



審計部專案審計報告

行政院環境保護署油氣雙燃料車 推廣計畫執行情形



民國 103 年 12 月

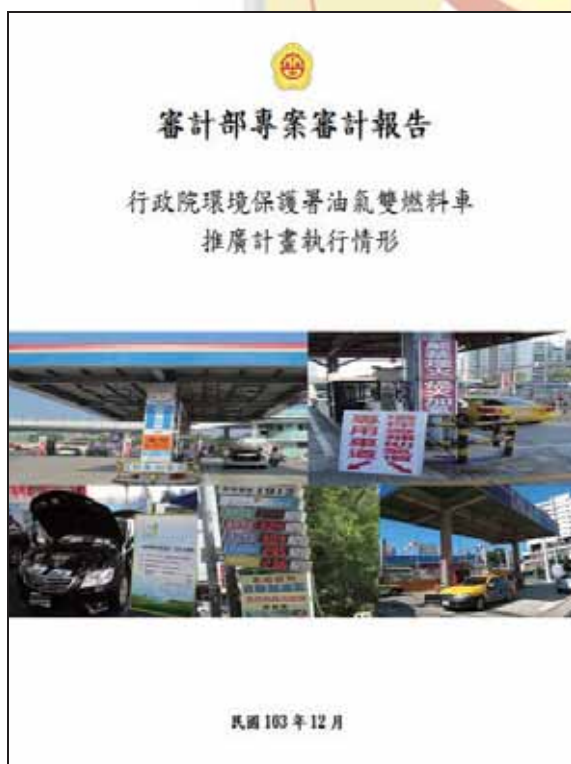
審計部 印

中華民國審計部及其所屬機關民國103年度審計人力計有724人(預算員額)，隸屬於監察院，獨立行使審計職權，監督政府及其所屬機關預算之執行，並就其運用資源之經濟性、效率性及效果性進行考核。

審計部及其所屬機關民國102年審計結果可量化財務效益約180億2千3百萬餘元，平均每花費政府預算1元至少可節省政府支出或增加收入13.93元。

本專案審計報告揭露行政院環境保護署推廣油氣(LPG)雙燃料車計畫執行情形，因相關策略延遲實施，或未落實推動，致油氣(LPG)雙燃料車無法達成市場經濟規模，推廣成效未如預期等，缺失事項經審計部函請行政院督促研謀改善，各權責機關已研提具體改善措施。

更多有關審計部之資訊，請參閱審計部全球資訊網(www.audit.gov.tw)



目 錄	
壹、總述	1
一、調查原委	1
二、調查範圍	1
三、調查方法及限制	1
四、主要調查發現	2
五、後續處理情形	3
貳、專案調查辦理情形	3
一、前言	3
二、調查重點及發現	8
三、調查意見及建議	10
參、行政機關回應情形	22
肆、後續改善及整體效益情形	23
伍、結語	24

圖 目 錄	
圖1 審計作業流程圖	2
圖2 97至101年度油氣雙燃料車新增車輛數	6
圖3 營業中(含尚未營業)加氣站據點分布情形	7
圖4 97至101年底推廣油氣雙燃料車預計目標數及實際數量情形	13
圖5 97至101年底加氣站預計目標數及實際數量情形	15
圖6 101年底各市縣加氣站負荷油氣雙燃料車情形	16

表 目 錄	
表1 油氣雙燃料車推廣計畫分年目標一覽表	4
表2 油氣雙燃料車推廣計畫實施策略內容及權責分工表	4
表3 環保署97至101年度辦理油氣雙燃料車推廣計畫經費執行情形一覽表	5
表4 歷年推廣油氣雙燃料車二氧化碳減量成果表	8
表5 歷年汽油與液化石油氣價格比較表	12
表6 101年4月我國與亞洲鄰近國家車用液化石油氣及95無鉛汽油零售價比較表	12
表7 民眾對於油氣雙燃料車瞭解情形表	13
表8 民眾對於環保署提供油氣雙燃料車氣價補助政策瞭解程度表	14
表9 截至101年底止各市縣加氣站分布數量一覽表	15
表10 截至100年底加氣站營運情形表	15
表11 99至101年底行政院及所屬機關油氣雙燃料公務車成長情形表	18
表12 99至101年底行政院及所屬機關油氣雙燃料公務車數量情形一覽表	19
表13 油氣雙燃料車推廣計畫預期效益與實際成果對照表	21

行政院環境保護署油氣雙燃料車推廣計畫 執行情形

壹、總述

一、調查原委

政府為減少汽車廢氣污染，於民國(下同)78 年開放使用油氣雙燃料車（即使用無鉛汽油及液化石油氣作為車用燃料之低碳環保車，又稱為 LPG 車），由行政院環境保護署（以下簡稱環保署）負責推廣，該署並自 85 年 3 月起由空氣污染防制基金補助民眾改裝油氣雙燃料車（85 至 89 年補助新購或改裝油氣雙燃料車費用，每輛 2 至 5 萬元，90 年以後改以補助定額氣價方式辦理，97 年起每公升補助 2 元），95 年推動「都會區移動污染源排放空氣污染物三年（95-97）行動計畫」，預計 3 年內在臺北、臺中及高雄三大都會區推廣增加油氣雙燃料車 1 萬 8 千輛，及新設加氣站 12 座。97 年報經行政院核定油氣雙燃料車推廣計畫，於 97 至 101 年間賡續透過補助新購或改裝油氣雙燃料車及氣價方式，持續推廣民眾使用油氣雙

燃料車。

依審計法第 2 條第 5 款、第 65 條第 2 款及第 67 條第 3 款至第 5 款規定，審計機關職司政府財務效能之考核，辦理各計畫實施進度、收支預算執行經過及其績效之審計，並應注意各計畫已成與未成之程度、經濟與不經濟之程度及其效能之程度。審計部為瞭解環保署辦理油氣雙燃料車推廣計畫執行情形及辦理成效，爰規劃辦理專案調查，期能發掘問題，促請改善，提升政府施政效能，以善盡審計職責。

二、調查範圍

環保署 97 至 101 年度油氣雙燃料車推廣計畫之執行情形及成效。

三、調查方法及限制

（一）調查方法

審計機關近年來本於國際最高審計機關組織（International Organization of Supreme Audit Institutions，簡稱 INTOSAI）所揭櫫審計機關之價值與效益之一：「對

民眾生活產生正面影響之機關」，加強辦理與民生議題相關之績效審計案件。鑑於油氣雙燃料車之推廣有助於降低二氧化碳之排放，攸關民眾生活品質，除廣泛蒐集相關機關執行計畫目的、範圍、效益等資料外，另以風險導向觀念，慎選高風險、內部控制欠佳事項或案件，運用「規劃矩陣」，配合議題分析方法及腦力激盪法，研析可能潛存之問題，強化事前規劃作業，並依規劃之查核重點，就地辦理專案查核，取得充分、攸關、適切與合理之證據，提出前瞻性之建議意見，發揮預警性審計功能。審計機關查核油氣雙燃料車推廣計畫執行情形之審計過程，詳如圖 1。

