

## 調查報告

**壹、案由：**據訴，原交通部臺灣鐵路管理局（現為國營臺灣鐵路股份有限公司）辦理電車線高速檢查車2輛（案號107LC0157V）、電車線工程車15輛及鐵路吊桿車10輛（案號107LM0041P）、電車線工程車17輛及鐵路工程維修車11輛（案號105LC0125W），疑降低驗收標準，怠忽廠商逾期履約，未落實履約管理之責。究實情為何？相關機關人員有無違失等情，均有深入調查了解之必要案。

**貳、調查意見：**

本案係據訴，原交通部臺灣鐵路管理局（現為國營臺灣鐵路股份有限公司，下稱臺鐵公司）辦理電車線高速檢查車2輛（案號107LC0157V）、電車線工程車15輛及鐵路吊桿車10輛（案號107LM0041P）、電車線工程車17輛及鐵路工程維修車11輛（案號105LC0125W），疑降低驗收標準，怠忽廠商逾期履約，未落實履約管理之責，相關機關人員有無違失等情案，經本院提起自動調查。本案經調閱陳訴人陳訴資料<sup>1</sup>、臺鐵公司全部卷證資料<sup>2</sup>，嗣於民國（下同）113年8月7日請陳訴人到院說明相關陳訴重點，並於同年12月13日約詢<sup>3</sup>臺鐵公司相關主管人員。已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

**一、臺鐵公司辦理旨案3件採購，依各該項採購「巨額採購前預期使用情形及效益分析表」所載預計開始使用**

<sup>1</sup> 本院113年3月19日第1130701646號卷宗。

<sup>2</sup> 臺鐵公司113年4月24日鐵供財字第1130014102號函、113年9月2日鐵供財字第1130032713號函。

<sup>3</sup> 臺鐵公司113年12月10日鐵電力字第1130045734號函、113年12月24日鐵電力字第1130051220號函。

日期，與實際辦理期程有所延宕，如電車線高速檢查車2輛採購預計108年12月開始使用，惟至113年底本院調查時仍在交車檢驗中，該公司雖稱因疫情影響交車，然該公司僅同意疫情延長履約125日，又如電車線工程車15輛及鐵路吊桿車10輛採購，預計108年6月開始使用，亦仍在交車檢驗中，且判定交車延宕屬歸責於立約商事由，另電車線工程車17輛及鐵路工程維修車11輛，預計106年12月開始使用，亦於109年3月12日始完成第1批驗收等延宕情事，顯見採購分析與效率有待提升，允應檢討改善。

(一)依政府採購法第111條規定，機關辦理巨額採購，應於使用期間內，逐年向主管機關提報使用情形及其效益分析。主管機關並得派員查核之。主管機關每年應對已完成之重大採購事件，作出效益評估；除應秘密者外，應刊登於政府採購公報。及行政院公共工程委員會「機關提報巨額採購使用情形及效益分析作業規定」第2點規定略以，機關辦理巨額採購前，應就下列事項簽經機關首長或其授權人員核准。其須經上級機關或目的事業主管機關核准者，從其規定：(一)完成採購後之預期使用情形及其效益目標。(二)評估使用情形及其效益之分析指標……。(三)預計採購期程、開始使用日期及使用年限。機關對於前項預期使用情形及其效益，於完成採購前有調整必要或明顯不符合預期者，應即檢討原因、責任歸屬並採行相關配套措施，重行簽報核准。完成採購後，亦同。由以上法令規定可知，臺鐵公司辦理旨述3案「巨額採購前預期使用情形及效益分析表」，其分析評估車輛使用情形及效益分析表所載預計開始使用日期，於完成採購前有調整必要或明顯不符合預期者，應即檢討原因、

