

彈劾案文

壹、被付彈劾人姓名、服務機關及職級：

張慶助 交通部台灣鐵路管理局電務處處長（八十六年六月三日迄今），長級，薪級一級八百點薪點（相當簡任第十一職等）。

謝水源 交通部台灣鐵路管理局電務處副處長（八十六年七月二十九日迄今），副長級，薪級四級七百五十點薪點（相當簡任第十職等）。

呂秋楠 交通部台灣鐵路管理局電務處電力課課長（八十年五月三日至九十年八月三十一日止，現任該局電務處台北電力段段長），副長級，薪級四級七百五十點薪點（相當簡任第十職等）。

李筠堅 交通部台灣鐵路管理局電務處考核課課長（八十一年五月四日至九十二年三月十五日止，九十二年三月十六日自請退休），副長級，薪級四級七百五十點薪點（相當簡任第十職等）。

林平和 交通部台灣鐵路管理局電務處嘉義電力段副段長（七十九年六月十二日迄今），副長級，薪級十級六百三十點薪點（相當薦任第九職等）。

林復水 交通部台灣鐵路管理局電務處電力課線路股股長（八十六年一月十六日迄今），高員級，薪級十級六百三十點薪點（相當薦任第九職等）。

陳賢進 交通部台灣鐵路管理局電務處電力課線路股幫工程司（八十五年五月一日至九

十一年四月三十日止，九十一年五月一日自請退休），高員級，薪級十級六百三十點薪點（相當薦任第九職等）。

貳、案由：交通部台灣鐵路管理局（以下稱台鐵局）相關人員辦理本案電車線架線工作車（以下稱工作車）採購，任令廠商提供與合約規範不符之工作車引擎，審查、檢測等過程顯有違失，致該工作車無法順利驗收使用，影響該局電車線之維修、搶修、施工等作業，不利鐵路營運品質，違失情形嚴重。

參、違法失職之事實與證據：

一、本案電車線架線工作車採購概述

（一）本案工作車係台鐵局民國（以下同）八十七年非計畫型資本支出案（案號：N18107F006），供電化鐵路交流二萬五千伏特電車線之一般維修、事故搶修及工程施工使用；其構造包括：車體、驅動引擎、轉向架、連結器、吊車、工作平台及集電弓等。

（二）本採購案係由委辦機關台鐵局擬訂規範書、預算、參考底價及辦理規格標審查、交（提）貨、進口公證檢驗、驗收及索賠等；其餘之招標文件（標單）、招標程序、公告招標、開決標、簽約、核收履約保證金、申請輸入許可證、開發信用狀、交貨通知、洽商索賠、解釋合約內商業條款、轉承廠商公文書及行政事宜等，則委由招標機關前台灣省政府物資處（以下稱物資處，八十八年七月一日精省後，本案改隸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，又移由經濟部總

務司接辦迄今）執行。

二、台鐵局相關人員任令廠商提供與合約規範（含台鐵局本案工作車採購規範、廠商投標建議書等文件）不符之工作車引擎，審查、開標、檢測等作業之違失情形：

（一）查本案工作車採購規範（附件一）5.1及5.3.1等章節，皆訂明工作車之引擎汽缸數須為十二缸。又該規範11.1、11.3略以：「合約簽訂後四十天，得標商須提送下列必須文件：機械各部分尺寸圖並附型錄、配置圖、設備清單」、「圖說未獲認定前，合約商不得開工製造並交運裝備。未得買方或其代理人同意，前曾認定之圖面不得作任何變更。」再查該規範7.2「接收測試」、7.3「台鐵局工程師派至製造廠及其相關工廠內檢驗」略以：「車輛到達台灣後，台鐵局即安排測試軌道，以檢核規範內對各項性能要求及功能之測試結果【包括機件及電氣組件之性能】。如檢測失敗，台鐵局即視為接收測試未通過，供應商須依台鐵局指定時限內解決該一問題。」、「：分兩階段至製造工廠：第一階段，二位工程師將於製造過程（程序）中加以檢查，並可參與製造廠工程師之技術討論；第二階段，二位工程師則於車輛運出前對其性能功用複作檢驗」。

