

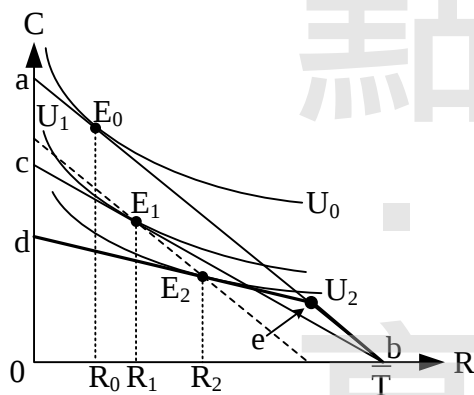
《公共經濟學》

一、對工資所得課稅的方式有二：(1)比例的工資所得稅， $T=tY$ ，其中 t 為工資所得稅之稅率， Y 為工資所得， T 為稅收。(2)線型累進所得稅， $T=t(Y-E)$ ，其中 E 為免稅額。假設休閒為正常財，請問採取何種課稅方式，個人稅後的休閒會比較多？(25分)

試題評析	本題為正規的考古題內容，同學只要熟悉勞動休閒模型，在工資比例稅與線性累進稅兩種分析方式，應可輕鬆全部得分。
考點命中	《高點·高上財政學講義》第三回，張政編撰，第三篇第五章：「租稅理論-課稅效果」。

答：

(一)圖形：相同稅收下，比例稅與線性累進所得稅之比較：



(二)分析：

	課稅前	比例稅	線性累進所得稅
預算線	$\overline{ab}$	$\overline{cb}$	$\overline{deb}$
效用水準	U_0	U_1	U_2
均衡點	E_0	E_1	E_2
休閒數量	R_0	R_1	R_2
勞動數量	$L_0 = \bar{T} - R_0$	$L_1 = \bar{T} - R_1$	$L_2 = \bar{T} - R_2$

(三)結論：

- 1.在相同稅收下，線性累進所得稅的休閒較多($R_2 > R_1$)，亦即比例稅的稅後勞動供給較多($L_1 > L_2$)，亦即。
- 2.在相同稅收下，比例稅的效用水準較高($U_1 > U_2$)。

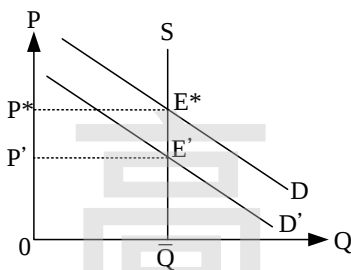
二、美國學者亨利喬治 (Henry George) 主張對土地課稅，這是符合傳統上課稅效率的觀點，還是符合課稅公平的觀點，試說明之。(25分)

試題評析	亨利喬治與重農學派的摺內，皆主張「土地單一稅」，此外老師亦多次強調，土地稅為少數同時符合效率與公平的租稅，同學只要結合此部分的觀念，應可順利回答內容。
考點命中	《高點·高上財政學講義》第三回，張政編撰，第三篇第三章：「租稅概論」、第六章「租稅各論」。

答：

亨利喬治(Henry George)主張土地單一稅，認為對於土地課稅可同時達到效率與公平。

(一)圖形：由於土地數量固定不變，故其供給曲線為垂直。



1. 土地需求線為D、供給線為S，土地數量固定為 $\bar{Q}$ ，均衡價格為 P^* 。
 2. 當土地稅課徵後，需求線下移為 D' ，稅後供給者所收到價格為 P' ，而需求者支付的價格仍為 P^* 。
 3. 政府土地稅收 $\square P^*E'E'P'$ ，全為土地供給者負擔。
- (二)效率觀點：由於土地數量固定不變，故其供給曲線為垂直，在課徵土地稅後，不會產生超額負擔；而且相較於對勞動、資本等其他要素課稅，將會扭曲勞動與投資誘因，因此土地稅符合效率。
- (三)公平觀點：由於土地數量固定不變，故其供給曲線為垂直，在課徵土地稅後，稅負將完全轉嫁於地主負擔，而擁有較多土地者通常為高所得者，故土地稅具有累進性，符合量能公平；而且亨利喬治認為土地的收益是一種純經濟租，屬於不勞而獲所得，因此課徵土地稅符合公平。
- (四)結論：亨利喬治主張土地單一稅，而不需要對其他要素課稅，認為對於土地課稅可同時達到效率與公平。

三、請說明臺灣是否有法律規定：要進行重要公共工程建設，須先進行成本效益分析（cost benefit analysis）某都會區若擬興建一條或二條捷運線，進行成本效益分析時，效益評估上應該會有那些項目？（25分）

試題評析	本題比較偏重實務，特別是經建行政的考生應不易回答預算法中與成本效益分析相關的法規；但興建捷運的效益評估，雖然也偏實務，但同學只要從「直接效益」、「間接效益」的角度出發，仍可回答出相關內容。
考點命中	《高點·高上財政學講義》第二回，張政編撰，第二篇第五章：「成本效益分析」。

答：

(一)依據預算法第34條規定：「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，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。」

(二)若興建捷運其成本效益分析，其效益的評估項目可包括：

1. 直接效益：
 - (1) 民眾交通時間的節省與私人交通工具成本節省。
 - (2) 因捷運替代公車，而使公車成本節省。
 - (3) 因捷運而使一般交通肇事減少。
2. 間接效益：
 - (1) 減少其他交通工具的空氣污染等外部成本。
 - (2) 因公共建設而帶動周圍土地的增值。

四、獎勵民間參與交通建設條例（獎參條例），或是促進民間參與公共建設法（促參法），都有規定：重大公共建設可適用租稅優惠。為何民間機構可以享有租稅優惠？（25分）

試題評析	本題雖然看起來為法規相關考題，但實際上並未要求寫出相關法規內容，而重點在於為什麼要給予民間參與公共建設的租稅優惠，同學可依循BOT的優缺點進行分析，且可以降低政府預算與公債的負擔。本題內容整合性較高，同學必須對於公共經濟理論較為熟悉，才不至於論點過於貧乏。
------	--

考點命中

《高點·高上財政學講義》第三回，張政編撰，第三篇第二章：「公營事業訂價」、第四回第四篇第二章：「預算與公債」。

答：

獎勵民間參與交通建設條例，或是促進民間參與公共建設法，都給予民間企業因參加重大公共建設而給予營利事業所得稅的減免，目的是提高民間參與誘因。其理由如下：

- (一)引入民間資金，減輕政府財政壓力：由於政府支出項目眾多，除了經常性支出，移轉性支出以外，對於公共建設等資本性支出，所需要的預算經費更多，而近年來我國租稅負擔率逐年下降，政府在稅收有限下，面對公共建設支出必須發行公債，故給予民間租稅優惠，提高民間參與誘因，可減少政府赤字，降低政府發行公債等財政壓力。
- (二)作為政府公共支出與公共財提供的替代：由民間參與興建公共建設，可提高交通服務、公共服務水準，作為政府公共服務的替代，促進社會經濟發展。(獎參條例第1條、促參法第1條)
- (三)避免政府失靈：由民間興建或營運公共建設，可透過市場機能運作，有別於政府經營可避免政府失靈提高競爭。
- (四)風險分攤：政府直接投資公共建設背後隱含風險，特別是在出現政府失靈時；因此鼓勵民間資源投入，可降低政府興建公共建設所承擔的風險。

【版權所有，重製必究！】