責任歸屬並採行相關配套措施，重行簽報核准。

(二)經查，旨案3件採購目前相關採購進度如下：

- 1、電車線高速檢查車2輛（案號107LC0157V）預算金額為新臺幣（下同）3億3,600萬元整，依臺鐵公司「巨額採購前預期使用情形及效益分析表」所載，預計採購期程107年4月至108年2月，預計開始使用日期為108年12月，採分批交車，其履約期程自該公司審查合格通知次起，第1批1輛18個月內1次交車；第2批1輛26個月內1次交車。目前第1批及第2批尚在交車檢驗中。
- 2、電車線工程車15輛及鐵路吊桿車10輛（案號107LM0041P）預算金額為5億4,337萬5,000元整，依臺鐵公司「巨額採購前預期使用情形及效益分析表」所載，預計採購期程106年11月至109年6月，預計開始使用日期為108年6月，採分批交車，其履約期程自該公司審查合格通知次日起，第1批14個月內1次交車；第2批20個月內1次交車；第3批26個月內1次交車。目前本採購案第1-1批及第1-2批已經交車檢驗完成，第2批尚在交車檢驗中，第3批則於113年7月交車。
- 3、電車線工程車17輛及鐵路工程維修車11輛（案號105LC0125W）預算金額為6億6,969萬元整，依臺鐵公司「巨額採購前預期使用情形及效益分析表」所載，預計採購期程105年8月至108年12月，預計開始使用日期為106年12月，採分批交車，惟本採購案第1批立約商於108年8月7日交車並於109年3月11日至12日完成驗收，第2批立約商於109年9月3日交車並於109年12月30日完成驗收，第3批立約商於110年1

月 29 日交車並於 110 年 7 月 16 日完成驗收。

4、由上開各該項採購「巨額採購前預期使用情形及效益分析表」所載預計開始使用日期，與實際辦理期程皆有所延遲，如電車線高速檢查車 2 輛採購預計 108 年 12 月開始使用，惟至本院 113 年底調查期間約詢機關時仍在交車檢驗中，又如電車線工程車 15 輛及鐵路吊桿車 10 輛採購，預計 108 年 6 月開始使用，亦仍在交車檢驗中，另電車線工程車 17 輛及鐵路工程維修車 11 輛，預計 106 年 12 月開始使用，亦於 109 年 3 月 12 日始完成第 1 批驗收，顯見旨揭 3 件採購案皆有延宕情事。

(三)據復，旨案 3 件採購之效益分析表，係依臺鐵公司採購案件權責劃分及內部控制機制表規定，辦理核定及管控，報核層級及管控機制則到達局長層級，並由局本部管控。相關採購執行延宕之原委如下：

1、電車線高速檢查車 2 輛採購案於 107 年 9 月 19 日函報交通部採最有利標決標方式辦理，因公開閱覽及招標期間廠商提出疑義，爰修訂規範及招標文件，造成招標期程冗長，且後因受疫情影響致廠商製造能力受限，立約商 110 年 12 月 30 日來函申請因受新冠疫情影響延遲交貨，臺鐵公司於 111 年 5 月 16 日同意各批次延長履約期限 125 日，故未能於原預訂之 108 年 12 月開始使用，致與實際辦理期程有所落差。另電車線高速檢查車 2 輛已於 112 年 7 月 20 日交車，靜態檢查於 112 年 10 月 12 日檢查結果合格，112 年 11 月 14 日開始動態檢驗、113 年 7 月 17 日開始第 1 次動態檢驗複驗、113 年 10 月 29 日第 2 次動態檢驗複驗，除 2 項加速性能未達標準外，其餘各項檢驗

項目符合規範之要求。2 批次共計逾期 575 天，後續驗收時依契約條款 10.1 計罰逾期違約金，其總額以契約價金總額之 20% 計罰為上限（上限 400 天），共計 6,720 萬元。

2、電車線工作車 15 輛及鐵路吊桿車 10 輛辦理期程，因立約商製造能力不足致延遲交貨，故無法於 108 年 12 月開始使用，因交車逾期為可歸責立約商事由，將依約計罰逾期違約金，其中 109 年至 110 年適逢新冠疫情期間，且人工成本、原物料及機器設備價格飆漲、取得不易，若採解約方式，相同預算條件下恐造成無廠商投標，嗣於 110 年 11 月 8 日召開會議協商，立約商表示雖受新冠疫情影響仍有意願繼續履行合約，故於 110 年 11 月 19 日函請立約商儘速製交。第 1 批電車線工作車 5 輛及鐵路吊桿車 4 輛於 112 年 10 月 2 日交車完成，因交車逾期為可歸責立約商事由，驗收時計罰立約商逾期違約金 9,174 萬 5,371 元。第 2 批電車線工作車 5 輛因交車逾期為可歸責立約商事由，驗收時計罰立約商逾期違約金 1,008 萬 222 元。第 1 批電車線工作車 5 輛及第 2 批電車線工作車 5 輛，共計罰違約金 1 億 182 萬 5,593 元，已達契約價金總額之 20% 計罰上限。