（二）本採購案辦理經過摘要：

1、八十七年十月二十二日，物資處辦理規格標開標時，經台鐵局於八十八年一月五日審查投標廠商規格標合格（附件二）後，即於同年月二十一日開價格標，並由德國Winghoff AG公司（國內代理商為暉特股份有限公司【以下稱暉特公司】）以

新台幣（以下同）約二千六百四十七萬七千元得標（附件三），交貨日期為八十九年三月十八日。查得標廠商之投標建議書（亦屬合約之一部分）5.1、附圖及其技術資料表皆載明工作車型式為「BF12L 513C」之十二缸引擎，然該建議書 5.3.4.1 卻記載該引擎為八缸「BF8M 1015C」型式（附件四），其引擎規格前後相互矛盾，然台鐵局相關人員竟予以審查合格通過。查法務部調查局東部地區機動工作組（以下稱調查局東機組）對暉特公司負責人蘇茂松之偵查筆錄記載略以：「第四次開標時，我們公司仍以八缸引擎之標書投標送審，雖與台鐵局規範不符，但竟然可以通過」（附件五）。

2、工作車引擎型式變更情形：

（1）暉特公司於八十八年五月二十一日以（88）暉特字第 990329 號函表示：「一、合約商 Windhoff AG 公司依據委方規定之柴油引擎項目提供符合規範要求之（瑞典製）引擎 Scania Diesel engine 『DSI 14-79A』與原合約（德國製）柴油引擎項目 Deutz Diesel engine 『BF8M 1015C』不符一事，提出澄清說明。二、合約商提供 Scania Diesel engine 『DSI 14-79A』之技術資料，詳述該引擎之優點且完全優於委方規範之運轉要求，同時該 Scania Diesel 在台設立售後服務處，可供委方隨時獲得最好之售後服務，以保持該柴油引擎最好狀態。三、：請惠予審核及同意修改合約規範柴油引擎項目。」並提供該二引擎之優劣比較表，經台鐵局審查後，於同年十一月四日函復同意廠商修改合約規範而變更引

引擎型式（附件六）。

（2）查調查局東機組對景漢實業股份有限公司（德國柴油引擎製造商 Deutz 公司之國內代理商）副總經理陳富國之偵查筆錄載明略以：「Deutz 『BF8M 1015C』引擎在國內有服務所，代理銷售 Deutz 引擎已逾二十年，並備有充分零件、材料庫存、特殊工具及售後服務；暉特公司所提供之比較表（八十八年六月十七日暉特公司【88】暉特字第 990341 號函）記載不實。」（附件五）台鐵局電務處處長張慶助及電力課線路股股長林復水亦稱：「目前台鐵局已採購之四部十二缸（BF12L 513C 型式）工作車，皆正常使用中。」、「工作車引擎之變更我都是參考暉特公司所提供之比較表，並未實際去瞭解該表內之數據所代表之意義。」（附件七）

（3）台鐵局現有工作車十六輛，近四輛於八十五年、八十七年間採購時，引擎型式皆為十二缸 BF12L 513C 型式，與本採購案規範完全相同；其中第十三部（案號：CMB13）工作車亦由暉特公司代理德國 Windhoff AG 公司進口，該局使用並未有不良情況。此次變更修改引擎為瑞典製八缸 Scania 「DSI 14-79A 型式」，完全僅憑暉特公司單方面之需求，台鐵局人員並未做實際功能查詢或訪價，即率爾同意廠商之變更要求。

3、暉特公司依本案工作車採購規範（附件一）II.1 於八十八年十二月三日以【88】暉特字第 990400 號函檢送工作車之設計圖面三份予台鐵局審查，圖說內引擎標示

