說是補貼到不如說是商業競爭手段。

4、捷運、公車站附近的商家

因轉乘消費者所帶來的客流，有助於商家營運績效，對商家本身、房東、配送業、政府稅收……等，都會帶來效益！

以上分析，說明了一個社會的運作其實是系統性的、動態的、相互關聯的，我們不應該將其分開切斷來看。總的來說，任何一個政策的改變，有其受益的一方，就會有相對受害的一方，亦即有利就有弊，當我們享受其利時，不要忘了必需同時承受其弊，這就是所謂應該付的「代價」！這也證明了「天下沒有白吃的午餐」這句話永遠是對的！