

電動機車產業環境加值補助計畫

(核定本)

114 年 3 月修正

目錄

壹、計畫緣起	1
一、 依據	3
二、 未來環境預測	3
三、 問題評析	4
四、 社會參與及政策溝通情形	5
貳、計畫目標及績效指標	7
一、 計畫目標	7
二、 達成目標之限制	7
三、 預期績效指標及評估基準	8
參、現行相關政策及方案之檢討	9
一、 現行相關政策	9
二、 方案檢討方向	9
肆、執行策略及方法	10
一、 主要工作項目	11
二、 分期(年)執行策略	11
三、 執行步驟(方法)與分工	12
伍、期程與資源需求	13
一、 計畫期程	13
二、 經費來源及計算基準	13
三、 經費需求（含分年經費）	16
陸、預期效果及影響	17
一、 質化效益	17
二、 量化效益	17
柒、財務計畫	17
捌、附則	18
一、 替選方案之分析及評估	18

二、 風險管理	18
三、 相關機關事項或民眾參與情形	22
四、 中長程個案計畫自評檢核表	23
五、 中長程個案計畫性別影響評估檢視表	26
六、 中長程個案計畫淨零轉型通案自評檢核表	34

表目錄

表 1 各績效指標全期目標值.....	8
表 2 計畫工作項目分年執行期程.....	10
表 3 全程計畫各年度重點規劃.....	11
表 4 計畫分年經費表.....	16
表 5 工作項目分年經費表.....	16

圖目錄

圖 1 104 年至 113 年電動機車保有量.....	2
圖 2 補助設置設施分布情況.....	2

壹、計畫緣起

環境及經濟應同時永續發展已成為各國政府推動節能減碳之重要政策考量，而我國面對氣候變遷此重大議題，推動相關政策不遺餘力，其中運輸部門電氣化更是肩負減碳重任，爰經濟部推動電動機車產業發展，不僅為環境永續發展有所貢獻，更考量為整體機車產業由油轉電之轉型投入相關政策資源。

經濟部積極引導電動機車產業發展，依行政院 97 年 9 月 11 日第 3109 次院會通過「因應景氣振興經濟方案」，藉由補助民眾購買電動機車以刺激民間消費，於 98 年至 102 年投入「電動機車產業發展推動計畫」第 1 階段推動，如制定電動機車國家標準，輔導車廠設計開發固定式及抽換式電池車款。又於 103 年至 106 年投入「智慧電動車發展策略與行動方案」第 2 階段推動，建立國產關鍵零組件產業鏈、開發高性能電動機車。於 107 年至 111 年投入「電動機車產業創新躍升計畫」第 3 階段推動，推動產業鏈整合、打造友善使用環境、推動創新營運模式、推動高性價比車款、提高購車與使用誘因

經濟部推動電動機車產業發展迄今，推動事項多有成效，除培育我國新創電動機車車廠外，亦漸次引導傳統燃油機車廠投入電動機車生產及銷售行列，除加強生產端開發優質平價車款外，並藉由提供政策誘因促使民眾選購電動機車，俾利形成市場規模。自 98 年至 113 年，推動電動機車已逾 75 萬輛，累計補助業者設置能源補充設施 6,651 站，包括充電站 1,534 站及電池交換站 5,117 站。

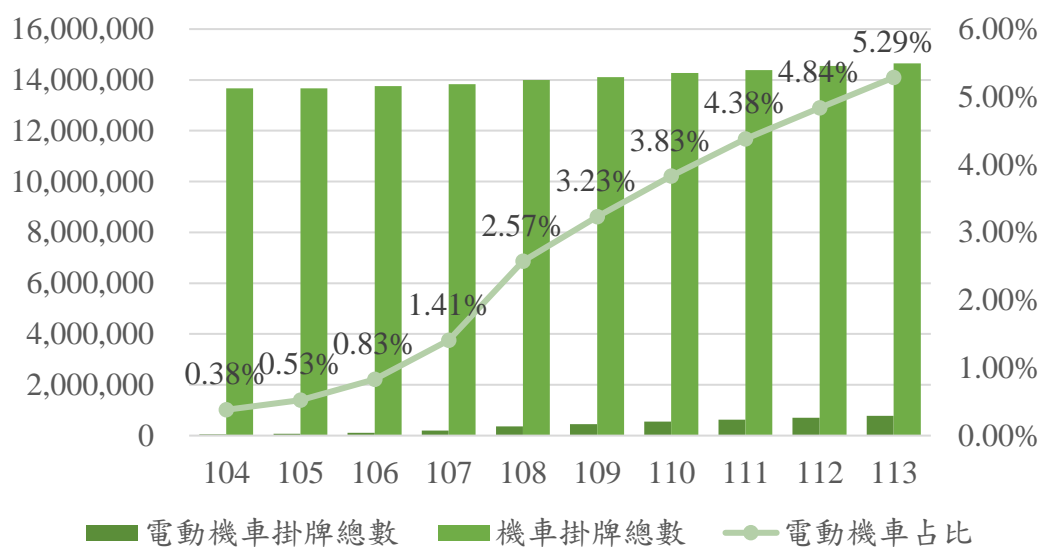


圖 1 104 年至 113 年電動機車保有量

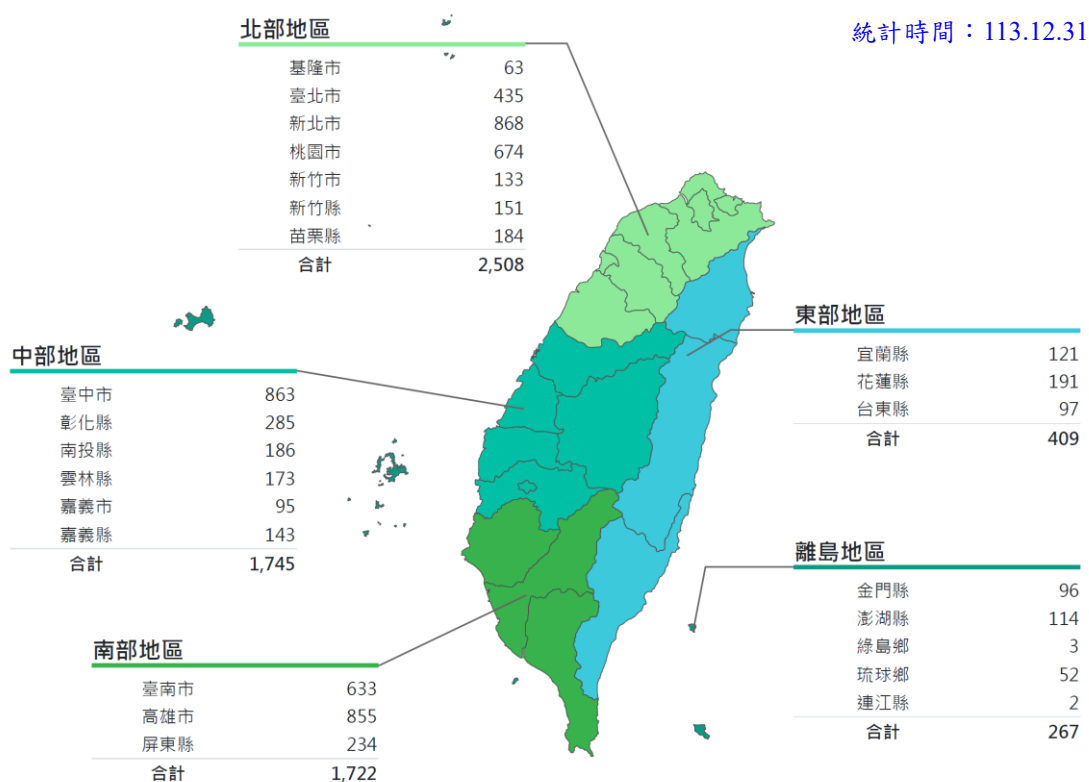


圖 2 補助設置設施分布情況

行政院於 106 年 12 月 8 日核定「電動機車產業創新躍升計畫」，規劃於 107 年至 111 年推動電動機車 22.6 萬輛，建置能源補充設施 3,310 站，並推動各項輔導措施。全程（107-111 年）已補助電動機車 51.2 萬輛，新增建置能源補設施 3,553 站，經濟部考量政策穩定性，並鼓勵後

