

調 查 報 告

壹、案由：據審計部108年度中央政府總決算審核報告，郵政車輛採購未符實需，車輛與郵務士之配比未盡合理，部分車輛長期間置或低度利用等情案。

貳、調查意見：

本案係據審計部民國（下同）108年度中央政府總決算審核報告，中華郵政股份有限公司（下稱中華郵政公司）郵政車輛採購未符實需，車輛與郵務士之配比未盡合理，部分車輛長期間置或低度利用等情案，經本院交通及採購委員會第6屆第3次會議決議推派調查。本案經調閱本院前卷¹、審計部²及交通部、中華郵政公司³等機關函復卷證在案。已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

一、中華郵政公司未能妥適參採105年底電動機車現貨試用期滿所得之建議事項，貿然辦理106年租賃1,000台及購置627台電動機車採購作業，致該款機車續航力、穩定度及輸出功率等都有所不足，嗣於108年採購規格再進行修正，惟106年所採購之1,627台電動機車已造成低度使用及部分閒置，允應檢討改善。

（一）依交通部105年11月17日第1664次部務會報，針對運輸部門溫室氣體排放目標及減碳措施報告中，請中華郵政公司研議自105年12月租用10輛電動機車，採「都市型郵局」辦理現貨試用，並以106年租賃1,000台機車為目標，搭配採購生產之600多台機車採購策略辦理，藉由試辦過程中累積

¹ 本院108年10月16日字第1080706850號卷宗

² 審計部109年11月27日台審部交字第1090012660號函

³ 中華郵政公司109年12月21日郵字第1090920823號及110年2月18日郵字第1100024834號函

管理及維修的經驗，以利後續妥為規劃電動車與汽油車分配與採購之最佳方案。故此，該公司相關計畫之擬辦情形，包含 105 年 12 月先租賃 10 台電動機車作為指定「都市型郵局」由臺北郵局大安投遞股辦理現貨試用、106 年租賃 1,000 台及採購訂製 627 台電動機車，未來規劃於 106 年試辦結束後，預估持續投入新臺幣（下同）6.73 億元預算，逐年依汽油機車實際汰換需求，陸續汰換 8,946 輛汽油機車，預計至 112 年全數汰換完成。故由上開說明可知，電動郵務機車之使用，係經現貨試用後，始進行後續 106 年之試辦作業。

- (二) 經查 105 年底先租賃 10 台電動機車作為指定「都市型郵局」辦理現貨試用，試用期間為 106 年 1 月 11 日至同年 3 月 30 日，其目的為讓該款電動機車透過試乘，將車輛修正至更適合投遞人員在外投遞工作，車輛穩定性更高、方便性再提升，最重要是安全性保障，其承載重量於試乘時載重至 200 公斤（郵件含箱框 105 公斤，人員 90 幾公斤），從地下室騎乘至地面層（坡度 12 度），電池續航力在電池滿載狀態下，視承載重量而定，續航力約介於 40-50 公里之間。經現貨試用期滿，試用人員之建議項目包含：加力檔比照汽車模式，採手動開或關，取消現況 20 秒後自動還原功能、扭力不足，載重轉彎時易傾斜等需改善事項。故由上開現貨試用建議事項可知，該款電動機車確實有扭力與馬力不足的現象。
- (三) 據查，臺北郵局郵件投遞科大安投遞股辦理電動機車現貨試用作業，試用車款係中華汽車公司 EM100B，郵務士反映之建議事項已轉請廠商作為設計新車款 EM125 之參考，106 年租購 1,627 輛電動機車之

