

調 查 報 告

壹、案由：據審計部105年度中央政府總決算審核報告，原交通部臺灣區國道高速公路局經營國道沿線加油站污染防治作業，惟截至105年底國道沿線仍有12座加油站未完成整治。為維護公共安全與生態環境，該局是否積極督促經營業者儘速完成污染整治作業，容有進一步瞭解之必要。

貳、調查意見：

本案係據審計部民國(下同)105年度中央政府總決算審核報告之乙、決算審核結果(乙-451至452頁)載明之審核意見略以：「國道沿線加油站(下稱國道加油站)污染防治作業未盡周妥，允宜檢討加強相關設施之興建維護與監督管理，以降低環境污染風險。……」。經本院交通及採購委員會106年10月19日第5屆第39次會議決議，指派調查。

案經分別函請交通部、行政院環境保護署(下稱環保署)、經濟部、審計部就有關事項查復併附佐證資料到院。嗣前往高雄市岡山及楠梓地區國道加油站，除聽取交通部高速公路局(下稱高公局)及所屬南區工程處相關主管人員簡報、說明之外，並實地履勘各該加油站污染整治措施及改善進度，續在審計部高雄市審計處就該部查核意見、前揭調卷、簡報、履勘所得相關疑點詢問交通部、高公局、高公局南區工程處、北區工程處、環保署土壤及地下水污染整治基金管理會相關業務主管人員及台灣中油股份有限公司(下稱中油公司)技術人員。復經交通部、環保署分別於本院詢問後陸續補充書面說明及佐證資料到院，繼而持續蒐研相關文獻、統計數據，

業調查竣事。茲據前揭調查所得卷證¹及參考資料，臚列調查意見如下：

一、高公局為服務用路人自65年迄今相繼設置營運之29座國道加油站，自98年以來，經檢測陸續發現計20座油品洩漏致生污染土壤及地下水情事，縱可歸因於設置時間久遠及早期材質規範不足，惟其污染比率較國內加油站偏高，改善完成進度又落後於國內加油站，且部分國道加油站污染改善計畫耗費多年始提出，猶有遲未進行整治者，凸顯國道加油站污染防治及整治成效不彰，交通部亟應督同所屬檢討改善：

(一)按高公局除負有國道路邊設施之營運管理、沿線環境之維護、相關業管工程之職業安全衛生管理及技術規範研訂等職責之外，對於轄管及所有土地、設施，如有污染土壤、地下水情事，視個案污染情形，更分別負有相關污染調查、檢測、評估、控制、整治或善良管理人之注意及管理義務，此除分別於該局組織法²第2條、原組織條例³第2條、處務規程⁴第6條、第9條、第10條、原辦事細則⁵第4條、第6條、第7條、土壤及地下水污染整治法(下稱土污法)第8條、第9條、第10條、第12條至第14條、第34條、同法施行細則第14條、第16條、第20條，以及環保署依土污法第31條第4項授權訂定之污染土地關係人之善良管理人注意義務認定準則⁶，規定至為明確

¹ 審計部106年11月16日台審部交字第1060013474號、交通部106年12月8日交路(一)字第1068400198號、107年2月8日同字第1078400032號、環保署106年11月23日環署土字第1060087173號、107年2月5日同字第1070011484號、經濟部106年11月20日經授能字第10600234790號等函、相關附件、簡報、歷次口頭、書面說明、本院詢問筆錄及詢問後各該機關補充查復資料。

² 自106年6月14日制定公布，至107年2月12日施行。

³ 自67年7月21日制定公布，尚未廢止。

⁴ 自107年2月26日訂定發布，於同年2月12日施行。

⁵ 自73年5月2日訂定發布，歷經93年間2度修正後，配合上開處務規程之訂定發布，爰於107年2月26日廢止。

⁶ 環保署以101年12月10日環保署環署土字第1010111334號令訂定發布及102年11月11日同字

外，並有環保署查復：「高公局為國道加油站之污染土地關係人……應主動檢視國道各站經營業者之許可執照及環保許可證明文件，並作成檢視紀錄外，亦應派員實地巡察與作成紀錄，同時須確實掌握其所有土地之現況……」等語足憑。