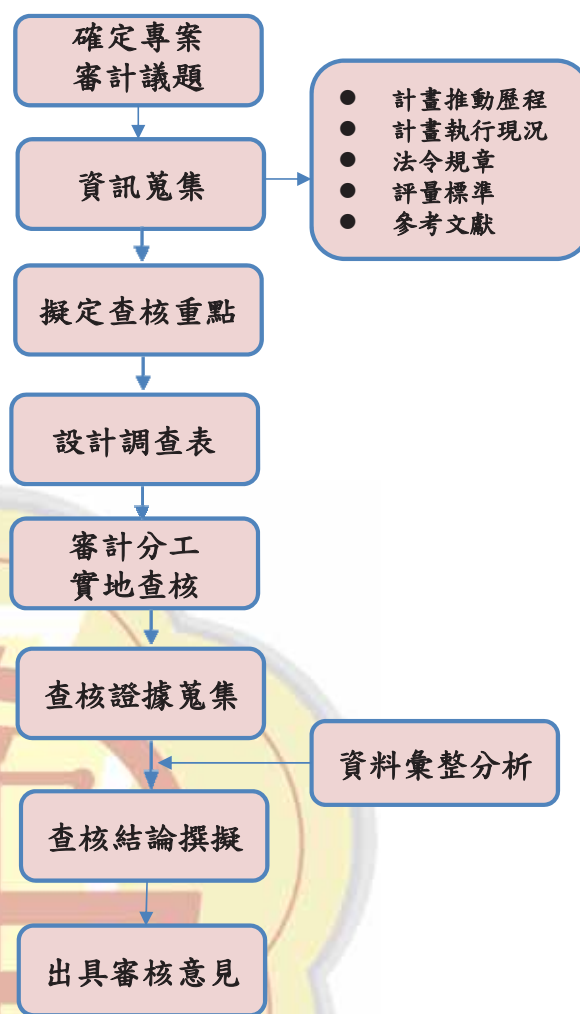


圖 1 審計作業流程圖

(二)調查限制

囿於審計人力及查核時間，經設計調查表請環保署查填後，就書面予以審核，再輔以就地抽查，另因未前往經濟部及財政部辦理就地抽查，與該二機關有關部分，僅以書面資料進行分析及審核。

四、主要調查發現

經審計部專案調查結果，發現環

保署油氣雙燃料車推廣計畫執行情形有下列情事：

(一)油氣雙燃料車歷經多年推廣，因相關策略延遲實施，或未落實推動，或僅側重氣價補助，未強化宣導，致油氣雙燃料車無法達成市場經濟規模，推廣成效未如預期。

(二)加氣站設置據點密度不足，且分

布不均，影響推廣成效及已設加氣站之永續經營。

(三)行政院所屬機關未依行政院指示率先採用油氣雙燃料車，不利政策執行。

(四)計畫推動結果與預期目標落差甚大，惟環保署未適時檢討修正，積極研議因應善策，致耗費 16 億餘元補助經費，未能發揮應有效益。

五、後續處理情形

依審計法第 69 條前段規定，本案調查發現之缺失，審計部經依上開規定於 102 年 10 月 24 日函請行政院查明妥處，並報告監察院，嗣經行政院函復研提改善措施後，審計部於 103 年 6 月 11 日函報監察院，該院於同年 6 月 25 日准予備查。

貳、專案調查辦理情形

一、前言

(一)計畫緣起

環保署考量油氣雙燃料車具有污染減量效益（溫室氣體 CO₂ 減量約 14—17%）、經濟性

（節省行車燃料成本約 40—50%）及便利性（車輛可同時使用汽油及液化石油氣雙種燃料）等優點，且鑑於世界各國多透過實施補助（貼）、賦稅減免等政策，積極推動使用油氣雙燃料車，該署爰報經行政院於 97 年 1 月 21 日核定辦理「油氣（LPG）雙燃料車推廣計畫」，以降低二氧化碳排放，分散能源使用，減緩高油價對民生之衝擊。

(二)計畫概況

1. 計畫目標

近年來國際油價高漲，環保署為減緩高油價對民眾生活之衝擊及降低二氧化碳排放量等因素，報經行政院核定辦理「油氣（LPG）雙燃料車推廣計畫」，執行期程自 97 至 101 年，期透過跨部會共同推動計畫，於 5 年內推廣油氣雙燃料車總數達 15 萬輛，加氣站達 150 座，分年推廣目標，詳如表 1。

2. 計畫內容

環保署為推動「油氣（LPG）

雙燃料車推廣計畫」，經擬定 8

表 1 油氣雙燃料車推廣計畫分年目標一覽表

年度	截至當年底油氣雙燃料車數量 (萬輛)	截至當年底加氣站總數(座)
97	3.2	35
98	6.0	65
99	9.0	100
100	12.0	125
101	15.0	150

註：1. 97 年 1 月 16 日「油氣 (LPG) 雙燃料車推廣計畫」推行之際，油氣雙燃料車總數為 1.2 萬輛，加氣站 20 座。

2. 資料來源：整理自行政院環境保護署提供資料。

項實施策略，透過財政部、經濟部、經濟部標準檢驗局及交通部等相關機關 (表 2) 協助辦理，並由環保署成立跨部會聯合服務小組，依權責分工設立聯絡窗口，提供相關諮詢服務。

3. 計畫收支概況

(1) 計畫期程自 97 至 101 年底止，

環保署計編列 19.3 億元，依「降低車用液化石油氣售價補

表 2 油氣雙燃料車推廣計畫實施策略內容及權責分工表

項次	實施策略	執行期程	主辦機關
1	油氣雙燃料新車貨物稅定額減徵 25,000 元	97 至 101 年	財政部
2	氣價補助，每公升補助 2 元	97 至 99 年	環保署
	以 99 年底油氣價差 (12.7 元/公升) 為基準，浮動調整補助金額，每公升最高補助 2 元。	100 至 101 年	
3	新購或改裝補助 25,000 元加氣券	97 至 101 年	環保署
4	分年增設加氣站	97 至 101 年	經濟部
5	公務車優先採購及改裝	97 至 101 年	行政院主計總處 各公務機關
6	開放非 3 廂式以外車種改裝	97 至 101 年	經濟部標準檢驗局 交通部
7	確保改裝品質及安全	97 至 101 年	交通部
8	維持穩定之油氣價差	97 至 101 年	經濟部

資料來源：整理自行政院環境保護署「油氣 (LPG) 雙燃料車推廣計畫」。

助辦法」規定，97 至 99 年每公升補助氣價 2 元，100 年起改採配合油氣價格，浮動調整補助金額（每公升最高補助 2 元），另依「新購或改裝油氣雙燃料車補助辦法」，補助民眾辦理新購及改裝油氣雙燃料車。截至 101 年底止，實際執行數計 12 億 6,381 萬餘元，占預算數 65.48%（表 3）。

表 3 環保署 97 至 101 年度辦理油氣雙燃料車推廣計畫經費執行情形一覽表

單位：新臺幣千元

年度	項目	預算數	執行數
合計		1,930,000	1,263,818
97	氣價	260,000	208,746
	改裝	—	132,200
98	氣價	250,000	207,677
	改裝	500,000	94,725
99	氣價	250,000	254,613
	改裝	170,000	56,975
100	氣價	250,000	134,391
	改裝		42,225
101	氣價	250,000	66,841
	改裝		65,425

註：1. 因油氣雙燃料新車貨物稅定額減徵 25,000 元規定，迄 100 年 12 月 30 日始正式實施，車廠因而無生產油氣雙燃料車意願，故尚無補助新購油氣雙燃料新車相關經費。

2. 資料來源：整理自行政院環境保護署提供資料。

(2) 經濟部能源局補助設置加氣站，依設置規模大小，提供每站 100 至 700 萬元不等之補助，另各市縣首站，依原補助額度增加 20%，預計 5 年內新增 130 站，約需 10.92 億元。截至 101 年底止，實際執行數計 3 億 9,709 萬餘元。

(三) 計畫辦理情形

為提升民眾使用油氣雙燃料車之意願，透過新車貨物稅減徵、執行氣價補助、新購或改裝補助、分年增設加氣站等實施策略，由各部會依職掌共同配合推動，分述如次：

1. 為鼓勵車廠生產油氣雙燃料新車，供民眾購買使用，由財政部配合辦理每輛新車貨物稅定額減徵 25,000 元，為期 5 年（俟貨物稅條例修法後正式實施）。
2. 環保署持續執行氣價補助，97 至 99 年每公升補助 2 元，另自 100 年起改以浮動方式補助，每公升最高補助 2 元。
3. 環保署於 97 年發布「新購或改裝油氣雙燃料車補助辦法」，並

於 98 年 5 月修正補助方式，自用車輛每輛補助 25,000 元之加氣券，計程車可折抵 25,000 元之改裝費。

4. 經濟部能源局規劃及推動分年增設加氣站，目標由 96 年底之 19 站增至 101 年底之 150 站，提供每站最高 1,000 萬元之補助，未設站之市縣優先設置。

5. 96 年 8 月行政院第 3055 次院會經濟部報告「永續發展能源政策」，張前院長指示政府機關公務車汰換一律以低污染車為優先，另自 97 年起全面推動公務車優先採購及改裝油氣雙燃料車。