3、由上開臺鐵公司說明可知，旨揭採購案雖稱因疫情影響交車，然該公司僅同意疫情延長履約 125 日，且判定交車延宕，係屬歸責於立約商事由，相關採購辦理顯有延宕。

(四)綜上，臺鐵公司辦理旨述 3 案之「巨額採購前預期使用情形及效益分析表」，其目的係為分析評估車輛使用情形及效益分析，表中所載預計開始使用日期，於完成採購前有調整必要或明顯不符合預期者

，應即檢討原因、責任歸屬並採行相關配套措施，重行簽報核准，然旨揭 3 案採購所載預計開始使用日期，與實際辦理期程有所延遲，如電車線高速檢查車 2 輛採購預計 108 年 12 月開始使用，惟至 113 年底本院約詢時仍在交車檢驗中，雖稱因疫情影響交車，然該公司僅同意疫情延長履約 125 日，又如電車線工程車 15 輛及鐵路吊桿車 10 輛採購，預計 108 年 6 月開始使用，亦仍在交車檢驗中，且判定交車延宕，屬歸責於立約商事由，另電車線工程車 17 輛及鐵路工程維修車 11 輛，預計 106 年 12 月開始使用，亦於 109 年 3 月 12 日始完成第 1 批驗收等延宕情事，顯見採購分析與效率有待提升，允應檢討改善。

二、臺鐵公司辦理電車線高速檢查車 2 輛採購案，據該公司「交通部臺灣鐵路管理局巨額採購廠商特定資格及產品或服務之規格訂定專案會議紀錄」所載，107 年 6 月 19 日原預算 2 億 3,940 萬元採最低價標辦理，同年月 26 日遽變為預算 3 億 3,600 萬元採最有利標辦理，且僅 2 家廠商參與投標，又最有利標評選會議當日，評選委員 9 人竟有 3 名委員未出席，包含需求單位主管，嗣因採序位法評定，竟造成僅有參與投標的 2 家廠商同序位，最終經抽籤決定評選最有利標廠商等情，顯見本採購招標與決標過程未能符合最有利標精神，就技術、品質、功能、商業條款或價格等項目作綜合評選，令人質疑，允應檢討改善。

(一)據政府採購法第 56 條第 1 項規定略以，決標依第 52 條第 1 項第 3 款規定辦理者，應依招標文件所規定之評審標準，就廠商投標標的之技術、品質、功能、商業條款或價格等項目，作序位或計數之綜合評選，評定最有利標。價格或其與綜合評選項目評分之

商數，得做為單獨評選之項目或決標之標準。未列入之項目，不得做為評選之參考。評選結果無法依機關首長或評選委員會過半數之決定，評定最有利標時，得採行協商措施，再作綜合評選，評定最有利標。評定應附理由。綜合評選不得逾 3 次。「交通部臺灣鐵路管理局巨額採購廠商特定資格及產品或服務之規格訂定專案會議」係依政府採購法第 36 條第 4 項及投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準暨交通部 95 年 3 月 23 日交稽字第 0950002890 號函頒交通部所屬各機關（構）辦理重大招標案件作業注意事項規定辦理，該會議邀集相關人員討論採購案件之特性及實際需要，訂定特定資格，具有相當經驗或實績者，以符合採購需求，所訂定特定資格為廠商投標之門檻，具有法律效用，並依臺鐵公司採購案件權責劃分及內部控制機制表規定，辦理核定及管控。由上開法令規定可知，最有利標應就投標標的之技術、品質、功能、商業條款或價格等項目，作序位或計數之綜合評選，評定最有利標，評選結果無法依機關首長或評選委員會過半數之決定，評定最有利標時，得採行協商措施，再作綜合評選，評定最有利標，而針對巨額採購廠商特定資格及產品或服務之規格訂定專案會議，係為討論採購案件之特性及實際需要，訂定特定資格，具有相當經驗或實績者，以符合採購需求，並依臺鐵公司採購案件權責劃分及內部控制機制表規定，辦理核定及管控。

(二)經查，臺鐵公司 107 年 6 月 19 日「交通部臺灣鐵路管理局巨額採購廠商特定資格及產品或服務之規格訂定專案會議紀錄」載明，電車線高速檢查車 2 輛購案採最低價標辦理採購，編列預算金額為 2 億

