

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：經濟部、交通部台灣鐵路管理局。

貳、案由：經濟部未確依「台灣省物資局國外採購作業要點」及本採購案契約相關規定，於明知承商對全案交貨有無瑕疵尚未釐清及保固亦未完成，在未獲台鐵局通知可以發還履約保證金情況下，針對承商韓國現代精工公司延遲未辦理本案不可撤銷擔保信用狀有效期限之展延，未予即時扣收履約保證金，任令信用狀逾期失效，顯有怠失；鉅額契約之執行管控，宜否由「第三層（荐任九職等組長）決行」，應行檢討。台鐵局材料處率爾將經濟部展延通知函件副本逕予併案存查，而未及時告知該部應注意本案履約保證金之展延期限或應扣收履約保證金，亦有疏失；另本案承商九十二年底相繼撤離後，台鐵局針對亟待改善缺失未積極研謀因應解決對策，致本案推拉式機車九十三年投入自強號營運迄今每年平均故障次數達到八十二次，均較八十六年至九十二年承商撤離前每年營運故障次數為高，九十四年故障次數更高達一百三十一次，嚴重影響列車營運安全及服務品質，亦有怠失；台鐵局與經濟部對承商合併改組及更名等異動情形，未積極督促承商辦理契約之修正或更換，致承商藉此規避履約責任及政府採購法第一百零一條及第一百零二條之適用，顯有未當。

參、事實與理由：

交通部台灣鐵路管理局（下稱台鐵局）委託前台灣省物資局（下稱物資局，該局八十六年更名為物資處，該處八十八年七月一日裁撤後，原有業務由經濟部第二辦公室承接）代辦「肆佰輛推拉式電車組及隨車配件」採購案（註：四百輛電車，其中機車六十四輛，客車三百三十六輛），物資局於八十三年六月十日開規格標，合格投標廠商計四家，同年七月十八日開價格標由HYUNDAI PRECISION & IND. CO., LTD.（下稱韓國現代精工公司）得標，契約金額美金二億四千一百六十二萬四千一百六十元加英磅三千七百六十三萬二千元（依決標時匯率折合新台幣八十四億八千九百九十五萬九千八百四十九元），同年八月九日由物資局與該公司簽訂本採購案契約，物資局為買方，賣方則為韓國現代精工公司並對本案履約負完全責任，該公司於八十四年二月授權韓國現代綜合商事股份有限公司台灣分公司（下稱現代台灣分公司）處理此後契約交車驗收等相關事宜。另南非 UNION CARRIAGE & WAGON CO. LTD.（下稱 UCW 公司）為本採購案機車製造商，英國 GEC-ALSTHOM TRACTION LTD. 為牽引系統製造商。依 UCW 與韓國現代精工公司於契約書內所附保證書（WARRANTY DEED），二公司就本採購案負共同履約責任；另依 GEC-ALSTHOM TRACTION LTD.、UCW 與韓國現代精工公司於契約書內所附證明書（CLAUSE 2.1-CERTIFICATE），三公司就其本身所提供之產品負責。GEC-ALSTHOM TRACTION LTD. 於八十七年六月二十二日更名為 ALSTOM TRACTION LTD.（下稱 ALSTOM 公司）。茲據調查就行政監督缺失部分彙陳意見如后：

一、經濟部未確依「台灣省物資局國外採購作業要點」及本採購案契約相關規定，於明知承商對全案交貨有無瑕疵尚未釐清及保固亦未完成，在未獲台鐵局通知可以發還履約保證金情況下，針對承商韓國現代精工公

司延遲未辦理本案不可撤銷擔保信用狀有效期限之展延，未予即時扣收履約保證金，任令信用狀逾期失效，顯有怠失；鉅額契約之執行控管，委由「第三層決行」，是否妥適應重行檢討；另台鐵局材料處率爾將經濟部展延通知函件副本逕予併案存查，而未及時告知該部應注意本案履約保證金之展延期限或應扣收履約保證金，亦有疏失：

