

、4 月 17 日「臺馬輪」，4 月 18 日「麗娜輪」、4 月 19 日「臺華輪」等，「臺閩之星」雖尚未營運，亦將於近期內督導進行安全檢查。另為提升客船遇險之緊急應變能力，航港局亦督導該等船舶辦理應急準備演練。

- 三、航港局各航務中心將加強載客船舶航行、救生與消防等安全設備之定期檢查，並持續辦理載客船舶不定期抽查作業，檢討將抽查比率提升至 20%，督促業者落實航行前安全檢查、平時救生與消防演練及強化船員緊急應變能力，並嚴禁違規超載。至於提高罰責部分，航港局將檢討納入船舶法及其相關法規修正案，研議其可行性。

（五十七）行政院函送李委員昆澤就儘速核定高雄市政府所提高雄都會區快速道路系統延伸銜接鼎金系統交流道北上匝道計畫所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 103 年 5 月 9 日院臺專字第 1030027575 號）
（立法院函 編號：8-5-8-295）

李委員要求行政院儘速核定高雄市政府所提高雄都會區快速道路系統延伸銜接鼎金系統交流道北上匝道計畫所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、有關原高雄都會區快速道路系統延伸銜接鼎金系統交流道北上匝道計畫，經本部重新檢討其工程位置、後續管養權責及用路人使用角度，可定位為國道系統交流道設施。
- 二、本案交流道改善案預計增設一處北上匝道，經評估確對鼎金系統交流道及週邊地方道路交通壅塞之紓解，具有實質效益，本部已於 102 年 9 月 6 日同意辦理在案，並奉行政院 103 年 5 月 2 日原則同意先期規劃報告。
- 三、後續本部高公局將配合規劃之建設期程，賡續編列相關年度預算，積極推動改善工程。

（五十八）行政院函送黃委員昭順就環評制度問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 103 年 5 月 9 日院臺專字第 1030027568 號）
（立法院函 編號：8-5-8-288）

黃委員就環評制度問題所提質詢，經交據環保署查復如下：

- 一、參照最高法院 102 年 3 月所作成 102 年判字第 120 號判決理由，第一階段環境影響評估（以下簡稱環評）僅是從書面形式審查，開發單位自行提出之預測分析，過濾其開發行為對環境是否有重大影響之虞，自第二階段環評開始才真正進入一個較縝密、且踐行公共參與的程序。因此，為強化環評審查結論之行政與社會安定性，縮短整體審查時程，提升環評效率，加強公眾與目的事業主管機關之對話，環評制度將逐步回歸環評制度創始國—美國環評制度的精神及作法，亦即回歸我國環評制度之原始設計，即行政院民國 79 年送立法院審查草案，並依我國最高法院之判決理由，本院環保署將對環評制度進行檢討。在近程策略，本院環保署將修改「環境影響評估法施行細則」及「開發行為環境影響評估作業準則」；在終極

策略，將修改環評法，去除否決權，回歸各法律授與目的事業主管機關許可開發與否的權利，環評結果作為決定是否許可開發的考量因素之一。

- 二、本院環保署將修改「環境影響評估法施行細則」及「開發行為環境影響評估作業準則」，以加強目的事業主管機關權責，並以簡化第一階段環境影響說明書內容，回歸環評法原先立法精神，於進行第二階段環評再深入調查。也就是將第一階段環評，認定僅是篩選開發案件是否進入第二階段環評的功能，對環境有重大影響之虞的重大開發案，將研議分成「表列」、「自願進入」、及「審查決定」等三種方式。其中「表列」方式，就是將研擬開發案達到一定規模大小、對環境有重大影響之虞時，即直接判定進入二階環評，「自願進入」則是指開發單位在資訊公開及民眾參與階段，對環境影響認定有爭議時，得自願進行第二階段環評，節省開發案審查時間。此外，進入第二階段環評將進行一個較縝密、且踐行公共參與的程序，使民眾的意見能更完整的表達，並供環評委員會判定可否開發之參考。至於非屬「表列」或「自願進入」第二階段環評之案件，則仍依照環評法規定辦理環評審查，但在一階環評中新增目的事業主管機關的參與及審查作業之角色，提早與各方權益相關者進行「溝通程序」。
- 三、對於現行制度由業者自行找顧問公司來製作環境影響說明書的疑慮，本院環保署為避開開發單位、技術顧問機構及評估者不實評估情事發生，另為提昇環評書件品質，本署除於環評法第 20 條對於明知不實之事項而記載者，訂有罰則外，並於「開發行為環境影響評估作業準則」第 2 條之 1，訂有環境影響說明書綜合評估者、影響項目撰寫者之資格。
本署每年對技術顧問機構進行評鑑，並依評鑑結果予以分級，另作業準則第 4 條之 1，對於連續二次評鑑合格之技術顧問機構製作之說明書或評估書初稿，得免程序審查。對所列事項記載或不符合準則規定者，對該綜合評估者或技術顧問機構日後製作之書件從嚴程序審查，以確保相關審查文件內容之正確性及專業性。
- 四、基於責任政治，由核發許可之地方政府辦理環評審查，應屬恰當，地方政府核發各項開發許可前，必須考量這些決策所造成的環境影響，以及是否有合理的替代方法（減緩措施或條件）可減輕這些影響，因此基於責任政治原則，地方首長應負起相關責任，落實環評，而非地方首長僅須考量開發，而環保責任歸於中央。另開發許可與環評審查分由地方與中央辦理，易將環境議題淪為政治議題，模糊焦點，各級政府應建立公開透明之審議機制，從環境、社會、經濟三個層面通盤考量，做出符合永續發展之決策才給予開發許可，方能權責相符，否則未來地方政府開發案件，地方首長不願意承擔對環境是否造成影響而對外說明，卻交由本署環評審查委員決定是否同意開發，衍生地方與中央意見不一致時，易被外界誤解成政治問題，而非環境因素考量，不利環境保護業務推動。

（五十九）行政院函送江委員惠貞就近期物價問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 103 年 5 月 12 日院臺專字第 1030024298 號）
（立法院函 編號：8-5-6-178）