

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部。

貳、案由：交通部臺灣鐵路管理局於辦理「空調客車設備更新工程」中，核有諸多違失，更涉有人謀不臧之綁標情事，爰依監察法第 24 條之規定提案糾正。

參、事實與理由：

本案交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）於辦理「空調客車設備更新工程」（下稱本工程）之合約制定、招標作業及監造履約等過程中，核有諸多違失，更涉有人謀不臧圖利特定廠商等情事，應予糾正促其改善，茲提出事實與理由如下：

一、臺鐵局相關人員涉嫌勾結廠商進行綁標，於本工程車廂內裝板材規範中指定特定廠牌，不當限制競爭，並於開標前提供廠商規範及開標後收取廠商賄款，核有重大違失；交通部未善盡稽核監督之責，亦有違失。

按政府採購法第 26 條第 1 及第 3 項規定：「機關辦理公告金額以上之採購，應依功能或效益訂定招標文件。」、「招標文件不得要求或提及特定之商標或商名、專利、設計或型式、特定來源地、生產者或供應者。但無法以精確之方式說明招標要求，而已在招標文件內註明諸如『或同等品』字樣者，不在此限。」同法第 51 條第 1 及第 2 項規定：「機關應依招標文件規定之條件，審查廠商投標文件，對其內容有疑義時，得通知投標廠商提出說明。」、「前項審查結果應通知投標廠商，對不合格之廠商，並應敘明其原因。」查同法施行細則第 44 條規定：「機關依本法第 42 條第 1 項辦理分段開標，得規定資格、規格及價格分段投標分段開標或一次投標分段開標。……前項分段開

標之順序，得依資格、規格、價格之順序開標……。」次查本工程標單之廠商資格規定：「……3. 投標時應提供相關設施及美工設計圖等之型錄規範等資料供審查，經審查合格後，始可參加價格標」。

查 90 年 8 月間，臺鐵局核定本工程「資本支出預算工程動支請示單」，所附資料包含：施工預算書、施工預算明細表、單價分析表及工程說明書等文件，其工程說明書第 1.8.2. (3) 點規定，車廂天花板及牆板材料規格「採用類似航空器內裝板材，如 KYDEX 6200 板材或更佳材質者。」復查本工程採 1 次發包，依資格、規格、價格之順序開標；90 年 10 月 5 日及同月 26 日兩次開標結果，僅唐榮鐵工廠股份有限公司（下稱唐榮公司）參與投標，因未達 3 家廠商投標而宣布流標。同年 11 月 6 日第 3 次開標時，有唐榮公司及隆成發鐵工廠股份有限公司（下稱隆成發公司）參與投標，當日之開標紀錄略以：「各商之投標文件經審標結果均合格，資格部分經審查均合格，型錄由機務處帶回審查。」有關內裝板材部分，隆成發公司僅報列 KYDEX 6200，經臺鐵局審查符合規定，而唐榮公司則報列包含 KYDEX 6200 等 4 種廠牌之板材，僅 KYDEX 6200 經該局審查符合規定。同月 27 日臺鐵局材料處（招標單位）以材心字第 12054 號函唐榮公司表示型錄資料經複審結果符合規範，但卻要求該公司原則上選用歐特美交通設備有限公司（下稱歐特美公司，其與美國 T&T 國際集團公司取得美國 KLEERDEX 公司授權獨家於中國大陸生產 KYDEX 6200 板材之亞洲地區總代理）之設計圖，另整體模組化設計及施工方法亦依該公司之內裝改造技術方案辦理。同（27）日材料處又以材心字第 12056 號函隆成發公司及唐榮公司表示規格標經審查結果合格，訂於 12 月 3 日下午 2 時於本處

