

壹、案由：據審計部函報：稽察財政部關稅總局執行「海關建置機動式貨櫃檢查儀計畫」及高雄關稅局執行「高雄關稅局建置機動式貨櫃檢查儀計畫」，涉有未盡職責及效能過低情事乙案。

貳、調查意見：

財政部高雄關稅局（下稱高雄關稅局）為因應美國政府所推動貨櫃安全計畫，以享有輸美貨櫃快速通關待遇，並提升貨櫃檢查效率及國家經貿競爭力，爰計畫使用非破壞性檢查設備，先對輸美貨櫃作快速之安全檢測；嗣財政部關稅總局（下稱關稅總局）為加強查緝不法進出口、提升我國貨物出口競爭力及配合世界關務組織推動之全球貿易安全與便捷標準架構，計畫再購置機動式貨櫃檢查儀（下稱貨櫃檢查儀），以供各關稅局執行儀檢業務。該二機關先後提報建置貨櫃檢查儀計畫，並經財政部核轉行政院核定辦理後，即由高雄關稅局及關稅總局分別耗資新臺幣（下同）約1億9千萬元及4億2千萬元，各購置2部及5部貨櫃檢查儀等設施（另含委託技術服務及相關建築工程等採購案），然因規劃未能周延及驗收作業爭議等情，致延宕購案執行進度，影響設備建置時程。茲將調查意見臚陳如下：

一、高雄關稅局已先認定2部貨櫃檢查儀之進口貨品分類為車輛，卻未注意其車身尺寸超出法令限制，而未能取得行車證照，致影響驗收作業及計畫期程，洵有未當。

（一）按「道路交通安全規則」第8條規定，汽車牌照包括號牌、行車執照及拖車使用證，為行車之許可憑證，由汽車所有人向公路監理機關申請登記。同規則第38條第1項規定，大貨車全長不得超過11公尺、汽車全寬不得超過2.5公尺、各類大型車全高

不得超過 3.8 公尺。又本案高雄關稅局採購 2 部貨櫃檢查儀之契約「補充規定」第 20（各項證照申請）及第 21 條（驗收）規定：「承包商需負責各項證照申請及取得作業。……有關請領車輛牌照及檢驗事宜所發生之稅捐及規費等……均由承包商負擔。」、「本專案各項設備承包商須先經行政院原子能委員會測試合格，取得使用執照等，車輛亦取得相關執照後，方得進行正式驗收程序。」另契約「備註條款」第 15 條（交貨）之 1 規定：「立約商應自決標通知日起 300 日內（即 95 年 10 月 24 日前）將本案貨品一次交運至高雄關稅局之指定地點，免費完成安裝、測試及訓練課程、負責費用申辦各項證照手續並報請驗收」。

- (二)查 90 年 9 月 11 日美國發生恐怖份子劫持民航機衝撞紐約市雙子星大樓之事件，美國為避免恐怖組織利用海運貨櫃載運具毀滅性武器，爰推動與各國簽訂貨櫃安全計畫(Container Security Initiative)，對輸往美國之貨櫃於出口港裝船前，以非破壞性檢查設備進行安全檢查。高雄關稅局為因應該貨櫃安全計畫，即於 92 年 5 月 16 日提出建置 3 部貨櫃檢查儀之計畫書，經行政院於 11 月 7 日核定建置數量為 2 部。原定 93 年辦理招標作業，然因立法院無黨聯盟對所需經費動支第二預備金支應仍有意見，嗣該院於 94 年 1 月 21 日第 5 屆第 6 會期第 16 次會議審議 94 年度中央政府總預算案時，始通過本財物採購案之預算，惟應將小型 X 光機相關採購計畫向相關委員會報告，經同意後始得動支。9 月 16 日立法院第 6 屆第 2 會期第 2 次會議決議：原凍結之預算准予動支。10 月 28 日高雄關稅局函送 2 部貨櫃檢查儀之採購委託書及招標文件等，委請中央信託

