



# 最高法院檢察署新聞稿

發稿日期：100年1月6日

發稿單位：特別偵查組

最高法院檢察署特別偵查組偵辦臺北捷運內湖線工程弊案，因查無臺北市政府及臺北市政府捷運工程局（下稱捷運局）官員涉嫌不法實據，業予簽結；至被告馬英九部分，因其為現任總統，依憲法第 52 條規定不受刑事上之訴究，檢察官已予暫結，俟其卸任後再行分案辦理。本件原承辦檢察官簽結理由如下：

- 一、本件臺北市議員顏聖冠、張嘉玲、洪健益告發意旨略以：（一）臺北市政府推翻原臺北市議會之決議，將臺北捷運內湖線（現已與原捷運木柵線整合統稱為捷運文湖線）之系統由地下化之高運量，改為高架化之中運量系統，致原規劃之路線變更，預算增加新臺幣（下同）70 多億元；（二）內湖線興建係由完全缺乏捷運工程經驗之工信工程股份有限公司（下稱工信公司）以低價得標後，其後經 5 度追加預算，將原先之 328 億元預算增加為 667 億元，並任由工信公司將機電系統分包予加拿大商龐巴迪交通運輸股份有限公司（下稱龐巴迪公司），因認相關公務人員涉嫌圖利等不法犯行，而被告馬英九於民國 87 年 12 月 25 日至 95 年 12 月 25 日擔任臺北市長，負有主管督導之責，亦涉有圖利罪嫌。
- 二、綜合告發意旨及偵查所得資料，茲針對捷運內湖線工程（一）擅將高運量系統改為中運量系統、工程預算暴增；（二）任由工信公司將機電系統分包；（三）針對機電系統辦理物價調整 15 億餘元等三部分詳敘如後：
  - （一）有關擅將高運量系統改為中運量系統、工程預算暴增部分
    1. 高運量系統改為中運量系統
      - （1）內湖線由捷運局於 79 年間納入「臺北都會區大眾捷運系統建

設計畫第三期特別預算」(下稱第三期特別預算)中，經臺北市議會審查通過後，並於82年8月7日奉行政院核定，原即採與木柵線相容之「中運量系統」，且依據行政院之核示，如有增加預算應由臺北市政府負擔。

- (2) 82年10月8日臺北市議會捷運調查專案小組固決議「內湖線建議改採高運量系統」，86年4月間復決議要求內湖線採地下化高運量系統辦理規劃；惟因變更規劃將使所需經費超出原核定之預算，經臺北市政府函請交通部補助，交通部則於89年7月12日函覆不再補助。
- (3) 捷運局遂針對捷運內湖線進行民意調查，結果顯示多數民眾可以接受原行政院核定之方案，90年1月9日，捷運局乃提請臺北市議會第8屆第17次臨時大會第3次會議審議，經市議會最終投票表決，同意以行政院核定之中運量系統興建內湖線，此有市議會會議紀錄影本、「捷運內湖線規劃在行政院核定中運量系統後進行改採高運量系統研析之過程及最後仍採行政院核定案興建之相關說明資料」一冊等在卷可稽。**是本案內湖線採高架化之中運量系統，乃臺北市議會表決通過決議採行政院原核定之規劃興建，並非臺北市政府或捷運局官員恣意而為，告發意旨顯有誤會。**

## 2. 工程預算暴增

內湖線主要工程共分為CB410、CB420及CB430等三個區段標工程，另包括3個委託技術服務標、購買土地經費等工程預算，各區段標由不同之廠商得標，其中CB410標由工信公司於92年4月23日得標，此有卷附臺北市都會區大眾捷運系統木柵延伸(內湖)線工程基本資料一覽表暨相關標案資料可佐；而整個內湖線工程預算247億餘元，原係編列於「第三期特別預算」中，該特別預算辦理之5次追加減，僅第2次、第4次及第5次等3次之追加減預算與內湖線相關，經調閱內湖線歷