- (一)依「台灣省物資局國外採購作業要點」第 46 點：「代辦進口購案供應商交貨清楚，合約尾款結清，依委方通知發還履約保證金。委方若於委託書中要求履約保證金應延伸至保固期屆滿後發還，得從其要求並在合約中訂明。」第 47 點：「代辦進口購案供應商不履行合約或履約不滿意，發生罰款或賠償情事，應即將合約餘（尾）款或（及）履約保證金扣留，俟委方與供應商達成協議後，憑委方通知發還或扣收。」規定，承商韓國現代精工公司於本案履約過程應交貨清楚，並俟合約尾款結清，依台鐵局通知，物資局始能發還履約保證金；倘韓國現代精工公司若有不履行合約或履約不滿意情事，本採購案代辦機關（原為物資局，八十八年七月一日起由經濟部第二辦公室續辦）應即時將履約保證金扣留，俟台鐵局與該公司達成協議後，憑台鐵局通知，物資局始能發還或扣收履約保證金。另依本採購案契約備註條款第 11 條：「履約保證金應為物資局契約規定第二條所訂合約金額之百分之五。該履約保證金將於保固期滿並經台鐵局之通知後解除。如最後驗收無法於履約保證金之有效期限內完成，則出賣人應依照物資局之指示，負責展延該保證金之有效期限。」及契約第 B 章「履約保證金」第 3 條：「…如於該履約保證金有效期限內，廠商

所提出之給付有任何短缺或瑕疵之爭議尚無法解決時，則廠商應依物資局之指示延長該履約保證金之有效期限，否則物資局將於有效期限屆滿前扣收之。」規定，本案履約保證金將於保固期滿並經台鐵局之通知後解除，如最後驗收無法於履約保證金之有效期限內完成，或所提出之給付有任何短缺或瑕疵之爭議尚無法於該履約保證金有效期限內解決，則韓國現代精工公司應依物資局之指示延長該履約保證金之有效期限，否則物資局將於該信用狀有效期限屆滿前扣收履約保證金。有關保固方面，依契約規格說明書第 4.5 條：「承商須保證車輛從最後驗收之日起，有二年的營業運轉。依本契約所採購的配件（備品），從運送當日起亦應保固二年之期間。在保固期間，若因設計不良、材料不佳或製造技藝不精良而產生瑕疵，則承商必須於接獲台鐵局通知後，立即免費進行修理或置換。但正當之損耗與買方疏忽及不正確操作所產生者不在此限。置換或修理後之零件，其保證期自置換或修竣起二年，但從最後驗收日算起不得超過四十八個月。」及第 5.4.5 條（最後驗收）：「除經台鐵局指出，但並不影響車輛運轉的缺失項目外，當車輛完成總數三十天的成功試車，即可視為最後驗收日，除了上述缺失項目外，保固期亦於同日開始。」規定，本採購案車輛從最後驗收日起有二年的保固期，所採購配件從運送當日起亦應保固二年，當車輛完成總數三十天的成功試車，該最後成功試車日即可視為最後驗收日，保固期則從最後驗收日起算二年。

