

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部台灣鐵路管理局、經濟部。

貳、案由：交通部台灣鐵路管理局、經濟部辦理「一體車輪（合約編號FSB-9632-717A）」採購案，交貨迄今長達六年仍未結案，核有未盡職責、效能過低等情，影響鐵路車輛用料及政府權益，洵有違失，爰依監察法第二十四條之規定提案糾正。

參、事實與理由：

本案委辦機關交通部台灣鐵路管理局（下稱台鐵局）於民國（下同）八十五年十一月三十日委託代辦機關前台灣省政府物資局（該局於八十六年四月三十日起更名為台灣省政府物資處【下稱物資處】，八十八年七月一日精省後，本案改由經濟部第二辦公室辦理，八十九年十二月三十一日該辦公室裁撤，再移由經濟部總務司接辦迄今【九十二年十二月，下同】）採購一體車輪三千一百只，八十六年四月二十二日由羅馬尼亞MECANOEXPORTIMPORT 公司（下稱承商，其在台代理為昇力貿易有限公司）得標，決標金額計美金一百二十四萬九千一百五十元（折合新台幣三千四百五十七萬六千餘元）；承商並指定由日本海外貨物檢查株式會社（下稱公證公司，其在台代理為東陽貨物檢查有限公司）辦理本案之出口公證檢驗（費用為美金三萬六千三百五十元）。本案承商交貨時，台鐵局發現有一只車輪破裂及部分車輪水溼銹蝕、包裝不良等瑕疵，致生後續退換

貨、檢驗及索賠等紛爭，迄今仍未結案。本案委辦及代辦機關核有未盡職責、效能過低等情，影響鐵路車輛用料及政府權益，皆應予糾正促其改善，茲提出事實與理由如下：

- 一、本案車輪交貨迄今長達六年，台鐵局及代辦機關仍未依合約規定，完成檢驗驗收或退換貨、索賠等事宜，貽誤公務，影響鐵路車輛用料，核有違失。

查本案合約規範第三·二節：「車輪運抵台灣後，將由買方進行檢驗（或）測試，且該檢測費用亦應由買方負擔，若無法通過測試，或甚至於台鐵局工廠內加工且在裝置於車軸之前發現有任何瑕疵，原製造廠或在台代理商應在接獲買方通知之日起一個月內，由原製造廠就瑕疵部分完成換貨手續。」次查合約特殊條款第十五條：「進口檢驗為最後依據，所有進口檢驗費用均由台鐵局負擔。」再查八十六年十二月三十日第一批一千七百九十六只車輪運抵台鐵局高雄材料廠交貨拆櫃時，竟發現其中一只破裂成三塊及部分受潮及銹蝕，翌（八十七）年一月十四日第二批一千三百零四只亦發現有受潮銹蝕及包裝散落等情。台鐵局及代辦機關即展開本案長達六年之責任釐清、委外檢驗、退換貨及索賠等事宜，其經過如下：

- （一）八十七年一月十九日台鐵局以材採外字第0508 號函請物資處查明該只車輪破裂原因及確認責任歸屬，並儘速洽賠。翌（二十）日該局機務處（機工料字第0641 號函）表示：本案製造品質顯有嚴重瑕疵，在未澄清及確認安全無虞前，不宜收料使用。
- （二）八十七年二月四日物資處以物質字第0989 號函請台鐵局於同批車輪中擇一、二只，送由專家鑑定其材質是否符合合約規範。三月三日該局則函復（機工料字第238

號函)：「以全數退貨，重新製造新品交貨為原則，並擬請公證公司全程檢驗，且一切損失費用由製造廠承擔。」四月十四日再請(材採外字第818 號函)物資處儘速查明原因、確認責任歸屬及辦理洽賠。四月二十二日該處以物貿字第5515 號函請承商辦理本案之補賠。