局股份有限公司（下稱中信局）採最有利標決標方式代辦招標事宜。12月20日中信局進行開標，計有4家廠商投標，經審查及評選後，於12月28日以1.86億元決標予文承興業股份有限公司（下稱承商），承商提供HCV-Mobile 3000型號之貨櫃檢查儀，其型錄顯示其長、寬、高各為11.85、2.45、4公尺，車重約為22.5公噸。其後本項購案之後續辦理情形如下：

- 1、95年8月24日承商申請本案進口貨物稅則預先審核，經高雄關稅局核定之貨品分類列第8705.90.40.00-5號（即「放射線車」）徵稅放行，其理由為：依檢附之型錄說明書，係裝載有X光檢查儀之特種車輛。
- 2、95年9月15日貨櫃檢查儀2部運抵高雄關稅局，並於9月18日完成點收。10月25日交通部公路總局（下稱公路總局）臺北區監理所派員現場量測尺寸結果為：長11.82公尺、寬2.55公尺、高3.9公尺，核與「道路交通安全規則」第38條第1項規定之車輛尺度限制不符，惟該所考量該貨櫃檢查儀之特定用途，且無須經由曳引即得以原動機行駛，故認定尚符合該規則第83條第1項第3款所定之動力機械，並於11月1日檢發「動力機械行駛道路臨時通行證」予承商。
- 3、95年10月24日、11月3日及17日承商分別檢送測試報告及臨時通行證予高雄關稅局，並要求辦理驗收。11月28日該局函復：貨櫃檢查儀以「動力機械行駛道路臨時通行證」辦理驗收，核與規定不合。
- 4、95年12月20日立法委員林○○國會辦公室邀集相關單位召開協調會議，公路總局初步同意研究

修法之可行性，而以特種車輛之方式專案核發牌照。

- 5、95年12月25日公路總局傳真通知所屬臺北區監理所略以：「該2部貨櫃檢查儀進口報單係以車輛名義進口，當無申請動力機械相關規定之適用。」12月27日該所函知承商原核發之「動力機械行駛道路臨時通行證」作廢。96年1月5日高雄關稅局並函請承商依規定洽交通部主管機關申請核發車輛正式執照。
- 6、96年1月8日立法委員林○○國會辦公室復邀集相關單位召開協調會議，並請交通部立即研擬法規修正，將貨櫃檢查儀列入特殊車輛，以便核發行車執照，另先核以車輛臨時通行證，作為行駛道路之憑證。
- 7、96年1月15日高雄關稅局函請行政院公共工程委員會（下稱工程會）釋示臨時通行證是否得予認定屬契約所列之「相關執照」。1月24日工程會邀集相關單位召開協調會，其會議結論略以：
 1. 高雄關稅局表示貨櫃檢查儀於執行任務時，有行駛於市區道路之需求；
 2. 本案須取得「汽車」之相關執照，非屬「動力機械」；
 3. 高雄關稅局應更積極處理相關爭議，並儘速研擬後續處置措施，未來應通盤檢討，充分掌握市場資訊，妥適訂定規範，避免類似爭議發生。3月19日工程會復召開本項採購疑義會議，有關制度面回饋檢討略以：未來類此貨櫃檢查儀採購案，招標機關辦理採購時應先行瞭解相關法令規定，涉及相關法令修正者，宜及早配合辦理，以避免將來採購程序發生適用法令爭疑。
- 8、96年3月28日高雄關稅局函知承商本案已逾履

約期限 155 日，應自本通知日起 30 日內繳納逾期違約金 2,883 萬元，每逾 1 日按日計課 18 萬 6,000 元，至達契約價金總額 20%為上限，並將承商名稱及相關情形刊登政府採購公告。承商即向該局提出異議，該局於 4 月 26 日函復承商表示礙難受理。

