

「城際電聯車 600 輛」招標文件諮詢會議紀錄

- 壹、會議時間：107年5月25日（星期五）下午2時30分
- 貳、會議地點：行政院公共工程委員會第1會議室
- 參、主持人：顏副主任委員久榮
- 肆、出（列）席單位及人員：詳簽到表 記錄：沈恆光
- 伍、主席致詞：

行政院為推動前瞻基礎建設計畫之軌道建設計畫，藉以提升國內軌道產業技術及產值，由交通部、經濟部及本會組成軌道產業推動會報，由交通部部長擔任召集人，對推動軌道建設計畫並發展國內產業政策將更具有執行動力，在不違反我國締結之條約協定及政府採購法（下稱採購法）規定下，各機關應放下成見討論如何達到原先設定之國產化KPI。

本次會議，工程會將就涉及採購法部分提出建議，該等建議必定符合我國締結之條約協定及採購法規定，請交通部、經濟部及交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）能參採工程會之建議，如有認為不妥者，請於會議中說明。

陸、業務單位說明：

本次會議係依據107年5月18日軌道產業推動會報第2次會議決議辦理，由本會邀集相關單位個案協助臺鐵局採購車輛在不違反我國締結之條約協定及採購法規定下，達到原先設定之國產化KPI；因台灣車輛股份有限公司（下稱台車公司）透過社團法人中華軌道車輛工業發展協會表示本案招標文件內容有讓國內廠商難以參加投標情形，爰邀請台車公司以瞭解問題癥結，若台車公司對臺鐵局辦理本案認有違反法令或我國所締結之條約、協定，致損害權利或利益者，得依採購法第75條規定，於期限內以書面向招標機關提出異議，以維護自身權益。

柒、各單位發言摘要：

一、臺鐵局

臺鐵局「城際電聯車 600 輛」採購案，已於 107 年 5 月 15 日公開招標，其招標文件未有限制國內廠商參加投標規定，歡迎國內廠商投標。

二、台車公司

(一) 台車公司希望本案能在符合採購法之公平原則下，讓台車公司有參與投標機會，若有幸得標將能促進國內經濟繁榮並增加就業率。

(二) 台車公司就本案提出三點建議，分別為投標商資格建議修改、我國廠商與外國廠商報價幣別基準應相同及國產化 KPI 目標應列入標案規範，詳細建議及理由如附件。

(三) 另台車公司就「城際電聯車 600 輛」採購案已於 107 年 5 月 24 日向招標機關提出異議。

三、關於台車公司建議投標廠商資格部分：

(一) 工程會主任秘書：

1. 台車公司建議於本案備註條款第 24.1 條增列「惟立約商如為國內電聯車製造廠商與符合規範 2.2 及 2.3 之廠商技術合作不在此限」，屬採購法第 43 條規定之優惠國內廠商措施，本案屬適用我國締結之條約或協定之採購，增列前揭文字將違反我國締結之條約或協定。

2. 台車公司建議於本案備註條款第 24.1 條刪除「分包或」文字，考量電聯車尚包含玻璃或鋼板等，若招標文件禁止分包，電聯車製造廠不能將玻璃或鋼板等部分分包，必須使用自己製造的玻璃或鋼板，實務上有困難，因此建議臺鐵局接受台車公司建議，另第 24.2 條配合修正。

3. 台車公司建議本案「允許共同投標，不得超過兩家廠商」，建議臺鐵局允許共同投標；若允許共同投標，就可能出現

國內廠商與外國廠商共同投標的組合，以全生命週期而言，營運維護階段若有國內廠商參與，對機關更有利。

(二) 工程會企劃處：

關於台車公司就本案備註條款第 24.1 條刪除「分包或」文字之建議，建議同條「應自行履行」文字一併刪除。

(三) 臺鐵局：

本採購案原招標文件係規定不允許共同投標，如修正為允許共同投標，招標文件及相關規範均需要時間檢討、修正，將影響本案計畫期程，須要上級機關支持。

(四) 主席：

臺鐵局檢討及修正招標文件所需時間尚不至於如所言需超過 1 個月，且本案已上網公告，臺鐵局可以於等標期截止前變更招標文件內容，並視需要延長等標期；若延長計畫期程須交通部同意，也請交通部審慎斟酌。

四、關於台車公司建議我國廠商與外國廠商報價幣別基準應相同部分：

(一) 臺鐵局：

工程會 106 年 9 月 19 日召開「研商鼓勵與協助我國軌道工業發展之配套措施」會議，建議招標文件可規定投標廠商之標價幣別為新臺幣，惟本案代辦機關臺灣銀行說明本案屬國際標，我國廠商須以新臺幣報價，外國廠商才能以外幣報價。

