



# 臺灣臺北地方法院檢察署新聞稿

Taipei District Prosecutors Office Press Release

發稿日期:106年4月27日

聯絡人:張介欽襄閱主任檢察官

電話:(02) 23146881

臺灣臺北地方法院檢察署偵辦前總統馬英九於擔任臺北市長期間涉犯背信罪嫌等案件，於今日偵查終結，茲簡要說明如下：

## 壹、本署受理偵辦本案之緣由：

本案係告發被告馬英九於民國94年間擔任臺北市長任內發包興建貓空纜車（下稱貓纜），委託鼎漢公司設計規劃耗費新臺幣（下同）700萬元，竟完全未考慮到臺灣濕熱氣候問題，設計出完全不適合臺灣氣候環境的貓纜工程，導致貓纜車廂悶熱難耐，且頻遭電擊，故障連連。又以716萬元委託臺灣世曦公司為其PCM專業經營管理顧問公司，竟然迄今尚未驗收貓纜也尚未付清工程餘款，更未與法國POMA公司簽訂維修保固計畫，導致貓纜營運至今屢屢故障又求償無門。貓纜備用零件依法國POMA公司操作維修手冊規定，消耗耗材和備用零件共計1450項，其中影響貓纜安全之「安全構件與安全備件」必須使用POMA公司原廠零組件，不得外購，共計607項，臺北市政府工務局新建工程處（下稱新工處）、貓纜承包商與法國POMA公司所簽訂之契約清單中，僅有96件備用零件，僅6.6%，且於96年7月12日也就是貓纜正式營運8天後，才正式由新工處將維修備品點交捷運公司；又原兩年內所需備品之契約清單（即上述僅96項備品清單），總價近400萬元，

捷運公司認為不足以維持營運，請新工處、貓纜承包商與法國 POMA 公司協商，換來「實際清單」數量增為 134 項，但其零件品名、規格、品質卻與原簽訂之契約清單幾乎不同，且總價少了 50 萬元，根本就是以低價劣質品換取數量增加。另自 96 年 7 月 4 日貓纜啟用至同年 26 日共 22 日當中，貓纜共故障逾 113 次，期間竟多次因備品不足，而求助興建中之北投纜車商借零件更換，貓纜竟還未驗收就營運載客。因認被告涉犯背信及圖利等罪嫌。

## 貳、偵查結果：

被告馬英九因犯罪嫌疑不足，予以不起訴處分。

## 參、不起訴處分之要旨：

一、告發人黃適卓、莊瑞雄、劉耀仁及顏聖冠等人經本署傳喚均未遵期到庭，亦未具狀陳述意見或提出其他證據供調查審認，核先敘明。

## 二、「貓空纜車興建工程案」（下稱貓纜工程）驗收歷程：

（一）貓纜工程之經營管理顧問公司為臺灣世曦工程顧問股份有限公司（原財團法人中華顧問工程司，下稱世曦公司），該公司依據貓纜工程統包商春原營造股份有限公司（下稱春原公司）之歷次估驗計價單，共 17 次向臺北市政府工務局新建工程處工務科南區工務所（下稱新工處南工所）申請核撥款項，實發金額分別為 477 萬 6234 元、1321 萬 9312 元、1265 萬 5111 元、1169 萬 3851 元、2421

萬 2554 元、4098 萬 6380 元、7175 萬 0061 元、7536 萬 3858 元、8592 萬 2317 元、1 億 5386 萬 5443 元、7540 萬 1798 元、5152 萬 3540 元、5576 萬 5238 元、3129 萬 0485 元、406 萬 8421 元、2324 萬 0462 元、1 億 9903 萬 4663 元。

- (二) 貓纜工程於 96 年 3 月 30 日完成履約，並於同年 4 月 19 日至 5 月 2 日進行初驗，初驗結果為「一、本工程未查驗及隱蔽部分、材料檢驗頻率及工程結算數量由統包商及監造人員負責；二、有關初驗紀錄第參項經現場查驗工程結算資料及竣工圖缺失應配合改善部分，統包商應於初驗完成（96 年 5 月 2 日）次日起 30 日內，即 96 年 6 月 1 日前改善完妥並完成複驗程序。」。
- (三) 嗣 96 年 5 月 29 日至同年 6 月 1 日進行初驗複驗，並於紀錄中載明查驗工程結算資料、竣工圖缺失改善情形及新增缺失，後續由監造單位審查部分，均應完成核備程序或經簽奉核准後，始同意初複驗合格並報請正式驗收。
- (四) 96 年 11 月 9 日至 19 日，貓纜工程辦理驗收，驗收所列缺失應於該 19 日驗收完成次日起 30 日內改善完成並完成複驗，嗣於同年 12 月 17 日至同年 12 月 19 日進行驗收複