6. 交通部於 97 年 3 月底前提出改裝程序品質監督管理計畫，並制(修)訂相關法規。

7. 交通部於 97 年 5 月底前開放三廂式以外之車種改裝油氣雙燃料車。

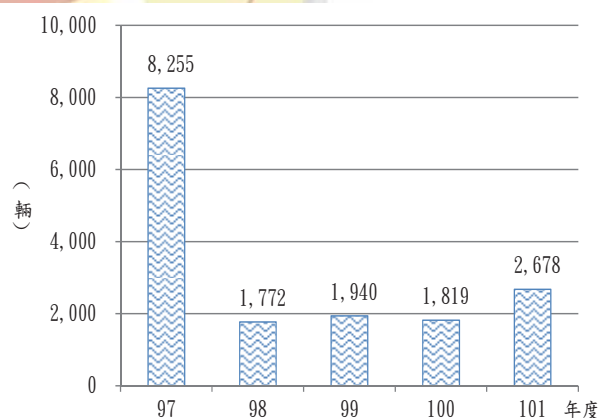
8. 經濟部協調台灣中油股份有限公司(以下簡稱台灣中油公司)，透過浮動方式調整液化石油氣價格，維持氣價穩定，以

提供經濟誘因鼓勵民眾使用。

(四)計畫辦理後之現況

1. 全國油氣雙燃料車總數及各年增減情形

截至 101 年底止，全國油氣雙燃料車總數計 22,937 輛，其中計程車 18,146 輛，占 79.11%，行政院及所屬機關油氣雙燃料公務車 266 輛，占 1.16%；其他車種 4,525 輛，占 19.73%；又 97 至 101 年各年新增油氣雙燃料車輛數，除計畫實施當年度新增 8 千餘輛外，往後各年平均約僅新增 1 千至 2 千餘輛，詳如圖 2。



資料來源：整理自行政院環境保護署提供資料。

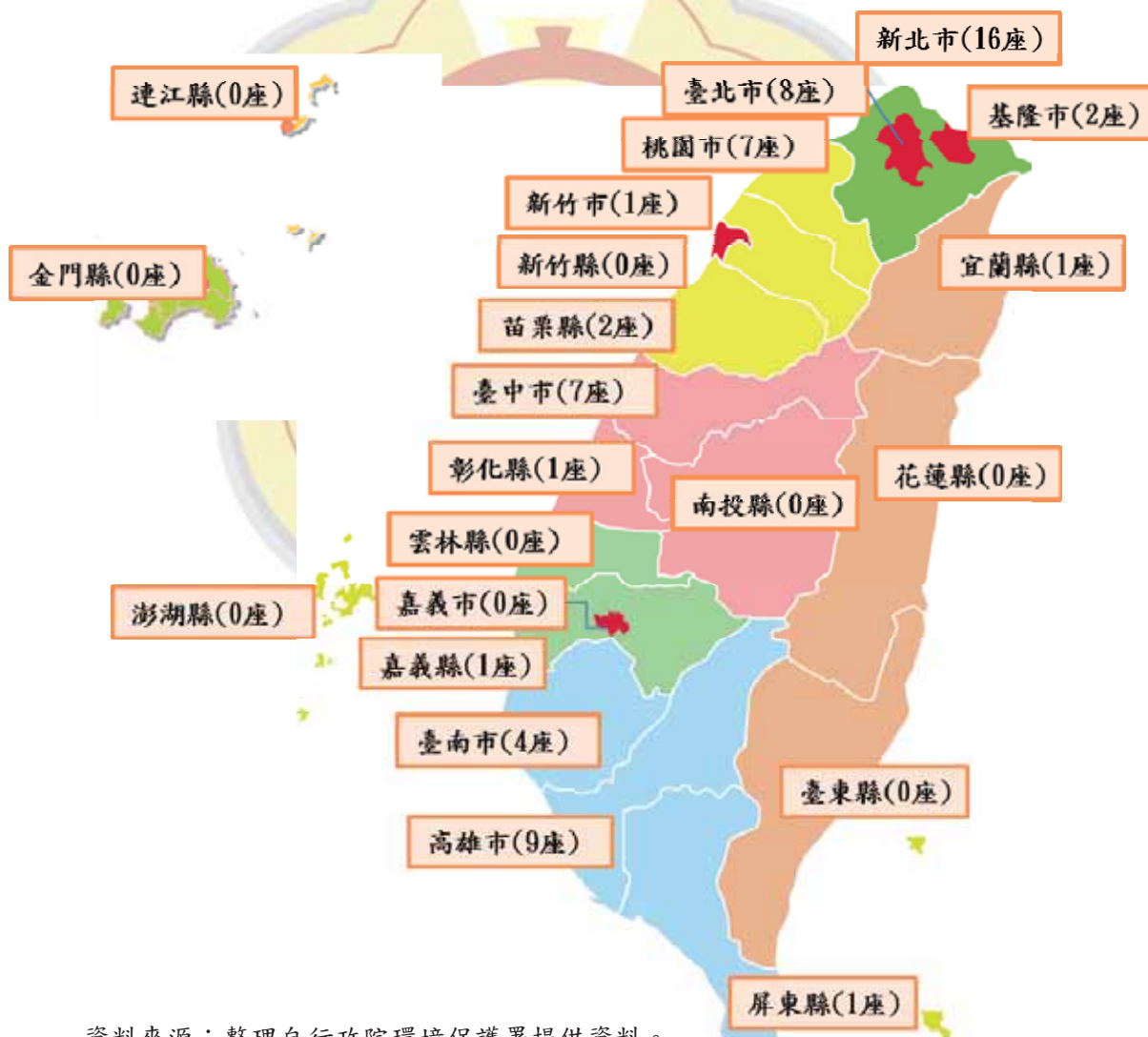
圖 2 97 至 101 年度油氣雙燃料車新增車輛數

2. 全國加氣站、改裝廠設置及分布

情形

截至 101 年底止，全國加氣站計有 65 座，惟其中 5 座加氣站已陸續停業或歇業，其餘 60 座中，33 座集中於北部地區（臺北市、新北市、基隆市及桃園縣），中部地區（臺中市、新竹市、苗栗縣及彰化縣）計有 11 座，南部地區（嘉義縣、臺南市、高雄市及

屏東縣）計有 15 座，東部地區 1 座（宜蘭縣），詳如圖 3，並預估每座加氣站可服務 1,000 輛之油氣雙燃料車，惟實際執行情形，各加氣站僅服務百餘輛之油氣雙燃料車；另合法之油氣雙燃料車改裝廠計有 5 家，包含 22 處服務據點，15 處改裝場所及 22 處簽約經銷商。



資料來源：整理自行政院環境保護署提供資料。

圖 3 營業中(含尚未營業)加氣站據點分布情形

3. 油氣雙燃料車二氧化碳減量成果

97 至 101 年油氣雙燃料車推廣計畫執行後，每年二氧化碳減量約介於 414 至 559 公噸間(表 4)，全國液化石油氣使用量約取代 1%之汽油。

4. 行政院及所屬機關、各市縣政府購置油氣雙燃料車作為公務車情形

據環保署統計，99 至 101 年底行政院及所屬機關油氣雙燃料車總數分別為 196 輛、229 輛及 266 輛，另各市縣政府執行情形，因環保署未統計列管，致無相關數據。

(五)預期成果

透過油氣雙燃料車推廣計畫之執行，預估至 101 年底全國油氣雙燃料車達 15 萬輛，加氣站總數 150 站，並可獲致效

益如次：

1. 節省燃料費，減輕車主經濟負擔：5 年共可節省燃料費 542.4 億元。
2. 能源分散使用：5 年用氣量將超過 37.7 億公升，減少對汽油之依賴度，以降低國際油價高漲之衝擊。
3. 環保效益：5 年內減少二氧化碳排放 123.3 萬公噸，空氣品質逐年改善，減少民眾呼吸系統疾病之發生，維護全民健康進而減少勞健保之醫療支出。
4. 促進產業發展：油氣雙燃料車及加氣站等產業，已達經濟規模，無須政府補助即可自給自足持續發展。

