

拾壹、政府推動空氣污染減量措施執行情形

空氣污染係影響國民健康的主要環境風險之一，空氣品質對人類健康的影響亦是全球關注議題。按臺灣永續發展目標核心目標 6，列有改善空氣品質，維護國民健康之具體目標。行政院為改善空氣品質及維護生活環境，於 106 年 4 月及 12 月核定空氣污染防制策略及空氣污染防制行動方案，期能解決國內空氣污染問題，

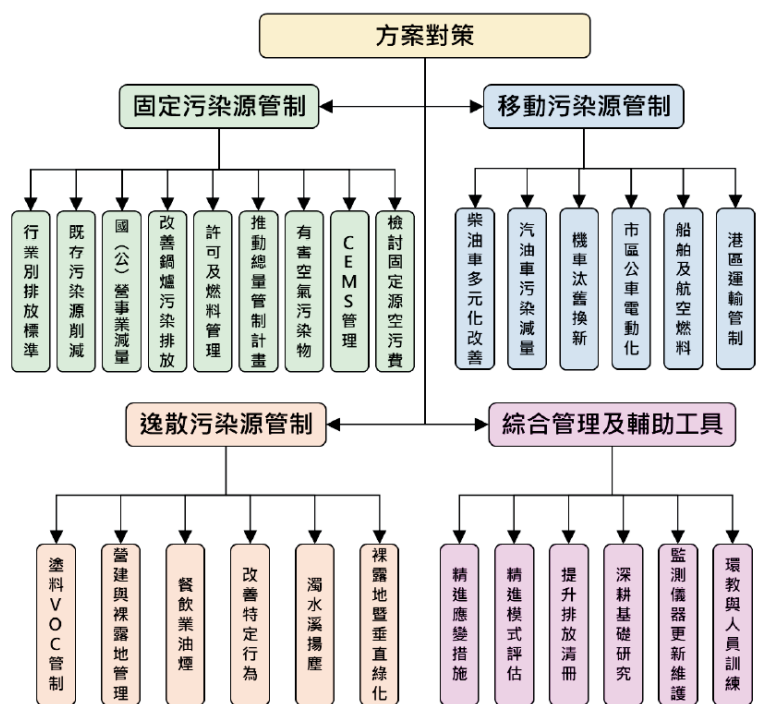
圖 1 空氣污染防制方案（109 年至 112 年）



資料來源：擷取自環境部空氣品質改善維護資訊網。

並責成環境部推動空氣污染防制法修正，以建構空氣品質管理制度；環境部復為透過多元化空氣污染改善措施，有效提升空氣品質，爰依 107 年 8 月 1 日修正公布之空氣污染防制法第 7 條規定，報經行政院於 109 年 5 月 22 日核定空氣污染防制方案（109 年至 112 年）（圖 1），推動固定污染源管制、逸散污染源管制、移動污染源管制、綜合管理及輔助工具等 4 大面向，共計 27 項空氣污染管制對策（圖 2），由行政院公共工程

圖 2 27 項空氣污染管制對策



資料來源：擷取自空氣污染防制方案（109 年至 112 年）。

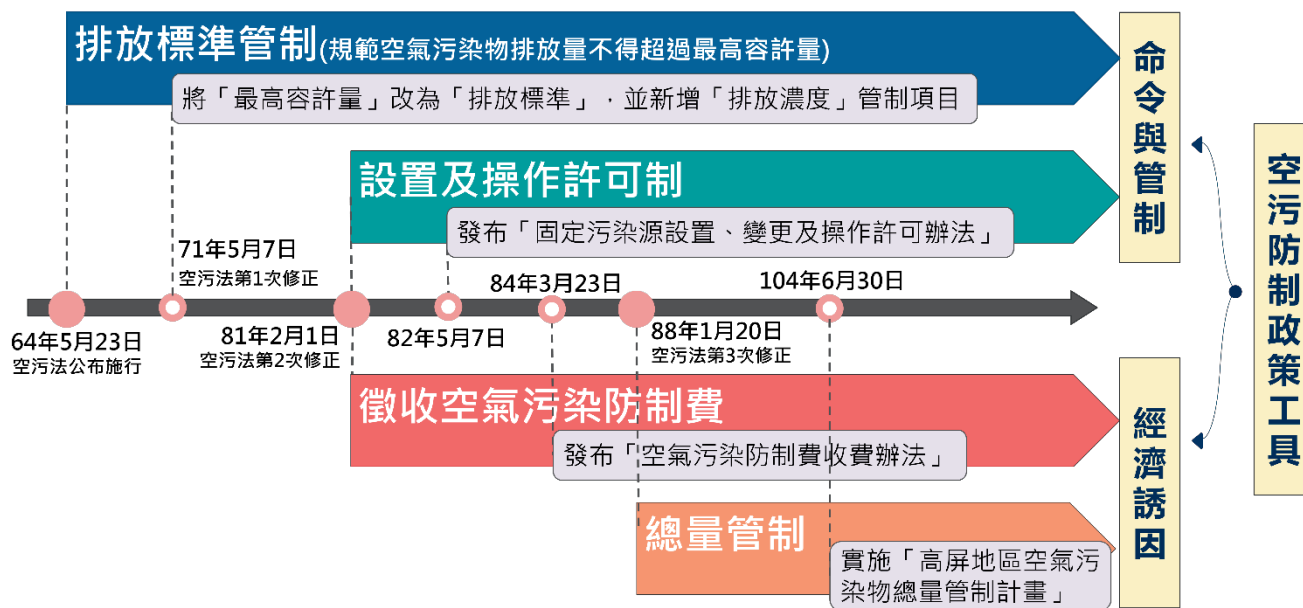
委員會、內政部、財政部、經濟部、教育部、交通部、勞動部、衛生福利部、環境部、農業部、國家科學及技術委員會、金融監督管理委員會等 12 個中央目的事業主管機關共同辦理，以提升空氣品質，維護國民健康。茲將政府有關空氣污染減量措施推動情形暨審計機關重要審核意見，說明如次：

一、空氣污染減量措施推動情形

(一) 我國空氣污染防制政策推動沿革

政府鑑於空氣品質攸關民眾健康及生命安全，為改善空氣品質，有效降低空氣污染物濃度，前於 64 年 5 月 23 日公布施行空氣污染防制法，推動各項空氣污染防制政策，迄已歷經 9 次修正。綜觀空氣污染防制法歷次修正情形，我國空氣污染防制政策大致可分為排放標準管制、設置及操作許可制、徵收空氣污染防制費、總量管制等 4 個階段（圖 3），茲就各階段推動情形分述如次：

圖 3 空氣污染防制政策工具沿革



註：1. 本圖係擇要摘錄第 1 至 3 次修法內容所增訂之主要政策工具。

2. 資料來源：本部自行繪製。

1. 排放標準管制階段

空氣污染防制法於 64 年 5 月 23 日公布施行後，以「最高容許量」（即排放每一立方公尺廢氣中容許混存各種空氣污染物之最高限量）作為空氣污染防制之主要管制工具，明定地方主管機關劃定之空氣污染防制區內，其空氣污染物排放量不得超過最高容許量，若空氣污染防制區內之工商廠、場、交通工具，其空氣污染物

