

彈 劾 案 文

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

周禮良 高雄市政府捷運工程局局長，政務職比照簡任第十三職等，現已退職。

貳、案由：高雄市政府捷運工程局前局長周禮良，負責策劃主導高雄捷運紅橘線建設，卻未依行政院指示審慎評估並落實執行 BOT 政策，假藉 BOT 之名逃避政府採購法監督，甚且財務計畫未獲行政院核定前，竟擅專擬議簽訂興建營運合約，將政府巨額採購幻化為政府投資，恣任民間投資人以小搏大，獨攬千餘億元公共工程，迭生弊端訾議，犧牲全民權益，斲損政府形象，且於任內及卸職後收受廠商不當利益及邀宴，違法失職情節重大，爰依法提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫（下稱高捷紅橘線建設）自民國（下同）八十年來，政府就其應循傳統全數自辦或邀民間參與興建方式，歷經多次轉折。迨被彈劾人就任高雄市政府捷運工程局（下稱高雄捷運局）局長（任期自八十七年八月三日至九十三年九月十五日），明知高捷紅橘線建設之民間投資基本條件不佳，自償能力及投資誘因均不足，政府勢須挹注可觀資金，將獎勵民間參與公共建設（下稱 BOT，即 Build-Operate-Transfer，興建-營運-移轉）之財務評選機制，扭曲為承攬競價機制，民間業者甚而藉參與投資而獨攬發包權利，造成不公平競爭；且政府尚因特許營運期長達三十年，而須在民間投資人經營不善時，長期承擔強制收買等責任。詎其竟曲解當時行政院之政策

指示及內涵（詳附件一，行政院八十七年六月十七日及同年八月二十五日函），貿然推動高捷紅橘線建設 BOT（下稱高捷 BOT）案，而為以下違法失職行為：

- 一、查高捷紅橘線建設計畫，行政院初於八十年一月二十五日函復交通部同意編列預算自辦興建，迨八十四年五月十五日始參據所屬經濟建設委員會（下稱經建會）審議財務計畫修訂報告結論，核定政府自辦高捷紅橘線建設總經費為新臺幣（下同）一千九百五十二億元，其中橘線同意由高雄市政府自行辦理，惟紅線之開工晚四年，宜參照獎參條例（獎勵民間參與交通建設條例之簡稱，下同）積極規劃「由競標廠商提供資金」興建，負施工全責，於完工後政府分期償付建設經費，主辦及主管機關僅負規劃設計及監督責任，以節省工務成本；完工後營運均以民營化為原則。嗣經高雄市政府研討評估結果，原函報中央建議紅橘二線均採 BT（Build-Transfer，興建-移轉）方式興建（詳附件二，高雄市政府八十六年六月六日函），惟未獲採納，迨八十七年三月十九日行政院前院長蕭萬長於院會明確指示：「本案儘量以 BOT 方式辦理為宜」，該院據以函促高雄市政府辦理後，被彈劾人未經審慎評估高捷紅橘線建設改採 BOT 之可行性，即於八十七年九月十一日及同年十月七日，函復行政院及交通部表明「遵示改採 BOT 方式辦理」（詳附件三）。遲至同年十一月十一日，始依行政院訂頒「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」第二點規定，函報「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設先期計畫書」予行政院審核（含可行性研究，詳附件四）。據先期計畫書之財務可行性研究所載，係以行政院八十四年間核定高捷紅橘線建設計畫之財務計畫為分析基礎，規劃政府投資上限為非自償建設部

分，計一千八百六十七億六千四百萬元，占總建設成本百分之八十六點三二，且未待行政院八十八年二月八日核復（詳附件五），即提早於同年月一日擅自辦理第一階段公告招商，並附申請須知 5.1.1 承諾「本計畫路網非自償部分建設所需經費，將由政府投資」（詳附件六）。

