

# 新北市政府採購申訴審議判斷書

案號：105 購申 11038 號

申訴廠商：○○工程股份有限公司

申訴廠商：○○○

申訴廠商：○○

招標機關：新北市政府○○處

利害關係人：○○○○

利害關係人：○○工程股份有限公司

利害關係人：新北市政府○○○○局

上列申訴廠商就「三鶯線捷運系統計畫統包工程」採購案，因不服招標機關 105 年 4 月 13 日資格審查結果通知書、5 月 16 日決標結果通知及 5 月 31 日○○○○字第 1053035457 號函之異議處理結果，向本府採購申訴審議委員會（下稱本府申訴會）提出申訴。案經本府申訴會 105 年 10 月 3 日第 56 次委員會議審議判斷如下：

## 主 文

申訴駁回。

## 事 實

緣申訴廠商共同參加招標機關辦理「三鶯線捷運系統計畫統包工程」之採購案，經招標機關審認○○工程股份有限公司共同投標團隊成員外國公司○○○○所提出之廠商特定資格之「實績證明」，明顯與投標須知規定不符，但招標機關却認為符合規定，申

訴廠商團隊不服，請求撤銷原處分、決標結果通知及異議處理結果，以及通知招標機關於申訴廠商之「○○工程股份有限公司、○○○○、株式會社○○製作所」投標廠商資格不符「符合規定」之行政爭訟確定前，暫停後續採購程序，並據招標機關陳述意見到會。茲摘錄雙方申訴及陳述意見要旨如次：

## 壹、申訴廠商申訴意旨

申訴廠商分於 105 年 6 月 1 日、6 月 14 日、6 月 27 日、7 月 7 日、7 月 12 日、7 月 13 日、7 月 15 日、7 月 18 日、7 月 21 日提出 9 次申訴理由及 1 次申訴陳述書，並綜整申訴理由如 105 年 8 月 1 日提出綜合申訴理由書(即補充理由(十)書)，後再提出 105 年 9 月 7 日申訴陳報(二)書，其內容要旨說明如下：

### 一、105 年 8 月 1 日綜合申訴理由書

#### (一)請求

- 1、原受理異議機關 105 年 4 月 13 日通知就「三鶯線捷運系統計畫統包工程」，認定「○○工程股份有限公司、○○○○、株式會社○○製作所」投標廠商資格「符合規定」之審查結果，招標機關 105 年 5 月 16 日通知就「三鶯線捷運系統計畫統包工程」決標結果，及 105 年 5 月 31 日○○○○字第 1053035457 號函之異議處理結果均應撤銷。
- 2、通知原受理異議機關新北市政府○○○○局、新北市政府○○處於申訴廠商之「○○工程股份有限公司、○○○○、株式會社○○製作所」投標廠商資格不符「符合規定」之行政爭訟確定前，暫停「三

鶯線捷運系統計畫工統包工程」後續採購程序。

## (二)事實及理由

### 程序事項

1、原受理異議機關以申訴廠商未以共同投標廠商共同具名提出，不受理申訴廠商之異議，顯無依據：

(1)申訴廠商以代表廠商提出異議，係屬合法，此為法院實務見解、政府採購中央主管機關申訴審議判斷是認，申訴廠商詳細主張請參「申訴書」。

(2)退步言，按本法施行細則第 102 條第 3 項規定，申訴廠商之名稱屬可補正事項，原受理異議機關竟未命申訴廠商補正，其異議處理結果自屬不合法。

(3)未按，申訴廠商於申訴階段時已由三家共同具名，並依民法第 115 條、170 條規定，承認代表廠商提出異議之法律行為，此承認並溯及於提出異議時生效。

2、申訴廠商提出異議並未逾期：

(1)按本法第 75 條第 1 項第 3 款規範，申訴廠商主張提出異議及申訴之標的，包含資格標之「審標過程」違法與「決標結果」違法：

①「採購過程」中之資格標審標行為：未經公告或通知，依法應自申訴廠商「知

悉違法之情事」即 105 年 5 月 12 日次日起算 10 日。

②「採購結果」之決標處分：決標處分經通知，是申訴廠商提出異議之時效，自 105 年 5 月 16 日決標之次日起算 10 日。

③申訴廠商前已引據行政院公共工程委員會(下稱工程會)訴 97124 申訴審議判斷，就異議時效之起算，應以申訴廠商「實際知悉採購違法情事」之日起算時效，而非以「違法情事發生日」起算，原受理異議機關主張據悉前揭實務見解之台電標案係未通知公告，乃以「知悉」起算云云，與該案判斷所述事實不符。

④原受理異議機關提出「陳證 7、8、9」法院實務見解，均係「已逾決標日次日起算 15 日提出異議者」致令認屬逾期，此與申訴廠商提出本件異議之情形迥然有別，自不足採。

(2)申訴廠商至 105 年 5 月 12 日方知悉本件採購過程、結果違法，致生權益及利益損害：

①於 105 年 4 月 13 日資格標審查結果當日，申訴廠商無從知悉、亦無可能得知○○○○之實績文件內容，實則，迄今申訴廠商均無從閱覽其投標文件。

②申訴廠商係於 105 年 5 月 12 日○○○○於網路上公開之 2016 年 3 月 31 日編製第 1 季財報，顯示「安卡拉捷運工程未完工」，方「知悉本件採購過程、結果」違法，而該財報係於 105 年 5 月 12 日方公開上網為之事實為陳述意見廠商所自認，是申訴廠商提出異議之時效，自應實際「知悉」之 105 年 5 月 12 日起算。

(3)原受理異議機關主張之 105 年 4 月 13 日資格標處分未經合法通知，自屬無效，亦不得起算申訴廠商之異議時點：

①原受理異議機關主張，申訴廠商提出異議應以「共同投標廠商具名」，如依其主張，機關對於申訴廠商之資格標通知，亦應全部「個別」通知、「個別」送達：此參原異議受理機關引用 104 年 10 月 30 日工程會函文以「若共同投標廠商之追繳押標金通知...應對全體送達為是。」，另臺北市申訴審議委員會訴 104001 號審議判斷、訴 104005 號審議判斷均重申「但其所記載送達地址僅為 1 處即申訴廠商 1 之公司登記地址，實未個別通知，已有未洽。」

②原受理異議機關 105 年 4 月 13 日資格標審查結果通知僅對申訴廠商之代表廠商

○○工程股份有限公司為之【資格標通知書，僅有○○工程股份有限公司之印文】，未對共同投標廠商個別通知送達；另原受理異議機關提出 105 年 4 月 13 日資格標當日照片，亦未證明已送達申訴廠商「○○○、○○」之投標代表，是依前揭工程會 104 年 10 月 30 函令及行政程序法第 92 條、法務部函釋：「行政處分係以合法送達為生效要件，如未合法送達，自不生效力」，是原受理異議機關 105 年 4 月 13 日資格標審查結果處分無效，自不得以此起算申訴廠商提出異議之時效。

③原異議受理機關又以申訴廠商於投標時所提出之「成本建議書」僅以「代表廠商」名義提出，然依系爭標案「投標須知」貳、一、(十)1.「共同投標廠商應約定由共同投標成員之一，為共同投標之代表廠商(以下簡稱代表廠商)...投標文件應由各成員共同具名或由代表廠商簽署。」，故申訴廠商以代表廠商之名義提出投標文件，自無不合格之疑慮。

(4)末按，與○○○○於本標提出之安卡拉實績工程無關之事證，不得作為申訴廠商異議起算依據：

申訴廠商查證過程中提出○○○○其他國家之工程資訊，均與○○○○於本標所提出之安卡拉實績無關，申訴廠商無從依此等文件得知採購過程違法致損害權益之事實，不得據此起算異議期限。

(5)退萬步言，縱令申訴廠商提出本件異議程序上有瑕疵，然依本法施行細則第 105 條之一，原異議受理機關應自行評估事由，依法撤銷決標，本件異議顯有理由，否則機關毋庸派員親至土耳其查證，惟本標投標須知第貳章第 9 條亦明定不得補正投標文件，其查證文件不得作為本標合法之依據，綜上可知，原異議受理機關怠於行使其法律上職權，逕為不受理申訴廠商所提異議，自屬無據。

### 實體事項

1、就爭議雙方就招標須知規範之「CBTC 工程實績」之主張差異比較如附圖 1 及以下表格所示：

投標須知 實績資格	證明程度	申訴廠商主張	機關主張
工程實績 (CBTC)	啟用 (且功能正常)	附圖 1 (B) ~ (C) 通車商轉	附圖 1 (A) 整合測試通過
工程經驗 (無人駕駛)	設計、安裝、測試	附圖 1 (A) 整合測試通過	附圖 1 (A) 整合測試通過
實質完工 (投標須知無規定，招標文件所附業主需求書有規定)		附圖 1 (B) 試運轉通過	附圖 1 (A) 整合測試通過

兩造主張差異	工程實績=啟用通車且功能正常 績≠工程經驗≠實質完工	工程實績=整合測試通過  =工程經驗=實質完工
--------	-------------------------------	-------------------------------

2、然僅自形式上觀之，○○○○ 所提出之「實績證明文件」，根本未提及「使用情形」、亦未列明「功能正常」，完全不符「投標須知」規範

(1) ○○○○ 「實績證明文件-中譯本」僅記載「CBTC 系統已實質完工」，然是否經「啟用」、「啟用後功能是否正常」均未敘及，充其量僅為「應承商要求出具的施工狀態說明函」，自不符投標須知規範。

(2)如觀○○○○ 「實績證明文件-英譯本」更僅載「in substantial completion phase」，與其中譯本翻譯之「已實質完工」之意涵竟迥然不同，所謂「在某一階段」(in ...phase)，不論處於實質完工的「何種階段」，皆非已完成之意，何以證明就安卡拉捷運 CBTC 系統「已實質完工」？

(3)況按○○○○之「實質完工」竟於不同文件，存在不同時點：

此觀原受理異議機關自陳○○○○「投標文件之『工程實績詳細表』所載其 CBTC 工程完工日：2015 年 8 月 4 日」，然其又稱「104 年 9 月 10 日經該按業主認定已經實質完工」，渠等主張之「實質完工」竟然有兩個完全不同

的認定時點，更顯原受理異議機關認定毫無理據，要無可採！

3、實則，使用情形證明書之「啟用」必須是符合「契約目的預定使用方式」，且作為「驗收證明書」之替代證明文件，應是指「未驗先用且功能正常時」業主所開具之「使用情形證明書」，○○○○所提出之實績證明文件，不僅形式上不符招標須知規範，就實質而言，亦非「使用情形證明書」，屬本法第 50 條第 1 項第 1 款「未依招標文件之規定投標」及第 2 款「投標文件內容不符合招標文件之規定」事由，是依同條項款應撤銷決標、解除契約：

(1)招標須知要求之「特定資格實績證明文件」之「使用情形證明書」，乃援引「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第 5 條第 1 項第 1 款而來，此行政法規命令，基於法律明確性、安定性之要求，定義應明確而不可能浮動：

①依法使用情形證明書作為驗收證明書之替代，即為「未驗先用」且功能正常之證明文件：

無論係「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第 5 條第 1 項第 1 款、或系爭標案「投標須知」第壹、10、3.d 款之規範，係將「使用情形證明書」作為「驗收結算證明書」之替代，因此所謂

「啟用後功能正常」應指業主「未經驗收，然已供依契約目的使用，且功能正常」之情形下，方會出具。在本標中，大眾捷運系統的「啟用」即是通車供公眾使用，此為法學教授專文見解、本法相關子法規範及多宗法院關於工程案件之判決是認。

- ②並非任何工程均有「實質完工」階段，因此不可能以「實質完工」作為法規之「啟用」定義：

如○○○○所提出之安卡拉捷運工程合約即無「實質完工」階段，故絕無可能以浮動的、不確定的「實質完工」作為法條明定的「啟用」定義。

- ③並非任何工程均屬「採購機關與使用機關分離」狀態，因此不可能以「採購主體」作為法規之「啟用」定義：

原受理異議機關稱：因招標須知規定「使用情形證明書」須由「採購機關(構)」出具，而「啟用」後則是「使用/營運機關(構)」負責，故「使用情形證明書」無須達啟用階段云云，然招標須知援引之「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」並未區分工程類型而係一體適用，絕大多數公共工程的「採購機關」與「使用/營運機關」同一，因此不可能以「機

關主體」作為認定「啟用」的標準，否則將使在同一標案中，對個別廠商認定實績之定義出現浮動定義，例如○○○○因為採購跟使用主體不同，故依其主張只須達到「實質完工」標準即可，而申訴廠商團隊的號誌廠商○○○則因為採購與使用主體相同，則須達到「營運通車」階段，顯然違反本法第 6 條公平原則，而屬無正當理由之差別待遇！亦明顯有違法律明確性及規範解釋，如容認投標廠商得恣意解釋，豈非動搖政府採購法制，且將造成其他機關適用相同規範時之錯誤認知。

④工程會採購稽核小組亦認為○○○○所提出之「實績文件與招標須知所訂業主核發之驗收證明書或使用情形證明書(為工程完成後，由採購機關(構)啟用後功能正常之證明)顯然不符。」。

