

調 查 報 告

壹、案由：據審計部 101 年度中央政府總決算審核報告，台灣高速鐵路股份有限公司長期積欠臺灣銀行股份有限公司及台灣土地銀行股份有限公司鉅額特別股股息，損及銀行權益等情。

貳、調查意見

茲為調查本案需要，經函請財政部、交通部提供相關資料，並於一〇三年四月二日約詢交通部、經濟部、中國鋼鐵股份有限公司(下稱中鋼公司)、財政部、臺灣銀行股份有限公司(下稱台銀)、臺灣土地銀行股份有限公司(下稱土銀)及兆豐國際商業銀行股份有限公司相關主管人員，再於一〇三年五月九日約詢金融監督管理委員會證券期貨局(下稱金管會證期局)相關主管人員及台灣高速鐵路股份有限公司(下稱台灣高鐵公司)前後任簽證會計師，並於一〇三年五月九日、二十六日分別諮詢國立臺灣大學林〇〇教授、財團法人中華民國會計研究發展基金會(下稱會計研究發展基金會)吳〇〇副祕書長及國立政治大學劉〇〇教授。業已調查竣事，茲臚列調查意見如後：

一、台銀、土銀等行庫皆多次函請台灣高鐵公司收回特別股，該公司基於修正前公司法第一五八條對特別股有僅得「以盈餘或發行新股所得之股款」收回之規定而表示將於符合法令規定時收回，今公司法第一五八條已予修正，解除收回特別股財源之限制，該公司特別股發行期限已屆，仍未收回特別股，台銀、土銀等行庫未速訴請該公司收回，確保其投資權益，顯有缺失：

(一)依公司法第一三〇條：「下列各款事項，非經載明於章程者，不生效力：……四、特別股之種類及其

權利義務。……」、第一五八條：「公司發行特別股時，應就下列各款於章程中定之：一、特別股分派股息及紅利之順序、定額或定率。二、特別股分派公司賸餘財產之順序、定額或定率。三、特別股之股東行使表決權之順序、限制或無表決權。四、特別股權利、義務之其他事項。」爰公司發行之股票可分為普通股與特別股，享有特殊權利，或某些權利受限制者，是為特別股，餘為普通股，享有一般之股東權利。特別股權利義務依公司法規定應記載於章程，為章程相對必要記載事項。台灣高鐵公司於九十二年一月二十七日發行甲種特別股新台幣(下同)二六九億元，依該公司章程第七條之一：「本公司發行之甲種特別股，其權利義務及重要事項如下：……二、本特別股之發行期間為六年。但本公司得於到期日三個月以前行使延展權延展十三個月。本公司於到期日將依面額一次全部收回。若屆期本公司因法令規定未能收回特別股全部或一部時，未收回之特別股權利義務，仍依本條各款之發行條件延續制收回為止。」所稱「因法令規定未能收回特別股全部或一部時」係指依當時之公司法第一五八條：「公司發行之特別股，得以盈餘或發行新股所得之股款收回之」對收回特別股之財源有所限制，僅得以盈餘或發行新股所得之股款收回之。查台銀、土銀、合作金庫商業銀行、第一商業銀行、華南商業銀行、彰化商業銀行、兆豐國際商業銀行、臺灣中小企業銀行等八大行庫共計持有該特別股一七三億元。

(二)九十七年十月二十三日台灣高鐵公司以通知書告知各特別股股東行使延展權，將甲種特別股到期日延展十三個月，至九十九年二月二十六日到期。九

十九年一月五日台灣高鐵公司以通知書告知各特別股股東，依公司法第一五八條規定：「公司發行之特別股，得以盈餘或發行新股所得之股款收回之。」惟在該公司尚無足夠盈餘，且近期又無辦理發行新股以贖回特別股之增資規劃時，九十九年二月二十六日到期之甲種特別股恐將無法如期贖回。九十九年一月二十二日台銀函台灣高鐵公司：為避免贖回日期一再延宕，損及股東權益，爰請積極改善財務結構，並適時規劃辦理增資發行新股以贖回特別股。同年三月十六日土銀函請台灣高鐵公司提出改善財務結構，及規劃辦理增資發行新股以贖回特別股之具體計畫。台灣高鐵公司分於九十九年六月一日、十日以台高財發字第 0990000969 號、0990001061 號函復土銀、台銀：鑒於該公司目前尚無盈餘，且盱衡現行資本市場環境，募集資金實屬困難。該公司當努力改善財務結構，並將於符合法令規定時，依該公司章程及相關特別股發行及轉換辦法規定收回甲種記名式可轉換特別股。一〇〇年三月八日土銀再函該公司，略以：特別股屆期已逾一年，請積極改善財務結構，並規劃辦理增資發行新股以贖回特別股。該公司一〇〇年四月十二日函復，有關特別股到期贖回事宜，仍依公司法第一五八條及該公司章程等相關規定辦理。