排放量超過最高容許量，則應設置空氣污染防制設備或適當防制措施。嗣空氣污染防制法於 71 年 5 月 7 日第 1 次修正公布後，將管制方式由「最高容許量」改為「排放標準」(Discharge Standards)，管制內容除排放量外，亦新增排放濃度，規範空氣污染物之排放濃度或排放量應符合排放標準，針對超過排放標準者須予以裁處，據以達到抑制空氣污染物排放之效果。

2. 設置及操作許可制階段

空氣污染防制法於 81 年 2 月 1 日第 2 次修正公布後，新增空氣污染源概念，將空氣污染源定義為排放空氣污染物之物理或化學操作單元，並區分為固定污染源及移動污染源，其中固定污染源係指非因本身動力而改變位置之污染源，包括工廠、場之煙囪排放、廠內逸散、營建施工產生之粉塵逸散、露天燃燒等。該次修正內容引進美國採行多年且具有相當管制成效之「許可制度」(Permit System)，規範公私場所於設置或變更固定污染源前，應檢具空氣污染防制計畫，向地方主管機關申請核發設置許可證，始得進行設置，並於實際操作前提出符合排放標準相關證明文件，經地方主管機關審查通過及核發操作許可證，始得開始操作。設置及操作許可制透過預先審查機制納入嚴格管理，後續亦由環保單位進行稽查，確認固定污染源是否依核定許可證內容進行操作，促使公私場所加強對於固定污染源操作之自我管理。環境部復於 82 年 5 月 7 日發布「固定污染源設置、變更及操作許可辦法」，作為地方主管機關審核及核發許可證之依據。

3. 徵收空氣污染防制費階段

空氣污染防制費為各國推動污染管制常見之經濟誘因環境政策工具。英國經濟學家亞瑟·塞西爾·皮古 (Arthur Cecil Pigou) 認為環境污染所產生的外部性是環境問題的根本原因，當環境污染排放量到達一定程度，為數眾多且與污染排放不具關連性的第三方，將間接受到環境污染負面影響。政府為解決空氣污染物造成外部性問題，基於「污染者付費」原則，於 81 年 2 月 1 日修正公布之空氣污染防制法第 10 條第 1 項規定，增訂各級主管機關應依污染源排放空氣污染物之種類及排放量，徵收空氣污染防制費之法源依據，透過將外部成本內部化，由污染排放者自行負擔污染排放所產生的外部成本，促使空氣污染物排放量削減至社會最適規模，建立「行政管制」與「經濟誘因」並存之雙軌管制制度，提升公私場所自主減量之

誘因，達到改善空氣品質之目標。環境部於 84 年 3 月 23 日發布「空氣污染防制費收費辦法」，針對不同空氣污染物種類訂定收費費率及申報方式，正式開始徵收空氣污染防制費。

4. 總量管制階段

總量管制亦為各國常用之經濟誘因工具，由政府設定排放總量上限，透過拍賣或直接銷售將核配額 (Allowances) 分配給各排放源，讓所有排放源在市場機制中自由交易，最終排放交易結果會達到最有效率分配，即能有效抑制排放。空氣污染防制法於 88 年 1 月 20 日第 3 次修正公布後，參酌先進國家空氣品質管理作法，引進「新設污染源審核制度」(New Source Review) 及「減量額度抵換制度」(Emission Reduction Credits Offset) 等概念，規範中央主管機關得指定總量管制區，公告實施總量管制。環境部為加速改善高屏地區空氣品質，於 104 年 6 月 30 日會同經濟部公告實施「高屏地區空氣污染物總量管制計畫」，規範既存固定污染源應就粒狀污染物 (下稱 TSP)、硫氧化物 (下稱 SO_x)、氮氧化物 (下稱 NO_x) 及揮發性有機物 (下稱 VOCs) 等 4 項管制空氣污染物，達成指定削減認可排放量 5% 之目標。

(二) 空氣污染減量措施執行情形

據各中央目的事業主管機關統計，為推動各項空氣污染減量措施，109 至 112 年度於空氣污染防制方案 (109 年至 112 年) 共計編列預算數 321 億 9,416 萬餘元，截至 113 年底止，累計實現數 441 億 1,377 萬餘元 (表 1)。按空氣污染防制方案 (109 年至 112 年) 已於 112 年底屆期，環境部嗣於 113 年 4 月彙整完成「空氣污染防制方案執行報告」，綜整該防制方案執行重點成果，包括：在固定污染源管制面向，完成修正水泥業及半導體

表 1 空氣污染防制方案 (109 年至 112 年) 預算執行情形

單位：新臺幣千元

目的事業 主管機關	預算數	截至 113 年底止 累計實現數
合計	32,194,168	44,113,779
行政院公共 工程委員會	—	—
內政部	28,696	27,552
財政部	—	—
教育部	8,000	8,000
經濟部	21,614,488	21,619,388
交通部	259,071	259,071
勞動部	—	—
農業部	406,240	392,610
衛生福利部	—	—
環境部	9,874,872	21,399,788
國家科學及 技術委員會	2,800	407,366
金融監督管 理委員會	—	—

註：1. 各目的事業主管機關預算數係以行政院 109 年 5 月 22 日核定「空氣污染防制方案 (109 年至 112 年)」之編列經費填列，惟於該方案辦理期間，因各項空氣污染減量對策實際需要，自其他工作計畫流入或由非營業基金挹注，致經濟部、國家科學及技術委員會、環境部等目的事業主管機關之累計實現數大於預算數。

2. 資料來源：整理自表內各目的事業主管機關提供資料。

製造業等 5 項空氣污染管制及排放標準、累計改造或汰換改用乾淨燃料鍋爐達 7,036 座；在逸散污染源管制面向，推動紙錢集中燃燒達 8 萬 6,686 公噸、輔導改善金爐（圖 4）累計 1,132 座、辦理綠建築審核及抽查計 7,192 件、補助農友施用含稻草分解菌有機質肥料計 1 萬 9,005 公頃、濁水溪流域上游抑制土砂下移量累計達 18.69 萬立方公尺；在移動污染源管制面向，累計減徵退還報廢換購新車貨物稅 214 萬 4,823 輛（含大型柴油車、汽車及機車）、補助換購電動大客車計 1,831 輛、補助 1 至 3 期大型柴油車汰舊換新及調修改善計 5 萬 7 千餘輛、推動國際航線船舶使用低硫燃油並累計完成檢查 4,154 艘次；在綜合管理及輔助工具面向，修正發布「空氣品質嚴重惡化警告發布及緊急防制辦法」及「空氣品質模式模擬規範」等規定、執行空氣品質環境監測 1 萬 6,531 點次監測、執行營建工地巡查作業計 2,182 處次、火力發電廠配合環境部發布空氣品質預報執行機組降載 5,062 次。