(二)據交通部及審計部分別查復，高公局為滿足國道用路人車輛油料補給需求，自65年迄今，分別於國道1號、3號沿線各設有22及7座加油站，合計29座國道加油站，其相關設施係由該局購置或委外建置後，交由業者經營管理。自98年以來，經檢測陸續發現計20座油品洩漏致生污染土壤及地下水情事，污染比率近7成，其中同時超過土壤管制標準及地下水管制標準者為5座、超過土壤管制標準者為14座、超過地下水管制標準者為1座。經統計，截至107年1月底，已完成整治且解除列管者12座⁷、已完成整治並通過環保主管機關驗證後，尚待解除列管者1座⁸、已完成整治尚待環保主管機關進場驗證者2座⁹、刻由業者(污染者)整治中，則尚有南崁北上、岡山等交流道、湖口(南下、北上)及關西等服務區共5座；其中湖口服務區北上加油站自103年間經檢測發現污染後迄今，已近4年，因整治計畫迄未核定，致遲未進行整治工作。

(三)復據環保署及交通部分別提供之卷證資料，上揭國道加油站污染程度、改善進度與國內加油站整體平均值之比較情形如下：截至106年10月底，國內2,808座加油站及國道29座加油站迄今發生污染物

第100095466A號令修正發布。

⁷ 南崁南下、員林、斗南、嘉義、新營、麻豆、永康、楠梓等交流道加油站及新營(南下及北上)、東山、關廟等服務區加油站。

⁸ 泰安服務區北上加油站。

⁹ 苗栗交流道及泰安服務區南下加油站。

濃度超過管制標準者分別為260座及20座，污染比率分別為9.26%(260/2,808)及68.97%(20/29)，其中國內加油站已改善完成並解除列管者為176座，改善完成比率為67.7%，國道加油站則有12座改善完成並解除列管，改善完成比率為60.0%。足見國道加油站污染比率較國內加油站整體污染比率偏高，改善完成進度又落後於國內加油站整體改善完成進度。

(四)雖據交通部、環保署分別表示略以：「因國道加油站設置營運時間久遠，早期管線採用鋼管之耐用年限較短，加上各加油站陸續新增許多現代化設備而產生許多迷失電流，造成管線點蝕現象¹⁰致生洩漏情事……」、「污染行為人(加油站經營業者)常循行政訴願及訴訟程序，必須耗時釐清相關污染事證，導致行政流程冗長，無法於污染發現時，即要求污染行為人提出應變或控制等計畫並同意其進行改善……」云云。惟查，交通部既身為政府機關，所屬高公局轄管國道加油站之污染防治及整治作為，皆極可能成為國內加油站民營業者比較、仿效之對象，而易遭外界放大檢視，自應督促所屬及相關業者率先積極完備國道加油站相關污染防治、檢測及整治作業，以達風行草偃之效，自不宜坐視國道加油站污染防治及改善成效落後於國內加油站整體平均水準，以避免招致社會對政府環保形象之

¹⁰ 迷失電流(stray currents)：又稱雜散電流，隨著科學技術與城市化之高度發展，促使大運量軌道、管線、電纜地下化之普及與密集，加以雷電發生、電力系統偶發故障或漏電所產生之交流電，生成土壤中大量雜散之電流，通常不沿正規路徑，而走其它路徑流通之電流謂之。迷失電流自金屬流出處將出現電解現象($\text{Fe} \rightarrow \text{Fe}^{2+} + 2\text{e}^-$)，並加速腐蝕速率，造成金屬點狀、塊狀般腐蝕等點蝕現象，稱之電蝕。經過長期電蝕作用下，地下金屬物體(如管線、儲槽等)如防蝕措施不足，勢將遭受嚴重損壞。資料綜合參考來源：中華民國防蝕工程學會、財團法人工業技術研究院工業材料研究所、交通部運輸研究所港灣技術研究中心、中華民國公用瓦斯事業協會、臺北自來水事業處、中國石油學會、環保署土壤及地下水污染整治基金補助研究與模場試驗專案管理系統研究成果報告。

負面觀感。況國道加油站以外之國內加油站不乏設置時間久遠者，因迷失電流致生管線點蝕現象，以及面對冗長訴訟程序者，尤所在多有，凸顯交通部前揭理由洵非國道加油站獨有，自難謂充分，污染防治成效不彰自明。且高公局於污染發現時，倘能積極督促經營業者辦理相關污染場址之調查並提出相關控制、改善計畫，當可縮減相關時程，提升改善完成比率，自可避免上揭「苗栗交流道等5處國道加油站¹¹自98年間早已檢測發現污染，相關改善計畫時程卻遲至近6年後，迨103至104年間始提出」、「湖口服務區北上加油站自103年間經檢測發現污染後迄今，已近4年，卻遲未進行整治工作」等遲延情事之發生，此復觀環保署表示：「針對國道加油站迄今仍尚未完成污染整治之原因為：1、污染行為人於污染細密調查時未能掌握污染範圍，以致整治計畫未能涵蓋污染範圍。2、污染行為人執行改善時，未能充份掌握場址及污染物特性。3、污染行為人所採取之改善工法成效較差等因素所致」等語甚明。凡此在在可證高公局污染防治及改善成效均有不彰，足堪認定。