(三)嗣公司法第一五八條於一〇〇年六月二十九日修正刪除有關公司收回特別股時之財源限制，依修正後公司法第一五八條之規定：「公司發行之特別股，得收回之。」台灣高鐵公司就公司法第一五八條修正前已發行之特別股，其收回應如何適用修正後公司法第一五八條規定疑義，經委請外部法律顧問徵詢主管機關意見，嗣由經濟部一〇〇年八月八日

釋示略以：「……公司收回特別股時，倘公司章程已規定特別股收回之條件、期限與公司應給付對價之種類及數額等事項，則應依章程規定辦理。因本次修正僅在解除特別股收回之財源限制，倘公司於新法修正前已發行之特別股，章程已載明『若屆期因法令規定未能收回特別股全部或一部時……』等相關收回條件，如股東會於決議該章程之意旨係以當時法律之規定作為公司收回特別股之條件，則公司就特別股之收回自仍應依章程之規定受到限制。」依經濟部上開函釋，若章程已載明「若屆期因法令規定未能收回特別股全部或一部時……」等相關收回條件，且如股東會於決議該章程之意旨係以當時法律之規定作為公司收回特別股之條件，則公司就特別股之收回僅係依章程之規定受到限制。惟該次修正已解除特別股收回之財源限制，爰台灣高鐵公司即使目前尚無盈餘，且無辦理發行新股以贖回特別股之增資規劃，其就特別股之收回，依法並無不許。

(四)依國立政治大學劉○○教授於本院一〇三年五月二十六日諮詢會議中之說明，略以：

- 1、若台灣高鐵公司主張就特別股之收回仍依章程之規定受到限制，該公司自可修改章程刪除財源限制，俟章程修改後，該公司就特別股之收回即無財源限制。
- 2、該公司發行特別股時有約定應依約收回特別股，若因虧損累累，而致發行公司無法收回，當然對特別股股東構成債務不履行。
- 3、一〇〇年六月二十九日修改前之公司法第一五八條是強行規定，因公司法第一五八條已修改，台灣高鐵公司就特別股之收回，已無財源限制，亦

不會因財源限制而給付不能。該公司即使目前尚無盈餘，且無辦理發行新股以贖回特別股之增資規畫，自可籌措其他財源收回特別股，依法並無不許，亦已無違反法律強行規定之虞，至多僅係依章程之規定受到限制，惟該公司自可修改章程，爰若該公司拒不修改章程及收回特別股，即構成債務不履行，台銀等行庫應訴請該公司收回特別股。

(五)查台銀以一〇〇年七月十八日銀財字第10000336181號函請台灣高鐵公司依據一〇〇年六月二十九日修正之公司法規定，贖回該行特別股二十五億元，並支付自九十六年起之股息。一〇〇年七月二十七日土銀函請該公司依一〇〇年六月二十九日修正公布之公司法第一五八條規定，儘速依公司章程及甲種記名式可轉換特別股發行轉換辦法，規劃贖回已屆期之特別股。惟台灣高鐵公司於一〇〇年八月二十三日函復台銀、土銀：「依經濟部一〇〇年八月八日釋示，台灣高鐵公司就特別股之收回，於公司法第一五八條修正後，仍應依章程規定受到限制。」嗣後台銀、土銀再分於一〇一年四月五日、一〇二年一月十六日及一〇一年四月二十四日、一〇二年一月二十二日，函請台灣高鐵公司收回特別股，皆經該公司以「累積虧損有待彌補，盱衡現行資本市場環境，募集資金實屬困難」、「鑒於仍有六七〇餘億元之累積虧損有待彌補，依公司章程規定，尚無法逕以當期盈餘做為贖回特別股之財源」拒絕，顯無理由。

(六)綜上，台銀、土銀等行庫皆多次函請台灣高鐵公司收回特別股，礙於修正前之公司法第一五八條對收回特別股有「以盈餘或發行新股所得之股款」之規

定，該公司表示將於符合法令規定時收回，今依修正後之公司法第一五八條，已解除特別股收回之財源限制，且該公司特別股早已屆發行期限，惟該公司仍未收回特別股，顯無理由，台銀、土銀等行庫前於一〇二年五月二十三日訴請台灣高鐵公司支付九十六年一月五日至九十六年十二月三十一日之特別股股息，卻未訴請台灣高鐵公司收回特別股，並經士林地院判決該等行庫敗訴，台銀、土銀等行庫應速訴請該公司收回特別股，確保投資權益。