圖 4 屏東崁頂「金屏安」環保金爐



資料來源：本部自行拍攝。

（三）空氣品質改善目標達成情形

依空氣污染防制方案（109 年至 112 年）肆、全國防制目標及執行策略，該方案預期目標為 112 年度細懸浮微粒（下稱 $PM_{2.5}$ ）全國年平均濃度降低至 15 微克/立方公尺（下稱 $\mu g/m^3$ ），且 109 年度空氣品質健康戶外活動日數【即空氣品質指標（Air Quality Index, AQI） ≤ 100 】之比率提升至 85% 以上。據環境部統計，全國 $PM_{2.5}$ 年平均濃度自 106 年度之 $18.3 \mu g/m^3$ 下降至 112 年度之 $13.7 \mu g/m^3$ ，已達成原訂方案目標 $15 \mu g/m^3$ 。另環境部將臭氧（下稱 O_3 ）、 $PM_{2.5}$ 、懸浮微粒（ PM_{10} ）、一氧化碳（CO）、二氧化硫（ SO_2 ）及二氧化氮（ NO_2 ）等空氣污染物濃度之監測數值，依其對人體健康之影響程度，換算成 AQI，並分成良好（0 至 50）、普通（51 至 100）、對敏感族群不健康（101 至 150）、對所有族群不健康（151 至 200）、非常不健康（201 至 300）及危害（301 至 500）等 6 個等級。據環境部統計，全國空氣品質健康戶外

活動日數 (AQI ≤ 100) 比率自 106 年度之 81.92% 上升至 112 年度之 93.19%，亦達原訂目標 85%。

(四) 空氣污染防制費徵收情形

依空氣污染防制法第 16 條第 1 項規定：「各級主管機關得對排放空氣污染物之固定污染源及移動污染源徵收空氣污染防制費……。」按固定污染源空氣污染防制費係由公私場所依空氣污染防制費收費辦法第 10 條規範之連續自動監測設施 (Continuous Emission Monitoring Systems, CEMS) 監測資料、揮發性有機物自廠係數、檢測計量結果、排放係數、質量平衡計量方式等，計算空氣污染物排放量，依據環境部訂定之各項收費費率，按季於「空氣污染防制費暨排放量申報整合管理系統」申報 (營建工程則於開工前申報)。移動污染源空氣污染防制費則係採「隨油徵收」，由油燃料之銷售者或進口者，依空氣污染防制費收費辦法第 2 條規定，根據每月油燃料種類、成分標準及性能標準、各銷售批次數量，按收費費率核算應徵收費額，於每月 15 日前向中央主管機關申報。

復依空氣污染防制法第 17 條第 1 項規定：「前條空氣污染防制費除營建工程由直轄市、縣 (市) 主管機關徵收外，由中央主管機關徵收。中央主管機關由固定污染源所收款項，應以百分之六十比率將其撥交該固定污染源所在直轄市、縣 (市) 主管機關；由移動污染源所收款項，應以百分之二十比率將其撥交該移動污染源使用者設籍地或油燃料銷售地所在直轄市、縣 (市) 主管機關。」據環境部統計，113 年度全國空氣污染防制費徵收金額共計 105 億 7,999 萬餘元，其中撥付中央主管機關計 50 億 5,646 萬餘元、撥付地方主管機關計 55 億 2,353 萬餘元 (表 2)。

表 2 113 年度空氣污染防制費徵收情形

單位：新臺幣千元

污染源	空氣污染防制費徵收金額		
	合計	中央主管機關	地方主管機關
合計	10,579,997	5,056,465	5,523,532
固定污染源	3,364,066	1,343,856	2,020,210
移動污染源	4,697,319	3,712,609	984,709
營建工程	2,518,611		2,518,611

資料來源：整理自環境部提供資料。

另依空氣污染防制費收費辦法第 25 條規定：「中央主管機關得將空氣污染防制費之徵收與申報作業之結算、核算、核定、查核與檢驗、繳費金額不足之追補繳作業、空氣污染物排放量計算方法審查認定等事項，委辦直轄市、縣 (市) 主管機

關辦理。」環境部前於 97 年 3 月 31 日公告將固定污染源空氣污染防制費之核定與追補繳等業務委託各地方政府環境保護局執行。據各地方政府統計，111 至 113 年度查核營建工程以外固定污染源空氣污染防制費申報情形計 1 萬 4,383 家次，經查核發現短漏報家次 1,519 家次、核定應追繳金額為 5 億 4,392 萬餘元，截至 113 年底止，已繳納 2 億 9,206 萬餘元（53.70%）（表 3）。

表 3 各地方政府查核營建工程以外固定污染源之空氣污染防制費申報情形

單位：家次、新臺幣千元

查核年度	查核家次	短漏報家次	核定應追繳金額	截至 113 年底已繳納金額
合計	14,383	1,519	543,928	292,069
111	4,537	458	130,006	124,848
112	4,755	470	142,316	99,800
113	5,091	591	271,606	67,421

資料來源：整理自各地方政府環境保護局提供資料。

二、審計機關重要審核意見

本部為加強查核政府推動空氣污染減量措施執行情形，經召開專家諮詢會議，以周延查核面向，進行跨域專案查核。茲將本部查核政府推動空氣污染減量措施執行情形所提重要審核意見，區分為固定污染源管制對策、逸散污染源管制對策、移動污染源管制對策、綜合管理及輔助工具等 4 個面向，歸納摘述如次：

（一）固定污染源管制對策

1. 環境部推動高屏地區空氣污染物總量管制計畫，惟第二實施期程延宕近 7 年迄未能如期銜接，且未持續督促高雄市及屏東縣政府於過渡期間，逐年檢核減量目標達成情形，致涉有超標排放卻漏未裁處情形嚴重，允宜研謀改善，以利提升總量管制計畫執行成效：環境部為加速改善高雄市及屏東縣空氣品質，於 104 年 6 月 30 日會同經濟部公告實施「高屏地區空氣污染物總量管制計畫」，第一實施期程自 104 年 6 月 30 日至 107 年 6 月 29 日，規範既存固定污染源應就 TSP、SO_x、NO_x 及 VOCs 等 4 項管制空氣污染物，向地方主管機關申請認可排放量，並指定削減認可排放量之 5% 作為減量目標，惟因各界對於第二實施期程所列指定削減量及污染量抵換交易等機制仍有疑義，相關規範內容未獲共識，致截至 114 年 5 月底止，「高屏地區空氣污染物總量管制計畫」第一實施期程已屆滿近 7 年，第

二實施期程延宕仍未能公告實施。環境部雖於 107 年 7 月 6 日發布「高屏地區空氣污染物總量管制計畫修正公告施行前過渡期間執行原則」，作為過渡期間之替代方案，惟未本於空氣污染防制法中央主管機關權責，督促高雄市及屏東縣政府落實執行總量管制計畫相關規範，致對於空氣污染物實際排放量超逾減量目標值之公私場所裁處比率未及 1 成，難以達到嚇阻效果，經函請行政院督促環境部探究第二實施期程迄未能如期實施之問題癥結，積極與相關部會及地方政府協調溝通，儘速建立共識據以落實執行。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾捌、環境部主管項下重要審核意見（三）2.】