- 9、96 年 5 月 8 日承商向工程會採購申訴審議委員會申請調解，要求高雄關稅局儘速辦理驗收及支付價款餘額 1 億 3,020 萬元等事宜。承商並於 5 月 9 日向工程會採購申訴委員會提起申訴（第 1 次），要求該局 4 月 26 日函示之原處理結果撤銷、驗收程序延誤不可歸究承商、不應將承商刊登政府採購公報、不應終止契約或暫停執行或任何不利之作為。
- 10、96 年 5 月 11 日財政部函請部分駐外代表處蒐集駐在國之貨櫃檢查儀是否應取得公路行車證照等資料。6 月間，財政部將相關資料提供交通部作為修法之參考，相關駐外代表處之函復內容略以：英國海關所使用之貨櫃檢查儀均架置於申領有公路行車執照及車輛牌照之貨車上；美國海關係將貨櫃檢查儀歸屬於卡車，由國土安全部發予汽車號牌；新加坡移民及關卡局之貨櫃檢查儀須向道路管理局登記取證；貨櫃檢查儀於法國需取得公路行車證照；泰國並無針對貨櫃檢查儀之相關核照規定；西班牙海關之貨櫃檢查儀倘架裝於交通工具並行駛於公路，則須申請行車執照。
- 11、96 年 7 月 18 日工程會針對承商第 1 次申訴提出採購申訴審議判斷書（訴 0960173 號），並撤銷原異議處理結果，其判斷理由略以：承商申請進口時，係以貨品分類號列「9030.10.00.00-4」

及「機動式 X 光貨櫃檢查儀」為名，嗣由高雄關稅局核定改列「8705.90.40.00-5」，即「放射線車」。本案以「車輛用」之貨品分類號列進口，係由該局主動核定，非承商主動申請認定，且交通部已於 96 年 2 月 15 日函稱原則同意就汽車牌照部分予以專案核准，在此之前因汽車牌照問題所延宕之期間應予扣除，違約天數僅 48 天，逾期比率為 16%，未構成政府採購法第 101 條第 1 項第 10 款（因可歸責於廠商之事由，致延誤履約期限，情節重大者）及其施行細則第 111 條（履約進度落後 20% 以上，且日數達 10 日以上）所稱之情節重大，原異議處理結果應予撤銷。

- 1 2、96 年 8 月 29 日高雄關稅局召開專案應變小組會議，其結論略以：「迄 96 年 8 月 31 日已逾履約期限達 200 天（逾期違約金達契約規定之 20% 上限），將專函通知承商解除契約，並繳納逾期違約金；另將依規定刊登政府採購公報。」9 月 4 日該局函知承商解除契約，並繳納逾期違約金（3,720 萬元）及返回已支付之 30% 契約價款（5,580 萬元）。並於 9 月 12 日函知承商將依規定刊登政府採購公報。9 月 28 日承商提出異議，該局於 10 月 15 日予以駁回。
- 1 3、96 年 9 月 5 日財政部函送「道路交通安全規則」第 38 條及車輛安全檢測基準第 8 點修正草案條文對照表予交通部，並表示貨櫃檢查儀車已逾現行車輛之規格規定，請該部配合研議增修相關車輛規格。9 月 11 日交通部函復：經參酌國外之規定及公共利益需求之必要性，爰研議增訂「道路交通安全規則」第 80-1 條，將此等特殊規格車輛，以請領臨時通行證行駛道路方式納入規範