進車廠持續投入電動機車研發及銷售，於 111 年 9 月 8 日奉行政院核定修正「電動機車產業創新躍升計畫」，擴大推動機車行轉型，提供機車行試乘車購置及維修診斷工具補助。

一、依據

- (一) 蔡總統於 110 年 4 月 22 日（世界地球日）宣示 2050 淨零轉型為我國重要政策目標。
- (二) 行政院於 110 年 10 月「我國淨零排放目標期程及因應作為第 9 次研商會議」結論，為完備「綠運輸與運具電氣化工作圈」路徑藍圖，請經濟部主責規劃產業端因應運具電動化之轉型機制。
- (三) 國發會於 111 年 3 月公布「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明」，推動「運具電動化及無碳化」關鍵戰略，以達成 2050 年淨零排放目標。

二、未來環境預測

- (一) 隨著環保意識抬頭，電動載具發展方興未艾，工研院於 110 年 9 月發表之報告表示，全球電動機車自 106 年開始，每年維持 20%以上成長率。
- (二) 依彭博新能源財經（Bloomberg New Energy Finance, BNEF）發布之 2020 至 2040 年全球道路運輸載具預測報告，預估內燃機（ICE）車輛與電動車輛（EVs），於 2040 年前銷量黃金交叉，電動及油電混合車輛市場規模將逐步擴大；又提到巴士、2 輪車、商用車、乘用車等運具加速電動化，其中 2 輪車電動化占比持續成長，由 2020 年 30%至 2030 年提升為 40%。
- (三) 依據國發會公布「2050 年淨零排放路徑及策略」項下之「運具電動化及無碳化」關鍵戰略目標，經濟部研訂相關產業推動策略，以先低碳再零碳方向，引導整體運具走向無碳化（包含大客車、小客車、小貨車及機車等）。本計畫係以推動機車

產業電動化以達成產業淨零轉型，全程推動電動機車及能源補充設施數量成長，並推動機車行升級轉型輔導，提供機車行購置試乘車及維修診斷工具補助。

三、問題評析

（一） 電動機車對比主流燃油機車熱銷車款，消費者所需負擔成本較高

電動機車之空車購車成本高於燃油機車，電動機車 110 年牌價（不含電池）較燃油機車約高新臺幣（以下同）10,000 元，如平價款電動機車（睿能 VIVA Mix）不含電池之牌價約 6.6 萬元，平價款燃油機車（光陽 GP125）牌價則約為 5.6 萬元，價格差距影響民眾選購意願。另消費者使用成本方面，電動機車之使用成本（維修費及電池資費）依交通部 109 年報告統計，略高於燃油機車使用成本（維修費及燃料費）。上述成本差異，皆影響民眾購車選擇。

（二） 能源補充設施站點設置影響電動機車密度及使用意願

截至 113 年底全國電動機車掛牌數量已逾 75 萬輛，能源補充設施已設置逾 6,000 站，惟使用者仍會因站點分布等因素出現使用不便的問題。現站點分布情形多集中於 6 都地區，都會區域電動機車密度較高，換電需求多，餘尖峰時段易出現飽電率過低現象，影響換民眾使用體驗。偏鄉離島區域站點設置密度低於都會地區，難消弭消費者里程焦慮，影響民眾選購電動機車意願。

（三） 傳統機車行欠缺電動機車維修技術及銷售能量

113 年度電動機車新增掛牌數已逾 10%，預期未來維修保養需求將持續上升，惟傳統機車行欠缺電動維修技術、工具與經營觀念，需協助導入轉型作法。108 年起政府結合車廠技術辦理油電技能與經管行銷培訓課程，截至 113 年底，累計已培訓 10,410 家次，約 70% 為 31~50 歲機車行從業人

員，仍有持續經營與轉型意願。針對非加盟車行銷售電動機車限制問題，推動車廠開放免加盟即可銷售，並推動傳統機車行升級轉型，提升機車行售服能量，拓展電動機車市場。

四、社會參與及政策溝通情形

（一）推動區域均衡發展，完善能源網路基礎建設

除補助業者自建能源補充設施外，對於偏遠地區須仰賴公共建設資源挹注，共同完善電動機車友善使用環境。行政院於 106 年 9 月 7 日核定公共工程建設及重大施政計畫「智慧電動機車能源補充設施普及計畫」，規劃於 107-111 年推動國營事業設置 1,000 站能源補充設施，採充電、換電並行發展，以完善能源網路基礎建設。為推動區域均衡發展，截至 111 年底，已補助中油公司於各地所屬加油站設置能源補充設施 1,000 站。

（二）維護民眾使用安全，建立測試國家標準

為協助國內充電、換電併行發展，電動機車業者於 107 年成立充電與換電產業標準工作小組，凝聚共識訂定「充電設備安全」、「充電介面」、「充電功能」及「換電設備安全」4 項產業標準，經濟部業於 108 年 3 月 12 日將前開產業標準納入補助之必要條件，並納入國家標準制定作業，完成國家標準建議書提送經濟部標準檢驗局。經標準局邀集相關測試實驗室進行逐條研討與修訂，業於 109 年 1 月 21 日公布制定 4 項「電動機車定置式交流及直流傳導式供電系統」國家標準（CNS 16125-16128）；亦於 5 月 14 日訂定「應施檢驗電動機車用充電系統設備及電池交換系統設備商品之相關檢驗規定」，已於 110 年 5 月起納入強制檢驗項目，以保障民眾使用安全。另結合工業技術研究院與車輛研究測試中心、台灣電子檢驗中心、台灣大電力研究試驗中心等實驗室測試能量，協助業者開發符合充電、換電產業標準之電動機

車及其能源補充設施。展望未來，政府將持續支持車廠開發更優質平價的電動機車，提升充、換電站普及度，滿足民眾使用需求。

（三）廣納產業意見，研擬推動電動機車政策

台灣智慧移動產業協會(下稱 SMAT)及能源補充設施、電動機車相關業者曾於 110 年 9 月 27 日拜會行政院，表達電動機車產業建議。SMAT 建議政府針對電動機車保有量、銷售站比及公務車電動化制定短中長期推動目標、推動傳統機車行轉型及強化充換電基礎建設，行政院指示有關 SMAT 之建言，請各部會擬定電動機車相關政策可參考評估。經濟部回應已就消費者、能源補充設施及機車行轉型 3 面向研擬下階段整體機車油轉電政策方向，本計畫依上述面向研提政策目標及執行方式，積極推動運具電動化。

本部於 113 年 6 月 26 日邀集立法院經濟委員會、本部能源署、交通部公共運輸及監理司與環境部大氣環境司及氣候變遷署，共同與受認可電動機車車廠、公協會代表及機車行代表等產業利害關係人就電動機車產業發展情形溝通，研商產業推動精進做法。

綜觀產業反饋，能源補充便利性是民眾選購電動機車的重要影響因素，近年來電池問題、使用成本等問題皆造成民眾對電動機車的疑慮；另電動機車產業的穩健發展及傳統機車行的轉型皆須以車口數做為需求市場的支持。

貳、計畫目標及績效指標

一、計畫目標

依國發會公布「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明」項下之「運具電動化及無碳化」關鍵戰略目標，經濟部研訂相關產業推動策略，以先低碳再零碳方向，引導整體運具走向無碳化（包含大客車、小客車、小貨車及機車等）。本計畫係以推動機車產業電動化以達成產業淨零轉型。

111 年 11 月 3 日行政院核定計畫 112 年-115 年全程目標推動電動機車 50 萬輛，能源補充設施 4,532 站。並因應電動機車數量成長，維修保養需求將持續上升；推動機車行轉型，使其能賣、會修，提供機車行購置試乘車及維修診斷工具補助，增加機車行轉型誘因，拓展電動機車銷售市場。