為八缸之「DSI 14-79A」型式；八十九年一月十一日，經該局電務處（【89】電力線字第 K089000216 號函）相關人員審核「認可」（附件八）。

- 4、八十九年二月十一日至三月十二日，台鐵局電務處依合約派員）該局電務處考核課課長李筠堅及嘉義電力段副段長林平和（赴德國 Windhoff AG 公司製造廠執行工作車之檢驗工作（附件九）；查同年五月二十五日本案之出國檢測報告書第二頁竟記載引擎為合約變更前之十二缸「BE12L 513C」型式，唯該報告書圖五之照片則顯示引擎為「八缸」（附件十），前後顯有出入；然承商實際提供之引擎竟為與變更後之合約規範不符之八缸「DI 14-84A」型式，顯見該局出國檢測作業流於形式，未能確實依據合約檢驗工作車之功能及規格。
- 5、八十九年四月十三日，經濟部第二辦公室檢附（【89】二辦字第 89867113 號函）公證報告（附件十一）予台鐵局，該報告指出工作車有部分瑕疵（如無照明測試報告、無通訊設備...等），其中引擎並載明為「八缸 Scania (DI 14-84A) 柴油引擎」，該局始察覺廠商提供之引擎汽缸數為八缸，並開始要求廠商改善及辦理後續索賠事宜。
- 6、八十九年七月三十一日台鐵局電務處以（89）電力線字第 K089005043 號函材料處略以：「∴工作車一輛，已於八十九年五月二十四日提送至電務處台北電力段，因出口公證報告瑕疵項目尚未改善，無法辦理驗收，唯本處辦理電車線更新工程，急需利用該車施工，在瑕疵項目未改善前，請告知是否可先行辦理檢驗測試工作，

以爭取驗收時效。」同年九月十六日暉特公司要求（暉特字第000517號函）該局安排日程進行工作車之運轉測試等事宜；同年九月二十日材料處即通知（材採外字第9551號函）電務處等單位安排運轉測試日程。九十年二月二十六日該局（電務處嘉義電力段）辦理工作車之接收測試，其結果計有五項不符合約規範：「廠商提供之引擎為DI 14-84A型式，與變更合約後之DSI 14-79A型式不符」、「防水不銹鋼匣內裝斷路器插座」、「集電弓之集電舟」、「無測試步驟錄影帶」、「吊桿無鋼索之檢驗報告」（附件十二）。

7、本案因廠商提供與合約規範不符之工作車，台鐵局即請經濟部洽商辦理罰款解約及退還已付運關雜費（約七十萬七千餘元）等事宜（附件十三）。

（三）本案違失情形：

1、工作車引擎違反規範之情形：

合約項目	型(號)式	長、寬、高、軸重 (cm、kg)	製造國	廠家	汽缸數	出力 KW/RPM	備註
採購規範	無	每軸重不得超出十四噸 (本案工作車有四軸)	無	無	十二	最小 348KW	規範5.1及5.3.7等皆 明訂引擎須為十二缸。
廠商(暉特公司)	BF12L 513C (註一)	1590x1192x1087x1360	德國	Deutz	十二	348/2300	註一：依廠商投標建議書5.1、附圖及

投標建議書	BF8M 1015C (註二)	1150x994x940x1060	德國	Deutz	八	400/1900	註二：其技術資料表標示。 依廠商投標建議書5.3.4.1記載汽缸數前後矛盾。
變更後	DSI 14-79A	1347x1040x745x1180	瑞典	Scania	八	353/2100	
實際交貨	DI 14-84A	1347x1040x745x1180	瑞典	Scania	八	353/2100	

2、台鐵路相關人員分工情形：

工作項目	主辦單位	主辦人員			審核人員			決行主管		
		職稱	姓名	現職	職稱	姓名	現職	職稱	姓名	現職
廠商規格標審查	電務處	幫工程司	陳賢進	已退休	股長 課長	林復水 呂秋楠	股長 段長	副處長	謝水源	副處長
廠商引擎變更審查	電務處	幫工程司	陳賢進	已退休	股長 課長 副處長	林復水 呂秋楠 謝水源	股長 段長 副處長	處長	張慶助	處長
審圖簽認	電務處	幫工程司	陳賢進	已退休	股長 課長 副處長	林復水 呂秋楠 謝水源	股長 段長 副處長	處長	張慶助	處長
出國檢測	電務處	課長 副段長	李筠堅 林平和	已退休 副段長	—	—	—	—	—	—
接收測試	電務處	幫工程司	陳賢進	已退休	股長 課長 副處長	林復水 呂秋楠 謝水源	股長 段長 副處長	處長	張慶助	處長

