



環評淪經濟、環保角力場

2013-03-19 中國時報



102/02/04專家會議（臺北科大）

➤ 經部為六輕轟環評 環署喊改革

101年底，環保署駁回台塑六輕四點七期擴建申覆案，引來經濟部及企業痛批環評誤了經濟。環保署長沈世宏則順勢拍板改革環評，在今年二月委託台北科技大學教授林鎮洋召集環保署、經濟部、國科會等單位推派學者、企業代表及環保團體討論，決定漸進式調整環評制度。

➤ 環評不應具否決權 要講究科學

環保署長沈世宏強調，環評講究的是科學事實，制度的錯誤來自台灣環評法擁有「否決權」，致環保團體抗議、爭訟都找錯對象。環保署現階段仍擔任環評主管機關，並為經濟部、國科會等機關開始「新生訓練」。預估五至六年內政部將制定《國土規畫法》畫定相關的禁止、限制開發區位；預估十年後，將環評審查權責回歸目的事業主管機關。

➤ 新制為開發案護航 迴避空間大

對於環評新制，環保團體台灣電磁輻射公害防治協會理事長陳椒華則批評「擺明是為開發案護航！」她說，現在環評委員也有事業主管機關的代表，專案會議卻幾乎不見人影，根本不用修法就可以讓他們參與。若改革後由經濟部來主導、擔任環評主席，開發單位大可樂得輕鬆迴避，操作空間變得更大，她擔憂環團也無法阻止主席不當裁示。

6000億投資卡在環評 政院跳腳

蔡英文要求經濟部全力溝通

讓中科后里基地、台塑大煉鋼廠、彰工電廠、機場捷運等重大工程，早日動工。

王寶鈞、呂雪蓀、崔慈婉／台北報導

環評委員新班底成了重大投資殺手？據了解，包括中科后里基地、台塑大煉鋼廠、彰工電廠、機場捷運等至少有逾六千億元之重大投資案送審多時，卻卡在環評通過不得，其中中科后里案因影響力晶、華映等廠商投資，行政院副院長蔡英文已表示關切，日前在財經小組中指示經濟部長黃

衫協助廠商解決環評困境。

蔡英文日前應財經部會首長召開財經小組會議，其中中科友達、力晶及台塑大煉鋼廠等重大投資案環評遲未通過，形成投資障礙，蔡英文要求經濟部應協助廠商解決，全力促成重大投資案在土地、資金、勞工、及環保等方面排除投資障礙。

位於彰濱工業區投資總額逾二千億元的台彰彰工電廠於去年七月獲環評署初審通過，八月提環評委員會審議，新上任的環評委員會在審查時，雖未直接判定彰工電廠為「不應開發個案」，卻要求該案須進入審查較為嚴格的第二階段環評，使彰工電廠遲遲無法動工，打亂台彰開發新電源的陣腳。

中科學第二期發展區（后里基地）開發案，則在送達環評署後開了三次初審會議至今仍無法通過。由於該基地已被友達、力晶、華映等廠商相中計畫進駐，投資額上看二千億元，並規劃在三至五月間開工動土，為避免影響廠商投資意願，經濟部、國科會等單位已主動出擊解開問題癥結。

此外外交部、台北市政府主導的中正機場聯外捷運系統，由三重站至台北站段建設也卡在環評未能通過，開發進度受到影響。至於台塑大煉鋼廠案，經濟部與環保署官員部談後，台塑確實一度送案，但可能是廠商認為須要更進一步瞭解環評作業才會送案，計畫三月底則再度送案。

根據統計，為環保署環境影響評估把關的環評委員，去年八月換血，新環評委員上任後，被判定為「不應開發」而在環評這一關直接封殺的比例，已由以往的一〇％，暴增至目前的二四％左右。

經濟部長黃豐彰昨天強調，已要求工業局了解中科后里等開發案遲未通過環評的原因，究竟是業者對規範不了解還是技術問題，再決定如何協助業者解決困難。

受環評影響進度的重大投資案

個案	地點	環保署要求	對廠商影響	投資額
中科后里 環境	台中縣 后里	補充用水回收等 資料	影響力晶、華映 等有意進駐廠商 投資規劃	約2000億 元
台塑大煉鋼	雲林離島 工業區	(廠商自行放棄)	開發進度延緩	1088億元
中正機場 捷運	台北縣 市	補正後再審	影響土建、機電 廠商開發進度	1100億元
彰工電廠	彰濱 工業區	要求提出CO2減 量短、中、長期 計畫，與地方溝 通後，進入第二 階段環評	台電新電源 開發時程	近2000億 元