- (96 年間，關稅總局陸續 7 次研提「道路交通安全規則」之修正建議報請財政部核轉交通部)。
- 1 4、96 年 9 月 11 日工程會函送 5 月 8 日承商申請調解之調解不成立證明書(調 0960317 號)予兩造，該會認為證照問題核屬公法爭議及違約金尚未確定，故不予受理及請求尚無理由。
 - 1 5、96 年 10 月 29 日承商向工程會提起第 2 次申訴(針對高雄關稅局 10 月 15 日函復之異議駁回)。97 年 3 月 26 日該會函送第 2 次申訴審議判斷書(訴 0960452 號)予兩造，該會認為有關行車證照問題所造成之延遲，不可全部歸責於承商，並撤銷原異議處理結果。2 月 25 日承商復向工程會提起調解，請求該局恢復契約之履行及撤銷逾期違約罰款處分。
 - 1 6、97 年 5 月 15 日交通部與內政部會銜修正發布「道路交通安全規則」第 80-1 條：「政府機關專供治安及防疫等用途之特殊規格車輛，得經主管機關報經交通部核定，比照前條規定(貨車裝載整體物品申請核發臨時通行證之相關規定)向公路監理機關申請核發臨時通行證，憑證行駛」。
 - 1 7、97 年 7 月 24 日高雄關稅局依承商之申請，向高雄市監理處申請核發該 2 部貨櫃檢查儀之臨時通行證。8 月 14 日高雄市監理處核發「政府機關專供治安及防疫特殊規格車輛臨時通行證」。
 - 1 8、97 年 11 月 24 日工程會函送 2 月 25 日承商所提調解之履約爭議調解成立書(調 0970148 號)予兩造，以違約天數 141 天計罰逾期違約金(14.1%)及於驗收通過後減少契約價金 5%，雙方並繼續履約及進行驗收程序。12 月 18 至 20 日高雄關稅局辦理初驗結果尚有 99 項待改進、7 項不合

格；經承商改善後，於 98 年 1 月 15 至 17 日辦理正式驗收，仍有 4 項待改進、6 項待確認；經承商再完成改善後，於 3 月 2 日複驗合格。6 月 18 日貨櫃檢查儀正式上線使用，分別置於高雄港第 4 及第 5 貨櫃中心儀檢站。

(三)綜上，「道路交通安全規則」明定汽車須申領相關牌照，以供行車之許可憑證，另對車身尺度亦有所限制。嗣經財政部洽請駐外代表處蒐集資料後發現：英國、美國、新加坡、法國及西班牙等國相關單位之貨櫃檢查儀，亦須取得相關行車證照，始能行駛於公路。本案高雄關稅局採購 2 部貨櫃檢查儀於 94 年 12 月 28 日決標時，該局卻未注意承商所提型錄之車輛尺度已超出法令限制，又於 95 年 8 月 24 日承商申請本案進口貨物稅則預先審核時，該局核定之貨品分類為「放射線車」，貨櫃檢查儀係由該局認定以車輛之貨品分類進口。本案履約完成日期為 95 年 10 月 24 日，設備雖於 9 月 18 日經高雄關稅局完成點收，惟該等貨櫃檢查儀之車身尺度超出法令限制，而未能取得相關行車證照並完成驗收，承商並於 96 年 5 月至 97 年 2 月間，向工程會多次申請調解及提出申訴，嗣經工程會完成調解及申訴審議程序，交通部並於 97 年 5 月 15 日增修相關法令後，8 月 14 日該 2 部貨櫃檢查儀始取得臨時通行證，並於 98 年 3 月 2 日完成驗收，惟距設備點收日已約達 2 年半。本案高雄關稅局已先認定 2 部貨櫃檢查儀係以車輛之貨品分類號列進口，且早已知悉車身尺度，卻未能確認行車證照之核發作業，有無法令窒礙難行之處，而能預先因應妥處，肇致計畫執行期間，因該等貨櫃檢查儀於當時法令規定下，無法順利取得車輛相關證照，造成調解及申訴情事

，並須待修訂交通法令後，始能取得相關行車證照及完成驗收，嚴重影響整體計畫期程，洵有未當。

二、高雄關稅局建置 2 部貨櫃檢查儀之使用效能不彰，且儀檢作業仍有諸多問題尚待解決，皆應檢討改進，以達原儀檢之預期目標。

(一)查本案高雄關稅局採購 2 部貨櫃檢查儀原提報計畫之預期績效指標及評估基準記載，每部貨櫃檢查儀每小時可檢查 15 至 20 只貨櫃，每月約可檢查 7,000 只貨櫃，嗣參據美國海關提供該局半固定式貨櫃檢查儀之每小時最大掃描貨櫃量後，於 93 年 6 月修正為每月約可查驗 3,600 只貨櫃。然於 98 年 6 月 18 日至 12 月 31 日期間，該 2 部貨櫃檢查儀計檢驗 3,086 只貨櫃，檢驗比率占所轄港區貨櫃量僅約 0.73%，每部貨櫃檢查儀每日之查驗數量約為 10 只貨櫃。