(四)台灣台北地方法院檢察署檢察官偵查本案於九十二年三月三十日，將張慶助、呂秋楠、林復水、陳賢進、李筠堅、林平和等六人提起公訴，其認定犯罪事實(附件十四)如下：

- 1、八十七年間，本案工作車由台鐵局電務處電力課線路股幫工程司陳賢進、該課線路股股長林復水、該課前課長呂秋楠訂定採購規範，並經電務處處長張慶助審核定案。嗣暉特公司代理之德國 MINDHOFF AG 公司以八缸引擎參加規格標，與採購規範 5.1 之規格(十二缸柴油引擎)不符，為此該局於第三次開標時，在審標意見書上註記要求該公司澄清確為「十二缸柴油引擎」(附件十五)，然該公司於第四次開標時，仍以八缸引擎之投標書送審，詎上開四人明知該公司送審之規格，與本採購案之規格不符，推由陳賢進於同年十一月二日規格標決標覆審時，故意將應列入審查項目之引擎項目刪除，使該公司以不符採購規範之八缸引擎通過審核並得標。
- 2、暉特公司負責人蘇茂松得標後，因無法提供原合約規定之 BF8M 1015C 八缸引擎，復於八十八年五月二十一日，發函要求將引擎更改為 DSI 14-79A 八缸引擎，並附上其所製作之 BF8M 1015C 較 DSI 14-79A 品質低劣且無在台服務分公司等內容不實之比較表，而張慶助、呂秋楠、林復水、陳賢進明知該表內容虛偽，竟承前為不實登載之概括犯意，由陳賢進將該虛偽內容記載於其職務上所掌之台鐵局材料處公文書，並層報林復水、呂秋楠、張慶助同意，使材料處依電務處之意見，同

意該公司更換與採購規範汽缸數不符之引擎。

3、八十九年間，張慶助指派電務處考核課課長李筠堅及該處嘉義電力段副段長林平和赴德國 Wirthoff AG 公司監造檢驗本案工作車，李筠堅、林平和明知工作車引擎已變更為 DSI 14-79A 八缸引擎，竟於渠等監造檢驗職務上所掌管監造檢驗報告書之公文書上，記載該引擎為本案變更前 Deutz BF12L 513C 型式之十二缸柴油引擎，與該報告書所附實際裝置於工作車上變更後之 Scania DI 14-84A 型式八缸引擎照片明顯不符，而為不實之監造。

4、八十九年五月二十四日，本案工作車送達台鐵局電務處台北電力段，因出口公證報告指出該工作車引擎型號及汽缸數均不符採購規範，張慶助明知上開瑕疵，竟指示陳賢進以電務處辦理電車線更新工程亟需利用該車為由，發函材料處欲辦理檢驗測試，意圖使工作車及早通過驗收，以便暉特公司順利領取馬克一百三十七萬四千元之貨款。嗣因法務部調查局東部地區機動工作組展開調查，電務處始於九十一年四月十七日，以早已知悉該工作車引擎型號等四項與合約規範不符而驗收不合格為由，致函材料處欲與該公司辦理索賠。

(五)據上，本案被付彈劾人張慶助等七人，於八十七年十二月辦理規格標開標審查時，對廠商之投標建議書所載引擎規格相互矛盾(十二缸 BF12L 513C 及八缸 BF8M 1015C 型式)之處，未提出異議；另八十八年五月廠商要求將投標建議書內不符合約規範之八缸「BF8M 1015C」型式引擎變更為八缸「DSI 14-79A」型式引擎，業明顯違反