(2)原受理異議機關稱：○○○○之安卡拉捷運系統 CBTC 工程已經「整合測試通過」，然「整合測試通過」絕不符合招標須知「啟用後功能正常」要求：

①依據本標招標須知規範，「測試通過」僅為「工程經驗」而非「工程實績」：招標須知明定「通訊式行車監控系統 CBTC 工程」須為「工程實績」：需以

「經驗收之驗收結算證明書」或「經業主啟用後功能正常之使用情形證明書」為證明文件，而無人駕駛則符合「工程經驗（即設計、安裝及測試之經驗）」即可，故○○○○稱「整合測試」即是「啟用後功能正常」，則招標須知將「工程經驗」與「工程實績」分別規範及定義毫無意義。

- ②捷運系統「整合測試」，只是「使用一列車輛、採用模擬訊號測試」的假設性串連，無法驗證全系統的相容性、可靠度及穩定性，此觀文湖線糾正案之內容亦可證明，「測試完成」無法符合「啟用後功能正常」：

捷運系統之「整合測試」與「通車後由眾多車輛、緊密班次運行，供大眾搭乘功能正常」有天壤之別，此參監察院對文湖線捷運糾正案說明「惟因機電系統必須經過一段時間運轉，進行磨合、調整與適應，才能克服種種測試無法發掘之問題」，因此，後續捷運契約全面要求「實質完工」至少需完成試營運驗證，以確認系統符合營運運轉之條件。

- ③而「整合測試」通過後，至「正式驗收」止，依捷運工程實務，至少需 1 年以上期間；承前所述，「使用情形證明書」

與「驗收結算證明書」並列而互為替代，則如何可能以「有 1 年以上時間落差」的「整合測試」文件替代「驗收結算證明書」？

④CBTC 子系統，無法單獨啟用：

CBTC 是核心系統：本標招標須知「重要條款」將「通訊式行車監控 CBTC 系統之工程實績」列屬「廠商特定資格」，其重要性由此可見，臺北市政府捷運工程局人員亦特別為文介紹「CBTC 行車監控系統是大眾捷運系統的靈魂」，更足證明此情。

依據原受理異議機關之主張應至「整合測試」階段，亦非「只有 CBTC 子系統」即可進行，其亦自承「啟用後功能正常」並非指「子系統」單獨啟用，否則應解釋為「CBTC 單機測試通過」即可，機關主張顯不合理。

且如前述，即便安卡拉捷運之 CBTC 整合測試通過，依文湖線糾正案內容，亦無法證明機電系統之相容性、可靠度及穩定性，顯與「符合捷運工程契約目的的供大眾使用」不符。

原受理異議機關稱「CBTC 系統若非啟用，如何測試？」其顯然將「為進行測試的開機狀態」任意擴張為「啟用」，

且倒果為因，顯不足取，實則，若 CBTC 系統未通過整合測試、未經過試營運，如何可以通車啟用？因此正確順序應為：整合測試→試運轉→通車（啟用）。

(3) 「實質完工」非招標須知對於「CBTC 工程實績」證明文件之規範，且按本標招標文件及我國捷運工程所採「實質完工」要件，亦「至少須完成「試運轉」，然○○○○施作安卡拉捷運工程「未完成試運轉」！

①原受理異議機關於其「陳述意見（二）書，P15 第 2 行、（三）書，P8 最末 7 行」均亦自陳「實質完工不是本標招標須知對於『CBTC 工程實績』之規定」：因此原受理異議機關一再以「○○○○實績文件上載實質完工」為由，認其符合投標須知要求，顯然自相矛盾。

②更況，「實質完工」至少需完成試運轉，惟 ○○○○安卡拉捷運工程未完成試運轉，亦不符「實質完工」：自文湖線糾正案後，無論係本標「三鶯線」之招標文件「業主需求說明書（二）」、原受理異議機關自行規劃發包之「淡海輕軌」、高雄市捷運局規畫發包「高雄環狀線輕軌」、臺北市政府捷運局規劃發包之「萬大線」、台中捷運烏日文心北屯線均約定至少須完成「試運轉」才能

符合「實質完工」。而○○○○安卡拉捷運工程未完成試運轉，如何可認為符合「實質完工」？

(4)依○○○○所提出之「實績證明文件」，即足認定其該當本法第 50 條第 1 項第 4 款「偽造變造投標文件」，依法應撤銷決標且解除契約：

①不實事證一：「土耳其原文」與「英譯」不同！

○○○○實績文件「土耳其原文」可參工程會稽核小組之會議意見及土耳其官方回復申訴廠商函文，並檢陳申證 9 之中譯版及申訴廠商向土耳其官方詢問函文。

「土耳其原文」原意應為「正在暫時接受階段」，然「英譯」竟為「正在實質完工階段」明顯係其自行捏造「實質完工」事實及用語。

②不實事證二：「英譯」與「中譯」不同！承前述，英譯為「正在實質完工階段」，中譯竟為「已實質完工」，竟將「未完成」謊稱為「已完成」。

③不實事證三：「招標文件」與「中譯」不同！明知「未完成試運轉」即不符本標招標文件-業主需求說明書（二）規定之「實質完工」定義，卻仍譯為「已實

質完工」，將「未完成」登載為「已完成」。

(5)懇請貴會依本法第 82 條第 1、3 項規定，建議原受理異議機關應依本法施行細則第 58 條第 1 項第 3 款「重行辦理評選」：

①查本法第 82 條第 1 項「採購申訴審議委員會審議判斷，應以書面附事實及理由，指明招標機關原採購行為有無違反法令之處；其有違反者，並得建議招標機關處置之方式。」同條第 3 項「採購申訴審議委員會為第一項之建議或前項之通知時，應考量公共利益、相關廠商利益及其他有關情況。」原受理異議機關之採購行為已明顯違反法令，除撤銷決標及解除契約外，懇請貴會基於公共利益、相關廠商利益，建議依據本法施行細則第 58 條第 1 項第 3 款規定「重行辦理評選」。

②如重行招標，不符「公共利益」：考量本件標案為重大公共建設，前已流標一次，如再行招標更將曠日廢時、徒費資源，甚且因物價、人力費用飆升，恐將再度流標，影響新北市民及數百萬用路人之權益外，更使「三環三線」捷運網路之政策目的落實，遙遙無期，有害公共利益。

③考量「相關廠商利益」，應辦理重行評選：

申訴廠商之資格標、評選結果均合格，已符合本法第 52 條第 1 項第 3 款「以合於招標文件規定之最有利標為得標廠商。」規定之最有利標決標原則；

況申訴廠商為本次投標已投入巨大人力、物力、時間、金錢，如因其他廠商之違法行為，使申訴廠商必須重新進行投標程序，顯然已違反行政程序法第 8 條所揭櫫「行政行為，應以誠實信用之方法為之，並應保護人民正當合理之信賴。」之信賴保護原則。

另參工程會 95 年 3 月 2 日工程企字 09500063560 號函以「旨揭異議處理結果，如將原被誤判之廠商恢復為合格廠商，並撤銷就原得標廠商之決標決定，則應回復審標後之狀態，依規定辦理後續作業。」其意旨在於機關除去「對合格廠商認定有違誤」之狀態後，應回復合格廠商原有之權利至「審標後應然之狀態」以維廠商權益，在本案中，即應保障申訴廠商為唯一經資格標、評選程序合格權益，進行重新評選。

④其他考量亦請貴會審酌：貴會如認申訴廠商申訴有理由，撤銷原資格標、決標

及異議處分後，原受理異議機關雖依本法第 50 條第 2 項撤銷決標或解除契約，然其如「重新招標」，無異廣開大門，使本次招標過程中因無法提出基本資格信用證明之廠商、甚且以偽造變造文件魚目混珠之廠商紛紛回籠，反使不依法行事的廠商漁翁得利，循規蹈矩的申訴廠商求助無門，對於投標廠商毫無鑑別性，實非政府採購法制之福祉。

⑤綜上所陳，懇請貴會依本法第 82 條第 1、3 項規定，建議原受理異議機關應依本法施行細則第 58 條第 1 條第 3 項規定「原係採最有利標為決標原則者，得召開評選委員會會議，依招標文件規定重行辦理評選。」

(6)綜上所陳，懇請 貴會鑒核，以維權益，並符法制，實感德便。

## 二、105 年 9 月 7 日申訴陳報(二)書

(一)就本案申訴廠商主張原異議受理機關對廠商實績文件之認定，違反招標需知規範乙節，前已由工程會採購稽核小組於 105 年 7 月 4 日「三鶯線捷運系統計畫統包工程新北市政府採購稽核監督會議紀錄(第 2 次)」中明確表示意見，認為○○○○團隊所提出之「實績文件」與系爭標案「投標須知」中規定投標廠商須提出之「使用情形證明書」顯不相符、另表明「○○○○團隊所提 CBTC 系統資格文件土耳其原文「gecici

Kabul asamasindadir」，與英譯為「substantial completion phase」及中譯「實質完工」，與前開「暫時的驗收階段」明顯不同，是否有本法第 50 條第 1 項第 4 款偽造或變造投標文件情形，請查處。」

(二)嗣工程會又於 105 年 8 月 24 日以工程會 105 年 8 月 24 日工程稽字第 10500259680 號函送「新北市政府○○處就『三鶯線捷運系統計畫統包工程』採購案檢討結果本會意見對照表」，再次指出「依據新北市政府○○○○局 105 年 8 月 12 日新北捷鶯所字第 1051532675 號函所提 CBTC 系統資格文件土耳其原文為「gecici Kabul asamasindadir」英譯為 temporarily acceptable stage，中譯為「暫時採用階段」，與招標文件所訂業主核發之驗收證明書或使用情形證明書(為工程完成施工，由採購機關(構)啟用後功能正常之證明)，顯然不符。」

(三)且工程會亦明確指出，在本案中就「偽造變造投標文件」之判斷依據：依據前開工程會函文，已較 105 年 7 月 4 日會議紀錄中在更進一步指出，「就○○○○團隊投標文件有無涉及本法第 50 條第 1 項第 4 款之「偽造變造投標文件」應以之土耳其原文「gecici Kabul asamasindadir」、英文譯文「substantial completion phase」、中文譯文「已實質完工」為判斷依據。」然○○○○團隊自行翻譯結果與原異議受理機關提供之翻譯顯然有別，準此可知，○○○○團隊之翻譯時有刻意混淆原異議受理機關視聽、明顯違反本標招標須知規

範之情形，違反本法第 50 條第 1 項第 4 款之情節甚明。

## 貳、招標機關陳述意旨

招標機關分於 105 年 6 月 13 日、6 月 29 日、7 月 13 日、7 月 25 日、8 月 1 日提出 5 次陳述意見，並綜整陳述意見如 8 月 2 日提出綜合陳述意見書，後再提出 105 年 8 月 11 日補充陳述意見(六)書及 9 月 22 日陳述意見(七)書，其內容要旨說明如下：

### 一、105 年 8 月 2 日綜合陳述意見書

(一)請求：駁回申訴廠商之請求。

(二)事實及理由

#### 程序部分

1、系爭採購之資格審查結果業已書面通知各投標廠商；爰投標廠商對於資格審查結果如有不服，其提出異議之期限，應為接獲通知之次日起 10 日，並無本法第 75 條第 1 項第 3 款後段（知悉或可得知悉之次日起 10 日）規定之適用：

(1)查系爭採購第 2 次招標，招標機關業於 105 年 4 月 13 日充分將資格審查結果（含所有資格合格而得參與後續評選之廠商名單），以書面通知各資格合格與資格不合格之廠商，既已踐行通知程序，申訴廠商對於系爭採購資格審查結果如有不服，其提出異議之期限，即應適用本法第 75 條第 1 項第 3 款前段「為

接獲機關通知或機關公告之次日起十日。」之規定，至遲於 105 年 4 月 25 日以前（原期間之末日 105 年 4 月 23 日為星期六，24 日為星期日，順延至次一上班日），提出異議，方屬適法，且本法第 75 條異議期間之規定，應為不變期間，招標機關自不得任意伸縮，一旦逾越此不變期間，異議即生失權效果，程序上即不應受理，要屬無疑。本件申訴廠商遲至 105 年 5 月 6 日始提出，已屬逾期。

(2)申訴廠商援引工程會訴 91274 號申訴審議判斷而主張本件有本法第 75 條第 1 項第 3 款後段之適用而無申訴逾期云云，惟該申訴審議判斷所涉採購，招標機關未將「所有資格合格而得參與後續規格標之廠商名單」予以公告或通知廠商，與本件狀況不同，不得比附援引。

2、申訴廠商既以共同投標方式參與系爭採購競標，卻僅由○○工程股份有限公司單獨提出異議，嗣於向貴會申訴之際，始共同具名為之，○○○及○○二家共同投標成員，顯未依法提出異議，而不具當事人適格：

(1)工程會 104 年 10 月 30 日工程企字第 10400251220 號函說明二、(二)載明：「共同投標廠商依本法第 75 條規定向招標機關提出異議，或依本法第 76 條、第 85 條之 1 規定

