臺灣臺北地方法院民事判決

104年度重訴更一字第15號

原　　告　遠通電收股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　張永昌

訴訟代理人　張立業律師

林孝璋律師

石興亞

謝松樺　　新北市○○區○○路00號15樓

被　　告　交通部高速公路局

000000000000000000

法定代理人　趙興華

訴訟代理人　黃裕文

彭木田

莊國明律師

侯雪芬律師

柳慧謙律師

上列當事人間給付費用事件，本院於109 年3 月5 日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

一、按當事人得以合意定第一審管轄法院，但以關於由一定法律關係而生之訴訟為限，前項合意，應以文書為之，民事訴訟法第24條定有明文。經查，本件被告住所地雖非屬本院管轄，惟依兩造所簽訂之「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案契約第24.3條已明定「雙方同意以中華民國臺灣臺北地方法院為第一審管轄法院。」，是本院就本件訴訟有管轄權。

二、按當事人法定代理人代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人承受其訴訟以前當然停止，民事訴訟法第170條有明文規定，復按第168條至第172條及前條所定之承受訴訟人，於得為承受時，應即為承受之聲明，同法第175條第1項亦規定甚詳。被告法定代理人於本件訴訟繫屬期間依序變更為吳木富、趙興華，業據渠等具狀承受訴訟，並提出交通部民國105年8 月12日交人字第10550109661 號函、105 年10月6 日交人字第10500319102 號函為證（本院卷二第174 頁、第184頁），核無不合，應予准許。

三、又本件被告原為交通部臺灣區國道高速公路局，嗣於107年2月12日因機關整併而變更為交通部高速公路局，同日起原掌理事項亦變更由交通部高速公路局管轄，是被告主張繼受原由交通部臺灣區國道高速公路局簽訂之系爭契約等語，當屬可採。

四、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加。但被告同意者，擴張或縮減應受判決事項之聲明者，不在此限。民事訴訟法第255 條第1 項第1 款、第3 款分別定有明文。經查，原告起訴時，原依據兩造於96年8 月22日簽訂交通部臺灣區國道高速公路局「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案本契約（以下簡稱「系爭契約」）第4.3 條之約定，請求被告應給付原告新臺幣（下同）31,960,474元，及自本書狀繕本送達之次日起至清償日止，按法定年利率5 % 計算之利息」，其中包含補償硬體建置費18,600,258元、維運成本7,104,848 元、重置費用6,255,368 元，3 項共計31,960,474元 。嗣於108 年11月27日具狀撤回維運成本及重置費用部分，復於同年12月20日撤回硬體建置費中之4,914 元，變更其訴之聲明第一項為：「被告應給付原告18,595,344元，及自本書狀繕本送達之次日起至清償日止，按法定年利率5%計算之利息」。均核屬減縮應受判決事項之聲明，且被告亦表示同意（見本院卷七第135 頁、第624 頁），依前揭規定，均應予准許。

貳、實體部分：

一、原告主張：

㈠兩造於96年8 月22日簽訂系爭契約，約定由原告先行籌措資金，並將高速高路電子收費建置、營運、維護、操作及行銷服務等相關工作委由原告處理，依系爭契約附件8 ，即被告公告之招商文件第六章第6.3 節規定，計程電子收費區位之設置點包括：⑴兩交流道間之主線路段；或⑵各交流道出入口。被告於100 年12月15日同意原告依前述招商文件「兩交流道間之主要路段」設置收費區位之規定而規劃之「計程建置計畫書」。嗣於102 年12月30日被告封閉所有聯外道路，並於103 年1 月2 日開始實施計程收費。惟被告於103 年2月18日以業字第1036001663號函通知原告將於西湖服務區設置聯外道路，要求原告預為增建收費區位等語，原告則先以103 年3 月6 日總發字第1030000329號函表明本案涉及系爭契約第4.3 條之工作範圍變更等語，再以103 年4 月30日總發字第1030000589號函說明於保留契約上一切請求權後，先勉予配合辦理等語，原告並於103 年12月1 日完成收費區位之增建及啟用，後經爭議協調委員會於104 年2 月16日作出被告應適度補償之決議。而本件被告於計程收費後，開放西湖服務區聯外道路進出高速公路，原告因此必須新增「西湖服務區」收費區位（下稱系爭收費區位），自屬工作範圍之變更，被告依系爭契約第4.3 條約定，應補償原告因此所增加之硬體建置費用包括：1.收費門架建置相關費用：⑴土木基礎及鋼構工程費，計4,719,588 元；⑵設計監造顧問費1,096,839 元；⑶交維與機電工程計4,030,660 元；⑷光纜工程，計303,510 元。2.電子收費設備採購：⑴天線，計345,647 元；⑵偵測設備安裝，計1,123,584 元；⑶DC轉換設備，計40,499元；⑷）路側主機設備，計340,624 元；⑸車輛偵測設備，計1,541,862 元⑹DVR 系統，計605,220 元；⑺訊號交換器141,120 元；⑻執法設備1,902,53元；⑼)車牌辨識系統，計186,539 元；⑽網路傳輸設備，計294,566