二、另查，被彈劾人明知行政院決策高捷紅橘線建設改採 BOT 方式，無非冀能引進民間資金、經驗及效率，達到節省公帑及由民間負責營運之目的，且政府投資之非自償部分交民間機構承建者，依獎參條例第二十五條及子法「政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法」（下稱補貼利息或投資部分建設辦法）第九條第一項第二款規定，須經主管機關勘驗合格始得支付價款，然其所主導之高捷 BOT 案，就政府投資之非自償部分仍循公共工程傳統方式，依照工程進度里程碑勘驗即付款，並無延遲付款之設計（詳附件七，高捷 BOT 案興建營運合約第 9.2.2 條、第 9.4.1 條），因此無法達到引進民間大量資金之實益，有違行政院政策及 BOT 相關法規。其亦明知政府投資非自償部分併交投資人興建，係屬政府委辦事項，依法應受政府採購法規範，卻藉詞函詢政府採購法適用疑義（詳附件八，高雄捷運局八十八年六月七日函），曲解行政院公共工程委員會（下稱行政院工程會）八十八年七月五日函釋：非自償部分如依獎參條例及其子法辦理，則不適用政府採購法（詳附件九）之真意，執以排除政府採購法之監督，使最優申請人得在不受政府監督之情況下，獨攬一千零四十七億七千萬元公共工程之採購支配權。

三、八十九年五月十日，高雄捷運股份有限公司（下稱高捷公司）籌備處經高捷 BOT 案甄審委員會評定為最優

申請人，其要求之政府投資額度為一千零四十七億七千萬元，超出甄審委員會原評定之九百三十六億九千六百萬元，差額高達一百一十億元，然被彈劾人不僅未盡責議約減價分文，反迎合高捷公司要求，將政府投資額度提高至一千零四十七億七千萬元，再就一百一十億元差額，藉名實不符之「權利金機制」（詳附件十，甄審委員會第三次會議紀錄；附件十一，高捷BOT案申請須知 9.1），先行補貼高捷公司，增加政府公帑支出。嗣後簽訂之興建營運合約，於附件 B2.1 載明「政府投資範圍工程經費之總金額應以新台幣 104,770,000,000 元為限，『不予增減』」，且因第 9.4.3 條訂有物價指數調整規定，爰政府投資委交高捷公司併辦之工程，事後決算縱有結餘，依約亦無以追回，反需額外編列預算支付物價指數調漲費用一百億八千九百萬元，嚴重損害政府權益（詳附件七，興建營運合約第 9.4.3 條物價指數之調整及附件 B2.1、C4.1 規定）。

- 四、嗣被彈劾人明知高捷 BOT 財務計畫非自償部分（政府投資額度）尚涉差額之籌措、分攤與適法性問題，以及後續權利金之分攤與分回機制等諸多疑義，經建會、交通部等單位之審查尚有意見未予處理，卻不待行政院核定，擅專擬簽陳報市長，執意如期於九十年一月十二日與高捷公司簽約（詳附件十二），迨至九十一年七月二十五日，交通部始依行政院指示函飭高雄市政府，責其就本案財務計畫政府投資額度疑義尚未釐清前，該府即逕行簽約之責任檢討查明妥處（詳附件十三）。
- 五、又被彈劾人明知其對高捷公司負監督之責，於奉派兼任「公辦六標」（按：興建營運合約第 8.1.7 條規定，政府投資額度扣除六百億元後之差額，由高捷公司循

公開招標作業程序辦理發包，計有 CR5、CR6、CR7、C02、C03、C04 六個區段標，故簡稱之）評決小組委員，自九十一年六月七日起至九十二年四月四日止，竟於本職薪俸以外，不當收受高捷公司給付顯逾公務機關標準之高額出席費及審查費，前後共計五十六萬四千元（詳如下表），且於開標前六日，接受 CR7 標之投標廠商大成工程股份有限公司總經理於高雄國賓飯店之邀宴招待。

日期	項目名稱	金額	經費來源
91.06.07	評決小組會議出席費及審查費	23,000	高捷公司
91.06.11	評決小組會議審查費	100,000	高捷公司
91.07.12	評決小組會議出席費	3,000	高捷公司
91.09.03	評決小組會議出席費	3,000	高捷公司
91.09.16	評決小組會議審查費（6 標）	300,000	高捷公司
	評決小組會議出席費	3,000	高捷公司
	評決小組 9 月 16 會議延長會議時間之出席費（91.09.20 入帳）	3,000	高捷公司
91.09.24	評決小組會議出席費	3,000	高捷公司
92.03.21	評決小組會議出席費及審查費	123,000	高捷公司
92.04.04	評決小組會議出席費	3,000	高捷公司
合 計		564,000	