向採購申訴審議委員會提出申訴或調解，若未由共同投標廠商之各成員共同具名提出，恐生對於同一標案之追繳押標金等爭議有不同之爭議處理結果，而有歧異，爰應請共同投標廠商共同提出。」及工程會 105 年 6 月 20 日工程企字第 10500175340 號函復申訴廠商詢及投標廠商異議主體疑義並副知市府函文，其說明三載明：「本會 104 年 10 月 30 日函說明二之(二)，尚非僅針對追繳押標金爭議，且非建議性質。」

(2)準此，共同投標廠商間依本法之規定向招標機關提出異議或向採購申訴審議委員會提出申訴，不論其爭議乃涉及追繳押標金與否，皆應由共同投標廠商共同具名提出之，方屬適法。

3、招標機關就系爭採購之資格審查結果，對共同投標廠商代表人之通知，依規定與對共同投標廠商所有成員之通知具同等效力；況該資格審查結果招標機關業以書面及口頭方式，通知共同投標廠商所有成員：

(1)招標機關就系爭採購開標、審標、決標等有關事項，其與本法第 75 條、76 條及第 85 條之 1 規定無涉者，其對共同投標廠商之代表人之通知，即與對共同投標廠商所有成員之通知具同等效力（投標文件附具之共同投標

協議書協議事項參照)，否則共同投標辦法第 8 條及第 13 條之規定即形同具文。

(2)次按「機關依本法對廠商所為之通知，除本法另有規定者外，得以口頭、傳真或其他電子資料傳輸方式辦理。」、「機關依本法第 51 條第 2 項規定將審查廠商投標文件之結果通知各該廠商者，應於審查結果完成後儘速通知...前項通知，經廠商請求者，得以書面為之。」本法施行細則第 18 條第 1 項及第 61 條分別定有明文。準此，招標機關就系爭採購資格審查結果之通知，法無明文以書面為限，口頭通知亦屬適法。105 年 4 月 13 日系爭採購開標，招標機關已將資格審查結果(含所有資格合格而得參與後續評選之廠商名單)於標場當場宣布(讀)，當時申訴廠商之所有共同投標成員均派有代表在場，書面通知並由代表廠商簽收，爰系爭採購之資格審查結果通知(書面及口頭)申訴廠商之所有共同投標成員，自己生對共同投標廠商所有成員通知之效力；且查自開標日起迄 105 年 4 月 25 日止，未見申訴廠商之其他共同投標成員，請求改以書面通知方式為之。詎料，申訴廠商諉稱招標機關從未合法送達申訴廠商全體云云，顯屬無稽，委不足採。

實體部分

1、依招標文件規定，系爭 CBTC 實績之特定資格，投標廠商附具之使用情形證明書，應由「採購機關（構）啟用」，洵非由「營運機關（構）啟用」；且證明書應以與該實績有契約關係之採購機關（構）出具者為限：

(1)查捷運系統工程包含「機電」及「土建」兩大部，其中 CBTC 系統為號誌系統之一部，而號誌系統又為機電系統之子系統之一，須與車輛、供電、通訊、月台門、機廠維修設備、自動收費系統等統整後，方謂之「機電系統」。且按捷運工程實務，就工程採購之施工、履約管理及驗收等作業，與營運管理作業，常分別由不同之機關（構）負責。以我國臺北大眾捷運系統為例：前者（工程施工、履約管理及驗收作業），由臺北市政府捷運工程局機電系統工程處（下稱機工處）負責；後者（營運管理），則由臺北大眾捷運股份有限公司（下稱臺北捷運公司）負責，合先敘明。

(2)一般而言，機電系統之施工項目完成施工，經採購機關（例如：機工處）認可安裝及測試完成後，會督導協調控制廠商及所有關連廠商下啟用全設備，俾在模擬營運狀態中進行以號誌系統為主軸之全機電整合測試，測試期間如有任何項目無法圓滿達成契約規範中動態及整合測試之規定，即要求廠商修正

所有缺失項目至全部機電系統啟用後均達規定之標準，以確認機電系統功能正常無虞，此時即確認屬全機電系統已達實質完工，可由採購機關（即機工處）點交予營運機關（即臺北捷運公司）。亦即捷運工程之商業運轉，須統合各系統後方由營運機關（即臺北捷運公司）執行（「臺北市臺北都會區大眾捷運系統工程各線設施設備點交移交作業要點」可資參照）。

(3)按本法第 36 條第 2 項規定：「特殊或巨額之採購，須由具有相當經驗、實績、人力、財力、設備等之廠商始能擔任者，得另規定投標廠商之特定資格。」第 37 條第 1 項規定：「機關訂定前條投標廠商之資格，不得當限制競爭，並以確認廠商具備履行契約所必須之能力者為限。」投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準（下稱資格認定標準）第 5 條第 1 項第 1 款規定：「機關辦理特殊或巨額採購，...，得視採購案件之特性及實際需要，就下列事項擇定投標廠商之特定資格，並載明於招標文件：一、具有相當經驗或實績者。...，並得含採購機關（構）出具之驗收證明或啟用後功能正常之使用情形證明。」

(4)洽辦機關於研訂系爭採購之 CBTC 特定資格時，經審酌個案工程特性及廠商履行契約所必須之能力，並考量該 CBTC 系統並非捷運

工程之全部，而僅屬機電工程之子系統之一，為利審標作業，並利擴大競爭，爰於投標須知壹、十、(三) 2.c 載明「投標廠商於截止投標日前 10 年內曾完成如下工程實績：(b)廠商應具備捷運系統無人駕駛行車監控（含號誌）系統之工程經驗及通訊式行車監控 CBTC 系統之工程實績(兩者實績得分別採計，不以單一工程為限，工程經驗係指含設計、施工安裝及測試之經驗)。」、壹、十、(三) 3.b「外國工程實績：...(2)採用之契約及業主核發之驗收證明書（或使用情形證明書）影本及中譯本，並經本國駐外機構或本國國內公證人之認證。...」及壹、十、(三) 3.d「使用情形證明書為『工程完成施工』，『由採購機關（構）啟用後功能正常』之證明。」準此，既已明文規定由「採購機關（構）啟用」，即洵非由「營運機關（構）啟用」，應無疑義。

(5)有關申訴廠商主張「啟用」係指經「商業運轉」一節，按「商業運轉」係由營運機關（構）而非由採購機關（構）為之；如上所述，須待全機電系統達實質完工後，始得由採購機關（構）點交予營運機關（構），既已點交予營運機關（構），如何能由採購機關（構）為「商業運轉」？如勉由與工程採購無契約關係之營運機關（構）經「商業運轉」後出具商業運轉後功能正常之證明，亦難認與資格

認定標準第 5 條第 1 項第 1 款後段所定「『由採購機關（構）出具之』...」之規定相符。準此，申訴廠商上述主張，純屬曲解招標文件規定，並不可採。

(6)況，遍查本法及其子法（包括：資格認定標準）、主管機關相關釋例，均乏有「啟用」之相關定義，且查系爭採購投標須知亦未要求「啟用」須為「『商業運轉下』或『完成驗收後』的使用」。依工程會 89 年 3 月 9 日(89)工程企字第 89004761 號函釋所揭：「...『使用情形證明』，得為工程或財物完成施工或安裝『由採購機關(構)啟用後功能正常』之證明」及本件採購投標須知之規定，凡任一與捷運工程具契約關係之相關業主所核發可資證明「CBTC 系統工程已『完成施工』，且『由採購機關（構）啟用功能正常』」之文件，即與本件採購案投標須知所要求之「工程完成施工，由採購機關（構）啟用後功能正常之證明」相符。準此，招標機關審認利害關係人○○○○，其投標文件附具之 CBTC 實績證明文件符合招標文件之規定（容後詳述），並無違誤；申訴人主張「商業運轉下...啟用後功能正常」，於法無據，並不可採。

2、「實質完工」並非系爭採購所獨創，而係國內外捷運工程通用辭彙，原文即「Substantial Completion」，但「實質完工」非系爭採購招標文

件規定投標廠商應具備特定資格條件，惟在捷運工程實務上只要機電系統工程達到「實質完工」的階段，即足堪認定該機電系統符合「採購機關（構）啟用後功能正常」之情形：

(1)捷運系統有賴「機電」及「土建」相互密切配合方得以正常運作，與一般土木工程有別，臺北捷運工程興建初始，臺北捷運局外籍總顧問 American Transit Consultants, Inc.即審酌機電系統工程之特性，並考量國際間捷運工程之興建與營運多由不同機關(構)負責，為利權責劃分，爰引用 AIA(美國建築師協會)、FIDIC(國際諮詢工程師聯合會)等國際通用工程契約所載「substantial completion」一詞，作為工程施工(採購機關構)與營運管理(營運機關構)之權責劃分點，查其所稱「substantial completion」之意涵為：「完成施工、通過測試，且可依原契約期望之目的供業主使用。」即屬之，並已納入國內首條捷運工程-臺北捷運系統淡水線英文契約，為利後續文書作業需要，爰將之「在地化」通稱為「實質完工」，延用至今，此有臺北捷運局編印之「捷運常用辭彙」可資為證。相信曾於臺北捷運局服務二十餘載，於 105 年 7 月 18 日出席預審會議代理申訴廠商陳述意見之葉先生應不陌生。

(2)另查機電系統「實質完工」：係指機電系統已

施作或安裝完成，經動態及整合測試合格，並經工程司確認可交付營運機構進行營運測試（即試營運）之程度即屬之。試問：機電系統如未「啟用」，如何測試？其經採購機關（構）啟用測試，如功能不正常，如何測試合格並交付營運機構進行營運測試（即試營運）？準此，機電系統一旦經採購機關（構）測試合格，即表示該機電系統已符合「採購機關（構）啟用後功能正常」之情形，爰機電系統經採購機關（構）確認「實質完工」者，即足堪認定該機電系統符合「採購機關（構）啟用後功能正常」之情形，亦與前述「substantial completion」之意涵若合符節。並與國內外通用契約，例如：AIA 國際契約、FIDIC 國際契約、國內捷運系統工程契約定義一致。準此，上揭代理申訴廠商陳述意見之葉先生所稱：「機電系統實質完工尚不足證全機電系統經啟用且功能正常」云云，顯不可採。

3、查利害關係人○○○○投標文件附具之土耳其政府交通部基礎建設局於「2016.04.01」出具之「安卡拉捷運系統機電工程」之 CBTC 實績證明文件，其中譯本所載「『已』實質完工」，查與土耳其原文「geçici kabul」之意涵並無不符，洵無「偽造、變造投標文件」之情形：

(1)105 年 4 月 13 日系爭採購開標，招標機關審

查利害關係人○○○○之投標文件，查其附具由採購機關土耳其政府交通部基礎建設局（土耳其原文：Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü 縮寫為 AYGM）於「2016.04.01」出具「安卡拉捷運系統機電工程」之 CBTC 實績證明文件，經安卡拉法定公證人公證，並經土耳其外交部及我國駐安卡拉外館認證，復經台北地方法院公證人公證，因其中文譯本載明「『已』實質完工」，如前所述，依國內外捷運工程實務，已足堪認定符合本件投標須知「工程完成施工，由採購機關(構)啟用後功能正常之證明」之要件。

(2)次查，利害關係人○○○○投標文件另檢附該工程契約節本中譯影本，顯示該工程簽約日為「2008.11.28」，而上揭 CBTC 系統實績證明文件出具日期為「2016.04.01」，且上述二項文件，均經本國駐外機構或本國國內公證人認證，符合招標文件壹、十、(三) 2.c 之規定。

(3)惟因外界對於利害關係人○○○○附具之 CBTC 實績證明中譯文件有無偽造或變造存有疑慮，且申訴廠商亦就上揭疑慮函洽工程會釋疑，據該會 105 年 6 月 2 日工程企字第 10500173070 號釋復招標機關應查察採購法施行細則第 37 條（資格文件中文譯本內容有誤者以原文為準）規定，且該會另以 105 年 6

月 21 日工程企字第 10500185900 號函責請招標機關就上揭文件涉偽造或變造之疑慮，依事實認定。準此，案經招標機關查察利害關係人○○○○附具之「CBTC 系統使用情形證明書」土耳其文所載「CBTC Sinyalizasyon sistemi M1,M2 ve M3 Metro hatları ve araçlarda geçici Kabul aşamasındadır」之真意，其關鍵專業技術用語「geçici kabul」中文文義應為「暫時接收階段」，對照安卡拉捷運 CBTC 系統契約第七章，土耳其原文為「7.7 「geçici kabul」」（英譯為「Provisional Acceptance」）之意涵，查該「geçici kabul」應處於「安卡拉捷運 CBTC 系統契約測試與驗收相關流程圖」之「Provisional Acceptance Period」階段，而超過「實質完工」階段，其與利害關係人○○○○投標文件附具之土耳其政府交通部基礎建設局於「2016.04.01」出具之「安卡拉捷運系統機電工程」之 CBTC 實績證明文件中譯本所載「『已』實質完工」，並無不符，洵無「偽造、變造投標文件」之情形。