2. 環境部以公私場所申請日前 7 年內最大年排放量作為總量管制計畫減量 5% 之上限基準值，減量目標設定過於寬鬆，致 10 年來既存固定污染源之污染物抵換量偏低，又未衡酌加嚴排放標準後之實際排放量，重新檢討調整目標值，近 3 年度公私場所取得實際削減量差額者家數未及 1 成，允宜研謀改善：環境部為規劃推動總量管制制度，於 100 年 6 月 24 日修正發布既存固定污染源污染排放量認可準則第 3 條第 1 項，明定地方主管機關係以申請日前 7 年內完整操作年度之最大年排放量，計算公私場所既存固定污染源之認可排放量，並以認可排放量削減 5% 之目標值作為排放總量上限。惟查，「高屏地區空氣污染物總量管制計畫」自 104 年 6 月 30 日起實施至 114 年 3 月底止已將屆滿 10 年，該期間僅 6 家公私場所購買實際削減量差額進行抵換，既存固定污染源之抵換件數甚低，顯示減量目標設定過於寬鬆，致多數公私場所無須購買實際削減量差額進行抵換，即可達成減量目標，市場供需顯有失衡；另高雄市及屏東縣政府為進一步改善空氣品質，自 104 年 6 月 30 日起分別加嚴 2 次、1 次固定污染源空氣污染物排放標準，惟環境部多年來未衡酌該 2 地方政府加嚴空氣污染物排放標準後之實際排放量，重新檢討認可排放量計算基準之合理性，並調整目標年排放量，對於公私場所既存固定污染源之管制力道有限，致 111 至 113 年度既存固定污染源新增採行減量措施比率未及 1 成，經函請行政院督促環境部重新檢討總量管制計畫減量目標設定之合理性及增量抵換運作機制之妥適性，並將檢討結果儘速納入第二實施期程，以維持排放交易市場機制之遂行。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾捌、環境部主管項下重要審核意見（三）3.】

3. 台灣電力公司戮力推動空污改善計畫，以降低火力發電廠之溫室氣體及空氣污染物排放量，惟燃煤機組溫室氣體淨排放強度，及違反環保法規遭裁罰件數與金額，均呈逐年增加趨勢，允宜研謀善策妥處，以落實永續發展及環境保護：台灣電力公司為配合綠能國家政策，逐步降低火力發電機組之溫室氣體排放量，以 105 年度火力發電溫室氣體淨排放強度（下稱淨排放強度）0.675 公斤二氧化碳當量/度（下稱 CO₂e/度）作為基準，訂定 110 至 114 年度淨排放強度較 105 年度基準分別降低 7%、7%、7.1%、8.5% 及 15% 之目標。經查，台灣電力公司 110 至 112 年度火力發電淨排放強度分別為 0.632、0.627、0.621 公斤 CO₂e/度，相較 105 年度下降比率分別為 6.3%、7.1%、8%，111 及 112 年度雖已達排放強度減量目標，惟火力機組項下之燃煤機組淨排放強度 108 至 112 年度，分別為 0.890、0.894、0.901、0.906、0.911 公斤 CO₂e/度，呈逐年增加趨勢，顯示燃煤機組淨排放強度尚待改善。另 111、112 年度及 113 年度截至 11 月底止，違反環保法規遭裁罰件數（金額）分別為 3 件（33 萬元）、4 件（80 萬元）、8 件（252.4 萬元），遭裁罰件數及裁罰金額皆逐年增加，經分析違反法規種類，以違反空氣污染防制法 8 件最多（占 53.33%），且以 113 年 7 月在大潭發電廠進行 9 號機試車期間，因尚未取得固定污染源試車許可即運轉機組，遭裁罰 160 萬元為最高，顯示相關法遵作業未臻落實等情事，經函請台灣電力公司研謀善策因應妥處。【詳審核報告營業部分乙、貳、三、台灣電力股份有限公司項下重要審核意見 2.（2）】

4. 環境部已對固定污染源開徵空氣污染防制費，並委託地方政府環境保護局執行費用核算（定）、查核及追補繳等作業，惟各公私場所短、漏（誤）報情形頻仍，尚待追（補）繳金額頗鉅，允宜督促加速清理催繳及完備相關內控機制，以增裕空氣污染防制基金收入：依空氣污染防制費收費辦法第 25 條規定，有關空氣污染防制費徵收與申報作業之核算、核定、查核與檢驗、繳費金額不足之追補繳業務等事項，得委由直轄市、縣（市）主管機關辦理，環境部嗣於 97 年 3 月 31 日以環署空字第 0970023955 號公告，將固定污染源空氣污染防制費之核定與追補繳等業務委託各地方政府環境保護局執行。據各地方政府環境保護局統計，近 3 年度查核應追補繳件數及金額，自 111 年度之 458 件、1 億 3,000 萬餘元上升至 113 年度之 591 件、2 億 7,160 萬餘元，截至 113 年底止，前開應追補繳案件尚未繳納

金額計 2 億 5,185 萬餘元，占總查核應追補繳金額之 46.30%，仍待積極清理追繳。次經分析近 3 年度申報短漏之公私場所名單，發現申報短漏 2 次以上者計有 196 家，其中有 22 家申報短漏次數達 5 次以上，甚至有 1 家多達 10 次。環境部雖於年度考核計畫訂定「審查申報系統資料之完成度」項目，考核地方政府環境保護局審查及核定申報資料之進度，惟未將地方政府環境保護局後續通知公私場所申報資料審查結果情形納入考評，亦乏追補繳成效之考核，現行考核機制未臻完備，經函請行政院督促環境部督導地方政府環境保護局加強落實追補繳空氣污染防制費，並研謀精進勾稽查核作業，及完備相關考評機制，俾增裕空氣污染防制基金收入，達成污染防制目的。【詳審核報告非營業部分乙、參、十二、環境保護基金項下重要審核意見（1）】

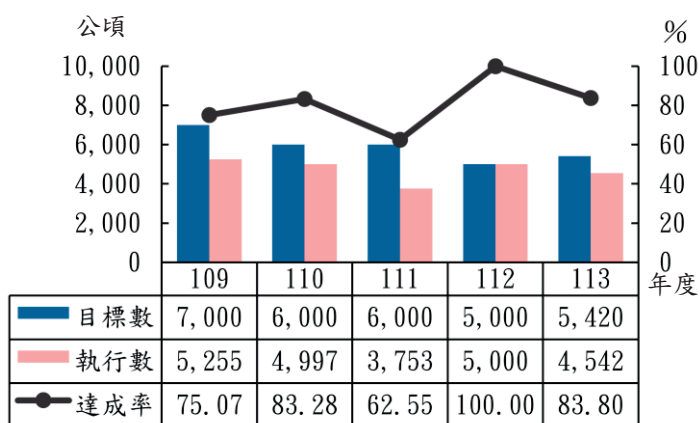
5. 各市縣政府為透過預先審查機制，加強管理固定污染源，已依空氣污染防制法相關規定核發 1 萬餘張許可證，惟部分市縣固定污染源未經地方主管機關納管，或已納管查無申報量，或排放採樣稽查尚待落實等，允宜研謀因應改善措施：各市縣政府依「空氣污染防制方案（113 年至 116 年）」參、二、（一）所載，將環境部公告特定行業別列為重點稽查對象；以固定污染源為主要管制對象，並推動與產業減量協談。復依固定污染源空氣污染物排放標準第 13 條第 1 項規定，固定污染源依規定設置空氣污染物連續自動監測設施者，其每日量測值應符合規定。經查執行情形，核有：（1）臺中市、基隆市、新竹縣、嘉義市等 4 市縣，轄內部分公私場所具有經中央主管機關指定公告之固定污染源，惟未經地方主管機關納管，或部分已納管之公私場所查無申報排放量，或申報污染物排放量超過許可（容許）數值；（2）臺中市、彰化縣、雲林縣等 3 市縣，針對部分環境部公告特定行業別業者尚待加強執行排放採樣之稽查，或推動高臭氧生成潛勢物種行業減量成效有待提升等情事，經函請各該市縣政府檢討改善。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、貳拾陸、直轄市及縣市政府項下重要審核意見（四）2.】