惟 112 年相關推動進度未如樂觀預期，經產業溝通並檢視整體電動機車市場發展之主客觀環境，總結遭遇困境包含油車削價競爭致使電車市占下降、民眾常換不到飽電電池並認為資費不划算、車行認為電車商機少而持續觀望等，爰務實評估產業需求調整全程目標為推動電動機車 26.2 萬輛，並新增汰舊換新電動機車補助誘因，提高租賃用途法人購車誘因；推動業者設置能源補充設施 2,248 座，並提供差異化補助，協助降低使用熱區大型站點設置成本；穩定協助車行降低轉型成本，持續提供機車行購置試乘車及維修診斷工具補助。

二、達成目標之限制

- （一）電動機車對比主流燃油機車熱銷車款，消費者所需負擔之購車及使用成本較高。
- （二）全國電動機車掛牌數量已逾 77 萬輛，能源補充設施已設置逾 6,000 站，惟民眾仍會因站點分布等因素出現使用不便的問題。
- （三）113 年度電動機車新增掛牌率已逾 10%，未來維修保養需

求將持續上升，但傳統機車行仍欠缺維修技能、工具與經營觀念，非加盟車行之電動機車銷售受車廠限制，電動機車銷售利潤低於燃油機車，應持續辦理輔導轉型、提供轉型誘因，推動傳統機車行加入電動機車銷售行列。

- (四) 觀察機車市場動態，近年車廠為競爭市占率，112 年下半年起，逢油車大幅降價，壓縮電車市場空間。同年底主流電動機車品牌則因行駛異常，由交通部要求業者大規模召回改正，另消費者亦頻傳熱區難以換到飽電電池，影響整體電動機車形象。

三、預期績效指標及評估基準

本計畫依工作項目訂定分年績效指標、衡量標準及目標值，詳表 1 所示，本計畫依性別平等政策綱領之精神，於執行計畫時，相關會議以單一性別達 1/3 以上之原則，受益對象不分性別一律平等，以營造多元共治、資源共享與平權共贏之永續社會。茲就各績效指標分述如下：

表 1 各績效指標全期目標值

執行單位	績效指標	衡量標準	目標值
經濟部 產業發展署	補助購買電動機車	補助民眾購買電動機車輛數	26.2 萬輛
	補助建置能源補充設施	部分補助業者建置能源補充設施站數	2,248 座
	機車行轉型輔導	機車行試乘車購置補助家數	2,743 家次
		機車行維修診斷工具補助家數	10,879 家次

參、現行相關政策及方案之檢討

一、現行相關政策

經濟部依行政院 106 年 12 月 8 日核定「電動機車產業創新躍升計畫」(107 年-111 年)，規劃推動電動機車 22.6 萬輛，目標建置能源補充設施 3,310 站，包含以石油基金補助業者設置 2,310 站，及推動公共建設於中油加油站設置 1,000 站。5 大策略推動包括：

- (一) 推動產業鏈整合：深化產業並強化供應能力，及海外拓展帶動產業升級。
- (二) 打造友善使用環境：訂定充(換)電共通產業標準及能源補充設施布建。
- (三) 推動創新營運模式：推動車廠與國營事業合作建立能源解決方案、推動車廠將營運模式整案輸出國際及協助國營事業建置能源補充設施。
- (四) 推動高性價比車款：建立共通零組件平臺；另推動車廠開發經濟型車款。
- (五) 提高購車與使用誘因：強化管理措施、投入場域示範、完善使用環境、依等級提供購車補助及提升車輛設計。

107 年-111 年已累計補助電動機車 51.2 萬輛，建置能源補充設施 3,553 站。為持續推動電動機車，經濟部於 111 年 9 月 8 日奉行政院修正「電動機車產業創新躍升計畫」，增加機車行轉型誘因，提供機車行購置試乘車及維修診斷工具補助。

二、方案檢討方向

107 年-113 年累計補助民眾購買電動機車約 65.4 萬輛，建置能源補充設施 4,760 站。

- (一) 透過補助消費者購車擴大電動機車市場規模

隨著環保意識抬頭，民眾逐漸改變消費習慣，補助政策具經濟誘因，消費者願選購更具減碳效益之電動機車。為維持政策穩定，應續提供民眾購車補助誘因，消弭與油車價差，

擴大電動機車市場規模。

（二）補助業者設置能源補充設施

截至 113 年，全國電動機車掛牌數量已逾 77 萬輛，能源補充設施已補助設置逾 6,000 站，惟已設置站點分布不均，且部分熱區縣市尖峰時段電池飽電率過低，尚無法滿足民眾使用需求。應持續完善電動機車充換電環境，降低消費者騎乘時的里程焦慮。

（三）機車行轉型輔導

113 年度電動機車新增掛牌數已逾 10%，預期未來維修保養需求將持續上升，惟傳統機車行欠缺電動機車維修技術，使消費者認為電動機車維修保養時間成本過高。隨電動機車保有量提升，機車行升級轉型意願提高，政府應持續幫助機車行精進維修保養能力，協助傳統機車行加入電動機車銷售行列，提供機車行購置試乘車及維修診斷工具補助，增加機車行轉型誘因。

肆、執行策略及方法

本計畫分為「推動民眾購買電動機車」、「推動業者建置能源補充設施」及「推動機車行轉型輔導」3 大工作項目，計畫工作目標分年執行期程如表 2 所示，詳細之說明如後所述。

表 2 計畫工作項目分年執行期程

分項計畫	執行單位	工作項目	112	113	114	115
電動機車 產業環境 增值補助 計畫	經濟部 產業發展署	補助購買電動機車				
		補助建置能源補充 設施				
		機車行轉型輔導				

一、主要工作項目

- (一) 補助購買電動機車：補助民眾購買電動機車，持續提供消費者購車誘因。
- (二) 補助建置能源補充設施：部分補助業者建置能源補充設施，持續完善友善使用環境。
- (三) 機車行轉型輔導：推動傳統機車行轉型，使其能賣會修，補助機車行購置試乘車及維修診斷工具，提升整體電動機車保有量。

二、分期(年)執行策略

本計畫分為「推動民眾購買電動機車」、「推動業者建置能源補充設施」及「推動機車行轉型輔導」3大工作項目，各工作項目之分年執行策略如表3所示。

表3 全程計畫各年度重點規劃

執行單位	工作項目	執行策略	112	113	114	115
經濟部 產業發展署	補助購買 電動機車	推動電動 機車	7.3 萬輛	6.9 萬輛	6 萬輛	6 萬輛
	補助建置 能源補充 設施	建置能源 補充設施	1,135 座 (927 站)	413 座 (280 站)	350 座	350 座
	機車行轉 型輔導	補助購買 試乘車	1,374 家次	669 家次	350 家次	350 家次
		補助購買 維修診斷	2,734 家次	4,145 家次	2,000 家次	2,000 家次

三、執行步驟(方法)與分工

本計畫由經濟部產業發展署執行，執行方法說明如下

- (一) 補助購買電動機車：補助民眾購買電動機車，消弭電動機車與燃油機車價差，持續提供消費者購車誘因，增進民眾購買意願。
- (二) 補助建置能源補充設施：部分補助業者建置能源補充設施，均衡各區域電動機車密度暨成長性，推動能源補充設施發展策略，輔導業者提升都會站點服務能量，加速於使用熱區加設充換電設施機座，提高單一站點服務能量，推動業者於交通要道加強設置充換電站。針對拓展偏鄉離島與普及數量等 2 大方面，採循序漸進作法，簡化補助申請，精進業者申請補助建置能源補充設施之程序，引導業者進駐符合政策方向之地點進行設置，並加速布建效率，持續完善友善使用環境。
- (三) 推動機車行轉型輔導，提升整體電動機車保有量：推動傳統機車行轉型，就取得 3 部會 1 階培訓課程合格證書之機車行，補助其購置試乘車供消費者使用，提供維修診斷工具補助，供其 1 次性購買維修電動機車所需相關設備，如診斷電腦（主要為硬體購置）、維修工具（包含油電通用之維修工具，以及電動機車專用之診斷維修工具），提升機車行售服能量，拓展電動機車銷售市場。

