

## 彈 劾 案 文

### 壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

鹿潔身 交通部臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)前局長，相當簡任第13職等(已退休)。

柳燦煌 臺鐵局機務處前副處長，副技術長級，相當簡任第10職等(現任該局副總工程司)。

吳榮欽 臺鐵局綜合調度所所長，副業務長級，相當簡任第10職等。

貳、案由：被彈劾人鹿潔身自任職臺鐵局基層起，歷經各職至局長一職，深知列車自動防護系統(下稱ATP)及其遠端監視系統對於行車安全之重要性，及該局相關組織文化之健全，對確保行車安全之必要性，惟仍於任職局長期間因綜理局務不周，有指揮監督之違失；被彈劾人柳燦煌於普悠瑪列車採購案疏於檢驗測試程序之項目審定，致ATP遠端監視系統未作動即投入營運，而無法防杜司機員恣意操作ATP，以維護行車安全之違失；被彈劾人吳榮欽於普悠瑪列車採購案自檢驗、測試與驗收，迄投入營運以來，未綜理所務，致ATP遠端監視系統未能落實功效，未察知該系統未作動之違失，終因上開被彈劾人等之失，致發生民國(下同)107年10月21日第6432次普悠瑪列車翻覆事故，造成18人死亡、2百餘人受傷，財務損失初估約新臺幣(下同)9.58億元以上。核其等違法失職情節重大，爰提案彈劾。

### 參、違法失職之事實與證據：

一、ATP及其遠端監視系統之採購緣由及重要性：臺鐵局之列車煞車系統，早期係安裝列車自動警告/煞車系統(ATW/ATS，即使用於臺鐵局列車上與地上之設備，

僅具有單點車速查核與緊急緊軔能力之系統)，後為提升鐵路行車安全，遂於88年間，由臺鐵局電務處主責承辦ATP系統(具有連續性車控監速之功能，以輔助司機適時減速或煞車，且於必要時，亦能適時自動強制列車減速或煞車之系統)巨額採購案。ATP系統於90年9月間由外商龐巴迪公司以總價合計31億9,474萬元得標，契約約定完工期限為決標通知日後40個月內(94年1月5日)。嗣於96年6月15日在宜蘭縣大里站至龜山站間，發生臺鐵局司機員不當操作ATP之冒進號誌事故，造成5人死亡、17人輕重傷之重大行車傷亡事件(下稱大里事件)，經該局電務處於98年1月15日以「ATP隔離開關增設遠端監視系統」勞務採購案，為與原「行車調度無線電話系統」相容，簽請採限制性招標並與原立約商，即三商電腦股份有限公司(下稱三商公司)以議價方式辦理，至98年6月9日臺鐵局「環島鐵路整體系統安全提昇計畫(ATP隔離開關增設遠端監視系統)」勞務採購案(即臺鐵局為改善既設ATP車上設備關機時，該局綜合調度所行控室所屬調度臺無法得知關機訊息，必須利用既設行車調度無線電話車上設備連接既設ATP系統，將偵測ATP隔離開關狀態，傳送至綜合調度所各行控室所屬調度臺進行遠端監視，並應與臺鐵局既設行車調度無線電話系統主機界接及系統正常連線運作而建置之系統)，由三商公司以總價1,800萬元得標，並於99年5月27日完成驗收，自即日起正式啟用。同時期，行政院於99年1月核定臺鐵局整併原各購車計畫所報「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(2001-2014)」，至99年12月30日由日本住友商事株式會社(下稱日商住友公司)取得該傾斜式電聯車136輛(下稱本案電聯車)巨額採購案之決標，於100年1月6日完成簽約，

並自101年10月間起，分5批次，計17編組依序交車抵臺後，至104年1月間陸續完成檢測驗收，逐批納入載客營運，臺鐵局復於104年間，再增購16輛同款傾斜式電聯車，於同年12月24日交車。本案電聯車現今全稱為「普悠瑪自強號列車」。

- 二、**臺鐵6432次普悠瑪列車於107年10月21日新馬站出軌事件（下稱本次事故）發生經過：**本次事故列車於107年10月21日以車次編號110車次自屏東潮州基地發車運轉至南港站，運轉過程無異常，後駛入樹林調車場，始於是日13:38:28發生「第8車空壓機強制停止」（空氣壓縮機，又稱主風泵，其所製造之壓縮空氣，係提供全車軔機、空氣彈簧傾斜裝置等所需之空氣源）之訊息，隨後又發生第1車空壓機強制停止之情事，然該司機員卻漏未將此情形載入司機員動力交接簿。嗣經接班之司機員於14:02:06在樹林調車場進行出庫檢查作業，發現駕駛台列車控制監視系統（下稱TCMS）監控面板顯示「第1、8車空壓機強制停止」之訊息，然其並未排除故障，即於14:49以車次編號6432車次自樹林站出發。列車於行駛中，自15:39:12至16:16:18間，本次事故列車多次發生總風缸（空壓機壓縮輸出之高壓空氣係送至總風缸儲存，Main Reservoir，下稱MR）壓力不足，故而自動切斷動力造成抑制列車加速之情形，其中數次尚因MR壓力小於5.0bar（壓力單位，即每平方公分5.0公斤，下同），致停留軔機作動而緊軔（煞車），使列車於16:00:07停於貢寮站前約1.3公里處（里程八堵站向南起27公里0公尺處，即里程K27+000，下同），該司機員雖向機車調度員表達列車動力消失、空壓機跳開、動力時好時壞等情形，但仍駕駛本次事故列車續行前進，然於16:13:50又再因MR壓力小於5.0bar，停於大溪站前

