

13 年前的當下，國營事業竟還帶頭漲價，加重人民負擔，明顯違背維持國計民生之目標。此外，在中油、台電經營改善結果尚未出爐之前，兩大國營事業支出浮濫、效率不彰情形依舊，竟還以「合理反映成本」為由，將自身責任轉嫁全民買單，甚不合理，以上兩點，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、在 4 月 11 日負責電價調整的「電力及天然氣價格諮詢委員會」開會前，人在非洲的馬英九總統表示「就是因為用電太便宜，所以台灣民眾就不夠重視。」間接拍板為台電的調漲方案背書，然而如此一來，諮詢委員會的討論機制形同虛設，經營改善小組的結論淪為聊備一格，也葬送了與在野黨或是民間意見尋求電價調整共識的機會，若此惡例成為慣例，未來再遇相似情況恐怕將造成更多的專斷獨行以及人民與政府間之衝突。
- 二、台電法定備載電力為 16%，然而去年則高達 20.6%，而根據監察院報告，台電每增加 1%備載電力，背後的發電投資成本將增加約 100 億，換句話說，4.6%的多餘備載電力，就是一筆約 460 億元的投資浪費，幾乎等於去年台電一整年 476 億的虧損。因此，台電應在漲價前先強化自身的電力供應穩定度，降低備載電力需求，進一步節約發電成本，才是長遠之道。
- 三、台電每一年向 9 家民營電廠（IPP）購進大量電力，以 2012 年預算書為例，就編列高達 1191 億元的購電預算，然而卻出現有多家民營電廠其售予台電的每度電價，遠高於台電自行發電之成本，再加上台電過高的備載電力，進而形成了台電向民營電廠買進大量昂貴卻又不需要的電力，如此的荒謬現象。因此，台電應重新檢討向民營電廠購電之數量與單價，而非簡單以合約為由，在人民負擔不斷加重的同時，繼續放任民營電廠賺進豐厚盈餘。

（六十）本院姚委員文智，針對行政院擬將汽燃費改採每公升附加 4.6 元隨油徵收政策，若無法有效提出大眾運輸誘因以及階段式調整策略之配套，恐將造成國內機車族龐大負擔，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據交通部最新統計，國內機車之登記數量約為 1521 萬輛。從交通部最近一次的機車使用狀況調查，重型機車平均每公升可行駛之距離約為 21.5 公里；而輕型機車則為 21 公里。至於現行汽燃費採隨車徵收，近 1163 萬輛之重型機車之汽燃費每年 450 元，358 萬輛之輕型機車之汽燃費則為每年 300 元。
- 二、台灣每年徵收總計約 450 億的汽燃費，以去年全台加油量 98 億 7177 萬公升計算，粗估平

均每公升汽油徵收之汽燃費為 4.5 元，若行政院實施隨油徵收政策，由交通部統計資料可以看出，每輛機車每天平均行駛 14.1 公里，重型機車一年要支付的汽燃費將高達 1077 元，比現行的收費多支付了近 630 元，至於輕型機車則是 1102 元，比現行收費多近 800 元。若以目前 48% 的通勤（學）族選擇用機車作為交通工具來計算，每天通勤距離將高達 30 公里以上，汽燃費對民眾的負擔恐將更重。

三、隨油徵收汽燃費乃使用者付費之觀念，但政府施政仍應以降低衝擊以利誘取代加重課稅為原則，行政院僅提出汽燃費隨油徵收之政策風向球，未提供大眾運輸便利性與易得行之利誘配套，亦未見階段性實施之衝擊降低手段，簡直視人民辛苦攢錢之荷包為國庫任意伸手掏錢之口袋，更何況，汽燃費無法併入能源稅徵收，將無法有效杜絕免稅油與應稅油之間的不法流動。

四、綜觀國外大眾運輸網之建置與單一票價之補貼措施，綿密的公車、捷運行駛班次與路線，不分距離的單程統一票價已有卓著成效為鑒。行政院勿以增加人民痛苦為常，在研擬完善配套方案、且具有社會共識之前，不應貿然實施汽燃費隨油徵收之政策。

（六十一）本院許委員添財，有鑑於台灣高鐵將於一〇四年高鐵將再增設南港、苗栗、彰化、雲林四站，估計四站啟用後，若每站都停靠，高鐵北高單趟需花兩個半小時，比現在的兩個小時多花上 30 分鐘，為確保高鐵高度行車效率促進南北平衡，建請高鐵應採跳站停靠與五都直達模式，特向行政院提出質詢。

說明：

目前高鐵站由台北至高雄已設有台北、板橋、桃園、新竹、台中、嘉義、台南、左營等八站，民國一〇四年將再增設南港、苗栗、彰化、雲林四站，總共將設十二站，若採每站停靠模式，每站都需花六到七分鐘，推估未來如果十二站，每站都停靠，北高一趟行車預計要多花半小時。

建議：

1. 高鐵沿線經過台北市、新北市、台中市、台南市與高雄市等五大直轄市，每日往返南北的商務客與旅客人數眾多，為確保五大站行車時間最短，應採跳站停靠模式。
2. 為便利台南鄉親與商務人士南北奔波，台南站應比照板橋站與台北站，與左營站同享台北直達車。

（六十二）本院許委員添財，鑑於台南市「海安路地下街工程」自民國 82 年起歷經三任市長長達 19 年，台南市民一心企盼完工開放