(4)本件採購決標後，洽辦機關○○局雖已依據投標須知、貳、十五、(三)「得標廠商應於接獲招標機關之得標通知之次日起之本機關 3 上班日內，檢附相關物件，送達本機關查驗。」之規定於 105 年 5 月 19 日及 25 日完成核對，

並將查驗結果作成紀錄。惟因外界對於利害關係人○○○○有無具有 CBTC 工程實績，存有疑慮，為審慎將事，並利杜絕爭議，爰指派辦理資格審查以外之人員 3 員，前往土耳其查證確認 CBTC 系統工程實績投標文件所載內容是否屬實，查證結果彙整製作報告共計 42 頁，並攜回證明文件有：土耳其政府認定已經實質完工證明文件、RINA 安全評估報告、安卡拉 CBTC 系統契約第七章節本及單位簽署號誌 CBTC 系統整合測試通過報告，據上揭查證報告及相關證明文件，顯示利害關係人○○○○投標文件附具之使用情形證明書之內容與事實相符，審標當時認定該使用情形證明書與系爭採購投標須知「工程完成施工，由採購機關（構）啟用後功能正常之證明」之規定相符，並無不妥。

4、綜上，申訴廠商異議已逾越法定期間，且其他共同投標成員未經向招標機關提出異議而逕向貴會申訴，顯不具當事人適格，依規定均應不予受理。至於申訴廠商請求(1)撤銷○○團隊資格符合規定之審查結果；(2)招標機關 105 年 5 月 16 日通知就系爭採購之決標結果及異議處理結果應予撤銷；(3)系爭採購應決標予申訴廠商，皆為無理由，敬請鈞會鑒察並駁回其請求。

二、105 年 8 月 11 日補充陳述意見(六)書

(一)招標機關依據本法、政府資訊公開法及行政程序法規定所賦予之裁量權限，認定本件所涉之相關文件應予保密，於法洵屬有據，並無違誤：

1、按本法第 34 條第 4 項規定：「機關對於廠商投標文件，除供公務上使用或法令另有規定外，應保守秘密。」、政府資訊公開法第 18 條第 1 項第 3 款及第 7 款規定：「政府資訊屬於下列各款情形之一者，應限制公開或不予提供之：...三、政府機關作成意思決定前，內部單位之擬稿或其他準備作業。...七、個人、法人或團體營業上秘密或經營事業有關之資訊，其公開或提供有侵害該個人、法人或團體之權利、競爭地位或其他正當利益者。」、行政程序法第 46 條第 2 項第 1 款規定：「行政機關對前項之申請，除有下列情形之一者外，不得拒絕：一、行政決定前之擬稿或其他準備作業文件。」合先敘明。

2、次按「政府資訊公開法係『為建立政府資訊公開制度，便利人民共享及公平利用政府資訊，保障人民知的權利，增進人民對公共事務之瞭解、信賴及監督，並促進民主參與』而制定，屬『一般性之資訊公開』，固具有公益性。然資訊公開與限制公開之範圍互為消長，如不公開之範圍過於擴大，勢將失去本法制定之意義；惟公開之範圍亦不宜影響國家整體利益、公務之執行及個人之隱私等。爰此，政府資訊公開法

第 18 條乃明定政府資訊有該條第 1 項各款所列情形之一者，除其中第 3 款、第 6 款、第 7 款及第 9 款「對公益有必要者，『得』公開或提供」者外，「『應』限制或不予提供」。從而，保有政府資訊公開法第 18 條所列資訊之政府機關，於受理人民申請提供該等資訊時，自應本於法律賦予之裁量權限，就『具體個案情形』判斷『提供』該項資訊所欲增進之公益，與『不予提供』該資訊而維護之『國家整體利益』、『公務執行』的公益及『個人隱私即人格權保障』之間何者重大，以求取平衡，方符法意。」最高行政法院 105 年度判字第 225 號闡釋綦詳。準此可知，凡保有政府資訊公開法第 18 條所列資訊之機關，自應本於政府資訊公開法所賦予之裁量權限，並於具體個案情形中予以判斷，提供與不予提供該項資訊二者間利益之衡平，方符資訊公開法之立法本旨。

- 3、相關陳證應予保密說明詳如附表。
- 4、上述所陳文件招標機關爰依前揭本法、政府資訊公開法及行政程序法之規定及最高法院實務見解，本於職權裁量後，認定前開文件應予保密，並無不妥。況查，採購申訴審議程序與行政訴訟程序二者間，係屬不同救濟程序，採購採購申訴審議規則就有關證據法則之適用、證據之取捨與採擇，並未如行政訴訟程序中，對於證據資料有明文排除而不得作為申訴審議判

斷基礎之規定，準此，申訴廠商諉稱凡招標機關隱匿未提供予其閱覽之證據，即因未經申訴廠商進行言詞辯論、攻防，不得作為鈞會作成申訴審議判斷之依據云云，實係申訴廠商自行創造法律所未規範之見解，僅係其主觀之意見，尚不具拘束鈞會之效力，自無足取。

(二)綜上所述，申訴廠商所稱招標機關刻意未於書狀中載明為提供之證物及不提供之法律依據云云，顯屬無稽，尚祈鈞會明鑒，以符法制。

### 三、105 年 9 月 22 日補充陳述意見(七)書

(一)系爭採購基於捷運工程特性及實際需要所擇定之 CBTC 實績特定資格條件，符合法令規定及主管機關函釋。洽辦機關及招標機關已確實依招標文件規定之條件審查廠商投標文件，核認利害關係人之 CBTC 實績特定資格符合規定，事屬允當：

查洽辦機關（新北市政府○○○○局）於研訂系爭採購機電工程特定資格時，鑑於國內外捷運工程實務，其興建與營運多由不同機關（構）負責，且工程竣工後需營運一段時間後，方得進行驗收，復考量捷運工程機電系統日新月異，為利與時俱進，引進新科技，並利擴大競爭，俾提供優質公共服務，符合公共利益，爰依據投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準第 5 條第 1 項第 1 款規定及行政院公共工程委員會 89 年 3 月 9 日(89)工程企字第 89004761 號函釋，明定系爭 CBTC 之特定資格為：「...廠商應

具備捷運系統無人駕駛行車監控（含號誌）系統之工程經驗及通訊式行車監控 CBTC 系統之工程實績...採用之契約及業主核發之驗收證明書（或使用情形證明書）影本及中譯本...『使用情形證明書』為工程完成施工，由採購機關（構）啟用後功能正常之證明。」，按本法及其子法（包括：資格認定標準）、主管機關相關釋例，乏有「啟用」相關定義或釋例，既為「『使用』情形證明書」，爰有使用事實，即屬「啟用」；亦即，廠商於投標文件提出之相關工程實績，只要各該工程已完成施工，有由該工程之「採購機關（構）」（即業主）使用之事實，且使用後功能正常者，即已足矣（此亦符合洽辦機關研訂招標文件之本意）；如從嚴曲解該「啟用」須為「『商業運轉下』或『完成驗收後』的使用」，恐有違採購法第 51 條「機關應依招標文件規定之條件，審查廠商投標文件...」之意旨，而有造成不當限制競爭之虞。至於投標須知為何規定「啟用」而未規定「使用」，係囿於上揭法規及函釋用語宜予照錄所致，併予敘明。

(二)「實質完工」並非系爭採購所獨創，而係國內外捷運工程通用辭彙。又，「實質完工」雖非系爭採購招標文件規定投標廠商應具備之特定資格條件，惟按捷運工程實務，機電系統工程一旦「實質完工」，即足堪認定該機電系統工程符合招標文件規定「採購機關（構）啟用後功能正常」：

1、捷運系統有賴「機電」及「土建」相互密切配合

方得以正常運作，與一般土木工程有別，臺北捷運工程興建初始，臺北市政府捷運工程局外籍總顧問 American Transit Consultants, Inc.即審酌機電系統工程之特性，並考量國際間捷運工程之興建與營運多由不同機關(構)負責，為利權責劃分，爰引用 AIA(美國建築師協會)、FIDIC(國際諮詢工程師聯合會)等國際通用工程契約所載「substantial completion」一詞，作為工程施工(採購機關構)與營運管理(營運機關構)之權責劃分點，查其所稱「substantial completion」之意涵為：「全部工程或指定之部分工程已依合約充分完成，已達業主預期使用功能，並經工程司書面認定者。」即屬之，並已納入國內首條捷運工程-臺北捷運系統淡水線英文契約，為利後續文書作業需要，爰將之「在地化」通稱為「實質完工」，延用至今，此有臺北市政府捷運工程局編印之「捷運常用辭彙」可資為證。

- 2、另查機電系統「實質完工」係指系統已施作或安裝完成，並經動態及整合測試合格，且經過工程司確認可交付營運機構進行營運測試之程度。按機電系統施作完成如未「啟用」，如何測試？其經採購機關(構)啟用測試，如功能不正常，如何測試合格並交付營運機構進行營運測試(即試營運)？準此，機電系統一旦經採購機關(構)啟用測試合格，即表示該機電系統已符合「採購機關(構)啟用後功能正常」之情形，

爰捷運機電系統經採購機關（構）確認「實質完工」者，即足堪認定該機電系統符合「採購機關（構）啟用後功能正常」之情形。

- 3、經查，系爭採購利害關係人○○○○.其投標文件附具由土耳其政府交通部基礎建設局（採購機關）於「2016.04.01」出具「安卡拉捷運系統機電工程」之 CBTC 實績證明文件，業經安卡拉法定公證人公證，並經土耳其外交部及我國駐安卡拉外館認證，復經台灣台北地方法院所屬民間公證人趙原孫事務所公證之中文譯本載有「『已』實質完工」，顯示其工程狀態已「超過」實質完工，爰洽辦機關及招標機關據以核認符合招標文件規定「...『使用情形證明書』為工程完成施工，由採購機關（構）啟用後功能正常之證明。」之特定資格條件，自屬允當。

(三)綜上所述，本件申訴廠商之申訴並無理由，懇請 鈞會詳為審酌，駁回其請求。

### 參、利害關係人○○○○陳述意旨

利害關係人分於 105 年 7 月 11 日、7 月 15 日及 7 月 28 日共提出 3 次陳述意見，並綜整陳述意見如 105 年 8 月 1 日提出綜合陳述意見書，其內容要旨摘錄如下：

- 一、利害關係人所承做之「土耳其安卡拉捷運 M1、M2、M3 線之 CBTC 系統」（下稱「安卡拉 CBTC 系統」）係符合本採購案之投標須知所要求之「通訊式行車監控 CBTC 系統之工程實績」。此由利害關係人於招標階段繳交之

「安卡拉 CBTC 系統之業主於 105 年 4 月 1 日核發之實績證明」(下稱「安卡拉實績證明」)可以證明

(一)本採購案投標須知有關「號誌廠商須具備之通訊式行車監控 CBTC 系統之工程實績」以及「實績證明文件」之規定

本採購案投標須知中之規定如下：

- 1、投標須知壹、十、(三)、2. c. 規定：「號誌廠商(第 3 資格)：投標廠商於截止投標日前 10 年內曾完成如下工程實績：(a).....。(b) 廠商應具備捷運系統無人駕駛行車監控(含號誌)系統之工程經驗及通訊式行車監控 CBTC 系統之工程實績(兩者實績得分別採計，不以單一工程為限，工程經驗係指含設計、施工安裝及測試之經驗)。」
- 2、投標須知壹、十、(三)、3. (投標廠商應檢附實績證明文件)b. 規定：「外國工程實績 (1).....(2) 採用之契約及業主核發之驗收證明書(或使用情形證明書)影本及中譯本，並經本國駐外機構或本國國內公證人之認證。...」
- 3、投標須知壹、十、(三)、3. (投標廠商應檢附實績證明文件) d.規定：「使用情形證明書」為工程完成施工，由採購機關(構)啟用後功能正常之證明。」

(二)凡是相關業主所核發之「可以證明(作為實績之 CBTC 系統)」實際上已使用，而且使用功能正常」

之文件」，即屬於符合本採購案之投標須知所要求之「使用情形證明書」

本採購案之投標須知 壹、十、(三)、3. b.(2)既然將「驗收證明書」與「使用情形證明書」併列，可知：本採購案認可之實績，並未限於「已經完成驗收之實績」；考量（各外國工程實績所涉）各國法律規定之差異，本採購案投標須知肯認廠商可以提出「使用情形證明書」作為實績證明文件，以期涵蓋所有「非經我國法律與實務下所指『驗收』程序，但業經相關業主實際使用、且使用功能正常之工程實績」。

其次，本採購案之投標須知並未針對「啟用後功能正常」賦予特定定義或限制；而截至本採購案投標截止時為止，我國法令亦無任何明文賦予「啟用」特定定義、或限制所謂「啟用」需是「『商業運轉下』或『完成驗收後』的使用」。是以，招標機關自得本於其於本採購個案之使用需求而自行解釋認定投標須知下「啟用後功能正常」之具體意涵。縱使日後我國政府採購法令針對何謂「啟用後功能正常」賦予特定意涵、或相關主管機關為此發佈限制性函示，應不得溯及適用於本採購案、或剝奪本採購案招標機關就投標須知之解釋權。