約1.8公里處(即里程K43+000，大里與大溪站間)，是時檢查員黃○○於16:13:52至16:15:06及16:16:19至16:17:30間，與司機員通訊討論列車異常情況之排除方式，並建議倘仍無法排除，可撥打張貼在駕駛台之檢查員行動電話向其詢問。然該司機員結束與檢查員之通訊後，竟於16:17:55在里程K43+000處，違反ATP無故障或應停用之情形不得關閉ATP之規定，擅自關閉ATP，且關閉後未向行車調度員通報。該司機員復於16:25:15許，透過頭城站值班站長向行車調度員請求於頭城站停車，然因該司機員未據實告知其已關閉ATP，而有於非簡易站、招呼及號誌站之下一站(即頭城站)停車重啟之必要，因而使本次事故列車自16:17:55起，即失去ATP自動強制列車減速及煞車之防護功能。本次事故列車續行於頭城站與宜蘭站期間，檢查員王○○持續以行車調度無線電話，就列車動力時有時無之問題，向該司機員逐一詢問停留軔機、TCMS面板、車側燈等訊號顯示情形，以判斷列車動力異常原因。俟本次事故列車於16:34:49至16:37:50停靠宜蘭站，宜蘭站列檢人員2人上車檢修本次事故列車，該司機員以按壓TCMS面板備援傾斜觸控圖示數秒之方式，使第8車之傾斜系統恢復正常，再將列車駛離宜蘭站朝羅東站方向前進。本次事故列車行駛於宜蘭站至羅東站期間，檢查員王○○於16:40:32至16:42:46間，經該司機員告知MR數值、空壓機顯示故障等訊息，判斷異常原因後，明確告知以「BOUN」(即EP軔機單元)復位方式，即可排除空壓機異常情形，惟該司機員並未於本次事故列車停靠羅東站期間，執行「BOUN」復位之措施。嗣該司機員於16:44:52自羅東站發車後，未理會該路段之限制時速，旋將電門推至速度140km/h(速度單位，每小時

140公里，下同) 段位，持續以139至142km/h之速度超速行駛，此時機車調度員張○○於16:46:57至16:48:32再向該司機員詢問「BOUN」開關扳動復位情形時，該司機員回應其已進行復位，但仍無法排除異常情形云云，於16:48:02始言及「現在變成把ATP把它關起來」、「ATP關起來，它現在速度是有的，要觀察看看」等語，本次事故列車以約141km/h進入新馬站前曲線半徑306公尺彎道路段(里程K89+073至K89+534)，旋於16:49:27在宜蘭新馬站前(里程K89+220)因超越列車傾覆速度(121km/h)，致本次事故列車車頭即第8車車廂牽連其後7節車廂全數出軌、乘客18人死亡、2百餘人受傷之重大交通意外事故，上開事故發生經過皆有相關通話紀錄可稽(附件1)。

- 三、被彈劾人鹿潔身任臺鐵局局長(附件2)，任期為105年10月12日至107年11月8日，職責為綜理局務，並指揮監督所屬員工及其附屬機構。且鹿員自69年以聘用方式進入臺鐵局任職，經72年以特種考試交通事業人員鐵路人員高員級考試及格正式任用，歷經列車長、副站長、臺北運務段段長、運務處處長及主任秘書，101年升任為副局長，105年10月晉升局長，至107年10月21日本次事故發生後請辭，任期至次月8日，依其資歷，對該局之運務及局務工作應已相當熟悉。

有關鹿員未能督導所屬確實執行職務，致未發現ATP遠端監視系統未連線、未查明影響行車安全原因及未完善建立組織安全文化之事實說明如下：

- (一)本案電聯車採購案，日商住友公司於日本境內製造時所進行之各項測試均未發現本案電聯車ATP遠端監視系統未連接乾接點，於運抵臺灣後，臺鐵局所轄各相關單位竟疏未於驗收測試時將ATP遠端監視

系統列入檢驗測試程序，及疏未使用、管理該系統，致未察知本案電聯車（包括本次事故列車）之ATP遠端監視系統未連接乾接點而未連線作動，即投入整體載客營運，肇致107年10月21日發生第6432次普悠瑪列車翻覆事故，造成18人死亡、2百餘人受傷之重大交通事故。被彈劾人鹿潔身為臺鐵局局長，職司指揮監督之責，竟於普悠瑪列車營運期間，未能督導所屬重視及採取具體作為，進而發生ATP遠端監視系統未連線，致安全防護關鍵功能不彰，影響行車安全之疏失，有交通部獎懲令可佐（附件3）。

（二）經本院調查結果，發現臺鐵局長期以來涉有諸多缺失，然被彈劾人鹿潔身歷經基層員工，至該局局長一職，對該局之運務及局務工作允應知之甚詳，詎於任職局長期間，未能督導所屬確實執行職務一節，說明如下：

1、**未採取具體作為導正行車安全之組織文化部分：**由列車動力交接及司機員工作報告等資料，顯示有關列車故障回報、維修、出庫檢查程序並未落實，致有行車安全疑慮之列車仍依班表出車；未能記取96年大里事故之教訓，於ATP隔離狀態傳送至各行控室進行遠端監視功能，然該中心人員卻認為無使用及管理權責，導致實際上並無專責單位負責監視；對於司機員管理亦未落實，本次事故司機員僅有出席訓練紀錄，但無測驗成績，故障排除訓練難以落實，且已知悉該員尚於毒品戒癮階段，仍指派其執行司機員勤務等情，在在顯示組織內安全管理制度不完善，顯有疏於導正鐵路行車安全之組織文化職責，核有怠失。