(三) 八十七年四月八日台鐵局機務處以機車客字第528 號函知該局材料處，本案奉層峯指示(該局陳稱：係當時局長陳德沛之口諭)，速洽公信力檢驗機構評定是否可使用，並請洽財團法人工業技術研究院(下稱工研院)材料研究所辦理委託驗證。同月二十日承商亦建請(昇貿字第20 號函)台鐵局抽樣送該所檢驗，所需檢驗費用由原廠支付，並稱該只破裂車輪係製造過程中，有一根冷水管破裂而將冷卻水散佈於該輪面，致生內部張力，其他車輪則無問題。五月八日該所即建議取十一只車輪進行硬度及超音波檢驗，且擇一分析其化學成份，檢驗費用計新台幣一百二十二萬二千二百元。六月二十二日機務處則建議相關檢驗項目不宜省略，以防疏漏。

(四) 八十七年七月十四日物資處以物貿字第5751 號函知承商本案檢驗所需之費用。十月十六日物資處函轉(物貿字第6407 號函)承商「不同意支付本案檢驗費用」等意見予台鐵局。十一月十八日該局機務處據此表示(機車客字第452 號函)：本案顯見製交之車輪品質安全有疑慮，礙難驗收領用。十二月八日材料處即以材採外字第0122 號函知物資處。同年十二月二十二日物資處以物貿字第9736 號函請承商辦理退貨，並於八十八年三月二十七日前完成新品交貨，且負擔一切損失及費用。

- (五) 八十八年一月二十二日 承商以昇貿第22 號函台鐵局表示同意支付檢驗費，惟付款前須該局出具承諾書（工研院抽樣六十六只檢驗合格後，即同意收料）。二月八日該局機務處以機車客字第212 號函知材料處，就本案事涉材料品質疑義、使用安全性及收退料保證或求償等問題，建請邀集有關單位研議，並檢附印度鐵路機車裝配羅馬尼亞車輪，因製造缺陷而使二百七十輛機車停擺之報導影本。五月十五日物資處始以物貿字第7257 號函轉承商澄清。
- (六) 八十八年八月二日 經濟部以經二辦字第8850208 號函請台鐵局材料處，澄清是否同意出具檢驗合格即辦理驗收之承諾書。翌（三）日該局開會結論略以：「機務處表示一體車輪品質之優劣攸關行車安全至鉅，故本案不同意收料，應洽商全數換交」。
- (七) 八十八年十月五日及八十九年一月十一日、一月十五日、六月十六日、九月四日與九十年二月二十七日、六月八日台鐵局七次以材採外字第29 291 472 5917、8982 1587 5693 號等函請經濟部速洽承商辦理換貨，俾便結案。該部則於八十八年十月十三及八十九年一月七日、六月二十二日、九月十五日分別四次以經二辦字第8851390 89866220 89867760 89868687 號函請承商補交新品及負擔一切損失。
- (八) 九十年八月十三日、十月十五日台鐵局再分別以材採外字第063 10311 函經濟部表示本案承商應全數換交，否則應全數檢驗合格始同意收料，檢驗費由承商負擔。十一月七日經濟部以經二辦字第9020315500 號函請承商於一週內確認總爐數及每爐之產能，以確認抽樣件數。十一月二十一日承商即回復相關資料。

- (九) 九十一年三月十九日台鐵局機務處以機車客字第444 號函該局材料處表示本案應全數換貨為上策，若委外全數檢驗以財團法人金屬工業研究發展中心（下稱金屬研發中心）建議之測試項目為宜。五月三日材料處則以材採外字第037 號函知經濟部及承商略以：「本案全數施行非破壞性試驗，如有不合格，該車輪不予接受；其後再分四十四小批抽四十四只進行破壞性試驗，如有一只不合格，則該小批需加倍取樣檢驗，如再有一只不合格，則該小批全數不接受」。
- (十) 九十一年五月九日、七月十日、九月四日台鐵局分別以材採外字第228 0327 19143 號函請經濟部催洽承商是否同意繳納檢驗費用，否則請依合約規定通知承商退貨還款，並辦理罰款解約。該部則於七月十九日及九月二十六日分別以經總字第09100186070 及9100230480 號函請承商辦理。
- (十一) 九十一年十一月十四日經濟部邀集台鐵局、金屬研發中心及承商研商本案之解決方案，其結論：「研究是否同意以所屬車種分批辦理檢驗及驗收，並將第一批破裂之同一車種車輪一千二百只委託金屬研發中心進行檢驗，如全面通過，再視狀況決定是否繼續進行後續各批檢驗，如檢驗仍不合格，即辦理全案退貨換貨，費用由承商負擔。」十二月十七日台鐵局機務處簽復該局材料處表示：「鑒於尊重專業，同意按照金屬研發中心提出之檢驗項目及方法」。
- (十二) 九十一年十二月二十六日台鐵局召開本案研商會議，並決議：「第一批車輪一千二百只，如經檢驗不合格即辦理全案退貨換貨。如檢驗合格，另第二批一千九百只