合約規範，竟率爾同意廠商所提之變更；其後，廠商提送八缸「DSI 14-75A」型式引擎之工作車設計圖面送審，渠等亦於八十九年一月審核認可；同年二月依約赴德國原廠執行工作車之檢測工作，竟未能發覺引擎型式為八缸及其型號已逕由廠商改變為「D114-85A」型式之事實，且出國報告書引擎缸數亦記載錯誤，監驗作業不實，至同年四月始由國外公證報告得知引擎汽缸數為八缸；九十年二月運抵國內之工作車，在與合約規範不符之瑕疵仍未改善完畢情況，即配合辦理後續之接收測試，迨測試後始察覺引擎型式不符規範要求。渠等未善盡督導及執行本案相關採購作業，於投標建議書審查、廠商變更設計審查、設計圖面審查、派員赴原廠檢驗等作業均流於形式，而未提出異議，並配合辦理接收測試，顯有輕縱廠商提供不符合合約規範之工作車引擎，致該車未能順利驗收使用，影響該局電車線之維修、搶修、施工等作業，不利鐵路營運品質，核有嚴重違失。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

一、台鐵局電務處電力課線路股幫工程司陳賢進（以下稱陳員）部分：

（一）查台鐵局暫行組織規程第二條（本局設處、室，分別掌理下列事項）第六款規定：

「電務處：電訊、照明、號誌、電力等電務設施之設計、督導、考核等事項。」（附件十六）再查本案係由該局電務處分層明細表第四層之承辦人（陳員）擬辦，經同層之股長及第三層之課長審核後，再由第二層之處長（副處長）核定，此有該明細表之電力課第十二項「電車線輸電線業務」第十款「製作電車線輸電線設備維修機具器材圖說」在卷可稽（附件十七）。

（二）主要違失：

- 1、八十七年十二月，台鐵局辦理本案規格標開標時，陳員負責審查本案廠商之投標建議書，其中工作車引擎規格明顯相互矛盾（5.1、附圖及其技術資料表皆標示十二缸「BE12L 513C」型式，5.3.4.1節卻記載為八缸「BE8M 1015C」型式），且與原合約規範（合約規定須十二缸）不符，竟未提出異議而率爾同意該投標建議書，致生爭議，審查作業核有嚴重違失。
- 2、八十八年五月，廠商要求將投標建議書內不符合約規範之（德國製）八缸「BE8M 1015C」型式引擎，變更為（瑞典製）八缸「DSH 14-7SA」型式引擎，業明顯違反合約規範，陳員對廠商提出二者間不實之優劣比較表，未詳查及提出異議，竟任令廠商變更引擎型式，調查局東機組亦證實該表記載不實，該員審查作業顯有嚴

重違失。

3、八十九年一月，陳員審核廠商依合約規範提送八缸「DSI 14-79E」型式引擎之工作車設計圖面，對圖面所載與原合約規範相左之引擎，竟予以審查同意，至八十九年四月，由國外出口公證報告始發現廠商提供之引擎汽缸數為八缸，顯見辦理本案行事顛預，莫此為甚。

4、九十年二月，廠商對運抵國內之工作車，部分與合約規範不符之瑕疵仍未改善之下，即配合辦理接收測試，迨測試後始察覺引擎型式不符變更後之規範要求（廠商竟提供八缸「DI 14-84E」型式之引擎），顯見審查作業草率、錯誤不斷，違失情形嚴重。

（三）九十二年四月十六日陳員於本院約詢時陳稱：「本案審查第四次暉特公司之規格標時，因設計圖與第三次規格標之設計圖相同，其他內容理應相同，都應為十二缸引擎，但第四次該公司偷加入與規範不符之八缸部分於投標建議書內，該次審查有疏忽。本案廠商要求變更時，有提送該二引擎之比較表送審，當時只注意表中之性能有無符合規範，並無再次查詢或訪價。工作車設計圖送審時，還以為是十二缸引擎；經公證報告指出為八缸後，才發現引擎為八缸。該車運抵國內已久，經材料處多次催辦，才發函請該處澄清是否可辦理接收測試，參測後更發現引擎型式與規範不符」（附件七）。