六、嗣被彈劾人於九十三年九月十六日辭職後，旋於同年十一月十一日轉任高捷公司顧問，由該公司提供座車及司機，對外稱係供其出入捷運工地巡視，協助督導工程施工相關事務，並於轉任顧問翌日即九十三年十一月十二日，收受高捷公司副董事長陳敏賢擔任董事長之「財團法人福康文教基金會」，以臨時員工名義所支付之薪資計五十六萬四千元面額支票一紙（稅前為六十萬元，如上表），嗣並以編撰與該基金會捐助目的無關之「大高雄地區大眾捷運系統前瞻性發展」研究報告為掩飾。

七、另本院於九十九年九月九日及同年十二月七日，兩度

約請被彈劾人到院接受詢問，約詢通知書均經合法送達其戶籍地，惟據其岳父陳○松（電話：02233629**）於九十九年九月三日上午九時及同年十二月三日下午一時四十分，兩度來電均表示：被彈劾人目前長期居留國外（地點不詳），短期內不會返臺等語，有郵務送達回執及約詢紀錄在卷可佐（詳附件十四）。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

被彈劾人為高雄捷運局局長，承市長之命綜理局務，並指揮監督所屬員工，該局組織規程第二條規定明文，其對高捷紅橘線建設相關政策之評估及執行，負有承上啟下、綜理統籌及指揮監督之責，殆無疑義。上開高捷 BOT 之評估、規劃、執行等延續性之整體違失行為，始於其八十七年八月三日接任高雄捷運局局長，致有九十年一月十二日該案興建營運合約之簽訂，依公務員懲戒法第二十五條第三款規定，被彈劾人違法失職行為仍發生在懲戒權行使期間內，合先敘明。其應受彈劾之理由及適用法條如下：

一、被彈劾人於高捷 BOT 財務計畫未獲行政院核定前，竟擅專擬議簽訂興建營運合約

(一)按各主辦機關辦理民間參與公共建設前，應先辦理先期規劃，進行必要之前置作業，並研擬建設計畫（含整體財務規劃報告書），由中央主管機關交通部陳報行政院核定後，方能辦理招商、甄審評決及議約簽約等工作。行政院八十七年七月二十二日函修訂「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」及交通部八十七年八月十九日訂定「交通部暨所屬各機關辦理民間參與交通建設作業實施要點」等規定，均有明文。

(二)查八十九年五月十日，高雄市政府召開本案甄審委

員會第五次會議，評決高捷公司籌備處為最優申請人後，於同年八月二十日函報行政院備查。行政院秘書長於同年八月十五日明確函復高雄市政府，應於議約完成後將雙方合議之財務計畫於與民間機構辦理簽約前，依相關規定報核後，再行辦理簽約，俾資妥適。八十九年八月二十九日，高雄市政府召開第六次甄審委員會議，確定議約完成後，於同年九月二十二日函送雙方合議之財務計畫書，報請交通部轉陳行政院核定，嗣於同年十一月二十日再函交通部，請轉行政院同意該府於財務計畫核定前先行辦理簽約。惟行政院仍以最優申請人報價與高雄市政府甄審委員會決議政府投資建設額度間之差距一百一十億元如何籌措，以及交通部對於本案甄審委員會評定之非自償部分政府投資額度究係九百三十六億九千六百萬元或一千零四十七億七千萬元尚存疑義等由，要求高雄市政府再行檢討及確認說明。

- (三)然前揭疑義猶待釐清之際，被彈劾人卻汲汲於九十年一月十二日與高捷公司簽訂興建營運合約，並以局長之職，親自擬簽陳報市長謝長廷批示後完成簽約；迨交通部轉據行政院要求釐清，該府始於九十年三月一日召開甄審委員會第八次會議，追認本案政府投資額度為一千零四十七億七千萬元，再函交通部轉陳行政院。嗣於九十一年七月二十五日，交通部依行政院指示函飭高雄市政府，責其就本案財務計畫政府投資額度疑義尚未釐清前，該府即逕行簽約之責任檢討查明妥處，惟高雄市政府猶以僅部分涉政府投資財務分擔之議題尚待釐清，其與民間財務計畫及簽約無涉等由置辯，迄仍未見查究相關失職責任。