資料來源：工商時報，95年2月20日

環評大會拍板 蘇花改蓋定了

資料來源：環評資料 製表／陳至中

▲環保署9日召開蘇花改環評大會，釐定蘇花改有條件過環評，花蓮縣長傅德訓（中）感謝中央與民衆的支持。圖為傅德訓高聲疾呼率領離開環評署。（劉宗龍攝）

▲陳情民衆張榮學（中）在環評署門口跪地，呼籲環評委員不要因政治壓力倉促通過環評。（劉宗龍攝）

蘇至中／台北地質調查所

蘇花改環線工程開闢，但沿路下許多爭議點，如工程應往左走、對生態與人文遺址的破壞、地下水文的威脅等。地質調查所足跡更被環評委員、環保團體質疑，交通部路政處主任秘書陳茂南九日強調：「我已參閱林銘岳等八十三座相關區段年誌錄」，加上蘇花高、蘇花五項調查結果，資料非常豐富。

國科會副主委鍾正安也在該會主持保證，認為北迴鐵路的新訊足以說明當地地質狀況。

蘇花公路沿途複雜的變質岩區、斷層和地質軟弱帶不少，學者認為，在此探勘長隧道，難度過於軍事級任務，開發單位擔心鑽孔不足，到時遇到崩塌、淨水問題，二期延宕，也可賠上人命。

陳茂南說，當初規劃蘇花改時，就已掌握中央地調所第一梯隊、中科院等地質資料，北迴鐵路則由鍾正安、林銘岳等八十三座相關區段規劃設計與能年誌錄也是其參考的文獻，加上一八一一年起為蘇花高進行調查，至今已累積十二年，開挖了一二處，鑽孔三八八處的資料，均已充分應用。

他舉例，環團擔心北迴新山脊縫隙離平溪到大屋湖水壩附近段的蘇花改東邊路段也會遇到類似構造，事實上北迴鐵道選線時，就已經過去施作三寶井、鹿窟洞、鹿仔港集水池及湧水帶，皆安全無虞。

官派環評委員、國科會副主任委（台大地質系教授）陳正宏也說，蘇花改的地質背景，除大規模地質災害外，就是風化作用，地質是一千年不變，一二十年崩落或風化的地料全盤轉移到蘇花改，必要時公開關資訊，「就會很有股壓力。」

陳至中、許俊偉、北敏導
環保署昨天(廿六日)計畫，審查蘇花公路改善計畫(蘇花改)計畫，經過六小時馬拉松式討論，下午決議「有條件通過」。最快今年底，蘇花改就可正式發包動工。花蓮縣長傅盛銘說：「幾十年來花蓮人的苦悶，終於獲得肯定！」

傅盛銘強調，蘇花改不是最近才提出，梅姬之前早已做過多次預審，環評過程非常嚴謹。環保團體則不苟同，綠黨黨長張宏林痛批，蘇花改計畫是政治力干預環評的最差示範，政治人物爭權奪、威脅的方式達到目的，「是環評史上最黑暗的一天！」

蘇花改十月十八日召開第一次初審會議，二十一日梅姬交鑰，道路坊方造成重大傷亡，交通部公路總局二十二日緊急審查資料送還保審署。環保署十一月一日召開初審第二次專案小組會議，在數千名花蓮民北上抗爭、揭竿通過就要「埋鍋造反、抗爭到底」下，拒絕達成「有條件通過」的決議。

環保署持續提高加嚴，十一月七日(周日)加班確認，九日上午召開臨時大會，環保團體上午集結於環保署門口，以歡聲和朗誦呼籲政府「不要急、不要趕」，「給一條真正安全的路」，但六個小時後，在黃長沈世宏主持下，環評大再度連成「有條件通過」結論，寫下重大開發案最快通過紀錄。

外界批評蘇花改速度不嚴謹，傅盛銘斥責，蘇花改計畫花高，蘇花計算起，前後已經歷十幾年環評，「地球表面上，連萬里長城都沒有那麼長準備時間」，環保署數次預審，實地探勘，可說是「史上最嚴謹」。

交通部長毛治國說，蘇花改將趕在年底前上綱公招標開工，其中南澳、和平段內的和平高架橋工程預計明年春節前率先動工；一〇五年底先通蘇澳、東潭段，蘇澳到花蓮路應源自西元一八七六年，當時僅是人行步徑，經過百年推展，台灣西部交通「已發展到遙遠地步」，但蘇花公路卻還是略高於「產業道路的五級公路」，「這是說不過去的」，政府有必要回應花蓮民眾的訴求。

毛治國補充，蘇花改也有配套，他戶與中國達成協議，明年上半年前，連蘇花材的中鋼車庫就改用鐵路運輸，不走蘇花公路。根據調查，中鋼車庫通行量佔和仁往南的所有重車七、八成。

仇佩芳、秦慶雄／台北報導
馬英九總統昨日表示，他駕車踏過花蓮鄉親，只要環評通過，行政部門就會依法招標施工。他一定在兼顧工程安全與品質的前提下，兌現政見承諾。行政院長吳敦義也表示，已責成交通部長依法令辦理招標投標及發包，將成立監督委員會監督施工影響，務求在民國一〇六年底如期完工。