- 2、**落實鐵路行車安全之設備保修部分**：由本次事故之肇因發現，因列車主風泵異常，致動力及停留軔機間歇作動，且於例行設備保修中，亦未發現普悠瑪列車之ATP遠端監視功能未連線等情；另由於未能查明主風泵強制停機之確實原因，僅採復位之治標方式處理，而未能發現主風泵油冷卻器散熱器堆積異物、中空絲膜式除濕機碳化等現象，且過熱排除作業未依維修手冊辦理，加劇嚴重肇事之可能；加上普悠瑪列車ATP隔離開關遠端監視功能未接線、驗收時未列入測試項目、營運維修過程也未發現，任由此缺失存在長達6年；且該系統長期存在非必要告警訊號過多而未處理，皆讓列車潛藏故障與肇事之風險，顯有疏於落實鐵路行車安全之設備保修職責，核有違失。
- 3、**完備鐵路行車安全之程序操作部分**：由相關通聯對話紀錄發現，線上人員通聯溝通程序有欠嚴謹，對於專有設備名詞並無統一用語（如對同一設備有主風泵與空壓機之混淆），個人所認知設備名詞充斥於通聯對話中，致回報所認知之故障設備與實際設施不同（如空調與空壓），已錯失故障排除之時機；且缺乏各級人員對於列車異常或故障時之完整通報、應變處置及運轉決策作業程序；另TCMS所顯示各種故障訊息，亦缺乏相對應之故障排除作業規定等缺失，顯有未能落實鐵路行車安全之程序操作職責，核有怠失。
- 4、**執行鐵路行車安全之人員訓練部分**：本次列車故障發生時，除相關人員未能及時判斷列車異常原因並進行妥適處置，本次事故司機員關閉ATP卻未立即回報並採取因應措施，又有諸多不當之列

車操控模式，顯見檢查員及機車調度員對於普悠瑪列車專業認識有待加強，司機員存有諸多列車錯誤操控習慣等情事，而有失執行鐵路行車安全之人員訓練職責，核有怠失。

- 5、**提供鐵路行車安全之駕駛環境部分**：於外部環境面，未能提供司機員於列車駛入曲線半徑306公尺新馬站彎道之完備車速指引，於內在環境面，讓司機員在列車異常條件下獨自排除故障，且在誤點壓力下持續運轉，因該路段上下限速差過大及列車型式眾多，卻缺乏明確車速指引，不利行車安全之確保，且因司機員缺乏明確協助，仍須持續通聯尋求協助及排除故障，無法專注於行車環境之變化，終肇致列車出軌傾覆，顯有失提供鐵路行車安全環境職責，核有疏失。

(三)行政院1021鐵路事故行政調查小組於107年12月21日所提出「臺鐵6432次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告」亦指出：「因在運轉過程中單一構面失效並不會造成事故，只要問題或異常發生之當下能夠有效處置，就能防範事故之發生，惟本次事故卻在組織管理缺失、設備故障因素、作業程序不完整、人員操作疏失多重構面防護同時失效狀況下，最後進入半徑306公尺之新馬站彎道，終於導致事故的發生。」(附件4)。

(四)被彈劾人鹿潔身為臺鐵局局長，職司指揮監督之責，然由本次事故調查結果發現事故原因，竟因該局多重構面防護同時失效，顯見鹿員未能督導所屬積極處置與查明影響行車安全之根本原因，並就建立完善人員管理、安全管理制度、單位橫向整合之組織安全文化等情事疏於督導，有交通部獎懲令可佐證(附件3)。另其他多名臺鐵局職工，亦因監督

不周、未能及時檢查列車異常、或制止列車行駛、或未及時更換列車編組等違失，均遭臺鐵局懲處在案（附件5）。

四、被彈劾人柳燦煌於97年1月8日起擔任臺鐵局機務處車輛科科長（附件6），負責臺鐵局辦事細則所訂動力車、客貨車購置、更新及改造等之規劃設計、採購技術規範擬訂及其計畫之執行等業務（附件7），於99年8月10日起先後擔任機務處副處長、處長，掌理鐵路動力車、客貨車之採購、檢車保養及動力車之駕駛、檢查、保養等事項之採購、訓練、督導、考核管理及廠段設備維護、更新汰換等事項，再於105年12月16日起擔任該局副總工程司迄今。

有關柳員對於ATP遠端監視系統之作動，於行車安全實具重要及疏未檢驗測試本案電聯車之ATP遠端監視系統之事實說明如下：

（一）本案電聯車採購案於99年8月13日「研商『傾斜式電聯車136輛』採購案公告技術規範會議」，柳燦煌以車輛科科長身分與會。而該會議附件「傾斜式電聯車技術規範草案修訂對照說明（990813）」項次41、42點明載本案電聯車應具備ATP遠端監視系統之偵測功能及告警訊息，以利傳送至綜合調度所，並於備註欄要求「配合電務處99年7月2日電訊機字第0990004681號函辦理行車調度無線電話系統各功能規定（附件）」；該局電務處99年7月2日電訊機字第0990004681號函（附件8）所附之「行車調度無線電話車上臺規範」1.R明載「提供兩組輸入乾接點接收下列告警訊息：（A）第一組乾接點連線至列車防護無線系統發報輸出點。（B）第二組乾接點連線至ATP隔離開關提供之偵測點。當車上臺接收到前述告警訊息，立刻傳送該列車車次號碼及狀態回

綜合調度所，若未裝置上述A、B兩項裝置者，則預留乾接點供日後使用。」故於本案電聯車採購案尚未由日商住友公司得標前，被彈劾人柳燦煌已知ATP遠端監視系統列為本案電聯車技術規範之研商項目，並經本院詢問筆錄坦承在案（附件9）。

- (二) 臺鐵局電務處於100年4月1日以局簽方式，會辦機務處、運務處，簽文針對「100年2月23日『行車事故摘要報告』局長指示執行情形報告表」所載，電務處就ATP在行駛前即未開機，如何納入遠端監控回傳系統、及列車改動時，ATP有無啟動？無法遠端監視回傳乙節，簽報所需費用達7億1,400萬元、若以行車調度無線電話車上臺與車上ATP介接殆有難行之處等語，經時任局長范○○核示：「二、機務處部分儘速重新檢討現行SOP簽報。」電務處因此於100年4月21日以鐵電訊字第1000009572號函（附件10）致機務處，柳燦煌時任機務處副處長，即於100年4月25日核章同意幫工程司黃○○所撰，由行車技術科辦理上開局長指示事項，機務處因此由林○○為承辦人，於100年7月12日以機行機字第1000007595號函（附件11），告知機務處各段及分駐所：「說明：二、……為落實防杜『ATP系統未開機行駛』之事件發生，重新制定『ATP隔離開關遠端監視系統』操作之標準作業程序（如附件）。……」顯見柳員對於ATP遠端監視系統具有防杜司機員未開啟ATP系統而恣意行駛之功能，亦有相當之認識，並經本院詢問筆錄坦承在案（附件9）。
- (三) 本案電聯車之ATP遠端監視系統，於臺鐵局與日商住友公司簽訂契約文件所附之「交通部臺灣鐵路管理局第980508-5號傾斜式電聯車規範」（下稱購車規範）10.17.1（附件12）明定：「『行車調度無線電話