二、調查重點及發現

環保署為減少汽車廢氣污染，除開放使用油氣雙燃料車外，並參

表 4 歷年推廣油氣雙燃料車二氧化碳減量成果表

項 目	97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	合計
補助氣價公升數 (百萬公升)	104	112	127	116	94	553
年二氧化碳減量 (公噸)	460	496	559	511	414	2,440

資料來源：整理自行政院環境保護署 101 年度執行液化石油氣氣價補助及查核報告。

酌世界各國多透過實施補助(貼)、賦稅減免等政策，積極推動使用油氣雙燃料車，惟經審計部長期追蹤查核結果，其效益未能彰顯，審計部為發掘其缺失及問題癥結所在，於 102 年 3 至 5 月間派員辦理調查，就環保署計畫策略推動、加氣站據點設置、行政院及所屬機關採用油氣雙燃料車及計畫整體成效等深入查核，茲將查核發現分述如下：

(一)油氣雙燃料車相關策略推動情形

環保署為推廣油氣雙燃料車，雖於原計畫擬定實施策略，並由各相關部會配合執行，惟有關部會未能及時或落實配合相關策略推動，如財政部雖配合辦理每輛油氣雙燃料新車貨物稅定額減徵 25,000 元，惟貨物稅條例迨至 100 年 12 月始完成修正，復因油氣雙燃料車之研發耗費時日，國內市場不具規模，導致車廠無投入意願，該策略形同具文；又

因 99 年底國際油價波動幅度加劇，經濟部考量國際油價上漲對國內總體經濟及物價造成影響，於 99 年 12 月 6 日至 101 年 3 月 31 日實施油價緩漲措施，導致油氣價差誘因不足，無法有效提升民眾使用之意願，影響計畫之遂行。

(二)加氣站據點設置情形

油氣雙燃料車與加氣站屬共生互存關係，惟環保署執行計畫多年，加氣站普及度尚有不足，分布亦有不均，導致民眾因加氣不便，影響新購或改裝油氣雙燃料車意願。又經濟部雖已於 99 年 10 月檢討計畫相關策略並修正加氣站設置目標，惟環保署未併同針對車輛數未具經濟規模，積極研議因應善策，終因車輛數未見顯著提升，導致加氣站發氣量不足，營運虧損情況加劇。

(三)行政院所屬機關採用油氣雙燃料車情形

為落實節能及環保政策，

96 年 8 月第 3055 次行政院院會經濟部報告「永續發展能源政策」，張前院長即指示政府機關公務車汰換一律以低污染車為優先。復為促使各級政府機關採購及改裝油氣雙燃料公務車，環保署於「油氣（LPG）雙燃料車推廣計畫」中訂有採購及改裝之補助原則，另依行為時中央政府各機關採購公務車輛作業要點（97 年 6 月 10 日修正）第 2 點第 3 款規定：「各機關採購各式公務車輛，如油氣雙燃料車車種符合使用需求者，應採購油氣雙燃料車，至採購之車輛未有油氣雙燃料車車種時，應以節能標章之車種為優先。……」惟據該署統計，101 年底行政院及所屬部會油氣雙燃料公務車總數為 266 輛，僅占全國油氣雙燃料車總數 22,937 輛之 1.16%，比率尚低，政府機關未能產生帶頭示範作用，影響民眾對政府政策之信心。

（四）計畫整體成效檢討情形

環保署於油氣雙燃料車推廣計畫執行期間，因未能適時衡酌執行成效，並就污染防治效益、各類車輛未來發展趨勢、政策之前瞻性及合理性妥為評估，暨補助經費與空氣污染防治效益之比例等，確實加以檢討，適時修正計畫執行策略，致耗費 15 億餘元之補助經費後，計畫執行成效仍然不彰。

三、調查意見及建議

前述各項缺失，審計部於 102 年 10 月 24 日通知行政院查明妥處及研謀改善，並報告監察院。茲將審計部調查意見分述如次：

（一）油氣雙燃料車歷經多年推廣，因相關策略延遲實施，或未落實推動，或僅側重氣價補助，未強化宣導，致油氣雙燃料車無法達成市場經濟規模，推廣成效未如預期

1. 環保署於 97 年 1 月 16 日報經行政院第 3075 次院會通過油氣雙燃料車推廣計畫，規劃於 5

年內投入 75.72 億元(包含環保署氣價補助 30.3 億元、新購及改裝補助 34.5 億元，及經濟部補助設置加氣站約 10.92 億元等相關經費)，透過油氣雙燃料新車貨物稅定額減徵 25,000 元等 8 項實施策略，推廣油氣雙燃料車於 101 年底總數達 15 萬輛，加氣站達 150 座，以達減少溫室氣體及降低空氣污染物排放對民眾影響之目的。該署並於 97 年 9 月成立跨部會（包含經濟部能源局、交通部及環保署等）聯合服務小組，依權責分工提供民眾諮詢服務。惟查相關策略實施前，未能妥善規劃，如該計畫實施策略之一係由財政部配合辦理每輛油氣雙燃料新車貨物稅定額減徵 25,000 元，按環保署於計畫核定後，依稅式支出評估作業應注意事項(92 年 7 月 18 日訂定)第 3 點規定，於 97 年 2 月提送稅式支出評估報告，以利財政部及時修訂相關法規。財政部雖於 97 年 8 月函復環保署同意將油氣雙燃料車定

額減徵貨物稅納入修正貨物稅條例草案內容，惟該條例修正草案行政院於 98 年 11 月底始函送立法院審議，100 年 12 月完成修法，並自 100 年 12 月 30 日起正式施行，5 年內購買並完成登記之油氣雙燃料車，每輛定額減徵 25,000 元，實施期程已有延遲。復因油氣雙燃料車之研發耗費時日，國內市場不具規模，車廠無投入意願，影響該策略實施成效。

2. 次據環保署於 98 年委託蓋洛普徵信公司辦理「油氣雙燃料車改裝意願調查」顯示，油氣價差是民眾改裝使用油氣雙燃料車最主要之經濟誘因。該署雖於油氣雙燃料車推廣計畫擬定由經濟部協調台灣中油公司維持穩定油氣價差之策略，以提供足夠之經濟誘因，鼓勵民眾使用油氣雙燃料車，惟因 99 年底國際油價波動幅度加劇，經濟部考量國際油價上漲對國內總體經濟及物價造成影響，於 99 年 12 月 6 日至 101 年 3 月

表 5 歷年汽油與液化石油氣價格比較表

單位：新臺幣元／公升

項 目	90 年	91 年	92 年	93 年	94 年	95 年	96 年	97 年	98 年	99 年	100 年	101 年
95 無鉛汽油 價格	18.2	20.3	20.3	22.9	24.6	27.6	30.7	21.1	29.9	31.5	31.3	34.8
液化石油 氣 價格	10.5	12.5	11.8	14.8	14.5	16.9	17.7	14.4	18.7	20.8	20.8	22.2
油 氣 價 差	7.7	7.8	8.5	8.1	10.1	10.7	13	6.7	11.2	10.7	10.5	12.6

註：1. 表列各年度油（氣）價係各年底之價格。

2. 液化石油氣價格為業者牌告價格，不含環保署補助。

3. 95 無鉛汽油與液化石油氣價格比較。

4. 資料來源：整理自台灣中油公司網站公布資料。

31 日實施油價緩漲措施，揆諸 90 至 101 年底油氣價差平均僅 9.8 元（最高為 13 元/公升，最低為 6.7 元/公升，表 5），另依經濟部能源局統計，101 年 4 月臺灣油氣價差僅 12.8 元/公升，價差為 36.78 個百分比，與鄰近日本、韓國油氣價差高達 29 元/公升，價差分別為 49.87 及 51.99 個百分比，差距頗大（表 6），縱使該署每公升氣價補助 2 元，仍因油氣價差未能維持穩定且誘因不足，無法有效提升民眾使用之意願。又行政院雖於 100 年 6 月召開「研商油氣（LPG）雙燃料車推廣計畫相關事宜會議」，決議由