（二）逸散污染源管制對策

1. 農業部農糧署輔導農民施用含稻草分解菌有機質肥料，加速稻草分解腐化，以改變燃燒稻草習慣，惟近 5 年度推廣面積僅 112 年度達成目標，且 12

個市縣仍有露天燃燒稻草之情事，允宜研謀改善：農業部農糧署（下稱農糧署）為引導農友妥善處理稻草等農業剩餘資材，改變燃燒稻草習慣，辦理水稻產業專案輔導施用含稻草分解菌有機質肥料推廣計畫，109 至 113 年度於農業發展基金累計編列預算數 2,992 萬餘元，累計執行數 2,195 萬餘元，執行率 73.39%。近 5 年度（109 至 113 年度）輔導農民施用含稻草分解菌有機質肥料推廣面積目標合計數 2 萬 9,420 公頃，執行數 2 萬 3,547 公頃，達成率 80.04%，僅 112 年度達成目標值（圖 5）。另依農糧署提供之 113 年度臺灣地區稻草處理方式及數量統計表，雖稻草露天燃燒面積計 1,158.78 公頃，僅占臺灣地區第一期及第二期作稻作耕作面積 24 萬 283.1 公頃之 0.48%，惟彰化縣、嘉義縣及花蓮縣等 12 個市縣仍有稻草露天燃燒情形，經函請農業部督促研謀改善。【詳審核報告非營業部分乙、參、九、農業特別收入基金項下重要審核意見（4）A.】

圖 5 輔導農民施用含稻草分解菌有機質肥料推廣情形



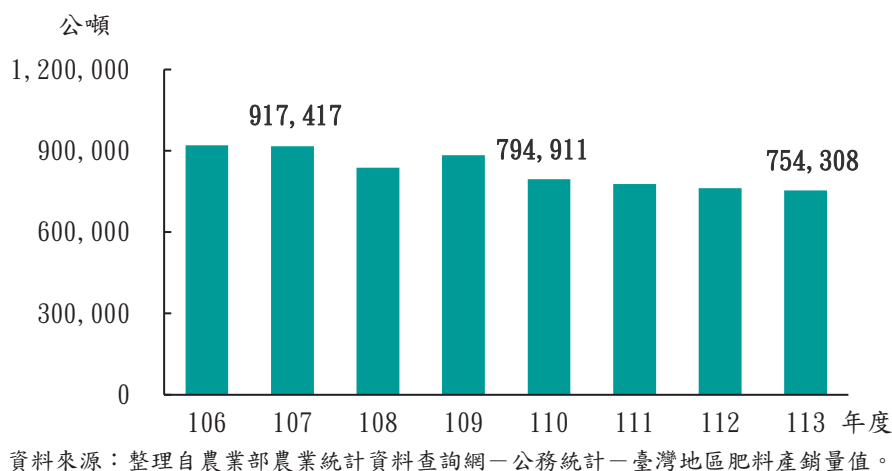
資料來源：整理自農糧署提供資料。

2. 農糧署配合空氣污染管制策略，辦理實名制購買化學肥料補助計畫，惟化學肥料減量情形未如預期，另實施化學肥料漲價補助，對化學肥料減量成效造成抵銷；建置肥料實名制登記系統，訂定作物合理用肥量作為農民購肥補助標準，惟部分登錄之農地種植面積或作物品項未臻確實，影響合理用肥量之核算及減少使用化學肥料政策目標之達成，允宜研謀改善：依「空氣污染防制方案（113 年至 116 年）」載述，農糧署搭配農業部門溫室氣體行動方案推動措施，推動合理化施肥等策略，減少施用化學肥料以及所致氨（下稱 NH₃）之排放。農糧署配合空氣污染管制策略，辦理實名制購買化學肥料補助計畫，113 年度於農業發展基金編列預算數 4 億元，執行數 3 億 9,574 萬餘元，執行率 98.94%。經查執行情形，核有：（1）辦理實名制購買化學肥料補助計畫，補助添加泥炭等含有機質複合肥料運費，鼓勵農民施用含有機質複合肥料以替代傳統化肥，促使化學肥料減量。109 至 113 年度含有機質複合肥料運費補助累計目標數 255 萬 2,500 公噸，累計執行

數 270 萬 8,461 公噸，達成率 106.11%。113 年度化學肥料施用量雖較 112 年度減少 7,368 公噸，惟僅達成預計每年減少 2 萬公噸化學肥料目標之 36.84%。另農糧署 106 年 7 月起推動有機質肥料等補助措施，並於 109 年推動實名制購肥措施，107 至 110 年度年平均減量達 3 萬 1,513.5 公噸；復因國際肥料原物料價格上漲，為降低農民用肥成本負擔，於 111 年 1 月 10 日起推動化學肥料原料漲價補助，111 至 113 年度年平均減量

僅 1 萬 3,534.33 公噸（圖 6）。實施化學肥料原料漲價補助，對化學肥料減量成效造成抵銷效果，倘以 111 至 113 年度之年平均減量估算，119 年度恐難達成化學肥料減半之目標；（2）

圖 6 臺灣地區化學肥料施用量



農糧署推動實名制購肥登記措施，訂定作物合理用肥量作為農民購肥補助標準，並建置肥料實名制登記系統，依據種植作物種類與面積，計算合理用肥量與補助額度，輔導農民合理化施肥，改善以往過量施用化學肥料情形，經檢核資訊系統登錄資料，發現 1,141 筆農地種植面積大於地籍面積；170 筆農地申報洋菇（每公頃合理用肥量為最高），惟經農業天然災害現金救助核定作物為蜀黍（高粱）等其他作物；164 筆農地經農業天然災害現金救助核定作物為花卉類，惟申報 2 倍以上用肥量之柑橘等其他作物等情事，經函請農業部督促研謀改善。【詳審核報告非營業部分乙、參、九、農業特別收入基金項下重要審核意見（4）B、C。】

3. 各市縣政府配合環境部擬定之方案，積極推動各項逸散污染源管制對策，惟部分市縣間有營建工程總懸浮微粒削減率未達目標值，或漏未納管符合管制條件及規模之餐飲業者等情事，允宜研謀改善：依營建工程空氣污染防制設施管理辦法第 18 條規定，營建工程達一定規模者，應設置空氣污染防制設施之監測儀表及攝錄影監視系統。復依餐飲業空氣污染防制設施管理辦法第 3 條規定，該辦法所稱列管對象，指所列行政區域內，達適用條件及規模之餐飲業。經查執行情形，

核有：(1) 新北市、臺中市、臺南市、基隆市、彰化縣及雲林縣等 6 市縣，或部分營建工程總懸浮微粒削減率未達目標值，或公共工程未專項編列空氣污染防制設施經費，或營建工程空氣污染管制作業未盡落實；(2) 臺北市、臺中市、高雄市、新竹市、彰化縣及雲林縣等 6 市縣，或漏未納管部分符合管制措施及規模之餐飲業者，或巡查及輔導業者設置污染防制設備成效欠佳等情事，經函請各該市縣政府檢討改善。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、貳拾陸、直轄市及縣市政府項下重要審核意見(四)4.】