系統』之『A、車上臺功能』：(18) 提供2組輸入乾接點接收以下告警訊息：(A) 第一組乾接點連線至列車防護無線系統發報輸出點。(B) 第二組乾接點連線至ATP隔離開關提供之偵測點。前述(A)及(B)兩項均應負責連接施工，以便車上臺接收到前述告警訊息，立刻將該列車車次號碼及狀態傳送至臺鐵綜合調度所。」依該購車規範5.「檢驗與驗收、保固規定」之5.1「概述」明定(附件13)：「立約商(即日商住友公司)應依本規範及附錄L規定執行電聯車系統保證暨測試認證及驗證。所有電聯車及安裝於電聯車上之系統、設備零件、及材料均應接受測試以確保立約商所設計及製造之電聯車符合本規範之要求，併應經臺鐵局驗收。」5.2「檢驗測試程序」規定，列車測試依序為「型式測試」、「例行測試」、「出廠測試」(前3項均於日本國境內測試)、「驗收測試」(本案電聯車經上開檢驗測試後抵臺為之)，並由日商住友公司應先行提交日本車輛製造株式會社(下稱日車公司)檢具各程序之「測試計畫書」及其分冊編訂之「測試程序書」等資料予臺鐵局機務處。機務處為此召開「傾斜式電聯車136輛案」(即本案電聯車)技術資料總檢討會議，審查上開測試計畫書及測試程序書等資料，於審查通過後，再由專案試車小組及相關人員參與，依經審查核定之測試程序書所列檢查項目及標準，就本案電聯車所有編組進行各程序之檢驗測試。因此，機務處為因應上開測試驗收程序，於本案電聯車第1批16輛共2編組101年10月25日運抵基隆港後，即於101年10月、11月間召開臺鐵局新自強號(TEMU2000型)之整備及試車(實測)作業前置會議(附件14)，並依101年11月26日新自強號試車計畫

成立試車專案小組，擬定試車前、試車過程應注意事項等相關規範。

- (四)柳員時任機務處副處長，除出席上開試車會議外，亦負責召集上述本案電聯車技術資料檢討會議、審定日車公司擬製之測試計畫書及其分冊編訂之測試程序書等資料，供臺鐵局人員對抵臺之本案電聯車進行上開檢驗測試程序所列之「驗收測試」程序，以確保本案電聯車具備購車規範內容所訂之各項功能，故該員應對購車規範內容，並就購車規範內之重點項目予以檢查或檢驗。然於102年1月10日至21日間臺鐵局召集技術資料檢討會議審定初驗程序中之「整備測試」所列「通訊系統相容測試程序書」(文件編號DAR-TEMU-TTST-0211)(附件15)時，竟疏未審查日車公司前開測試程序書，僅將列車防護無線電(TPRS)及行車調度無線電話(TDRS)列入檢查程序，而未將購車規範10.17.1.A、車上臺功能(18)之ATP遠端監視系統列入檢查項目及標準，以利共同審定前開測試程序書，即於102年1月25日以會議主席身分與機務處所轄科長等人會議時，明知ATP遠端監視系統係屬重要性項目，竟疏未注意而審定同意通訊系統相容測試程序書(附件16)，各批電聯車遂因此依該漏未將ATP遠端監視系統列入檢查程序之程序書進行「整備測試」，終致臺鐵局試車小組檢驗員張○○於102年4月30日，對本次事故列車進行檢測時，因依疏未將上開ATP遠端監視系統列入檢查項目及標準之測試程序書施行測試，故未能檢驗測試該列車之ATP遠端監視系統未作動且未連接乾接點(業經本院詢問筆錄坦承在案，附件9)，因而使本次事故列車在未符合上開規範內容之情況下，投入臺鐵局整體載客營

運。

五、被彈劾人吳榮欽自99年11月25日起擔任臺鐵局綜合調度所所長（附件17），負責綜理所務並指揮監督所內員工。依臺鐵局電務處於99年6月9日以電訊機字第0990004078號（附件18）函知綜合調度所，ATP遠端監視系統係由該所行控室調度臺接收ATP隔離開關狀態訊息，以進行遠端監視，故請該所人員配合使用，以確保行車安全。故此，ATP遠端監視系統之操作、使用及管理，係為綜合調度所職掌之業務。

有關吳員擔任所長期間疏未綜理所務，因ATP遠端監視系統未能落實功效，致無法察知本次事故列車ATP遠端監視系統未作動之事實說明如下：

- (一)依本案電聯車購車規範5.2「檢驗測試程序」規定，其檢驗測試依序為：於日本國境內測試之「型式測試」、「例行測試」、「出廠測試」，及抵臺後之「驗收測試」（包括「初驗」《又分為『整備測試』、『性能測試』》、「試運轉」、試運成功後之「最後測試」），臺鐵局機務處於本案電聯車第1批共計2編組101年10月25日抵臺後，陸續召開整備及試車作業前置會議、成立試車小組並擬定試車注意事項，機務處依試車小組擬定之測試計畫，逐批以簽文之方式會予各單位。而綜合調度所負責部分，係安排行車、監視與調度等事宜，行車經辦人即綜合調度所行車組調度員依來文內容拍發電報予收電單位即各處室及各行駛區間內之試車小組成員，成員依綜合調度所拍發之電報排定相關編組，偕同日商住友公司試車人員實際參與試車，並於試車過程中檢視各列車編組試車項目所示之設備（如ATP系統、行車調度無線電話設備、傾斜裝置及控制系統等）功能是否正常、製作TEMU2000型傾斜式電聯車「試運轉」工作