（四）據上，陳員為該處之本案主辦人員，卻未善盡辦理本案規格標、變更設計、設計圖

面等審查作業，且於瑕疵未改善即配合執行接收測試，輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引擎，本院約詢時亦坦承：規格標及變更設計審查等作業確有疏忽，該員主辦本採購案核有嚴重違失。

二、台鐵局電務處考核課課長李筠堅（以下稱李員）、嘉義電力段副段長林平和（以下稱林員）部分：

（一）查台鐵局電務處考核課主管該處器材業務，課長負責材料規範審核及材料會驗核定等業務，此有台鐵局電務處分層明細表之考核課第二十二項「器材業務」在卷可稽（附件十七）；而本案工作車之採購使用單位為該處嘉義電力段。再查本案台鐵局因公出國審核表之主要行程概述略以：「拜訪製造廠總公司研討設計規範、檢驗程序，執行製造檢驗及檢驗測試總檢討。」又本案因公派員出國工作計畫亦載明：「出國任務為監造檢驗工作車、出國成果對機關助益極大、預估經費六十八萬元」（附件九）。

（二）主要違失：

1、八十九年二月十一日至三月十二日，台鐵局電務處依合約指派該二員赴德國原廠執行工作車之監造檢驗工作，然渠於上開二十餘日期間對該工作車之設計規範研討、製造檢驗及檢驗測試總檢討等過程中，對不符合約規範之引擎（八缸「D1141041」型式）竟未提出異議，顯有怠忽職守。

2、八十九年五月二十五日，該二員提出本案出國檢測報告書之第二頁，竟記載引擎

為合約變更前之十二缸「B12L 513C」型式，唯該報告書圖五之照片則顯示引擎為「八缸」，前後明顯矛盾；然承商實際提供之引擎竟為與合約規範不符之八缸「D11484A」型式，顯見出國監驗作業流於形式，未能確實依約複檢工作車之功能及規格。

(三)本院詢據李員陳稱：「負責本處工程材料管理等業務，出國是去看工作車之進度及裝備配置，當時約完工百分之九十。本案合約規範我沒有看，出國前不知引擎之汽缸數，合約變更設計亦不知。」林員亦稱：「襄助段長電車線保養及工程等業務，本案合約內容我不知道，出國時僅帶工作車配置圖等資料」（附件七）。

(四)據上，李員、林員奉派赴德國原廠執行工作車之監造檢驗工作，對該車引擎不符合合約規範竟未提出異議，且返國後於本案出國報告書竟記載該車引擎為合約變更前之十二缸「B12L 513C」型式引擎，然後附照片卻顯示該引擎實際為八缸引擎，本院約詢時竟稱：不瞭解本案合約規範，顯見出國監造檢驗徒具形式，未能對機關有所助益及浪費公帑，核有違失。

三、台鐵局電務處電力課課長呂秋楠（以下稱呂員）、電力課線路股股長林復水部分：

(一)呂員、林復水係電務處督導本案採購作業之第一線主管人員，依該局電務處分層明細表之規定，應分別負責本案該處第三層及第四層之審核作業（附件十七）。

(二)主要違失：

1、該二員審核本案規格標之廠商投標建議書時，對工作車引擎規格相互矛盾，且與

原合約規範不符，竟未提出異議而予以審核同意，輕縱廠商得以參加後續之價格標開標，進而得標；廠商得標後，即檢送不實之引擎比較表，並要求將工作車引擎變更為不符原合約規範之八缸「DSE H-12SA」型式引擎，該二員亦予以審查同意，任令廠商所提之該項變更；審核作業皆有嚴重違失。

2、該二員審核廠商提送之工作車設計圖面時，對圖面所載與原規範不符之八缸「DSE H-12SA」型式引擎，並未提出異議，即率爾同意該設計圖面；且廠商工作車瑕疵仍未改善完畢，竟配合辦理接收測試，渠作業顯有違失。