陳惠芳／花蓮報導

「過了！過了！終於過關了！」得知環評會昨日舉行的環評大會「有條件通過」蘇花改工程計畫，花蓮縣親與當地鄉志相告，更有民眾說：「比中了特獎還高興，這是鄉來的正義！」

蘇花改環評通過，工程動工在望，許多花蓮鄉親都非常激動，「務農的桂良直言，享有便捷交通的都會地區農民很難理解花蓮人的苦，這回因梅姬颱風造成兩岸民眾重大傷亡，才會牽動花蓮人長年來的不滿情緒。」

這種只有在印度等第三世界國家才看得到的景象，就出現在花蓮，足以說明花蓮人對蘇花改改變動工的渴望之情。

還有一位部落民眾也說，花蓮的新鮮魚、貨禽畜肉品、蔬果農產品等，都仰賴唯一的蘇花公路運到台北，平日運送車輛得冒著落著石危險起伏的路況台北花蓮兩地奔波，遇到蘇花路斷，就得改道南端兩地路花十幾個小時才能到達北部市場，成本大幅提高，更影響產品新鮮度，這種情況外人並不清楚。

長途跋涉北上陳情的一位農友羅秋也說，臺灣大火災後，原本一班列車最多

黃玉明／編選／楊雄政 編輯／黃碧蓮

資料來源：中國時報，99年11月10日

環評卡四年

國光石化民股 揚言不玩了

資料來源：中國時報，99年5月08日

報紙名稱	中國時報	版別	A 第一版
日期	99. 5. 09	類別	平敘 綜計處

國光石化 吳揆：速環評

張立勳／高雄報導

國光石化正進行二階段環評，民股抱怨環評拖累進展，揚言退出「不玩了」。行政院長吳敦義昨日南下高雄時說，環評應在符合國家規範下，兼顧公道與務實，提高效率，別讓業者增加成本，他會緊盯環評更加積極。吳敦義昨天到高雄縣澄清湖了解自來水公司供水狀況，接受媒體訪問時說，環評除考量業者的產業競爭力，在符合國家規範狀況下，不能因為時間拖延，讓業者成本增加。

「保障環境還是要做！」吳敦義表示，大陸的石化業也正在發展，國內石化業卻為了環評的時間拉長，競爭力就會輸給人家，環評該迅速去做，但仍要照步走，從符合國家規範、提高效率方面進行。

吳敦義說，環評要公道、務實，這一個月他會盯緊環保署更積極一些，加速環評速度。

王莫昀／台北報導

斥資四千億、被列為國家重大經濟建設之一的國光石化，歷經四年四個月環評遲未過關，眼見殼牌、艾克森美孚等同時開工在新加坡設立的乙烯廠，只花四個月就通過環評，並先後在今年五月及年底完工投產，國光石化民股高層揚言：「政府六月份若沒有提出解決之道，就不玩了。」

石化公會總幹事謝俊雄證實，為瞭解政府態度，國光石化民股與國光石化經理人周二已首度見面，討論大經濟建設計畫的大型投資案，能在台灣國光石化主管指出，此案光在環評研究業上已花了逾億元，且隨著物價、原物料

期工程與建成本大幅攀升，若加上二期，開發總經費將由原本八千億元一舉躍破兆元以上。連連馬總統就任即將兩周年之際，這項重大投資案，能否順利推動，頗受矚目。

「政府口聲聲喊出六三政策，希望提振經濟、降低失業率，但是光一個環評，就卡住了國光石化，台塑六輕五期！」謝俊雄說，全案原本規劃今年三月完成一階環評，但在環保團體反對下延至六月。

他說，一周前環保署召開一階環評第一次專案審察會議，環保人士一下子開出三、四百項議題，要求國光石化提出解決方案，這讓參與國光石化投資案的石化業心灰意冷。

據悉，包括和桐、長春集團、遠東集團、中纖集團與國光石化高層與專級經理人這次拜會副總統蕭萬長，皆對國光石化前景十分憂心，其中遠東集團與長春集團與會代表甚至直接表明對政府行政效能感到失望。

業者說，由於中油高雄煉油廠與其中的五輕廠即將拆遷，如果屆時國光石化仍處於紙上談

資料來源：中國時報，99年5月09日



政院：國光石化開發與否看環評

【台北訊】外傳行政院將對國光石化去留作出政策拍板，行政院發言人江啓臣18日表示，國光石化是否開發，應以環評結果作為設廠與否的政策考量，政府會尊重環評結果。

媒體報導，國光石化21日環評專案小組將作出最終結論，府院不等5月環評大會，將提前作出政策拍板。江啓臣表示，國光石化是國家重要建設，總統馬英九宣示應遵循憲法精神，科技發展和經濟開發必須與生態的維持和環境的保護兼籌並顧，