則依合約規範第三．二節規定發局辦理，倘第二批經檢驗不合格，仍全數辦理退貨換。」該局遲至九十二年二月十四日始以鐵材採字第920003093 號函送該決議予經濟部。二月二十七日該部即函轉（經總字第9200028510 號函）承商，並要求負擔檢驗費用計新台幣二百一十六萬元。

- (十三) 九十二年三月十一日台鐵局以鐵材採字第920004968 號函請經濟部速洽承商及公證公司繳納檢驗費。該部即於三月二十八日召開協調會議，並決議：「有關檢驗費用承商曾來函同意支付一百二十六萬元；所餘九十萬元之檢驗費用，請公證公司負擔；並建請台鐵局先行自費將該只破裂車輪送金屬研發中心檢驗（經報價約新台幣二萬四千元），以利索償」。
- (十四) 九十二年四月十六日公證公司以英文信函知經濟部略以：「本案為五年半前發生之事件，今日再提索賠要求，不甚合理，當初建檔之資料及紀錄大部分已銷毀。如及早討論此案，即可將損壞車輪與正常車輪各做處理及檢查∴。公證公司只能僅可能做到製造廠所製造之產品，能符合標準規定及需求即可，∴責任保證係製造廠應負之責。」四月二十五日該部召開本案檢驗費用分擔協調會議，其結論略以：「保留對公證公司之法律追訴權；請承商於三週內將檢驗費用先行匯至台鐵局指定帳戶，該局即將破裂之同一批車輪送請金屬研發中心檢驗」。
- (十五) 九十二年六月十日、七月七日及九月三日台鐵局分別以鐵材採外字第0920012557 0920014533 及920018929 號函請經濟部洽商繳納檢驗費用。經濟部

僅於七月七日以經總字第9200105950 號函知該局表示經濟部第二辦公室已裁撤，請自行辦理。同（七）日承商以昇貿字第30 號函請台鐵局提供檢驗之詳細資料。

- （十六）九十二年十月二日台鐵局以鐵材採字第920021154 號函知經濟部、承商及公證公司，有關九月三十日本案索賠事宜之會議結論略以：「限承商及公證公司將檢驗費用於九十二年十月十五日前撥付台鐵局。該局墊付檢驗費約新台幣二百一十六萬元委託金屬研發中心先行檢驗發生破裂之同一車種車輪一千二百只，如不合格，則其餘三種計一千九百只車輪不再檢驗，全案視為不合格；如合格，其餘一千九百只車輪按契約所訂方式辦理驗收。墊付之檢驗費向承商及公證公司求償。檢驗如不合格，由經濟部辦理退貨還款及罰款解約手續，如承商於通知日起三個月內仍未還款，則由該部委任律師採取國際訴訟向承商及公證公司索賠」。