伍、 期程與資源需求

一、 計畫期程

本計畫期程自 112 年至 115 年，共計 4 年。

二、 經費來源及計算基準

本計畫全程所需經費總計 28.64 億元，各項目之全程經費逐項說明如下

(一) 補助民眾及法人購買電動機車 26.2 萬輛，所需補助經費 18.16 億元。

1. 持續提供全國一致性之個人及法人之購車補助最高 7 千元/輛。
2. 新增 10 年以上老舊機車汰換為電動機車之汰舊換新個人補助 1 千元/輛。
3. 提高法人購車之租賃用途補助金額，最高 4.5 千元/輛（原最高 3.5 千元/輛）。

(二) 補助業者建置能源補充設施 2,248 座，所需補助經費計 6.79 億元。

1. 依不同系統別業者設置成本，每座預計補助 10 至 30 萬元。
2. 提高大型站點補助金額至最高 60 萬元/座。

(三) 補助取得 3 部會 1 階段培訓課程合格證書之機車行購置試乘車及相關維修診斷工具

1. 試乘車購置補助：補助完成 1 階培訓課程之機車行購買試乘車 2,743 家次，供消費者使用。預計每家機車行補助總額上限為 6 萬元（機車行可自由搭配 1 輛以上車款，惟每 1 輛車補助金額至多為售價 50%），並逐年檢視執行情況依市場需求滾動調整，所需補助經費 1.3 億元。
2. 維修診斷工具補助：補助完成 1 階培訓課程之機車行

購買維修診斷工具 10,879 家次，預計每家機車行補助總額上限為 5 萬元，惟金額不超過總額 50%。所需補助經費 2.19 億元。

(四) 執行本計畫補助政策行政委託，所需委辦經費 0.2 億元。

112 年至 115 年各年度所需經費分述如下

(一) 112 年實際執行共計 8.48 億元

1. 補車 7.3 萬輛，實際執行 4.85 億元。
2. 補站 1,135 座 (927 站)，實際執行 2.29 億元。
3. 補機車行購買試乘車 1,374 家次，實際執行 0.86 億元。
4. 補機車行購置維修診斷工具 2,734 家次，實際執行 0.48 億元。

(二) 113 年實際執行共計 5.9 億元

1. 補車 6.9 萬輛，實際執行 4.67 億元。
2. 補站 413 座 (280 站)，實際執行 0.3 億元 (其中 264 座約 0.6 億元未及於當年度撥款)。
3. 補機車行購買試乘車 669 家次，實際執行 0.22 億元。
4. 補機車行購買維修診斷工具 4,145 家次，實際執行 0.71 億元。

(三) 114 年所需經費共計 7.11 億元

1. 補車 6 萬輛 ($4.3 \text{ 億元} \div 5.9 \text{ 萬輛} \times 7 \text{ 千元} + 1.2 \text{ 萬輛} \times 1 \text{ 千元} + 1 \text{ 千輛} \times 4.5 \text{ 千元}$)
 - (1) 全年估計 6 萬輛購車補助。
 - (2) 估計含 1.2 萬輛汰舊換新電動機車。
 - (3) 估計含 1 千輛租賃用途法購補助。
2. 補站 350 座 ($2.1 \text{ 億元} = 350 \text{ 座} \times 60 \text{ 萬元}$)：預估設站約 350 座/年，以每座補助金額最高 60 萬元計算。
3. 補機車行購買試乘車 350 家次 ($0.11 \text{ 億元} \div 3 \text{ 萬元} \times 350 \text{ 家次}$)：全年預估補助 350 家次，以歷年申請試乘車

補助金額平均約 3 萬元/家計算。

4. 補機車行購買維修診斷工具 2,000 家次（0.5 億元=2.5 萬元*2,000 家次）：全年預估補助 2,000 家次，以歷年申請維修診斷工具補助金額平均約 2.5 萬元/家計算。
5. 行政推動委託之委辦費（0.1 億元）。

（四） 115 年所需經費共計 7.15 億元

1. 補車 6 萬輛（4.34 億元 \div 5.9 萬輛*7 千元+1.6 萬輛*1 千元+1 千輛*4.5 千元）
 - (1) 全年估計 6 萬輛購車補助。
 - (2) 估計含 1.6 萬輛汰舊換新電動機車。
 - (3) 估計含 1 千輛租賃用途法購補助。
2. 補站 350 座（2.1 億元=350 座*60 萬元）：預估設站約 350 座/年，以每座補助金額最高 60 萬元計算。
3. 補機車行購買試乘車 350 家次（0.11 億元 \div 3 萬元*350 家次）：全年預估補助 350 家次，以歷年申請試乘車補助金額平均約 3 萬元/家計算。
4. 補機車行購買維修診斷工具 2,000 家次（0.5 億元=2.5 萬元*2,000 家次）：全年預估補助 2,000 家次，以歷年申請維修診斷工具補助金額平均約 2.5 萬元/家計算。
5. 行政推動委託之委辦費（0.1 億元）。

期於 115 年底達成提升整體電動機車保有量，完善電動機車友善使用環境之目標。

三、經費需求（含分年經費）

（一）本計畫 4 年總經費：28.64 億元。

（二）分年經費

表 4 計畫分年經費表

單位：億元

經費來源	執行單位	112 年度	113 年度	114 年度	115 年度	合計
經常門	經濟部 產發署	8.48	5.9	7.11	7.15	28.64
資本門		0	0	0	0	0
總計		8.48	5.9	7.11	7.15	28.64

（三）工作項目分年經費

表 5 工作項目分年經費表

單位：億元

各分項計畫		112 年度	113 年度	114 年度	115 年度	合計
(1)補助購買電動機車		4.85	4.67	4.3	4.34	18.16
(2)補助建置能源補充設施		2.29	0.3	2.1	2.1	6.79
(3)機車行 轉型輔導	A.試乘車 購置補助	0.86	0.22	0.11	0.11	1.3
	B.維修診斷 工具補助	0.48	0.71	0.5	0.5	2.19
(4)行政推動委託		0	0	0.1	0.1	0.2
總計		8.48	5.9	7.11	7.15	28.64

註：1.112 年度公務預算撥補經濟部石油基金 6.78 億元。

2.113 年度經費需求總計 5.9 億元，公務預算撥補經濟部石油基金 6.78 億元，節餘經費 0.88 億元。

3.114 年度經費需求總計 7.11 億元，由公務預算撥補經濟部石油基金 6.78 億元，不足經費 0.33 億元，擬由 113 年度節餘經費支應。

4.115 年度經費需求總計 7.15 億元，將視該年度石油基金財務狀況，於預算案籌編階段再行滾動檢討。

陸、預期效果及影響

一、質化效益

推動電動機車產業鏈，打造友善使用環境：透過購車補助，推動電動機車數量，亦持續補助業者設置能源補充設施，建構友善使用環境，並提供機車行試乘車及維修診斷工具補助，提升售服能量，以加速提升電動機車滲透率。

二、量化效益

本計畫 112 年-115 年全程資源投入新臺幣 28.64 億元，預計完成補助民眾購買電動機車 26.2 萬輛、補助業者建置能源補充設施 2,248 座、補助機車行購買試乘車 2,743 家次、提供機車行維修診斷工具補助 10,879 家次。預期減碳效益約 5.9 萬公噸 CO₂e。

柒、財務計畫

工作項目	項目說明	成本(億元)
補助購買電動機車	● 補助民眾購買電動機車，4 年共 26.2 萬輛。	18.16
補助建置能源補充設施	● 部分補助業者建置能源補充設施，4 年共 2,248 座。	6.79
機車行轉型輔導	● 補助機車行購買試乘車，4 年共 2,743 家次。 ● 提供機車行維修診斷工具補助，4 年共 10,879 家次。	3.49
行政推動委託	● 執行本計畫補助政策行政委託	0.2
總計		28.64

捌、 附則

一、 替選方案之分析及評估

本計畫係為因應國際減碳趨勢，就國內電動機車政策、法規及相應措施進行盤點，爰規劃本案之計畫及經費需求，且前期「電動機車產業創新躍升計畫」（107 年至 111 年）匡列經費已近用罄，難以支應 112 年-115 年計畫費用，為維持政策穩定性，須仰賴社會發展計畫支持，目前無其他替選方案。

二、 風險管理

為將風險管理及危機處理融入日常作業與決策運作，參照國家發展委員會 109 年 9 月「行政院及所屬各機關風險管理及危機處理作業手冊」，依相關法令及業務需求管理其風險或危機，以降低災害之可能及後果，達成施政目標。