- (二) 惟查韓國現代精工公司於簽約後，以 THE DAI-CHI KANGYO BANK, LTD.（日本第一勸業銀行）台北分

行所簽發之不可撤銷擔保信用狀繳交本採購案履約保證金美金一千二百零八萬一千二百零八元加英磅一百八十八萬一千六百元（折合新台幣約五點二億元），該信用狀原簽發日期為八十三年八月四日，有效期限八十九年三月四日。經濟部於八十九年二月二十九日以經二辦字第 866691 號函發第一次展延通知函件正本予現代台灣分公司（副本予台鐵局材料處）略以：「本採購案因全案尚未履約完成，又履約保證信用狀有效期將屆，請速通知國外將該信用狀（原開狀金額）有效期展延至八十九年六月五日。」（該函係由該部第二辦公室林○○技士擬稿，經苗○○副組長覆核，最後由張○○組長核准決行）承商韓國現代精工公司於收到上開函件後，卻遲至八十九年四月十九日始簽發第一次展延信用狀，有效期限為同年六月四日。經濟部復於八十九年六月七日（註：已逾第一次展延有效期限八十九年六月四日）以經二辦字第 89867621 號函發第二次展延通知函件正本予現代台灣分公司（副本未予台鐵局）略以：「本採購案所繳履約保證信用狀有效期即將屆滿，請通知國外將該信用狀有效期修正展延三個月以符規定。」（該函係由林○○技士擬稿，苗○○副組長代為核准決行）韓國現代精工公司復遲至八十九年七月十日始簽發第二次展延信用狀，有效期限為同年九月四日。經濟部再於八十九年八月二十二日以經二辦字第 89868461 號函發第三次展延通知函件正本予現代台灣分公司（副本予台鐵局材料處）略以：「本採購案前以信用狀所繳履約保證金之有效期即將於下（九）月四日屆滿，因本案於短期內未能結案，請速通知開狀銀行將該信用狀展期以符規定。」該函係由林○○

技士擬稿，經苗○○副組長（薦任九職等，九十四年七月五日退休）覆核，最後由張○○組長（薦任九職等，八十九年九月十五日退休）核准決行。承商韓國現代精工公司至此未再辦理信用狀有效期限之展延事宜，而經濟部亦未確依上開「台灣省物資局國外採購作業要點」及契約有關規定，於信用狀有效期限屆期前扣收履約保證金，以維護台鐵局採購權益。另台鐵局材料處於前後收受經濟部八十九年二月二十九日及同年八月二十二日兩次展延通知函件之副本時，未積極回應該部並提醒注意本案擔保信用狀之有效期限，即逕將上開函件均予併案存查，該局除自承疏失並懲處材料處承辦人楊○○科員申誡一次在案。

- (三) 經查本案承商於上開第三次通知展延期限八十九年九月四日屆期前，仍有部分機車隨車配件尚未交貨及發生配件燒損更換等情，二年保固期限未至，更遑論退還履約保證金予承商。查經濟部前於八十九年二月二十九日以經二辦字第 89866691 號函台鐵局材料處略以：「現代台灣分公司函請同意就尚未履約之機車隨車配件繳交保證金美金二百萬元，並請求退還原繳之履約保證金。」台鐵局於八十九年四月十日以材採（外）字第 3312 號函復經濟部第二辦公室略以：「本案因尚有小部分待釐清及部分隨車配件未交貨，為維護該局權益，請貴部依合約規定辦理。」經濟部嗣於八十九年四月十二日以經二辦字第 89867105 號函復現代台灣分公司略以：「貴公司請求退還原繳之履約保證金一節，基於本案尚有小部分待釐清及部分隨車配件未交貨，所請歉難接受。」另台鐵局復於八十九年五月二十二日材採（外）字第 4907 號函經濟部第二辦

公室略以：「本案機車 E1011、E1025 轉向架濾波電抗器於保固期限內共計燒損二只，請惠予洽商索賠。」經濟部則於八十九年六月十四日以經二辦字第 89867688 號函復該局材料處略以：「現代台灣分公司八十九年六月七日現代台北機字第 690 號函稱該燒損之二只濾波電抗器業已更換新品。」經濟部復於八十九年八月二十二日以經二辦字第 89868459 號函台鐵局材料處略以：「現代台灣分公司八十九年八月十六日函稱本案有關隨車配件第 19.32 項短裝 1 只，已送交貴處松山材料廠，並請求支付五批隨車配件之尾款。」綜上可知，本採購案迄八十九年四月仍有部份機車隨車配件尚未交貨，另承商八十九年六月及八月甫更換之濾波電抗器及新裝隨車配件，依契約規定須保固二年，上開配件保固期最快至九十一年八月始能屆滿，履約保證金應俟全案交貨清楚、完成保固，並依台鐵局通知始能退還承商。本採購案信用狀第二次展延有效期限八十九年九月四日屆期前，全案尚未履約完成，經濟部理應知之甚明。另現代台灣分公司於本案信用狀逾期失效後，曾於八十九年九月二十一日以現代台北機字第 902 號函經濟部第二辦公室（副本予台鐵局材料處、機務處）略以：「本案主合約商韓國現代精工公司函稱該公司申請展延原繳交之履約保證金，卻遭韓國政府拒絕…韓國政府以下列理由拒絕韓國現代精工公司申請展延履約保證金：(1) 韓國現代精工公司所承製客車車箱均已完成驗收且已超過二年保固期限。(2) 本案尚未完成交貨部分僅為機車隨車配件計美金七十三萬八千一百三十一元。(3) 已裝運之機車配件計美金一百二十六萬四千八百九十九點二四元，貨款至今尚未