若開發與產業衝擊環境的整合，應以環境優先，才能確保台灣永續發展。

他指出，國光石化是否開發，政府多次宣示，應以環境評估結果作為設廠與否的考量，政府會尊重環評結果，不論是照案通過、有條件通過、或不通過，相關單位都會提出最符合社會期待的因應方案。

江啓臣說，環保署21日會召開專案小組會議，相關單位會視專業對國光石化作出的意見評估，作為下階段決策參考。

25

資料來源：台灣立報，100年4月19日

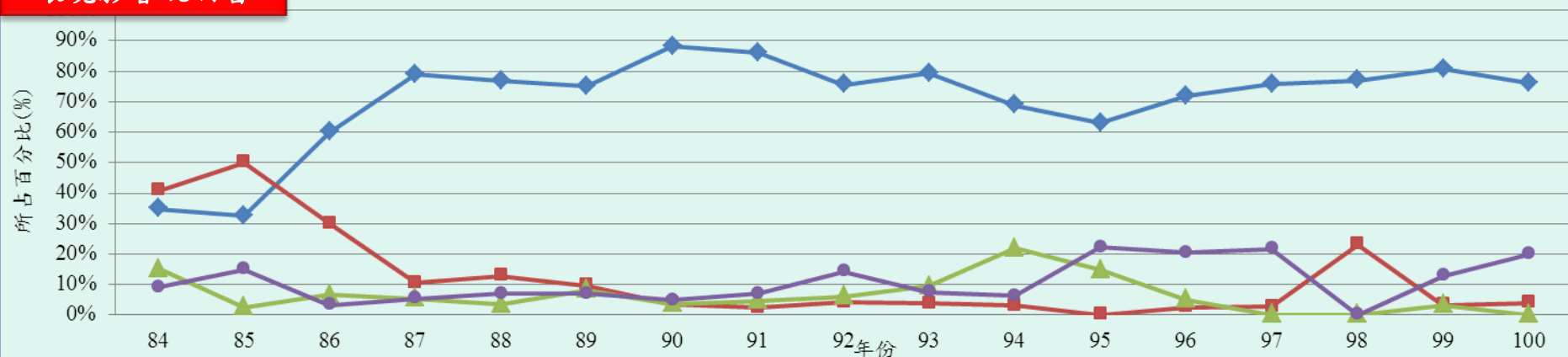
環保署 環境影響說明書

◆有條件通過審查

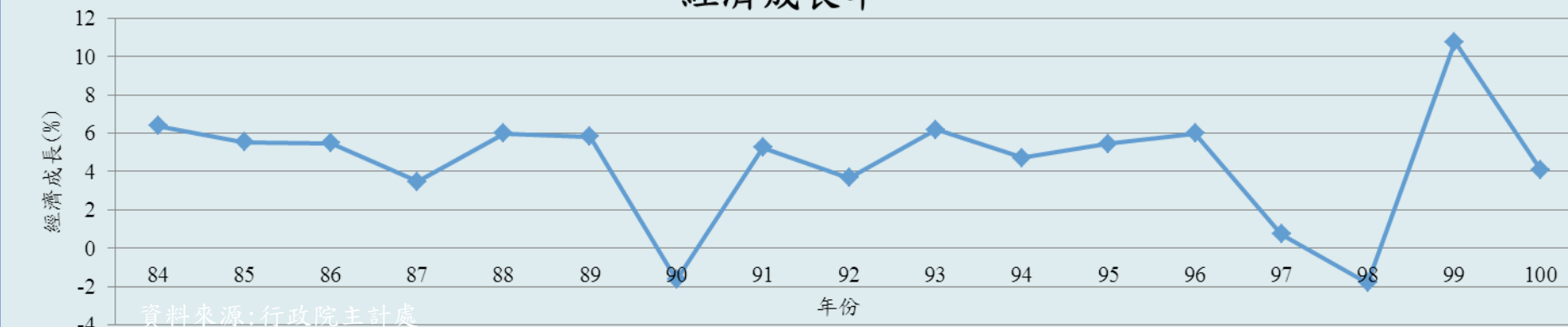
■應繼續進行第二階段評估

▲認定不應開發

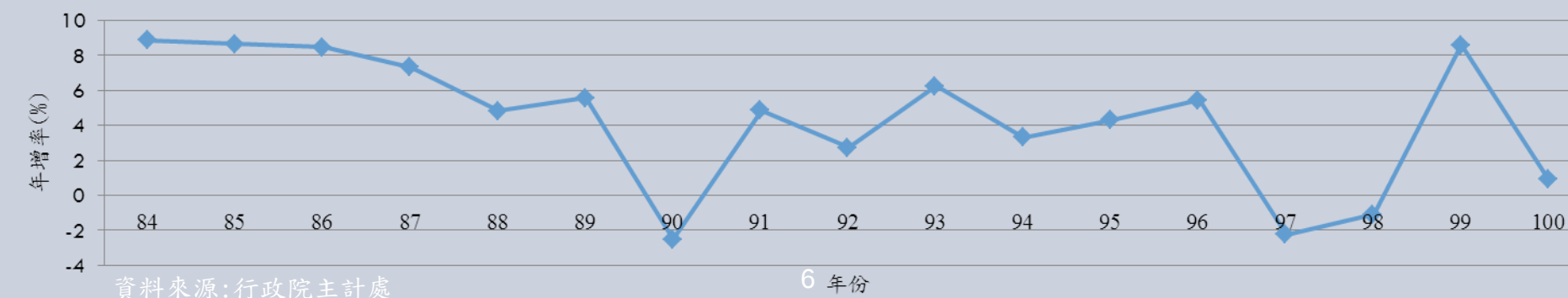
●其他處置



經濟成長率



國內生產毛額年增率



建構永續發展的環境評估制度

高度共識：短期-加強目的事業主管機關責任 長期-環境影響評估回歸目的事業主管機關審查

運作問題

唐順貴：全世界的環境影響評估都起源於美國，但環境影響評估移植到台灣，卻出現本土化的質變。美國地廣人稀，台灣地狹人稠，能否完全移植會是問題，這也是當初立法的顧慮。如果要改回美國原型，是否應先評估當初立法者的顧慮是否已經不存在？現行環境影響評估可說是台灣特有的制度，賦予環保署把關責任，但缺點是使做為目的事業主管機關甚至主導開發的相關部會隔岸觀火。

我國環境影響評估最大問題就是決策末端才進行環境影響評估，即一些政府重大經濟建設或民間重大投資，在行政院拍板定案後才送到環保署進行環境影響評估，又有否決權的設計，當然會造成環保署很大壓力。而環評委員會面對非過不可

正面功能

林鎮洋：環評制度不好可以改，但不應視為經濟發展的絆腳石。根據統計只有百分之六點五的環境影響評估被否決，否決後還是可以提出替代方案，真正因否決而不能進行的案子，可說是鳳毛麟角。

去七、八十天，現在平均超過二、三百天，其實這是資訊公開和民衆參與所致，顯示大家都在學習，評估時間的延長可說是民主的代價。

決策末端很難做好把關

的政府重大經濟建設，也很難發揮把關功能。另一問題是由開發單位委託顧問公司製作提出的環評書件，為求儘速通過環評，常未客觀調查並忠實呈現有利與不利因素，負責轉送的目的事業主管機關並未負起初步把關責任。

提升效率