復且，由本採購案投標須知壹、十、(三)、3.d.之規定可知：本採購案所肯認之外國工程實績，不以該外國工程實績業已開始商業運轉為必要。蓋依

一般工程實務，工程之「採購機關」與「營運單位」常非同一；特定工程是否開始商業運轉，需視「營運單位」（而非採購機關）是否能達到商業運轉準備而定。本採購案投標須知所採認之「使用情形證明書」係「工程完成施工，由採購機關（構）啟用後功能正常之證明」，而非「工程完成施工，由營運單位啟用後功能正常之證明」，由此可知：本採購案之投標須知下所謂特定外國工程實績達「啟用後功能正常」，不以該外國工程已經開始商業運轉（而由營運單位使用後認定功能正常）為必要；只要該外國工程業經採購機關（構）實際上使用、且使用功能正常，即屬合格實績。

(三)根據安卡拉實績證明以及安卡拉 CBTC 系統契約中之規定，可以證明：安卡拉 CBTC 系統當時已經實質完工

#### 1、安卡拉 CBTC 系統之實際情形：

(1)於 104 年 2 月 3 日至 7 月 14 日，安卡拉 CBTC 系統業主及營運單位已啟用 CBTC 系統並配合該業主及營運單位，在既有已營運之捷運路線上，使用既有且營運中之行控中心、電聯車、供電等子系統進行整合測試。

(2)於 104 年 8 月 4 日，利害關係人完成安卡拉線 M1、M2、M3 之 CBTC 系統整合測試（System Integration Tests），功能正常並達到實質完工程度，是以向業主聲請進入

「Provisional Acceptance phase」。

(3)於 104 年 9 月 10 日經該案業主認定：於 104 年 8 月 4 日已經實質完工，業主同意可以進行下一階段的機電全系統現場整合測試及試營運（trial run/trial operation）。

(4)利害關係人嗣開始進行試營運之準備作業，為此聘請獨立安全評估單位(簡稱 ISA)RINA 進行號誌系統安全評估，經 RINA 於 105 年 3 月 17 日提出安全評估報告，認定：安卡拉 CBTC 系統符合安全標準、自 105 年 3 月 17 日起已達到適於商業運轉之狀態。

(5)安卡拉 CBTC 系統之業主於 105 年 4 月 1 日核發實績證明，載明：「用於 M1、M2、M3 線上及車載之 CBTC 號誌系統已實質完工」。

2、安卡拉實績證明乃誠實體現安卡拉 CBTC 系統契約「Provisional Acceptance phase」之實質意涵而翻譯成我國工程實務上相應之「實質完工」，該中文翻譯與業主核發之原始實績證明文件相符。

(1)從安卡拉 CBTC 系統契約第七章（測試與驗收程序）之規定可知：該契約下所指「Provisional Acceptance」完成時，相當於我國工程實務下之「商業運轉及保固開始」。

根據安卡拉 CBTC 系統契約第七章（測試與驗收程序）之規定，可知：該契約於

Provisional Acceptance 後起算保固期間。按我國工程實務上，保固則是於正式驗收後起算。而於本採購案招標階段，安卡拉 CBTC 系統正在進行「(完成系統整合測試之後之)試營運 (Trial Operation)」，表示：於本採購案招標階段，安卡拉 CBTC 系統係處於我國工程實務上之「實質完工之後、起算保固之前之階段」。

安卡拉 CBTC 系統契約第七章（測試與驗收程序）之相關規定如下：

- ①安卡拉 CBTC 系統之測試先後包括工廠測試 (Factory Tests)、子系統測試(Sub system Tests)、系統整合測試 (System Integration Tests)、系統履行測試(System Performance Tests) 以及試營運 (Trial Operation) 這幾個階段（詳契約第七章第 7.1.2.條）；必須通過試營運前的各項測試，始得開始進行試營運（詳契約第七章第 7.7.1.條第 1 項 (a) 款）。由此可知：安卡拉 CBTC 系統必須先（通過包括系統整合測試在內之各項測試而）達到我國工程實務上所指之「實質完工」階段，始得開始「試營運」。
- ②必須成功完成試營運，始得謂「完成該契約下之 Provisional Acceptance」（詳契

約第七章第 7.7.1.條第 1 項 (i) 款)。

③ 完成該契約下之 Provisional Acceptance，即開始起算保固期、並開始商業運轉（詳契約第七章第 7.7.1.條第 2 項）。

(2)根據我國工程實務，所謂「實質完工」係指號誌子系統動態及整合測試完成，測試報告經工程司確認圓滿達成契約之規定：

我國捷運系統板南線號誌標 CN332/CP342/CC362 為例，其特定條款第 26 條第(b)款對於何謂「工程實質完工」有如下規定：「...當完成機電系統動態和整合測試，工程司將確認此分段實質完工且號誌系統準備營運測試」。亦即在我國工程實務上，必須要號誌子系統動態及整合測試完成後，由工程司確認後即達到實質完工的程度。

(3)經查於安卡拉 CBTC 系統業主於 104 年 2 月 3 日至 7 月 14 日已啟用 CBTC 系統並配合該業主及營運單位既有且營運中之行控中心、電聯車、供電系統等進行整合測試。利害關係人廠商於 104 年 8 月 4 日完成安卡拉線 CBTC 之系統整合測試安卡拉 CBTC 系統之業主並於同年 9 月 10 日同意利害關係人開始進行 CBTC 系統商業運轉前之試營運，此階段與上開板南線契約中所載「完成機電系統

動態和整合測試，工程司將確認此分段實質完工且號誌系統準備營運測試」一節相符，可見：安卡拉 CBTC 系統早於去年 8 月 4 日即已達到我國工程實務上所稱之「實質完工」。

(4)因安卡拉 CBTC 系統於 104 年 8 月 4 日已達到實質完工階段，利害關係人並開始進行後續之試營運工作，俾完成該案契約下所規定的「Provisional Acceptance」。是以安卡拉 CBTC 系統之業主於 105 年 4 月 1 日核發實績證明時，方以「Provisional Acceptance phase」稱之。

(5)按我國工程實務下並無「Provisional Acceptance」用語，如逕按其字面而勉強使用何等中文翻譯，實完全無助於招標機關（本其辦理我國工程實務之經驗）瞭解安卡拉 CBTC 系統實際上究竟係進行到相當於我國工程實務下之何一階段，是以，此實績證明文件之中文翻譯乃按「Provisional Acceptance」之實質意涵、而使用我國工程實務上相應之用語，將原始實績證明文件下之「Provisional Acceptance phase」翻譯成「已實質完工」。安卡拉實績證明之中文翻譯與業主核發之原始實績證明文件相符。

(四)根據利害關係人於招標階段所繳交之安卡拉實績證

明可以證明：安卡拉 CBTC 系統業經業主啟用後功能正常

根據安卡拉實績證明以及安卡拉 CBTC 系統契約中之規定，可知：安卡拉 CBTC 系統當時已經啟用功能正常並達到實質完工，已如前述。而安卡拉 CBTC 系統既已通過前開（包括系統整合測試等在內之）各項測試而（已實質完工）並開始進行實質完工之後（開始商業運轉前）之試運轉，亦經獨立安全評估單位 RINA 認定：安卡拉 CBTC 系統符合安全標準，自 105 年 3 月 17 日起已達到適於商業運轉。足證：安卡拉 CBTC 系統業經該業主（採購機關之外，亦包括該營運中捷運線之營運單位）實際使用、且使用功能正常，符合本採購案投標須知所載號誌廠商須具備 CBTC 工程實績之要求。安卡拉實績證明載明「用於 M1、M2、M3 線上及車載之 CBTC 號誌系統已實質完工」即為業主所核發之「可以證明（作為實績之 CBTC 系統）『實際上已使用，而且使用功能正常』之文件」，屬於符合本採購案之投標須知所要求之「使用情形證明書」。

招標機關認定安卡拉 CBTC 系統符合「啟用後功能正常」之標準、並認定利害關係人所繳交之「安卡拉實績證明」為合格之使用情形證明書，此允屬招標機關「合理解釋投標須知之規定」、並合理認定「廠商之外國工程實績是否符合其需求、暨廠商所繳交之外國實績證明文件是否可接受」之範疇。縱使日後我國政府採購法令或相關主管機關針對何謂「啟用後功

能正常」賦予特定意涵或限制，應不影響前開招標機關就本採購案已經合理解釋認定之結果。

二、根據利害關係人今年第一季財報有關安卡拉捷運 M1、M2 與 M3 線 CBTC 系統之記載，其原意係本廠商就收款角度「雖然礙於業主無法提供契約所訂之車輛數，本廠商希望 2016 年僅就 M1、M2 及 M3 線之 CBTC 技術中之道旁系統可以完成驗收（非「車載 CBTC 系統」之全部驗收）」，以利計價。利害關係人廠商今年第一季財報之內容與「安卡拉實績證明」並無任何扞格之處。

利害關係人於安卡拉契約下之工作，其中有關 CBTC 系統其技術得大別為「道旁系統」與「車載 CBTC 系統」之工作；利害關係人辦理前開 CBTC 系統工作不僅須達實質完工，並須將契約所訂由業主提供之車輛數全數完成「車載 CBTC 系統」之安裝測試，始得謂已經完成安卡拉 CBTC 系統契約下之全部驗收。先予陳明。

按安卡拉捷運 M1、M2 與 M3 線「道旁系統」與「車載 CBTC 系統」於去年（104 年）8 月已經完成包括系統整合測試在內之各項測試、經業主於同年 9 月成立驗收委員會，同意利害關係人得開始進行（實質完工之後之）試營運，業主並於今年（105 年）核發實績文件，證明用於 M1、M2 與 M3 線上「道旁系統」與「車載 CBTC 系統」已實質完工並已進入試營運階段。然而，迄 105 年 3 月 31 日止，利害關係人已完成所有有關 CBTC 系統契約之「車載 CBTC 系統」數量，並於業主所能提供之所有車輛上安裝「車載 CBTC 系統」及完成整合測試，惟安

卡拉業主仍無法提供有關 CBTC 系統契約中所訂之剩餘車輛數，故利害關係人今年的目標是僅就有關 CBTC 技術中道旁系統完成驗收（非「車載 CBTC 系統」之全部驗收）。此所以利害關係人今年第一季財報第 12 頁記載：由於業主無法提供契約所訂之車輛數，今年的目標是僅就有關 CBTC 技術中道旁系統完成驗收（非「車載 CBTC 系統」之全部驗收）（「Work on the Ankara metro continues although limited to the wayside systems due to the unavailability of the customer's trains. The aim is to complete the CBTC technology for just the wayside systems for Line M1, M2 and M3 in 2016.」），以利計價。利害關係人今年第一季財報之內容與「安卡拉實績證明」載明利害關係人就安卡拉捷運 CBTC 系統已進入試營運階段（即已達實質完工）並無任何扞格之處，彰彰明甚。申訴廠商就前述財報內容故意忽略關於業主無法及時提供全數車輛之說明，以斷章取義之方式試圖誤導 鈞會，實不足取。

三、利害關係人所承作之安卡拉 CBTC 系統已經（通過系統整合測試而達）實質完工並正在進行（開始商業運轉前之）試營運；招標機關認定安卡拉 CBTC 系統工程實績係符合投標須知所載「啟用後功能正常」之合格實績。招標機關對投標須知之解釋符合我國本法之立法意旨。

按「機關辦理採購，得依實際需要，規定投標廠商之基本資格。特殊或巨額之採購，須由具有相當經驗、實績、人力、財力、設備等之廠商始能擔任者，得另規定投標廠商之特定資格。」、「機關訂定前條投標廠商之資格，

不得不當限制競爭，並以確認廠商具備履行契約所必須之能力者為限。」本法第 36 條第 1、2 項及同法第 37 條第 1 項定有明文。由此可知：本法之立法意旨，係以擴大廠商之參與及促進競爭為原則，俾使「真正有履約能力之優良廠商」得有參加投標並獲判定得標之機會。

本採購案之投標須知併列「驗收證明書」與「使用情形證明書」為得採認之外國實績證明文件，以期涵蓋所有「(基於各外國工程實績所涉外國法律規定之差異)非經我國法律與實務下所指『驗收』程序，但業經相關業主實際使用、且使用功能正常之工程實績」，招標機關據以肯認已實質完工之安卡拉 CBTC 系統工程實績為符合投標須知所載「啟用後功能正常」之合格實績，正係前開本法立法意旨之體現。蓋倘若限制僅「業經商業運轉」或「已完成驗收」之外國工程實績始為合格實績、未達前開標準而實際上已「圓滿通過系統整合測試而達實質完工」(故而業經相關業主實際使用、且使用功能正常)之工程實績不被採認為合格實績，此等加諸於投標廠商之實績限制誠已逾越本法所載「確認廠商具備履行契約所必須之能力」之必要範圍，顯有不當限制競爭、甚至綁標之虞，彰彰明甚。

四、綜上所陳，申訴廠商主張「利害關係人不備本採購案投標須知所要求之 CBTC 系統之工程實績」云云與事實相悖，其申訴顯無理由，應予駁回。敬請 鈞會鑒核，迅賜駁回申訴之決定，至感德便。