(五)綜上，高公局為服務用路人自65年迄今相繼設置營運之29座國道加油站，自98年以來，經檢測陸續發現計20座油品洩漏致生污染土壤及地下水情事，縱可歸因於設置時間久遠及早期材質規範不足，惟其污染比率較國內加油站偏高，改善完成進度又落後於國內加油站，且部分國道加油站污染改善計畫耗費多年始提出，猶有遲未進行整治者，凸顯國道加油站污染防治及整治成效不彰，交通部亟應督同所

¹¹ 苗栗交流道、泰安服務區南下、泰安服務區北上、員林交流道、斗南交流道等國道加油站。

屬檢討改善。

二、基於預防勝於治療原則，交通部亟應督同高公局針對尚未發現污染或輕微污染之10座國道加油站，建立相關檢核與預警機制，俾及早更新防漏與監測設施，避免迨污染發生後始進行相關控制、整治作業而徒增經費與時間成本：

- (一)按各級政府施政除應納入環保優先理念，並應寬列環保經費，積極建立環境與健康風險評估制度及嚴密之環境監測網外，尤應完備相關污染預防及預警制度，以適時採取必要之因應措施，環境基本法第8條、第10條、第22條、第27條等條文意旨，足資參照。
- (二)據交通部查復，20座已發現土壤或地下水遭油品洩漏污染之國道加油站，高公局已於污染整治完成後進行改建事宜，截至107年1月底之進度如下：已完成改建1座：麻豆交流道國道加油站；改建中1座：楠梓交流道國道加油站；整建規劃、設計或招標作業、發包中8座：南崁南下、員林、斗南、嘉義、新營、永康等交流道及新營服務區南下、北上等國道加油站。其餘9座國道加油站將俟整治完成並解除列管後，適時編列預算進行改建。至其餘尚未發現污染或輕微污染之中壢服務區、西螺服務區南下、北上、仁德服務區南下、北上等5座國道1號加油站及關西、清水、南投、古坑、關廟南下服務區等5座國道2號加油站，高公局目前則尚無改建或整建之規劃¹²。
- (三)經查，目前已發現土壤或地下水遭油品洩漏污染之國道加油站，多屬60、70年間早期所建置，縱大部

¹² 依據交通部106年12月8日交路(一)字第1068400198號等函及其附件資料。

分營運時間已逾30年以上，其中卻不乏營運10年餘即已發生污染者，例如關西、東山及關廟服務區等國道加油站，分別於86年9月、91年9月、93年6月啟用後，至100年、101年、104年等啟用後未及14年甚至10年餘即發生污染，足見國道加油站營運10年後，不排除即有污染風險，高公局針對目前尚未發現污染或輕微污染之10座國道加油站，顯不宜比照目前國道1號絕大部分已污染加油站模式，迨其營運逾20、30年後始規劃整建或改建事宜。況且該10座尚未發現污染或輕微污染之國道加油站，除有8座營運時間已逾10年以上，已屆前揭所指污染風險年限之外，尤有中壠、西螺南下、關西等服務區加油站之啟用時間在環保署於91年12月18日訂定發布「地下儲槽系統防止污染地下水體設施及監測設備設置管理辦法」之前，其等地下儲油槽係屬該辦法所稱之「既設地下儲槽」，相關防滲、防蝕、防止污染、監測設施等設計、材質及其檢測強度，與經審核後始能設置營運之新設加油站，自顯有落差，此觀高公局自承略以：「早期設置其相關管線及油槽尚無法完全符合後續新增修規範之要求」等語益明，凸顯該等加油站迄乏檢核與預警機制，致未能及早規劃更新、改建或整建時程，洵難謂周妥，以上復觀環保署表示略以：「……本署建議高公局宜除依管理辦法規定，定期進行自我檢測管理、設備維護外，加速更新國道各站儲槽及管線設施，並依規定設置防止污染地下水體設施，以有效降低其油品洩漏污染之風險」等語，足資印證。