開標室開價格標。12月3日開價格標時，其開標／決標紀錄略以：「唐榮公司就規格部分（美工圖），無法照本局要求，故規格標不合格」，即以新臺幣（下同）925,000,000元（底價950,000,000元）決標予隆成發公司。臺鐵局本工程承辦人於本院約詢時陳稱：「90年5月本工程內裝板材規範原為美耐板，但股長退回並表示要用模組化的凱德（KYDEX）板，我不會寫凱德板的規範，股長就把凱德板規格及價格寫給我，我才將KYDEX 6200寫入規範內。」材料處（招標單位）則稱：「材料處會看工程說明書有無問題，包含有無違反政府採購法，本案資料未見當時承辦人有提出意見。本工程開價格標時又要求規格，這樣是有瑕疵的，不應在開價格標時，又去要求規格的。」現任該局機務處車輛課主管表示：「目前相關車輛採購案，合約中已不會寫出廠牌，會寫出功能、國際規範等。」然查交通部依據立法院第6屆第2會期科技及資訊委員會第10次委員會決議要求釐清事項派員查處本工程，並於95年1月27日以交稽字第0950001241號函檢附本工程稽核監督報告予該委員會略以：「本案規範為『天花板及牆板材質採用類似航空客機內裝板材，如KYDEX 6200板材或更加材質』，雖未採用政府採購法標準用語，惟並未違背該法之規定」。

本案臺灣臺北地方法院檢察署於96年3月14日以相關涉案人員涉及貪汙治罪條例進行偵查，案經該署檢察官於同年10月9日偵結，並對有關人員提起公訴。其起訴書內容略以：「90年3、4月間，臺鐵局機務處車輛課課長告知宏領企業股份有限公司（引介本工程採用凱德板之代理商）總經理（實際負責人，下稱廠商），臺鐵局刻正規劃本工程，廠商即透過車輛課課長安排在該局舉辦產品說明會。90年6月間，

立法院通過本工程之工程預算 9 億餘元後，廠商透過不詳管道得知本工程說明書（第 1 版）未將凱德板列入其中，故於同月間某日晚間，在臺北市喜來登飯店某餐廳內，向該局機務處車輛課客貨車股股長表示如果可促成生意，將給予 80 萬元顧問費等語。該股長即要求本工程該股承辦人將板材由美耐板更改成凱德板，並自行參考廠商所提供之規範及報價後，自擬規範 1 份交予承辦人寫入採購規範內，並將施工預算明細表中之美耐板改為價格較高之凱德板。同月 30 日本工程說明書（第 2 版）定稿後，車輛課課長將確定使用凱德板之訊息告知廠商，同年 7 月 16 日前某日間又將該工程說明書傳真予廠商。本工程由隆成發公司得標後，廠商即於同年 12 月間某日晚間於客貨車股股長住處附近交付 40 萬元賄款予該股長。」案經 97 年 9 月 18 日臺灣臺北地方法院審理結果（96 訴字第 1490 號），臺鐵局機務處車輛課客貨車股股長對於違背職務之行為，收受賄賂，處有期徒刑 10 年 6 月，褫奪公權 6 年，所得財物 40 萬元，應予追繳沒收，如全部或一部無法追繳時，以其財產抵償之；車輛課課長對於主管之事務，明知違背法令，直接圖其他私人不法之利益，因而獲得利益，處有期徒刑 5 年 6 月，褫奪公權 3 年。

綜上，臺鐵局本工程承辦主管涉嫌於開標前與廠商期約綁標及提供本工程說明書，並要求所屬承辦人於內裝板材規範內逕以列舉 KYDEX 6200 特定廠牌，而未就功能訂定客觀之標準，以為審標之依據，且招標單位於開價格標時竟又要求投標廠商選用 KYDEX 相關產品，核與政府採購法及本工程標單等規定不符，開標後更收取廠商賄款，承辦課長及股長經臺灣臺北地方法院檢察署以涉有貪污治罪條例等罪嫌提起公訴，

並經臺灣臺北地方法院一審判決有罪，然交通部之稽核監督報告竟稱該綁標作為並未違背政府採購法之規定。本工程臺鐵局相關人員枉顧法令，涉嫌勾結廠商進行綁標，圖利特定廠商並收受賄賂，舞弊瀆職，核有重大違失，交通部亦未善盡稽核監督之責，洵有違失。

二、臺鐵局於辦理本工程之合約制定、招標作業及監造履約等過程中，因循錯誤先例，核有違反政府採購法、規範或合約等情，相關人員缺乏採購專業訓練，洵有違失。

臺鐵局機務處於89年3月6日完成本工程計畫資金需求之簽呈，90年6月間立法院通過本工程之工程預算，同年12月3日完成招標，91年5月29日開工，92年8月21日樣車完工，同年10月28日至93年3月30日間，另38輛車陸續開工，但均逾完工期限，由於隆成發公司工期持續延宕，93年4月起臺鐵局即暫緩送車至該公司施工，同年8月起因承商發生財務問題而呈停工狀態，同年9月10日該局函知承商終止契約，本工程僅完成38輛車；臺鐵局於執行本工程之合約制定、招標作業及監造履約等過程中，核有如下之違失：

