

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部。

貳、案由：交通部於九十一年十二月六日公告之中華電信股份有限公司（下稱中華電信公司）巨額釋股案，偏離原規劃「全民釋股」之精神，復未能將民營化方式、承購對象、讓售條件及相關作業程序，作更周全、公平、合理之考量，有違公平競爭，致迭遭輿論質疑「民營化」淪為「財團化」，顯有未當，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

一、交通部辦理九十一年十二月中華電信公司巨額釋股案，偏離原規劃並經立法院決議「全民釋股」之原則，便宜行事，以巨額即六．五億股為一標辦理釋股予民間財團，並曲解立法院授權彈性調整釋股之決議，顯有未當：

查中華電信公司依照行政院經濟建設委員會於八十六年之規劃，應在五年內（即是九十年度）完成移轉民營，乃於八十六年六月十二日公開遴選中華開發信託股份有限公司顧問團辦理「公股釋出規劃研究案」，並於八十七年六月底完成規劃研究報告，且提出釋出方式及比例分配。八十八年十一月立法院科技及資訊委員會審查中華電信公司營業預算，針對其公股釋出方式及比例分配問題提出討論，最後決議調整架構如附表：

時程		釋股對象	釋股方式	釋股比例
第一階段	第一次	國內法人為主（自然人亦可參加）	競價拍賣	三%
		國內自然人	公開申購配售	一三%
		員工	員工認股	三·二%
	第二次	海外釋股	發行海外存託憑證	一二%
		員工	員工認股	一·八%
		小計		三三%
第二階段	國內自然人	全民釋股	二〇%	
	員工	員工認股	一三%	
	小計		三三%	
合			計	六六%

由上表可知，釋股對象以全民為原則，屬財團性質之法人對象侷限於三%。惟釋股結果未如預期，立法院於八十九年十月二十四日第四屆第四會期第八次院會提案：「交通部八十八年下半年及八十九年預算編列釋出中華電信股份未執行部分及九十年

編列之釋股預算，可俟機於國內採公開申購、拍賣、全民釋股方式出售股票，或以發行海外存託憑證、或洽著名國外電信事業為策略投資人之方式於海外釋股，以利民營化目標之達成；惟交通部於實際執行釋股時，為因應市場狀況，得視時機彈性調整；並於執行後一個月內向本院交通委員會專案報告」，並決議請行政院研處。交通部遂擬定九十一年中華電信公司十三億股之巨額釋股計畫，並限定投標人必須整批承購，於同年五月二十一日函報行政院，行政院復於同年五月二十四日核復依經濟建設委員會協商結論辦理，其結論並未改變立法院釋股決議之原則。

按八十八年十一月立法院科技及資訊委員會審查中華電信公司營業預算，最後決議調整限定第一階段釋股採國內競價拍賣方式之比率為三%，立法院雖為使釋股計畫於執行時對市場變化有應變之空間，提案請交通部於實際執行釋股時，得因應市場狀況，視時機彈性調整，惟交通部曲解立法院「得視時機彈性調整」之決議，大幅改變立法院科技及資訊委員會於八十八年十一月決議之釋股方式及比例分配，逕採「公開協議競價」方式釋出十三億股（釋股比例一三·四七%），且規定一標至少須購買六·五億股以上。復據中華電信公司前董事長毛治國於九十二年八月七日到院說明時表示：曾建議交通部釋股應朝較分散方式進行，巨額釋股應將每一份的比例降低，例如以五千萬股為一單位，以避免為單一財團壟斷及被財團化之質疑。惟據詢交通部張次長家祝表示略以：若分割成太多標，處理程序複雜，顯見該部便宜行事之心態，以六·五億股為一單位辦理巨額釋股，曲解立法院授權彈性調整釋股之決議，偏離原規劃「全

民釋股」之精神，致迭遭輿論抨擊，員工疑慮及外界質疑「民營化」顯係淪為「財團化」，實有未當。

## 二、交通部辦理九十一年十二月中華電信公司巨額釋股案，明顯偏頗於擁有相當財力之少數財團，殊有可議：

查交通部分別於九十一年五月、六月及十二月（五、六月流標）以公開協議方式徵求對象，由投標人出價競價辦理釋出中華電信股票，惟限制投標人須整批承購（五月及六月為五·五億股、十二月為六·五億股以上），由於第三次每一投標單至少須購買六·五億股，單標最低承購金額將在新台幣（下同）三一·九億一、五〇〇萬元以上，應繳保證金亦高達三十億元，一般社會大眾顯無力參與，標售結果證之亦由國泰人壽保險股份有限公司、台灣弘遠投資股份有限公司、台灣大哥大股份有限公司、泛亞電信股份有限公司、台固投資股份有限公司、弘運科技股份有限公司、富邦人壽保險股份有限公司及富邦產物保險股份有限公司等八家公司（分屬國泰及富邦二大集團）標得全數十三億股股票。