二、金管會豁免包含台灣高鐵公司在內之少數公司適用國際會計準則(IFRSs)，僅修改財務表達方式，而未能變動金融負債之經濟實質，違反會計原則之中立性，洵有欠當：

- (一)因應全球化時代之來臨，會計研究發展基金會近年來已陸續參酌國際會計準則(IFRSs)研修相關財務會計準則公報。該會參酌國際會計準則第三十二號「金融工具：表達」，於九十四年六月二十三日發布財務會計準則公報第三十六號「金融資產之表達與揭露」，規定：「企業宜依經濟實質而非僅依法律形式決定金融商品於資產負債表中之分類。經濟實質與法律形式通常一致，但亦有例外情形。某些金融商品，其法律形式上為權益但經濟實質上則具有負債之性質……例如：發行人必須於固定或可決定之未來日期按固定或可決定之金額強制贖回之強制贖回特別股，或持有人有權要求發行人於特定日期當日或之後按固定或可決定金額贖回之附賣回權特別股，宜列為金融負債。」查台灣高鐵公司於九十二年一月二十七日發行甲種記名式可轉換特別股二六九億元，九十二年九月九日發行乙種記名式可轉換特別股十三・四二五〇億元，九十三

年一月二十日至九十四年九月三十日分九次發行丙種記名式可轉換特別股共二四九·七八九四億元，以上合計五三二·二一四四億元。依該公司章程第七條之一：「本公司發行之甲種與乙種特別股，其權利義務及重要事項如下：……二、本特別股之發行期間為六年。……本公司於到期日將依面額一次全部收回。……」、第七條之二：「本公司發行之丙種特別股，其權利義務及重要事項如下：……二、本特別股之發行期間為四年。本公司於到期日將依發行價格一次全部收回。……」，爰上開甲、乙、丙種特別股，經約定該公司將於到期日以面額或發行價格贖回，並於章程中定之，而皆為強制贖回特別股，宜列為金融負債。

- (二)惟因會計研究發展基金會對外徵詢意見時，經濟部九十四年六月二日經商2字第09402410360號函復該會，略以：「請貴會就下列事項進行研議：……第三十六號公報發布實行前已發行法律形式上為權益但經濟實質上具有負債性質之特別股，不宜追溯適用第三十六號公報。」依會計研究發展基金會吳○○副祕書長於本院一〇三年五月九日諮詢會議中之說明：「在對外徵詢意見之前，其實沒有不追溯的規定，對外徵詢意見時，經濟部給本會公函(九十四年六月二日經商2字第09402410360號函)，意見為希望第三十六號公報發布施行前，已發行之法律形式上為權益但經濟實質上具有負債性質之特別股，不應追溯適用第三十六號公報。這是當時經濟部的建議，後來把經濟部函復意見提到財務會計準則委員會討論，本會委員一般來說會接受經濟部建議，後來才加了不追溯的規定，所以那是對外徵詢意見之後加的。」爰依財務會計準則公報第

三十六號第一二五段：「法律形式上為權益惟依其經濟實質應重分類為負債之金融商品(如強制贖回之特別股等)，於本公報生效日前已發行者，無須適用本公報。」則台灣高鐵公司發行之甲、乙、丙種特別股皆無須適用該公報，違反會計準則之中立性。

- (三) 邇來國際會計準則已成為全球資本市場之單一準則，直接採用 (adoption) 國際會計準則亦成為國際資本市場之趨勢，截至目前為止全球計有超過一一五國已要求或計劃要求當地企業直接採用國際會計準則編製財務報告。是以審酌國際發展趨勢，為加強國內企業及國際企業間財務報告之比較性，提升我國資本市場之國際競爭力並吸引外資投資國內資本市場，同時降低國內企業赴海外籌資之成本，金融監督管理委員會乃推動我國企業採用國際會計準則編製財務報告。由會計研究發展基金會逐號翻譯國際會計準則並經一定之覆核程序後發布，作為企業編製財務報告之依據。包含台灣高鐵公司在內之上市上櫃公司、興櫃公司應自一〇二年開始依國際會計準則編製財務報告。國際會計準則公報(IASs)第三十二號第十八段規定：「發行人於固定或可決定之未來日期按固定或可決定之金額強制贖回之特別股，係為金融負債。」、第九十七段規定：「本準則應追溯適用」，爰一〇二年我國實施 IFRSs 後，依該公報規定，台灣高鐵公司發行之特別股須追溯適用該公報重分類為金融負債。
- (四) 惟一〇二年我國實施 IFRSs 後，金融監督管理委員會考量財務會計準則公報第三十六號原係參考 IAS 32 規定訂定，其會計處理於採用 IFRSs 前後並無不同，基於處理一致性之原則，爰延續前開第三十六