(四) 綜上，基於預防勝於治療原則，高公局允應針對尚未發現污染或輕微污染之10座國道加油站，建立相關檢核機制，俾及早更新防漏與監測設施，避免迨

污染發生後始進行相關控制、整治作業而徒增經費與時間成本。

三、交通部允應督促高公局通盤檢討國道加油站出租或投資契約疏漏不足條文，以明確污染防治、緊急應變及整治責任，避免徒耗經費與時間爭訟，俾維護政府權益，確保國人健康與安全：

- (一)按交通部所屬高公局轄管國道加油站土地等國有公用不動產，舉凡出租或委外經營，高公局固分別負有管理、保養、整修及維護之責，對於興建或營運期間，國道加油站如有品管重大違失、經營不善或其他重大情事發生，更有職權限令其定期改善，甚至停止其興建或營運，惟高公局、承租業者或獎勵投資業者之權利義務，以及爭端之處理，係依其出租契約或投資契約所分別約定事項及民法等相關法令為依據，此分別於國有財產法第25條、第28條、國有公用不動產收益原則第5條、第10條、獎勵民間參與交通建設條例第43條及污染土地關係人之善良管理人注意義務認定準則第2條、第5條、第9條、第10條，規定甚明。
- (二)據交通部查復略以，國道加油站之經營方式係依國有財產法第28條及國有公用不動產收益原則辦理公開標租，或參照獎勵民間參與交通建設條例徵選廠商投資興建並委外經營。其中西螺服務區南下、北上及仁德服務區南下、北上等4座服務區國道加油站爰以後者方式徵選廠商經營，其經營權及所有權均屬民間機構，其餘25座國道加油站則均採前者出租方式由承租業者經營，租約有效期間為6年。自95年起，其等契約¹³均訂有污染檢測條款，並有

¹³ 95年契約內容：契約期滿或終止前1年，由甲方(高公局，下同)代表人委託環保單位認可之檢驗機構進行加油站區之地下環境檢測，若檢測不符合標準，應由乙方(業者，下同)負責改善及負擔改

污染發生時應由污染者改善等約定事項。至95年前所訂契約¹⁴雖無明定整治責任，惟高公局依污染者付費精神，當發現確有污染時，均責成經營廠商負責整治。該局並於104年3月間修正租賃契約範本，其內容重點如下：1、廠商於經營期間如有發生環境污染，應依相關環保法規採取應變必要措施。2、契約屆滿6個月前，業者依環保相關法規將檢測計畫書提送高公局備查後進行檢測，倘檢測不符規定，業者應於指定期限內擬定改善計畫書送高公局及環保機關備查後，完成改善，相關費用均由業者負擔。3、新得標經營業者得於現任業者租期屆滿前3個月內，以高公局之名義委託經環保單位認可之檢驗機構進場對該加油站之地下環境進行檢測，檢測費用由檢測者自行負擔。4、高公局認有必要時，得委託檢測。

(三)經查，高公局縱依污染者付費精神，經確認國道加油站污染時，即責成經營廠商負責整治，並逐次於契約修正時，酌調雙方權利與義務，然卻仍發生東山服務區國道加油站承租業者向高公局求償污染整治費用之事件，凸顯雙方權利義務未於契約明定，致徒耗經費與時間爭訟之弊病。且該局前揭舉措僅屬污染已發生後之善後措施，就現行契約有效期間長達6年以觀，倘未能就「污染預防措施」及「業者主動防治義務」納入條文予以明確與具體化，迨污染發生後，再由高公局責成業者處理，或遲至契約期滿俟下次簽約時再議，除已緩不濟急，勢將耗費更多處理時間、經費與人力。又，前揭契

善相關費用。

¹⁴ 95年以前契約內容：契約屆滿前3個月前，乙方進行汙染檢測並將檢測結果通知甲方。污染整治費用責由污染者負責。

約條款所約定之「污染檢測時機」，僅止於「契約屆滿6個月前」，或基於民眾陳情、檢舉或環保機關要求等「必要」時機，有關「交通部、高公局平時主動查察、抽檢機制」及「業者平時污染主動通報機制」悉明顯盡付闕如，無異將加油站之環境安全與衛生冀望於業者之自主管理，倘業者僅追求利潤，交通部、高公局又消極被動，則國人健康安全勢將難以確保，此觀交通部表示：「本部目前並無對國道各站規劃定期檢測或查證措施，均由高公局本權責處理國道加油站污染相關事宜」等語益明。再者，經審計部查核發現，國道加油站部分契約亦有「未訂有污染檢測機制，致營運迄今仍未施予檢測」、「雖訂定經營期間之污染檢測條款，惟未能妥為落實執行，致多數加油站係於契約將屆移轉經營權之際，始發現污染，增加設施接管者之經營風險」、「未建立相關單位協處及污染前置示警機制，致難以降低污染發生機率及程度」等疏漏不足事項，俱此均亟待高公局併同切實檢討，以臻完備。