【第一部分】：計畫現有風險圖像

嚴重 (3)			
中度 (2)			
輕微 (1)	B1	A1	
影響程度 可能性	不太可能 (1)	可能 (2)	非常可能 (3)

【第二部分】：計畫風險評估及處理彙總表

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值 (R)= (L)x(I)	新增風險對策	殘餘風險等級		殘餘風險值 (R)= (L)x(I)
				可能性 (L)	影響程度(I)			可能性 (L)	影響程度(I)	
A1：消費者購買電動車意願較低	消費者以下選擇電動車的意願較低。 1.消費者所需之購車及成本較高 2.能源補充設施點分布不均	1.補助購買電動機車 2.補助建置能源補充設施 3.機車行轉型輔導	目標	2	1	2	-	2	1	2

風險項目	風險情境	現有風險對策	可能影響層面	現有風險等級		現有風險值 (R)= (L)x(I)	新增風險對策	殘餘風險等級		殘餘風險值 (R)= (L)x(I)
				可能性 (L)	影響程度(I)			可能性 (L)	影響程度(I)	
	3.傳統機車行仍欠缺維修技術									
B1：財務管理風險	財務管 控之風 險。	經費動支皆符合財務管理要點，以確保經費運用符合政府法令規範及計畫的需求。	經費	1	1	1	-	1	1	1

【第三部分】：計畫殘餘風險圖像

嚴重 (3)			
中度 (2)			
輕微 (1)	B1	A1	
影響程度 可能性	不太可能 (1)	可能 (2)	非常可能 (3)

極度風險： 0 項(0 %)

高度風險： 0 項(0 %)

中度風險： 0 項(0 %)

低度風險： 2 項(100 %)

三、相關機關事項或民眾參與情形

本計畫主要由執行機關進行，然如有專業性與人力上之需求，會依照狀況委請相關專業團隊執行，並由執行機關負責監督並驗收成果。然由於每一項工作項目所需專業性與人力需求不一，因此需視執行機關能力需求而定，無法概括之。

在民眾參與情形部分，本計畫全程聽取產業需求與建議，規劃階段與 8 家電動機車合格廠商（三陽、光陽、中華汽車、台鈴、台灣山葉、宏佳騰、睿能、摩特動力）及全國機車商會代表（如車輛公會、機車全聯會及地方機車商業同業公會）積極溝通，並經 3 次行政院產業溝通會議，共同研商我國機車產業轉型目標，整體運具政策以先低碳再零碳方向（包含大客車、小客車、小貨車及機車等），其中機車產業將引導產業由低碳走向零碳，納入多元動力來源（如先進合成燃料或氫能等），凝聚共識。執行階段推動民眾購買電動機車、補助能源補充設施業者建置站點、推動機車行轉型輔導，持續聽取消費者、車廠、機車行及能源補充設施業者意見，調整執行內容，並視計畫執行情形，邀請產業、專家召開會議，提供未來計畫方向與執行寶貴建議，使計畫持續滾動式修正，以因應產業變化下能符合產業實際需求。

四、中長程個案計畫自評檢核表

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
1、計畫書格式	(1)計畫內容應包括項目是否均已填列(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」(以下簡稱編審要點)第5點、第10點)	✓		✓		本計畫非延續性計畫
	(2)延續性計畫是否辦理前期計畫執行成效評估,並提出總結評估報告(編審要點第5點、第13點)		✓		✓	
	(3)是否本於提高自償之精神提具相關財務策略規劃檢核表?並依據各類審查作業規定提具相關書件		✓		✓	
2、民間參與可行性評估	(1)是否評估民間參與之可行性,並撰擬評估說明(編審要點第4點)		✓		✓	本計畫非屬公共建設計畫
	(2)是否填寫「促參預評估檢核表」評估(依「公共建設促參預評估機制」)		✓		✓	
3、經濟及財務效益評估	(1)是否研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第34條)		✓		✓	
	(2)是否研提完整財務計畫	✓		✓		
4、財源籌措及資金運用	(1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容)	✓		✓		1.本計畫非屬公共建設計畫。
	(2)資金籌措:本於提高自償之精神,將影響區域進行整合規劃,並將外部效益內部化		✓		✓	
	(3)經費負擔原則: a.中央主辦計畫:中央主管相關法令規定 b.補助型計畫:中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法、本於提高自償之精神所擬訂各類審查及補助規定	✓		✓		
	(4)年度預算之安排及能量估算:所需經費能否於中程歲出概算額度內容納加以檢討,如無法納編者,應檢討調減一定比率之舊有經費支應;如仍有不敷,須檢附以前年度預算執行、檢討不經濟支出及自行檢討調整結果等經費審查之相關文件		✓		✓	2.本計畫經費由經濟部石油基金支應。
	(5)經資比1:2(「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第2點)		✓		✓	
	(6)屬具自償性者,是否透過基金協助資金調度		✓		✓	3.本計畫無自償性。
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理	✓		✓		本計畫擬以現有人力辦理
	(2)擬請增人力者,是否檢附下列資料: a.現有人力運用情形 b.計畫結束後,請增人力之處理原則 c.請增人力之類別及進用方式 d.請增人力之經費來源		✓		✓	
6、跨機關協商	(1)涉及跨部會或地方權責及財務分攤,是		✓		✓	本計畫無

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	否進行跨機關協商					涉跨部會及地方權責及財務分攤
	(2)是否檢附相關協商文書資料		✓		✓	
7、土地取得	(1)能否優先使用公有閒置土地房舍		✓		✓	1. 本計畫無補助土地取得。2. 本計畫無徵收農牧用地。3. 本計畫無涉及原住民族保留地。
	(2)屬補助型計畫，補助方式是否符合規定（中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第 10 條）		✓		✓	
	(3)計畫中是否涉及徵收或區段徵收特定農業區之農牧用地		✓		✓	
	(4)是否符合土地徵收條例第 3 條之 1 及土地徵收條例施行細則第 2 條之 1 規定		✓		✓	
	(5)若涉及原住民族保留地開發利用者，是否依原住民族基本法第 21 條規定辦理		✓		✓	
8、風險管理	是否對計畫內容進行風險管理	✓		✓		
9、性別影響評估	是否填具性別影響評估檢視表	✓		✓		
10、環境影響分析 (環境政策評估)	是否須辦理環境影響評估		✓		✓	本計畫非屬公共建設計畫
11、淨零轉型通案評估	(1)是否以二氧化碳之減量為節能減碳指標，並設定減量目標		✓		✓	
	(2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施		✓		✓	
	(3)是否強化因應氣候變遷之調適能力，並納入淨零排放及永續發展概念，優先選列臺灣 2050 淨零排放路徑、淨零科技方案及淨零轉型十二項關鍵戰略、臺灣永續發展目標及節能相關指標	✓		✓		
	(4)是否屬臺灣 2050 淨零排放路徑、淨零科技方案及淨零轉型十二項關鍵戰略相關子計畫	✓		✓		
	(5)屬臺灣 2050 淨零排放路徑、淨零科技方案及淨零轉型十二項關鍵戰略之相關子計畫者，是否覈實填報附表三、中長程個案計畫淨零轉型通案自評檢核表，並檢附相關說明文件	✓		✓		
12、涉及空間規劃者	是否檢附計畫範圍具座標之向量圖檔		✓		✓	本計畫無涉空間規劃
13、涉及政府辦公廳舍興建購置者	是否納入積極活化閒置資產及引進民間資源共同開發之理念		✓		✓	本計畫無涉政府辦公廳舍興建購置
14、落實公共工程或房屋建築全生命週期各階段建造	是否瞭解計畫目標，審酌其工程定位及功能，對應提出妥適之建造標準，並於公共工程或房屋建築全生命週期各階段，均依所設定之建造標準落實執行		✓		✓	本計畫非屬公共建設計畫