**判斷理由**

依上揭申訴及陳述意旨，本會判斷如下：

一、關於招標機關 105 年 4 月 13 日資格審查結果部分：

(一)按政府採購法(下稱本法)第 75 條第 1 項第 3 款規定：「對採購之過程、結果提出異議者，為接獲機關通知或機關公告之次日起十日。其過程或結果未經通知或公告者，為知悉或可得而知悉之次日起十日。但至遲不得逾決標日之次日起十五日。」暨同法施行細則第 105 條規定：「異議逾越法定期間者，應不予受理，並以書面通知提出異議之廠商。」，準此，廠商逾越 15 日法定期間向機關提出異議者，機關應不受理其異議。

(二)次按「政府採購法第 75 條規定之期間性質為不變期間，招標機關不得任意伸縮，一旦逾期異議即生失權效果，縱抗告人欲主張回復原狀亦應於提出異議時併予申請，然其未為之。...另相對人已為決標公告並通知抗告人及得標廠商，即與政府採購法第 75 條第 1 項第 3 款中『過程未經通知或公告』之規定不同，故無該規定之適用，抗告意旨主張政府採購法第 75 條第 1 項第 3 款中『過程未經通知或公告』應解釋為『投標廠商是否有機會知悉招標廠商之採購過程、結果違反法令』之意，而使投標廠商於知悉起 10 日內可提出異議云云，亦無足採。」(最高行政法院 100 年度裁字第 1238 號裁定參照)。

(三)經查，申訴廠商請求撤銷招標機關於 105 年 4 月 13 日判定另家投標廠商○○工程股份有限公司〈下稱○○工程公司〉(暨其共同投標團隊)資格符合投標須知之審查結果，而招標機關已於作成上開審查結果當日，將資格審查通知書當

場交予申訴廠商收訖，是申訴廠商於 105 年 4 月 13 日即已受招標機關通知以上開審查結果，而此核與本法第 75 條第 1 項第 3 款後段所定「其過程或結果未經通知或公告者」之情形不同，本件尚無本法第 75 條第 1 項第 3 款後段規定之適用。

(四)基此，申訴廠商業於 105 年 4 月 13 日受招標機關通知以另一家投標廠商○○工程公司(暨其共同投標團隊)資格符合投標須知之審查結果，卻遲至 105 年 5 月 16 日始向招標機關提出異議，明顯逾越本法第 75 條第 1 項第 3 款前段規定之 10 日不變期間，招標機關依同法施行細則第 105 條規定本即不應受理申訴廠商之異議，職是，招標機關以 105 年 5 月 31 日○○○○字第 1053035437 號函就此部分為不予受理申訴廠商異議之處理結果，於法並無不合，應予維持；申訴廠商就此部分主張原異議處理結果所為不予受理之決定違法，請求撤銷此部分之原異議處理結果云云，洵無理由，應予駁回。

## 二、關於招標機關 105 年 5 月 16 日決標結果部分：

(一)招標機關就申訴廠商所屬共同投標廠商未共同提出異議乙節，未先命申訴廠商就此瑕疵為補正，逕不受理其異議，於法洵有未合；而今申訴廠商所屬共同投標廠商已共同提起本件申訴，應認已補正上開瑕疵，是本會應就此部分之申訴為實體審理：

1、按「廠商對於機關辦理採購，認為違反法令或我國所締結之條約、協定(以下合稱法令)，致損害其權利或利益者，得於下列期限內，以書面向招標機關提出異

議：...三、對採購之過程、結果提出異議者，為接獲機關通知或機關公告之次日起十日。其過程或結果未經通知或公告者，為知悉或可得而知悉之次日起十日。但至遲不得逾決標日之次日起十五日。」、「(第1項)廠商依本法第七十五條第一項規定以書面向招標機關提出異議，應以中文書面載明下列事項，由廠商簽名或蓋章，提出於招標機關。其附有外文資料者，應就異議有關之部分備具中文譯本。但招標機關得視需要通知其檢具其他部分之中文譯本：一、廠商之名稱、地址、電話及負責人之姓名。二、有代理人者，其姓名、性別、出生年月日、職業、電話及住所或居所。三、異議之事實及理由。四、受理異議之機關。五、年、月、日。(第2項)前項廠商在我國無住所、事務所或營業所者，應委任在我國有住所、事務所或營業所之代理人為之。(第3項)異議不合前二項規定者，招標機關得不予受理。但其情形可補正者，應定期間命其補正；逾期不補正者，不予受理。」本法第75條第1項、本法施行細則第102條定有明文。

2、次按「共同投標廠商依採購法第75條規定向招標機關提出異議...若未由共同投標廠商之各成員共同具名提出，恐生對於同一標案之追繳押標金等爭議有不同之爭議處理結果，而有歧異，爰應請共同投標廠商共同提出。」行政院公共工程委員會(下稱工程會)104年10月30日工程企字第10400251220號函(下稱104年10月30日函)示意旨參照。

3、復按「關於原告單獨提起本件訴訟，其當事人是否適

格部分：按行政訴訟法第 39 條所謂必須合一確定，係指依法律之規定必須數人一同起訴或一同被訴，否則當事人之適格有欠缺，原告即因此不能得本案之勝訴判決者而言。若多數人對於訟爭標的具有共同利益，並非必須合一確定，自非必要共同訴訟，依法不必全體一同起訴或被訴(最高法院 47 年台上字第 43 號判例、最高行政法院 56 年判字第 210 號判例要旨參照)。本件系爭採購案，於規格標階段，原告改採其子公司 DP SL 之鍋爐設計技術，取代原告依照技術規範所須提出自身之鍋爐設計技術，經被告審認違反系爭採購案技術規範 Part III Sec.3.1.2 及 Sec.4.2 8 之規定，作成原處分駁回其申請，且異議處理結果仍維持原處分，則原告與其他團隊成員對於原處分及異議處理結果固具有共同利益，但由其中一人單獨訴請確認原處分及異議處理結果違法，並無不具實施訴訟權能之情形，自無全體一同起訴之必要。是被告辯稱：系爭採購案係由原告及住友商社共同具名投標，本件爭訟標的對原告及住友商社應合一確定，屬必要共同訴訟，原告單獨提起本件訴訟，顯有當事人不適格之違法云云，於法尚有未合，不足採信。」(臺北高等行政法院 101 年度訴字第 277 號判決參照)。

- 4、經查，本件申訴廠商因不服招標機關於 105 年 5 月 16 日作成之決標結果(即決標予另一家投標廠商○○工程公司暨其共同投標團隊)，於當日推由其共同投標團隊之代表廠商○○工程股份有限公司(下稱○○工程公司)向招標機關提出異議(此有○○工程公司 105 年 5 月 16

日提出之政府採購異議書可稽)，然申訴廠商僅由其代表廠商○○工程公司單獨提出異議乙節，經招標機關核與上開工程會 104 年 10 月 30 日函所示共同投標廠商應共同提出異議之意旨不符，爰認申訴廠商之代表廠商○○工程公司單獨提出異議有欠缺當事人適格之瑕疵，未命補正即逕決定不受理○○工程公司提出之異議。

5、惟查，揆之上開工程會 104 年 10 月 30 日函示，旨在說明機關遇有共同投標廠商未共同具名提出異議，即由其中部分廠商單獨提出異議時，機關應請「共同投標廠商共同提出」，換言之，工程會上開函示係要求機關遇有上述情況時，應先命共同投標廠商為補正，而此適與本法施行細則第 102 條第 3 項規定意旨相合。準此，本件申訴廠商縱因僅推由其代表廠商○○工程公司單獨提出異議而有當事人不適格之瑕疵，而此瑕疵非屬不可補正者，乃招標機關未依本法施行細則第 102 條第 3 項規定，先定相當期間命申訴廠商為補正，卻逕決定不受理申訴廠商之異議，難謂適法，洵有未洽。

6、況查，申訴廠商所屬共同投標廠商即○○工程公司、○○○及○○業共同提起本件申訴，應認該廠商對於上開異議程序之瑕疵已為補正，是本會應就本件申訴有關請求撤銷決標結果部分為實體審理，洵堪認定。

(二)申訴廠商訴稱參與○○工程公司共同投標團隊之外國廠商○○○○所提實績證明文件與本件採購案投標須知之「特定

資格」規定未符，請求撤銷決標結果云云，為無理由：

- 1、按「投標廠商有下列情形之一，經機關於開標前發現者，其所投之標應不予開標；於開標後發現者，應不決標予該廠商：...二、投標文件內容不符合招標文件之規定。...四、偽造或變造投標文件。」、「機關應依招標文件規定之條件，審查廠商投標文件，對其內容有疑義時，得通知投標廠商提出說明。」本法第 50 條第 1 項第 2、4 款、同法第 51 條第 1 項定有明文。
- 2、次按「本法所稱主管機關，為行政院採購暨公共工程委員會，以政務委員一人兼任主任委員。」、「...(第 2 項)特殊或巨額之採購，須由具有相當經驗、實績、人力、財力、設備等之廠商始能擔任者，得另規定投標廠商之特定資格。...(第 4 項)第一項基本資格、第二項特定資格與特殊或巨額採購之範圍及認定標準，由主管機關定之。」、「機關辦理特殊或巨額採購，除依第二條規定訂定基本資格外，得視採購案件之特性及實際需要，就下列事項擇定投標廠商之特定資格，並載明於招標文件：一、具有相當經驗或實績者，其範圍得包括於截止投標日前五年內，完成與招標標的同性質或相當之工程、財務或勞務契約，其單次契約金額或數量不低於招標標的預算金額或數量之五分之一，或累計金額或數量不低於招標標的預算金額或數量，並得含採購機關(構)出具之驗收證明或啟用後功能正常之使用情形證明。」本法第 9 條第 1 項、第 36 條第 2、4 項、主管機關行政院公共工程委員會(下稱工程會)依本法第 36 條第 4 項規定授權訂定之「投標

廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第 5 條第 1 項第 1 款分別定有明文。

- 3、復按「壹、重要條款...十、投標廠商資格及文件...(三)投標廠商特定資格：...2、具有相當經驗或實績者...c. 號誌廠商(第 3 資格)：投標廠商於截止投標日前 10 年內曾完成如下工程實績：(b)廠商應具備捷運系統無人駕駛行車監控(含號誌)系統之工程經驗及通訊式行車監控 CBTC 系統之工程實績(兩者實績得分別採計，不以單一工程為限，工程經驗係指含設計、施工安裝及測試之經驗)。」、「3、投標廠商應檢附實績證明文件...c.有關『具有捷運系統工程整合與管理之工程經驗(第 5 資格)，該捷運系統工程契約(單一契約)至少應包含電聯車、無人駕駛行車監控(含號誌)、供電系統及通訊系統等工程)，投標廠商應檢附證明文件，該等文件至少應包含工程契約書(廠商所提之工程契約書文件應足以佐證上述工程經驗；如該工程為共同投標，則另需檢附共同投標協議書，以證明上述工程經驗為其實際參與)，以及採購機關(構)核發之驗收證明(或使用情形證明)，若上述之證明文件無法識別其單一契約涵蓋範圍，須提出契約其他文件證明其整合範圍涵蓋車輛、供電、號誌系統；如為外國實績者，則應依外國工程實績相關規定檢附其中譯本及辦理認證(以正本為原則，提出影本者，則於廠商得標後依貳、十五、(三)之 1 辦理)。d.『使用情形證明書』為工程完成施工，由採購機關(構)啟用後功能正常之證明。」即本件採購案投標須知壹、第十點第(三)款第

2 目 c、及壹、第十點第(三)款第 3 目 c、d 所為規定。

4、又按工程會 89 年 3 月 9 日(89)工程企字第 89004761 號函示：「『投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準』第五條第一項第一款所稱之『完成』，得為履約標的以取得採購機關(構)出具之驗收證明或使用情形證明者；至於『使用情形證明』，得為工程或財務完成施工或安裝由採購機關(構)啟用後功能正常之證明」，足認機關依「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第 5 條第 1 項第 1 款規定擬具招標文件關於廠商「特定資格」之要求，廠商得提出「使用情形證明書」作為其曾完成與招標標的相同工作之實績證明，而「使用情形證明書」則係證明廠商於完成施工或安裝交由機關啟用後功能正常之憑據。

5、另按工程會 94 年 1 月 20 日工程企字第 09400024 600 號函示：「(說明第二項) 本法第 101 條第 1 項第 2 款及第 4 款有關『偽造、變造』之定義，應依本法之立法意旨認定，例如，以廠商自己名義所製作之文書，然與真實不符者，雖為有權限之人所製作，非刑法上之偽造、變造，仍違反本法；又如，廠商所檢送或出具之文書，雖非以其自己名義所製作，然係其為不實之陳述或提供不實之資料，致使公務員或從事業務之人，登載於職務上所掌之公文書或業務上作成之文書者，亦違反本法。行政法院 59 年 1 月 8 日判字第 1 號『考試法第 14 條第 3 款所稱偽造變造證件，無論係其自行偽造變造證件之內容，或使人登載不實之事項於該證件之上，均有該條款之適用』，可資參照(50