號公報第一二五段規定，該會於一〇〇年七月七日發布函令規範九十五年一月一日前發行具負債性質之特別股仍得不重分類為金融負債，但應於各期財務報告附註揭露上開金融工具之金額、性質(包含影響未來現金流量之金額、時點及不確定性之重大合約條款及合約條件)、所採用之會計政策及方法、因持有上開金融工具而暴露於潛在重大財務風險之相關合約條款及合約條件。爰使台灣高鐵公司發行之特別股，雖法律形式上為權益惟依經濟實質具負債性質，於一〇二年我國實施 IFRSs 後，仍得列於權益項下，豁免適用 IFRSs。

- (五)依台灣高鐵公司一〇二年一月一日(一〇一年十二月三十一日)資產負債表，特別股面額共計四〇一·八九九二億元，股東權益三二三·八四二九億元，若採用 IFRSs 區分為金融負債及權益要素，將負債部分重分類為金融負債，股東權益淨值即可能為負值，對該公司財務狀況影響十分重大。依一〇三年五月九日約詢台灣高鐵公司前後任簽證會計師之說明：「一〇〇年四、五月間本所接到台灣高鐵公司 audit committee 委託，詢問本所，特別股在 IFRSs 下須認列為負債，導致股東權益為負值，有無解決方案？」、「我們也跟高鐵路公司說去向金管會申請特別股在 IFRSs 下，不用重分類到負債，可能性應該不高，因為(會計研究發展)基金會要對整個市場影響評估，當時我也很訝異高鐵路公司可以拿到金管會的解釋說在 IFRSs 實施後，於實施前發行之特別股可以依函令處理，而不適用 IFRSs。」依金管會證期局約詢後補充說明：「考量財務會計準則公報第三十六號對於具有負債性質之特別股之會計處理規定與 IFRSs 規定並無不同，且原已允許

九十五年一月一日前發行者免追溯調整，基於財務報表表達之一致性與可比較性，爰採用 IFRSs 後亦未強制此類特別股重分類為負債；另觀諸國際上採用 IFRSs 之國家，亦有就國內市場狀況予以考慮另行規範之情形。爰此，為協助公司順利導入 IFRSs，避免對企業財務穩健度造成過大衝擊，本會爰於一〇〇年七月七日發布函令對前已依第三十六號公報第一二五段過渡規定辦理之公開發行公司，於採用 IFRSs 時，得免重分類為負債。」

(六)按第三十六號公報第一二五段之規定已違反中立性，於採用 IFRSs 後，依 IAS 32 第九十七段規定「本準則應追溯適用」，係符合中立性原則，惟金管會基於一致性與可比較性，於推動國內企業導入 IFRSs 時，另行以函令規範九十五年一月一日前發行具負債性質之特別股得不重分類為金融負債，延續已違反中立性之會計準則；且查該局所稱參酌國際間導入 IFRSs 亦有考量各國環境及交易之特殊狀況，常有自訂規範排除 IFRSs 準則之適用，如以新加坡為例，於採用 IFRSs 時，即因當地營建公司興建預售屋不適用完工比例法，以致於與導入 IFRSs 前會計處理差異過大，而透過發布規定之方式，允許營建公司排除 IFRSs 採成本回收法之規定，另大陸地區因房地產市場波動劇烈，亦於採用 IFRSs 時，另發布規定限制企業持有不動產、廠房及設備僅得採成本模式，不得採重估價模式云云，惟查上開排除適用皆因該國產業整體特殊狀況，而我國於九十五年一月一日前發行具負債性質之特別股者，僅台灣高鐵公司等少數公司，金管會相關作為洵有欠當。

(七)綜上，依台灣高鐵公司一〇一年十二月三十一日資

產負債表，該公司發行特別股(面額)共計四〇一·八九九二億元，股東權益僅三二三·八四二九億元，甚較特別股股本為低，若採用 IFRSs 區分為金融負債及權益要素，將特別股之負債要素重分類為金融負債，對該公司之財務狀況影響十分重大。該公司發行之特別股因約定有強制贖回之條款，雖其法律形式屬權益，惟依經濟實質，則具負債性質，於九十五年一月一日財務會計準則公報第三十六號「金融資產之表達與揭露」生效日，即應依其經濟實質而重分類為負債，卻因經濟部意見而於該財務會計準則公報第一二五段增訂：「法律形式上為權益惟依其經濟實質應重分類為負債之金融商品(如強制贖回之特別股等)，於本公報生效日前已發行者，無須適用本公報。」而使該公司發行之甲、乙、丙種特別股無須轉列負債。嗣於一〇二年我國實施 IFRSs 時，依國際會計準則公報(IASs)第三十二號，亦有強制贖回之特別股應轉列負債之規定，且須追溯適用。復因金管會一〇〇年七月七日發布之金管證審字第 10000322083 號函令之規定，九十五年一月一日前已發行法律形式上為權益惟依經濟實質具負債性質之特別股，於採用 IFRSs 後，仍得列於權益項下，並不區分為金融負債及權益要素，而無須轉列負債。金管會相關作為豁免包含台灣高鐵公司在內之少數公司適用 IFRSs，忽略金融負債為實帳戶之特性，僅修改財務表達方式，而未能變動金融負債之經濟實質，違反會計原則之中立性，洵有欠當。