次變更設計、追加預算之相關簽稿、市議會決議、審查公文、動用預備金等資料，發現 83 年 7 月 18 日、91 年 1 月 24 日，整個內湖線工程已分別追加 178 億餘元、166 億餘元，其追加原因包括路線長度增加、增設車站、購地及拆遷補償費、增購電聯車等費用，**是以在工信公司得標前，總預算即已調整為 592 億餘元；工信公司得標後，內湖線於 94 年 1 月 11 日辦理追加預算金額 1 億餘元，97 年 4 月 25 日，因物價調整及增設車站第二出入口、轉乘停車場設施等原因，再由捷運局報請臺北市政府同意動支準備金 43 億餘元，並報請臺北市議會審議通過，至此內湖線歷經 4 次追加預算，已調整為 637 億餘元，此亦有捷運局歷次簽呈、臺北都會區大眾捷運系統建設計畫第三期工程特別預算分年預算表、臺北市議會歷次預算審議意見書、特別預算準備金動支數額表審議意見書、臺北市議會第 79 卷第 6 期公報等影本可資佐證，是本件之預算追加並非僅單一區段標即大幅增加至 667 億餘元，告發意旨顯與實情不符。**

(二) 有關任由工信公司將機電系統分包部分

**1. 本件採土建、機電合併招標並由土建廠商為投標廠商之方式，並非首例：**

(1) 查 CB410 區段工程標包含有 5 個土建工程子標、10 個水電、環控及電（扶）梯等工程子標、2 個軌道工程子標及 1 個機電系統子標（即 CB370 子標，包含電聯車、號誌系統、供電系統、通訊系統及機廠設施等 5 個系統），本件以土建廠商為主要投標廠商之原因，乃係因捷運局於 89 年間，為達到內湖線與木柵線以「一車到底」之規劃原則，去函 9 家中運量系統廠商進行商情調查，惟回應有投標意願僅西門子（原木柵線號誌製造商）與 Alstom（原木柵線車輛製造商）兩家廠商，遂在考量機電系統投標廠商競爭家數不多，影響競爭力、繼續使用馬特

拉系統有受制該公司之虞、土建廠商競爭家數較多具有較大之商業談判空間等競標環境之下，而訂立**土建與機電合併招標**並由**土建廠商為主要投標廠商之招標策略**，此有臺北市政府 91 年 4 月 11 日捷運內湖線機電系統文件備標作業簡報會議紀錄、捷運內湖線規劃興建及停駛事故專案調查報告等資料、並經傳訊證人即前捷運局局長常岐德證述屬實。

(2)次查，就臺北市目前捷運工程路網中，除木柵線係由國際之機電系統廠商主導外，其餘路線所採取之發包方式可區分為土木與機電工程單獨招標、土木與機電工程合併招標並由**土建廠商為投標廠商**兩種分式，此參諸卷附臺北市議會文湖線捷運調查專案小組調查報告有關歷次捷運工程之招標方式引用捷運局書面資料載明：「. . . 捷運工程初期路網之發包方式，在考量工程特性及規模下，多採**土建及機電系統分開招標**方式，機電系統各單項工程之電聯車、號誌、供電、通訊等亦曾分別招標。在捷運各線路網中，採土木與機電工程均單獨招標方式的有木柵線、興建中的工程如信義線、松山線及新莊/蘆洲線、環狀線，及已完工通車的淡水線、新店線、板橋線、南港線亦採此種單獨招標方式. . . 」、「. . . 木柵線係先就機電標系統工程（含土建之細部設計）發包（即系統標及土木設計標併標辦理國際招標），由馬特拉公司得標，捷運局再依馬特拉公司設計之**土建工程發包**與國內**土建廠商**施工，**土建**施工至規定之特定時點，再交給馬特拉公司進場進行機電系統設備之安裝與測試（此種發包策略係考量扶植國內廠商）. . . 」等語自明；而採**土建與機電標合併辦理**以**土建廠商為投標廠商**之標案，除內湖線外，尚有板橋線第二階段及土城線 CD550 標、中和 CC560 標等相關工程招標實例，此亦有上述調查報告及臺北市政府捷運局 99 年 12 月 3 日北市捷工字第 09934018100 號函所檢附之板橋線 CD550 標、中和線 CC 560 標工程合約影本