車款即為 EM125，相關修正如下：提高馬達功率：試用車款之馬達最大輸出功率為 2KW(千瓦，下同) ，新車款提升至 4.2KW，增加車輛之扭力、升級煞車系統：試用車款之前煞車為鼓煞，新車款升級為碟煞，提升煞車制動力，並節省把手握力、提升電池能量：試用車款之電池能量為 1KWH (千瓦·時，下同) ，新車款提升至 2KWH，有效增加續航里程數。由上開 106 年租購 1,627 輛電動機車之車款，中華郵政公司確實已有針對扭力與馬力進行修正，惟因試用車款 EM100B 與採購車款 EM125 係不同等級之車型，新購該款機車之續航力、穩定度及輸出功率是否足夠，亦未經實際測試或試用。

(四) 據復^{同註6}，經中華郵政公司自行檢討，106 年租購之電動機車不符需求主要原因包含：部分區段因投遞里程數、投遞時間、車輛停等時間及地形等因素，實際續航力與車輛測試中心測試報告數據產生落差，致無法完成全程之投遞作業，需改以燃油車款支援、電動機車導入初期，少部分車輛因馬達控制器異常無法使用，為不影響投遞作業，另以燃油車輛因應。且該公司並未針對 106 年度所採購車輛進行滿意度調查，僅設置 LINE 群組供各使用單位反映使用意見，嗣於 108 年再採購 800 輛郵遞使用電動機車，馬達最大輸出功率由 4KW 以上修正為 6KW 以上，提升車輛扭力；電池組能量由 1.9KWH 修正為 2.5KWH 以上，以提升續航力。故由上開中華郵政公司之檢討及後續採購規格變更情形可知，106 年租購之電動機車確實有續航力、穩定度及輸出功率等都有所不足。

(五) 綜上，中華郵政公司電動郵務機車之採購，係經 105 年底電動機車現貨試用期滿所得之建議事項，始進

行後續 106 年租賃 1,000 台及購置 627 台電動機車採購作業，惟 106 年租購 1,627 輛電動機車之車款，雖已有針對扭力與馬力進行修正，然因試用車款 EM100B 與採購車款 EM125 係不同等級之車型，新購該款機車之續航力、穩定度及輸出功率是否足夠，亦未經實際測試或試用，致該款機車續航力、穩定度及輸出功率等都有所不足，嗣於 108 年採購規格再進行修正，惟 106 年所採購之 1,627 台電動機車已造成低度使用及部分閒置，允應檢討改善。

二、中華郵政公司辦理郵政車輛採購審查作業，前有忽視 105 年所新購燃油車輛已部分閒置未用，復於 106 年後又為配合公共運輸減碳計畫，至 109 年共採購 3,200 餘台電動機車，造成郵務士重複配發車輛，或產生溢餘車輛，部分車輛閒置或低度利用，顯見郵務機車採購未能衡量轄屬車輛實際需求，而有需求提報不實，審查作業欠嚴謹之失，顯有檢討改善之必要。

(一)據郵政車輛管理要點第 3 點規定，郵政車輛係由總公司集中辦理採購。經查其實際作業程序，係由中華郵政公司各使用單位於年度末依其現有業務量之規模及車輛狀況研提新車購置需求，經總公司參酌各使用單位之投遞段或車班路線之多寡，及其現有車輛之壽年、里程數、當年度預算等，規劃下年度購置各式郵用車輛及各使用單位新車配額，並檢討現有車輛使用情形，如有溢餘，則由總公司統一調撥其他單位使用，以避免車輛閒置。另依據郵政車輛管理要點第 24 點第 3 項規定，已屆壽年未達參考里程數之車輛，應具備下列情形之一，始能辦理報廢：(一)1 次車輛修理費，達該車新購價值 10% 以上，始可勉堪使用者。(二)最近 3 年之維修費，平均每年超過該車新購價值 20% 以上者。故由上