(三) 移動污染源管制對策

1. 環境部長年投入鉅額經費補助 1 至 3 期老舊大型柴油車汰舊換新或改善調修，惟仍有 7 成餘未曾申請補助進行改善調修，且柴油車排煙定期檢驗已停辦 8 年餘，迄未能重新全面實施，致 4 成餘之 1 至 6 期大型柴油車無排煙檢測紀錄，尚難確保其空氣污染排放仍能符合出廠時之排放標準，允宜研謀改善：環境部為減少大型柴油車之空氣污染排放，自 106 年度起陸續補助 1 至 3 期老舊大型柴油車辦理汰舊換新或改善調修，109 至 112 年度累計汰換 1 至 3 期老舊大型柴油車計 4 萬 3,671 輛、改善調修計 1 萬 7,639 輛，合計補助金額 143 億 6,011 萬餘元，惟截至 113 年底止，全國 1 至 3 期老舊大型柴油車計 6 萬 9,177 輛，仍有 5 萬 823 輛 (73.47%) 從未進行改善調修。另環境部為管制柴油車廢氣排放，前依空氣污染防制法第 43 條規定，委託公路監理機關及所轄汽車代檢廠辦理柴油車排放空氣污染物定期檢驗，因該部與交通部對柴油車排放空氣污染物定期檢驗之檢驗方式、數據標準值等未取得共識，交通部所屬公路監理機關自 106 年 3 月 24 日起已停止辦理，截至 114 年 4 月 22 日止，已歷時 8 年餘，仍未能重新全面實施柴油車排煙定期檢驗，致截至 113 年底止，全國 23 萬 4,329 輛 1 至 6 期大型柴油車，計有 10 萬 4,689 輛 (44.68%) 於 109 至 113 年間尚無排煙檢測紀錄，顯示在現行柴油車未全面實施定期檢驗情況下，難以敦促 1 至 3 期老舊大型柴油車輛車主進行汰舊換新或改善調修，不利提升補助成效，亦無法確保其空氣污染排放仍能符合出廠時之排放標準，恐產生移動污染源之管制缺口，經函請行政院督促環境部賡續推動大型柴油車多元化改善政策，並積極研議柴油車排放空氣污染物定期檢驗

制度，以確保柴油車排放空氣污染物均達排放標準，俾維護空氣品質。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾捌、環境部主管項下重要審核意見（三）4.】

2. 環境部協同交通部及經濟部推動多項船舶空氣污染物減量措施，惟國內港口高壓電設備建置比率未及 2 成，又多數船舶未具接岸電設施，致進港船舶岸電實際使用率未及 1%；另港區徵收船舶空氣污染防制費研議歷時 10 年仍暫緩徵收，不利貫徹污染者付費原則，允宜研謀改善：據環境部統計，截至 113 年底止，國內 7 座國際商港及 2 座工業港共計建置 74 座岸電設備，其中高壓岸電設備計 13 座，僅占全數岸電設備未及 2 成，相較 108 年底之 8 座僅增加 5 座，高壓岸電設備增加幅度有限，且該 13 座高壓岸電設備集中設置於臺中港、高雄港、麥寮港及和平港等 4 座港口，其餘基隆港等 5 座港口，迄未設置高壓岸電設備，致該等港口之進港船舶均無法使用高壓岸電設備，不利推動港區船舶空氣污染物減量。環境部為提升船舶使用岸電設備比率，報經行政院於 113 年 5 月 14 日核定「臺灣岸電推動試辦計畫」，惟 113 年度使用高壓岸電設備船舶僅 133 艘次，占全數進港船舶 4 萬 832 艘次之 0.33%，實際使用率核屬偏低。另環境部基於「污染者付費」原則，自 103 年度起開始研擬徵收船舶空氣污染防制費，期藉由經濟誘因措施提升高壓岸電設備使用意願，惟因各界意見仍無法達成共識，且該部考量船舶燃油燃料費加徵空氣污染防制費之合計成本仍低於使用高壓岸電成本，缺乏使用誘因等情，爰於 114 年 1 月間決議暫緩徵收，截至 114 年 4 月 21 日止，已歷時 10 年餘仍暫緩開徵船舶空氣污染防制費，又未研擬相關配套措施，恐影響船舶空氣污染物排放減量成效，亦難促進岸電設施使用，經函請行政院督促環境部加速普及高壓岸電設備，並儘速研議開徵船舶空氣污染防制費或推動相關配套措施，以提升船舶高壓岸電使用率，俾達船舶空氣污染物排放減量目標。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾捌、環境部主管項下重要審核意見（三）5.】

3. 環境部為減少老舊機車空氣污染排放，賡續推動汰舊換新及定期檢驗，惟二行程機車汰換數量逐年趨緩，且 20 年以上老舊機車到檢率僅 6 成餘，不利確認是否符合排氣標準，允宜研謀改善：環境部為有效管制移動污染源，自 104 年度起補助二行程機車汰舊換新，復於 108 年度擴大汰舊補助對象至 96 年 6 月 30 日前出廠之老舊機車，據環境部統計，109 至 112 年度累計補助全國機車汰舊換新

及新購電動機車 133 萬 8,118 輛，其中二行程機車已自 109 年度之 56 萬 6,668 輛逐年下降至 113 年度之 27 萬 7,698 輛，減幅達 50.99%，惟汰換數量自 110 年度之 11 萬 3,766 輛，逐年下降至 113 年度之 4 萬 7,818 輛，下降幅度趨緩，汰換二行程機車之政策已面臨瓶頸。環境部復為加強移動污染源管制措施，於 108 年 3 月 4 日修正發布「機車實施排放空氣污染物定期檢驗之對象、區域、頻率及期限」，規範出廠滿 5 年以上之機車，均須全面實施定期檢驗，惟據該部統計，113 年度全國經實施排放空氣污染物定期檢驗之機車計 793 萬 8,503 輛，占當年度通知應到檢 986 萬 7,545 輛之 80.45%，其中車齡 20 年以上老舊機車（含二行程或四行程機車）實際檢測數計 94 萬 3,604 輛，僅占通知應到檢 149 萬 4,918 輛之 63.12%，老舊機車到檢率仍低，尚難確認未到檢老舊機車排放空氣污染物情形是否符合排氣標準，經函請行政院督促環境部加強推動老舊機車汰換，並依空氣污染防治法相關規定，落實執行機車定期檢驗，以提升老舊機車到檢率。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾捌、環境部主管項下重要審核意見（三）6.】