(四)本案高捷 BOT 財務計畫內容，因涉及非自償部分政府投資額度差距部分之籌措及適法性疑義，甚至後續權利金之分攤及分回機制等問題，高雄市政府與交通部等中央機關間公文往返迭有爭執；詎被彈劾人竟於財務計畫未獲行政院核定前，擅專擬議逕以政府投資額度一千零四十七億七千萬元與高捷公司簽訂興建營運合約，且事後在行政院函促下，方提報甄審委員會追認，擅專妄為，莫此為甚。

二、被彈劾人為達成前述招商簽約之目的，率以三年前政府原擬自行興建之財務計畫，作為民間投資可行性分析之基礎，並逕予公告承諾政府巨額投資，與行政院引進民間資金以紓解財政困境之 BOT 政策相悖

(一)按「獎參條例」立法意旨，係為配合六年國建計畫中交通建設與發展之迫切需要，解決所需龐大資金短絀問題，以突破當時困境，行政院八十二年六月三日函送該條例草案予立法院審議時說明甚詳（詳附件十五）。又依行政院函訂「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」規定，機關辦理民間參與公共建設前，應辦理可行性研究、先期規劃及必要之前置作業；可行性研究應以民間參與之角度，就公共建設之目的、市場、技術、財務、法律等進行評估；在財務方面，除評估該建設之自償性外，應就投資報酬率、融資能力等因素，審慎評估民間投資之可行性。

(二)查高捷紅橘線建設計畫之財務計畫，行政院雖於八十四年間已核定總經費為一千九百五十二億元，惟該計畫係採公共工程傳統發包方式，全由政府出資交高雄市政府自辦興建。縱行政院嗣於八十七年六月十七日及同年八月二十五日，兩度函促高雄市政

府「儘量以 BOT 方式辦理」，然被彈劾人卻未探究政策真意，且未依循前揭「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」規定，先就高捷紅橘線建設之市場、技術、法律及自償性、投資報酬率、融資能力等財務方面，審慎評估民間投資之可行性，被彈劾人到任後，未依 BOT 之意旨，減少政府出資並大量引入民間資金，即以略同於慣常政府採購之內容，逕以 BOT 為名，於同年九月十一日及同年十月七日，先後函復行政院及交通部表明「遵示改採 BOT 方式辦理」，顯已違反前揭法令。

- (三)迨八十七年十一月十一日，被彈劾人始簽擬府函陳報「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設先期計畫書」（含可行性研究）予行政院。按其所報計畫書內容所載，係參據三年前政府原擬自行興建之財務計畫，作為民間投資可行性研究之基礎，進而規劃政府投資非自償建設部分占總建設成本之百分之八十六點三二，且未待行政院核復，即逕於八十八年二月一日公告招商，並附申請須知承諾「本計畫路網非自償部分建設所需經費，將由政府投資」。被彈劾人恣意妄為，不僅有違行政程序，更與行政院引進民間資金以紓解財政困境之 BOT 政策相悖，確有違失。

三、被彈劾人為達成前述招商簽約之目的，明知高捷 BOT 政府投資非自償部分併交投資人承建屬政府委辦事項，蓄意曲解行政院工程會函釋，藉以逃避政府採購法之監督

- (一)按政府採購法第五條規定：「機關採購得委託法人或團體代辦。前項採購適用本法之規定，該法人或團體並受委託機關之監督。」又獎參條例第二十五

條第一項規定：「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。」第二項規定：「前項補貼利息或投資建設辦法，由交通部會同財政部擬訂，報請行政院核定之。」亦即適用獎參條例所獎勵之交通建設，其中非自償部分（即政府投資部分），得由政府選擇以「補貼其所需貸款利息」或「投資其建設之一部」之方式獎勵。另依其子法補貼利息或投資部分建設辦法第九條第一項規定：「政府依本條例第二十五條規定投資民間機構建設交通建設之非自償部分，其方式如下：一、政府興建交通建設之一部後，交由民間機構經營或使用。二、由民間機構興建交通建設之一部，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用。」足見政府就非自償部分選擇以「投資其建設之一部」方式獎勵時，更可選擇由政府自行興建或委由民間機構興建，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，再交由民間機構經營，即採興建-移轉-營運（BTO）模式；與興建-營運-移轉之 BOT 模式，誠然有別。