- 三、最高法院認定台灣高鐵公司之真意，係以經濟部所檢附之交通部函文所指「九十八年七月完成苗栗、彰化、雲林各車站工程後，全線通車開始營業」作為「開

始營業日」，並屬中技社與該公司兩造認購特別股契約內容之一部分，故判決高鐵雖已於九十六年通車且該公司處於實際虧損狀態下，仍應依約支付股息予中技社。此皆肇因於交通部此一函文未盡明確，且與該公司嗣後之董事會決議不一致，隨後並經台灣高鐵公司引述以提供中技社作成投資決策；此實有欠妥慎：

- (一)經濟部九十四年四月十三日經商字第 09402048410 號函，請交通部惠告台灣高鐵公司之開始營業日，該部九十四年四月十五日交路(一)字第 0940003694 號函復：「依本部與台灣高鐵公司所簽訂之台灣南北高速鐵路興建營運合約之規定，台灣高鐵公司除預定以九十四年十月底全線通車外，並於全線通車後接續辦理新增苗栗、彰化及雲林等三站之規劃、設計與施工；依該公司於甄審階段所提投資計畫書所列，該三站完工時程預估為九十八年七月，並開始所有車站全面營業」。經濟部復於九十四年四月十九日經商字第 09400536510 號再函該部釐清。交通部九十四年四月十九日交路(一)字第 0940003842 號函復經濟部：「本部預估該公司將於九十八年七月完成各車站工程後，全線通車開始營業」。
- (二)中技社於九十四年九月三十日向台灣高鐵公司認購三·二二五八億股，每股九·三元，總計股金二十九·九九九九四億元。該特別股發行及轉換辦法第八條規定其前二年股息年利率為百分之九·五，中技社自認購「丙(九)種特別股」起之前二年度(即九十四年九月三十日起至九十六年九月二十九日止)，每年度應可取得特別股股息二·八五〇〇億元，二年合計為五·七〇〇〇億元。台灣高鐵公司先後於九十五年十月三十一日及九十六年九

月二十七日，分別發放九十四年度及九十五年度之「丙（九）種特別股」股息合計三・五七六二億元予中技社。中技社於九十七年九月間與台灣高鐵公司接洽有關「丙（九）種特別股」九十六年度股息（即九十六年一月一日至九十六年九月二十九日）之支付事宜時，台灣高鐵公司竟以該公司已於九十六年度全線通車營運，九十七年度將不發放九十六年度之特別股股息，累積至台灣高鐵公司有盈餘之年度再予發放。

(三)依最高法院一〇〇年度台上字第六六五號判決，略以：

- 1、中技社於認購「丙（九）種特別股」前，已詢問台灣高鐵公司有關公司法第二三四條所規定「開始營業」即風險預告書第三條之相關資訊，台灣高鐵公司於九十四年九月二十七日以 05 台高法發字第 03934 號函回覆，其內容引述經濟部、交通部函文，並強調依經濟部函釋，台灣高鐵公司將於開始營業前依公司法第二三四條規定發放「丙（九）種特別股」股息，並無適法疑義。依交通部約詢書面說明，台灣高鐵公司九十四年九月二十七日 05 台高法發字第 03934 號函中所引述交通部函文，為該部九十一年九月十二日交會(一)字第 09100083381 號函、九十四年四月十九日交路(一)字第 0940003842 號函。
- 2、上開判決並據以認定，台灣高鐵公司之真意，係以經濟部所檢附之交通部函釋所指九十八年七月完成各車站工程後，全線通車開始營業作為開始營業日。該公司上開九十四年九月二十七日 05 台高法發字第 03934 號函引用經濟部、交通部函文回覆中技社，該函亦屬兩造認購特別股契約內