4. 台灣中油公司配合我國空運減碳及空污減量政策，推動永續航空燃油（SAF）成品進口作業及評估自產可行性，惟尚需視航空公司用量需求是否達量產規模及克服相關法規、生產技術及進料來源等瓶頸，允宜研謀善策妥處：交通部民用航空局（下稱民航局）依循國際民用航空組織（International Civil Aviation Organization, ICAO）相關會議決議並參考各國推動作法，於 113 年 6 月 21 日發布新聞稿，參照 ICAO 國際航空業長期理想目標之減碳策略，啟動國內機場添加永續航空燃油（Sustainable Aviation Fuel, SAF）之試行計畫，預計 114 年上半年由台灣中油公司於桃園機場及松山機場為國籍航空班機首次添加 SAF，加速國籍航空溫室氣體及空氣污染物減量，達成我國空運減碳及空污減量政策。經查，台灣中油公司考量國際航空運輸添加 SAF 將成為國際趨勢，及回應未來國籍航空業者對於 SAF 需求，已分別進行短中長期工作規劃，短期主要係配合民航局辦理 SAF 試行計畫，由台灣中油公司洽國外供應商透過貿易進口成品 SAF，並規劃以既有輸儲系統供油松山機場與桃園機場，於 114 年上半年為國籍航空公司進行首次加注作業，又台灣中油公司圍於進口 SAF 過程各項輸儲步驟皆需經過 ICAO 授權機構認證，已於 113 年 5 月 16 日委託台灣衛理國際品保驗證公司協助規劃於 114 年 2 月

底取得國際永續性與碳驗證（International Sustainability & Carbon Certification, ISCC），並建置供油中心 SAF 專管專槽庫區，俟航空公司提出需求總量辦理採購作業；中期規劃以進口純淨（Neat）SAF 自行摻混加工成品，於 114 年底前完成摻配測試，長期則以自產 SAF 為目標，惟尚需視航空公司用量需求是否達量產規模及克服相關法規、生產技術及進料來源等瓶頸，經函請台灣中油公司持續關注國際機構 SAF 認證規範，及經濟部標準檢驗局後續制訂 SAF 國家標準，並進行長期自產 SAF 之經濟、工程、環境、財務、外部效益等面向之可行性評估作業，積極克服相關限制，以適時因應未來航空業者需求，促進我國淨零轉型及空氣品質改善之目標。【詳審核報告營業部分乙、貳、二、台灣中油股份有限公司項下重要審核意見 11.（2）】。

（四）綜合管理及輔助工具

1. 全國細懸浮微粒（PM_{2.5}）平均濃度已降至 12.1 μg/m³，惟部分空氣品質區細懸浮微粒（PM_{2.5}）濃度減量未達分區目標，又方案總目標不具挑戰性，且未針對衍生性 PM_{2.5} 之前驅化學物質設定管制目標，不利全面評量空氣品質，允宜研謀改善，以維護國民健康：環境部為有效提升空氣品質，前報經行政院於 109 年 5 月 22 日核定空氣污染防治方案（109 年至 112 年），期能達成 112 年度 PM_{2.5} 全國年平均濃度低於 15 μg/m³ 之目標，據環境部統計，全國 PM_{2.5} 年平均濃度自 109 年度之 14.1 μg/m³，逐步下降至 112 年度之 13.7 μg/m³，空氣品質已有改善，惟中部及高屏等 2 個空氣品質區（下稱空品區）PM_{2.5} 年平均濃度分別為 16.5 μg/m³ 及 17.4 μg/m³，均高於各該空品區目標值 16.2 μg/m³ 及 15.2 μg/m³。又 PM_{2.5} 全國年平均濃度於方案執行首年即降至 14.1 μg/m³，已提前達成目標，惟環境部未滾動檢討調整目標值，另 PM_{2.5} 可分為原生性 PM_{2.5} 及衍生性 PM_{2.5}，衍生性 PM_{2.5} 係由 SO_x、NO_x、VOCs 及 NH₃ 等前驅化學物質在大氣中經複雜化學反應後形成，影響空氣中 PM_{2.5} 濃度，惟環境部僅以 PM_{2.5} 濃度作為目標值，尚乏於總目標設定衍生性 PM_{2.5} 之前驅化學物質等作為減量目標，目標值設定不具挑戰性且較為單一，經函請行政院督促環境部督導未達計畫目標空品區內之地方政府，就主要污染源研謀有效減量作為，積極改善空氣品質，並納列多元減量目標，加強管制力道，以維護國民健康。【詳

總決算審核報告第 2 冊丙、拾捌、環境部主管項下重要審核意見（三）1.】

2. 教育部因應室內空氣污染議題，已協助大專校院辦理校園空氣污染防治相關作為，惟部分學校圖書館尚未辦理室內空氣品質維護，且室內空氣品質管理法公告場所尚未納管高級中等以下學校，暨部分大專校院及社教館所等公告場所尚未取得室內空氣品質自主管理標章，允宜研謀改善：教育部依據空氣污染防治方案（109 年至 112 年），係負責協助學校辦理校園空氣污染防治相關設施或作為，並依「空氣污染防治方案（113 年至 116 年）」配合強化空氣品質不良健康防護通報、辦理環境教育及人員訓練等。又依教育部校園空氣品質警示及防護計畫，教育部應協助學校建置室內空氣品質自主管理計畫、鼓勵自主申請室內空氣品質標章、建置校園空氣品質安全地圖及落實空氣品質惡化緊急應變作為。經查執行情形，核有：（1）室內空氣品質管理法公告場所已納管大專校院圖書館，有助改善空氣品質，惟部分學校圖書館尚未辦理室內空氣品質維護，亦無擬訂管理計畫及辦理空氣品質檢驗，且高級中等以下學校尚未納管，有待與環境部共同研議改善；（2）透過室內空氣品質自主管理標章制度，提升公私場所室內空氣品質，惟部分大專校院及社教館所等公告場所尚未取得標章等情事，經函請教育部檢討及督促改善。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾壹、教育部主管項下重要審核意見（十一）】

3. 勞動部職業安全衛生署為防杜作業環境空氣污染影響工作者健康，配合環境部推動空品不良應變措施，並訂定相關防護指引及執行勞動檢查，惟近年勞動檢查結果，事業單位違反相關規定情事仍多，另呼吸防護專案輔導量能亦待檢討提升，允宜持續督促事業單位加強改善職業安全衛生設施與工作環境，以有效降低作業環境之空氣污染危害風險：勞動部職業安全衛生署配合空氣污染防治方案（109 年至 112 年），設置懸浮微粒物質災害防救之聯繫人員及進駐人員，並進行無預警通聯測試，另為保護勞工作業時免受空氣污染危害，訂有相關防護指引，並針對特定作業場域進行例行性或專案性勞動檢查。經查，各勞動檢查機構 109 至 113 年度執行特定化學物質、有機溶劑、鉛及粉塵等作業檢查結果，檢查場次介於 4,445 至 5,112 場次間，違反有機溶劑中毒預防規則、粉塵危害預防標準等有關法令項數介於 608 至 923 項，另執行缺氧與局限空間作業檢查結果，檢查場次介於

5,091 至 7,151 場次間，違反缺氧症預防規則等有關法令項數介於 1,346 至 1,727 項，顯示部分特殊危害作業場所之安全防護措施仍有持續精進空間。復查，該署為防止石綿及含結晶型游離二氧化矽人造石粉塵暴露之危害，於 113 年度辦理「呼吸防護專案輔導與專業知能提升計畫」，針對高風險事業單位進行呼吸訪視輔導，113 年度共計輔導 11 家石綿業者、3 家人造石加工業者，惟國內從事相關作業之業者眾多，現行訪視輔導量能容有檢討提升空間，經函請勞動部促請該署持續督促事業單位加強改善職業安全衛生設施與工作環境，及落實呼吸防護措施，並積極強化高風險事業單位之監督及輔導機制，以有效降低作業環境之空氣污染危害風險。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾伍、勞動部主管項下重要審核意見（九）】