支付。(4)本案尚未交貨完成部分均屬機車配件，與主合約履約之原旨並無衝突，故應視同主合約履約已完成。」由該函益證承商韓國現代精工公司亦明知信用狀有效期限八十九年九月四日屆期前，本案仍有部分機車隨車配件尚未完成交貨，保固機制尚未啟動，理應依契約規定及經濟部通知儘速辦理信用狀之展延，然該公司卻以韓國政府拒絕為由，而未再續辦信用狀展延事宜。本院九十七年十月十六日約詢經濟部相關人員，針對「貴部八十九年九月四日前應要求展延，承商為何未展延？」部分，該部謝○○司長答以：「備品（配件）尚有部分還沒有付錢，承商曾表示願意付三百萬美金，惟台鐵局不同意，主要是韓國政府反對展延。以現在來講應該是要扣收，但當時情況，驗收該部人員並未參加，林先生（指林○○技士）歷次皆照台鐵局付款通知就付款。主要係台鐵局皆未報憂，並未主動通知。林先生壓力很大，其皆未被告知要扣收，本案韓國政府不同意繳還保證金。」該部林○○技士答以：「且扣收後可能衍生國際問題，該函『短期內未能結案』係編織一個展延理由。（註：該函指經濟部八十九年八月二十二日經二辦字第 89868461 號第三次展延通知函件）」

(四)據上，經濟部第二辦公室八十八年七月一日接續代辦本採購案，理應切實依照「台灣省物資局國外採購作業要點」及契約相關規定，於明知信用狀有效期限即將屆期，承商對全案仍未能完成履約且未獲台鐵局通知可以發還履約保證金之情況下，該部除應積極要求承商儘速辦理信用狀展延，並應於承商拒絕辦理信用狀展延時，予以扣收履約保證金，以維台鐵局採購權益；惟經濟部卻以「台鐵局皆未報

憂，並未主動通知」、「扣收後可能衍生國際問題」及「八十九年八月二十二日函示『本案於短期內未能結案』係編織一個要求承商展延之理由」為由，於韓國現代精工公司拒絕辦理本案信用狀有效期限之展延時，無視上開要點及契約規定，予以即時扣收履約保證金，任令信用狀逾期失效，顯有怠失。另台鐵局材料處率爾將經濟部八十九年八月二十二日展延通知函件副本逕予併案存查，而未及時告知該部應注意本案履約保證金之展延期限或應扣收履約保證金，亦有疏失。

(五)另經濟部對本案履約保證金金額高達新台幣五億餘元，卻委由薦任九職等組長以「第三層決行」方式，全權負責監督其扣收及發還事宜，其監督決行層級是否適當，亦應切實檢討改進。

(六)台鐵局委請之法律顧問九十七年十月十六日所出具意見，語多含混，不足作為求償救濟之參考。

二、本案承商九十二年底相繼撤離後，台鐵局針對亟待改善缺失未積極研謀因應解決對策，致本案推拉式機車九十三年投入自強號營運迄今每年平均故障次數達到八十二次，均較八十六年至九十二年承商撤離前每年營運故障次數為高，九十四年故障次數更高達一百三十一次，嚴重影響列車營運安全及服務品質，亦有怠失：