容之一部分，亦即台灣高鐵公司以「完成苗栗、彰化、雲林等各車站工程後」，為風險預告書第三條「開始營業」之時間點，堪認其有認同「完成苗栗、彰化、雲林等車站工程後，全線通車為開始營業」之意；台灣高鐵公司抗辯其九十六年一月五日於高鐵南北全線當中之部分車站即板橋、桃園、新竹、台中、嘉義、台南、高雄（左營）車站開始販售車票提供載客服務，同年三月二日台北站加入營運，實際上開始營業，並無足取。該公司於九十六年間未完成苗栗、彰化、雲林等車站之興建，中技社依兩造間認股契約之約定，請求台灣高鐵公司於苗栗、彰化、雲林等車站工程完成前，給付九十六年度之特別股股息，洵屬有據，而判決中技社勝訴定讞。

(四)按有關開始營業日之認定，影響私權法律關係甚鉅，交通部對於相關資訊之提供尤重攸關性與可靠性，依交通部約詢後補充說明，有關經濟部於九十四年、一〇一年間函詢有關台灣高鐵公司「開始營業」相關事宜，該部基於高鐵目的事業主管機關之權責，將所悉資訊，包括該公司投資計畫書之規劃預估或是該部依鐵路法、合約監理該公司等情形，提供經濟部參考。九十四年當時高鐵計畫尚未完工通車，該部即提供合約及其投資計畫書中有關高鐵推動之期程予經濟部參考。惟查：

- 1、台灣高鐵公司曾於九十四年九月八日之董事會決議將通車營運目標日，自原訂之九十四年十月三十一日調整為九十五年十月三十一日，該董事會決議交通部應能知悉，則通車營運目標日是否為開始營業日？交通部若同意通車營運目標日調整為九十五年十月三十一日，是否應更正其九十四

年四月十九日函文？

- 2、依交通部九十四年四月十五日函文，台灣高鐵公司預定以九十四年十月底「全線通車」外，並於「全線通車」「後」接續辦理新增苗栗、彰化及雲林等三站之規劃、設計與施工；該三站完工時程預估為九十八年七月，並「開始所有車站全面營業」，則究係以「全線通車」為開始營業或係以「所有車站全面營業」為開始營業？
- 3、再依交通部一〇一年八月二十日函復經濟部，略以：「本部九十六年一月五日交路(一)字第 0960000292 號及九十六年五月二日交會(一)字第 0960004255 號等二份函文所提九十六年一月五日為高鐵板橋站至左營站間開始通車營運之日期，係本部依鐵路法完成高鐵板橋站至左營站間路段及其車站履勘並核准其行車後，基於高鐵公司目的事業主管機關之立場要求其陳報並同意備查前揭高鐵路段及車站之開始通車營運日期。貴部擬以該日期作為高鐵公司依公司法第二三四條規定所稱『開始營業』之認定，依權責係屬貴管，本部敬表尊重」。及一〇二年十二月八日交路(一)字第 1028700381 號函復本院，略以：「公司法主管機關為經濟部，交通部無權對公司法第二三四條之適用加以認定或解釋；臺灣銀行、土地銀行、合作金庫及華南銀行等銀行，一〇〇年度起依最高法院一〇〇年度台上字第六六五號民事判決有關財團法人中技社請求高鐵公司給付九十六年度特別股息案，函詢交通部台灣高鐵公司開始營業日認定案，亦經交通部依上開原則函復在案」，依交通部上開向經濟部及本院之函復，公司法主管機關為經濟部，交通部無權對公司法第二三四條

之適用加以認定或解釋，爰交通部並非為認定或解釋「開始營業日」之權責機關。則該部九十四年四月十九日函文，有無認定係以完成包含苗栗、彰化、雲林在內之各車站工程後，全線各站通車始開始營業之意？有無違反該部上開原則之虞？

4、綜上，可見交通部九十四年四月十九日函文未盡明確，有欠妥慎。

(五)另有關本院請交通部提供台灣高鐵公司九十四年九月二十七日 05 台高法發字第 03934 號函，經該部洽其提供，該公司表示該函係屬其與中技社兩造有關認股相關約定及說明，不便提供。另依交通部約詢書面說明，該部職權所掌管之鐵路法及興建營運合約並未規範鐵路營運機構應將其「投資人」相關資料提供予該部。

(六)綜上，交通部九十四年四月十九日交路(一)字第 0940003842 號函復經濟部：「本部預估該公司將於九十八年七月完成各車站工程後，全線通車開始營業」，嗣台灣高鐵公司於九十四年九月八日之董事會決議將通車營運目標日，自原訂之九十四年十月三十一日調整為九十五年十月三十一日，該董事會決議交通部應能知悉，則通車營運目標日是否為開始營業日？交通部若同意通車營運目標日調整為九十五年十月三十一日，是否應更正其九十四年四月十九日函文？究係以「全線通車」或係以「所有車站全面營業」為開始營業？且交通部自認無權對公司法第二三四條之適用加以認定或解釋。爰交通部九十四年四月十九日函文未盡明確，該函文隨後並遭台灣高鐵公司九十四年九月二十七日 05 台高法發字第 03934 號函引述，提供予其特定特別股投

