

價格視為最基本的民生需求，被列為政府必須為民眾解決的問題。時代情境或許迥然不同於當年，讓政府已別無選擇的不得不改革，但最麻煩的是，當政府反覆遊說油電價合理化的必要性的同時，市場已然浮動，從油電到原物料無一不漲，提供百物齊漲的最佳時機，可想而知，民怨只會升高不可能因為政府的遊說而緩解，這是政府不能不承受之痛。

三、政府決策不能關起門來擇善固執，不能忽略國內民意的可承受度，也不能不考慮國際大環境所牽動的市場效應，只有內外全盤思考周延後，才可能讓好的政策在執行後得到好的結果。然而，當政策方向決定後，方法上應「一步到位」或「循序漸進」，不但影響人民感受，也攸關施政成敗。從電價原本預定一次漲足，到萬物齊漲、民怨四起之後，再改回三階段調漲，可看出政府一開始雖拿出魄力，但沒有用對方法，導致民意反彈，才又修正。這樣的施政，美其言是「順應民意」，其實卻是沒有謀定而後動。

四、改革是「做對的事」，但即使理念正確，也要手段細緻，避免反彈過大，反而政策被迫隨著民意轉彎。政府應記取教訓，因為一連串政策的不當，損失的不只是人民有形的財物，更重要是民心向背的嚴重，已是一時半刻也拉不回來了。政府的改革，要選擇最恰當的時機，和利最大而弊最少的方案；簡單一句話：不能讓民眾感覺日子愈來愈難過，甚至過不下去。這種改革必然不會獲得人民普遍的認同。

（四十五）本院黃委員昭順，針對國道高速公路相關單位無視於民眾取巧違規將各收費站、服務區聯外之公務便道作為交流道通行，從未積極作為、嚴格取締，造成每年國道通行費鉅額短收，也對違規通行民眾之行車蒙上陰影。相關主管機關對相關情事之消極不作為有違依法行政之精神，嚴重傷害民眾對行政機關之信賴，應立即檢討、確實執法，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國道高速公路各服務區、收費站路段，為方便員工上下班、執行緊急勤務，多設有公務便道，然而卻被各當地民眾當作交流道自由進出，並利用這個漏洞逃避繳交通行費，繞過收費站，無視「一般車輛禁止進入」的標誌，網路上甚至每個便道都有民眾製作地圖甚至以影片指引如何使用該便道；若僅以一個小時一個收費站 30 台車計算，每年便短收通行費兩億一千萬元，不但減少國道收入，對其他奉公守法的民眾而言更極端不公平。
- 二、然而，針對相關歪風，收費站、服務區和國道警察都表示，當地民眾已經通行多年，一下子要封路取締，恐怕會引起民怨，也只能睜一隻眼閉一隻眼，如此消極態度實在讓人嘆為觀止。尤有甚者，主管機關或為防止大型車輛進出，故於相關便道以紐澤西護欄將原兩線道出入口圍成僅能單一車道雙向通行，而出入口及便道時常為大幅度之彎道，駕駛人視線

受阻，易生事故；上下班時間車潮眾多，匯入及匯出國道之車輛時常搶道，時常發生爭執。

三、國家賠償法第二條第二項規定公務員於執行職務行使公權力時，因故意或過失不法侵害人民自由或權利者，國家應負損害賠償責任。公務員怠於執行職務，致人民自由或權利遭受損害者亦同。同法第三條規定，公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。由上述條文可知，相關單位對目前民眾通行公務車道之消極不作為，若民眾於相關路段發生交通事故，國家將可能面臨國家賠償的責任。加上每年短收之通行費，政府將付出巨大代價，且嚴重損及人民對行政機關之信賴感。

四、綜上，針對目前民眾通行公務車道之歪風，本息譴責相關機關行政怠惰，除影響守法用路人之權益、造成人民生命安全之隱憂，更嚴重損及人民對政府機關之信賴，相關單位應立即加以檢討、改正。

（四十六）本院黃委員昭順，針對 12 年國教為解決教育資源「患不均」的問題，特表芻議。本席認同 12 年國教是為了實現學生平等學習權，進而全面提升公民素質、舒緩升學壓力，引導學子多元適性發展。但是，學習權固然應當平等，惟學生資賦各異，教育的過程及受教的表現必然會出現常態分配上的差異。因此如何落實 12 年國教「均優質化」目標，其實是「說易行難」。在歐美等國，教育的「平等主義」與「菁英主義」早已分途分化；但目前政府規劃的 12 年國教，卻必須在同一學校內同時做到「以平等主義照顧多元性」及「以菁英主義維持優異性」，這是將「學區生」與「特色生」冶於一爐的最大挑戰。本席認為，台灣前時開放大學設立，造成百分百錄取率及滿街大學生「台灣奇蹟」，但學生平均素質低落的前車之鑑，政府應引以為惕。本席再提醒，明星學校可以逐步淡出，但切不可因而反使資優學生在平等主義中被「均質化」了，如何保持資優生的「優質性」並持續開發其潛能，以支撐國家社會的競爭力，將是 12 年國教應專注思考的嚴肅課題。不要讓 12 年國教雖如「台灣健保制度」般成為國際的驕傲，但國家事實的競爭力卻普遍下滑，特向行政院提出質詢。

說明：