另經濟部陳稱：「本案僅發現一只車輪破裂，似不能全盤否定其他車輪亦有類似品質瑕疵，除非提出確實檢驗數據證明製造品質確有瑕疵，否則勢必無法讓承商辦理退换货，故須進行檢驗始能瞭解原因，且依本案合約規範第三．二節之規定，台鐵局應自負費用辦理抽驗或全面檢驗；承商曾來函表示願支付檢驗費，委託工研院材料研究所進行檢驗，且該所亦建議該局抽樣檢驗，物資處亦曾於八十七年二月四日建請該局辦理抽驗，據以辦理驗收；倘該局當初接受上述建議，則本案經檢驗後，合者收料、不合者退换货，應早已結案。」本院九十二年十一月十三日約詢台鐵局本案相關人員陳稱：「八十七年十二月八日即函請物資處辦理全數退貨並追責，雖物資處均未適時

採取任何法律行動，台鐵局材料處、機務處亦未催辦，且與物資處交涉索賠過程中，未予落實積極辦理，以致延宕。」經濟部亦坦承：「代辦機關未適時要求台鐵局應依合約規定於合理期間辦理檢驗及驗收，致衍生購、售雙方各持己見之後續諸多問題。另因礙於本案合約之規定，有關檢驗費用之求償，勝算不大」。

據上，本案台鐵局自八十六年十二月三十日發現一只車輪破裂成三塊及部分車輪有受潮銹蝕及包裝散落等情後，即於八十七年一月十九日函請物資處查明原因及儘速洽賠，並判斷本案製造品質有瑕疵，不宜收料使用；同年二月四日該處建議抽樣檢驗，三月三日該局仍表示以全數退貨為原則；四月八日及二十日台鐵局及承商之在台代理商同意委託工研院抽驗，其費用由承商支付；五月八日工研院提出檢驗計畫及所需費用，七月十四日物資處轉知承商；然遲至三個月後之十月十六日承商卻不同意支付檢驗費，十一月十八日該局機務處據此判斷車輪品質有疑慮，而不予驗收；同年十二月二十二日物資處即要求承商全數退貨；八十八年一月二十二日承商請該局出具抽驗合格即同意驗收之承諾書，二月八日該局表示印度鐵路發生裝配承商車輪而使二百七十輛機車停擺之事件，並要求承商提出澄清；延至半年後之八月二日經濟部再請該局澄清是否同意出具承諾書，翌（三）日台鐵局又決議不同意收料，該日起至九十年七月之二年期間，台鐵局計七次函請經濟部轉知承商辦理退貨補交新品，該部亦僅四次轉請承商辦理，該二單位竟無其他積極之作為。由八十七年一月該局不同意收料至此已延宕三年六個月；九十年八月十三日該局又決定若車輪全數檢驗合格，即可同意收料，

然承商於車輪出口時早已領取全數之貨款，對要求出資檢驗費等事宜消極以對，致其後二年期間台鐵局及經濟部僅陸續以公文往返要求承商及公證公司支付檢驗費，惟仍未支付；迨本院九十二年八月底開始調查本案後，該局始於十月二日決定先行自費委外辦理檢驗，以利結案。綜上，本案承商交貨後即發現瑕疵，台鐵局及代辦機關卻未依合約規範第三．二節之規定，盡責任事及積極擬定檢驗計畫並據以執行，以及早確認車輪品質是否符合合約規範之要求，始據以辦理驗收或退換貨等後續作業，竟延宕六年於爭議是否辦理檢驗或退換貨及洽商索取檢驗費用等事宜，迄今未能結案，致影響鐵路車輛之用料，台鐵局及經濟部亦坦承未積極辦理本案之缺失，相關單位貽誤公務，核有違失。

一、本案物資處及台鐵局未依合約規定，積極辦理履約保證金信用狀之展延或扣收，致信用狀有效期限逾期，影響政府權益，顯有違失。

查本案合約特別條款第五條規定，得標廠商須繳交合約總價百分之五之履約保證金計美金六萬二千四百五十八元，折合新台幣約一百七十二萬八千八百三十七元。復查合約條款第三條：「：如於有效期限內發現所交運之貨品有短缺、損壞或品質不符等問題，未能於有效期或保固期內解決者，應依買方通知展延保證金有效期，否則買方於屆滿前扣收該履約保證金。」同條款第四條：「履約保證金若以擔保信用狀方式繳交，：假使貨物在檢驗後發現有任何瑕疵，買方將扣留此履約保證金直到糾紛解決後始予發還」。