3,940 萬元，然於同年月 26 日依上開專案會議紀錄所載，本採購案遽變採用最有利標辦理採購，稱投標商會設計優質產品，可提供專業服務，提升車輛製交品質，俾檢測裝置能符合電車線設備檢查需求，經參酌廠商報價單，提高預算金額為 3 億 3,600 萬元。嗣本採購案於 108 年 12 月 4 日辦理最有利標評選會議，評選委員會組成：外聘委員 4 人、內派委員 5 人，共計 9 人組成，惟其中有 3 員具公務員身分之評審委員於當日未能出席評選，本採購案採序位法評定最有利標，合計 2 家投標廠商，其資格及評選項目以外資料經審查合格，分別為 2iSYS CO., LTD (在臺灣登記為韓商創新系統股份有限公司臺灣分公司，下稱創新系統公司) 及臺灣車輛股份有限公司，經各委員依據本採購案評分表評定參與評選廠商分數(序位)，並將各委員評分結果填列於評選總表，經評選結果：臺灣車輛股份有限公司總評分／平均總評分為 479/79.83 分，報價為 3 億 3,339 萬元，序位合計值為 9；創新系統公司總評分／平均總評分為 475/79.16 分，報價為 3 億 3,600 萬元，序位合計值為 9，上開 2 家公司序位合計值相同，惟本採購案未於招標文件預先敘明序位合計值相同之最有利標評定方式，嗣依行政院公共工程委員會 95 年 10 月 5 日工程企字第 095000388580 號函說明，如發生序位第一之廠商有 2 家以上，且均得為決標者，應依最有利標評選辦法第 14 條及第 15 條之 1 規定辦理，本採購案經召集人詢問各出席委員及列席人員，均認為不同委員之評選結果無明顯差異情形，且評選委員會或個別委員評選結果未與工作小組初審意見有異，故決議：公司序位第一(序位合計值最低)，平均總評分達 75

分以上，經出席委員過半數評定為最有利標。最終本採購案以抽籤決定評選創新系統公司為最有利標廠商，該結果並於 108 年 12 月 10 日簽報機關首長或其授權人核定，於同年月 19 日決標，決標金額 3 億 3,600 萬元。由以上本採購案招標及決標過程可知，臺鐵公司於 107 年 6 月 19 日原預算 2 億 3,940 萬元採最低價標方式，卻於同年月 26 日遽變為預算 3 億 3,600 萬元採最有利標辦理，且訪價過程中 4 家廠商僅 1 家參與投標，最終僅有 2 家廠商參與投標，又本採購案於 108 年 12 月 4 日辦理最有利標評選作業，其中評選委員共計 9 員（外聘 4 員、內派 5 員），是日卻有 3 名具公務員身份之評選委員未出席，更包含本採購案需求單位電務處處長葉 0 銀亦缺席評選會議，嗣因採序位法評定，竟造成僅有參與投標的 2 家廠商同序位，最終經抽籤決定評選最有利標廠商等情，顯見本採購招標與決標推動過程是否符合最有利標精神，就技術、品質、功能、商業條款或價格等項目作綜合評選，令人質疑其評估之妥適性。

(三)據臺鐵公司函復，本採購案於 107 年 6 月 19 日原預算 2 億 3,940 萬元採最低價標辦理，先前並未辦理過公開招標公告，嗣於同年月 22 日經簽報時任局長批示：「本案係首次採購且該檢查車，對維護檢查至為重要，請妥處採購方式」，臺鐵公司電務處遂重新檢視，經參採本採購案技術服務廠商臺灣世曦工程顧問有限公司先前之訪價後，於 107 年 6 月 26 日召開巨額採購廠商特定資格及產品或服務之規格訂定專案會議，決議採用最有利標辦理採購，認定可提升車輛製交品質，俾檢測裝置能符合電車線設備檢查需求，經參酌廠商報價單，簽報於 107 年 9