(二)復查本案高雄關稅局建置之貨櫃檢查儀，分別置於高雄港第 4 及第 5 貨櫃中心儀檢站各 1 部，於 97 年 6 月 18 日正式上線使用後，其發現之主要問題有：「1. 高雄港部分貨櫃站先天條件不良，貨櫃出站後即進入課稅區，造成儀檢貨櫃管控困難，順道儀檢不易，儀檢動線及相關作業等問題，仍須與相關業者協調解決。2. 海運及倉儲業者認為進出口貨櫃繳清倉租，出其管制站後，非業者所可管控，應非其責任，高雄關稅局則認為貨櫃未完成儀檢之前，應屬業者之責任，雙方認知顯有差異，仍待協調解決。」關稅總局陳稱：「貨櫃檢查儀檢測櫃量偏低之原因，係儀檢作業尚須配合作業流程、資訊系統、法令修訂及與業者充分溝通等，俟 99 年 3 月試辦 6 個月查驗作業及前述問題陸續解決後，應可逐步提高作業績效。目前正制訂儀檢作業要點，

並持續加強與相關業者之溝通協調工作，將配合實務儀檢作業，建立整體儀檢機制。」惟本案之建置計畫，高雄關稅局早於 92 年 5 月 16 日提出「海關建置機動式貨櫃檢查儀計畫書」，迄今竟有諸多運作問題仍未解決。

(三)綜上，本案高雄關稅局建置 2 部貨櫃檢查儀，原規劃每部貨櫃檢查儀每月約可檢查 7,000 只貨櫃，嗣調降為 3,600 只貨櫃，然於 98 年下半年期間，每月平均僅約查驗 280 只貨櫃，與原預期效益顯有鉅幅落差。又該等貨櫃檢查儀於 97 年 6 月 18 日啟用迄今，仍有作業流程、資訊系統、儀檢動線及責任歸屬等問題尚未解決。高雄關稅局於 92 年 5 月 16 日提出本建置計畫至 97 年 6 月 18 日開始啟用之 5 年期間，竟未積極預設及研擬解決相關作業窒礙之處，致設備使用效能不彰，確有可議。

三、關稅總局購置 5 部貨櫃檢查儀未考量計畫實際執行情形，覈實編列年度預算，致預算執行成效不彰，應予檢討改進。

(一)按「中央政府各機關單位預算執行要點」第 17 點規定：「為加強預算之執行，避免發生進度嚴重落後及經費鉅額保留，所列計畫於編定預算案後，應依下列原則先進行相關籌劃作業之安排：1. 延續性計畫應切實依照原定分年進度辦理，以前年度執行結果如有進度落後情形，應積極檢討改善……。」查 90 年 11 月 23 日財政部檢送關稅總局採購大型 X 光貨櫃檢查儀計畫暨經費評估等資料報請行政院鑒核，91 年 2 月 22 日行政院函復同意購置 2 部大型 X 光貨櫃檢查儀，並於 93 及 94 年度前由高雄及基隆關稅局分別完成建置。92 年度該等大型 X 光貨櫃檢查儀原編預算 3 億 2 百餘萬元，經 91 年 10 月 24 日立

法院第 5 屆第 2 會期財政、預算及決算兩委員會第 4 次聯席會議決議：「關稅總局及所屬單位 92 年度所編採購大型 X 光貨櫃檢查儀之所有相關預算均予刪除。90 年度及 91 年度通過預算未用部分（3 億 1 千 3 百餘萬元），自即日起凍結。」又 93 年度原編預算 1 億 8 千 9 百餘萬元，經 93 年 1 月 13 日立法院第 5 屆第 4 會期院會審議 93 年度中央政府總預算案時，予以全數刪除，又前經凍結之預算仍未解凍，致相關採購作業均停止執行。94 年 1 月 21 日立法院第 16 次會議審議 94 年度中央政府總預算案決議：「關稅總局以後不得再編列大型 X 光機檢查儀及相關週邊預算」。

