

調 查 報 告

壹、案由：據審計部函報：稽察民國 97 年度中央政府擴大公共建設投資計畫特別預算執行情形，發現交通部鐵路改建工程局東部工程處委託臺灣鐵路管理局代辦「臺鐵新竹內灣支線改善計畫」及「臺鐵臺南沙崙支線計畫」28 輛通勤電車採購案，涉有未依採購進度及實際資金需求撥付經費，虛增預算執行率等違失乙案。

貳、調查意見：

行政院於民國（下同）93 年 9 月 27 日、11 月 5 日分別核定「臺鐵新竹內灣支線改善計畫」（下稱內灣計畫）及「臺鐵臺南沙崙支線計畫」（下稱沙崙計畫），期提供高鐵新竹站至臺鐵新竹站及高鐵臺南站至臺鐵中洲站間便捷運輸，並藉此促進地方繁榮、提振觀光事業。二計畫期程原訂 94 年 1 月～98 年 12 月，由交通部鐵路改建工程局（下稱鐵工局）負責執行全案計畫，計畫內工程部分由鐵工局東部工程處（下稱東工處）負責辦理，另計畫內 28 輛通勤電車採購則由鐵工局委託交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）負責代辦採購事宜。上開二計畫完成後，相關設施及所採購通勤電車，均將移由臺鐵局負責營運管理。行政院於 98 年 2 月 16 日核定沙崙計畫第 1 次修正計畫，計畫期程修正至 100 年 2 月；同年 2 月 17 日核定內灣計畫第 1 次修正計畫，計畫期程修正至 100 年 4 月。沙崙計畫迄今(99)年 10 月已完成相關工程設施，鐵工局刻正聯合臺鐵局辦理設施檢查及路線履勘作業，臺鐵局為配合沙崙計畫預定於明(100)年初正式通車營運所需，擬調度該局現有通勤電車因應。惟上開二計畫囿於臺鐵局通勤電車採購延宕，及內灣計畫

統包二標廠商終止契約等因素影響，鐵工局刻正著手辦理第 2 次修正計畫，擬展延二計畫完成期程至 102 年 12 月。茲據調查彙陳意見如后：

一、鐵工局於委託臺鐵局代辦 28 輛通勤電車採購過程，僅以換文方式雙方並未正式訂定契約，且未依採購進度及實際資金需求撥付購車款，顯有未洽：

(一)依行政院核定之內灣計畫及沙崙計畫，係由鐵工局負責全案計畫之執行，二計畫內有關土建、軌道、車站及機電等工程部分，由鐵工局自行辦理；另計畫內有關 28 輛（內灣計畫 12 輛、沙崙計畫 16 輛）通勤電車採購部分，據鐵工局表示，其係依交通部前部長林陵三於 94 年 1 月 21 日「臺鐵沙崙、內灣支線改善計畫執行情形報告會議」裁示：「車輛購置規模太小不經濟，可併入臺鐵捷運化招標案中辦理。」鐵工局嗣於 94 年 7 月 26 日函知臺鐵局略以：「有關『臺鐵新竹內灣支線改善計畫』及『臺鐵臺南沙崙支線計畫』項下購置電聯車案，惠請併入貴局『臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫』項下代為辦理採購。…二、內灣、沙崙二計畫預算日前已獲立法院審議通過。有關購車預算由本局東部工程處一併辦理動支。三、本案之請款及撥付流程，請依貴局機務處 94 年 2 月 18 日機車客字第 0940001201 號函之經費需求表，於各次付款前先行函請本局東部工程處撥付，全案並以實際發生費用辦理結算。四、另有關本購車案之相關作業過程（如開、決標等），惠請函知本局東部工程處，俾利掌握作業進度及預算管控。」經查鐵工局係以上開 94 年 7 月 26 日公函換文方式委託臺鐵局代辦本案 28 輛通勤電車採購，雙方並未正式訂定委託代辦契約，相關代辦範圍、代辦期程、代辦服務費用、代

辦費用之撥付、委辦及代辦機關權責劃分、終止委託等事項，均未明確規範。針對「目前類似委託案，是否仍以換文方式辦理？抑或雙方正式訂定契約？」部分，據鐵工局說明略以：「該局歷來委託臺鐵局代辦業務，大部分都有訂定委託契約或以換文方式辦理，本案則係以換文方式辦理，該局自 98 年起所有代辦採購均已依行政院 98 年 4 月 22 日所訂定『機關洽請代辦工程採購執行要點』簽訂代辦協議書。」

- (二)另查，臺鐵局於接獲前揭鐵工局 94 年 7 月 26 日函文後，遂將本案 28 輛通勤電車採購併入該局「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後期建設計畫」項下購車案辦理，期間於 94 年 11 月 29 日曾辦理公開閱覽，徵詢廠商意見及檢討招標文件，嗣後因交通部頒布「交通部所屬各機關（構）辦理重大招標案件作業注意事項」、「政府機關及公營事業機構進口物資器材海運運送作業辦法」，及立法院於 97 年 3 月 24 日曾要求該局於同年 5 月 21 日前暫停新台幣（下同）1,000 萬元以上案件之招標等因素影響，臺鐵局為求審慎嚴謹，購車案迄 97 年 12 月 5 日公告招標，98 年 2 月 17 日迄今已陸續辦理 9 次開標（98 年 2 月 17 日、3 月 3 日、3 月 31 日、4 月 15 日、99 年 1 月 11 日、5 月 4 日、5 月 20 日、8 月 10 日、10 月 12 日），然各次開標或因無廠商投標、投標廠商不足、投標廠商報價經議減價後仍超過底價等因素而流（廢）標。惟查，鐵工局東工處並未依臺鐵局實際採購進度及資金需求，撥付購車款，東工處前於 94 年 12 月 29 日～96 年 12 月 24 日已陸續撥付臺鐵局 92.14%購車款 12.9 億元。針對「未依臺鐵局採購進度及實際資金需求即撥付購車款之