(四)綜上，交通部允應督促高公局通盤檢討國道加油站出租或投資契約疏漏不足條文，以明確污染防治、緊急應變及整治責任，避免徒耗經費與時間爭訟，俾維護政府權益，確保國人健康與安全。

四、高公局既經充分評估後認為採停業方式進行交流道下國道加油站之污染整治作業，對用路人衝擊較小，則俟整治完成後是否仍續行加油業務，允由交通部督促所屬綜合環境負荷、成本效益、用路人需求及鄰近加油站設置密度等因素，審慎務實評估，以期發揮土地最大效能，增益民眾福祉：

(一)按政府施政除應考量成本效益，儘可能摶節國家經費之外，相關決策與行政措施並應採取對環境及民

眾權益衝擊最小者，尤應避免與民爭利，進而讓利與民，為民謀最大福祉，此乃為民服務之現代化政府責無旁貸之基本要務。

- (二)據交通部查復，經高公局充分評估後認為，位處服務區之已污染國道加油站，如採停業方式進行污染整治作業，將嚴重影響用路人需求致生民怨，在兼顧行車安全與加油服務不中斷等原則之下，爰採半半施工方式進行，至交流道下之國道加油站，因周遭1至3公里附近均已設有民營加油站，採停業方式進行污染整治作業，對於用路人影響較小。復經本院實地履勘後亦發現，高雄岡山交流道下之國道加油站周遭已有4座民營加油站經營中，楠梓交流道下之國道加油站鄰近約100公尺處亦有民營加油站營運。足證位處交流道下之國道加油站，附近已多設有民營加油站，採停業方式進行污染整治作業對用路人較無影響。則該等加油站停業後，附近之民營加油站既可滿足用路人需求，俟其整治完成後，是否仍續行加油業務，不無審酌空間。雖該等交流道下國道加油站之設置時間大部分皆早於民營加油站，依先來後到之理，以及市場自由競爭法則，該等加油站自可依法令申請許可後，續行加油業務，於情理法各層面，似皆有理服人。然而，加油站設置密度愈高，對於空氣品質與民眾健康安全等環境風險自然隨之驟增，政府相關主管機關自應率民營業者之先，儘可能減低環境風險。況且，政府相關決策與行政措施除應採取對環境及民眾權益衝擊最小者，尤應設法為民謀最大福祉，凡此益見該等交流道下國道加油站整治完成後之土地用途，應否改從事其他有利於當地環境發展之相關業務，自有審慎評估之必要，高公局允宜綜合環境負

荷、成本效益、用路人需求及鄰近加油站設置密度等因素，審慎務實評估，以期發揮土地最大效能，並避免與民爭利。

(三)綜上，高公局既經充分評估後認為採停業方式進行交流道下國道加油站之污染整治作業，對用路人衝擊較小，則俟整治完成後是否仍續行加油業務，允由交通部督促所屬綜合環境負荷、成本效益、用路人需求及鄰近加油站設置密度等因素，審慎務實評估，以期發揮土地最大效能，增益民眾福祉。

五、國內加油站申請設置之「油氣回收設施」及「防止污染地下水體設施、監測設備」，地方主管機關係分別依環保署所訂辦法予以「審查」及「備查」，把關強度明顯有別，不無招致該署重「空氣」卻輕「地下水體」之訾議，且後者實務上採「實質審查」，與法條明定之「備查」意旨有違，亟應檢討修正，以求周妥：

(一)按石油管理法及依同法第17條第3項授權訂定之「加油站設置管理規則」第16條、第17條規定，申請設置經營加油站者，應檢具申請書、設站基地之土地所有權狀影本或土地使用權同意書……相關文件向地方主管機關申請筹建。經地方主管機關核准筹建後，應於核准次日起3年內完成各項營運設備，並檢具建築物之使用執照影本及消防、環保主管機關分別核發之合格證明文件，送請地方主管機關審查。俟地方主管機關接獲前項完成建站送審之案件後，應會同各該供油廠商依加油站加儲油設施查驗表檢查加油站，審查合格後，報請中央主管機關核發加油站經營許可執照後，始得營運。