元；⑾系統S/W ，計1,890,000 元；⑿KV M設備，計32,550元。以上合計硬體建置部分費用為18,595,344元，請求被告給付上開費用等語。

㈡服務區聯外便道非屬契約所定之「計畫路線範圍」，被告開放此種計劃路線外之便道所額外衍生之收費區位設置需求，自構成契約4.3 條之工作範圍變更。依據招商文件（建置營運契約附件8 ）第一章第1.3.2 節（原證9 ），高速公路電子收費系統建置及營運計畫預定之路線範圍，亦即原告之工作範圍為：⑴高公局既有已接管營運之國道路線範圍；⑵高公局未來預定接管營運之興建中及規劃中國道路線。2.招商文件附件C 之「民間參與計畫環境現況及條件」第1.2.2 條（原證10），則詳細列舉「申請時規劃路線範圍」包括：①國道一號（含汐止至五股高架路段）；②國道二號；③國道三號（含東湖交流道--國三系統交流道及預定92年底完工通車之龍井交流道--快官交流道、九如交流道--林邊端）；④國道三甲⑤國道四號（清水--豐原端）；⑥國道五號（南港系統交流道--石碇交流道段）；⑦國道八號；⑧國道十號。由上述規範可知，契約所稱之「國道路線範圍」，係指「高公局可營運接管」之國道路線範圍，包括「國道各主線路段」及「相關交流道」，而服務區聯外道路本身，依據「高速公路服務區設置或開放地區聯外道路審查要點」第7條，其路權係歸屬於地方政府，被告既無服務區聯外便道之路權，自無「接管營運」該道路之可能，故服務區聯外便道不符合契約所定之「高公局既有已接管營運之國道路線範圍」，其非屬原告之契約工作範圍甚明。是以，被告辯稱西湖服務區聯外道路開放係屬「國道路線範圍變動」，進而主張因此所額外衍生之系爭收費區位增設需求，屬原告之契約工作範圍等等，顯係對契約約定之誤解。

㈢被告另辯以：因開放西湖服務區聯外道路所增設之收費區位，其設置地點均位於國道3 號主線上，故屬於原告之契約工作範圍云云，惟：1.由前述招商文件規範可知，兩造所簽

訂之系爭契約，係約定由原告於被告所接管之國道路線範圍內，建置營運電子收費系統設備，為其辦理國道通行費徵收業務。於此契約前提下，原告豈可能將收費區位設置於被告所轄之高速公路以外路段？若被告主張成立，豈非原告須向地方政府租借土地蓋設門架，方有構成工作範圍變更之可能？況本案是否構成工作範圍變更，應視相關收費區增設原因為何，非僅以設置地點為斷。倘被告此種「只問設置地點，無視增設原因」之主張成立，則於上述契約前提下，契約第4.3 條之工作範圍變更約定恐將淪為具文。

㈣關於99年11月16日「第3 次計程收費區位研商」會議，該次會議確立收費區位設置原則為：⑴單出口交流道；⑵多出入口交流道；⑶兩交流道相鄰兩匝道與地方道路或聯絡道立體交叉處對應里程小於1 公里者；⑷號誌化路口；⑸開放重機路段；⑹可迴轉之服務區；⑺高公局專用匝道。依「明示其一，排除其他」之法理，兩造於上述會議結論中，仍認定計程收費區位設置應以交流道為原則，非屬交流道，但經雙方同意例外比照交流道設置者，僅有「號誌化路口」、「可迴轉之服務區」及「高公局專用匝道」三者，並不包括服務區聯外道路，況且被告於102 年12月30日實施計程收費前，已完全封閉服務區聯外道路，如兩造間有被告所謂之共識，被告何必封閉服務區聯外道路。另「可迴轉之服務區」係指「用路人在無須離開高速公路封閉系統之狀況下，即可於服務區內進行迴轉往反方向行駛（由北上轉為南下或反之）」，例如關西服務區，用路人在無須離開服務區及高速公路系統下，即可於服務區完成南北向迴轉行為。而本案之西湖服務區本身仍不具備南北向迴轉功能，用路人必須先離開高速公路封閉系統後，再於平面道路轉向以進入對向高速公路，縱使開放聯外道路後，亦同，故西湖服務區本身不能稱為「可迴轉之服務區」。