楊敏行：民國八十三年環評法制定，隔年剛好是最後一次國建會，當時有些美國專家看到環評法就質疑為何環境影響評估可否決政府決策。其實民國八十三年前，台灣發生多起重大公害事件，政府壓力大，所以環評法立法深具正面意義。事隔多年，衣服要不要改可以檢討，但以現在國內社會對立氣氛瀰漫，如果修法，在救濟制度與方式上，要求得共識並不樂觀。

署環評大會，環保署長要承受很大壓力，因為要扛行政院決策通過的責任，而地方環保局長的壓力則會由民選首長扛下責任。

環評委員發言應有規範



林鎮洋



唐順貴



葉俊宏



觀念轉彎

宜由事業機關直接面對民眾

葉俊宏：台灣環境影響評估雖然是參考美國而來的，但兩者卻有相當大的差距。美國開發案如果用到聯邦的土地、經費，要考量進行環境影響評估，如果沒用到則可以排除進行環境影響評估。

且有明訂排除項目。台灣則是在認定標準內要做環境影響評估，不在認定標準內的就不做，因此常會出現略低於認定標準的案子，如一些土地開發案。

抽出來由環保署負責，美國則是納入在相關單位中。台灣的環評委員是隨定的，美國則是包含在相關機關內。台灣的環評審查結論是行政處分，但美國的並不是。美國環評的項目

內容是各局處訂定的，所以訂得很細，但在台灣，環保署人力有限沒辦法訂那麼細。環評委員會其實就像一個小立法院，因為環境影響評估通過後規定要執行，不執行還會



葉國時



蕭代基



曹正



楊致行

葉國時：不只環境影響評估，台灣政府很多政策都是學者專家會議在做決策。其實依責任政治，應由首長決定，所以這種情形反映社會對人的不信任，覺得委員會較能信任，但這樣首長就不必負責任的責任，陷入惡性循環，這是政府機關的困境。

台灣社會是一個人情的社會，因此首長也希望由委員會來決策，以避免人情壓力，所以社會文化、人情才是問題背後的關鍵。

以目前的情形看來，把環境影響評估回歸目的事業主管機關，是不可能的。環評委員的壓力、先入為主的觀念等都是問題，還有未來制度如何設計等，都要面臨如何對話的問題。

很多案件環境影響評估時間確實太長，對企業投資而言，環境影響評估時間長、不確定性對產業是一大傷害，如何改善縮短時間很重要，但也不能影響審查程序。

因為社會的不信任，所以現在做不到將環境影響評估回歸目的事業主管機關，但仍必須改善現有環境影響評估制度，即對目的事業主管機關要課責。也就是如果環境影響評估沒通過，不能僅是環保署的責任；送審的案子若有重大爭議，目的事業主管機關也有責任，這樣才能讓目的事業主管機關對環境影響評估多做一些評估。