本案履約保證金信用狀之受益人為代辦機關（物資處等），由該機關負責核收、保管與核退，其信用狀有效期至八十七年三月三十一日止，該保證金須於驗收合格後始無息發還承商，倘承商未履約即可將之扣收。本案履約保證金相關單位之辦理情形如下：八十六年五月九日物資處以物貿字第238號「決標通知單」通知承商繳交履約保證金；本案車輪瑕疵之爭議期間，承商亦曾自動展延履約保證金信用狀六個月至八十七年九月三十日，惟期限逾期前，相關單位竟未要求再展延或逕予扣收；遲至一年四個月後之八十九年一月十七日，經濟部始以經二辦字第9886220號函請承商將該履約保證金信用狀有效期限再予以展延；翌（九十）年八月十三日台鐵局以材採外字第8063號函請經濟部洽商展延該信用狀，至此已逾期三年；同月十七日經濟部再以經二辦字第9020312110號函請承商儘速展延該信用狀之有效期至九十年十二月三十一日，或另新開立一紙信用狀；十月十五日該局又以材採外字第0311號函請該部洽商展延該信用狀；十一月七日該部復以經二辦字第9020315500號函請承商展延該信用狀有效期限至九十一年一月三十一日；九十二年二月十四日該局再以鐵材採字第0920003093號函請該部積極洽商展延該信用狀；同月二十七日該部則以經總字第09200028510號函請承商將該信用狀展延至九十二年十二月三十一日；惟迄今承商仍未辦理展延或另開一只信用狀。經濟部陳稱：「承商於本案尚未完成驗收前，應將信用狀有效期不足部分辦理展延，惟事後承商以台鐵局未同意辦理檢驗及驗收為由，拒絕再辦理展延。」本院約詢時該部坦承：「未適時掌握履約保證金信用狀之有效期，

致無法辦理扣收，雖有訴訟可資求償救濟，惟亦有疏失之責」。

綜上，本案車輪因交貨時發現一只車輪破裂及部分車輪銹蝕、包裝不良等瑕疵，致衍生後續諸多爭議，而未能依限完成驗收；然承商車輪到貨後即有損壞或品質不符等問題，且台鐵局與承商對後續驗收條件仍無共識情況之下，物資處竟未依合約條款第三條、第四條之規定，於履約保證金信用狀期限到期前或承商拒絕展延保證期限時，即應扣留該履約保證金，至糾紛解決後始予發還；然經濟部至該信用狀逾期約一年四個月後之八十九年一月十七日始函請承商辦理展延；而台鐵局為委辦機關，與代辦機關亦為共同之買方，竟遲至該信用狀逾期三年後之九十年八月十三日始函知經濟部要求承商辦理展延，致本案車輪於交貨品質顯有瑕疵之情況下，該二單位竟置若罔聞，未積極辦理展延或扣收履約保證金計新台幣一百七十二萬八千餘元，影響政府權益，顯有違失。

二、台鐵局未依本案合約規定善盡監督公證公司執行「A級公證」檢驗之責，洵有違失；另檢驗及付款機制未能保障買方權益，亦應檢討改進。

查本案合約規範5-11「A級公證」之服務範圍：「第一項『品質及製造技術』：公證公司之檢驗員應監督各項試驗、徹底檢查並確定其品質與製造廠顯示之製造技術。：第六項『合格公證書』：公證公司之檢驗員認為對其所檢驗之產品及其使用之材料在技術上為完全合格時，方可簽發合格公證書。第八項『月報』：公證公司應在每月一日準備月報一份，並包含下列項目：甲、簡述上月與製造商接洽經過，並檢附