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
造標準						
15、公共工程節能減碳及生態檢核	(1)是否依行政院公共工程委員會(下稱工程會)函頒之「公共工程節能減碳檢核注意事項」辦理		✓		✓	本計畫非屬公共建設計畫
	(2)是否依工程會函頒之「公共工程生態檢核注意事項」辦理		✓		✓	
16、無障礙及通用設計影響評估	是否考量無障礙環境，參考建築及活動空間相關規範辦理		✓		✓	本計畫無涉無障礙空間及通用設計
17、高齡社會影響評估	是否考量高齡者友善措施，參考 WHO「高齡友善城市指南」相關規定辦理		✓		✓	本計畫無涉高齡社會影響
18、營(維)運管理計畫	是否具務實及合理性(或能否落實營運或維運)	✓		✓		
19、房屋建築朝向近零碳建築方向規劃	是否已依工程會「公共工程節能減碳檢核注意事項」及內政部建築研究所「綠建築評估手冊」之綠建築標章及建築能效等級辦理		✓		✓	本計畫非屬公共建設計畫
20、地層下陷影響評估	屬重大開發建設計畫者，是否依「機關重大開發建設計畫提報經濟部地層下陷防治推動委員會作業須知」辦理		✓		✓	本計畫非屬公共建設計畫
21、資通安全防護規劃	資訊系統是否辦理資通安全防護規劃		✓		✓	本計畫無涉資訊系統

五、中長程個案計畫性別影響評估檢視表

【第一部分】：本部分由機關人員填寫

【第一部分－機關自評】：由機關人員填寫

【填表說明】各機關使用本表之方法與時機如下：

一、計畫研擬階段

(一) 請於研擬初期即閱讀並掌握表中所有評估項目；並就計畫方向或構想徵詢作業說明第三點所稱之性別諮詢員（至少 1 人），或提報各部會性別平等專案小組，收集性別平等觀點之意見。

(二) 請運用本表所列之評估項目，將性別觀點融入計畫書草案：

1、將性別目標、績效指標、衡量標準及目標值納入計畫書草案之計畫目標章節。

2、將達成性別目標之主要執行策略納入計畫書草案之適當章節。

二、計畫研擬完成

(一) 請填寫完成【第一部分－機關自評】之「壹、看見性別」及「貳、回應性別落差與需求」後，併同計畫書草案送請性別平等專家學者填寫【第二部分－程序參與】，宜至少預留 1 週給專家學者（以下稱為程序參與者）填寫。

(二) 請參酌程序參與者之意見，修正計畫書草案與表格內容，並填寫【第一部分－機關自評】之「參、評估結果」後通知程序參與者審閱。

三、計畫審議階段：請參酌行政院性別平等處或性別平等專家學者意見，修正計畫書草案及表格內容。

四、計畫執行階段：請將性別目標之績效指標納入年度個案計畫管制並進行評核；如於實際執行時遇性別相關問題，得視需要將計畫提報至性別平等專案小組進行諮詢討論，以協助解決所遇困難。

註：本表各欄位除評估計畫對於不同性別之影響外，亦請關照對不同性傾向、性別特質或性別認同者之影響。

計畫名稱：電動機車產業環境加值補助計畫

主管機關 (請填列中央二級主管機關)	經濟部	主辦機關(單位) (請填列提案機關/單位)	經濟部工業局
-----------------------	-----	--------------------------	--------

壹、看見性別：檢視本計畫與性別平等相關法規、政策之相關性，並運用性別統計及性別分析，「看見」本計畫之性別議題。

評估項目	評估結果
1-1【請說明本計畫與性別平等相關法規、政策之相關性】 性別平等相關法規與政策包含憲法、法律、性別平等政策綱領及消除對婦女一切形式歧視公約（CEDAW）可參考行政院性別平等會網站（ https://gec.ey.gov.tw ）。	本計畫並無涉及特定性別傾向，相關執行策略及方法，考量落實憲法、性別平等政策綱領（教育、媒體與文化篇；就業、經濟與福利篇；權力、決策與影響力篇；環境、能源與科技篇）之基本精神與內涵。
評估項目	評估結果
1-2【請蒐集與本計畫相關之性別統計及性別分析（含前期或相關計畫之執行結果），並分析性別落差情形及原因】	本計畫並無涉及特定性別傾向，依據行政院性別平等處 2021 年 1 月發布之「2021 年性別圖像」

<p>請依下列說明填寫評估結果：</p> <p>a.歡迎查閱行政院性別平等處建置之「性別平等研究文獻資源網」(https://www.gender ey.gov.tw/research/)、「重要性別統計資料庫」(https://www.gender ey.gov.tw/gecdb/) (含性別分析專區)、各部會性別統計專區、我國婦女人權指標及「行政院性別平等會—性別分析」(https://gec.ey.gov.tw)。</p> <p>b.性別統計及性別分析資料蒐集範圍應包含下列 3 類群體：</p> <ul style="list-style-type: none"> ❶政策規劃者 (例如:機關研擬與決策人員；外部諮詢人員)。 ❷服務提供者 (例如:機關執行人員、委外廠商人力)。 ❸受益者 (或使用者)。 <p>c.前項之性別統計與性別分析應盡量顧及不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者，探究其處境或需求是否存在差異，及造成差異之原因；並宜與年齡、族群、地區、障礙情形等面向進行交叉分析 (例如：高齡身障女性、偏遠地區新住民女性)，探究在各因素交織影響下，是否加劇其處境之不利，並分析處境不利群體之需求。前述經分析所發現之處境不利群體及其需求與原因，應於後續【1-3 找出本計畫之性別議題】，及【貳、回應性別落差與需求】等項目進行評估說明。</p> <p>d.未有相關性別統計及性別分析資料時，請將「強化與本計畫相關的性別統計與性別分析」列入本計畫之性別目標 (如 2-1 之 f)。</p>	<p>報告，在「環境、能源與科技」之面向上，性別統計及分析重點如下</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 男性職業以「技藝工作、機械設備操作及勞力工」較多，女性多集中於「事務支援人員」 2. 水電、營建、運輸等業女性從業人員占比均未及四分之一，大眾運輸女性駕駛仍偏低 3. 男理工、女人文，職業性別隔離造成薪資落差，大部分業別相較 10 年前性別差距已有縮小 4. 我國 ICT 從業人員男性多於女性，職務分工上存在垂直隔離的現象 5. 女性研究人員占研究人員比率，我國、日本及南韓均不及 3 成，仍有努力空間 6. 兩性網路使用情形均達 8 成以上，惟女性資深公民網路使用率低於各群體 <p>本計畫之性別統計分述如下</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 政策規畫者性別比例，女性已達 1/3 以上。 2. 提供服務之執行人員性別比例，女性已達 1/3 以上。 3. 電動機車使用者女性占比 52%，男性占比 48%，以女性使用者比例略高於男性。
評估項目	評估結果
<p>1-3【請根據 1-1 及 1-2 的評估結果，找出本計畫之性別議題】</p> <p>性別議題舉例如次：</p> <p>a.參與人員</p> <p>政策規劃者或服務提供者之性別比例差距過大時，宜關注職場性別隔離 (例如：某些職業的從業人員以特定性別為大宗、高階職位多由單一性別擔任)、職場性別友善性不足 (例如：缺乏防治性騷</p>	<p>綜合 1-1 及 1-2 評估結果，本計畫已於計畫研擬、決策及發展之過程中，納入性別觀點考量，說明如下</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 參與人員本計畫於研擬、決策及發展之過程中，若有相關會議，應以女性達 1/3 以上之原

