

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部台灣鐵路管理局。

貳、案由：交通部台灣鐵路管理局辦理本案電車線架線工作車之採購過程，任令廠商提供與合約規範不符之工作車引擎，相關審查、檢測過程未及時提出異議，違失情形嚴重，爰依監察法第二十四條之規定提案糾正。

參、事實與理由：

本案交通部台灣鐵路管理局（委辦機關，以下稱台鐵局）電車線架線工作車（以下稱工作車）乙輛之採購案，係該局民國（以下同）八十七年非計畫型資本支出案，主要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等用途；同年二月該局委託前台灣省政府物資處（招標機關，以下稱物資處）購辦（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），然台鐵局於本案採購過程中，卻發生規格標審查不實、任令廠商變更引擎規格及輕忽出國檢測等諸多違失。台鐵局未善盡監督之責，應予糾正促其改善，茲提出事實與理由如下：

一、台鐵局任令廠商提供與合約規範不符之工作車引擎，相關審查、檢測過程未及時提出異議，採購作業顯有嚴重違失。

查本案工作車採購規範5.1及5.3.2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」。

本採購案係由台鐵局編擬預算及參考底價、製訂規範書、審查規格標之技術規範及辦理檢驗、提貨、驗收、索賠等事宜，其餘招標文件及程序、公告及開決標、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、解釋合約商業條款、轉承廠商公文書及行政事宜等，則由物資處辦理。相關採購辦理情形摘述如下：

- (一) 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後，即於同年月二十一日開價格標，並由德國 Windhoff AG 公司（暉特股份有限公司【以下稱暉特公司】代理）以新台幣（以下同）約二千六百四十七萬七千元得標。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之引擎為「BF12L 513C」十二缸型式，然該建議書 5.3.4.1 卻記載該引擎為「BF8M 1015C」八缸型式，其引擎規格前後相互矛盾，然台鐵局竟予以審查合格通過。查暉特公司負責人蘇茂松於法務部調查局東部地區機動工作組（以下稱調查局東機組）對之偵查筆錄亦供承：「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」。

（二）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引擎 Scania Diesel engine DSI1479 與原合約柴油引擎項目 Deutz Diesel engine BF8M 1015C 不符一事，提出澄清說明。二、合約商提供 Scania Diesel engine DSI1479 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。」並檢附該二引擎之優劣比較表，指出後者（Scania DSI1479）引擎較優於前者（Deutz BF8M 1015C）。經台鐵局審查後，於同年十一月四日同意廠商修改合約規範（含本案台鐵局採購規範及廠商投標建議書等文件）而變更引擎型式。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

較表記載不實。「台鐵局電務處電力課線路股股長林復水亦稱：「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。」據上，廠商以投標建議書中未符合約規範之德國製八缸「BF8M 1015C」型式引擎，與同為不符規範之瑞典製八缸「DS11479」型式引擎比較，並建議以後者取代前者，而台鐵局未嚴格審慎比對與原合約規範引擎型式之優劣，即率爾核准該工作車引擎型式之變更。

(三)暉特公司依本案工作車採購規範 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「DS11479」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)審核「認可」。

(四)八十九年二月十一日至三月十二日，台鐵局依合約派員)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；依該局本案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。」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主驅動系統為本案變更前之「Deutz BF12L 513C」十二缸引擎，唯該報告書圖五之照片則顯示引擎實際為「八缸 Scania DI 14-84A 型式」，前後顯有出入；然承商實際交

貨竟提供與合約規範不符之八缸「DI 14-04A 型式」引擎，顯見該局派員出國檢測作業徒然流於形式，未能確實依據合約檢驗工作車之功能及規格。

(五) 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 柴油引擎」，該局乃表示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。

(六) 九十年二月二十六日，台鐵局(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 14-04A 型式，與變更合約後之 DI 14-15A 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」。台鐵局陳稱：「辦理接收測試前，已知引擎為八缸，但符合變更修訂後之新約，惟仍未查知引擎型式不符」。

(七) 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；經濟部則召集該局及廠商共同協商，並建議廠商逕向行政院公共工程委員會申訴。該局坦承辦理本案有如下之違失：「廠商於投標建議書不同章節敘述不同之引擎規格，而未發現其矛盾之處，審標未盡週詳，未及時發現投標文件之瑕疵。廠商來文表示變更後之引擎與原合約規範相符，且當時均以型號表示，而未注意其汽缸數，只著重審查新合約是否對該局較有利，故未及時發現廠商要求變更之引擎汽缸數與合約規定不同。本案技術部分係台