評語與建議。乙、工廠之製造情形並附評語與建議。丙、檢驗中之一切發現與檢驗員所採取之行動。丁、一切試驗之紀錄與報告。戊、對其他有關檢驗資料之要求。公證公司應在報告日起一週內，將月報正副本共四份以航空郵件或航空貨運寄送買方作為參考。「再查本案出口公證係承商得標後，依投標須知所列十八家公證公司之清單中，選定由日本海外貨物檢查株式會社辦理公證檢驗（費用為美金二萬六千三百五十元），實際赴製造廠辦理公證檢驗係該公證公司之歐洲分公司。

本案車輪於國外製造廠之檢驗，台鐵局係全權委由公證公司依合約「A級公證」之規定辦理各項監督及檢驗，公證公司每月須將月報寄送買方，以供查核；公證公司之檢驗員認定所檢驗之產品，其材料於技術上完全合格時，方可簽發合格公證書。八十六年十一月十三日及十二月五日公證公司分別提出本案第一及第二批一體車輪之公證報告，其報告之結論皆為：證實貨物完全符合契約中所列之需求。然本案公證公司未依合約規定提送月報供買方查核，台鐵局及物資處竟置若罔聞，未予催辦。本院約詢時經濟部陳稱：「物資處似應提醒公證公司依規定提送月報予台鐵局審核。」台鐵局亦坦承：「物資處未曾轉送月報，台鐵局材料處、機務處未予催辦。」該部並提出改善建議略以：「公證公司於買方無法監督之情形下，公證事項易流於形式；政府採購法實施後，公證事務應自財物採購中分出，而以勞務方式另立契約辦理招標採購，方能有效規範公證公司，並可加強公證公司之服務品質；另採購機關之專業人才若足敷使用，可考慮捨棄委外公證，而採直接駐廠監造」。

八十五年十一月三十日台鐵局以材採外字第942 號「國外購辦物資委託書」委請物資局代辦本案之採購，該委託書之「付款條件」欄位竟為空白；物資局即依慣例及制式商業條款之規定，由承商憑無瑕疵之裝船文件，即押匯全數貨款。本案二批貨款計美金一百二十四萬九千一百五十元，承商於貨物裝運出口後即辦理押匯，經濟部表示承商檢附之裝船押匯文件（提單、發票、裝箱單、原廠製造證明、產地證明及出口公證報告等）均與合約及信用狀規定之條件相符，經開狀銀行中央信託局及物資處審核後即予付款，其經過情形如下：本案裝運期限為八十六年十一月十九日；第一批於十一月六日交貨，十二月一日支付貨款美金六十四萬八千二百六十四元；第二批於十二月五日交貨，應支付貨款為美金六十萬零八百八十六元，因逾期十六天，經扣除逾期罰款後，於十二月三十一日實付美金五十九萬一千二百七十一元，而支付承商美金一百二十三萬九千五百三十五元之全數貨款。然本案車輪交貨後卻發現諸多瑕疵，惟承商於出口時已領取貨款，致後續要求承商辦理退換貨或支付檢驗費等過程中，承商皆消極以對，迄今仍無法結案。經濟部陳稱：「依台鐵局委託採購之慣例，國際招標案件之付款辦法，係信用狀受益人憑無瑕疵之裝船文件，即可押匯全數貨款，開狀銀行亦應無條件支付。本案若發生交貨不符或驗收不合格而須辦理索賠，甚至索賠無門時，則該局之權益將無法受到保障；應檢討考量改採交貨及驗收後分段比率付款，或於驗收合格後始支付全數貨款，亦可建立優良廠商名單，而採選擇性招標辦理採購」。

綜上，本案車輪於國外製造過程之檢驗，係委由公證公司依合約「A級公證」之

規範執行監驗，該公司每月須提送月報供買方查核，然台鐵局及物資處卻未確實要求公證公司提送月報，輕忽監督公證公司執行本案檢驗之責，洵有違失；又未能有效規範公證公司，致本案貨品核有諸多瑕疵之下，該公司卻仍出具檢驗合格之公證報告，其檢驗機制確有可議；另台鐵局辦理國際標採購案時，相關付款方式未能保障該局權益，交通部應督促檢討改進見復。