(二) 工程會企劃處：

採購法未規定採購案要用何種幣別報價，招標文件明定投標廠商標價幣別為新臺幣，將有利於我國廠商投標。

(三) 工程會主任秘書：

1. 世界貿易組織(WTO)政府採購協定(GPA)對於廠商的報價幣別沒有特別規定，以日本辦理適用 GPA 案件為例，也會

要求條約協定國廠商以日幣報價；美國政府辦理採購，也會要求廠商以美元報價。

2. 採購專業人員進階訓練班有條約協定課程，一般都會提到機關辦理適用條約協定之採購，只允許以新臺幣報價，符合條約協定及採購法。
3. 另外國廠商得標，不一定要設立分支機構，以營業代理人方式亦可取得統一發票，相關稅法均有規定，因此，若規定新臺幣報價，外國廠商得找國內代理商投標或找營業代理人；惟本案外國廠商得以新臺幣或外幣報價，我國廠商卻僅能以新臺幣報價，已違反採購法第6條第1項規定之不得為無正當理由之差別待遇。
4. 此外，本案招標文件規定外國廠商得標之進口稅捐等由臺鐵局支付，而我國廠商得標卻須自行負擔相關之進口稅捐等，亦是差別待遇，建議本案報價條件要一致，送到指定地點之前所發生的費用，應該都由得標廠商負擔。

(四) 主席：

本採購案目前採我國廠商以新臺幣報價，外國廠商得以外幣報價，若外國廠商得標且以美元報價，未來新臺幣如大幅貶值，則臺鐵局將承擔匯率損失；另招標文件對我國廠商與外國廠商報價幣別基準不同，違反採購法第6條規定對廠商不得為無正當理由之差別待遇情形，建議臺鐵局就我國廠商與外國廠商的報價幣別基準應一致，全部都採新臺幣報價，或全部都允許以新臺幣或外幣報價，不能有差別待遇。

五、台車公司建議國產化 KPI 目標應列入標案規範部分：

(一) 工程會主任秘書：

1. 國產化 KPI 目標，屬採購法第43條第1款所定要求投標廠商採購國內貨品比率、技術移轉之範疇，惟適用條約協定之採購機關不得於招標文件明文要求，因此去年9月工

程會所提協助國內軌道工業發展之配套措施未包含這項。

2. 本案雖然無法將國產化 KPI 目標列入招標文件，惟為利推動國產化政策且不違反條約或協定，臺鐵局可從最有利標之評選項目創造有助於外國廠商與我國廠商合作之機制，例如全生命週期之履約事項，包括零配件供應、維護保養、每次故障修復時間、可用率等，外國廠商為降低成本，自然會與我國廠商合作，以降低其製造或運輸成本及時間，無需於招標文件明寫國產化，即可達到促進國產化之效果。此外，契約亦可訂定單一系列之可用率，並排除不可預期且非可歸責於廠商情形，例如列車撞上闖入平交道之車輛造成損害，應排除於可用率之計算。

(二) 臺鐵局：

本採購案招標文件已參考工程會 106 年 9 月 19 日建議，納入全生命週期及可用率等要求。

(三) 主席：

本案如為確保行車安全，可訂定妥善率等規定，要求廠商快速修復且明定修復期限，不管得標廠商是我國廠商或是外國廠商均須設法達到契約要求，廠商應於投標時提出如何履行此等事項之計畫及能力，臺鐵局再據此評選出最有利廠商。

六、經濟部

本部支持工程會建議。

七、交通部

(一) 本部同意工程會就本案的討論，且工程會提供許多不錯的想法，建議臺鐵局思考如何調整修改。

(二) 另以停車場委外案為例，由於機械式停車場故障率高，招標單位都會要求廠商應於一定期間內完成修復，若逾期未修復則要扣款甚至賠償衍生之相關費用，因此，臺鐵局可於契約

訂定懲罰條款，間接達到國產化 KPI 目的。

捌、會議結論：

- 一、本案備註條款第 24.1 條建議刪除「應自行履行」及「分包或」文字，修正為「立約商如係城際電聯車製造廠商，則本案完整之城際電聯車組/列車、車體之製造及組裝，不得轉包」，第 24.2 條配合修正，避免實務上窒礙難行。
- 二、本案原不允許共同投標，建議修正為允許廠商共同投標，另我國廠商與外國廠商之報價幣別（均採新臺幣報價或均得以新臺幣或外幣報價）及報價條件（送達臺鐵局指定地點前之費用均由廠商支應，包括關稅）修正為一致，避免違反採購法第 6 條規定。
- 三、台車公司所提國產化 KPI 目標列入規範之建議，違反我國締結之條約或協定，尚難採納。為利推動國產化政策且不違反條約或協定，臺鐵局可從最有利標之評選項目創造有助於外國廠商與我國廠商合作之機制，例如全生命週期之履約事項。

玖、散會(下午4時10分)