(二) 本案關稅總局建置大型 X 光貨櫃檢查儀等預算，因 90、91 年度預算經立法院凍結，該院復決議該總局不得再編列該項預算，該總局即於 94 年 3 月另增「海關建置機動式貨櫃檢查儀計畫」替代，其後貨櫃檢查儀之購案辦理情形：

- 1、94 年 5 月 26 日財政部將「海關建置機動式貨櫃檢查儀計畫」函轉行政院，該計畫預定購置貨櫃檢查儀 7 部。8 月 9 日行政院函復表示購置數量建議減為 3 部，分別配置於基隆港、臺中港與高雄港。3 部貨櫃檢查儀預計總經費 3 億 5,938 萬 3 千元，分 2 年辦理，先於 95 年度編列 9,242 萬 1 千元。
- 2、95 年 2 月 24 日財政部函請行政院同意關稅總局動支第二預備金另購 2 部貨櫃檢查儀置於基隆港及臺中港，8 月 4 日行政院主計處核准動支第二預備金 2 億 4,702 萬 6 千元，5 部總經費計約 6.1 億元。
- 3、95 年 10 月 23 日工程會辦理本案之採購稽核，並

於 12 月 18 日召開會議，其中有關關稅總局擬採最有利標決標方式辦理招標，該會認為如屬非以現貨供應之財物採購，宜採異質最低標決標。12 月 20 日該總局函請財政部核定准採最有利標決標方式辦理。該部於 96 年 1 月 2 日函復同意採最有利標決標辦理。1 月 15 日該總局復函請工程會釋示，1 月 25 日該會函復略以：「請留意本會 95 年 12 月 18 日會議相關結論，並注意避免發生類同之爭議，以確保旨述採購之品質、功能及效率。」該總局即決議改採異質最低標決標辦理招標。至此本案仍未完成招標作業，致 95 年度僅執行 104 萬 3 千元，執行率僅約 0.31%。96 年度賡續編列預算 2 億 8,049 萬 4 千元，另之前年度保留數 3 億 3,744 萬 7 千元。

- 4、96 年 8 月 2 日關稅總局召開專案小組會議，完成「海關建置貨櫃檢查儀 5 部採購案」之招標前置作業，並於 8 月 24 日函送本購案之需求規格書予財政部，及請該部儘速協調交通部修正「道路交通安全規則」。
- 5、96 年 12 月 10 日關稅總局函請財政部協助專案保留尚未執行預算至 97 年度繼續執行。因立法院於 96 年 6 月 15 日始通過 96 年中央政府總預算案，且依該院朝野黨團協商結論作出凍結相關建置經費一半及全數凍結整地費用，並須提出專案報告後始得動支，致 96 年度僅執行 7 千元，幾無執行率。97 年 3 月 19 日行政院函復財政部准予保留已決標建築物經費 864 萬 2 千元，96 年底尚未發生權責經費共計 6 億 0,760 萬 4,000 元，免予保留。
- 6、97 年 3 月 20 日關稅總局總局長會同財政部會計