(一)檢驗規則與品質管理作業要點不符：

1、查88年10月4日行政院公共工程委員會頒布之「公共工程施工品質管理作業要點」第8點第3項規定：「監造計畫之內容除機關另有規定外，應包括……品質計畫審查作業程序、施工計畫審查作業程序、材料與設備抽驗程序及標準、施工抽查程序及標準、……等。工程具機電設備者，並應增訂設備功能運轉測試等抽驗程序及標準」。

2、本工程之檢驗規範係以「臺灣鐵路管理局機務車輛監造檢驗規則及檢驗報表」為據，惟其內容並未包括品質及施工計畫審查作業程序、材料與設備抽驗程序及標準、施工抽查程序及標準、設備功能運轉測試等抽驗程序及標準。臺鐵局於本院約詢時坦承：「這兩年的採購案才依該作業要點來執行，我們對這些法規不是很熟悉，所以沒去注意，大家也不清楚，當時專業能力不足，目前購案都已納入。」該局自 93 年 1 月起，始將「公共工程施工品質管理作業要點」納入該局「工程採購投標須知暨契約條款」內辦理。

(二) 橡皮地板布之規範指定廠牌：

1、查本工程說明書除於第 1.8.2.(3) 點規定天花板及牆板材質採用如 KYDEX 6200 板材或更加材質者之外，另於第 1.8.7 點規定：「……全面鋪一層 2 公釐以上厚度之 METRO-FLEX 或 PIRELLI 橡皮地板布或更佳材質者，客室通道必須再鋪一層 2 公釐以上厚度之 METRO-FLEX 或 PIRELLI 橡皮地板布……。」顯然本工程之橡皮地板布規範亦指出特定之兩種廠牌，且亦加註「或更佳材質者」，而非按政府採購法第 26 條第 3 項之規定，若無法以精確之方式說明招標要求，始得註明諸如「或同等品」字樣。

2、臺鐵局於本院約詢時陳稱：「合約指定採用「METRO-FLEX 或 PIRELLI」廠牌的橡皮地板布或更佳材質者，是因為這些廠牌之前於其他客車使用過，因為訂不出規格，所以直接寫出廠牌，以前購案也是如此，以後不會再這樣寫出廠牌名稱」。

(三) 未覈實審查廠商之財力證明文件：

- 1、按「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第5條規定，機關辦理巨額採購，得視採購案件之特性及實際需要，擇定投標廠商之特定資格，並載明於招標文件，其中特定資格包含具有相當財力者，其範圍得包括實收資本額不低於招標標的預算金額之十分之一，或經會計師簽證或審計機關審定之上一會計年度或最近1年度財務報告及其所附報表。查本工程屬巨額採購（2億元以上），其標單之廠商資格標明：1.曾經製造、組裝或改造鐵路車輛之工廠，並應具備設計、製造供應能力者，須出示承作能力之具體證明文件（如履約所需設備、技術、財力、人力、場所之說明及品質管制能力等之文件）……。
- 2、本工程因隆成發公司積欠銀行及本案配件供應商等債務，該等債權人陸續向臺灣臺北地方法院及臺灣高雄行政執行處申請強制執行債權（計約202,853,997元），而使該公司資金調度困難，致材料配件供應中斷及技術人員流失，自93年8月起已呈停工狀態。然本工程查無廠商於投標時所提出之財力證明文件，亦無臺鐵局之相關審查結果，該局於本院約詢時坦承：「廠商在財務上之履約能力不足」。

(四)未完成文件審查即准許樣車開工：

- 1、查本工程說明書第1.2點規定：「……應先提供3種室內美工設計圖供本局選擇，再做實體模型經審查同意後才能施工。」第8.9點規定：「承造廠必須先行試改第1類客車及第2類客守車各1輛(樣車)，經會同本局勘查認可後再大批施工。」又第16點規定：「……所有配件、用料之規格及改造部分之設計圖應送審，並按認可之圖面及規