（二）高捷 BOT 案政府投資之非自償部分，經高雄市政府於八十七年十二月四日引據前揭法規函報行政院略以：非自償部分由政府投資，併交民間機構承建，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，再交由民間機構經營或使用（即循 BTO 模式，詳附件十六），並經行政院八十八年六月四日核定在案（詳附件十七）。該府未以補貼貸款利息或自行興建之方式辦理，而選擇將之委由高捷公司興建，按前揭政府採購法第五條第二項、獎參條例第

二十五條第一項、補貼利息或投資部分建設辦法第九條第一項規定，係屬政府委辦事項，自應受政府採購法監督，與相關本案之最高法院九十九年度台上字第四九二〇號判決，亦提出相同之疑異（詳附件十八）。

(三) 詎被彈劾人為使高捷 BOT 工程免受政府採購法監督，於八十八年六月七日逕以高雄捷運局函詢行政院工程會（政府採購法主管機關）略以：本計畫自償率前經行政院核定為百分之十一，有關計畫非自償部分之辦理方式，經查獎參條例第二十五條及子法補貼利息或投資部分建設辦法第九條已予規範，其中對於非自償部分併交由民間機構辦理方式亦規定「…經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用」，先期計畫書中具體建議本計畫非自償部分併交由民間機構辦理，又查政府採購法第四、五條規範法人或團體接受機關補助或委託代辦者，應依該法之規定，然因本計畫案係屬民間投資案件，是否不受該法第四、五條規定之限制，陳請釋疑等語。嗣獲行政院工程會八十八年七月五日函釋略以：有關高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之非自償部分，既悉依據獎參條例及其相關子法補貼利息或投資部分建設辦法第九條第一項第二款規定辦理，故不適用政府採購法之規定。

(四) 然查，被彈劾人實則將政府投資非自償部分一千零四十七億七千萬元，於興建營運合約第 9.2.2 條及第 9.4.1 條（付款程序）議定，仍採傳統發包計價並按工程進度里程碑勘驗即付款之方式，因而無法引進民間大量資金，有違行政院 BOT 政策及獎參條例第二十五條第一項及其子法相關規定。時任行政

院工程會副主任委員之李建中，早於八十八年三月十日另案研議高捷 BOT 案時，簽註兩點意見：「一、本案之結論為『高雄捷運應採 BTO 方式較符公平正義及程序之合理性』。二、事實上，高雄捷運編有預算，立即採政府主辦而不用民間參與一定最便宜，也最快。高雄捷運一錯再錯，已難挽回，日後一定會有大問題」（詳附件十九）。且其於本院詢問時亦證稱：「其實採用 BTO 就不會發生這些問題。…政府出資的部分可以併同給他發包，但必須是民間出資來發包，經過驗收完成之後政府才付錢。…問題出在發包時誰出錢，如果高捷發包時應該由民間業者出錢，就沒有問題…。高捷雖不適用採購法，但必須依據『政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法』第九條第一項第二款的規定，依該規定，高捷應採 BTO。高捷不適用政府採購法，但實際執行時未依據上開辦法。我只負責解釋採購法，實際的執行面與法律面有差異，但我們無法管到。…高雄市政府把該函擴大來用，事實上就是把雞毛當成令箭。我們給他的公文是 BTO，但高雄市政府用以做 BOT。本件錯不在於不適用政府採購法，而是錯在未適用九條一項二款做 BTO」等語（詳附件二十）。