蘇花改環境影響評估時間很短，主要是前置溝通作業很久。蘇花改除經濟發展、環境影響評估外，還加入公益因素，即祈求有一條安全回家的路。再與環保團體經過一年的對話，還有專家對談，才能在短時間內通過環境影響評估。若目的事業主管機關是交給顧問公司，再去給環保署進行環境影響評估，就是不負責的做法。環境影響評估委員會應有共識，不能讓一、二人主導委員會，所以應讓討論方式應有平衡的方法。

要改進環境影響評估制度，應要求目的事業主管機關在計畫一開始就要公開，並與民眾溝通。第二階段環境影響評估與第一階段環境影響評估委員應不同，第二階段環境影響評估委員應以環保技術協助為主，而非准否。環保署應委託進行環境影響評估改善的研究。

面臨困境

環評時間過長 對產業傷害大

評估重點

提供正確資料 供決策者參考

蕭代基：目前環境影響評估問題在於環保署負責環境影響評估及環評委員有否決權。雖然出發點是基於環保，但愛之適足以害之，反而造成困擾。現在由環保署負責環境影響評估，結果造成各目的事業主管機關不重視環境影響評估。另外，環保署又要決定是否予以通過，要做這種決定時又不能只看環境影響評估，等於是幫行政院長做決定，因此責任重大。

其實開發案不能只看環境影響評估，還要進行成本效益分析，但這項在環評法中卻看不到，所以環評委員必須把經濟等其他影響因素納入，而這樣也等於是在幫行政院長做決定，所以這是一個扭曲的制度。

重大開發案決策過程必須明確，但卻與現今做法衝突，因為環境影響評估為第一關，環境影響評估沒通過，後面都不必做了。而且現在環境影響評估會受影響的居民和開發業者間無法合作，因為現在的制度沒有合作誘因，只會促使雙方不能合作。所以環境影響評估需解決溝通問題，才能兼顧環保又能改善生活，達到雙贏。

公共建設不論規模大小，應考慮對經濟、社會、環境等的影響，必須先進行成本效益分析、環境影響評估，再由決策者決定是否進行。所以環境影響評估的重點在提供正確的資料，供決策者參考。環評委員則要檢視環境影響評估報告書中的資料是否正確，而非代為決策；同時也應提出減輕環境衝擊的措施，做為政府進行決策的依據。

至於民間開發案，環評委員的任務仍是環境影響評估資料的評估，且不應有否決權。

他山之石

美濕地、古蹟...都有環保規定

曹正：我會和美國環評專家談過，他們說，台美最大不同就是美國是資本主義的環境，而台灣環境則有很多矛盾，台灣的環保制度屬於保守的保護主義環境。台灣限制多，好像是已開發國家，不需要再開發了。美國資本主義的環境，還是把經濟發展放在第一位，所以美國環評法律中，找不到否決開發案的授權。

在美國如果開發申請案總體利益大於重大環境負面影響，還是會准予開發的。像美國一些油管的鋪設，即屬此類，但這種案例如果在台灣可能很難通過。美國明文鼓勵多應用環境影響減輕措施，以使開發案的環評等級由一環境影響報告一級降為「環境說明」一級。

美國環評法不是靠母法，而是靠相關的環境法律來運作的。台灣一遇到環境影響評估就吵吵鬧鬧，主要是很多與環境品質相關的事物沒有相關的法令來規範，美國空氣、水、濕地、古蹟等都有相關環保規定，違反相關法規的開發案就不能通過。

所有重要環境元素的保護能夠法制化，是環評法能否發揮功效的主要依據。同時還要由目的事業主管機關主辦環境影響評估，回歸專業，再納入相關單位協助。現在由環評委員會做決定，委員任期二年，且兼職，對她們也沒有制衡機制，所以環評決策應走向科學化、法制化和責任化。

要建立永續經營的環評制度，首先是國家環境觀的定位，其次是各部會與目的事業主管機關要有良好的環境觀，三是建立公開、公平、利益迴避、公民參與的環評制度，四是決策回歸責任制，五是環保署扮演的制衡角色要釐清，最後是行政權與司法權的界線要劃分清楚。