報表等相關報表。機務處並於每編組新車試車60日試車完畢後，召集檢討會議討論改善項目，並製成會議紀錄。

(二)臺鐵局「新傾斜式電聯車測試計畫」(附件19)，在計畫「二、試車專案小組組織架構」明載綜合調度所所長係本案電聯車試車專案小組成員，並經本院詢問筆錄坦承在案(附件20)，試車期間，綜合調度所行車經辦人調度員王○○即配合上開試車計畫，經吳員核准後拍發予各處室單位之行車電報(附件21)亦載：「本試車案屬重大專案……，請各單位全力配合，並請行控室值班調度員視試車需要以試運轉列車優先作運轉整理，並惠予協助監視。」等語，惟於本院詢問筆錄陳稱：「測試計畫並不包含ATP遠端監視系統……所謂的監視是行車控制盤的監視，並非ATP遠端監視系統之監視。」云云(附件20)。

(三)吳員為綜合調度所所長兼本案電聯車試車計畫專案小組成員，明知三商公司對綜合調度所之ATP遠端系統教育訓練，載有測試程序，且ATP遠端監視系統係規定於購車規範「10.17.1」，故本應於施行試車測試期間，就所轄設備即ATP遠端監視系統是否確實運作進行測試，或如上開電報所載於試運轉時予以監視，然竟疏未於本案電聯車按編組逐批排定測試期間內，就ATP遠端監視系統是否合乎購車規範內容進行測試，亦無提出納入測試計畫之建議(並經本院詢問筆錄坦承在案，附件20)，故未於102年3月27日、同年6月20日臺鐵局傾斜式電聯車136輛購案測試檢討報告會議，及103年4月7日傾斜式電聯車136輛購案花東線試運轉測試前置作業等各檢討會議，將所轄ATP遠端監視系統是否合乎本

案電聯車購車規範「10.17.1」節內容一事列入缺失改善研討項目，致未能發現本案電聯車之ATP遠端監視系統未能有效作動。

(四)另為得知ATP遠端監視系統之發報數量，各調度臺行車調度員接獲營運中列車司機員通報ATP故障情事時，調度員即登錄填寫於ATP故障登記表（附件22），載明ATP故障發生之時間、地點、車次、原因、機車型號等訊息，於次一上班日由綜合調度所行車組專人彙整各調度臺提供之通報ATP故障資料層送分析並製作月報表。然自103至107年本件事故發生前止，單就本案電聯車ATP故障之登錄紀錄即共有631筆（附件23）（103年有78筆、104年有3筆、105年有162筆、106年有219筆、107年有計169筆），依前開ATP故障登記表製作之流程及其目的係為統計資料後檢送機務處、電務處等相關單位查明故障原因及改善措施之用，故應當落實調度員確實監看ATP遠端監視系統之職責，然對本案電聯車營運以來司機員通報ATP故障高達6百餘筆，而調度臺ATP遠端監視系統竟未同時發出警示聲響之情形，綜合調度所卻均未發現本案電聯車ATP遠端監視系統未作動之事實，被彈劾人吳榮欽顯有疏於所務之情事，且於本院詢問筆錄陳稱：「事故前電腦報表是由三商提供1次，調度所無法自行列印」等情云云（附件20）。

六、經審查相關卷證後，其違法失職之證據如下：

(一)被彈劾人鹿潔身雖辯稱：採購ATP遠端監視系統並非於任職局長期間云云，然查：

1、臺鐵局於88年間採購列車ATP系統，用以連續性車控監速之功能以輔助司機適時減速或煞車，且能適時自動強制列車減速或煞車之系統，後於98

年6月9日再辦理ATP遠端監視系統採購，用以偵測ATP隔離開關狀態進行遠端監視，然該局因ATP系統遭到不當關閉及未適時監視，期間仍發生96年大里事件及103年後壁事件（險造成列車對撞，無人傷亡）等重大事故，據鹿員自承是時分別擔任該局運務處副處長及副局長職務。準此，理應體認ATP及其遠端監視系統對行車安全輔助之重要性，此有本院詢問筆錄可佐（附件24）。

- 2、105年10月12日至107年11月8日鹿員任局長職務期間，因於先前所屬未驗收ATP關閉回傳裝置及未監管ATP關閉回傳訊號與列車駕駛之違失，除相關當事人確有違失而遭到司法起訴外（附件25），鹿員亦自承本次事故對於社會大眾影響很大，局長應該概括承受，承擔一些責任。認為身為首長，應該要負一些行政責任等語（附件24），而認同上級長官亦應負督導不周之行政責任。
- 3、有關本院之調查結果所指臺鐵局長期之缺失及行政院107年「臺鐵6432次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善報告」所提事故原因或改善建議，皆有報告可稽。指出本次事故之發生原因，係因攸關鐵路行車安全之組織文化、設備維修、程序操作、人員訓練及行車環境等事項因疏失而接續發生，所致之行車事故等情。然鹿員自69年即進入臺鐵局服務，從基層列車長起，至本次事故發生時任局長一職，理應深知臺鐵局組織安全文化之重要性，惟任內就建立完善人員管理、安全管理制度、單位橫向整合之組織安全文化等情事卻疏於監督，致任內發生第6432次普悠瑪列車出軌、車廂傾覆重大事故，且

於本院詢問時，並不否認應負督導不周之行政責任，並同意接受懲處（附件24）。

(二)被彈劾人柳燦煌雖辯稱：沒有核對購車規範內容關於通訊系統章節的規定，其他參與審查會議成員有無核對並不清楚，關於ATP遠端監視系統是規定在行車調度無線電的測試程序書中，該測試程序書前半部分條列的購車規範有寫ATP遠端監視系統，但後面的測試項目沒列入，因為無線電項目內有很多細項，無法全部都列，在召開審查會議審查時沒有察覺到，在審查會議中，不知道機務處人員是否發現過ATP遠端監視系統沒有相對應的測試程序，當初如果有人提醒這件事或提出質疑，一定會查證有無建置完成，並將ATP遠端監視系統列入測試等語，然查：