㈤依「高速公路及快速道路交通管制規則」第2 條，「交流道」係指「高速公路與快速公路相互間，高速公路或快速公

路與其他道路連接，以匝道構成立體相交之部分」，此定義自兩造96年簽訂系爭契約迄今，從未曾變更，而服務區聯外便道於結構上並無「以匝道構成立體相交」，故其於法規上不符合交流道之定義甚明。遑論被告就交流道及服務區聯外道路，分別訂有「高速公路增設及改善交流道設置原則」與「高速公路服務區設置或開放地區聯外道路審查要點」，兩者不僅辦理要件、評估方式、審查重點及費用負擔（交流道設置費用主要由被告負擔，聯外便道由地方政府負擔）均不同，「高速公路服務區設置或開放地區聯外道路審查要點」第二點更明文規定：「本要點適用對象為地方政府提出申請設置或開放之服務區聯外道路，若審查結論認定服務區設置或開放聯外道路後，對高速公路主線服務水準及服務區營運效能有所減損，則地方政府仍應循『高速公路增設或改善交流道申請審核作業要點』，依程序申請增設交流道。」足見，被告在其實際業務執行上，亦將交流道及服務區聯外便道視為不同客體。倘被告確如其所主張，認定交流道與服務區聯外道路具有「功能或效用之可替代性」，又何須於法規面及作業面上為不同對待？

㈥原告辦理本計畫案之成本，主要包括建置成本、營運成本及資產汰換成本等，而最直接影響建置成本者，即為高速公路各收費區位之土建及機電建置費用，惟有將國道路線範圍，亦即工作範圍予以特定，原告方能據以預估契約期間可能發生之建置成本，進而就財務可行性及是否投標參與本計畫案評估。系爭契約（招商文件）明文原告之工作範圍僅有國道主線路段及交流道，原告已依此預先估算評估未來可能新建之收費區位及其建置成本，並據以決定參與本BOT 案，倘再容許被告於事後片面以「效能相同」為由，恣意將當初契約未提及之「服務區聯外道路」，事後透過解釋方式納入工作範圍，而不構成工作範圍變更，則被告未來恐可再將其他與國道路線無關之道路納入，將使原告之建置成本無限制擴大而無法預測。原告當初信賴招商文件內容，據以為基礎估算

之建置成本，將全數遭到推翻，而允許被告事後片面變更工作範圍而無須補償，更等同於宣告「ＢＯＴ 主辦機關於招標時所公告之招商文件，其所載之工作範圍內容僅供參考，主辦機關事後有片面擴大工作範圍之權利」，撕裂我國民間參與公共建設制度及公私夥伴關係者，莫此為甚。另者，被告辯稱原告的契約義務是在18年4 個月內營運高速公路收費，無論新開設交流道或是聯外道路，均屬於原告工作範圍云云，已嚴重悖離促參法之立法精神，明顯係將民間廠商作為免費之金錢來源，違反誠信及公平原則，實非主辦機關辦理促參案件應具備之正確態度。