環保署邀集相關部會及專家學者組成工作小組，該署並於 100 年 7 月至 101 年 1 月間陸續召開檢討會議，惟各相關部會未能配合政策落實推動，環保署亦未本主辦機關權責，積極研議更具經濟誘因之補助方式，肇致計畫執行 5 年，總計投入

表 6 101 年 4 月我國與亞洲鄰近國家車用液化石油氣及 95 無鉛汽油零售價比較表

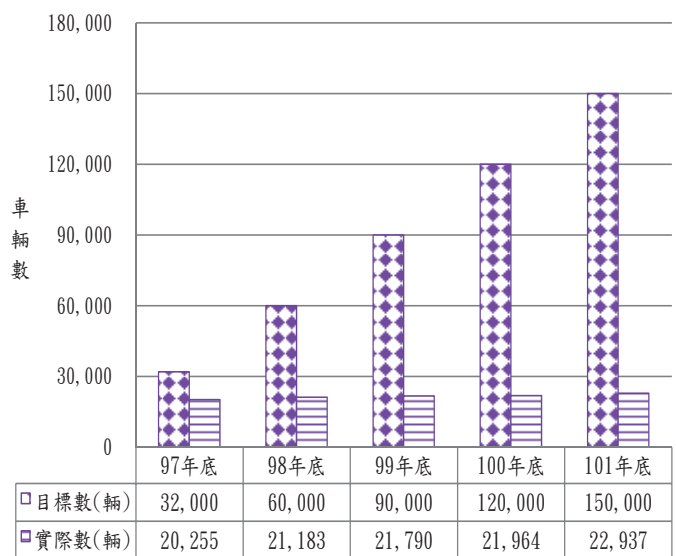
單位：新臺幣元/公升

項目 \ 國家	臺灣	韓國	日本
95 無鉛汽油稅後價格 (A)	34.8	59.03	56.42
車用 LPG 價格 (B)	22.0	29.59	27.09
油 氣 價 差 (C) = (A - B)	12.8	29.44	29.33
價差% (C/A)	36.78	49.87	51.99

資料來源：整理自經濟部能源局資料。

16 億餘元補助經費(含環保署氣價及改裝車輛補助 12 億餘元，經濟部能源局加氣站補助 3 億餘元)，始終未能突破瓶頸，油氣雙燃料車每年成長數量僅 1 至 2 千餘輛，總量亦維持 2 萬餘輛（占原預計目標之 15.29%，圖 4）左右，取代汽油總用量約 1%，與預計每年增加 3 萬輛，計畫期滿達成 15 萬輛目標差距甚大，亦無法達成分散能源使用之目標。

3. 又環保署為瞭解推動油氣雙燃料車面臨之問題與困難，及車主改裝意願與影響因素，於 98 年委託蓋洛普徵信公司辦理之意願調查結果顯示，民眾對於該署辦理油氣雙燃料車推廣計畫認知度僅 38.72%，遠低於計程車駕駛之 76.38%，另民眾未配合改裝之主要原因，分別為加氣不便及安全性疑慮。惟該署於計畫執行期間未見積極強化政策宣導，據該署委託顧問公司辦理 101 年度執行液化石油氣氣價補助及查核報告顯示，截至 101



資料來源：整理自行政院環境保署提供資料。

圖 4 97 至 101 年底推廣油氣雙燃料車預計目標數及實際數量情形

年底止仍有高達 49.52% 及 21.71% 之民眾，對於油氣雙燃料車不瞭解或沒聽過（表 7），另對於環保署提供氣價補助政策亦有高達 59.81% 之民眾表示不瞭解或未聽過（表 8）。顯示該署於計畫執行期間僅側重氣價補助，未適時針對民眾疑慮

表 7 民眾對於油氣雙燃料車瞭解情形表

項目	人數	%
合計	525	100.00
聽過且瞭解	118	22.48
聽過但不瞭解	260	49.52
沒聽過	114	21.71
其他(遺漏值)	33	6.29

資料來源：整理自行政院環境保護署 101 年度執行液化石油氣氣價補助及查核報告。

加強宣導，或研析最佳宣導方式，致計畫執行多年，推廣成效欠彰。

表 8 民眾對於環保署提供油氣雙燃料車氣價補助政策瞭解程度表

項 目	人數	%
合 計	525	100.00
非 常 瞭 解	17	3.24
瞭 解	63	12.00
普 通	131	24.95
不 瞭 解	163	31.05
非 常 不 瞭 解	9	1.71
其他（未聽過）	142	27.05

資料來源：整理自行政院環境保護署 101 年度執行液化石油氣氣價補助及查核報告。

4. 綜上，環保署為推廣油氣雙燃料車，雖於原計畫擬定實施策略，並由各相關部會配合執行，惟有關部會未能及時或落實配合相關策略推動，影響計畫之遂行，環保署亦未積極協調各部會，並研議更具經濟誘因之補助方式，且未加強對民眾宣導油氣雙燃料車之安全性、經濟性及環保性，僅側重氣價補助，肇致無法提升民眾使用油氣雙燃料車意願，計畫執行成效不彰。

(二)加氣站設置據點密度不足，且

分布不均，影響推廣成效及已設加氣站之永續經營

1. 審計部前於 96 年即就加氣站設置據點不夠普及，影響油氣雙燃料車使用便利性，函請行政院督促環保署檢討改進。該署雖於 97 年 9 月成立跨部會聯合服務小組，針對無加氣站之市縣，積極辦理宣導加強說明，並輔導業者瞭解申設法規程序，協助地方政府熟稔審查事宜，以利增設加氣站。惟據環保署統計，截至 101 年底，臺灣油氣加氣站計有 60 座（不包含已陸續停業或歇業之 5 座加氣站），分布於臺北市等 22 個市縣，仍有新竹縣等 9 個市縣（占 40.91%）尚無油氣加氣站（表 9）；又其中屏東縣暨東部（宜蘭、花蓮及臺東）等地區，地型狹長，卻僅分別設置 1 處加氣站，加氣站密度明顯不足。按油氣雙燃料車推廣計畫中已明確指出，普設加氣站係計畫成敗之關鍵，惟計畫實施多年來，加氣站站數雖有逐步增加，惟分布密度仍未見提升，實際加

表 9 截至 101 年底止各市縣加氣站分布數量一覽表

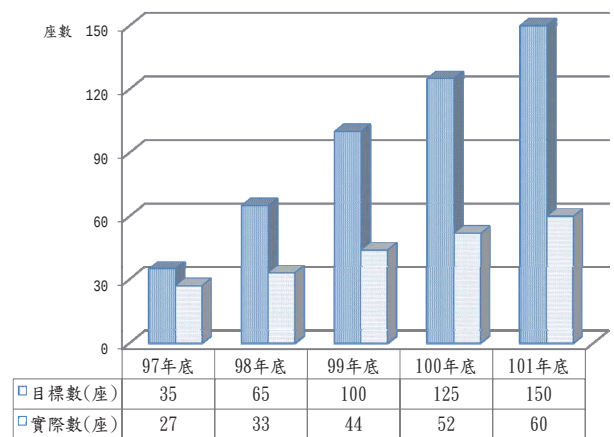
項次	市縣	加氣站(座)
合 計		60
1	基 隆 市	2
2	臺 北 市	8
3	新 北 市	16
4	桃 園 縣	7
5	新 竹 縣	0
6	新 竹 市	1
7	苗 栗 縣	2
8	臺 中 市 (註)	7
9	彰 化 縣	1
10	南 投 縣	0
11	雲 林 縣	0
12	嘉 義 縣	1
13	嘉 義 市	0
14	臺 南 市	4
15	高 雄 市 (註)	9
16	屏 東 縣	1
17	宜 蘭 縣	1
18	花 蓮 縣	0
19	臺 東 縣	0
20	澎 湖 縣	0
21	金 門 縣	0
22	連 江 縣	0

