

議題研析

一、題目：普悠瑪列車採購案相關履約問題之探討

二、所涉法規：政府採購法、採購契約要項

三、探討研析

- (一) 近日報載，關於去(107)年10月間臺鐵普悠瑪自強號列車出軌翻車，造成18人死亡、215人輕重傷之重大事故，臺鐵於今(108)年4月底發函向日商公司究責，遭其拒絕。交通部就此表示，日商公司如經協商沒有意願進行賠償，臺鐵將循法律途徑提起訴訟，並繼續扣留尚未給付之保固保證金。
- (二) 據臺鐵發布新聞表示，普悠瑪號列車事故所涉「傾斜式電聯車136輛採購案」有關缺失，其中ATP遠端監視功能部分，依日商所回復理由，當ATP開關切為關閉時，發送其狀態訊息予行控中心之配線為未連接，因而車輛於配線未連接狀態下出廠，上述配線未連接一事，確認為設計相關人員確認不足所致；且依行政院調查小組調查報告，主風泵異常原因，判斷為冷卻器散熱鰭片堆積異物，經研判與主風泵結構設計、提交之維修手冊未完善有關。是就相關減損價值、效用及造成臺鐵損害部分，應由日商善盡契約責任。
- (三) 經查普悠瑪列車採購案之立約(投標)商為日本住友商社，列車由日本車輛公司製造，並由英商勞氏公司負責第三方獨立驗證。據監察院相關調查報告指出「獨立驗證與認證公司係代表臺鐵對立約商作獨立而公正之驗證與認證，並對臺鐵局負履行責任，確保依約執行列車之設計、製造、測試、驗收與保固等期間之

各項工作，符合傾斜式電聯車規範之系統保證相關要求，以確保在設計和製造方面能符合傾斜式電聯車規範，滿足操作和安全方面之定性與定量需求，並出具最終結果報告書。」此外，行政院調查小組及宜蘭地檢署針對前述 ATP 遠端監視系統等缺失，似皆認為與普悠瑪列車採購案之測試及驗收執行有關。準此，有關 ATP 遠端監視系統配線未連接之法律責任，除立約（投標）商外，第三方獨立驗證與認證之英商有無違反其契約履行義務，臺鐵亦宜查明所涉責任。

- (四) 又查普悠瑪列車採購契約所定保固期為 3 年，但該列車已交車 6 年。依據規定，「保固期」係自履約標的全部完成履約經驗收合格之日起算；保固保證金於保固期滿且無待解決事項後發還，則臺鐵繼續扣留尚未發還日本住友商社之保固保證金是否有據，似應查明本案標的之設計、製造、測試及驗收等相關履約事證，俾確認其適法可行。至臺鐵另指普悠瑪列車存在通案性問題，依契約廠商有責任與義務延長保固之見解，亦宜一併究明本採購案所訂契約條款有無相關規範，以確認該項主張之法律效力。

四、建議事項

按履約爭議之處理本有多種方式，依政府採購法第 63 條第 1 項所訂「採購契約要項」第 70 點規定：「契約應訂明機關與廠商因履約而生爭議者，應依法令及契約規定，考量公共利益及公平合理，本誠信和諧，盡力協調解決之。其未能達成協議者，得以下列方式之一處理：(一)依本法第 85 條之 1 規定向採購申訴審議委員會申請調解。(二)符合本法第 102 條規定情事，提出異議、申訴。(三)提付仲裁。(四)提起民事訴訟。(五)依其他

法律申(聲)請調解。(六)依契約或雙方合意之其他方式處理。」其中以協議最為省錢、便利及和睦;調解、仲裁等屬「訴訟外紛爭解決替代方案」(Alternative Dispute Resolution;ADR)者,則可提升處理時效,並具信賴基礎及專業性。

因此,普悠瑪列車採購案所涉設計、製造、測試、驗收及保固等履約問題,如經依法與廠商協商而未能達成協議,臺鐵或可評估以申請調解或提付仲裁等 ADR 方式,取代逕向法院提起訴訟之可行性,俾能省時有效的解決本案爭議。

撰稿人：彭文暉