月 12 日提高預算金額為 3 億 3,600 萬元。又本採購案原採購評選委員會內派委員為該公司前電務處處長陳 0 聰及機務處副處長賴 0 金，惟陳員於 108 年 4 月 2 日退休，賴員亦於同年 10 月 17 日退休，臺鐵公司於 108 年 9 月 26 日簽報，改由時任電務處處長葉 0 銀及機務處副處長李 0 欽後補擔任評審委員。另有關電務處處長葉 0 銀未參加評選會議一節，經查 108 年 12 月 4 日葉員係請公假奉派赴日本參加大分縣玖珠町豐後森機關庫與該公司扇形車庫締結姊妹車庫事宜等情。由以上臺鐵公司之說明可知，臺鐵公司辦理電車線高速檢查車 2 輛採購案，其巨額採購規格訂定專案會議紀錄不實，單憑局長指示「妥處採購方式」，即將本採購案遽變為預算 3 億 3,600 萬元採最有利標方式辦理，且所稱訪價過程中 4 家廠商僅 1 家參與投標，又最有利標評選會議當日，評選委員 9 人竟有 3 名委員未出席，包含需求單位主管電務處處長，顯見其內部評選委員圈選思慮不周，竟包含即將退休人員，嗣遞補委員又因其他公務未能參與評選會議，益見未能重視以最有利標方式辦理本採購案，評選過程欠妥。

(四)綜上，依政府採購法最有利標應就投標標的之技術、品質、功能、商業條款或價格等項目，作序位或計數之綜合評選，以評定最有利標，然臺鐵公司辦理電車線高速檢查車 2 輛採購案，據該公司巨額採購廠商特定資格及產品或服務之規格訂定專案會議紀錄所載，於 107 年 6 月 19 日原預算 2 億 3,940 萬元採最低價標辦理，卻於同年月 26 日遽變為預算 3 億 3,600 萬元採最有利標辦理，且訪價過程中 4 家廠商僅 1 家參與投標，又最有利標評選會議當日，評選委員 9 人竟有 3 名委員未出席，包含需求單位

主管人員，顯見其內部評選委員圈選思慮不周，竟包含即將退休人員，嗣遞補委員又因其他公務未能參與評選會議，益見該公司未能重視以最有利標方式辦理本採購案，評選過程欠妥，且因採序位法評定，竟造成僅有參與投標的 2 家廠商同序位，最終經抽籤決定評選最有利標廠商等情，足見本採購招標與決標過程未能符合最有利標精神，就技術、品質、功能、商業條款或價格等項目作綜合評選，令人質疑，允應檢討改善。

三、臺鐵公司針對陳訴人所陳事項之答復說明，其中針對改正財物以 2 次為限及逾期違約金累計金額超過契約價金總額 20% 者，得以書面通知終止或解除契約部分，係因旨案採購分別已驗收、擬減價收受或改正中，尚無需辦理終止或解除契約情事；電車線高速檢查車 2 輛採購案轉向架驗證報告於投標時提供服務建議書，所檢送報告即為軌距 1,435 公釐為設定條件，該設定條件係屬實績及未來承製架構之說明，後續仍以軌距 1,067 公釐為製作條件，另本採購案評選時承諾「國車國造」，過程經申請將我國車輛製造分包商，變更為韓商，因評選須知所列之評選項目及評選內容均未載明國車國造字樣，亦無列為評分事項，尚不影響公平，陳訴事項容有誤解，惟已造成疑義，允應檢討。

據陳訴人於 113 年 2 月 29 日以書面向本院檢舉「交通部臺灣鐵路管理局工程車輛採購數案，未落實履約管理之責」，陳訴說明略以：臺鐵公司車輛採購 3 案，第 1 案涉嫌以無正當理由及違反招標規範降低驗收標準，嚴重圖利廠商，以及其他 2 件採購案顯有廠商履約不實，嚴重逾期且已達應予以終止契約之情節，而臺鐵公司卻未能按契約落實辦理及驗收不確實，放任得標廠商以各種理由規避而持續履約，顯有包庇

廠商之嫌等情。本院嗣於 113 年 8 月 7 日函請陳訴人到院說明相關陳訴重點，並就該陳訴重點函請機關說明，綜整如下：

(一)據旨案 3 件採購之契約條款第 8.6.1 款：「……改正財物以 2 次為限。如 2 次仍未完成改正，自該局驗收單位改正結果通知函（單）發文次日起 10 日內，以書面提出申請徵求該局同意得繼續改正……。」收受驗收結果通知函，提出申請徵求同意繼續改正。契約條款第 13.1.1.14 「逾期違約金累計金額超過契約價金總額 20% 者，該局得以書面通知立約商終止或解除契約等情。經查，旨案採購相關驗收情形如下：