註：1. 臺中市及高雄市加氣站座數含已開業尚未營運之加氣站各 1 座。

2. 資料來源：整理自行政院環境保護署 101 年度執行液化石油氣氣價補助及查核報告。

氣站座數仍僅為預計目標之 40 % (圖 5)，加氣站數量不足與分布不均，肇致民眾仍因加氣不便，影響使用油氣雙燃料車意願，計畫整體目標未能達成。

2. 次據該署 100 年執行液化石油



資料來源：整理自行政院環境保護署提供資料。

圖 5 97 至 101 年底加氣站預計目標數及實際數量情形

氣氣價補助及查核報告顯示，加氣站欲維持營運，北部地區每月須有 22.3 萬公升之發氣量，中南部地區每月亦須有 14.8 萬公升之發氣量，惟該署於 100 年調查各加氣站發氣量，北部地區已有 18 座加氣站、中南部地區有 11 站，未達可維持營運之發氣量(倘依經

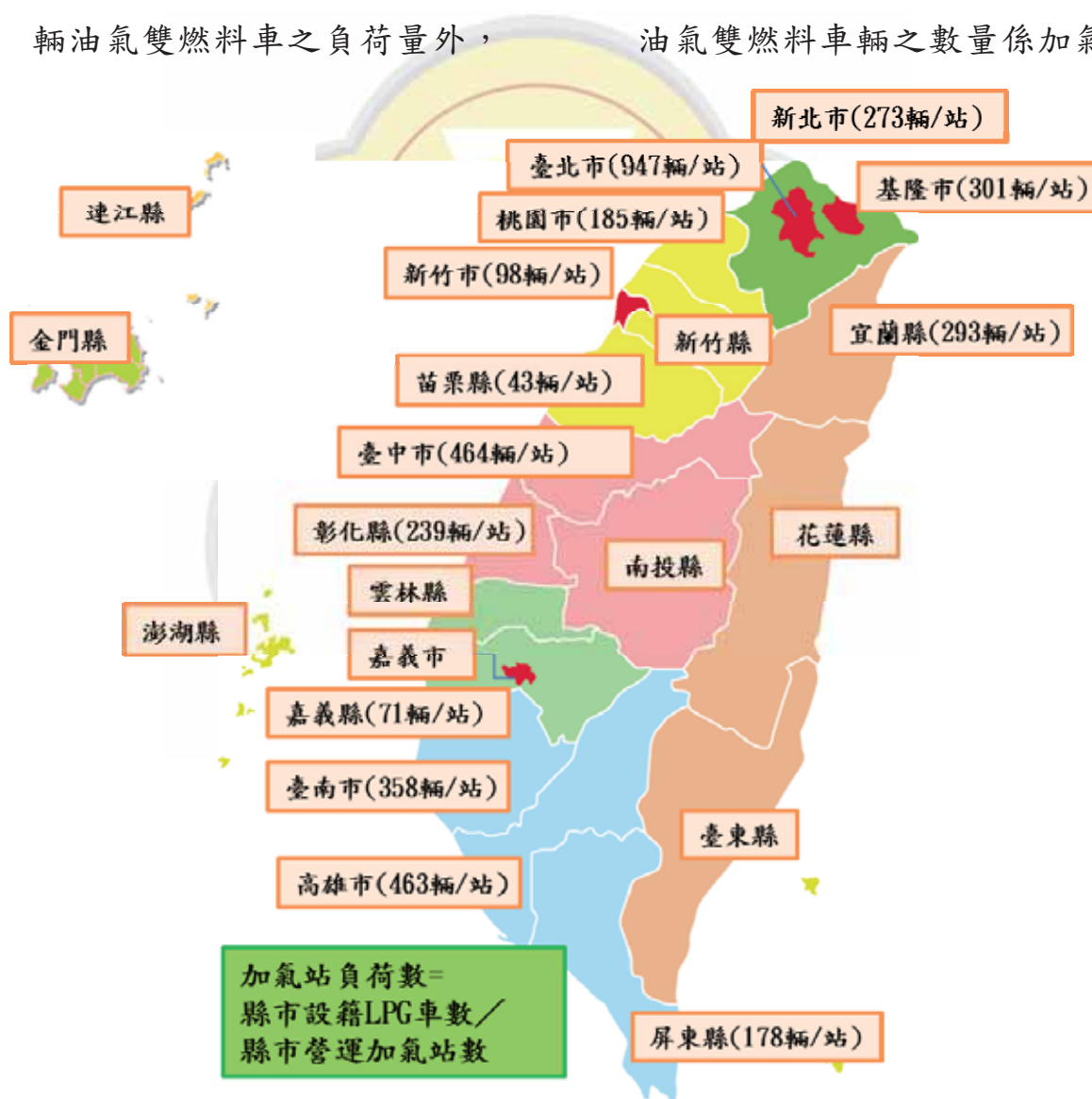
表 10 截至 100 年底加氣站營運情形表

地 區	100 年底 加氣站 (座)	無法達成維持營運發氣量 加氣站(座)	
		依環保 署推估	依能源 局推估
北 部 地 區	30	18	21
中南部地區	20	11	19

資料來源：整理自行政院環境保護署 100 年度執行液化石油氣氣價補助及查核報告。

濟部能源局估算維持營運之發氣量每月須達 30 萬公升推估，則北部地區有 21 座、中南部地區有 19 座加氣站均無法達可維持營運之發氣量，表 10)，又據該署統計截至 101 年底止，除臺北市之加氣站每座尚有 947 輛油氣雙燃料車之負荷量外，

餘多未及 5 百輛，甚僅有數十輛者（如苗栗縣及嘉義縣，圖 6），且 101 年度各加氣站每月平均發氣量由 100 年度之 24 萬公升，降至 101 年度僅 18 萬公升，有下降趨勢且發氣量顯不足以支撐加氣站持續經營。按油氣雙燃料車輛之數量係加氣



註：1. 新竹縣、南投縣、雲林縣、嘉義市、花蓮縣、臺東縣、澎湖縣、金門縣及連江縣尚未設置加氣站。

2. 資料來源：整理自行政院環境保護署提供資料。

圖 6 101 年底各市縣加氣站負荷油氣雙燃料車情形

站能否永續經營之關鍵，經濟部於 99 年 10 月間即考量油氣雙燃料車成長數始終未如預期，暨加氣站建置成本高、易遭鄰近居民抗爭等由，函請行政院務實檢討計畫之相關策略並修正加氣站之目標座數（下修為 50 至 60 座），嗣由環保署邀集相關部會召開會議研商，考量下修加氣站目標數非根本解決之道，應以改善現有加氣站之經營狀況為要務，惟經環保署多年推廣後，除位於都會區之少數加氣站尚能維持營運外，餘多數加氣站始終處於虧損狀態。據經濟部統計，截至 101 年 4 月底止（據經濟部能源局說明尚無最新統計資料），56 座加氣站中除 5 座終止或暫停營業外，其餘 51 座加氣站中虧損者有 36 座，高達 70.59%，惟環保署未積極協調經濟部，針對加氣站營運不佳之問題癥結，妥為研商具體因應措施，任令加氣站虧損加劇，甚或陸續停業，導致民眾因加氣不

便，降低使用油氣雙燃料車意願。

3. 綜上，油氣雙燃料車與加氣站既屬共生互存關係，惟計畫執行多年，加氣站普及度尚有不足，分布亦有不均，導致民眾仍因加氣不便，影響新購或改裝油氣雙燃料車意願，經濟部雖於 99 年 10 月檢討計畫相關策略並建請修正加氣站設置目標，惟環保署未併同針對車輛數未具經濟規模，積極研議因應善策，終因車輛數未見顯著提升，導致加氣站因發氣量不足，營運虧損情況加劇。

（三）行政院所屬機關未依行政院指示率先採用油氣雙燃料車，不利政策執行

1. 為落實節能及環保政策，96 年 8 月第 3055 次行政院院會經濟部報告「永續發展能源政策」，張前院長即指示政府機關公務車汰換一律以低污染車為優先。復為促使各級政府機關採購及改裝油氣雙燃料公務車，環保署於「油氣（LPG）雙燃料