(一)查本案推拉式電車目前係台鐵局南北長途運輸主力，即現行部分自強號列車，身負運輸重責。該局對其從八十六年投入營運即發生機車牽引馬達燒損等各項缺失，理應積極研謀對策予以改善，以免影響行車安全與乘客權益。惟查本採購案不可撤銷擔保信用狀八十九年九月四日逾期失效後，台鐵局為解決車輛故障問題，陸續於八十九年七月十四日

至九十一年六月十四日邀集韓國現代精工公司、UCW公司及ALSTOM公司計召開九次「推拉式機車改造進度及故障會議」，該局九十一年六月十四日會議決議略以：「本案待改造項目包括：機車牽引馬達固定臂設計不佳龜裂、齒輪箱漏油及龜裂、ACE監視軟體操作、中性區間衝動、濾波電抗器故障頻率高、主變壓器接線盒端子處漏油、OPT1 & GATE DRIVE PANEL 電子卡燒損、電瓶充電盤固障、輔助供電無電路圖、線路短路造成ESBA卡及INL卡燒損、動力箱內變流器模組電容器損壞造成動力模組燒損、列車自動動力控制系統接收器故障或訊號不良、牽引馬達加油管容易脫落、濾波電容器於車輛營運中發生爆炸造成基座及外蓋均炸毀及嚴重扭曲變形等諸多缺失。」台鐵局嗣於九十一年七月二十九日召開「推拉式電車組機車馬達總成十四組購案會議」，經濟部出席代表林聖杰技士曾於會議中表示：「本案履約保證金承商迄今仍未展延，請韓商現代公司儘速辦理。」（該次會議韓國現代精工公司所授權ROTEM公司有派員與會）現代台灣分公司則於九十一年十月十一日以現代台北機字第937號函復經濟部並副知台鐵局略以：「本案除部分機車備品（配件）共計九項因實際製造時變更而其功能與其他項目合併或未裝設於現車外，已全部交貨完畢。本案至此已履約完成，應不須再展延履約保證金之擔保信用狀。」至此承商已明確表示其已不須再展延履約保證金之擔保信用狀，然台鐵局仍持續於九十二年四月十四日、四月二十九日、六月二十七日、八月一日、十月七日函經濟部儘速洽承商辦理履約保證金展期繳交等事宜。該局嗣於九十二年十一月十一日邀集韓國現代精工公司所授權

ROTEM 公司、UCW 公司（無人與會）、ALSTOM 公司（無人與會）召開「推拉式電車組機車改造方案會議」，會中 ROTEM 公司專案代表楊○○先生明確表示 UCW 及 ALSTOM 公司已撤離本採購案；該局同年十二月十八日復召開同上開改造方案會議，ROTEM 公司專案代表楊○○先生於會中亦表示該公司擬退出本購案後續待處理問題。

- (二) 本案承商及相關機車、牽引系統製造商相繼從九十二年十一及十二月宣告撤離後，台鐵局於九十三年十月二十日以鐵材財字第 0930025340 號函請經濟部向承商索賠略以：「本案廠商未完成履約、保固責任索賠費用經估算金額合計新台幣十九億二百五十萬五千零十一元。索賠項目包括：牽引馬達三百零四個（金額新台幣十四億九千六百三十五萬七千一百二十四元）、齒輪箱二百九十四套、ACE 監視軟體、濾波電抗器十五個及調諧濾波電抗器八個、主變壓器漏油及橡膠襯墊老化、電軛電阻基座腐蝕及電軛電阻極板、閘流體電容器（6uF）七百六十八個及（30uF）三百八十四個、列車自動動力控制系統接收器、牽引馬達軸承室端蓋安螺改造、牽引馬達加油管改造、濾波電容器及調諧濾波電容器各四百二十四個。」由上顯見本案承商及負共同履約責任製造商相繼撤離後，本案待改善缺失仍頗眾。台鐵局則持續從九十三年十一月一日迄九十七年九月二十五日，數次發函經濟部請其循司法途徑向承商辦理索賠及洽承商要求繳回履約保證金及邀集承商召開會議研討解決方案等，然均未獲承商積極善意回應，本案待改善缺失始終未獲有效解決。交通部九十四年七月六日第 1186 次部務會報結論亦指出：「本案韓商生產提供的台鐵推拉式自