開車輛管理要點可知，使用單位提報用車需求應要覈實提出需求，再經總公司確實審查後，方得新購車輛，以避免車輛閒置或低度使用。

(二)經審計部函報^{同註5}，中華郵政公司 101 年至 106 年 9 月底購置之車輛啟用情況，核有部分新車於驗收交付使用單位後，使用單位以原有之舊車仍堪使用，無立即需求，或認為總公司採購之車輛不佳等為由，未立即投入使用。經統計上開期間各使用單位於接收新購車輛後超過 50 天仍未啟用者計有 490 輛，金額 5,167 萬餘元，其中 42 輛截至 106 年 9 月底仍未啟用，閒置天數長達 212 天至 632 天，且部分使用單位在新接收車輛閒置未使用情形下，其使用中之車輛亦有已屆壽年，且維修費已達郵政車輛管理要點第 24 點第 3 項規定標準情事，顯示使用單位需求提報不實，總公司之審查作業亦未盡確實，並疏於管控所屬新購車輛交車後實際使用及舊車現況使用情形，造成新購車輛長期間置，又未能即時調撥其他單位使用，徒耗車輛折舊費用及新車保固權益與零組件耗損（如新竹郵局車輛局內編號 D409901 車輛於啟用前即閒置天數高達 431 天）之損失。又中華郵政公司截至 106 年 9 月底止，使用中已屆壽年車輛，其 103 至 105 年年平均維修費超過新購價值 20% 以上者計有 204 輛，其中最高者達 83.87%。由以上說明可知，中華郵政公司之車輛使用單位提報用車需求未盡覈實，總公司亦未確實審查，致新購車輛閒置未用。

(三)嗣查^{同註5}，中華郵政公司截至 108 年 10 月止，有 116 輛平均使用里程未達同車型同單位同期間每月平均使用里程 50%，且部分車輛每月使用里程皆未達 30 公里，另有 34 輛電動機車未配置駕駛員或駕駛

員有重複配車情事。已造成各局配發新型電動車後，部分投遞單位車輛總數（含電動機車及汽油機車）已超過郵務士員額之 120%，其中以澎湖郵局郵務科郵務股 146.51% 為最高，其次為宜蘭郵局郵務科郵務股 135.59%，再次為宜蘭郵局羅東郵局 133.33%，均達 130% 以上，又查配有新型電動車之郵務士中，臺北郵局等局以電動車續航力不足以支持投遞段所需里程，或投遞範圍包含山區不適合電動車使用，或既有車輛未達報廢資格等因素，除配發新型電動機車外，另配置汽油機車或配置第 2 輛電動機車始能完成投遞工作，計 95 名郵務士，使用 106 輛新型電動機車及 84 輛其他汽油或舊型電動機車。另查部分責任中心局因區段整合、人員異動、充當緊急情況用車等因素，計 19 輛新租購之新型電動機車充當備車。由以上電動機車之配發及使用情形可知，中華郵政公司於 106 年後為配合公共運輸減碳計畫，至 109 年共採購 3,200 餘台電動機車，因新型電動機車配置未考量投遞段性質、業務量及人力，造成郵務士 1 人使用多部機車，產生資源分配過剩情況。

- (四) 據復^{同註6}，因 104 年、105 年郵用機車採購案均由廠商捷穎公司低價得標，合計採購機車數達 1,941 輛，該公司機車品質不如傳統機車大廠，故障率較高，致郵務士較偏好騎乘已屆使用年限、車況尚佳之舊有機車，預計採購之捷穎機車將陸續於 110 年 12 月(計 1,192 輛)及 112 年 2 月(計 749 輛)屆滿使用年限，屆時將針對車況差之捷穎機車報廢；另有關 107 年初開始採購電動機車，初期少部分車輛因馬達控制器異常無法使用，以致待料維修期間閒置情況，為不影響投遞作業，只得另備用燃油車輛因應