車推廣計畫」中訂有採購及改裝補助原則，另依行為時 97 年度各機關採購(改裝)低污染車輛經費處理原則(行政院 96 年 12 月 31 日函頒；102 年 12 月 27 日停止適用)，行政院於 97 年 6 月 10 日修正中央政府各機關採購公務車輛作業要點第 2 點第 3 款規定：「各機關採購各式公務車輛，如油氣雙燃料車車種符合使用需求者，應採購油氣雙燃料車，至採購之車輛未有油氣雙燃料車車種時，應以節能標章之車種為優先。……」又前行政院主計處(現為行政院主計總處)為推動公務車優先採購及改裝為油氣雙燃料車，前已將油氣雙燃料車編列標準及中央各機關採購原則，分別於年度共同性費用編列標準表及中央各機關採購公務車輛作業要點予以規範。據該署統計，101 年底行政院及所屬部會油氣雙燃料公務車總數為 266 輛，僅占全國油氣雙燃料車總數 22,937 輛之 1.16

表 11 99 至 101 年底行政院及所屬機關油氣雙燃料公務車成長情形表

項目 \ 年底	99	100	101
油氣雙燃料公務車(輛) (1)	189	229	266
油氣雙燃料車(輛) (2)	21,790	21,964	22,937
(3)=(1)/(2)*100 (%)	0.87	1.04	1.16

資料來源：整理自行政院環境保護署提供資料。

%，比率尚低，甚有 2 機關，迄 101 年底仍無油氣雙燃料公務車，惟環保署並未訂定公務機關換裝油氣雙燃料公務車之目標值，99 至 101 年底油氣雙燃料公務車均僅較上年底略為上升(表 11、12)。環保署為使各機關對油氣雙燃料車有更深入之認識，雖於 98 年 12 月召開「推動油氣雙燃料公務車研商會」，並製作「油氣雙燃料車安全性及駕駛應注意事項問答集」，函送各機關參考，惟以未具強制性為由，稱無法敦促政府機關率先落實新購或改裝油氣雙燃料車，致政府機關未能產生帶頭示範作用，該署亦未適時檢討政府機關未新購

表 12 99 至 101 年底行政院及所屬機關油氣雙燃料公務車數量情形一覽表

單位：輛，%

機 關 名 稱	99 年底	100 年底	101 年底	100 年底較 99 年底 成長比率	101 年底較 100 年底 成長比率
合 計	189	229	266	21.16	16.15
行 政 院	50	54	64	8.00	18.51
環 境 保 護 署	28	33	37	17.85	12.12
法 務 部	18	32	34	77.77	6.25
經 濟 部	13	21	27	61.53	28.57
國軍退除役官兵輔導委員會	19	23	22	21.05	-4.34
海 岸 巡 防 署	19	19	22	0	15.78
教 育 部	7	9	14	28.57	55.55
交 通 部	9	10	9	11.11	-10.00
外 交 部	3	5	6	66.66	20.00
農 業 委 員 會	2	2	6	0	200.00
內 政 部	4	4	5	0	25.00
國 家 科 學 委 員 會	5	5	5	0	0
財 政 部	4	4	4	0	0
勞 工 委 員 會	3	3	4	0	33.33
衛 生 署	1	1	3	0	200.00
原 子 能 委 員 會	3	3	3	0	0
僑 務 委 員 會	1	1	1	0	0
國 防 部	—	—	—	—	—
蒙 藏 委 員 會	—	—	—	—	—

註：1. 本表係以 101 年底公務機關油氣雙燃料公務車數量由大至小排序。

2. 表列以外之中央及地方機關執行情形，因環保署未統計列管，致無相關數據。

3. 衛生署於 102 年 7 月 23 日改制為衛生福利部；勞工委員會於 103 年 2 月 17 日改制為勞動部；國家科學委員會於 103 年 3 月 3 日改制為科技部。

4. 資料來源：整理自行政院環境保護署提供資料。

或換裝油氣雙燃料車之問題癥

結，並研議因應作為。

2. 次查，環保署於 97 年 3 月 10

日函請地方政府轉知所屬機

關，公務車優先採購及改裝為油

氣雙燃料車，復於同年 4 月再函

請行政院及所屬機關、各地方

政府，租賃公務車如車種符合需

求，應租油氣雙燃料車。該署

並設立油氣雙燃料公務車填報

系統及問題處理平台，自 99 年度起要求行政院所屬各機關按季提報新購或改裝油氣雙燃料車之成果，惟該署未將市縣政府新購或改裝油氣雙燃料車情形併同列入控管，並納入考核評比，不僅無法掌控各市縣政府執行情形，亦未能及時研擬善策因應，肇致各級政府油氣雙燃料車推動成效不彰。

3. 綜上，政府機關未配合計畫，推動辦理新購或改裝油氣雙燃料車，不僅無法產生示範作用，亦影響民眾對政府政策之信心，且未將各市縣政府新購或改裝油氣雙燃料車列入考核評比，無法掌控市縣政府執行成效，導致油氣雙燃料車推廣計畫執行多年，亦未能透過各級政府新購或改裝油氣雙燃料車，提升車輛數。

(四)計畫推動結果與預期目標落差甚大，惟環保署未適時檢討修正，積極研議因應善策，致耗費 16 億餘元補助經費，未能發揮應有效益

1. 據油氣雙燃料車推廣計畫顯示，推廣使用油氣雙燃料車，97 至 101 年間將可獲致節省燃料費 542.4 億元；減少對汽油之依賴度；減少二氧化碳排放 123.3 萬公噸；油氣雙燃料車及加氣站等產業，已達經濟規模，無須政府補助即可自給自足持續發展等 4 項預期效益，惟實際執行結果，不僅車輛數未如預期成長，且據該署 101 年度執行液化石油氣氣價補助及查核報告顯示，依交通部 101 年針對計程車業者進行營運調查分析資料推算，每輛計程車使用油氣雙燃料車每年可節省燃料費約 30,167 元，倘以 101 年底油氣雙燃料計程車數量推估，每年約可節省 5 億 4,741 萬餘元，計畫執行 5 年共可節省 27 億 3,705 萬餘元，未及原計畫目標之 5%；又每年二氧化碳減量亦僅介於 414 至 559 公噸間，總計約 2,440 公噸，僅為原預期效益之 0.02%，全國液化石油氣使用量約取代 1% 之汽油，執行成效均未如

預期(表 13)。該署雖於計畫實施期間,每年均委託顧問公司辦理執行液化石油氣氣價補助及查核,惟未能適時檢討油氣雙燃料車推廣計畫節能減碳具體成效,做為修正政策後續執行方向,致計畫結束後,因車輛數始終未能達成經濟規模,不僅各項效益無法彰顯,更導致加氣站等相關產業因發氣量不足,無法達成自給自足而面臨虧損歇業問題。

表 13 油氣雙燃料車推廣計畫預期效益與實際成果對照表

預期效益	實計執行成果
節省燃料費 542.4 億元	節省燃料費 27.3 億元
減少對汽油之依賴度	取代 1%之汽油
減少二氧化碳排放 123.3 萬公噸	減少二氧化碳排放約 2,440 公噸
油氣(LPG)雙燃料車及加氣站等產業,已達經濟規模,無須政府補助即可自給自足持續發展	面臨虧損歇業

資料來源：整理自行政院環境保護署油氣(LPG)雙燃料車推廣計畫及該署 101 年度執行液化石油氣氣價補助及查核報告。

2. 又審計部前於 96 年即就油氣雙燃料車未以經濟規模為推廣目

標,難以節省政府補助支出,函請行政院督促環保署檢討改進,惟迄今油氣雙燃料車仍無法達到市場經濟規模(據環保署推估具經濟規模之油氣雙燃料車須達 5 萬輛),顯示在成本節省及加氣便利性誘因不足之情形下,嚴重影響車廠投入生產新車及民眾購買或換裝之意願,導致市場規模萎縮。環保署雖於 100 年間邀集相關部會就推動現況召開會議研商,惟未適時檢討油氣雙燃料車達成預期效益情形,並依車輛發展趨勢(如行政院業於 99 年 4 月核定智慧電動車發展策略與行動方案,並自 99 年起推動智慧電動車示範運行專案,環保署鑑於電動車行駛時具有污染零排放特性,遂積極配合行政院「智慧電動車產業發展策略與行動方案」,鼓勵業者研發電池交換營運系統),檢討未來政策方向,積極研議後續因應作為,僅消極以維護因政府宣導而購買或改裝油氣雙燃料車之

