

調查意見：

據審計部函報：稽察民國(下同)99 年度政府捐助財團法人監理及效益考核情形，發現交通部迄未將政府具控制權之(再)轉投資事業通報銓敘部列入公告，並逕變更財團法人之政府捐助比率，涉有違失等情乙案，業經本院調查竣事，茲發現交通部前於 98、99 年度確實未善盡詳查深究責任，逕於決算書中「對各部門捐助成立財團法人之效益評估表」認定及列示財團法人中華航空事業發展基金會(下稱航發會)創立時政府捐助基金比率為 100%，嗣經相關檔卷資料查證後，復於 100 年度更改航發會創立時政府捐助基金比率為 0%，前後認定顯然不一，亦未妥適溝通說明，致生紛擾，容有未洽：

- 一、依立法院於 97 年 5 月 2 日修正之預算法第 41 條第 4 項規定：「政府捐助基金累計超過 50%之財團法人及日本撤退臺灣接收其所遺留財產而成立之財團法人，每年應由各該主管機關將其年度預算書，送立法院審議。」行政院為配合上開修正，於同年 9 月 16 日函示：「政府捐助基金累計超過 50%之財團法人」為「截至編送當年度 7 月底止，歷年政府捐助基金累計金額占法院登記財產總額超過 50%者」，其中「歷年政府捐助基金」係指中央政府(含特種基金)歷年捐助基金及國(省)營機構尚未民營化前之捐助基金。惟前揭認定方式衍生政府捐助基金比率計算失準等情事，前經本院於 98 年 12 月 15 日糾正行

政院在案，行政院主計處(下稱主計處，嗣配合行政院組織調整，整併所屬電子處理資料中心，並對內部單位作適度檢討後，改制為「行政院主計總處」)爰於 99 年 1 月 21 日召開「研商『監察院糾正行政院，有關財團法人預算書編送認定相關事宜』會議」，結論略以：「財團法人法(草案)完成立法前，政府捐助基金累計超過 50%之財團法人，其預算書之送審...認定原則如下：(1)計算公式：按『政府捐助基金累計金額』占『基金總額』比率計算。(2)認定基準：創立時『政府原始捐助基金金額』占『基金總額』超過 50%者，或預算陳報主管機關核轉立法院時，『政府捐助基金累計金額』占『基金總額』超過 50%者。(3)『政府捐助基金累計金額』包括：1. 原始捐助：財團法人設置成立時，凡接受中央及地方政府(含特種基金)、未民營化前之國(省)營機構、公設財團法人、公法人...捐助之現金、動產、不動產。2. 後續捐贈：財團法人設置成立後，如接受中央及地方政府(含特種基金)、未民營化前之國(省)營機構、公設財團法人、公法人...捐贈之現金、動產、不動產」，並在同年 2 月 27 日函送上開會議紀錄請各主管機關辦理在案；行政院復於同年 3 月 2 日函示「政府捐助基金累計超過 50%之財團法人，其預算書之送審，依主計處 99 年 1 月 21 日會議結論辦理」；又財團法人是否屬政府捐助(贈)成立，均影響是否適用預、決算法相關規定，或其受政府監督之密度等情，合先敘明。

二、據航發會首屆董事陳○○於 94 年 10 月 3 日之媒體(聯合報/A15 版/民意論壇)投書¹及中華航空公司(下稱華航)的原始創辦人之一衣○○²於「我的回憶」³著作中指明，華航設立時人員、物力等資源皆來自於政府，然因當時時空背景特殊，以 27 位空軍相關人員名義登記為華航原始股東，實質股東為政府，而航發會係於 77 年，由實質上替政府持有華航股份之全體 27 位名義股東共同依民法規定，將所持有之華航股份全數捐出，成立中立超然之基金會等情，咸為一般社會大眾所認知，惟主管機關交通部未經查證深究，即依上開相關規範於 98、99 年度決算書中「對各部門捐助成立財團法人之效益評估表」認定及列示航發會創立時政府捐助基金比率為 100%，又遽於 100 年度更改航發會創立時政府捐助基金比率為 0%，經審計部查核發現不妥，爰通知交通部查明處理，並就有關政府直接間接控制財團法人及轉(再轉)投資事業之「政府具控制權之認定標準」要求銓敘部邀集相關機關召開研商會議訂定共同決議之一致性標準。

三、經本院詢問交通部，該部答稱，華航成立之後，係以民營公司型態經營，期間透過政府輔導逐漸成長，惟華航 27 位自然人股東考量該公司長久運作及龐大資產不應為個人所擁有，由華航創辦人烏○先生

¹標題「修章程資助高鐵 航發會違法 如入無法之境 法治沙塔又一例 相關單位不應姑息」

²先後任駐美武官、空軍總部情報署長、副參謀長及國防部計劃次長室執行官等職。

³衣復恩，「我的回憶」，台北，財團法人立青文教基金會，100 年 9 月二版，第十二章我國民航事業第 325~327 及 349~351 頁內容。

率同原始股東代表拜訪該部郭前部長○○，表達：華航股票不應由原始股東第二代繼承，並已要求理律法律事務所研議辦理將股票捐出成立基金會，請政府代為管理，遂於 77 年決議將公司資產扣除負債後之淨值合計為新臺幣(下同)55 億 3,264 萬 5,517 元全數捐出，並依當時「民法」及「交通部核准財團法人設立及實施監督要點」，向業務主管機關申請設立航發會；況且該部經遍查以往檔案，華航係 48 年間由空軍退役人員共同發起設立，並向經濟部登記成立，資本額為 40 萬元，並無任何卷證證明該項資金來源為政府或任何特定單位；復以行政院國際經濟合作發展委員會(即經建會之前身)曾於 58 年 4 月 21 日以國經合(二)(58)字第 2428 號函致駐日大使館參處表示：「關於日方查詢中華航空公司資本結構情況一事，...，該公司之資本純係私人投資，並無政府或公營機構之股本...。」爰該部經相關檔卷資料查證後認定華航之資本純係私人投資，並無政府或公營機構之股本；另依航發會設立基金、捐助章程所載之捐助人、法人登記證書之「捐助方法」，均無政府捐助資料，累計政府捐助基金金額為零。

四、綜上，交通部前於 98、99 年度顯然未善盡詳查深究責任，逕於 98、99 年度決算書中「對各部門捐助成立財團法人之效益評估表」認定及列示航發會創立時政府捐助基金比率為 100%，嗣經上述相關檔卷資料查證後，復於 100 年度更改航發會創立時政府捐

助基金比率為 0%，前後認定不一，亦未向審計部及銓敘部妥適溝通說明，致生財團法人是否屬政府捐助(贈)成立，是否適用預、決算法相關規定，或其受政府監督之密度等爭議及紛擾，容有未洽。

調查委員：葉耀鵬