(三)本院詢據林復水陳稱：「本案第三次規格標審查時，曾請廠商澄清引擎為十二缸。但第四次規格標審查時，暉特公司將八缸規格藏於投標建議書5.3.4.1內，而5.1則記載為十二缸；英文資料如此多，沒有注意看，只注意馬力是否符合規範，本案審標有缺失。廠商要求變更引擎型式時，相關資料皆該公司提供，我承認求證工作未盡周詳，太相信廠商，應請學者專家參與審查，此須檢討改進。」呂員則稱：「本案工作車未能驗收使用，對工作安排有影響。嘉義電力段為本案工作車使用單位，考核課主管材料，故由該二人出國檢測。本處每個月之工程檢討會，現場皆表示工作車不夠，經本課討論後，決定發函請教材料處是否可辦理接收測試。本案審標為最大之缺失」(附件七)。

(四)據上，呂員、林復水二人未善盡審核及督導本案規格標、變更設計、設計圖面等作業，且於瑕疵未改善即配合執行接收測試，輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引

學，本院約詢時亦坦承：本案規格標審查缺失嚴重、變更設計審查亦未盡周詳及影響電車線工作之安排，核有嚴重違失。

四、台鐵局電務處副處長謝水源（以下稱謝員）部分：

（一）謝員係本案電務處執行採購作業之技術副長級主管人員，依該局電務處分層明細表之規定，可代處長執行本案該處第二層專業技術作業之核定，亦參與相關採購過程之審核（附件十七）。

（二）主要違失：

1、該處相關人員辦理及審核本案規格標之廠商投標建議書時，任令廠商提供與原合約規範不符之工作車引擎，而謝員竟予以核定（以處長「張慶助乙章」決行）規格前後相互矛盾之投標建議書，輕縱廠商得以參加價格標開標，進而得標，顯有違失。

2、謝員審核廠商將工作車引擎變更為不符原合約規範之八缸「DSI 14-79A」型式時，任令廠商所提之變更，未予以嚴格審核並糾正；嗣廠商提送與原規範不符之工作車設計圖面送審時，率爾同意該設計圖面，審核作業皆有違失。

3、廠商工作車瑕疵仍未改善完畢，即配合辦理接收測試，相關審核作業核有違失。

（三）詢據謝員陳稱：「本案規格標是我決行的，但沒參與審標，電力課為主辦單位；第三次規格標審查時，電力課已澄清引擎缸數，第四次未再提出，我認為該課應已澄清。」（附件七）。

(四)據上，謝員疏於督導審核本案變更設計、設計圖面、接收測試等業務之執行，且廠商提送不符合約規範之規格標審查時，竟率予核定同意，輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引擎，本院約詢時亦坦承規格標審查係其所核定，然該審查作業係本案最嚴重違失情事之一，該員襄理該處業務確已怠忽職守。

五、台鐵局電務處處長張慶助（以下稱張員）部分：

(一)張員係本案電務處執行採購作業之技術長級最高主管人員，依該局電務處分層明細表之規定，負責本案該處第二層專業技術作業之核定（附件十七）。

(二)違失情形：

1、張員輕縱廠商將工作車引擎變更為不符合約規範之八缸「DS11479A」型式引擎，竟核定廠商所提之變更；嗣廠商提送與原規範不符之工作車設計圖面送審時，竟核定該設計圖面，相關核定作業皆有違失。

2、廠商工作車瑕疵仍未經由廠商改善完畢，即配合辦理接收測試，相關督導作業顯有違失。

(三)本院約詢時張員陳稱：「處長、副處長為同一階層，我綜理本處一切業務，副處長則襄理處長。工作車少一輛，調派上會比較吃緊。我指派考核課課長出國檢測，因該課負責材料業務，檢測須看工作車與規範有無差異。曾發函材料處詢問公證報告列有缺失可否辦理檢驗，經二個月後，該處通知本處配合檢測。本案主要缺失係只有一人審標，較易有疏漏」（附件七）。