四、台鐵局未能確實掌控本案交貨期程，又任置車輪於戶外致生銹蝕，徒增檢驗費用之支出及辦理退換貨與索賠等責任釐清之爭議；且因遲未驗收影響車輛供料，致衍生緊急空運費之不當公帑支出，核有疏失。

查本案合約特定條款第四條規定，承商應於收到信用狀後三個月內裝船交貨。八十六年八月十五日物資處以物質字第2839號函送本案信用狀影本及輸入許可證正本予台鐵局，並說明業於同年九月九日於中央信託局辦理開狀，該信用狀規定承商應於同年十一月十九日前裝船交貨。嗣經台鐵局材料管制中心於同年十二月一日以機料字第012號函請該局材料處催促承商儘速交貨，並表示庫存之二項一體車輪(C-204011型RP-8298626-P-04型)有斷料之虞，本廠C-204011型若如期交貨，亦僅能維持二至三季使用。材料處始於同年九月九日以材採外字第097號函請物資處催辦承商儘速交貨，顯示該局對於一體車輪之庫存量及本案交貨期程未能有效確實掌控，影響車輛用料，確有可議。

本案三千一百只車輪於運抵台鐵局高雄材料廠後，除一只破裂車輪置於倉庫內，

其餘均存放於倉庫外無遮蔽之廣場，經六年之長期日晒雨淋，表面皆產生嚴重銹蝕，且經審計部派員實地勘查發現，部分車輪亦有散落之情形。另九十一年五月三日財團法人金屬工業研究發展中心檢送本案檢驗服務費估價單予台鐵局材料處，並說明曾二度赴現場勘查，發現車輪表面之銹蝕對往後執行檢驗，徒增不少作業困難度，經該中心詳細估算後，檢驗費用計新台幣六百零八萬八千六百元，其中磨修表面銹蝕部分，即占新台幣三十七萬二千元；雖台鐵局於本院約詢時陳稱：「本案一體車輪為半成品，使用前還須加工，表面銹蝕不會損壞及影響壽命。」惟仍徒增磨修表面銹蝕之檢驗費用，亦可能引起後續辦理退換貨及索賠責任釐定之爭議；顯見本案該局車輪之保管措施，洵有疏失。

本案自八十六年十二月三十日台鐵局於第一批車輪中發現一只破裂後，即與承商衍生爭議而遲未辦理驗收，然因該局相關車輪之庫存即將用罄，為補充約半年之用量應急，即另案緊急辦理國內採購一體車輪計八百只，並於八十七年三月二十六日決標（案號：○ 二字第○ 號），總價新台幣一千六百三十二萬七千一百八十八元，惟合約交貨期限為同年九月二十四日，因該局柴電機車急需用料，即另請該得標承商先行空運二十四只柴電機車一體車輪（型）應急，計增加空運費支出新台幣一百七十七萬八千三百三十八元。顯見台鐵局因行政效率不彰，遲未辦理本案之檢驗驗收或退換貨，影響車輛後續之用料期程，致衍生不當之緊急空運費支出，核有未洽。

綜上所述，本案車輪交貨迄今長達六年，台鐵局及經濟部（註：代辦機關物資處之本案業務於精省後，移由經濟部續辦，且主要業務承辦人員未變）仍未完成檢驗驗收或退換貨、索賠等事宜，貽誤公務；且未依合約規定，積極辦理履約保證金信用狀之展延或扣收，致信用狀有效期限逾期；又台鐵局未依合約規定善盡監督公證公司執行「A級公證」檢驗之責，檢驗及付款機制未能保障買方權益；另該局未能確實掌控本案交貨期程，又任置車輪於戶外致生銹蝕，徒增檢驗費用之支出及辦理退換貨與索賠等責任釐清之爭議，且因遲未驗收影響車輛供料，致衍生緊急空運費之不當公帑支出。上開違失情節嚴重影響鐵路車輛用料及政府權益，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院並轉飭所屬於二個月內確實檢討改進見復。

提案委員：

中 華 民 國 九 十 二 年 月 日