復查我國公營事業民營化自七十九年推動以來，為避免公營事業「財團化」，行政院公營事業民營化推動小組於八十五年五月二十三日第八次專案會議中決議：「規模龐大公營企業釋出公股時，提撥部分公股，以優惠價格供國人普遍認購，原則可行」，同年國家發展會議共同結論：「以全民釋股方式，將規模龐大公營企業，依股權大眾化之原則移轉民營，並以優惠價格供國人普遍認購」，且一般而言，公營事業釋股為

避免財團大量介入，多限制單一法人及個人最高標購上限，以避免股權過於集中（如中國鋼鐵股份有限公司八十四年三月釋股案，採用公開抽籤配售【二八%】及洽商銷售【七二%】方式辦理，惟其洽商銷售之作法係以五萬股為一認購單位，並為之分配級距，上限為一千萬股；中國鋼鐵股份有限公司九十二年八月五日至七日五十七萬張官股公開拍賣案，亦限制單一法人及個人最高標購上限不得超過中鋼總股數一%），惟本案交通部反而限制投標人須整批六．五億股（約占中華電信公司總股數六．七五%）承購，明顯偏頗於擁有相當財力之少數財團，殊有可議。

三、交通部辦理九十一年十二月中華電信公司巨額釋股案，未能訂定同業持股上限條款，並將民營化方式、承購對象，作更周全、公平、合理之考量，確有未盡周延之處：

按公營事業釋股牽動事業之股權結構與經營權變化，影響深遠，理應加倍審慎處理。查本次釋股結果國泰及富邦兩大集團已取得中華電信公司一三．五%之股權，國泰人壽再加計先前已買之股份，持有股權已達七．五%，兩大集團足以取得一至二席董事席位，又中華電信公司之競爭對象台灣大哥大股份有限公司屬富邦集團麾下，亦屬本次得標廠商之一，該公司將來或可能藉此獲悉商業機密，甚至進而進入中華電信公司之經營權核心，並使用該公司用戶迴路等硬體設備，雖然中華電信公司為避免股權過於集中，於九十二年四月四日以信財二字第九二四七〇〇〇〇九七號函，建請交通部日後辦理中華電信公司釋股時，對購股者（包括電信同業）訂定一定之上限，並擬具董監事保密約定及董事聲明書，以防止該公司營業機密被競爭對手掌握，雖為七

羊補牢之措施，惟益證交通部辦理本次中華電信公司巨額釋股案，確有未盡周延之處。

四、交通部辦理九十一年十二月中華電信公司巨額釋股案，未能考慮案件規模、複雜程度、與準備所需時間，訂定合理之等標期，妨礙公平競爭，亦有未當：

查交通部辦理中華電信公司釋股案，分別於九十一年五月二十四日、六月二十一日及十二月六日共辦理三次公告，截止投標日期分別為同年六月十三日、七月一日及十二月十七日，三次等標期均僅約十日至二十日，且第三次單一投標單位為六．五億股，每股最低投標價格不得低於四十九．一元，如此龐大之釋股規模，於九十一年十二月六日辦理公告，領標期間自十二月六日至同月十六日，同月十七日截止投標並開、決標，自公告到決標扣除例假日作業期間僅十個營業日，顯未盡合理。雖據交通部表示本案係依公營事業移轉民營條例及其施行細則規定辦理公開標售，非屬政府採購法第二條規定所稱之採購，其招標及決標程序亦無該法之適用，且係為免因股市、匯市漲跌變化過大，造成最後不易決標，故三次公告每次等標期雖不長，但若投資人確有意願參與投標，從第一次公告之後至第三次公告之間歷時半年以上，應可有足夠準備時間。惟本案單標金額達三百億元以上，金額十分龐大，參與投標者尚需就投資目的、資金來源及機會成本、投資效益、被投資事業之目前營業與財務狀況、業務或技術專家對投資之評估意見等事項謹慎嚴格評估，其程序亦往往需經內部投資部門或外部專業投資顧問詳實作業與評估；又交通部雖於第一次流標後，以新聞稿說明決定再次公告釋出股份，歡迎有興趣者，踴躍參加投標，惟投資者若無法確知交通部再行釋出股

份之期間，加之如此龐大之資金需求，亦無從準備。

按交通部辦理本次中華電信公司巨額釋股案，既採公開方式徵求對象，即應符合合理公開之精神，惟卻未能考慮案件規模、複雜程度，與投標者準備所需時間，訂定合理等標期，造成其他有意競標者無法在短暫期間進行評估並籌措龐大資金參與投標，肇致招標對象、範圍更趨狹隘，甚或僅剩區區數個特定者始有能力投標，妨礙公平競爭，亦有未當。

綜上所述，交通部於九十一年十二月六日公告之中華電信股份有限公司巨額釋股案，偏離原規劃「全民釋股」之精神，復未能將民營化方式、承購對象、讓售條件及相關作業程序，作更周全、公平、合理之考量，有違公平競爭，迭遭輿論質疑「民營化」淪為「財團化」，顯有不當，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復。

**提案委員：李伸一**

**趙榮耀**

**馬以工**

中 華 民 國 九 十 二 年 十 月 三 十 日