可資佐證，是本案內湖線採取土木、機電工程合併招標並由土建廠商為投標廠商之方式，並非捷運工程路網之首例。

## 2. 辦理採購過程合法

(1)按政府採購法固明文禁止「轉包」，惟允許「分包」，此觀同法第 65 條第 1、2 項「得標廠商應自行履行工程、勞務契約，不得轉包」、「前項所稱轉包，指將原契約中應自行履行之全部或其主要部分，由其他廠商代為履行」、同法第 67 條第 1 項「得標廠商得將採購分包予其他廠商。稱分包者，謂非轉包而將契約之部分由其他廠商代為履行」自明；次按所謂「主要部分」之定義，明訂於同法施行細則第 87 條「招標文件標示為主要部分或應由得標廠商自行履行之部分」，是衡諸上述規定，堪認政府採購法針對招標廠商得標後分包等履約責任，係授權招標機關得於招標文件中明訂之，並非單以工程金額為唯一標準。依卷附標資料，CB410 標案工程經費中，土建工程部分約 148 億元、水電環控約 13.6 億元、行駛路面約 8.4 億元、電（扶）梯約 10 億元、電聯車約 144.3 億元、號誌系統約 20.8 億元、供電系統約 14.1 億元、通訊系統約 14.1 億元及機廠設施約 6.1 億元等，合計約 370.9 億元，該標案中土建部分所佔之金額雖在單一施工項目中，所佔經費額度最高，惟機電系統 CB370 子標 5 項系統所佔經費合計約 190.9 億元，已達 CB410 標工程經費之 51.5%，惟揆諸上開政府採購法之相關規定，**CB410 區段標將土建與機電合併招標並由工程金額較少之土建廠商為主要投標對象，要非法規所不允許**，縱捷運局就此招標策略事後經監察院糾正在案，亦與圖利罪之刑責無涉。

(2)次按政府採購法第 36 條第 1、2 項明定「機關辦採購，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，需由具有相當經驗、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...」，投標廠商資格與特

殊或巨額採購認定標準第 11 條亦明定「採購標的內之重要項目，有就該等項目訂定分包廠商資格之必要者，適用本法有關投標廠商資格之規定」；查內湖線 CB410 標投標須知第二節之一第六項「有關專業分包廠商之承做能力及實績證明文件，投標廠商於招標階段免提送，相關證明文件應於開工後 60 天內由得標廠商送審」，第二節之一第四項亦明定分包廠商須具有相當經驗或實績、相當人力、相當財力等條件之特定資格與基本資格，其中有關相當資經驗或實績部分，廠商資格條件為「單一契約金額不低於 CB370 標工程總價之五分之二或不低於五個車站安裝測試或不低於八十個電聯車車廂採購」或「累計契約金額加總不低於 CB370 標工程總價或不低於十二個車站安裝測試或不低於二百個電聯車車廂採購」，此有卷附 CB410 標投標須知影本可佐，經核其內容與政府採購法第 36 條、「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第 4 條、第 5 條、第 11 條之規定並無不符，則機電分包廠商如符合投標須知所列規定，即符合 CB410 標所訂定之分包廠商資格條件；參諸卷附龐巴迪公司提出業主證明有關合約金額與工程項目（11 座車站安裝工程）信函、工信公司提出之工信公司及龐巴迪公司之資格證明文件、技術文件審核作業檢核表等，**堪認投標廠商確依規定提送文件送審，此部分之審查行政作業確已依規定執行，難認有何違反政府採購法及其子法之情事。**

(三) 有關機電系統辦理物價調整 15 億餘元部分

1. 工程會歷來立場

按政府採購法之主管機關為行政院公共工程委員會（下稱工程會），政府採購法令之研討、修正及解釋、標準契約之檢討及審定、各機關採購之協調、督導、申訴之處理等，均為其職掌，政府採購法第 9、第 10 條定有明文，則工程會對於物調原則

之立場，自應先予審究，合先敘明。查為因應國內營建物價劇烈變動，工程會於**93年5月3日**以院授工企字第09300172930號函頒訂「中央機關已訂約工程因應國內營建物價變動調整處理原則」（下稱物調原則）明訂：「機關辦理工程採購，實際完工日期在92年10月1日以後者，因近期國內營建物價劇烈變動，廠商要求依本處理原則協議調整工程款且機關原預算相關經費足敷支應者，**無論原契約是否訂有物價調整規定，機關應同意以行政院主計處公布之台灣地區營造工程物價指數表內之總指數，就漲跌幅超過2.5%部分，辦理工程款調整**」，並於同日以院授工企字第09300172931號函通知各縣市政府，得準用該處理原則辦理物價調整。