(四) 據上，張員逕行核定本案引擎型式變更設計、設計圖面及配合辦理接收測試等作業，輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引擎，本院約詢時則稱：本案造成工作車調派上之困擾及電務處之審標作業亦有疏失，經核該員綜理該處本案之採購作業確有怠失，未善盡督導之責，核有違失。

綜上論結，台鐵局電務處之處長張慶助、副處長謝水源、電力課課長呂秋楠、考核課課長李筠堅、嘉義電力段副段長林平和、電力課線路股股長林復水、電力課線路股幫工程司陳賢進等七員怠忽職守，辦理本案審查、檢測等作業顯有違失，致生本案工作車無法順利驗收使用，影響該局電車線之維修、搶修、施工等工作，不利鐵路營運品質，渠等相關瀆職刑責亦經台灣台北地方法院檢察署檢察官提起公訴在案，違失情形嚴重，核有違反公務員服務法第一條：「公務員應遵守誓言，忠心努力，依法律命令所定，執行其職務。」、第五條：「公務員應誠實清廉，謹慎勤勉，不得有驕恣貪惰，奢侈放蕩；」等，足以損失名譽之行為。」、第六條：「公務員不得假借權力，以圖本身或他人之利益，並不得利用職務上之機會，加損害於人。」、第七條：「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。」等規定，爰依憲法第九十七條、監察法第六條及公務員懲戒法第二條之規定提案彈劾，移請司法院公務員懲戒委員會審議。

附表：被付彈劾人違法失職之事實及法令依據

項次	被付彈劾人	違失時職務	違法失職之事實	適用法條
一	張慶助	台鐵局電務處處長	本案技術主辦處處長，逕行核定本案引擎型式變更設計、設計圖面及配合辦理接收測試等作業，輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引擎，綜理該處業務未善盡督導之責，核有違失。	公務員服務法第一條、第五條、第六條及第七條
二	謝水源	台鐵局電務處副處長	本案技術主辦處副處長，疏於督導審核本案變更設計、設計圖面、接收測試等業務之執行，且廠商提送不符合約規範之規格標審查時，竟予以核定同意，輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引擎，襄理該處業務核有違失。	同右
三	呂秋楠	台鐵局電務處電力課課長	本案技術主辦課課長，未善盡審核及督導本案規格標、變更設計、設計圖面等作業，且於瑕疵未改善即配合執行接收測試，輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引擎，核有嚴重違失。	同右
四	李筠堅	台鐵局電務處考核課課長	本案例材料管理單位課長，奉派赴德國原廠執行工作車之監造檢驗工作，對該車引擎不符合約規範竟未提出異議，且返國後於本案出國報告書竟記載該車引擎為合約變更前之十二缸「B12F12C」型式引擎，後附照片卻顯示該引擎實際為八缸引擎，出國監造檢驗徒具形式，未能對機關有所助益及浪費公帑，核有違失。	同右
五	林平和	台鐵局電務處嘉義電力段副段長	本案工作車使用單位副段長，奉派赴德國原廠執行工作車之監造檢驗工作，對該車引擎不符合約規範竟未提出異議，且返國後於本案出國報告書竟記載該車引擎為合約變更前之十二缸「B12F12C」型式引擎，後附照片卻顯示該引擎實際為八缸引擎	同右

			，出國監造檢驗徒具形式，未能對機關有所助益及浪費公帑，核有違失。	
六	林復水	台鐵局電務處 電力課線路股 股長	本案技術主辦股長，未善盡審核及督導本案規格標、變更設計、設計圖面等作業，且於瑕疵未改善即配合執行接收測試，輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引擎，顯有嚴重違失。	同右
七	陳賢進	台鐵局電務處 電力課線路股 幫工程司	本案該處之主辦人員，未善盡辦理本案規格標、變更設計、設計圖面等審查作業，缺失未改善即配合接收測試，輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引擎，顯有嚴重違失。	同右