

系邁向無能，但絕不是不可避免之惡，反應是必要之善，端看如何地去運作，方為社會之福，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、政府當前公部門的各類評鑑制度亂象，已嚴重干擾行政管理甚或專業技能的空間。諸如單一標準是否反會喪失部分須多元的價值？已不乏議論！尤其；部分評鑑制度挾雞毛當令箭，執行時不僅以齊一化的評鑑指標，來衡量不同發展、定位與區位條件的不同類型部門，也忽略不同領域、不同單為所應有不同評鑑機制，荒誕八股的評鑑報告及繁複的評鑑行政，已綑綁公部門應有的活力與動能，更令所有主官（管）陷入虛假的評鑑作文競賽中。
- 二、合理而公平的評鑑制度是促成政府公部門行政績效改善的手段，正常的評鑑與升等辦法，是汰換不適任以及激勵員工的重要機制。然真正的評鑑需要建基於民主自治的精神，也需要更多單位間的共識和參與才能促成。但因部分主責單位握有決定評鑑指標的權力，掌握人事任用權力，造成各受評單位噤若寒蟬，心中有警總，失去自主性，產生許多亂象，尤其許多作業已流於形式，若不針對缺失任其發展，顯然前景「弊大於利」。
- 三、評鑑這兩個字在台灣已經成為不可避免之惡，目前中央政府機關施政，多是先訂出一些行政指標，然後要求執行單位依據指標交出成績，這似乎是天經地義，合理不過，但是當每項施政工作都必須繳交成績時，就會造成評鑑項目繁多，窮於應付，甚至產生虛偽造假的情形。這種評鑑方式已使得基層組織變成無能，這是非常嚴重的現象。因為基層組織只執行所謂的防衛型工作，也就是評鑑指標內的工作我才做，若是不在評鑑指標內，即使這個工作有多麼重要，是絕對該做但卻無人主動唯之，這是評鑑最怕造成的副作用，但已經在政府各部門成形。
- 四、正確的評鑑；應該是要將能力還給基層執行單位，充能式的評鑑以及受服務者評鑑才是正確方式。而不是一味在各種策略方案上打轉，所謂充能評鑑就是給申論題，讓受評單位提出他們的具體目標，自己研擬策略去達成，用 PDR 的管理精神去執行，P（Plan 計畫），確定方針和目標，確定活動計畫，D（Do 執行），實地去執行，實現計畫中的內容，R（Review 考核），總結執行計畫的結果，瞭解效果為何，及找出問題點，根據檢查的問題點進行改善，將成功的經驗加以適當推廣、標準化；將產生的問題點加以解決，以免重複發生，尚未解決的問題可再進行下一個 PDR 循環，繼續進行改善。
- 五、中央主管機關在 PDR 的循環中扮演鷹架角色，僅提供評鑑的大指標框架；及各類教育訓練與專家輔導，其餘由受評單位依據實況自訂評鑑細目，並於期末檢討改進！也許實施「充能式」評鑑初期，單位會不知所措或訂定極少的評鑑指標，但民眾會採取淘汰性選擇，也就是人民會對公部門產生約制力，不力的單位自然會遭舉發，而想生存的單位將會主動要求上級指導，並不斷的力求提升績效，這時政府及民眾才是雙贏。