強號列車頻傳故障，已嚴重影響台鐵局營運及民眾行車權益與安全。」

(三)經查本案推拉式機車係八十五年三月二十五日至八十六年十一月二十日分批交貨，然其從八十六年投入自強號營運迄今，卻屢屢發生馬達燒損、馬達本體齒輪箱固定托架龜裂及疲勞破壞等故障情事。據台鐵局統計，本案推拉式機車歷年營運所發生故障次數為：八十六年故障七十六次、八十七年故障六十一一次、八十八年故障四十次、八十九年故障五十三次、九十年故障四十二次、九十一年故障四十七次、九十二年故障六十一一次、九十三年故障九十一一次、九十四年故障一百三十一一次、九十五年故障七十七次、九十六年故障七十三次、九十七年（一至九月）故障四十次。針對「目前還剩何公司願意負責本案缺失（瑕疵）之後續改善」部分，台鐵局於九十七年十月十三日約詢說明略以：「本案承商所授權 ROTEM 公司於九十四年七月至九十五年二月間，曾派員至該局商討解決方案，並於九十六年一月提出改善計畫書；惟經該局檢討認為本案仍有四十一項尚待補充說明事項未解決，迄未獲 ROTEM 公司回復。現階段該局以辦理暫時階段式檢修，以確保行車安全。」

(四)據上，台鐵局於 UCW 公司、ALSTOM 公司及韓國現代精工公司所授權 ROTEM 公司相繼從九十二年十一及十二月宣告撤離本採購案後，針對本案亟待改善缺失，該局卻以「暫時階段式檢修」方式處理，而未積極研謀因應對策，致本案推拉式機車從八十六年投入自強號營運迄今，八十六年至九十二年（承商撤離前）平均每年故障次數五十四次，九十三年迄今（承商撤離後）平均每年故障次數八十二次，九

十四年更高達一百三十一次，嚴重影響列車營運安全及服務品質，亦有怠失。

三、台鐵局與經濟部對承商合併改組及更名等異動情形，未積極督促承商辦理契約之修正或更換，致承商藉此規避履約責任及政府採購法第一百零一條及第一百零二條之適用，顯有未當：

(一)依本採購案契約內容，承商（即簽約商）韓國現代精工公司對本案負全部履約責任；機車製造商 UCW 公司與韓國現代精工公司就本採購案負共同履約責任；另牽引系統製造商 GEC-ALSTHOM TRACTION LTD. 就其本身所提供之產品負責。

(二)查牽引系統製造商 GEC-ALSTHOM TRACTION LTD. 係於八十七年六月二十二日更名為 ALSTOM 公司，承商韓國現代精工與韓國大宇及韓進三家公司之鐵道車輛生產部門則於八十八年七月合併改組成立韓國鐵道車輛公司（KOROS 公司），韓國現代精工公司復於八十九年十一月更名為現代 MOBIS 公司，而韓國鐵道車輛公司又於九十一年一月一日更名為 ROTEM 公司。台鐵局於八十八年三月三日所召開「推拉式電車組故障及改造事宜」研討會，ALSTOM 公司曾派員出席該次會議；另該局於九十一年十一月二十一日所召開「研商台鐵局委託經濟部外購推拉式電車組四百輛隨車配件案之待交備品驗收及處理方式暨履約保固事宜」會議，ROTEM 公司及經濟部均派員出席該次會議。台鐵局及經濟部雖明知承商與相關製造商上開頻頻更名異動情形，卻未積極督促承商辦理契約之修正或更換，以確保採購權益。