- 1、依購車規範5.6.1「整備測試」(附件26)所定：「立約商應於列車組運抵臺灣，臺鐵局將其拖運至機務段或機廠，立約商應於8工作天內完成整備測試，併確認電聯車與臺鐵局下列系統相容：A、通訊系統(列車防護無線電設備、行車調度無線電設備)。」關於ATP遠端監視系統，則定於購車規範10.「電氣設備」項下17.「行車調度無線電話設備」項下1.「行車調度無線電話系統」之A(18)：「提供2組輸入乾接點接收以下告警訊息：(A)第一組乾接點連線至列車防護無線系統發報輸出點。(B)第二組乾接點連線至ATP隔離開關提供之偵測點。前述(A)及(B)兩項均應負責連接施工，以便車上臺接收到前述告警訊息，立刻將該列車車次號碼及狀態傳送至臺鐵局綜合調度所。」顯見ATP遠端監視系統既規定於購車規範10.17「行車調度無線電話設備」項

下，本案電聯車「驗收測試」之「整備測試」復將「行車調度無線電設備」列為應確認事項，則ATP遠端監視系統即為「整備測試-通信系統相容測試」項目之一環，自屬「整備測試」中應檢查之項目，應屬無疑。

- 2、本案電聯車驗收程序之進行，係由柳員擔任主席主責召開「傾斜式電聯車136輛案」(即本案電聯車)技術資料檢討會議，依程序應以購車規範及相關文件，對應勾稽測試程序書所列檢查項目及測試標準，據以審核是否能符合購車規範之要求，方得於審查通過後函復日車公司有關審查之綜整結論，再由試車小組依測試程序書所列之檢查項目就本案電聯車所有編組進行驗收測試之事實，有臺鐵局資料審查總檢討會議資料、臺鐵局機務處102年1月28日機車機字第1020001105號函(附件15)在卷可參，據此認定本案電聯車係由柳員審定「整備測試」測試程序書所列檢查項目及測試標準後，再由實際測試人員對本案電聯車逐批進行現場測試之事實，此並經柳員於本院詢問時坦承在案(附件9)。
- 3、柳員於本院詢問時陳稱：本案電聯車之測試項目是機務處召開審查會議審查測試程序書，審查會議的與會成員是由張○○(當時承辦人)上簽經過伊及何○○(當時機務處處長)核准後發函給各單位，由伊主持會議做出決定，該類會議有開過10幾次，大部分是伊主持(附件9)；其開會經過是由伊詢問與會人員對測試程序書的意見，在場人員提出意見後，由伊彙整做出是否原則同意的結論，再交由試車小組的人去執行，於97年間電務處要採購ATP遠端監視系統時，有知會車輛

科，伊當時擔任車輛科科長，所以知道這件事，伊知道該系統是因為大里事件而增加的系統等語，顯見柳員對ATP遠端監視系統之重要性，理應知之甚稔。故其後以機務處副處長身分擔任試車小組成員，負責於「整備測試」審定「通訊系統相容測試程序書」檢驗項目及標準時，自應就本案電聯車行車調度無線電話設備之相容性測試項目，就大里事件死傷多人之重大經驗，將因應該事件方建置之屬行車調度無線電話設備之ATP遠端監視系統，詳加列入「整備測試-通信系統相容測試」項目，然柳員竟疏漏而未予列入，致使本案電聯車（包括本次事故列車）在未符合規範內容之情況下，逐批投入營運，是以此部分之違失，甚為灼然。

(三)被彈劾人吳榮欽雖辯稱：ATP或ATP遠端監視系統都只是行車輔助，且該系統係該局電務處建置，綜合調度所只是配合，普悠瑪號列車測試驗收程序均未通知其到場，也不知道普悠瑪號ATP遠端監視系統有沒有接線，測試驗收程序中綜合調度所只要配合機務處需求拍發電報，並無規定要做該系統的測試，而且因為ATP遠端監視系統傳回來的訊息太多，沒辦法有效過濾告警訊息等語，然查：

- 1、因96年間之大里事件列車對撞事故，臺鐵局為避免因司機員任意關閉ATP致其防護功能形同虛設而再肇生重大行車事故，於97年間建置ATP遠端監視系統，使綜合調度所行車調度員得以遠端監視列車上ATP隔離開關狀態等情，有99年6月9日電訊機字第0990004078號函文（附件18）在卷可佐，足見ATP遠端監視系統乃為確保司機員依程序開啟ATP，使ATP發揮防護列車運轉安全功能之

機制，與ATP同為保障旅客安全之重要措施，此應屬臺鐵局所有人員職務所知之事實，吳員於本院詢問時亦坦承大致知道ATP遠端監視系統是因為大里事件而增加的系統等語（附件20）。

- 2、ATP遠端監視系統於99年5月27日起完成驗收、裝設於行控中心調度臺之行車調度無線電話系統內，可由其作動原理進行測試程序，則綜合調度所自負有測試、確保並監視列車運轉中司機員是否依規定使用ATP之責任；而行車調度員於發覺司機員擅自關閉ATP時，應即時要求司機員重啟ATP，或於確認ATP故障時，進行更換機車編組或加派機車助理等後續維護旅客安全之作業程序，有三商公司對綜合調度所各調度員施以教育訓練之教育訓練手冊（附件27）、臺鐵局電務處99年6月9日電訊機字第0990004078號函、ATP使用及管理要點可稽。且臺鐵局103年4月6日第3138次車後壁站冒進號誌事故調查報告中，亦將綜合調度所為何未能即時發覺該列車ATP故障停用之情形列入檢討，有該調查報告（附件28）及所附臺鐵局103年4月23日第9屆第25次勞資會議紀錄（附件29）附卷可佐。準此，綜合調度所實負有確保ATP遠端監視系統作動，使行車調度員得依告警訊息得知司機員使用ATP狀態，適時予以呼喚應答、加派隨乘或更換機車編組之行車命令，以達行車安全之調度責任。
- 3、吳員於101年10月31日擔任本案電聯車採購案試車計畫之專案小組成員，應以購車規範為試車最高指導原則，並應共同確認系統功能是否正常，有臺鐵局101年11月2日電訊機字第1010034137號函暨所附101年10月31日臺鐵局新自強號