2. 本案捷運局已於契約中明文排除機電系統適用物調原則、且該機電系統分包廠商為外國廠商即加拿大龐巴迪公司，事後同意予以物調，是否與上述原則有違而涉有不法？

(1) 經查：經向工程會函調其歷年來物調之相關函示，**該會對於國外製品是否適用物調原則，考量之標準在於「有無營建物價劇烈變動情形」**，此觀其函釋「機關如為查察廠商進口設備成本是否因而增加，而於依前開處理原則辦理契約變更時，於契約中載明廠商申請物價調整時所應提出之調整數據及相關佐證資料，尚無不可」、「所稱進口設備及材料如有相關價格變動之情形者，得由機關自行決定是否參考物調原則辦理」等語自明，有卷附工程會**93年12月15日**工程企字第09300461480號、**94年5月12日**工程企字第09400157960號、針對交通部民用航空局飛航服務總臺及中鼎工程股份有限公司函詢有關進口製品、材料是否適用物調原則之疑義之函釋可佐，足徵工程會針對國外進口製品、材料並未有排除適用物調原則之規定。

(2) 次查，工程會93年5月頒佈之物調原則固明訂「無論原契約

是否訂有物價調整規定」均得辦理工程款調整，已如前述，倘原契約已明訂「無物價調整規定」者，依該會歷來函釋意旨，亦均陳明「縱契約訂有無物價波動調整之規定，仍有該處理原則之適用，惟應先辦理契約變更」之原則，此亦有該會 94 年 10 月 13 日工程企字第 09400369060 號、95 年 7 月 27 日工程企字第 09500271900 號及同年 9 月 29 日工程企字第 09500370040 號分別函覆辰宇法律事務所、台北縣政府及金門縣政府之相關函文附卷可參，是不論契約有無明訂物價調整或已明訂無物價調整之條文，均得依物調原則辦理物價調整。

(3)綜上說明，依工程會歷來之函示意旨，國外進口設備及材料並未排除物調原則之適用，契約縱有明定排除條款，亦得依物調原則辦理。

### 3. 捷運局辦理本案機電系統物調之歷程

(1)經查，捷運局於 91 年間，因考量機電系統標採購案有其特殊性，相關設備之設計、製造、安裝、測試大多在國外進行，經市府簽核同意後，於契約中明訂捷運機電系統排除物調原則之適用，此有北市捷運局 91 年 10 月 31 日簽呈在卷可稽，北市府捷運局迄 96 年 5 月以前，仍據上開簽呈，主張捷運機電系統應排除物調原則之適用，此有卷附北市捷運局 93 年 6 月 21 日北市捷工字第 09331462900 號函、臺北市政府 96 年 5 月 16 日府授工採字第 09630132000 號函可資參照，合先敘明。

(2)次查，工信公司得標 CB410 工程標後，於 94、95 年間，針對機電系統 CB370 子標，曾多次要求依物調原則辦理物價調整，為捷運局以契約已明文排除為由拒絕，此有卷附工信公司與捷運局歷次往來函文可資佐證，並據證人即前工信公司專案經理吳述斌證述屬實；惟內湖線 CB410 標土木工程受地下箱涵、管線遷移及颱風、防汛期等非可歸責於廠商之因素影響，工期受有展延，機電系統無法如期進場，為達成期通車之目標，機電

系統安裝測試時程，由原訂 19 個月壓縮為 14 個月，此參諸北市捷運局東區工程處（下稱東工處）96 年 3 月 16 日北市東土字第 09660268700 號函甚明；96 年 3 月間，龐巴迪公司副總裁 Mr.Mick Franzettam 拜會捷運局討論各項完工期程可行性評估時，表示如不給予物調，該公司將受有物價上漲及趕工之雙重損失、如須趕工該公司將另要求趕工費用、未收到機電物調費用前，無法對任何時程作出承諾... 等，此有捷運局機電系統工程處（下稱機工處）96 年 3 月 26 日北市機中所字第 09660389900 號函、99 年 10 月 12 日 09961612800 號函所附電子郵件在卷可參，並據證人常岐德、機工處處長蔡天和、副處長陳景池及中運量工務所主任駱仁宇證述屬實；因此，捷運局乃於 96 年 4 月 16 日以北市捷工字第 09630875800 號函，指示機工處針對機電系統之物調爭議就「契約及法律層面研析，並請工程會釋示辦理」，同年 5 月 1 日，機工處幫工程司廖新豐檢具原契約相關資料敘明本案機電系統未適用物調原則之考量等原因函請工程會釋示，**工程會於 96 年 5 月 25 日以工程企字第 096 00179250 號函釋「縱契約已敘明排除適用因物價指數變動而調整契約價金，仍得準用該處理原則，惟應先辦理契約變更」、「不應僅以該工程設備之設計、原料及零件採購、製造是否在在國外進行為唯一考量依據」、「應視該等製品有無處理原則規定所稱營建物價劇烈變動情形，本於權責核處」之物調原則，有各該函文附卷可參。**