驗，複驗結果為「現場抽驗工程結算資料及竣工圖缺失應改善部分，均已完成改善完妥，同意正複驗合格，並自即日起移交交通局接管。」等情，有卷附新工處工務科南區工務所估驗計簽呈、新工處初驗紀錄、正驗紀錄等影本可憑，足認貓纜工程有依序執行各階段驗收及付款作業，尚無告發意旨所陳「迄今尚未驗收也未付清工程餘款」之情形。

### 三、維修保固計畫及操作維修手冊部分：

世曦公司於 96 年 4 月 17 日請統包商春原公司於文到 2 日內提送保固計畫，春原公司於同年 10 月 3 日函覆法國 POMA 公司提送有關纜車系統設備保固計畫書中、英文版送世曦公司審核，經世曦公司於同年 11 月 14 日書函審查同意備查後副知新工處，春原公司於同年 12 月 6 日函檢送貓纜工程保固執行計畫書定稿版予世曦公司及新工處等情，有卷附中華顧問工程司 96 年 4 月 17 日書函、春原公司 96 年 10 月 3 日、同年 12 月 6 日函、世曦公司 96 年 11 月 14 日書函及貓纜工程保固執行計畫書等影本可參；另春原公司於 96 年 12 月 12 日檢送法國 POMA 公司對於貓纜工程之纜車系統技術手冊及安全構件與安全備件等資料，予世曦公司審查後，轉送新工處

備查等狀，亦有卷附春原公司 96 年 12 月 12 日備忘錄、資料送審核章表等影本可佐，堪認貓纜工程統包商春原公司確有依合約提出保固執行計畫書及操作維修手冊。

#### 四、維修備品部分：

新工處 96 年 10 月 26 日副本收文，為世曦公司針對貓纜工程統包商春原公司與法國 POMA 公司簽訂 5 年維修備品保證價格契約清單之審查意見，另該處於 96 年 11 月 21 日副本收文，係世曦公司函復前開備品清單及 5 年保證價格之審查意見，該審查意見表示纜車備品項目因與系統型式升級有關，故請春原公司應先就型式升級及差異分析等事項完成報核程序後，再行憑辦備品清單事宜。世曦公司於 96 年 9 月 12 日函請春原公司儘速提送保固執行計畫及相關備品價格等資料文件，並於同年 9 月 19 日函復新工處纜車設備備品工具清單項目已於 96 年 9 月 13 日點交予臺北捷運公司，嗣於 96 年 9 月 20 日函檢送貓纜工程纜車設備備品缺項點交紀錄，新工處再於同年 10 月 1 日函送臺北市政府交通局、臺北捷運公司前開備品點交紀錄等情，有卷附新工處 96 年 8 月 31 日、10 月 26 日、11 月 21 日副本收文、新工處 96 年 9 月 7 日函、世曦公司 96 年 9 月 12、19、20 日函、新工處 96 年 10 月 1 日函

及附件貓纜工程設備備品缺項點交紀錄、歷次備品點交時程、貓空纜車契約點交備品使用狀態表等影本可參，足認貓纜工程維修備品已於 96 年 9 月 13 日前陸續點交予臺北捷運公司。復參諸證人即時任新工處南工所主任陳○杰（現職新北市政府工務局新建工程處副總工程司）證述：貓纜工程之備品已依照工程合約全數點交臺北捷運公司，至於後續之備品存量，則應視營運狀況，由臺北捷運公司再自行購置等語在卷，故尚查無告發意旨所指貓纜工程有以低價劣質品充抵圖利春原公司之情形。

#### 五、再參酌證人陳○杰證述：

貓空纜車係由臺北市政府交通局簽奉核定交臺北捷運公司經營後，由市長郝龍斌選定正式營運之通車時間為 96 年 7 月 4 日，當時貓纜工程已完成初驗及履勘，尚未正式驗收及簽訂維修保固計畫；惟依據臺北市政府頒布之臺北市空中纜車系統營運管理辦法及臺北市空中纜車系統營運履勘作業規定，貓纜工程於 96 年 6 月 28 日履勘通過及取得臺北市都市發展局建築管理處之使用許可後，由臺北市政府交通局簽辦正式營運，此為一般交通設施或公共程設施營運通車之相同作法，如信義支線快速道路、復興北路地下道等亦為正式通

車後，才完成驗收程序；營運之後作驗收，是考量系統運轉能更穩定，如此臺北市政府的權益，才能更加確保等語，核與證人即現職臺北市政府工務局技正陳○墩（時任新工處機電科工程員）所證述：一般建築工程規模較大者，會在辦理初驗、履勘並取得主管機關使用執照或許可後，點交給使用單位辦理進駐或使用，之後再由新工處辦理正式驗收程序，道路工程部分，因毋須取得使用許可，故通常在初驗或履勘後，即先開放通車使用，之後再辦理正式驗收程序，例如前揭信義支線快速道路、復興北路地下道等工程，都是先通車後，才完成正式驗收程序等語情節相符。復按臺北市空中纜車系統營運履勘作業規定第 6 點規定：「經履勘合格，即可報請本府核發營運許可。」，再依臺北市空中纜車系統營運管理辦法第 6 條規定：「營運機構應檢具下列書件送請主管機關審查，經審查核定並取得營運許可後，始得開始營運：一、服務指標。二、行車計畫及行車規章。三、運價計算書。」，足認貓纜工程於 96 年 6 月 28 日通過履勘後，即得檢具前揭服務指標、行車計畫及行車規章、運價計算書等文件，送請主管機關即臺北市政府都市發展局建築管理處審查核定並取得營運許可後，即可開始營運，故有關法令並未以完成正式驗