格施工」。

- 2、91年4月17日臺鐵局機務處以機車客字第3492號函隆成發公司表示所送美工圖原則同意採用方案一，請先製作實體模型車，經會勘完成後，再全面送車更新。同年7月5日本工程樣車開工，同年10月4日空調機、側牆骨架結構圖、內裝板、車輛整體佈置圖、真空式廁所設備、自動門系統、主配電盤、座椅及主要配件配置圖等主要組件之施工圖，始經臺鐵局審查通過，但其他部分之施工圖，隆成發公司則陸續提送該局審查。
- 3、91年10月3日臺鐵局召開模型車會驗會議，機務處提出23點建議事項，同月4日之模型車會驗會議亦提出15點建議事項，其後該局即未召開會驗會議。92年8月21日樣車完工，並於同月26日完成驗收。臺鐵局於本院約詢時坦承：「施工圖承商分20幾次陸續提送審查，部分圖說未通過審查，但樣車已於92年5月開工，且實體模型還未通過就送樣車，程序是有疏失，不符合約規定」。

(五)監造工作日誌未詳實填寫：

- 1、查「臺灣鐵路管理局機務車輛監造檢驗規則及檢驗報表」第11點規定：「監造小組應逐日填寫監造日記，呈報機務處備查。」本工程已完工交車之39輛車，臺鐵局均能提出所填列之監造工作日誌，惟該117張監造工作日誌中之施工項目、檢查項目、通知改善事項等欄位，多數僅填列施工項目之欄位，檢查項目及通知改善事項之欄位，各僅16及4張填有檢查結果。又目前置於隆成發公司38輛車之監造工作日誌，因該公

司表示本工程已停工，且品管人員均已離職，該等資料尋找困難，至今仍未提供該局。

- 2、臺鐵局於本院約詢時陳稱：「監造工作日誌應該填寫施工情形、抽查及缺失項目等；其檢查項目空白是不符規定的。監造工作日誌不是每日填寫，是有派人去監造時才有填寫，機務處高雄機場監造人員填完後就放在廠商那兒，也沒有再陳核，且沒有填寫很完整，並未落實填寫監造工作日誌」。

(六)施工進度提報不實：

- 1、本工程為行政院公共工程委員會及交通部列管案件，臺鐵局每月均須填報工程執行進度。然90年12月3日本工程決標予隆成發公司後，91年1月該公司開始送審美工設計圖、空調機及側牆骨架結構等圖面，然當時臺鐵局竟提報交通部表示本工程執行進度已達61%。又92年1月僅10輛車開工施作（僅占本工程應完成112輛車之8.92%），該局竟提報執行進度為73.32%。同年12月已有50輛車開工，然僅完工18輛車，該局提報執行進度為94.78%。
- 2、93年7月隆成發公司完成39輛車（本工程承商僅完成39輛車），臺鐵局提報執行進度為95.77%，自94年1月起，該局每月皆提報執行進度為95.85%或95.86%。臺鐵局於本院約詢時坦承：「執行進度之填寫是依照以往慣例，決標與承商簽約後，執行進度就填寫70%，車輛採購以往都是如此，沒有明文規定，是前人的做法」。

(七)相關人員缺乏政府採購法之專業訓練：

- 1、查政府採購法早於87年5月27日公布，並自公布後1年之88年5月27日開始施行。90年8月

間，臺鐵局核定本工程之「資本支出預算工程動支請示單」，所附資料包含：施工預算書、施工預算明細表、單價分析表、工程說明書等文件，並於同年 12 月 3 日完成本工程之招標作業，然於本工程招標及履約期間，竟發生諸多違反政府採購法等規定之情事。

- 2、臺鐵局本工程承辦人於本院約詢時陳稱：「沒有參加過政府採購法訓練，僅上過 1、2 天之基本課程，也無採購人員證照。」相關主管人員亦坦承：「未受過採購訓練，也無採購人員證照，對政府採購法不熟悉，也未去注意及瞭解。員工對政府採購法之專業真的很不足，大家沒有該法的觀念，經本案後才開始進行講習及訓練，當初局內並沒有規定要去受訓。」該局辦理本工程相關人員缺乏政府採購法之專業訓練，至臻明確。