4. 中央研究院為發展及精進臺灣地區空氣品質模擬技術，積極辦理高解析度空氣品質診斷與預報模式，惟預報準確率尚有提升空間，允宜研謀強化運用科技技術，提升對空氣污染預測能力：近年政府持續將改善空氣品質列為重點施政項目，於前瞻基礎建設計畫推動「民生公共物聯網數據應用及產業開展計畫」，其中分項二「環境物聯網產業開展計畫」之支計畫二「高解析度空氣品質診斷與預報模式」由中央研究院負責執行，計畫期程自 110 年至 114 年 8 月 31 日止，總預算規模 9,880 萬元，旨在發展都市空氣品質 3D 監測及模擬平臺，精進重大空氣污染事件之預報及成因診斷，除分析空氣污染事件關鍵原因外，並提供主管機關作為研擬防制政策之參據。該支計畫原設定整體空氣品質 AQI 預報準確率為 70%，復於 112 年度滾動修正提高預報準確率至 75%。據中央研究院統計，110 至 113 年度，該院已就臺灣地區整體空品區 AQI 提出 1,340 日預報，以全臺 7 個空品區預報資料與環境部實際觀測資料進行比對結果，113 年度整體空氣品質 AQI 預報準確率為 75.39%，已達修正後目標之 75%。經分析上開預報資料，110 至 113 年度已提供 9,380 筆各區預報資料，其中對空品區 $AQI \leq 100$ 預報正確數為 6,098 筆，占預報數 8,281 筆之 73.64%，惟對空品區 $AQI > 100$ 預報正確數為 510 筆，僅占預報數 1,099 筆之 46.41%，預報正確率不及 5 成。按 $PM_{2.5}$ 及 O_3 對人體呼吸系統具刺激性，如濃度數值長期過高，除造成嚴重過敏甚至氣喘，及增加心血管、肺疾之風險，世界衛生組織（World Health Organization, WHO）更認定 $PM_{2.5}$ 為一級致癌物，

經函請中央研究院以高解析度空氣品質模擬資料及觀測數據為基礎，研酌導入 AI 技術修改預測模型之可行性，以提升預報準確度，協助國人有效掌握空氣品質變化趨勢，維護健康。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、壹、總統府主管項下重要審核意見（二）】

5. 政府為降低國人罹癌風險，推動菸害及空氣污染等防制措施，惟國人肺癌發生率仍逐年上升，患者近 7 成不吸菸，其中女性更高達 9 成以上不吸菸，且個案人數漸與男性相當，允宜針對不吸菸女性患者比例較高之致病成因及其預防對策，研議進行相關研究：政府為預防肺癌發生，歷年由衛生福利部國民健康署、環境部推動菸害、空氣污染等防制措施，成人吸菸率及 PM_{2.5} 濃度已呈下降趨勢。惟全國肺癌標準化發生率由 85 年之每 10 萬人口 25.9 人，上升至 111 年之每 10 萬人口 41.7 人，增幅達 6 成，其中男性自每 10 萬人口 34.6 人增加至 45.9 人，女性更由每 10 萬人口 16.0 人，倍數成長為 38.5 人，且女性發生個案數已漸與男性相當。經統計肺癌個案近 7 成不吸菸，其中男性個案 3 成餘不吸菸，女性個案則高達 9 成以上不吸菸，顯示非吸菸者之肺癌危險因子，已為肺癌防治應關注之重點領域。經查，衛生福利部為提供肺癌防治工作之實證基礎，已於 110 至 113 年間針對不吸菸肺癌高危險族群，辦理低劑量電腦斷層掃描肺癌篩檢效益評估，及罹患肺癌風險預測模型等研究，惟相關研究議題尚未涵蓋不吸菸女性患者比例較高之確切致病成因及預防對策，不利精準推動防治措施，提升預防成效，經函請衛生福利部研謀改善，以期改善女性肺癌發生率快速成長趨勢，維護國人身體健康。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾柒、衛生福利部主管項下重要審核意見（四）1.】

6. 各科學園區管理局委外辦理環境監測工作，惟環境品質監測網資料更新延遲，或未有即時資訊，或資料欄位及監測結果無法顯示，允宜研謀改善，以有效掌握空氣品質資料，及時要求園區廠商提升防制空氣污染作為：新竹、中部及南部科學園區管理局（下稱竹科、中科及南科管理局）透過園區廠商環保許可輔導查核、固定污染源許可審查、營建工地巡查及環境監測等措施，維護科學園區空氣品質，111 及 112 年度委外辦理環境監測工作，總經費 3 億 5,408 萬餘元，監測資料包含人工批次監測及自動連續監測，由委外廠商將監測結果公開於「新竹科學園區環境品質監測成果資訊網」、「中科園區環保資訊整合網」及「南科環境監測

資訊整合網」(下稱環境品質監測網)。經查詢各園區管理局環境品質監測網(查詢日期:114年3月14日),竹科管理局轄管園區空氣品質人工批次監測資料,係於113年12月至114年1月間陸續更新至113年第4季,惟中科及南科管理局除屏東園區已更新至113年第4季外,其餘僅更新至113年第3季;又中科管理局轄管陽明國小、中科實中、都會公園、國安國小及七星園區等5個自動連續監測站點,均未有即時監測資料,且下載資料檔之氣體欄位顯示錯誤,另臺中園區(擴建一期)之一般空品監測站連線異常,未顯示監測結果,經函請基金管理機關竹科管理局檢討改善,以有效掌握空氣品質資料,及時要求廠商提升防制空氣污染作為。【詳審核報告非營業部分乙、壹、九、科學園區管理局作業基金項下重要審核意見(2)C。】

7. 環境部已陸續完成多項空氣污染防制相關科技研究計畫,惟空氣污染對於健康造成危害之風險評估及研究仍屬有限,允宜積極投入經費及資源,辦理健康風險評估及有關研究,以維民眾健康:環境部為透過科學基礎研究,提升空氣品質改善成效,於109至112年間共計完成73件科技研究計畫,並多次辦理相關學術研討會,復為厚實各項空氣污染防制策略之科學實證基礎,爰於113年度賡續補助國立臺灣大學等10所大專校院辦理「衛星遙測整合人工智能偵測臺灣空氣品質變異」等20項科技研究計畫。依空氣污染防制法第18條第1項規定:「空氣污染防制費專供空氣污染防制之用,其支用項目如下:十一、關於空氣污染之健康風險評估及管理相關事項。」據環境部統計,113年度空氣污染防制費徵收金額為105億7,999萬餘元,其中撥付中央主管機關計50億5,646萬餘元,主要用於推動空氣品質監測、空氣品質管理等各項空氣污染防制計畫,惟有關空氣污染對於健康造成危害之相關風險評估及研究,經費及資源投入仍屬有限,且上述113年度補助10所大專校院辦理之20項科技研究計畫中,與健康風險評估相關者亦僅4項。鑑於空氣污染影響民眾健康至巨,經函請行政院督促環境部積極投入經費及資源,研謀規劃辦理健康風險評估及有關研究,並將研究成果回饋至各項管制策略及應變措施,以維民眾健康。【詳審核報告非營業部分乙、參、十二、環境保護基金項下重要審核意見(2)】