- (五)政府推動公共建設 BOT 政策，係為引進民間資金以紓解財政壓力。本案高捷 BOT 興建營運合約，自償部分高捷公司投資三百零四億九千萬元（自有資金僅約一百億元），政府出資一千五百零八億八千九百萬元（含政府應辦事項經費四百六十一億一千九百萬元，及投資非自償部分一千零四十七億七千萬元），被彈劾人明知政府投資非自償部分併交投資人承建屬政府委辦事項，卻蓄意曲解行政院工程會

函釋，執以排除政府採購法監督，造成民間投資人獨攬政府出資近八成之千億鉅額工程，卻不須適用政府採購法規範之荒謬，確有重大違失。

四、被彈劾人於興建營運合約之議訂過程怠忽草率，犧牲政府權益

- (一)八十九年五月十日，甄審委員會會議評定高捷公司籌備處為最優申請人，惟其所提之報價文件要求政府投資額度一千零四十七億七千萬元，超出甄審委員會原評定之政府投資額度九百三十六億九千六百萬，差額約一百一十億元部分，依第三次甄審委員會決議及申請須知規定，納入權利金機制並經議約討論確定後，雙方於九十年一月十二日正式簽訂興建營運合約，並於附件 B2.1 規定：「政府投資範圍工程經費之總金額，以一千零四十七億七千萬元為限，不予增減」；然合約第 9.4.3 條卻訂有「物價指數調整」相關規定，且高雄市政府已依約編列預算支付一百億八千九百萬元之物價調漲費用予高捷公司。
- (二)查本案政府投資額度，既經甄審委員會評定為九百三十六億九千六百萬，並授權高雄市政府與最優申請人高捷公司籌備處議約減價，然被彈劾人卻未本於職責堅持底限，反迎合高捷公司要求，恣將政府投資額度提高至一千零四十七億七千萬元，再就其間一百一十億元差額，以「額外爭取民間機構以權利金回饋政府」等飾詞，獲取甄審委員會追認背書，無異政府無息融資一百一十億元予高捷公司，於三十六年內視盈餘狀況分期攤還，形同政府負擔。且因被彈劾人於議約過程怠忽草率，訂立政府投資額度不予增減及工程款得隨物價指數調整等

矛盾且失公允之條約，導致前揭委辦工程實際決算縱有結餘，亦無以追回繳庫，反需額外編列預算支付一百餘億元之物價指數調漲費用補貼高捷公司，其怠忽職守，犧牲政府權益，昭昭明甚。

五、被彈劾人於高雄捷運局局長任內，不當收受高捷公司給付之高額審查費，紊亂監督與執行角色，且於 CR7 標開標前接受投標廠商邀宴，敗壞官箴

(一)按行政院八十九年十二月五日訂頒之「統一彙整修正各機關學校出席費及稿費支給規定」第二條第一項規定：「各機關學校與業務有關之重要文件或資料，需委由本機關以外人員或機關撰述、翻譯或編審，經機關首長或其授權人核准者，得依『中央政府各機關單位預算執行要點』中『中央各機關執行單位預算有關用途別科目應行注意事項』所訂標準支給稿費。」依據前揭注意事項九十一年度所訂中央政府各機關用途別科目分類及執行標準表，其中「業務費」項下之「按日按件計資酬金」係包括「凡處理經常一般公務或特定工作計畫所需聘請個人辦理相關事務，如出席會議、勞力外包、專案研究、專業顧問、專業審查、演講或授課、講義製作、命題、監考、裁判、閱卷、評鑑及撰稿、審稿、編輯、校對、表演等按日或按件計支之費用屬之」，其「審查費」之執行標準，如係按件計酬者：中文每件六百九十元，外文每件一千零四十元。

(二)另依高捷紅橘線建設評決小組組織章程第一條規定：「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案公開之招標作業評決小組（以下簡稱評決小組）係依『高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案興建營運合約』8.1.8 條之規定設置。本組織章程由

高雄市政府及高雄捷運股份有限公司共同訂定。」第三條規定：「評決小組置委員共五或七人，分別由高雄市政府指定三或四名，高雄捷運股份有限公司指定二或三名共同組成…」及第七條規定：「評決小組委員均為無給職，但得『依規定』支給審查費、出席費及差旅費」。