(TEMU2000型)之整備及試車(實測)作業會議紀錄、會議簽名單、新傾斜式電聯車測試計畫(附件30)、101年12月5日鐵機行字第1010037309號函暨所附新自強號試車計畫(附件31)附卷可佐；綜合調度所於本案電聯車檢驗測試程序中參與及監視，並由吳員親自或派員參與檢討會議一情，有136輛傾斜式電聯車車輛測試檢討報告會議紀錄存卷可佐(附件32)。故綜合調度所既掌有如前述之管理、使用ATP遠端監視系統之責，則吳員身為綜合調度所所長兼專案小組成員，即應負有在本案電聯車採購案之檢驗測試程序中，依購車規範檢驗所內轄下之ATP遠端監視系統是否能正常運作之責任。且本案電聯車試運轉階段，曾對列車進行ATP隔離測試，此有TEMU2000型傾斜式電聯車試運轉工作報告表(附件33)在卷供參，故吳員若確有善盡其測試ATP遠端監視系統之責任，並就所屬調度員強化監視，自得於機務處試車人員測試ATP隔離時，發現本案電聯車ATP隔離開關訊號未回傳之情事。準此，吳員所辯綜合調度所並非本案電聯車之驗收權責單位及會驗單位，且不知採購規格，自無從提出驗收之建議，且該系統理應由主責單位機務處妥為建置，在試車階段只負責運轉整理云云，顯為卸責之詞，不足採信。

- 4、本案電聯車投入營運後，ATP若有故障，行車調度員經司機員通報ATP故障後，需填寫ATP故障登記表，載明ATP故障發生之時間、地點、車次、原因、機車型號等資訊，有綜合調度所調度臺ATP故障登記表在卷可佐，就上開登記表勾稽得知，近5年之本案電聯車ATP故障之紀錄共有631筆

(103年有78筆、104年有3筆、105年有162筆、106年有219筆、107年有計169筆，總計631筆)，是若吳員本於所長權責，踐行落實監視ATP隔離開關機制之責任，理當可以發現駕駛本案電聯車司機員多次通報ATP故障以來，調度臺ATP遠端監視系統未同時發出告警訊息及聲響，進而察知ATP遠端監視系統均未作動之情事，惟其卻疏未指揮、監督其所屬調度員踐行使用ATP隔離開關遠端監視系統之責任，於數年來均未發現本案電聯車ATP遠端監視未回傳告警訊息，使該系統形同虛設。

- 5、吳員另辯稱：ATP隔離監視系統係由電務處負責管理及維護，本案電聯車ATP遠端監視系統未連線一事，應由原主責之電務處負責，而非綜合調度所云云。查綜合調度所對ATP遠端監視系統負有使用及管理之責一節，應無疑義，故吳員本即負有使用及管理該系統之責，尚難以該系統存有其他維護保養單位為由，即據以卸免其應負擔之責任。再者，因本案電聯車其時尚未逾保固期，三商公司就其ATP遠端監視系統僅提供被動之叫修服務，即該ATP遠端監視系統未列入電務處定期例行測試之項目內，僅有使用單位即綜合調度所通知故障時，三商公司始會到場維修等情，益證吳員身為ATP遠端監視系統之使用、管理責任之權責單位所長，對於本案電聯車在保固期限內，應確實使用該系統，以即時發現該系統未作動並通報之，然實際卻於數年來均未發現本案電聯車ATP遠端監視未回傳告警訊息，使該系統形同虛設，可認其有未注意之疏失。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

- 一、按公務員服務法第1條規定，公務員應恪守誓言，忠誠努力，依法律、命令所定執行其職務。第5條規定略以，公務員應誠實清廉、謹慎勤勉，不得有足以損失名譽之行為。第7條規定，公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉或無故稽延。
- 二、被彈劾人鹿潔身任臺鐵局局長一職，職責為綜理局務，並指揮監督所屬員工及其附屬機構，然本次事故原因係列車於以超過速限75km/h之約141km/h高速進入新馬站前彎道路段，因超越最高傾覆臨界速度，而出軌翻覆。司機員關閉隔離ATP並超速之行為係本次事故之直接原因，然若本次事故列車ATP未隔離關閉係正常開啟，則本次事故之超速行為亦會受ATP之保護作用而強制減速不致事故發生。故此，ATP遠端監視系統既為確保司機員正常操作ATP而設，故未落實發揮該系統之監視功能與隔離ATP後在新馬站超速過彎等疏失，致列車失去ATP防護而發生翻車事故，足認未能記取大里事件之教訓，善盡指揮監督之責。復據本院調查發現，有關本次事故係臺鐵局於行車安全之組織文化、設備保修、程序操作、人員訓練、駕駛環境等各項長期以來之缺失，及行政院「臺鐵6432次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告」指出，本次事故在多重構面防護同時失效狀況下，諸多間接原因接續或同時發生之情況下，終於導致事故的發生之間接原因。顯見被彈劾人鹿潔身久任臺鐵局各階層職務，並經栽培拔擢職至局長一職，竟於任內就建立完善人員管理、安全管理制度、單位橫向整合等職權，疏於指揮監督之責，未善盡謹慎勤勉及力求切實之職責，顯有違失，且情節重大。
- 三、被彈劾人柳燦煌為本案電聯車辦理採購之機務處副處長，掌理鐵路動力車、客貨車之採購，對於臺鐵局