緣由及檢討」部分，據鐵工局說明略以：「該局於 94 年以換文方式委託臺鐵局代辦採購本案 28 輛通勤電車，94 年於內灣計畫及沙崙計畫分別撥付 0.6 億元與 0.3 億元，作為採購規範擬定及發包作業費用，95～96 年間因臺鐵局仍持續辦理招標作業，故該局仍樂觀期待臺鐵局能完成招標作業，並撥付經費俾供臺鐵局執行購車所需。本案嗣後經該局檢討確認撥款過程是有疏漏之處，故核予東工處規劃課郭○○課長申誠乙次。」

(三)據上，鐵工局於委託臺鐵局代辦 28 輛通勤電車採購過程，僅以換文方式雙方並未正式訂定委託代辦契約，相關代辦費用之撥付、委辦及代辦機關權責劃分、終止委託等事項，均未明確規範，另本案 28 輛通勤電車採購代辦機關臺鐵局從 94 年迄今仍未順利發包決標，然鐵工局卻逕於 94 年～96 年陸續撥付臺鐵局二計畫 92.14%購車款 12.9 億元，顯有未洽。

二、臺鐵局針對本案通勤電車採購遲未順利發包，致延宕內灣及沙崙計畫完成期程，另為配合沙崙計畫預定 100 年 1 月通車營運需求，擬調度該局既有路線現有通勤電車以為因應，恐有降低服務品質之虞等問題，應積極研謀對策，妥善處理：

(一)行政院於 98 年 2 月 16 日核定沙崙計畫第 1 次修正計畫，計畫期程修正為 100 年 2 月；同年 2 月 17 日核定內灣計畫第 1 次修正計畫，計畫期程修正為 100 年 4 月。沙崙計畫迄 99 年 10 月已完成相關土建、軌道、車站及機電等工程，鐵工局刻正聯合臺鐵局辦理設施檢查及路線履勘作業。然因臺鐵局 28 輛通勤電車採購延宕（此為主要因素），及內灣計畫統包二標廠商終止契約等因素影響，鐵工局業於 99

年11月9日函報二計畫第2次修正計畫送交通部審查，二計畫期程擬再展延至102年12月完成。針對「本案28輛通勤電車採購已延宕多時，相關檢討對策為何？」部分，據臺鐵局說明略以：「臺鐵局原奉核定之購車計畫係於90年間規劃，相較於其他國際市場之軌道車輛行情，預算編列數額不足，肇致前5次開標均無或僅有1家廠商投標而流標或廢標。臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（2001~2014）報奉行政院核定後，本購車案重新辦理招標，99年5月20日及8月10日開標，雖然投標廠商標價經議減價後仍高於底價而廢標，惟廠商標價低於本購案預算金額，該局經檢討後將持續辦理招標作業，以戮力促成購案，本案將於99年11月16日再次公告招標，預定99年12月28日開標。」

(二)另查，臺鐵局為配合沙崙計畫相關工程目前均已完工，且擬訂明(100)年1月正式通車營運需求，於本案28輛通勤電車完成採購前，擬調度該局既有路線現有通勤電車3組(12輛)作為臺鐵沙崙支線營運使用，另3組(12輛)作為新竹內灣支線未來營運使用。針對「調度挪用現有通勤電車，是否降低既有路線之服務品質？本案28輛通勤電車是否仍有續辦之必要？」部分，據臺鐵局說明略以：「為配合明(100年)沙崙支線及未來內灣支線通車啟用，該局於今(99)年底之年度時刻表微調時，騰出電車編組6組(24輛)作為因應(3組作為沙崙支線使用，另3組作為內灣支線使用)，減少部分區間通勤電車共計12列次，其中臺中—彰化間由平均每日144列次減少為140列次，平均班距增加約1分鐘；斗六—嘉義間由平均每日83列次減少為80列次，平均班距增加約1分鐘；臺南—高雄間由平

均每日 83 列次減少為 78 列次，平均班距增加約 2 分鐘，整體運能下降約 0.44%，故仍需採購車輛以維持服務水準及品質。」由上顯見，臺鐵局於本案 28 輛通勤電車尚未完成採購、設計、施作及交車前，為配合內灣及沙崙二計畫未來通車需求，調度既有路線現有通勤電車舉措，將造成現有通勤電車列次減少、班距時間增加、整體運能下降，恐將衝擊現有通勤電車之服務品質。

- (三)據上，臺鐵局針對本案通勤電車採購遲未順利發包，致延宕內灣計畫及沙崙計畫完成期程，另為配合沙崙計畫預定 100 年 1 月通車營運需求，擬調度該局既有路線現有通勤電車以為因應，現有通勤電車服務品質恐有降低之虞等問題，應積極研謀對策，妥善處理。

參、處理辦法：

- 一、調查意見，函請交通部督飭所屬確實檢討改進見復。
- 二、調查意見，函復審計部。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。