年 10 月 26 日判字第 79 號 判例同參)。」明揭廠商有製作與真實情形不相符合之文書者亦為本法所稱「偽造、變造」之屬等旨。且按「政府採購法第 1 條明定其立法目的在於建立政府採購制度，依公平、公開之採購程序，提升採購效率與功能，確保採購品質，故政府採購法第 50 條第 1 項規定：『投標廠商有下列情形之一，經機關於開標前發現者，其所投之標應不予開標；於開標後發現者，應不決標予該廠商：……三、借用或冒用他人名義或證件，或以偽造、變造之文件投標。四、偽造或變造投標文件。……』所稱之『偽造、變造』之定義，應為合目的性之解釋，不僅刑法上偽、變造之意義屬之，即廠商以自己名義所製作之文書反於真實，亦屬之，方得落實政府採購法對於廠商誠實投標、履約之要求，原告主張政府採購法第 50 條第 1 項所規定『偽造、變造』之要件，應限於刑法上偽造、變造罪之構成要件事實云云，洵不足採。則原告於 94 年 5 月參與系爭採購案投標時，基於政府採購法對於廠商誠實投標義務之要求，就公司商譽之『五年內之重大職業災害』子項，自應載明前開重大職業災害之事實，縱原告自認為系爭公安事件與其無關，而無庸負責，亦應就其因系爭工安事件而受罰，且未提起救濟等情，以及其公司之立場詳予說明，以供被告審查確認，惟其竟於所提之計畫書中表明：『本公司為防止職業災害，保障員工安全與健康；特依勞工安全衛生法第 25 條及其施行細則第 27 條等規定，訂定「中信造船股份有限公司安全衛生工

作守則」；另各承攬廠商均需持有丙種安全衛生管理員證照以上方具資格。於五年內無重大職業災害。』顯係故意隱瞞前開五年內曾發生重大職業災害之事實，而違反誠實投標之義務，自己該當政府採購法第 50 條第 1 項第 4 款之情事。」(臺北高等行政法院 100 年度訴字第 434 號判決參照)，益徵本法第 50 條第 1 項第 4 款所稱「偽造、變造」，尚包括廠商所製作之投標文書內容與真實情形不相符合者。反面言之，倘廠商以自己名義製作之文書，所敘內容與真實情形相符者，允非本法第 50 條第 1 項第 4 款所定「偽造、變造」之文書，即堪確定。

- 6、經查，本件得標廠商○○工程公司所屬共同投標團隊之外國廠商○○○○(下稱○○○○公司)應本採購案投標須知之廠商「特定資格」規定，所提出之外國實績證明文件，即土耳其政府交通部基礎建設局於西元 2016 年(即民國 105 年)4 月 1 日致函該公司之「安卡拉捷運系統機電工程」(由該局辦理採購招標之工程)號誌系統(CBTC)現況說明文件(下稱「安卡拉捷運 CBTC 系統現況說明文件」)之原文文本暨英文、中文譯本，其中，英文及中文譯本俱為該廠商所製作者，乃兩造所不爭執，堪信屬實。而衡本件兩造申訴暨陳述意旨，所爭執者在於：(1)○○○○公司所製作之「安卡拉捷運 CBTC 系統現況說明文件」英文譯本，將原文「gecici kabul aşamasındadır」譯為「substantial completion phase (實質完工階段)」而非譯為「provisional acceptance stage (暫時驗收階段)」是否該當本法第 50 條第 1 項

第 4 款所定「偽造、變造」？及(2) ○○○○公司以上開文件作為其實績證明文件，有無投標文件不符招標文件之情事？此等各節，經本會審議之後，次第判斷如後。

7、○○○○公司所製作之「安卡拉捷運 CBTC 系統現況說明文件」英文譯本，將原文「geçici kabul aşamasındadır」譯為「substantial completion phase (實質完工階段)」而非譯為「provisional acceptance stage (暫時驗收階段)」是否該當本法第 50 條第 1 項第 4 款所定「偽造、變造」？

(1)據查，土耳其政府交通部基礎建設局(Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü，縮寫 AYGM，下稱土耳其採購機關)與○○○○公司就安卡拉捷運 CBTC 系統工程，簽立「安卡拉捷運機電項目技術規格書」(Ankara Metrosu Elektro-Mekanik İşler Teknik Şartnamei，下稱機電項目規格書)，其第 7 章第 7.1.2 條約定：「《英譯：》Test Stages: Tests will be performed at the following categories and with the specified alignment: a) Factory Tests, b) Sub system Tests, c) System Integration Tests, d) System Performance Tests, e) Trial Operation. 【《中譯：》測試階段：測試將按下列分類及順序實施：(a 款)工廠測試；(b 款)子系統測試；(c 款)系統整合測試；(d 款)系統效能測試；(e 款)試營運。】」(見卷附 Ankara Metrosu Elektro-Mekanik İşler Teknik Şartnamei，第 7 章第 7.1.2 條約款英譯內

容可稽)，依此，「安卡拉捷運 CBTC 系統」於試營運之前，須依序通過工廠測試、子系統測試、系統整合測試及系統效能測試。

- (2)復依上開「機電項目規格書」第 7 章第 7.7 條第 1 項、第 7.7.1 條：「《英譯：》Provisional Acceptance: Upon the Contractor declaration that he is ready for the Provisional Acceptance inspection the Employer will form Provisional Acceptance Commission and start to the Provisional Acceptance inspection. 【《中譯：》暫時驗收：(第 1 項)一旦承包商(按：即簽約廠商)表示其已達接受暫時驗收檢查之程度，業主(按：即採購機關)即組成暫時驗收小組並實施暫時驗收檢查】」、「《英譯：》Provisional Acceptance Conditions: In case the Provisional Acceptance Commission determines that the following works are completed Trial Operation will start: a) Results of all the tests made before the Trail Operation are successful, b) Signature of Fault and Defect control Lists belonging to the all structures and the plants constructed before the Trial Operation, c) Delivering the Inventory List base the Handover by the completing the Inventory control, d) Completion of the Training, e) Delivering the Technical Documentation, f) Supplying the initial Substitutes, g) Delivery of the Security Report, h) Execution all the legal requirements about the System operation in the presence of relevant

government agencies (Fire Authority, Local Health Authority, Local Directorate of Labor, etc.) and submission of the official reports, i) After the Completion successfully of the Trial Operation and the Signature the Fault and Defect Control Lists relevant to the faults/defects specified during the Trial Operation, upon the Provisional Acceptance Commission determination that there is no obstruction for the commercial commissioning of the system, the Provisional Acceptance of the System will be realized. From the signature date of the Handover document ownership of the system is transmitted to the Employer, the period of guarantee duration and the Revenue Operation starts. 【《中譯：》暫時驗收條款：(第 1 項)暫時驗收小組確認下列工作完成後即實施試營運：(a 款)試營運前之所有測試結果均為測試成功；(b 款)試營運前所完成之結構及設施之瑕疵及故障管制清單被簽署；(c 款)提交已完成存貨管制之存貨清單作為點交之基礎；(d 款)完成培訓；(e 款)提交技術書類；(f 款)提供備品；(g 款)提交安全報告；(h 款)履行所有相關政府單位(消防單位、當地衛生單位、當地勞工局等)關於系統營運之法律要求並提出正式報告；(i 款)於試營運順利完成且在試營運期間就特定瑕疵或故障之管制清單被簽署之後，一旦暫時驗收小組確認沒有影響系統商業運轉之情況，系統之暫時驗收即告完成。(第 2 項)自點交單據簽署之日起，系統所有

權移轉於業主，並開始起算保固期間及營業收入。】」之約定(見卷附 Ankara Metrosu Elektro-Mekanik İşler Teknik Şartnamei, 第 7 章第 7.7、7.7.1 條約款英譯內容可稽;又按:「handover」於中文,可譯作交接、移交或點交,惟參「臺北市臺北都會區大眾捷運系統工程各線設施設備點交移交作業要點」第三點之用詞定義規定,「點交」與「移交」之差異在於交予接管之工程是否已經驗收合格,而上開約款所指涉之工程進度僅達暫時驗收,猶未行至最終驗收階段,故將此處之「handover」譯作「點交」),於「安卡拉捷運 CBTC 工程」行至「Provisional Acceptance(暫時驗收)」階段時,土耳其採購機關即組成暫時驗收小組,確認「試營運『前』之測試結果成功、及缺失清單之簽署(第 7.7.1 條第 1 項 a 款參照)」,並完成「存貨清單、技術書類、備品、安全報告之交付、及人員培訓;且履行相關政府單位關於系統營運之法律要求,並出具正式報告(第 7.7.1 條第 1 項第 b 至 h 款參照);簽署『點交』單據(第 7.7.1 條第 2 項參照)」之後,即開始實施試營運,而「於試營運『完成』之後,無妨礙系統商業運轉之情況(第 7.7.1 條第 1 項 i 款參照)」,始完成上開「機電項目規格書」所約定之「Provisional Acceptance(暫時驗收)」,申言之,在安卡拉捷運 CBTC 系統工程契約中,所謂「Provisional Acceptance stage(暫時驗收階段)」實際上係先「確

認試營運前之測試結果均成功」後，經完成「點交」並「開始試營運」，至「試營運完成之後，確認無妨礙商業運轉之情況」為止之程序，是以，無論係上開系統工程已被確認通過「機電項目規格書」第 7.1.2 條第 a 至 d 款所定測試結果均成功並辦理「點交」作業，抑或正在進行試營運，或已完成試營運而尚在確認有無妨害商業運轉之情況者，均可稱之為「in the provisional acceptance stage(處於暫時驗收階段)」，堪屬確定。

- (3)再者，○○○○公司就安卡拉捷運 CBTC 工程，負責施作之 M1、M2 及 M3 線上及車載 CBTC 系統，業於 104 年(西元 2015 年)8 月 4 日經土耳其採購機關(AYGM)等單位簽署報告確認○○○○公司上開工程之施作結果已通過系統整合測試(見卷附西元 2015 年 8 月 4 日由 AYGM 等單位簽署之 CBTC 系統整合測試通過報告可稽)，亦即○○○○公司有關安卡拉捷運 CBTC 系統工程，其依約負責施作之 M1、M2 及 M3 線上及車載 CBTC 系統已於 104 年 8 月 4 日經土耳其採購機關等確認其系統整合測試結果成功；又依 104 年(西元 2015 年)9 月 10 日由土耳其採購機關致函○○○○公司所稱：「《英譯：》Site integration tests and trial run will be commenced for the CBTC signaling system completed within the scope of the ongoing “Electromechanical Works of Ankara Metro Lines”

under the technical supervision of our General Directorate. 【《中譯：》在本局之技術監督之下，針對屬於安卡拉捷運系統機電工程之一且現已完成之 CBTC 號誌系統，即將開始現場綜合測試及試營運。】」（見卷附西元 2015 年 9 月 10 日土耳其採購機關致○○○○公司函文可稽），○○○○公司施作之 CBTC 系統工程至遲於 104 年 9 月 10 日已達獲准開始實施試營運之程度，換言之，該公司就上開工程之施工成果，業於 104 年 9 月 10 日經土耳其採購機關所組成之「Provisional Acceptance Commission(暫時驗收小組)」確認「試營運前之測試結果均測試成功」且已完成諸如存貨清單、技術書類、備品、安全報告之交付及人員之培訓並履行官方各項法律要求暨提出正式報告等「點交」事宜(前開「機電項目規格書」第 7 章第 7.7.1 條第 1 項 a、c、e、f、g、h 款規定參照)，凡此，依前開「機電項目規格書」第 7.7.1 條約定，應認該項工程自 104 年 9 月 10 日起即已處於上開規格書所稱「Provisional Acceptance」階段，要屬無疑。

- (4)第以，○○○○公司於本件採購案所提實績證明文件，即土耳其採購機關致函該公司之「安卡拉捷運 CBTC 系統現況說明文件」原文文本稱以該工程現處於「gecici kabul aşamasındadır」，經查確應譯為「provisional acceptance stage」，亦即中譯之「暫時驗收階段」，方屬正確翻譯，而該公司自

行製作之英文暨中文譯本卻將之譯作「substantial completion phase」及「實質完工」，於外語之轉譯上雖有差異甚明，然查，誠如前揭說明，據工程會函示意旨暨司法實務見解，該當本法第 50 條第 1 項第 4 款規定之「偽造、變造」，須以廠商所製作之投標文件內容與真實情況不符者方是，倘彼廠商之投標文件內容屬實，尚不得遽指其為上開規定所稱之「偽造、變造」；抑且，如前所述，關於安卡拉捷運 CBTC 系統工程，土耳其採購機關與○○○○公司於「機電項目規格書」所約定之「Provisional Acceptance」階段，實係兼含先「確認試營運前之測試結果均成功」後，經完成「點交」並「開始試營運」，至「試營運完成之後，確認無妨礙商業運轉之情況」為止之程序，此階段所指涉之工程進度範圍跨度甚大，無論上開系統工程已被確認通過「機電項目規格書」第 7.1.2 條第 a 至 d 款所定測試結果均成功並辦理「點交」作業，抑或正在進行試營運，或已完成試營運而尚在確認有無妨害商業運轉之情況者，均可稱之為「in the provisional acceptance stage(處於暫時驗收階段)」，是以，上開系統工程於上開實績證明文件原文文本發出之 105 年 4 月 1 日時，是否堪認已至所謂「substantial completion(實質完工)」之程度，洵應就該工程當時之情況為實質認定，猶不得僅以上開系統工程處於「Provisional Acceptance」階段即逕認其未