長等赴行政院主計處協調，主計處同意視本案執行進度申請動支第二預備金或編列 98 年度預算支應。

- 7、97 年 4 月 18 日關稅總局為計畫續行之需，函請財政部核轉行政院准予動支第二預備金。5 月 5 日財政部函轉行政院核定准予動支第二預備金 2 億 6,860 萬 4 千元，以支應 97 年度所需經費。
- 8、97 年 5 月 15 日交通部與內政部會銜發布修正「道路交通安全規則」第 80-1 條之相關規定，以解決有關貨櫃檢查儀取得執照之問題。
- 9、97 年 7 月 25 日關稅總局委託臺灣銀行採購部代辦本財物採購之招標作業。10 月 27 日臺灣銀行辦理開標，計 3 家廠商投標，12 月 15 日決標予英商 Rapiscan Systems 公司（5 部總價為 3 億 7,180 萬元，其型號為 Eagle Mobile M4507）。
- 10、97 年度關稅總局執行 2,446 萬 7 千元，執行率約為 8.83%。98 年度該總局續編列儀器設備經費 3 億 3,900 萬元，另之前年度保留數 1 億 3,418 萬 6 千元。98 年 11 月 3 日及 5 日第 1 批 2 部分別交貨至基隆及高雄關稅局（分別逾期 19 天及 21 天交貨），第 2 批第 1 部於 11 月 10 日交貨至臺中關稅局（逾期 1 天交貨），第 2 批第 2、3 部於 12 月 10 日及 11 日交貨至臺中及基隆關稅局，並於 99 年 1 月 7 日前全數完成驗收，計支付承商 3 億 3,083 萬 4 千元及委託驗收款 365 萬元，3 月 1 日起開始試辦使用貨櫃檢查儀之儀檢作業。

(三)綜上，本案關稅總局建置大型 X 光貨櫃檢查儀等預算，因 90、91 年度經立法院凍結，該院復決議該總局不得再編列該項預算，該總局即另規劃建置貨櫃檢查儀計畫替代。94 年 8 月經行政院同意購置 3

部貨櫃檢查儀，總經費約為 3 億 5,938 萬 3 千元，分 2 年辦理，並先於 95 年度編列 9,242 萬 1 千元，95 年 4 月行政院另同意該總局動支第二預備金 2 億 4,702 萬 6 千元增購 2 部，96 年度賡續編列預算 2 億 8,049 萬 4 千元。嗣因關稅總局擬採最有利標或異質最低標決標方式辦理招標之爭議，及未考量貨櫃檢查儀車身尺度超出「道路交通安全規則」之限制等問題，而未能如期辦理招標作業，致 95、96 年度僅執行 104 萬 3 千元及 7 千元，幾無執行率可言。97 年 3 月行政院更將本案迄 96 年底尚未發生權責經費 6 億 0,760 萬 4,000 元繳庫，關稅總局為計畫續行之需，復函請行政院同意於 97 年度動支第二預備金 2 億 6,860 萬 4 千元。97 年 5 月 15 日發布修正「道路交通安全規則」第 80-1 條之規定，貨櫃檢查儀始可取得行車證照，本案終於同年 12 月 15 日完成決標作業。關稅總局未依「中央政府各機關單位預算執行要點」第 17 點之規定，針對以前年度執行進度落後者積極檢討改善，以提升預算達成率，復未考量計畫實際執行情形，覈實編列年度預算，致 95 及 96 年度編列預算及動支行政院第二預備金後，由於執行率低落，大部分預算竟遭繳回，除違反預算籌編原則，影響政府整體資源之統籌分配運用外，亦徒增行政作業程序，應予檢討改進。

四、交通部應檢討部分大型特殊規格車輛，竟以動力機械核發臨時通行證並續發使用迄今之現狀，允宜研提相關修正建議方案，以使交通法令更為週延。

(一)按 92 年 7 月 31 日交通部及內政部會銜修正發布之「道路交通安全規則」第 83 條第 1 項規定，非屬汽車範圍必須行駛於道路之動力機械，應向公路監理機關申請核發臨時通行證，憑證行駛。同條第 3