文獻回顧及輿情研析



各國環境影響評估制度之比較

	我 國	美 國	日 本
正式施行時間	1995年	1969年	1972年後由地方政府自發性逐步實施
法令依據	環境影響評估法	國家環境政策條例	環境基本法
中央主管機關	行政院環保署	直隸於總統辦公室之環境品質委員會	環境廳（相當於我國行政院之各部、會）
審查機關	中央或縣市之環境影響審查委員會	環境保護署	中央為環境廳長、地方為地方首長
評估時機	開發行為規劃階段	開發行為規劃後、執行前	開發行為計畫後、執行前
民眾參與	說明書公告、召開說明會、範疇界定會議	評議過程依行政程序法及資訊公開法為公開聽證之依據	意見彙整者為地方首長，並給予相關居民二次提出意見之機會
審查結果	環保署可依審查結論決定開發案之進行與否	環保署認有重大影響時，交由環評會調解相關機關意見後為裁決	僅將審查結果記載於開發許可書中

各國第一階段環境影響評估 審查程序之比較

	我 國	美 國	日 本
環境影響說明書 製作者	開發單位	主管該開發行為 的聯邦行政機關	開發者
審 查	由主管機關審議 是階段審查 否須進入第二	由聯邦行政機關 判定該開發行為 是否為重大開	開發者提出說明 書後即直接進入 第二段審查
審 查 結 果	為影二之後 認為重大修正 若重入；修 為有進估過 行環境評經 開發者計畫 對響階段實	發二之影得 開第反大但 大入；重，定 重進估無認 屬即評「定」 為為段表認 認為段表認 認行階發響 推	—

各國第二階段環境影響評估 審查程序之比較

	我 國	美 國	日 本
程 序	1.開發單位將說明書於當地公告閱覽 2.邀集相關機關、團體於當地召開說明會 3.邀集相關團體、機關於環保主管機關內共同商議評估事項，以其結果編制環評報告書初稿 4.編製環境影響評估報告書	1.主管機關於發表公報通知各方及公眾 2.主管機關邀集各方評論，主要方式為舉辦公開聽證會，此評論程序重複二次 3.主管機關邀集各方會商，確定環評範圍、初稿編寫內容、期限與規模 4.編製環境影響評估報告書	1.由開發單位公告閱覽 2.開發單位舉辦說明會將說明書內容告知相關居民 3.意見彙整者為地方首長，但中央與地方略有不同，地方給予相關居民二次提出意見之機會 4.編製環境影響評估書
審 查	1.由中央或地方環保主管機關審查是否進行該項開發行為 2.依據審查結果與目的事業主管機關之核定修正計畫 3.評估書公告後實施，但目的事業主管機關可為駁回之核定 4.若審查結果不通過，將無法進行開發	1.環保署審查分四個等級：無異議、關切、異議、不滿意 2.若屬不滿意等級，環保署應將該計畫與評估書交付環品會裁決；另民眾亦可請求交付裁決 3.由環品會擔任解決聯邦機關間環境衝突的協調機制調解後作成決策，必要時交由總統裁決	1.評估書編製完成後仍須公告閱覽一個月 2.中央審查機關目的事業主管機關，地方為地方首長 3.為許可開發時將行政上的反映及考量，附記於許可書中



國光石化案例

- 支持國光石化設廠：「要環保，更要肚子飽」為訴求，強調，「我們的事由我們自己決定」，拒絕外人阻擋開發。
- 反對國光石化的環保團體，則批評國光石化產生的**健康危害**、**生態破壞**等外部成本高達台幣539億，超出淨獲益516億，做的是「賠錢生意」，但經濟部卻花500萬元幫它打廣告，並把反國光運動抹黑成反石化工業。



中科三、四期

- 對於廠商開發的約束力遭受質疑。2010年9月的環評結論卻將關鍵的水污染與空氣污染等健康風險列為「附帶建議」、而非「**正式條件**」，即環評相關法規將無法對於違反「附帶建議」之事實開罰。
- 中科三期環評過程中屢遭行政機關首長、甚至總統關切，包括直接與環評委員、環保署以及廠商對話，導致環評審議過程的獨立性備受爭議。