至「substantial completion(實質完工)」。

- (5) 參酌 FIDIC(即 Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils, 國際諮詢顧問工程師聯合會)出版之「Guide to the Use of the FIDIC Conditions of Contract for Electrical and Mechanical Works (Third edition)【即《FIDIC 機電工程契約條款使用指南》】」乙書,對「Taking Over(接管)」一詞之說明:「Taking over, sometimes referred to as “provisional acceptance” or “practical completion” occurs at the end of the construction stage of the Works or a section of the Works when, after passing the Tests on Completion...【《中譯:》接管,有時被稱為『暫時驗收』或『實質完工』,發生於工程施工階段之最後或於部分工程通過完工測試之後...】」(見卷附上揭書「Taking Over」項下之內容可稽;又按:「practical completion」於中文亦譯作「實質完工」,與「substantial completion」同義,而「take over」於中文有「接管」、「接收」、「佔據」或「占有」之意思),可見「provisional acceptance(暫時驗收)」與「substantial completion(實質完工)」均係指業主已然「接管」(即占有)承包商之工程施工成果之謂;兼以,復參美國建築師公會(The American Institute of Architects, 縮寫:AIA)所出版之工程範本 A201 就「substantial completion」之說明:「Substantial Completion is the stage in the progress of the Works when the Works or

designated portion thereof is sufficiently complete in accordance with the Contract Document so that the Owner can occupy or utilize the Work for its intended use. 【《中譯：》實質完工係指一工程施工之階段，亦即當全部工程或指定之部分工程已依契約充分完成，使業主得以依原定使用目的占有或使用該工程成果之謂。】」（見卷附上揭工程範本第 9.8.1 條關於「substantial completion」之說明內容可稽）及我國學者張南薰引據上開工程範本所為說明：「美國建築師協會(The American Institute of Architects，以下簡稱 AIA)的工程契約範本(A201 Document)自 1976 年起，對於完工即改採實質完工標準。目前實質完工標準的條文規定在 2007 年版 AIA-A201 的第 9.8.1 條中，係指，當工作物或指定部分，根據契約文件之內容，已完成到足以使定作人能依契約目的占有或使用時，即構成實質完工。因此，依據 AIA-A201 之條款，當定作人得以占有或依契約目的使用工作物時，即使細微部分尚未完成，亦已構成完工。」（見卷附氏著〈工程完工、驗收與報酬請求權關係之研究〉乙文第 88 至 89 頁），徵見所謂「substantial completion(實質完工)」，係指工程完成之程度，已達足令業主依契約原定之使用目的占有或使用該工程之成果而言。

- (6)準上，○○○○公司就安卡拉捷運 CBTC 系統工程之施工，既已達「Provisional Acceptance」之階段，

依上說明，堪認土耳其採購機關業已「接管」該工程之施工成果，而上開工程已於 104 年(西元 2015 年)9 月 10 日即獲准開始實施試營運，依雙方簽立之「機電項目規格書」第 7 章第 7.7.1 條第 1 項第 c、e、f、g 款之約定，○○○○公司顯於上開期日以前，依約將存貨清單、技術書類、備品、安全報告交付予土耳其採購機關(否則依上開規格書之約定，應無以開始試營運)，益徵該公司已將上開工程施工成果悉數點交予土耳其採購機關，足認土耳其採購機關於 104 年 9 月 10 日前即已依雙方契約之約定，占有上開工程之施工成果；抑且，上開工程之施工成果於試營運前應已全數完成契約所定之測試並已測試成功(上開「機電工程規格書」第 7 章第 7.1.2 條及第 7.7.1 條第 1 項第 a 款約定參照)，○○○○公司並於 105 年(西元 2016 年)3 月 17 日所提出之安全評估報告，亦稱：「Rina performed the independent safety assessment of the Specific Application of Metro Ankara Signaling System.....the signaling system can be put in revenue service for M1, M2 and M3 lines 【《中譯：》RINA(按：即 Registro Italiano Navale，受託實施安全評估之機構)針對安卡拉捷運號誌系統進行獨立安全評估...該號誌系統已可用於 M1、M2 及 M3 線(按：安卡拉捷運之 M1、M2 及 M3 線)之商業運轉】」等語(見卷附 RINA 安全評估報告可稽)，足見該公司所施作之安卡拉捷運 CBTC 系統工程及至 105 年 3 月 17 日時，

已達可資商業運轉之程度，故以土耳其採購機關至遲於 105 年(西元 2016 年)3 月 17 日以前，已屆得依契約使用上開工程施工成果之程度。職是之故，土耳其採購機關就安卡拉捷運 CBTC 系統工程，應於 105 年(西元 2016 年)3 月 17 日以前，即臻得依契約占有或使用上開工程施工成果之程度，核與前揭所敘「substantial completion(實質完工)」之定義並無不合。

(7)綜上，○○○○公司於本件採購案所提實績證明文件，即土耳其採購機關於 105 年(西元 2016 年)4 月 1 日致函該公司之「安卡拉捷運 CBTC 系統現況說明文件」，其原文之「gecici kabul aşamasındadır」如按字面直接翻譯，固與英文及中文譯本之「substantial completion phase」及「實質完工」在文意上有所差異，惟據卷內資料以觀，○○○○公司就安卡拉捷運 CBTC 系統工程之施工成果，至遲於 105 年(西元 2016 年)3 月 17 日以前，即得令土耳其採購機關依契約占有或使用該施工成果之程度，確實已達「substantial completion(實質完工)」之程度，是以，○○○○公司所提實績證明文件，其英文及中文譯本雖與原文按字面直接翻譯之結果有所差異，然該等譯本所載「substantial completion」及「實質完工」皆與安卡拉捷運 CBTC 系統於 105 年(西元 2016 年)4 月 1 日之實際工程進度相符，核無投標文件之內容與真實情況不符之情事，至堪認定。申訴

廠商訴稱○○○○公司所提實績證明文件之英文及中文譯本有本法第 50 條第 1 項第 4 款所定情事，應撤銷本件決標結果云云，自無理由。

8、○○○○公司以「安卡拉捷運 CBTC 系統現況說明文件」作為其實績證明文件，有無投標文件不符招標文件之情事？

(1)經查，○○○○公司所提出西元 2016 年(民國 105 年)4 月 1 日由土耳其採購機關致函該公司之「安卡拉捷運 CBTC 系統現況說明文件」，其英文及中文譯本所載「substantial completion」及「實質完工」洵與當時安卡拉捷運 CBTC 系統工程之實際進度相符，堪認上開工程確已實質完工，業陳明如前。

(2)參酌我國臺北市政府捷運工程局於 80 年 10 月 10 日編印之「捷運常用辭彙」對「實質完工」所為定義：「全部工程或指定之部分工程已依合約完成，已達業主預期使用功能，並經工程司書面認定者。」(見卷附上揭書第 153 頁內容可稽)，可知依我國捷運工程實務，其工程已臻「實質完工」者，即係謂工程成果已具備業主預期之使用功能而言，亦即工程業屬實質完工者，即堪認係業主使用後功能正常之屬。

(3)另參我國國內捷運相關工程實務：板南/中和線捷運工程號誌系統標就實質完工之規定為「依特別技術規範包含第 C.6.3 節所要求完成機電系統動

態及整合測試，準備營運前測試之所有工作。」；信義/松山線機電系統標實質完工規定：「當所有本系統工程之各子系統工程項目，依據特別技術規範順利完成會驗後，廠商須依照特別技術規範執行實質完工前之各項測試...」；環狀線機電系統標實質完工規定：「當本工程標依據特別技術規範順利完成所有會驗後，廠商須依照特別技術規範規定執行實質完工前應完成之各項測試...」(見卷附國內捷運工程機電系統特定條款相關案例節本可稽)；臺北都會區捷運系統萬大線機電系統工程關於實質完工之規定：「當本工程標依據特別技術規範順利完成所有會驗後，廠商須依照特別技術規範規定執行實質完工前應完成之各項測試...」(見卷附臺北都會區捷運系統萬大線針對實質完工之契約條款節本可稽)；臺中都會區捷運系統烏日文心北屯線機電工程關於實質完工之規定：「當本工程標依據特別技術規範順利完成所有會驗後，廠商須依照特別技術規範規定執行實質完工前應完成之各項測試...」(見卷附臺中都會區捷運系統烏日文心北屯線之契約條款節本)；高雄環狀輕軌捷運建設統包工程機電系統功能規範關於實質完工之規定：「本契約機電系統之實質完工有五項要件：...二、系統整合測試完成...」(見卷附高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)、(第二階段)之契約條款節本可稽)，足認依我國國內捷運工程實務，唯有依規定完成實質完工

前之各項測試，始認定工程已達實質完工之程度，換言之，凡經認定達實質完工程度之工程，均已經各項測試其功能正常，是則，臻於實質完工之工程，堪認係屬使用後功能正常者，洵堪認定。

(三)第查，本件投標須知第壹章第十條第(三)項第3款第d目固規定投標廠商出具作為實績證明文件之「使用情形證明書」應為「由採購機關(購)啟用後功能正常之證明」，惟國內工程法規未就「啟用」為定義之規定，而工程會及司法實務亦無就何謂「啟用」特為定義之說明或見解，而參酌工程會89年7月5日(89)工程企自第89017381號函示：「(說明二、)作業規定第二點第一項第一款所稱『啟用』日期，如係分規劃、設計、施工三階段分別辦理採購者，以次一階段『開始使用』前一階段成果之日為前一階段之『啟用』日期。」等旨，是「啟用」允按一般文義解釋為「開始使用」為宜，至所謂「啟用」是否限於「開始商業運轉」者，尚乏法令依據及司法實務見解，未可遽斷。

(四)綜據上述，○○○○公司提出「安卡拉捷運 CBTC 系統現況說明文件」之原文文本暨英文及中文譯本作為土耳其採購機關出具之使用情形證明書，並以之為本件採購案之實績證明文件，其英文及中文譯本均載該公司所施作之安卡拉捷運 CBTC 系統工程業已「實質完工」(其原文按字面直接翻譯之結果固與該公司所提英文及中文譯本有所差異，惟經查證後已知上開工程確已合於「substantial acceptance」之定義，已如前述)，則參酌前開「捷運常用辭彙」及前開我國各項捷運工程契約條款之成例，○○○○

公司就安卡拉捷運 CBTC 系統工程之施工，既已實質完工，堪認該工程之業主即土耳其採購機關得按預期之使用功能使用上開工程之施工成果，且上開工程業經各項測試其功能正常，足見上開工程之施工成果洵屬「啟用後功能正常」，基此，招標機關於開標當時，本於國內對於「實質完工」既有之定義(按：參酌前開「捷運常用辭彙」乙書)，並按我國捷運工程實務(按：參酌前開我國各項捷運工程契約條款之成例)，認定○○○○公司所提出之「安卡拉捷運 CBTC 系統現況說明文件」之原文文本暨英文及中文譯本，係屬投標須知所規定之使用情形證明書，並認其為合格之實績證明文件，於法尚無不合。申訴廠商猶訴稱○○○○公司所提上開文件不符投標須知而有本法第 50 條第 1 項第 2 款規定情事，求予撤銷本件決標結果云云，洵無理由，自堪認定。

三、綜上所述，申訴廠商就招標機關 105 年 4 月 13 日資格審查結果所提異議，業已逾越本法第 75 條第 1 項第 3 款前段所定 10 日法定期間，招標機關決定不予受理自屬適法；又關於招標機關 105 年 5 月 16 日決標結果，原異議處理結果固非無可疵議，惟申訴廠商於此部分所為異議及申訴均無理由，允無准予撤銷決標結果之理，是本件申訴均無理由，應予駁回。至本件兩造其餘陳述及主張，經審酌後認均不影響上開判斷結果，爰不一一論述指駁。

四、至於申訴廠商請求通知招標機關暫停採購程序乙節，依政府採購法第 82 條第 2 項規定，係屬本會職權事項，申訴廠商尚不得據以為請求之基礎。

五、據上論結，本件申訴為無理由，爰依本法第 82 條第 1 項規定判斷如主文。

新北市政府採購申訴審議委員會主任委員	葉惠青
委員	江獻琛
委員	李永裕
委員	李滄涵
委員	周熾容
委員	孟繁宏
委員	陳金泉
委員	黃淑琳
委員	廖宗盛
委員	蔡榮根
委員	黃怡騰

本審議判斷視同訴願決定，申訴廠商若有不服，得於本審議判斷書送達之次日起 2 個月內向臺北高等行政法院（臺北市士林區文林路 725 號）提起行政訴訟。

中 華 民 國 1 0 5 年 1 0 月 5 日