項規定，進口第 1 項之動力機械，屬裝配起重機械專供起重用途且無載貨容量之起重機車者，其方向盤應在左側。然於 92 年 7 月 31 日之前，並未有第 83 條第 3 項有關動力機械定義之相關規定，且第 3 項僅限起重機車者為動力機械。由於早期相關法令未臻完備，公路監理機關對於非屬汽車範圍之動力機械種類，缺乏明確認定之定義，因此自 76 年起，對於臺灣電力股份有限公司（下稱臺電公司）之卡車型附載拉線機工程車、公路總局或交通部臺灣區國道高速公路局之橋樑檢查機及高雄市政府消防局之雲梯消防車與臺北縣政府消防局之水庫消防車、雲梯消防車等，雖以車輛名義申請進口，然因其特殊規格而無法申領牌照，惟公路監理機關考量渠等機具均為執行公務或民生重大工程所需，而認定可視為動力機械，並予核發臨時通行證（限期 6 個月，屆期可申請換證），俾供其任務需要時憑證行駛，且續發臨時通行證至今。

- (二)查 95 年 6 月 30 日修正發布「道路交通安全規則」第 83 條第 1 項明定，非屬汽車範圍之動力機械係指：一、不經曳引而能以原動機行駛之工程重機械。二、屬裝配起重機械專供起重用途且無載貨容量之起重機車或其他自力推動機械。三、其他特定用途設計製造，不經曳引而能以原動機行駛之機械。其後相關特殊規格之車輛，公路監理機關已無再比照早年視為動力機械，而核發臨時通行證之情事。交通部針對前揭比照動力機械而核發臨時通行證，惟迄今仍續發使用之特殊車輛，已於 99 年 1 月 8 日函請公路總局及臺北、高雄兩市交通局檢討改善，如確因公共工程或安全任務所需之特殊車輛，而有檢討現行車輛規格之需要，亦併請公路總局研提

相關檢討修正建議。惟早期已核發並仍續發臨時通行證之特殊規格車輛計有：

車型	車輛所有人	車輛種類	數量	核發單位
工程車	臺電公司	臺電公司卡車附拉線機	6	公路總局臺中區監理所
	臺電公司	臺電公司卡車附拉線機	1	高雄市監理處
檢查機(車)	公路總局第二區養護工程處	橋樑檢查機	1	公路總局臺北區監理所
	公路總局第四區養護工程處	橋樑檢查機	1	公路總局臺中區監理所
	交通部臺灣區國道高速公路局中區工程處	橋樑檢查機	1	公路總局臺中區監理所
	公路總局第三區養護工程處	橋樑檢查機	1	公路總局高雄區監理所屏東監理站
消防車	臺北縣政府消防局	水庫消防車	6	公路總局臺北區監理所
	高雄市政府消防局	雲梯消防車	1	高雄市監理處
	臺北縣政府消防局	雲梯消防車	2	公路總局臺北區監理所基隆監理站

(三)綜上，92年7月31日修正發布之「道路交通安全規則」第83條第3項中，始增訂動力機械係屬裝配起重機械專供起重用途且無載貨容量之起重機車，其方向盤應在左側者，惟其對動力機械之定義仍未合宜。公路監理機關考量臺電公司卡車型附載拉線機工程車、公路單位橋樑檢查機、地方政府消防局水庫消防車及雲梯消防車等特殊規格之車輛，係為執行公務而將其視為動力機械，並核發臨時通行證，俾供憑證行駛於公路。嗣95年6月30日修正發布「道路交通安全規則」第83條第1項各款明定非屬汽車之動力機械範疇，且以裝有輪胎而方向盤在左側者，方得向公路監理機關申請核發臨時通行證，其後相關特殊規格之車輛，未再有視為動力機械，

而核發臨時通行證之情事。惟早年比照動力機械而核發臨時通行證之特殊規格車輛，迄今仍續發臨時通行證而可行駛於道路，雖皆屬執行公共工程或安全任務所需之特殊車輛，交通部暨相關公路監理機關亦應檢討該等特殊車輛規格之需要，研提相關修正建議方案，俾利相關交通法令更為週延。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，函請財政部轉飭所屬確實檢討改進，並於二個月內見復。
- 二、調查意見四，函請交通部確實檢討改進，並於二個月內見復。
- 三、調查意見函請審計部參考。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購、財政及經濟委員會聯席處理。