因大里事件之行車事故謀思改進，乃於97年10月至98年6月間研議辦理ATP遠端監視系統之採購，以避免司機員疏失肇生重大行車事故，故克服困難建置該系統；而本案電聯車之技術規範亦將ATP遠端監視系統作為研商項目；嗣於100年重行制定「ATP隔離開關遠端監視系統」使用操作程序（SOP），因此柳燦煌對於ATP遠端監視系統相對行車安全之重要性，理應甚為了解。嗣柳員於102年1月10日至21日間召集技術資料檢討會議審定初驗程序中之「整備測試」所列「通訊系統相容測試程序書」（文件編號DAR-TEMU-TTST-0211）時，竟疏未審查日車公司提供之測試程序書僅將列車防護無線電（TPRS）及行車調度無線電話（TDRS）列入檢查程序，而未將購車規範10.17.1.A、車上臺功能（18）之ATP遠端監視系統列入檢查項目及標準，以利共同審定前開測試程序書，即於102年1月25日以會議主席身分與機務處所轄科長等人開會時，明知ATP遠端監視系統係屬重要性項目，竟疏未注意而審定同意上開測試程序書，因各批電聯車依該漏未將ATP遠端監視系統列入檢查程序之程序書進行「整備測試」，終致臺鐵局試車小組對本次事故列車進行檢測時，因依照上開ATP遠端監視系統列入檢查項目及標準之測試程序書施行測試，故未能檢驗測試該列車之ATP遠端監視系統未作動且未連接乾接點之情事，因而使本次事故列車在未符合上開規範內容之情況下，投入整體載客營運，迄本次事故發生，顯見柳員未能依規所定執行其職務，且未善盡謹慎勤勉及力求切實之職責，顯有違失，且情節重大。

四、被彈劾人吳榮欽身為綜合調度所所長兼本案電聯車試車計畫專案小組成員，明知三商公司對綜合調度所之ATP遠端系統教育訓練載有測試程序，且ATP遠端

監視系統係規定於購車規範，故本應於施行試車測試期間，就所轄設備即ATP遠端監視系統是否確實運作進行測試，或於試運轉時予以監視，然吳員竟疏未於本案電聯車按編組逐批排定測試期間內，就ATP遠端監視系統是否合乎購車規範內容進行測試，故未於該局傾斜式電聯車136輛購案測試檢討報告會議，將所轄ATP遠端監視系統是否合乎本案電聯車購車規範內容一事列入缺失改善研討項目，致未能發現本案電聯車之ATP遠端監視系統未能有效作動；又該所調度臺行車調度員於接獲營運中列車司機員通報ATP故障情事時，調度員即登錄填寫於ATP故障登記表，載明ATP故障發生之時間、地點、車次、原因、機車型號等訊息，於次一上班日由綜合調度所行車組專人彙整各調度臺提供之通報ATP故障資料層送分析並製作月報表。自103年至107年本次事故發生前止，單就本案電聯車ATP故障之紀錄即共有631筆。吳員明知前開ATP故障登記表製作之流程及其目的，係為統計資料後檢送機務處、電務處等相關單位查明故障原因及改善措施之用，允應落實調度員確實監看ATP遠端監視系統之職責，然對本案電聯車營運以來司機員通報ATP故障高達6百餘筆，而調度臺ATP遠端監視系統竟未同時發出警示聲響之情，竟疏未察知細究，致綜合調度所自103年起，迄本次事故，均未發現本案電聯車ATP遠端監視系統未作動之事實，顯見吳員未能依規所定執行其職務，且未善盡謹慎勤勉及力求切實之職責，顯有違失，且情節重大。

- 五、按104年5月20日修正公布之公務員懲戒法，業經司法院定自105年5月2日施行，該法第2條規定：「公務員有下列各款情事之一，有懲戒之必要者，應受懲戒：一、違法執行職務、怠於執行職務或其他失職行為。

二、非執行職務之違法行為，致嚴重損害政府之信譽。」本案合於第1款之規定。另關於懲戒之事由，新法第2條本文新增「有懲戒之必要者」之文字，可見新法規定就懲戒處分成立之要件較舊法為嚴格，對被付懲戒人有利。本案違失情節發生於102年至107年間，惟本次事故於107年10月發生後始經本院立案調查，依實體從舊從輕、程序從新之法理，應以適用修正後之規定予以彈劾。

綜上，臺鐵局自88年間耗資將近32億元建置ATP，96年間鑑於造成5人死亡、17人受傷之大里事件，復擲近2千萬元增設ATP遠端監視系統，均旨於防杜司機員之恣意，避免乘客生命身體之安全，僅繫於司機員一人之手，改善行車安全於現代自動電訊系統之保護，始得全面防護而無缺失。然被彈劾人鹿潔身自69年即任職於臺鐵局，歷經列車長、副站長、段長、處長、主任秘書、副局長及局長一職，惟在大里事件之重大行車事故後，猶仍未記取教訓，體認ATP及其遠端監視系統對行車安全之重要性，善盡指揮監督之責，且由任職臺鐵局之資歷觀之，亦應深知臺鐵局組織文化對行車安全之必要性，然於任職首長期間就應建立完善人員管理、安全管理制度、單位橫向整合等情事卻疏於監督，致任內發生第6432次普悠瑪列車出軌、車廂傾覆，造成18人死亡、2百餘人受傷之重大事故，雖尚無涉刑事責任，暫經臺灣宜蘭地方檢察署檢察官不起訴處分（附件34），惟仍應負行政責任。被彈劾人柳燦煌、吳榮欽於臺鐵局經歷上揭大里事件之重大行車事故，並未記取教訓，謹慎行事，因本次事故遭臺灣宜蘭地方檢察署檢察官起訴（附件35）及臺鐵局懲處（附件36）在案。其中被彈劾人柳燦煌於辦理本案電聯車驗收過程中，疏未將攸關行車安全之ATP遠端監視系統列入檢驗測試程序，致本案電聯車在未具ATP遠端監視系統功能之情況下，即投入營運；被彈劾人吳榮欽疏於綜理所務，未踐行落實監視ATP隔離開關機制之責，致本案電聯車自檢驗與驗收，迄投入營運以來，均未察知ATP遠端監視系統未作動，使前揭安全防護措施無法發揮應有功能，形同虛設，綜合上開種種違失，終致發生本案重大死傷之行車事故，核有公務員懲戒法第2條第1款之應受懲戒事由及有懲戒之必要，爰依憲法第97條第2項及監察法第6條之規定提案彈劾，並移送公務員懲戒委員會審理，依法懲戒。