- (3)另為釐清法律上爭議，機工處物管科另於 96 年 8 月 3 日簽奉機工處處長蔡天和核可，委託務實法律事務所提供本案物調爭議之法律意見，該事務所認：「**物價調整乃涉及民法第 227 條之 2 情事變更原則及政府採購法第 6 條所揭槓之公平合理原則**」、「**縱然貴局對機電系統標向來採取將物價指數波動之風險**

由廠商負擔…，惟如物價變動劇烈以非訂約當初所得預料，並未反應於其投標價中，如由廠商負擔，確實顯失公平」、「各地區工程處基於工程會、貴府函文及誠實信用原則之法理，亦均以契約變更辦理物價調整，故 CB410 標之機電系統、電梯及電扶梯等子標，若貴局仍主張不適用物價調整，未來如廠商提請調解或提付仲裁，判斷結果恐不利貴局」，此有該法律事務所 96 年 10 月 5 日務實發文法字第 125 號函法律意見附卷可參。

(4)另於 96 年 10 月 5 日，機工處中運量工務所主任駱仁宇檢附上述工程會函示與法律事務所出具之法律意見，簽請將本案之物調門檻調高為 5%（即廠商舉證其受有物價調漲損失超過 5% 以上者始給予物調），以工程會頒布之計算方式，核算本案機電系統子標物調費用約 14.6 億餘元，電梯及電扶梯子標之物調費用約 0.51 億餘元，合計為原契約工程費之 7.7%，並訂立 5 個物調款項之里程碑，要求廠商達成設定之條件與時程後，始同意支付部分比例之物調款，經會辦工務局、法規委員會、政風處、主計處後，均無不同意見，嗣由市府秘書長李述德於同年 11 月 13 日以市長郝龍斌丙章用印並批示「如擬」後決行，此有上開函文及各科室會辦單附卷可佐。

4. 捷運局就物調立場之轉折是否涉有不法

(1)經查，捷運局為釐清上開「進口設備是否適用國內物調原則」、「原契約已排除物調是否適用物調原則」之爭議，業經函請主管機關釋示，已如前述；另經傳喚證人即工程會物調業務承辦人員陳世超、代理科長杜國正、科長洪瑞智等人，均證稱就上述疑義工程會一貫立場係均得以適用物調原則，並有卷附工程會 93 至 95 年之歷次物調函釋可佐，難認本案機電系統事後予以物價調整與工程會頒佈之物調原則有何相悖；次查，國外製品是否適用物調原則，其考量之標準在於「有無營建物價劇烈變動情形」，並授權機關依職權審核亦詳如前述，並據證人陳

世超證述甚詳，觀諸工程會物調原則係以行政院主計處公布之臺灣地區營造業工程物價指數表內之總指數，就漲跌幅超過2.5%之門檻作為是否辦理物調之依據，則捷運局依據工信公司提出國內外物價波動比較表及合約採購時程之物價指數波動表，作為證明機電系統確受有物價波動影響依據，比對工程會物調原則之判斷方式亦非全然無據，況上開判斷方式亦經崇實法律事務所出具法律意見認可，此有上開崇實法律事務所函暨法律意見、捷運局機工處99年10月12日北市機中所字第09961612800號函及附件、99年10月26日北市機中所字第09961740600號函暨附件可資佐證，要難謂市府或捷運局之公務員有何違法或圖利犯意；又捷運局將本案物價調整之門檻提高為5%，針對營造物價總指數就漲跌幅超過5%之部分，始納入物調公式計算，以維護機關權益，亦難認有何違失。

- (2)由上開捷運局辦理物調之歷程觀之，該局實因龐巴迪公司提出同意機電物調始進行工程時程協商之要求，才鬆動先前反對物調之態度，著手研商機電物調可能，參酌卷附捷運局96年10月5日物調擬辦簽呈所載「本於通案性一體適用之原則，如其他各線之機電系統、電梯及電扶梯廠商主張本局應支付物調費用時，在預算額度內先行主張契約金額不因物價指數變動而調整」、「倘廠商願以內湖線同等之趕工事實或其他有利於本府之配合事項時，再以內湖線同等之物調計算方式支付物調費用」等文字，堪認**捷運局為確保內湖線於98年6月30日前營運通車，乃同意辦理物調之重大原因之一；惟該局人員辦理物調，事前既經主管機關函示、並委請法律事務所出具意見，復簽請相關科室會辦意見，要難認有何違法之可言。**