資人作成投資決策，交通部有欠妥慎。

四、中鋼公司訴請台灣高鐵公司支付積欠特別股股息之作為，應值肯認；惟其行使轉換權，放棄特別股股東於特別股未轉換前，得依定率百分之五及百分之四·七一持續累積特別股股息至帳面有累積盈餘時優先補足之權利，並放棄要求台灣高鐵公司依面額或發行價格贖回特別股之權利，顯有失策；又於年度中轉換，放棄轉換當年度之特別股股息，實難理解；經濟部未善盡公股管理之責，亦有怠失：

(一)依中鋼公司之約詢書面說明，該公司於九十二年九月至九十四年四月間三次投資台灣高鐵公司乙種及丙種可轉換特別股，共計五十六·九九九四億元，如表五。乙種及丙種可轉換特別股其發行條件不同，分別為：至約定到期日(投資後六年及四年)，由台灣高鐵公司贖回或可轉換為普通股；未贖回或轉換前，保證股息分別為百分之五及百分之四·七一。高鐵興建期間，中鋼公司已領得股息九·六一億元，高鐵通車後，台灣高鐵公司未繼續發放特別股股息。每年欠發之數，依其發行條件，應於帳面有累積盈餘時優先補足。該公司投資之特別股分別於九十七年八月十七日、九十八年四月二十七日及九十九年十月八日(本筆係乙種特別股，九十八年九月八日到期，但台灣高鐵公司行使展延權，展延十三個月)到期，中鋼公司依台灣高鐵公司營運狀況及已發生之鉅額虧損研判台灣高鐵公司無力贖回或發放股息，於九十七年十月將投資金額扣除已收取之建設股息(按投資之減項入帳)後之餘額，全數認列損失，計四十七·三九億元。

(二)本院前於九十七年八月六日(97)院臺調壹字第0970800120號調查中鋼公司投資台灣高速鐵路公

司乙案，相關調查意見略以：

- 1、查林○○自九十一年十二月二十七日至九十四年十一月十四日經政府指派擔任中鋼公司公股代表並選任為董事長，依法應負善良管理人之責。茲因高鐵公司現金增資發行乙種特別股邀請中鋼公司參與，爰林○○以中鋼公司公股代表兼董事長身分於九十二年三月六日以(92)中鋼 H1 字 138974-920008 號函請經濟部核示，擬投資高鐵公司特別股十億元。惟查中鋼公司於九十二年針對「高鐵公司特別股」投資案可行性研究報告中提到高鐵的財務風險(包括匯率及利率、投資資金回收風險、回饋金對資金調度壓力)，及其他風險等，不確定性甚高，詎林○○視若無睹，仍向經濟部陳報中鋼公司投資高鐵公司，率爾決定投資。詎主管機關經濟部不察林○○以其同時擔任高鐵公司自然人董事身分，立場難謂毫無偏失，竟以九十二年三月十二日以經授密營字第 09220284170 號函復：考量高鐵公司為國內重大交通建設，對國內經濟及產業發展具相輔相成之效，且經中鋼公司評估投資風險有限，同意辦理等內容附和林○○，經濟部放任中鋼公司及董事長林○○輕忽投資風險，以挹注高鐵公司資金，損及政府公股權益，自有怠失。
- 2、復查中鋼公司於九十三年八月十八日業先認購高鐵公司特別股十五億元，再由公股代表兼董事長林○○以「追認」方式提請經濟部同意及董事會通過(九十三年八月二十七日)，其程序急迫匆促，評估流於形式，實有未盡覈實之處。然經濟部對中鋼公司第二次投資高鐵公司案僅消極函請公股代表宜注意參與投資之適法性，並預為研擬

因應措施，惟林○○置之不理，亦未將該公文轉交中鋼公司收文供參，而經濟部亦疏於追蹤處理，因循敷衍，確有怠失。

- 3、又查中鋼公司於九十四年第三次投資高鐵公司並未先行謹慎評估，董事長林○○卻仍支持投資更高金額達三十二億元。詎財政部國庫署(已民營化公司公股股權自九十四年三月一日起由經濟部移撥財政部管理)坐視不利中鋼公司之影響，僅函請公股代表要求高鐵公司原始股東繼續參與增資以分散風險，但林○○仍恣置不理，未將該公文轉交中鋼公司收文供參，而財政部因循寬假，亦未積極追蹤督辦，洵有不當。