民眾權益為由，稱於往後年度將持續編列相關預算，辦理氣價補助。

3. 綜上，環保署於油氣雙燃料車推廣計畫執行期間，未能適時衡酌執行成效，並就污染防制效益、各類車輛未來發展趨勢、政策之前瞻性及合理性妥為評估，暨補助經費與空氣污染防制效益之比例等，確實加以檢討，並適時修正計畫執行策略，終致耗費 16 億餘元補助經費後，成效仍然不彰，允宜針對政策執行建立檢討機制，並研提具體改善措施。

參、行政機關回應情形

環保署執行本計畫相關缺失情事，經行政院於 103 年 1 月 7 日及 5 月 2 日函復已檢討改善，審計部於 103 年 6 月 11 日函報監察院，該院於同年 6 月 25 日准予備查。茲將其研擬改進措施摘述如次：

- 一、環保署已定期召開會議滾動式檢討，謀求對策提升計畫執行成效

環保署為追蹤油氣雙燃料車推廣計畫，定期邀集相關機關研商，並邀請學者專家及相關部會組成檢討工作小組，定期召開會議滾動式檢討，謀求對策以提升計畫執行成效，另不定期邀集改裝廠、車廠、加氣站及計程車團體研商，修正執行方式。又行政院召開部會協商會議通盤檢討後，決定計畫屆期不續辦，環保署為減緩對改裝油氣雙燃料車車主之衝擊，延長執行氣價補助至 103 年底。

- 二、環保署已積極研議擴展液化石油氣之用途，協助既設加氣站維持營運

環保署考量加氣站營運情形，業積極研議擴展液化石油氣之用途，如補助地方政府辦理垃圾車改裝為油氣雙燃料車之示範計畫，期可增加各加氣站之銷售量。

- 三、經濟部已擬定修正加氣站設置管理規則，促使加氣站業者永續經營

加氣站因油氣雙燃料車未

達市場規模，致未能永續經營，經濟部已擬定修正加氣站設置管理規則、輔導加氣站業者與其他產業異業結盟，促進加氣站多角化經營等短、中、長期輔導措施。

肆、後續改善及整體效益情形

本案經審計部追蹤環保署及經濟部研擬改善措施執行結果，各該機關業積極研議後續推廣策略，相關改善措施已獲致初步成效，茲分述如次：

一、油氣雙燃料車之使用環境及條件已初具規模

102 年起環保署不再補助改裝油氣雙燃車後，設籍之車輛數雖不再增加，惟每車月平均發氣量仍維持於 410 至 540 公升，發氣量維持穩定趨勢，顯示市場加氣使用機制穩定；另截至 102 年 12 月底國內共設置 65 座加氣站，其中停歇業加氣站計 8 座，營運中加氣站共 57 座；補助改裝對象中計程車約占 9 成，透過氣價補助讓車

主每月節省燃料費約 4,000 元至 1 萬 2,000 元不等，對照顧計程車業者及分散能源使用均有效益。

二、行政院已明確制定各部會權責分工項目，並訂定追蹤列管機制，以促使政策推動順利執行

爾後跨部會推動之計畫，應明確制定各部會權責分工項目，並應有追蹤列管機制要求落實執行，另在推出新政策前應通盤考量與其他政策間有無牴觸或競合之處，俾利政策順利執行，另依計畫執行情形核實編列年度預算，暨定期檢討推廣成效，適時作滾動式檢討修正計畫，避免持續投入政府資源而成效未如預期之情事再發生。

三、運用科技軟體技術，協助民眾查詢加氣站相關資訊

經濟部能源局每季印製「臺灣地區加氣站分布」宣導資料，提供油氣雙燃料車使用者方便至各地區加氣站加氣，並提供網路及手機免費 APP 軟體可供查詢加氣站相關資訊。

伍、結語

INTOSAI 於西元 1977 年利瑪宣言(Lima Declaration)指出，政府審計為任何管理制度下不可或缺的一環，審計本身並非最終目的，而是為了及早發現違反法令規定，及財務管理未具經濟、效率、效果性等情事，俾利及時督促採取改正行動、促使相關人員負責、督促研謀預防措施，或至少降低發生的可能性。

本案環保署投入鉅額公帑推廣油氣雙燃料車，惟因計畫執行期間，油氣價差持續縮小，推動誘因明顯不足，又未積極研議其他因應作為，致推動結果與預期目標落差甚大，未能發揮預期效益等情事，經審計部查核揭露，並依審計法第 69 條規定報告監察院後，環保署已具體回應與改善，為減緩對改裝油氣雙燃料車車主之衝擊，延長執行氣價補助至 103 年底，另積極研議擴展液化石油氣之用途、輔導加氣站業者與其他產業異業結盟，促進加氣站多角化經營等正面效應。綜觀全案，政府推行油氣雙燃料車推

廣計畫，涉及跨部會配合推動，應明確制定各部會權責分工項目，並訂定追蹤列管機制，要求落實執行；另爾後在推出新政策前應通盤考量與其他政策間有無牴觸或競合之處，俾利政策順利執行等，本案後續仍有賴該署及相關權責機關依研擬之改進措施落實執行。

審計機關當持續追蹤本案辦理成效，另對於政府其他重要施政工作，亦將持續扮演監督(oversight)、洞察(insight)及前瞻(foresight)的治理角色，促請行政機關建立透明與確保課責之機制，暨針對計畫之經濟、效率及效果性，提出建議意見，以協助行政機關聚焦於未來的挑戰，並秉持「獨立、廉正、專業、創新」之核心價值，實踐優質審計服務，創造最大審計價值，提升政府施政績效，促進政府廉能政治，實現審計機關成為對社會大眾生活產生正面影響機關之目標。

審計部專案審計報告

行政院環境保護署油氣雙燃料車推廣計畫執行情形

編 者：審計部

發行人：林慶隆

查核團隊：審計部第一廳李廳長順保、朱科長曼如、林審計惠敏

出版者：審計部

地 址：臺北市杭州北路 1 號

電 話：(02)2397-1366

網 址：<http://www.audit.gov.tw>

印刷者：萬達打字印刷有限公司

地 址：台北市新生南路 3 段 84-1 號 2F

電 話：(02)2363-9367

經銷處：五南文化廣場

地 址：臺中市中山路 6 號

電 話：(04)2226-0330

國家書店松江門市

地 址：臺北市松江路 209 號 1 樓

電 話：(02)2518-0207

出版年月：中華民國 103 年 12 月初版

定 價：新臺幣 100 元整

GPN：1010302711

ISBN：978-986-04-3422-4

著作權管理訊息：

著作權人：審計部

*欲利用本書或部分內容者，須徵求著作權人同意或書面授權

回饋單

您好：

審計部為持續提升審計工作之價值與效益，誠摯地邀請您填寫這份回饋單，讓我們瞭解您對本專案審計報告的想法與建議。填寫完後，請傳真至 02-23977889。您所填寫的資料不會對外公開，請安心作答。

- 報告名稱：NAO-103-19 行政院環境保護署辦理油氣雙燃料車推廣計畫執行情形
- 性別：☐男 ☐女
- 您的身分：☐公部門(☐行政機關☐立法機關☐監察院☐審計機關) ☐媒體工作者 ☐私部門 ☐學術單位 ☐一般民眾 ☐其他：_____
- 從何處取得此份報告：☐審計機關或人員贈閱 ☐審計部全球資訊網 ☐圖書館 ☐書店 ☐其他：_____

1. 您覺得此份報告是否具有價值：☐是 ☐否

2. 您覺得此份報告對您幫助最大的地方是：

3. 您覺得此份報告可以再增加或減少哪些內容，使其更具可讀性：

4. 您認識對此份報告可能有興趣的人（請提供電子郵件信箱）：

5. 其它建議：

審計機關之使命、願景及核心價值

使命(Mission)

善盡審計職責 發揮監察功能

願景(Vision)

實踐優質審計服務 創造最大審計價值

提升政府施政績效 促進政府廉能政治

核心價值(Core Value)





獨立・廉正・專業・創新



ISBN 978-986-04-3422-4



9 789860 434224

GPN : 1010302711
定價：新台幣100元
NAO-103-19