5. 臺北市政府公務人員是否涉有不法

95年5月起，由副市長林崇一或副秘書長楊錫安主持內湖線

土建工程暨瓶頸路段加速施工之督導會議，針對工信公司提出之機電物調要求，其會議結論均為「請主辦機關參酌契約等規定辦理」、「請工信公司舉證物價上漲之具體事實，再請捷運局與廠商協商，以尋求公平合理之共識」等，要求捷運局與廠商協商處理，並無特定立場，與上開工程會 96 年 5 月 25 日函釋之原則亦無相悖，此有卷附第 7、8、10、11、12、14 次督導會議紀錄可佐；另經傳訊機工處處長蔡天和、副處長陳景池及中運量工務所主任駱仁宇、承辦人廖新豐、物管科科长黎煥霖、承辦人張開生、工管處處長余念梓等相關承辦公務員及崇實法律事務所律師藍弘仁均證稱，前開機電物調爭議係由機工處處長、幕僚及承辦人依工程會函釋及律師意見討論所得之共識，未受市府高層施壓或接受廠商私下請託；證人即前工信公司專案經理吳述斌證稱，有關物調爭議，其 95 年以後之聯繫窗口為機工處，並非市府，工信公司要求之物調款項為 35 億，最後捷運局只給 15 億，且設定 5 個付款里程碑，款項不是一次給，也不是給工信，是給龐巴迪等語；另證人即前臺北市政府副秘書長楊錫安、秘書長李述德亦證稱，捷運局就上開物調爭議上簽後，會簽各相關科室，渠等再依分層負責之原則依序簽核，事前並無長官授意等語；**參酌卷附上開簽呈及本案契約變更文件，機工處於 96 年 10 月 5 日擬辦後，依程序會辦市府工務、法規、主計、政風局處後，於同年 11 月 13 日由證人李述德代市長郝龍斌決行簽核，嗣於 96 年 12 月 6 日依規定辦理契約變更，行政程序堪稱完備，要難遽認有何違法情事，況本案經監察院調查後，除就發包策略認有不當而提案糾正，就機電物調部分則認契約已規定不再物調，工程會卻函釋仍得準用物調原則，對於其他投標廠商，有違公平原則，允宜檢討，亦未認定臺北市政府就此部分有何違法情事，有監察院糾正案文附卷可佐，尚難認臺北市政府相關公務員就機電物調部分涉有**

**何不法犯行。**

6. 另經指揮法務部調查局臺北市調查處清查臺北市政府秘書長李述德、副秘書長楊錫安、捷運局局長常岐德、捷運局副局長、總工程司、副總工程司、機工處處長、副處長、相關承辦公務員及其三親等親屬與工信公司內湖施工處處長詹明堂、龐巴迪公司代表人陳耀仁、工程師張兆麟等相關人員之銀行帳戶，及工信公司及龐巴迪公司內湖線工程款專戶等 **128 人所設立共 443 個銀行帳戶交易明細資料進行資金清查，未發現有資金異常進出情形**，有臺北市調查處 99 年 12 月 29 日肅字第 09943191270 號函可佐，是本案並無臺北市政府公務員瀆職或收賄行為之積極證據。

三、綜上各情，捷運內湖線高運量系統改為中運量系統、工程預算加增、招標策略及針對機電系統辦理物價調整 15 億餘元等，尚查無捷運局或臺北市政府官員涉有何圖利不法犯行，爰予簽結。

四、至被告馬英九部分：按**憲法第 52 條規定「總統除犯內亂或外患罪外，非經罷免或解職，不受刑事上之訴究」**，復依司法院大法官會議釋字第 627 號解釋「**憲法第 52 條規定「不受刑事上之訴究」**，係指刑事偵查及審判機關，於總統任職期間，就總統涉犯內亂或外患罪以外之罪者，暫時不得以總統為犯罪嫌疑人或被告而進行偵查、起訴與審判程序而言」，而被告馬英九既為現任總統，自應依上開規定就其部分擬暫予簽結，俟其卸任總統職位後再行分案偵辦。