<p>擾措施；未設置哺集乳室；未顧及員工對於家庭照顧之需求，提供彈性工作安排等措施），及性別參與不足等問題。</p> <p>b.受益情形</p> <ul style="list-style-type: none"> ①受益者人數之性別比例差距過大，或偏離母體之性別比例，宜關注不同性別可能未有平等取得社會資源之機會（例如：獲得政府補助；參加人才培訓活動），或平等參與社會及公共事務之機會（例如：參加公聽會/說明會）。 ②受益者受益程度之性別差距過大時（例如：滿意度、社會保險給付金額），宜關注弱勢性別之需求與處境（例如：家庭照顧責任使女性未能連續就業，影響年金領取額度）。 <p>c.公共空間</p> <p>公共空間之規劃與設計，宜關注不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者之空間使用性、安全性及友善性。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①使用性：兼顧不同生理差異所產生的不同需求。 ②安全性：消除空間死角、相關安全設施。 ③友善性：兼顧性別、性傾向或性別認同者之特殊使用需求。 <p>d.展覽、演出或傳播內容</p> <p>藝術展覽或演出作品、文化禮俗儀典與觀念、文物史料、訓練教材、政令/活動宣導等內容，宜注意是否避免複製性別刻板印象、有助建立弱勢性別在公共領域之可見性與主體性。</p> <p>e.研究類計畫</p> <p>研究類計畫之參與者（例如：研究團隊）性別落差過大時，宜關注不同性別參與機會、職場性別友善性不足等問題；若以「人」為研究對象，宜注意研究過程及結論與建議是否納入性別觀點。</p>	<p>則，廣納不同性別之多元觀點及重視不同性別之機關人員參與機會。</p> <p>2. 受益情形：計畫效益受益對象不分性別一律平等皆可受益，且計畫內容不涉及一般社會認知既存的性別偏見。</p>
<p>貳、回應性別落差與需求：針對本計畫之性別議題，訂定性別目標、執行策略及編列相關預算。</p>	
<p style="text-align: center;">評估項目</p> <p>2-1【請訂定本計畫之性別目標、績效指標、衡量標準及目標值】</p> <p>請針對 1-3 的評估結果，擬訂本計畫之性別目標，並為衡量性別目標達成情形，請訂定相應之績效指標、衡量標準及目標值，並納入計畫書草案之計畫目標章節。性別目標宜具有下列效益：</p> <p>a.參與人員</p> <ul style="list-style-type: none"> ①促進弱勢性別參與本計畫規劃、決策及執行，納入不同性別經驗與意見。 ②加強培育弱勢性別人才，強化其領導與管理知能，以利進入決策階層。 ③營造性別友善職場，縮小職場性別隔離。 <p>b.受益情形</p> <ul style="list-style-type: none"> ①回應不同性別需求，縮小不同性別滿意度落差。 	<p style="text-align: center;">評估結果</p> <p>■有訂定性別目標者，請將性別目標、績效指標、衡量標準及目標值納入計畫書草案之計畫目標章節，並於本欄敘明計畫書草案之頁碼</p> <p>本計畫之性別目標如下（相關說明詳參計畫書草案第 7 頁）：本計畫依性別平等政策綱領之精神，於執行計畫時，相關會議以單一性別達 1/3 以上之原則，受益對象不分性別一律平等，以營造多元共治、資源共享與平權共贏之永續社會。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ◊增進弱勢性別獲得社會資源之機會（例如：獲得政府補助；參加人才培訓活動）。 ◊增進弱勢性別參與社會及公共事務之機會（例如：參加公聽會/說明會，表達意見與需求）。 c.公共空間 回應不同性別對公共空間使用性、安全性及友善性之意見與需求，打造性別友善之公共空間。 d.展覽、演出或傳播內容 <ul style="list-style-type: none"> ◊消除傳統文化對不同性別之限制或僵化期待，形塑或推展性別平等觀念或文化。 ◊提升弱勢性別在公共領域之可見性與主體性（如作品展出或演出；參加運動競賽）。 e.研究類計畫 <ul style="list-style-type: none"> ◊產出具性別觀點之研究報告。 ◊加強培育及延攬環境、能源及科技領域之女性研究人才，提升女性專業技術研發能力。 f.強化與本計畫相關的性別統計與性別分析。 g.其他有助促進性別平等之效益。 	<ul style="list-style-type: none"> □未訂定性別目標者，請說明原因及確保落實性別平等事項之機制或方法。
評估項目	評估結果
<p>2-2【請根據 2-1 本計畫所訂定之性別目標，訂定執行策略】 請參考下列原則，設計有效的執行策略及其配套措施：</p> <p>a.參與人員</p> <ul style="list-style-type: none"> ◊本計畫研擬、決策及執行各階段之參與成員、組織或機制（如相關會議、審查委員會、專案辦公室成員或執行團隊）符合任一性別不少於三分之一原則。 ◊前項參與成員具備性別平等意識/有參加性別平等相關課程。 <p>b.宣導傳播</p> <ul style="list-style-type: none"> ◊針對不同背景的目標對象（如不諳本國語言者；不同年齡、族群或居住地民眾）採取不同傳播方法傳布訊息（例如：透過社區公布欄、鄰里活動、網路、報紙、宣傳單、APP、廣播、電視等多元管道公開訊息，或結合婦女團體、老人福利或身障等民間團體傳布訊息）。 ◊宣導傳播內容避免具性別刻板印象或性別歧視意味之語言、符號或案例。 ◊與民眾溝通之內容如涉及高深專業知識，將以民眾較易理解之方式，進行口頭說明或提供書面資料。 <p>c.促進弱勢性別參與公共事務</p> <ul style="list-style-type: none"> ◊計畫內容若對人民之權益有重大影響，宜與民眾進行充分之政 	<ul style="list-style-type: none"> ■有訂定執行策略者，請將主要的執行策略納入計畫書草案之適當章節，並於本欄敘明計畫書草案之頁碼 本計畫之性別目標如下（相關說明詳參計畫書草案第 7 頁）：本計畫依性別平等政策綱領之精神，於執行計畫時，相關會議以單一性別達 1/3 以上之原則，受益對象不分性別一律平等，以營造多元共治、資源共享與平權共贏之永續社會。並於政策補助措施中，宣導及鼓勵受補助廠商落實性別平等工作法，建構性別友善之職場環境，並顧及不同性別之服務對象及受雇者使用需求。 □未訂執行策略者，請說明原因及改善方法：

<p>策溝通，並落實性別參與。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◻規劃與民眾溝通之活動時，考量不同背景者之參與需求，採多元時段辦理多場次，並視需要提供交通接駁、臨時托育等友善服務。 ◻辦理出席民眾之性別統計；如有性別落差過大情形，將提出加強蒐集弱勢性別意見之措施。 ◻培力弱勢性別，形成組織、取得發言權或領導地位。 <p>d.培育專業人才</p> <ul style="list-style-type: none"> ◻規劃人才培訓活動時，納入鼓勵或促進弱勢性別參加之措施（例如：提供交通接駁、臨時托育等友善服務；優先保障名額；培訓活動之宣傳設計，強化歡迎或友善弱勢性別參與之訊息；結合相關機關、民間團體或組織，宣傳培訓活動）。 ◻辦理參訓者人數及回饋意見之性別統計與性別分析，作為未來精進培訓活動之參考。 ◻培訓內涵中融入性別平等教育或宣導，提升相關領域從業人員之性別敏感度。 ◻辦理培訓活動之師資性別統計，作為未來師資邀請或師資培訓之參考。 <p>e.具性別平等精神之展覽、演出或傳播內容</p> <ul style="list-style-type: none"> ◻規劃展覽、演出或傳播內容時，避免複製性別刻板印象，並注意創作者、表演者之性別平衡。 ◻製作歷史文物、傳統藝術之導覽、介紹等影音或文字資料時，將納入現代性別平等觀點之詮釋內容。 ◻規劃以性別平等為主題的展覽、演出或傳播內容（例如：女性的歷史貢獻、對多元性別之瞭解與尊重、移民女性之處境與貢獻、不同族群之性別文化）。 <p>f.建構性別友善之職場環境</p> <p>委託民間辦理業務時，推廣促進性別平等之積極性作法（例如：評選項目訂有友善家庭、企業托兒、彈性工時與工作安排等性別友善措施；鼓勵民間廠商拔擢弱勢性別優秀人才擔任管理職），以營造性別友善職場環境。</p> <p>g.具性別觀點之研究類計畫</p> <ul style="list-style-type: none"> ◻研究團隊成員符合任一性別不少於三分之一原則，並積極培育及延攬女性科技研究人才；積極鼓勵女性擔任環境、能源與科技領域研究類計畫之計畫主持人。 ◻以「人」為研究對象之研究，需進行性別分析，研究結論與建議亦需具性別觀點。 	
評估項目	評估結果