綜上，本工程臺鐵局所訂檢驗規則核與行政院公共工程委員會頒布之「公共工程施工品質管理作業要點」規定不符；除內裝板材外，橡皮地板布之規範亦違反政府採購法之規定，指定「METRO-FLEX 或 PIRELLI」特定廠牌及加註「或更佳材質者」；又未依標單之廠商資格，覈實審查投標廠商之財力證明文件，承商於施工中即因積欠銀行及配件供應商等債務，而無法繼續履約；且施工圖及實體模型尚未審查通過，即違反合約規定送樣車予廠商改裝；監造工作日誌除未逐日填寫外，其檢查項目及通知改善事項等欄位多為空白，亦未適時陳核；另本工程施工執行進度提報不實，相關人員缺乏政府採購法之專業訓練。本案臺鐵局因循引用錯誤先例，未依政府採購法相關規定辦理合約制定、招標作業及監造履約，相關人員缺乏政府採購法專業訓練，故步自封，該局於本工程

辦理過程中，確有諸多違失；又交通部疏於稽核監督，任令所屬發生上開工程採購弊端，置若罔聞，洵有未當。

- 三、本工程承包商於開工後因債務等問題而未能完成履約，臺鐵局竟任令履約保證金連帶保證書過期而遭銀行拒付，相關人員怠忽職守，莫此為甚。

查本工程「工程採購契約條款」第 11.5.1 點規定，立約商應於決標通知書之日起 10 日內繳納契約金額百分之十之履約保證金；第 11.5.3 點規定，立約商以銀行之書面連帶保證繳納履約保證金者，其有效期應較期約規定之最後履約期限長 6 個月；第 11.5.6 點規定立約商有下列情形者，其所繳履約保證金及其孳息不予發還：……5. 無正當理由而不履行契約者；6. 因可歸責於立約商之事由，致終止或解除契約者；……10. 有破產或其他重大情事，致無法繼續履約者；……12. 因可歸責於立約商之事由而造成本局之損失或費用。本工程履約保證金金額為 92,500,000 元，承包商隆成發公司以中國農民銀行前鎮分行開立之「履約保證金連帶保證書」，就該工程負連帶保證。

次查本工程原預定完工期限為 92 年 12 月 31 日，同年 7 月 21 日隆成發公司以隆字第 0721001 號函臺鐵局機務處表示本工程因部分項目與該局認知有差異及因 SARS 影響進口材料到貨日期等因素，致工程進度落後，請同意展延工期至 93 年 3 月份；同年 8 月 21 日該局機務處以鐵機車字第 0920017818 號函復該公司同意展延工期至 93 年 3 月 31 日；基此本工程「履約保證金連帶保證書」之最後履約期限應延至 93 年 9 月 30 日。92 年 8 月 21 日樣車始完工（逾期 162 天），同年 10 月 28 日至 93 年 3 月 30 日間，另 38 輛車陸續開工，但均逾完工期限（應於送車日起 90 個工作天內

完工交車)，由於隆成發公司工期持續延宕，93年4月2日臺鐵局以鐵機車字第0930007655號函該公司表示即日起暫緩送車至該公司施工。同年7月7日該局以鐵機車字第0930014953號函隆成發公司略以：「依據臺灣臺北地方法院93年6月10日北院錦93執丁字第20248號等執行命令（隆成發公司積欠銀行及本工程配件供應商等債務，該等債權人陸續向臺灣臺北地方法院及臺灣高雄行政執行處申請強制執行債權），暫停支付工程款。」同年8月起，本工程即呈停工狀態，該公司僅完成39輛車。再查臺鐵局曾於93年6月15日、7月28日、7月30日及9月29日以鐵機車字第09300013381、0930016753、0930016945、0930022639號等函請隆成發公司辦理展延或換新「履約保證金連帶保證書」，惟該公司並未辦理，該局虛耗公文往返，卻未積極進行「履約保證金連帶保證書」之相關保全措施。94年10月5日該局始以鐵機車字第0940020927號函請中國農民銀行東高雄分行履行本工程之「履約保證金連帶保證書」之連帶保證責任，並請於函到5日內給付60,290,179元（契約終止之35輛車、施工中38輛車已逾改善期限所應沒收之履約保證金）。同月11日該東高雄分行以農前授字第9448200216號函復該局表示本工程履約保證契約期限已逾期，該銀行已不負工程履約保證責任。臺鐵局於本院約詢時亦坦承：「本工程履約保證金之最後履約期限為93年9月30日，曾經函請承商辦理展延，但因對程序不熟悉，所以沒去扣押履約保證金，這是疏失。履約保證金是機務處要去負責辦理展延、保全的」。