鐵局電務處電力課主辦，該課人員較缺乏車輛及機械方面之專長」。

本院九十二年四月十六日約詢台鐵局本案相關人員陳稱：「本案暉特公司於第四次規格標審查時，偷加入與規範不符之八缸部分於投標建議書內，該次審查確有疏忽。廠商要求變更時，對該公司提送該二引擎之比較表，只注意表中之性能有無符合規範，並無再次查詢或訪價，求證工作未盡周詳，太相信廠商，應請學者專家參與審查，須檢討改進。」、「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。」、「出國檢測人員當時未查看本案合約規範，亦不知引擎之汽缸數。」、「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」。

據上，台鐵局於八十七年十二月辦理規格標開標審查廠商之投標建議書時，對廠商之投標建議書所載引擎規格顯有出入（十二缸「BE12C513C」及八缸「BE8M1015C」型式）之處，未提出異議；另八十八年五月廠商以不實之引擎比較表，要求將投標建議書內不符原合約規範之八缸「BE8M1015C」型式引擎變更為八缸「DS11479」型式引擎，該局竟率爾同意廠商所提之變更；其後，廠商提送八缸「DS11479」型式引擎之工作車設計圖面送審，該局亦於八十九年一月審核認可；同年二月該局依約派員赴德國原廠執行工作車之檢測工作，竟未發覺引擎型式為八缸及其型號已逕由廠商改變為「D11484」型式之事實，且出國報告書之引擎汽缸數及型式前後矛盾，監驗作業不實，迨同年四月該局始由公證報告得知引擎汽缸數為八缸；九十年二月該局未發現廠商提

供不符變更後新約之「D114-08A」型式引擎，且與合約規範不符之瑕疵仍未改善，即辦理後續接收測試，迨測試後始察覺引擎型式不符規範要求。台鐵局對本案工作車投標建議書審查、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，於歷次相關審驗作業中皆未提出異議，並配合辦理接收測試，顯有輕縱廠商提供不符合約規範之工作車引擎，本院約詢時亦坦承諸多違失。經核本案該局確有嚴重違失，又本案台鐵局雖僅支付工作車之關運雜費七十萬七千餘元，並正洽商索回該筆費用及辦理解約罰款等事宜，然已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，應確實檢討相關採購作業並追究議處相關失職人員之責任。

二、台鐵局歷年計有採購十六輛工作車之經驗，其中四輛亦採購十二缸引擎，卻仍發生本案諸多違失，又本案承辦與檢測人員之專業及外文能力不足，確有可議。

查台鐵局六十七年至八十七年間，計採購十六輛工作車（不含本案工作車），前十二輛之採購案僅規定引擎馬力數（158KW或162KW），廠商係提供六缸之引擎；後四輛該局則參考交通部東部鐵路改善工程局（現交通部鐵路改建工程局東部工程處）之採購規範，將工作車引擎汽缸數規定為十二缸、馬力數為348KW，且得標廠商皆提供BF12C13C型式之引擎，其中第十三輛工作車亦由本案暉特公司所代理之Windhoff AG公司得標。

本案工作車之採購過程，台鐵局承辦人員於審查廠商投標建議書、引擎變更設計文件、設計圖書等英文資料時，未能詳查引擎汽缸數或型號等規格有前後矛盾及不符

合約規範之處，上開人員經查皆為電機科畢業之電務專業人員，並無引擎相關車輛及機械方面等專業人員。該局坦承：「承辦人員對外文資料之閱讀、瞭解會有困擾，尤其以非其專業之外文技術文件，更無法勝任，並缺乏車輛及機械方面之專長。為減少爭議及確保權益，爾後類似採購案，將均以中文為之。目前已採購之四部十二缸工作車，皆正常使用中」。

據上，台鐵局已有多次工作車之採購經驗，其中後四部工作車之引擎亦為十二缸 PEINL 513C 型式，卻仍發生本案審標不實、任令廠商變更引擎型式等諸多嚴重違失，顯未落實採購經驗之傳承，又相關承辦人員之專業及外文能力嚴重不足，致未能及早發現工作車之各項缺失，確有可議；該局應再加強相關教育訓練或由相關專業單位協助辦理工作車之採購，並考量改採中文合約文件，以利爾後執行採購合約之順遂。

綜上所述，台鐵局辦理本案工作車之採購過程，任令廠商提供與合約規範不符之工作車引擎，相關審查、檢測過程未及時提出異議，歷年已有十六輛工作車之採購經驗，卻仍發生本案諸多違失，又本案承辦與檢測人員之專業及外文能力不足，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、施工等工作，不利鐵路營運品質，違失情形嚴重，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請交通部於二個月內轉飭所屬確實檢討改進見復。

提案委員：

中 華 民 國 九 十 二 年 月 日