<p>2-3 【請根據 2-2 本計畫所訂定之執行策略，編列或調整相關經費配置】</p> <p>各機關於籌編年度概算時，請將本計畫所編列或調整之性別相關經費納入性別預算編列情形表，以確保性別相關事項有足夠經費及資源落實執行，以達成性別目標或回應性別差異需求。</p>	<p>□有編列或調整經費配置者，請說明預算額度編列或調整情形：</p> <p>■未編列或調整經費配置者，請說明原因及改善方法：主要受益以國人為主，未涉及特別性別或特定受益對象，爰未特別分列經費，將依據上 2-1、2-2 目標及執行策略落實執行。</p>
--	--

【注意】 填完前開內容後，請先依「填表說明二之（一）」辦理【第二部分－程序參與】，再續填下列「參、評估結果」。

<p>參、評估結果</p> <p>請機關填表人依據【第二部分－程序參與】性別平等專家學者之檢視意見，提出綜合說明及參採情形後通知程序參與者審閱。</p>		
<p>3-1 綜合說明</p>	<p>本計畫以推動我國電動機車產業發展為目標，補助對象為社會大眾，未來將基於性別平等立場持續推動，廣納不同性別之意見，並滾動檢視調整，完善電動機車性別友善使用環境。</p>	
<p>3-2 參採情形</p>	<p>3-2-1 說明採納意見後之計畫調整（請標註頁數）</p>	<p>本計畫以推動我國電動機車產業發展為目標，補助對象為社會大眾，未來將基於性別平等立場持續推動，廣納不同性別之意見，並滾動檢視調整，完善電動機車性別友善使用環境。</p>
	<p>3-2-2 說明未參採之理由或替代規劃</p>	<p>本項無。</p>
<p>3-3 通知程序參與之專家學者本計畫之評估結果：</p> <p>已於 111 年 3 月 18 日將「評估結果」及「修正後之計畫書草案」通知程序參與者審閱。</p>		

- 填表人姓名：吳春勇 職稱：技士 電話：02-2754-1255#2137 填表日期：111年3月11日
- 本案已於計畫研擬初期■徵詢性別諮詢員之意見，或□提報各部會性別平等專案小組（會議日期： 年 月 日）
- 性別諮詢員姓名：王素鸞 服務單位及職稱：中華經濟研究院研究員 身分：符合中長程個案計畫性別影響評估作業說明第三點第1、3款（如提報各部會性別平等專案小組者，免填）

（請提醒性別諮詢員恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開計畫草案）

【第二部分－程序參與】：由性別平等專家學者填寫

程序參與之性別平等專家學者應符合下列資格之一：

- ☒ 1.現任臺灣國家婦女館網站「性別主流化人才資料庫」公、私部門之專家學者；其中公部門專家應非本機關及所屬機關之人員（人才資料庫網址：<http://www.taiwanwomencenter.org.tw/>）。
- ☐ 2.現任或曾任行政院性別平等會民間委員。
- ☒ 3.現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。

（一）基本資料

1.程序參與期程或時間	111 年 3 月 15 日 至 111 年 3 月 18 日
2.參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	王素鸞研究員 中華經濟研究院 勞動經濟、產業經濟、中小企業、性別影響評估
3.參與方式	<input type="checkbox"/> 計畫研商會議 <input type="checkbox"/> 性別平等專案小組 <input checked="" type="checkbox"/> 書面意見

（二）主要意見（若參與方式為提報各部會性別平等專案小組，可附上會議發言要旨，免填 4 至 10 欄位，並請通知程序參與者恪遵保密義務）

4.性別平等相關法規政策相關性評估之合宜性	已說明本計畫內容與性別平等政策綱領「教育、媒體與文化篇」、「就業、經濟與福利篇」、「權力、決策與影響力篇」、「環境、能源與科技篇」的內涵相關，建議可聚焦於「權力、決策與影響力篇」、「環境、能源與科技篇」作為主要規劃方向。
5.性別統計及性別分析之合宜性	目前評估表所陳述的性別統計為國內全體就業職類與性別，與本計畫的相關性較低，建議就本計畫規劃者的性別統計加以說明。至於服務提供者、受益者性別統計若目前無相關資料，建議可規劃於計畫執行後加以蒐集。
6.本計畫性別議題之合宜性	本計畫關注計畫人員於研擬、決策及發展之過程中，女性比率應達 $\frac{1}{3}$ 以上為原則，不過，建議鼓勵計畫執行團隊建構性別友善職場環境、對購車補助者的性別使用需求及經驗加以蒐集，在研討培訓中納入性別意識宣導，以鼓勵重視不同性別者的需求。針對受益對象也可針對不同對象設計不同宣傳管道，採取不同傳播方法，以符合本計畫特性。
7.性別目標之合宜性	本計畫受益對象為電動機車產業，因此並未限特定性別與訂定明確的性別目標，在計畫書第 6 頁中並未見到與性別目標相關的文字，建議加以補充說明。同時建議在計畫推動過程中，透過不同的宣傳管道向雇主宣導建構友善職場，以及鼓勵照顧弱勢性別工作者的特殊需求及達成一定比例的人員聘僱，提供弱勢性別優秀人才工作機會。

8.執行策略之合宜性	計畫書第 6 頁中並未見到性別目標與相關的執行策略，建議可就計畫決策參與人員，受益廠商的宣導傳播、培育專業人才、建構性別友善之職場環境等加以補充說明。
9.經費編列或配置之合宜性	已說明於計畫受益對象未涉及特定性別，惟建議執行時仍可要求相關團隊及廠商應符合我國性別平等相關規範，並鼓勵積極推動性別友善職場措施。
10.綜合性檢視意見	建議補充說明本評估表有關性別議題、目標與執行策略之改善方式，以落實性別平等理念於計畫中。
(三) 參與時機及方式之合宜性	於提報審查前以電子郵件進行資料與意見交換，參與時機及方式應屬合宜。
<p>本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之計畫草案。</p> <p>(簽章，簽名或打字皆可) <u>王素鸞 111.3.18</u></p>	

六、中長程個案計畫淨零轉型通案自評檢核表

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
本計畫屬「淨零轉型」所屬子計畫（請檢視填寫下列事項）						
「十二項關鍵戰略」歸屬	屬「十二項關鍵戰略」之哪一項： <u>第7項-運具電動化及無碳化</u>	✓		✓		
1、計畫緣起	(1)是否已參酌該項關鍵戰略之各階段性目標、績效指標、里程碑、機關權責分工、預期效益	✓		✓		
	(2)本計畫內容是否已融入上開關鍵戰略內容	✓		✓		
2、計畫目標(含績效指標、衡量標準及目標值等)	(1)是否涵蓋及符合上開關鍵戰略內容	✓		✓		
	(2) 績效指標、衡量標準及目標值是否具體？是否有基準年比較值及具體計算、蒐集方式等	✓		✓		
3、現行相關政策及方案之檢討	(1)如屬淨零轉型所屬子計畫之延續性計畫，是否就「十二項關鍵戰略」之階段性目標、績效指標、里程碑、預期效益等之達成，辦理前期計畫執行成效評估，並納入總結評估報告		✓		✓	本計畫非屬延續性計畫
	(2)是否將相關配套之淨零轉型所屬子計畫，檢討納入本計畫內容，以利發揮綜效		✓		✓	本計畫與其他子計畫無相關
4、執行策略及方法	(1)是否涵蓋及符合上開關鍵戰略內容	✓		✓		
	(2)是否已預先辦理社會對話與溝通，並將公正轉型工作納入本計畫之執行規劃，涵蓋項目，列舉如： ● 辨識可能衝突及爭議—含利害關係人； ● 提出衝突及爭議之處理機制—如辦理公聽會、說明會、協調會等； ● 建立支持體系的工具手段—如編列相關預算、協調相關部會提出配套措施等； ● 公私協力做法—如預定邀集之相關公私立單位等； ● 預定辦理期程； ● 定期辦理問卷調查驗證成果做法等。	✓		✓		
	(3)是否掌握淨零科技之研發與導入，提升整體計畫減碳之貢獻，引領公私部門淨零轉型		✓		✓	本計畫非屬科技研發

5、期程與資源需求	是否涵蓋及符合上開關鍵戰略內容	✓		✓		
6、預期效果及影響	(1)是否涵蓋及符合上開關鍵戰略內容	✓		✓		
	(2)是否提出明確淨零效益估算值及估算方式	✓		✓		