- 1、電車線工作車 17 輛及鐵路工程維修車 11 輛購案分 3 批驗收完成，第 1 批電車線工作車 5 輛及鐵路工程維修車 5 輛，於 109 年 3 月 12 日完成驗收。第 2 批電車線工作車 6 輛及鐵路工程維修車 3 輛，於 109 年 12 月 30 日完成驗收。第 3 批電車線工作車 6 輛及鐵路工程維修車 3 輛，於 110 年 7 月 16 日完成驗收。其中，第 2 批延遲交車逾期 25 天，計罰逾期違約金 415 萬 4,818 元。
- 2、電車線工作車 15 輛及鐵路吊桿車 10 輛購案分 3 批驗收，已完成部分驗收，第 1 批電車線工作車 5 輛及鐵路吊桿車 4 輛，於 113 年 5 月 24 日完成電車線工作車 5 輛驗收，鐵路吊桿車 4 輛驗收不合格，擬辦理減價收受事宜。第 2 批電車線工作車 5 輛及鐵路吊桿車 3 輛，於 113 年 9 月 27 日完成電車線工作車 5 輛驗收，鐵路吊桿車 3 輛動態測試不合格，擬辦理減價收受事宜。第 3 批電車線工作車 5 輛及鐵路吊桿車 3 輛，已於 113 年 11 月 30 日交車電車線工作車 5 輛，預計於 114

年1月底交車鐵路吊桿車3輛。

3、電車線高速檢查車2輛，因於2項加速性能未達標準，目前正改正中，且採購規範原訂以行駛及被牽引時速需達120公里/時為標準，係考量廠商若採用較高車輛結構及性能之設計，可提高車輛動態行駛穩定度，其中車身行駛速度100公里/時字樣，係依「維修工程車-電力維修車使用須知」規定車速辦理。

(二)電車線高速檢查車2輛採購規範，轉向架驗證應以軌距1,067公釐為條件，實際驗證報告卻是以軌距1,435公釐為設定條件：經查本案原契約規範G.「車輛轉向架型式（含靜態負荷試驗、疲勞強度測試及應力測試紀錄等），若轉向架採用經過實用驗證之設計時，應提供先前所做之應力測試紀錄供臺鐵公司審核」，係請投標商提供製作轉向架相關紀錄供審查，以認定投標商有製作轉向架之能力，本案立約商於投標時提供服務建議書所檢送報告軌距1,435公釐為設定條件，該設定條件係屬實績及未來承製架構之說明，經臺鐵公司工作小組初審後無意見，後續製造之轉向架亦應符合我國軌距1,067公釐之規定。

(三)電車線高速檢查車2輛採購案投標廠商評選須知所列之評選項目及評選內容均未載明國車國造字樣，廠商參與評選時服務建議書所述配合國車國造政策，亦並無列為評分事項。本件車輛設計階段皆由原車輛製造分包商（鑫通公司）設計通過，尚符合服務建議書所述之配合國車國造政策，後因立約商申請變更車輛製造分包商，臺鐵公司同意依契約條款7.2.2辦理契約變更。因立約商依契約條款規定申請變更車輛製造分包商，屬於廠商間之商業行為，

亦無列為評分事項，並不影響評選公平。

(四)綜上，臺鐵公司針對陳訴人所陳事項之答復說明，其中針對改正財物以2次為限及逾期違約金累計金額超過契約價金總額20%者，得以書面通知終止或解除契約部分，係因旨案採購分別已驗收、擬減價收受或改正中，尚無需辦理終止或解除契約情事；電車線高速檢查車2輛採購案轉向架驗證報告，於投標時提供服務建議書，所檢送報告即為軌距1,435公釐為設定條件，該設定條件係屬實績及未來承製架構之說明，後續仍以軌距1,067公釐為製作條件，另本採購案評選時承諾「國車國造」，過程經申請將我國車輛製造分包商變更為韓商，因評選須知所列之評選項目及評選內容均未載明國車國造字樣，亦無列為評分事項，並不影響公平，陳訴人所陳事項恐有誤解，惟招標公告與履約驗收已造成疑義，臺鐵公司允應檢討。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，函請交通部督促國營臺灣鐵路股份有限公司確實檢討改進見復。
- 二、抄調查意見二函法務部查處，並將查處結果函復本院。
- 三、調查意見一至三密函陳訴人。
- 四、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：郭文東

浦忠成