(三)復查經濟部前於九十二年十二月三十一日以經總字第 09202922480 號函 ROTEM、UCW 及 ALSTOM 公司

略以：「貴廠商參與本機關代辦台鐵局外購推拉式電車組四百輛及隨車備品採購案，經發現有政府採購法第一百零一條第一項第七（得標後無正當理由而不訂約者）、九（驗收後不履行保固責任者）及十二（因可歸責於廠商之事由，致解除或終止契約者）款情形，茲依規定通知並附記如說明…因貴廠商（ROTEM 公司）為現代精工公司之重組廠商，應繼受重組後之業務，本案履行合約之責任與義務仍應由貴廠商承受，故有該法第一百零一條第一項第七、九及十二款情形；另本案除 ROTEM 公司應負全部履約責任外，合約另規定其聯合承製之機車製造廠 UCW 及 ALSTOM 等兩公司，亦應負共同履約保證責任，而有該法第一百零一條第一項第七及九款情形。貴廠商如認為上開通知違反該法或不實者，得於接獲通知之次日起二十日，以書面向本機關提出異議，如未提出異議，依該法第一百零二條第三項將貴廠商名稱及相關情形刊登政府採購公報。」ROTEM 公司隨即於九十三年一月十六日提出異議書函，經濟部則以九十三年五月十四日經總字第 09302908722 號函復 ROTEM 公司略以：「關於旨揭異議經該部向駐韓國代表處經濟組查證，現代精工公司之鐵道車輛生產部已與其他兩家公司合併改組繼之更名，基於合約主體尚未改變且在現代精工公司未依程序變更合約當事人之情況下，現代精工公司似仍處於本案契約當事人之身分中，故經衡酌該部九十二年十二月三十一日經總字第 09202922480 號函同意暫予撤銷。」經濟部俟於九十四年十一月十五日以經總字第 09400619870 號函現代 MOBIS 公司略以：「本採購案因原主承商現代精工公司已更名為現代 MOBIS（即貴公司），故合

約當事人須予變更。茲以換文方式修改合約，並視為本案合約之一部分…本案原主承商現代精工公司既經更名為現代 MOBIS 公司後，貴公司即承接現代精工公司原有業務並修改為本案合約權利、義務之主體。至貴公司授權由 ROTEM 公司承攬本契約之所有權利義務、處理衍生未完成事項的獨有權利之授權書及該公司所提計畫書之法律效力與各項方案，尚在鐵路局及相關單位審慎研議中。」經濟部前於九十七年八月十九日曾主動邀集現代 MOBIS 公司、ROTEM 公司及台鐵局等相關人員，召開「研討四百輛推拉式電車組及隨車配件購案之改善計畫書內四十一項技術問題待補充說明事項應如何改善等事宜」會議，該次會議現代 MOBIS 公司未派代表出席，ROTEM 公司則係傳真表示其已有既定安排之行程，故亦未派員出席該次會議。

(四)據上，台鐵局與經濟部對承商合併改組及更名等異動情形，未主動積極洽商辦理契約之修正或更換，致承商得藉此規避履約責任及政府採購法第一百零一條及第一百零二條之適用，免除經濟部將其於本採購案未善盡履約保固責任等情，公開刊登於政府採購公報，顯有未當。

綜上所述，經濟部未確依「台灣省物資局國外採購作業要點」及本採購案契約相關規定，針對承商韓國現代精工公司延遲未辦理本案不可撤銷擔保信用狀有效期限之展延，未予即時扣收履約保證金，任令信用狀逾期失效，顯有怠失；台鐵局材料處率爾將經濟部展延通知函件副本逕予併案存查，亦有疏失；依法應積極尋求司法救濟，追究廠商違約責任；另本案承商九十二年底相繼撤離後，台鐵局針對亟待改善缺失未積極研謀因應解決對策，致本案推拉式機車九十三年投入自強號營運迄

今每年平均故障次數達到八十二次，均較八十六年至九十二年承商撤離前每年營運故障次數為高，九十四年故障次數更高達一百三十一一次，嚴重影響列車營運安全及服務品質，亦有怠失；台鐵局與經濟部對承商合併改組及更名等異動情形，未積極督促承商辦理契約之修正或更換，致承商藉此規避履約責任及政府採購法第一百零一條及第一百零二條之適用，顯有未當。爰依監察法第二十四條提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：

中 華 民 國 年 月 日