- (三)查高捷 BOT 興建營運合約 5.5 條財務監督、5.6 條財務檢查權及 10.2 條監督、稽查及檢查之規定，高雄市政府對於高捷公司負有監督之責，而被彈劾人身為高雄捷運局局長，自應責無旁貸。詎其奉派兼任高捷「公辦六標」評決小組委員後，竟於評決過程收取由高捷公司支付高額出席費及審查費，前後共計五十六萬四千元；其中土建主體統包工程公開招標作業之審查費三十萬元，係高捷公司工程管理處簽報總經理賴獻玉（亦為評決小組委員）同意「每位委員每標審查費新臺幣五萬元」後據以支付（詳附件二十一），非僅有違前該評決小組組織章程第七條之「依規定支給」，亦遠逾當時公務機關相關支領標準。甚至於開標前六日，被彈劾人猶不避嫌，接受 CR7 標之投標廠商大成工程股份有限公司總經理於高雄國賓飯店之邀宴招待（詳附件二十二，高雄地方法院檢察署檢察官起訴書），敗壞官箴，自無可逭。

六、被彈劾人於卸職後，不顧利益迴避，接受高捷公司提供座車（含司機）及金錢，且不當介入高捷工程

- (一)按公務員服務法第十四條之一規定：「公務員於其離職後三年內，不得擔任與其離職前五年內之職務直接相關之營利事業董事、監察人、經理、執行業務之股東或顧問。」揆其立意，在於防杜公務人員

濫用在職期間之地位、權力與私營營利事業掛鉤，結為緊密私人關係，形成利益輸送網路。

(二)然查，被彈劾人於九十三年九月十六日請辭高雄捷運局局長職務後，竟於同年十一月十一日轉任高捷公司顧問，負責監督、指導捷運工程施工方法及進度等與其離職前業務有直接相關之工作，並由高捷公司提供車輛及司機，於同年九月至十二月間數度載其前往 R10、05 等工地巡視；且為規避公務員服務法上開規範，被彈劾人於轉任高捷公司顧問翌日即九十三年十一月十二日，高捷公司副董事長陳敏賢即指示「財團法人福康文教基金會」（陳敏賢擔任董事長，捐助意旨與捷運工程毫無關聯）之會計，以臨時員工名義，支付被彈劾人薪資六十萬元（稅後實領五十六萬四千元），有法院及檢察官偵審筆錄（詳附件二十三，高雄地方法院九十年度矚易字第 1 號審判卷宗第二六〇頁以下）在卷足依。

綜上論結，被彈劾人周禮良於到任高雄捷運局局長前，曾任職交通部高速鐵路工程局副局長，負責督導臺灣南北高速鐵路獎勵民間參與投資興建及營運等業務，具有參與 BOT 案規劃之實務經驗，對相關法令規範應有相當程度之瞭解，其對於高捷紅橘線建設之民間投資基本條件不佳、誘因不足，且特許營運期長、自償能力低，投資人須承擔長期營運巨額虧損之風險等情，自不能諉為不知或無法預見，卻假執行「高雄捷運 BOT」政策之名，刻意將政府原核定自辦所編列之足額預算幻化為政府投資，任由特定民間投資人獨攬千餘億元巨額採購之發包與支配權，並蓄意曲解行政院工程會函釋，以逃避適用政府採購法之監督。揆諸本案實情，政府出資高逾八成，民間實際出資不到一成，公權力卻在財務管控或

工程內容及採購價格等方面，毫無置喙餘地，非僅與政府推動 BOT 之政策相悖，更迭生弊端訾議。被彈劾人負責策劃主導本案，自難辭其咎，顯已違反公務員服務法第一條公務員應忠誠努力，依法律命令執行其職務、同法第五條公務員應誠實清廉，謹慎勤勉、同法第七條公務員執行職務應力求切實等規定。又其於任內及卸職後收受廠商不當利益及邀宴，違反同法第六條公務員不得假借權力，圖本身利益、同法第十四條之一公務員於其離職後三年內，不得擔任與其離職前五年內之職務直接相關之營利事業顧問等規定，而有公務員懲戒法第二條應受懲戒之事由，爰依憲法第九十七條第二項及監察法第六條規定提案彈劾，移請司法院公務員懲戒委員會審議。