，且少部分郵務士對於電動機車認識不足，排斥使用電動機車，致增加備用車的需求量，故造成一定期間備車數量有增加情形。

(五)綜上，中華郵政公司辦理郵政車輛採購審查作業，因忽視 105 年前所新購燃油車輛品質不佳，致郵務士較偏好騎乘已屆使用年限、車況尚佳之舊有機車，已有閒置未用之情事，復於 106 年後又為配合公共運輸減碳計畫，至 109 年共採購 3,200 餘台電動機車，因 107 年初開始採用電動機車，初期少部分車輛因馬達控制器異常無法使用，以致待料維修期間閒置情況，且少部分郵務士對於電動機車認識不足，排斥使用電動機車，致增加備用車的需求量，造成郵務士重複配發車輛，或產生溢餘車輛，導致部分車輛閒置或低度利用等情事，顯見該公司郵務機車採購未能衡量轄屬車輛實際需求，而有需求提報不實，審查作業欠嚴謹之失，顯有檢討改善之必要。

三、中華郵政公司未能落實郵政車輛管理要點之郵政車輛使用以共用制為原則之規定，致 105 年至 109 年間各式郵用車輛數及郵務士人數配比率均超過 100%，甚至於 107 年高達 118.4%，顯有違共用之原則，亦不符 1 人 1 車之上限規定，允應考量實際郵務投遞業務需求狀況，進行務實之修正或檢討。

(一)據中華郵政公司郵政車輛管理要點第 6 點規定，郵政車輛之使用以共用制為原則，但如確因公務實際需要，得 1 人 1 車。亦即例外情況始得 1 人 1 車。故由上開車輛管理要點可知，郵政車輛之使用以共用制為原則，車人比應該低於 100%。

(二)經審計部函報^{同註5}，中華郵政公司現有郵務士 10,084 人(資料日期：108 年 4 月 11 日)，各式郵務用車輛

包含二輪機車 8,620 輛、箱型車 2,316 輛，六輪郵車 376 輛、拖車 4 輛、十輪郵車 2 輛等，計 11,318 輛(資料日期：108 年 5 月 16 日)，差異達 1,234 輛；又截至 109 年 4 月止，該公司各式郵務車輛數 12,348 輛，已超過郵務士人數 10,357 人，差異達 1,991 輛，車輛數與郵務士比率達 119%，除不符共用制原則外，亦有溢餘車輛閒置情事。另據本院調查，105 年至 109 年間，中華郵政公司各式郵用車輛數及郵務士人數配比率，分別為 116.8%、115.8%、118.4%、115.7%及 114.6%，皆已超過車人比應該低於 100%之上限，而違反郵政車輛之使用以共用制為原則之規定。

(三)據復^{同註6}，中華郵政公司部分投遞單位郵務士於同一工作日內不同時段須使用不同型車輛(1 人 2 車)情況，以提高投遞效率、車輛因重要組件如引擎損壞或車禍事件致機車大修情況，待修期間須以備用車替代，以利投遞作業順暢、遇不可預料之需求暴增情況須以備用車因應，例如去(109)年執行運送口罩及酒精任務，對於汽車及機車需求量均告增加。因此，因應郵遞業務及投遞區段交通環境特性，車人配比率不以 1 人 1 車之 100%為目標，規劃略增 5%，以 105%為最終目標。由上開說明可知，中華郵政公司車人比以 105%為最終目標，已與該公司所定郵政車輛管理要點相違。

(四)綜上，中華郵政公司未能落實郵政車輛管理要點之郵政車輛使用以共用制為原則之規定，致 105 年至 109 年間各式郵用車輛數及郵務士人數配比率均超過 100%，分別為 116.8%、115.8%、118.4%、115.7%及 114.6%，顯有違共用之原則，亦不符 1 人 1 車之上限規定，雖稱因郵遞業務及投遞區段交

通環境特性之需要，車人配比率不以 1 人 1 車之 100%為目標，故規劃略增 5%，以 105%為最終目標，惟已與該公司所定郵政車輛管理要點相違，故允應考量實際郵務投遞業務需求狀況，進行務實之修正或檢討。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，函請交通部督促中華郵政股份有限公司確實檢討改進，並於二個月內見復。
- 二、調查意見一至三，函送審計部。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：陳景峻

葉宜津