綜上，本工程臺鐵局依承商所求同意展延工程期限至93年3月31日，履約保證金連帶保證書之最後履約期限為93年9月30日，然樣車承商遲至92年8

月 21 日才完工，另 38 輛車亦於同年 10 月 28 日至 93 年 3 月 30 日始開工，且承商所有車輛均逾期完工交車，並於 93 年中即因財務困難而無法繼續履約，該局雖曾多次函請承商展延或換新該保證書，然承商並未辦理；本工程承商施工持續延宕，甚至發生財務困難，履約能力顯有問題，該局竟未依採購契約規定完成展延或保全程序，任令 6 千餘萬元之履約保證金連帶保證書過期而遭銀行拒付，相關人員怠忽職守，莫此為甚。

- 四、臺鐵局本工程承辦主管於招標前，未經申請核准竟與廠商同赴大陸地區旅遊，事後並要求所屬承辦人採用廠商代理之產品，違失情節嚴重。

按 81 年 7 月 31 日公布之「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」第 9 條規定，臺灣地區公務員應向內政部申請許可，始得進入大陸地區。另 89 年 12 月 20 日修正之「臺灣地區人民進入大陸地區許可辦法」第 3 條規定，臺灣地區人民，經向內政部警政署入出境管理局申請，得許可進入大陸地區，但公務員除合於第 4 條至第 11 條（探親、探病、奔喪或公務等事由）規定者外，不予許可進入大陸地區。

查本工程於 89 年 3 月 6 日由臺鐵局機務處簽呈局長核准編列「復興號改造為莒光號」等 8 項工程之採購預算。該處車輛課客貨車股股長（本工程承辦股股長）即於 90 年 4 月 22 日至同月 28 日請休假 5 日申請赴香港及澳門觀光，然據本案臺灣臺北地方法院檢察署之起訴書內容略以：「客貨車股股長與廠商共同於 90 年 4 月 24 日赴大陸旅遊，並至青島參觀美國 T&T 國際集團公司（該公司與歐特美公司共同取得美國 KLEERDEX 公司授權獨家於大陸地區生產 KYDEX 6200 板材之亞洲地區總代理權），費用全由廠商支應，事

後該股長因覺不妥始返還全數支出。」同年5月該股長即要求所屬之本工程承辦人，將原規劃採用美耐板之內裝板材改為模組化之凱德板，同年8月臺鐵局核定本工程之「資本支出預算工程動支請示單」，內裝板係採該廠商代理之凱德板。該股長於本院約詢時陳稱：「廠商經常在車輛課走動，所以本工程之前就認識他；廠商邀我去大陸青島參觀，所以我就用休假去，當時並未報准去大陸地區；廠商先墊旅費，回國後我拿5萬元給廠商。」其相關主管人員亦未查知該員與廠商同赴大陸地區旅遊。

綜上，臺鐵局本工程承辦股長未經申請許可下，竟違反「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」及「臺灣地區人民進入大陸地區許可辦法」等規定，於本工程招標前之90年4月間與凱德板代理廠商同赴大陸旅遊，同年5月即要求所屬承辦人將原規劃採用美耐板之內裝板材改為模組化之凱德板，同年8月本工程合約核定，板材規範即標示該廠商代理之凱德板。臺鐵局對員工差勤考核未盡詳實，本工程承辦股長違法進入大陸地區旅遊，並涉嫌圖利廠商，擅權違法，違失情節嚴重。

五、本工程承商扣留臺鐵局38輛車，造成該局客運運能減損，其與上開諸多違失情事自難謂無因果關係；另後續與承商之訴訟應妥為因應處理，以維應有權益。

本工程應改造112輛車，然隆成發公司僅完成39輛車即因財務問題而無法繼續履約，其中有5輛車(復興號1輛、莒光號4輛)已完工，然臺鐵局因臺灣臺北地方法院等執行命令，而未支付工程款40,883,173元，但另有38輛送改造車廂遭該公司扣留(其殘值約15,164,446元)。95年7月26日該局機務處以鐵機車字第0950017346號函要求該公司返還尚未完工且終