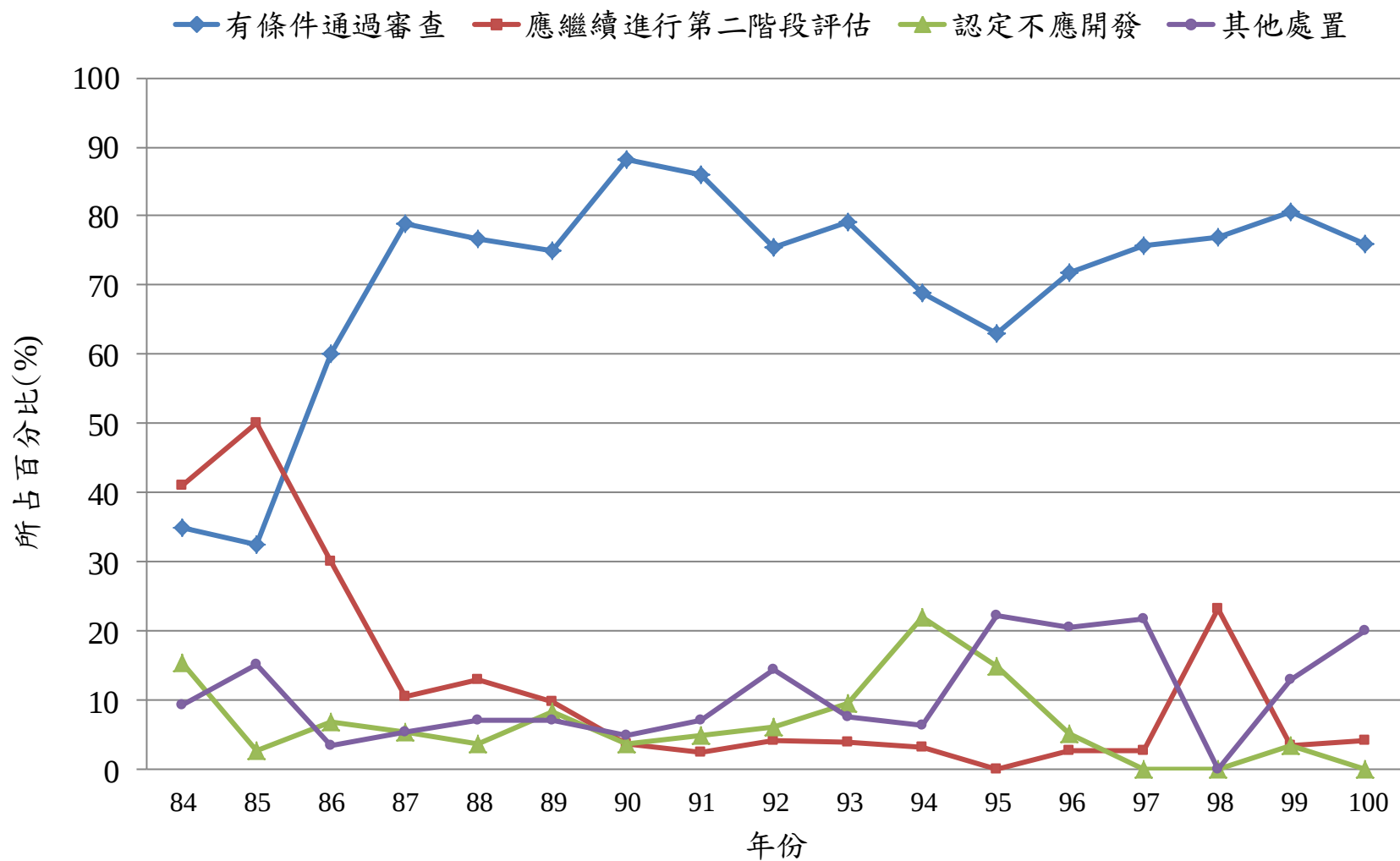


美麗灣度假村

- 開發單位於2003年行文臺東縣政府、縣府遂將此案列入促參（促進民間參與公共建設）案件的過程中，影響開發形式的15天公告期被認為是關鍵之一，且不利於當地居民的公民參與。
- 美麗灣度假村開發案歷經數次計畫變更
- 臺東縣政府被認為理當利益迴避、不應組成環評委員會，否則將兼具BOT案共同開發單位、目的事業主管機關與環評主管機關等角色，可能使環評獨立性備受質疑。



環境影響說明書趨勢





環境影響評估相關法規歷程

83 年 12 月 30 日	84 年 10 月 23 日	86 年 03 月 26 日	88 年 06 月 10 日	88 年 12 月 28 日	90 年 08 月 01 日	93 年 12 月 22 日	94 年 06 月 17 日	95 年 06 月 30 日	95 年 12 月 22 日	96 年 09 月 12 日	97 年 09 月 17 日	98 年 02 月 17 日	98 年 03 月 11 日
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

強調資訊公開、公眾參與

環境影響評估審查旁聽要點

得召開專家會議估審查

限制初審會的次數

環評作業程序透明化

委員會運作機制

強調資訊公開、公眾參與之內涵

強調公眾參與部分

定義審查日數之範疇

「促進產業升級條例」修正

委員會專案小組初審會議作業要點

內政部修正「山坡地開發建築管理辦法」

開發行為應實施環境影響評估細目及
範圍認定標準訂定發布

環境影響評估法公布施行



環境影響評估技術規範訂定歷程

87 年 07 月 28 日	91 年 02 月 15 日	91 年 02 月 15 日	91 年 02 月 15 日	91 年 03 月 28 日	92 年 01 月 09 日	92 年 01 月 09 日	92 年 12 月 29 日	96 年 08 月 02 日	99 年 04 月 09 日	100 年 11 月 29 日
空氣品質模式評估	道路交通噪音評估模式	營建工程噪音評估模式	鐵路交通噪音評估模式	植物生態評估	環境振動評估模式	航空噪音評估模式	動物生態評估	海洋生態評估	健康風險評估	河川水質評估模式