（五十六）本院黃委員昭順，針對國際貨幣基金（IMF）的首席經濟學家

日前在該組織的年度會議上表示，全球通貨膨脹率的持續下跌，令人感到憂心；特籲請政府應未雨綢繆。從金融海嘯之後，全球整體經濟除未見真正起色外，更面臨「低通膨成長」甚至是「通縮」的疑慮？因此 IMF 的擔心當然其來有至。放眼現實；日本和歐洲經濟成長低迷，並且持續執行貨幣寬鬆政策，目前只有美國經濟成長差強人意，是唯一可能調升利率的國家。但美國聯準會（FED）主席葉倫日前卻指出，若經濟前景明顯惡化，也不排除實施負利率的說法，可見美國的經濟成長其實尚不夠穩定。簡言之；美日歐央行直來的想方設法，就是要達成通貨膨脹的目標，以免落入通貨緊縮的陷阱。而台灣自今年以來，CPI 年增率開始連續出現負值，原本去（103）年投資人預測油價大幅下跌，有利於完全進口能源的我國，並且預估經濟成長率將會提高，然偏偏因全球經濟不景氣影響，今（104）年台灣經濟成長率卻可能連 1% 都不到，復加前八月的物價指數也的確出現月月負值，那怎麼不讓人擔心台灣也要陷入通縮的窘境！本席嚴肅的提醒政府，務必要確切掌握物價指數變化，以有效因應，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、由於今（104）年以來國際油價、原物料價格較去年同期大幅下跌，致進口物價明顯下滑，主計總處評估明（105）年物價水準 1.5%，目前沒有通縮疑慮，物價下跌主因歐元、石油下跌，是供給因素，並非需求因素！但反觀；歐元區再度陷入通縮，消費者物價意外較去年同期下滑，此為歐洲央行（ECB）3 月推出購債振興方案以來首見通縮。市場人士預料 ECB 可能祭出更多寬鬆政策，以對抗通縮威脅。因一旦通縮持續且增強，將導致消費者支出萎縮、企業投資暫緩、需求衰退和就業減少的惡性循環。
- 二、國際貨幣基金（IMF）的首席經濟學家日前在該組織的年度會議上表示，全球通貨膨脹率的持續下跌，令人感到憂心；IMF 的擔心有其背景因素，日本央行於 10 月底前召開了貨幣政策會議，宣示繼續維持目前的寬鬆貨幣政策不變，同時下修今年和明年的經濟成長和物價預測。接著是歐洲央行總裁德拉吉公開放話說，通縮和通膨一樣，只會不停的破壞經濟的繁榮和穩定；因此他認為，若有需要，歐洲央行會在 12 月檢討是否有必要擴大貨幣量化寬鬆規模來對抗通縮。德拉吉談話後，歐元匯率就走貶。
- 三、目前只有美國經濟成長差強人意，而且是唯一可能調升利率的主要已開發國家。美國聯準

會（FED）主席葉倫日前在國會作證時表示，如果通膨率可望在中期內達到 2% 的設定目標，FED 就有可能在 12 月發表升息聲明。不過她在答覆質詢時卻也鬆口指出，若經濟前景明顯惡化，聯準會也不排除實施負利率，可見美國的經濟成長尚不夠穩定。

四、台灣消費者物價指數（CPI）年增率，其實從千禧年之後，國內的通膨率除了 94 年的 2.3% 和 97 年的 3.52% 以外，均未超過 2%，而且央行也一直採取貨幣寬鬆政策。不過自今（104）年以來，台灣的 CPI 年增率開始連續出現負值，許多專家認為，台灣也和歐日等國一樣，正在出現通縮危機。由於我國幾乎是完全的能源進口國，國際油價從去（103）年第三季的 110 美元快速滑落至今，油價幾近腰斬，反映在消費者物價年增率呈現 1% 以內的負值，應該是相當合理的。投資人預測油價大幅下跌有利於完全進口能源的台灣，並且預估經濟成長率將會提高，然而受到全球經濟不景氣影響，今年台灣經濟成長率卻 1% 都不到，進而擔心台灣也要陷入通縮的窘境。

（五十七）本院黃委員昭順，針對日前一 82 歲老翁，疑因誤把油門當煞車，連撞七輛汽機單車，造成一死四傷慘劇，特再籲請政府加快長者限齡駕駛的政策。高齡長者視覺、聽覺、體力多已日漸退化，反應也較為遲緩，遇到路況複雜，氣候險惡時，常因分神而失控，等到回過神來，多已大禍臨頭，措手不及。對年長者駕駛予以限制，除了顧慮其自己危險外，也同時是為了要珍惜別人的性命安全，免得出了車禍，就要承受致命打擊。2025 年台灣即邁向超高齡化社會，平均壽命為 79 至 82 歲之間，百歲人瑞亦多達 3,000 餘人，不難想像如果這些長者都還在開車，其潛存交通危安有多令人擔憂。政府打算後（106）年推出配套措施，納管年齡預計為 70 歲，75 歲與 80 歲等三個年齡門檻，在實施高齡駕照管理政策後，年長者須定期接受測驗，這是很好構想，駕駛安全確有從嚴管制的必要。但此攸關己身與旁人生命安全之事，為何不能加快腳步？主管機關應即參考先進國家作法，再斟酌我國國情，訂出合情合理的法令，讓高齡駕駛者儘早有所遵循，特向行政院提出質詢。

說明：

一、高齡者可能面臨視力、聽力及認知能力等退化，其中失智就是認知能力退化的一環，政府應正視高齡者駕駛換證議題，參考國外制度，並研議如何改善。例如美國對 65 歲以上高齡