(三)嗣九十八年六月十九日中鋼公司經該公司董事會通過，將所持有之台灣高鐵公司各種特別股六·〇五三七億股，全數一次轉換為普通股六·〇五三七億股，台灣高鐵公司之普通股於九十八年八月十四日撥入中鋼公司集保帳戶。依約詢書面說明，自一〇一年一月一日起，依國際會計準則(IFRSs)規定，該公司持有之台灣高鐵公司普通股股份應以公允價值衡量，一〇二年十二月三十一日依興櫃價格評估該等股份之公允價值為二十六·三五億元。

(四)查中鋼公司於九十八年將台灣高鐵公司特別股轉換為普通股時，尚有二·一七三九億元台灣高鐵公司積欠之特別股股息未能取得，如表六，中鋼公司於九十八年七月九日發函聲明保留特別股轉換普通股以前年度累計未分配特別股股息之請求權，台灣高鐵公司於九十九年六月四日以中鋼公司既已將特別股轉換為普通股，即非特別股股東名簿上之股東為由函復拒絕。中鋼公司於九十九年七月二日

再度行文台灣高鐵公司，聲明保留特別股股息請求權，並於一〇〇年三月十八日發函催告台灣高鐵公司限期給付積欠特別股股息之本息二・二二一〇億元。台灣高鐵公司於一〇〇年五月二日函復拒絕。一〇二年四月十一日中鋼公司向士林地院提起民事訴訟，請台灣高鐵公司支付特別股股息二・一七三九億元及自一〇〇年四月一日起至清償日止按週年利率百分之五計算之利息，應值肯認。

(五) 惟依相關發行及轉換辦法，特別股股東於轉換當年度不得享受當年度之特別股股息(次年度發放之當年度股息)，但得參與當年度之普通股盈餘及資本公積分派(次年度股東會決議分派之當年度盈餘及資本公積)，則中鋼公司明知台灣高鐵公司於累積虧損狀態中，並不可能發放普通股股息，卻於九十八年八月間行使轉換權，放棄九十八年當年度一至七月之特別股股息，實難理解。且依相關發行及轉換辦法，轉換後中鋼公司亦放棄特別股未贖回及轉換前，特別股股息依定率百分之五及百分之四・七一持續累積至帳面有累積盈餘時優先補足之權利，並放棄要求台灣高鐵公司依面額或發行價格贖回特別股之權利，而轉換後台灣高鐵公司不僅迄未發放普通股股息，於短期內亦不可能發放高於上開定率之普通股股息，且特別股股息之發放優先於普通股股息，中鋼公司顯有失策。

(六) 再查，轉換時台灣高鐵公司普通股收盤價約為三至五元，迄一〇三年六月十六日之收盤價，亦僅為四・二九元，惟中鋼公司所持有之台灣高鐵公司特別股係以十元、九・三元購入，中鋼公司若認為台灣高鐵公司之普通股前景可期，以市價自市場購入，所需成本較歷史成本十元、九・三元為低(依發行

及轉換辦法，特別股依一股換一股之比例轉換為普通股)，且依發行及轉換辦法，特別股分派該公司剩餘財產順序優先於普通股，爰中鋼公司何至須以所持有之特別股轉換之，殆非無疑。該公司將持有之特別股全數一次轉換為普通股係屬重大投資決策，經濟部未善盡公股管理之責，亦有怠失。

調查委員：李復甸

陳永祥

馬秀如

表五 中鋼公司投資台灣高鐵公司特別股情形

投資日	類別	股數 (億股)	每股成 本(元)	總成本 (億元)	利率條件	發行期間
92.9.9	特乙	1	10	10	5%	92.9.9~98.9.8， 展延至 99.10.8
93.8.18	特丙 5	1.6429	9.3	15.0000 (四捨五 入)	前 2 年 9.5%， 後 2 年 0%，第 5 年起 4.71%	93.8.18~97.8.17
94.4.25	特丙 8	3.4408	9.3	31.9994	同上	94.4.28~98.4.27
合計	-	-	-	56.9994	-	-

表六 台灣高鐵公司累積未發之特別股股息-中鋼公司

單位：億元

類別	投資日	發行期間	計息期間	96 年	97 年
特乙	92.9.9	92.9.9~98.9.8	96/1/5~97/12/31	0.4945	0.5000
特丙 5	93.8.18	93.8.18~97.8.17	97/8/18~97/12/31	-	0.2632
特丙 8	94.4.25	94.4.28~98.4.27	96/1/5~96/4/25	0.9161	-
合計	-	-	-	2.1739	

說明：94.4.28 為丙種特別股發行日；94.4.25 為繳款日。