止契約之 38 輛車，及賠償該局損失 30,937,469 元。因該公司遲不歸還該 38 輛車，該局已於同年 12 月 22 日向臺灣臺北地方法院提起訴訟，請求立約商該公司歸還 38 輛車及賠償損失，案經該地方法院於 96 年 12 月 5 日民事判決臺鐵局勝訴，隆成發公司不服民事判決而上訴。97 年 7 月 11 日臺鐵局收受隆成發公司試行和解之律師函，經該局委請律師研議後，不同意和解，並函復該公司仍依程序採訴訟方式處理，本案迄 97 年 9 月止，臺灣高等法院仍審理中。

本工程臺鐵局遭隆成發公司扣留 38 輛車，包含 24 輛莒光號車廂及 14 輛復興號車廂，該局於本院約詢時陳稱：「因 38 輛車遭承商扣留，莒光號原本是掛 10 輛車廂，現在只掛 8 輛車廂，平日並不影響運務，假日才有影響。」因 38 輛車未加入營運之運能損失估算如下：

(一)24 輛莒光號車廂部分：

- 1、單輛車廂每日運能 30,811 座位公里，24 輛車廂每日運能損失 739,464 座位公里。
- 2、每座位公里費用 1.75 元。
- 3、93 至 96 年平均旅客利用率 60.17%。
- 4、目前莒光號總輛數 429 輛，每日營運輛數 249 輛，車輛利用率  $249/429=58.04\%$ 。
- 5、24 輛莒光號車廂 93 至 96 年平均每年運能降低之損失金額： $739,464(\text{座位公里})\times 60.17\%(\text{旅客利用率})\times 1.75(\text{座位公里費用})\times 58.04\%(\text{車輛利用率})\times 365(\text{日})=164,951,156$  元。

(二)14 輛復興號車廂部分：

- 1、單輛車廂每日運能 33,098 座位公里，14 輛車廂每日運能損失 463,372 座位公里。
- 2、每座位公里費用 1.46 元。

3、93至96年平均旅客利用率55.72%。

4、目前復興號總輛數150輛，每日營運輛數78輛，車輛利用率 $78/150=52\%$ 。

5、14輛復興號車廂93至96年平均每年運能降低之損失金額： $463,372(\text{座位公里})\times 55.72\%(\text{旅客利用率})\times 1.46(\text{座位公里費用})\times 52\%(\text{車輛利用率})\times 365(\text{日})=71,546,758\text{元}$ 。

(三)93至96年間因38輛車運能降低之損失金額總計： $4\text{年}\times(164,951,156\text{元}+71,546,758\text{元})=4\text{年}\times(236,497,914\text{元})=945,991,656\text{元}$ 。

綜上，本工程應完成改造112輛車廂，然隆成發公司僅完工39輛車即無法履約，終止契約輛數達73輛，臺鐵局並扣留其中已完工5輛車之工程款4千餘萬元，然其中38輛車該局已送該公司開始施作，現已遭該公司扣留中，該38輛車於此4年間計造成臺鐵局約9億4千餘萬元之運能損失，該等損失顯與上開諸多違失情事自難謂無因果關係；另臺鐵局正與隆成發公司就返還38輛車及賠償等問題進行訴訟，該局應妥為因應處理，以維應有權益。

綜上所述，臺鐵局於辦理本工程中，承辦主管涉嫌於開標前提供廠商規範及開標後收取廠商賄款，並於招標前未經申請核准與廠商同赴大陸地區旅遊，事後並要求所屬承辦人採用廠商代理之產品；又因循錯誤先例，於合約制定、招標作業及監造履約等過程中，核有諸多違反政府採購法、規範或合約等情，相關人員亦缺乏採購專業訓練，無視 88 年 5 月 27 日即開始施行之政府採購法；且承商未能完成履約，竟任令履約保證金連帶保證書過期而遭銀行拒付，該局應建立適切之防範機制，避免再生違失。另承商扣留臺鐵局 38 輛車，造成該局重大客運運能之損失，其與上開諸多違失情事自難謂無因果關係，後續與承商之訴訟應妥為因應處理，以維應有權益。臺鐵局於辦理本工程中，核有諸多違失，更涉有人謀不臧圖利特定廠商等情，交通部亦未善盡稽核監督之責，爰依監察法第 24 條提案糾正，移送交通部及轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：

中 華 民 國 97 年 10 月 13 日