(二)據環保署查復，上開環保主管機關核發之合格證明

文件係指：1、依土污法第9條¹⁵辦理之土壤污染評估調查及檢測資料。2、依水污染防治法(下稱水污法)第33條第2項、第3項¹⁶授權訂定之「地下儲槽系統防止污染地下水體設施及監測設備設置管理辦法(下稱地下儲槽管理辦法)」第3條、第4條，分別辦理之地下儲槽系統設置防止污染地下水體設施及監測設備設置計畫書及完工報告書。3、依空氣污染防制法第23條¹⁷授權訂定之「加油站油氣回收設施管理辦法(下稱油氣回收管理辦法)」第4條，辦理之油氣回收設施設置計畫書。4、設有洗車設備者，依水污法第13條¹⁸辦理之水污染防治措施計畫，經地方環保主管機關審查同意或備查等文件。

(三)經查，地方環保主管機關接獲上揭業者檢具之「油氣回收設施設置計畫書」及「防止污染地下水體設施及監測設備設置計畫書及完工報告書」後，目前係依油氣回收管理辦法第5條：「地方主管機關受理前條¹⁹申請後，應於14日內完成計畫書書面審查……」及地下儲槽管理辦法第3條：「事業新設地下儲槽系統，經目的事業主管機關核准後，應檢具地下儲槽系統設置防止污染地下水體設施及監測設備設置計畫書，送直轄市、縣(市)主管機關備查」分別予以「審查」及「備查」，把關強度明顯有別，

¹⁵ 土壤及地下水污染整治法第9條：中央主管機關公告之事業有下列情形之一者，應於行為前檢具用地之土壤污染評估調查及檢測資料，報請直轄市、縣(市)主管機關或中央主管機關委託之機關審查：……。

¹⁶ 水污染防治法第33條：事業貯存經中央主管機關公告指定之物質時，應設置防止污染地下水體之設施及監測設備，並經直轄市、縣(市)主管機關備查後，始得申辦有關使用事宜。……。第一項防止污染地下水體之設施、監測設備之種類及設置之管理辦法，由中央主管機關定之。

¹⁷ 空氣污染防制法第23條：公私場所應有效收集各種空氣污染物，並維持其空氣污染防制設施或監測設施之正常運作；其固定污染源之最大操作量，不得超過空氣污染防制設施之最大處理容量。固定污染源及其空氣污染物收集設施、防制設施或監測設施之規格、設置、操作、檢查、保養、紀錄及其他應遵行事項之管理辦法，由中央主管機關定之。

¹⁸ 水污法第13條：事業於設立或變更前，應先檢具水污染防治措施計畫及相關文件，送直轄市、縣(市)主管機關或中央主管機關委託之機關審查核准。……

¹⁹ 油氣回收管理辦法第4條規定：新設加油站於建造執照取得後，申報開工前應檢具下列文件向地方主管機關申請設置油氣回收設施：……。

不無肇生環保署重「空氣」卻輕「地下水體」之訾議。雖據該署表示：「水污法第33條縱授權地下儲槽管理辦法以備查方式辦理業者申請設施及監測設備設置事宜，然直轄市、縣市主管機關於業務執行確已達實質審查之效」云云，然上開地下儲槽管理辦法既明定「備查」即可，地方主管機關卻採「實質審查」，肇致現行實務作法與法條意旨明顯有違。為避免惹議，環保署自應檢討修正，俾使行政作為與法令規定一致，此有環保署於本院詢問時允諾：「……目前正在徵詢各界意見，原舊法很多都是備查，修法中也包括自主檢測申報，會一併納入考量」等語，附卷足稽。

- (四)綜上，國內加油站申請設置之「油氣回收設施」及「防止污染地下水體設施、監測設備」，地方主管機關係分別依環保署所訂辦法予以「審查」及「備查」，把關強度明顯有別，不無招致該署重「空氣」卻輕「地下水體」之訾議，且後者實務上採「實質審查」，與法條明定之「備查」意旨有違，亟應檢討修正，以求周妥。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至四，函請交通部督同所屬確實檢討改進見復。
- 二、調查意見五，函請行政院環境保護署確實檢討辦理見復。
- 三、調查意見，函復審計部。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購、財政及經濟委員會聯席會議處理。

調查委員：蔡培村

陳慶財

楊美鈴