收為營運之前提條件甚明，益徵證人陳○杰、陳○墩前揭證述，應屬有據。

六、又本署以「公共工程於正式驗收前，即進行營運、通車，是否符合一般工程實務運作？是否有法令依據？」函詢行政院公共工程委員會，該會覆函略以：「所詢事項以臺北捷運環狀線 CF610 標為例，該工程契約 49. 竣工及查驗之 T1. 竣工及查驗載明『. . . (d) 營運可靠度及維修度驗證《開始營運通車之最初 90 天為準許之試用調整期(第 1 段)。廠商應於試用調整期屆滿時依特別技術規範之規定進行營運可靠度及維修度驗證. . . 廠商驗證之結果必須達到或超過契約規範最低之要求標準。 . . . 本驗證應於契約規定之竣工日前完成(第 2 段)》(c) 廠商提報竣工《廠商認為全部工程，包括圓滿達成營運可靠度及維修度驗證、系統動態及整合測試；備品、特殊工具、測試設備的運抵並經驗收；訓練服務完成；工地清理、地面復舊及公共設施修復. . . 》』。依前述契約條款規定可得知捷運工程開始營運通車僅係契約執行的過程之一，需藉由通車調整營運可靠度及維修度等相關驗證，達到契約要求，並為廠商提報竣工條件之一，其後再進行驗收程序。」、「政府採購法施行細則第 99 條規定『機關辦理採購，有



部分先行使用之必要或已履約之部分有減損滅失之虞者，應先就該部分辦理驗收或分段查驗供驗收之用，並得就該部分支付價金及起算保固期間。」爰機關辦理採購，於正式驗收前如有部分先行使用之必要（例如營運、通車），依上開規定就該部分可辦理分段查驗，供未來正式驗收之用。」，此有卷附行政院公共工程委員會 106 年 4 月 14 日工程企字第 10600093930 號函可稽，故足認類似之公共工程，為使工程品質符合契約要求，需藉由通車調整營運可靠度及維修度等相關驗證，俟達到契約要求，再進行正式驗收程序，且此種先營運通車，再辦理驗收程序之作法，亦有政府採購法施行細則第 99 條規定為依據，並徵前揭證人陳○杰、陳○墩之證述可採。從而，貓纜工程雖於正式驗收之前，即開始營運載客，惟此尚與工程實務無違，且亦無何違背法令之處。

七、綜上所述，貓纜工程於 96 年 3 月 30 日完成履約，96 年 5 月 29 日至同年 6 月 1 日通過初驗複驗，同年 5 月 28 日通過履勘及取得臺北市都市發展局建築管理處之使用許可後，依據臺北市政府頒布之「臺北市空中纜車系統營運管理辦法」第 6 條及「臺北市空中纜車系統營運履勘作業規定」第 6 點規定，經臺北市政府交通局簽奉核定交由臺北捷運公司經營，後由

市長郝龍斌選定同年 7 月 4 日正式通車營運，並於營運之後確保系統穩定運作無誤，始完成最後正式驗收程序，除有相關有法令為據外，亦符工程實務；而貓纜工程各階段工程款項已依履約階段完成給付，統包商春原公司亦有依合約提出保固計畫書，是告發意旨指摘「貓纜工程尚未驗收、未付清工程餘款、未簽訂保固計畫書」、「貓纜工程未驗收前即營運載客」涉有不法等節，容有誤解。又貓纜工程操作維修手冊、維修備品點交、備品使用與故障檢討部分，均依相關工程合約及法令規定進行審查與點交，尚無告發意旨所指之不法情節。至告發意旨認貓纜工程設計不良、悶熱難耐、屢屢發生落雷故障事件等節，然貓纜工程既已通過各階段驗收程序，已如前述，且相關落雷故障，事後均已維修排除，繼續營運，有卷附臺北捷運公司貓空纜車系統行車事故調查報告 3 份影本可憑。告發人等經本署傳喚均未到庭，復未提出被告或相關之公務員有何貪瀆不法之積極證據供本署調查審認，自難憑此遽認被告涉有何背信或圖利之犯行。此外，復查無其他積極證據足認被告有何上開犯行，自應認被告犯罪嫌疑不足。

#### **肆、 結論：**

依刑事訴訟法第 252 條第 10 款為不起訴處分。