㈦關於原告投資計畫書中之「財務計畫書」，係依據被告提供之下列數據，據以評估財務可行性後，而提出委辦服務費之報價：1 、被告招商文件提供之各類車輛預估車旅次或延車公里數（附件B4，見原證32第10頁、第11頁），計算委辦服務收入。2 、建置成本（建置成本包含電子收費設備及相關土建、機電、系統之成本）、營運成本費用（建置營運公司之運作包括人事、辦公房舍設備及用品、網路通訊、水電、維修、行政管理等費用）、資產汰換成本（為維持電子收費系統之準確度及效率所必須之汰換成本）等支出，其中土建、機電、系統之成本，係依據被告招商文件申請須知之附件C 「民間參與計畫環境現況及條件」（原證33），被告提供之交流道數量據以計算。查依附件C 「民間參與計畫環境現況及條件」，原告計程收費僅須建置269 個收費區位，然於102 年底實際完成計程建置時，原告須建置高達319 個收費區位，數量增加約19% ，然該等新增交流道，並未增加原告委辦服務費之收入，僅增加原告之建置成本，該等新增交流道已屬原告工作範圍外事項，因此增加之費用原告將另行向被告主張，而西湖服務區聯外道路，既非交流道，又係於實施計程後新增，被告更應予以補償，始符公平原則，否則原告之委辦服務費報價即應予提高。

㈧原告提送之計程建置計畫書，於第一章「收費區位之及系統

佈設原則」，均依據招商文件及99年會議結論辦理。原告102年提送「計程電子收費階段『增/ 改建收費區位作業程序』」，其中有關計程收費階段收費區位之增建原則，仍維持上述招商文件及99年會議之結論，並未包含西湖服務區聯外道路開放之情況。102 年12月30日，被告終止23個收費站計次收費，改按里程多寡計算通行費之計程收費方式，被告同日於西湖服務區聯外道路入口設置「因配合計程收費，102 年12月30日00時便道封閉，請改道」公告，本案自始不在兩造約定之計程收費佈設原則範圍內。依兩造間系爭契約之附件，即招商文件申請須知「附件C 、民間參與計畫環境現況及條件」，應建之收費區位總數量應為317 處，被告稱兩造約定應建置373 處收費區位云云，與事實不符。101 年10月11日該次會議結論第六點「本會議召開之目的為計程建置工程進度之追蹤及監控，故有關E T C 按契約爭議並非本會議討論範疇. . . . 」，由此可知，兩造召開該次會議之目的，純粹係討論施工進度問題，不涉及契約爭議，故被告引用該段文字推論兩造契約工作範圍，已然違背兩造當時會議之真意與目的。

㈨並聲明：1.被告應給付原告18,595,344元，及自本書狀（民事撤回訴之一部㈡狀）繕本送達之次日起至清償日止，按法定年利率5%計算之利息。2.原告願以現金或等值之遠東國際商業銀行營業部發行之無記名可轉讓定期存單為擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：

㈠兩造並未明確約定計程收費階段之收費區位應如何設置，只要在國道路線範圍內設置即可，具體設置地點依申請須知第6.3條規定由原告自行規劃，參以原告就本案也是在國道3號主線上設置「西湖服務區」之收費區位，故原告主張收費區位限制設於國道主線及交流道，並未包含服務區之聯絡道路云云，顯有誤解。再者，兩造均認知計程電子收費區位之決定原則為須確實達成計程電子收費目標（參申請須知第6.3.

條），亦即所有使用國道之用路人均要依照其所行經之門架，按門架應收金額收取通行費，故不管是經由交流道、系統交流道或服務區等出入口進入高速公路主線之車輛，均應確實收取通行費。而高速公路多有增設交流道等出入口之情形，故系爭契約亦約定，縱原告已將計次收費系統轉換為計程收費系統，只要國道路線範圍有所變動，原告均應因應國道路線範圍變動而建置該等國道路線之計程電子收費（見系爭契約第2.2.3 條），故原告因應「被告增設西湖服務區聯外道路出入口」之路線範圍變動，而於國道3 號主線上增設系爭收費區位，自在原告之契約工作範圍內。

㈡又兩造於99年11月16日召開「第3次計程收費區位研商」會議，研討各類型交流道之計程收費區位設置原則，其中就「可迴轉之服務區」作成「考量收費公平性，應將其視為交流道，並據此設置收費門架」、就「高公局專用匝道」作成「應視為交流道型式，並據以規劃收費區位」，足見兩造均已明確認知並達成共識，設置收費區位並非拘泥於法規定義之交流道，舉凡具有交流道型式及功能，雖不以交流道稱之，基於收費公平性，依約仍應設置收費區位，並在原告之契約工作範圍內（請參被證1 契約第4.2.1 條）。西湖服務區之聯外道路雖非交流道，但係在國道3 號高速公路路權範圍內所開闢，藉此與平面道路相通，用路人即可：①利用西湖南下服務區之聯外道路，由平面道路進入西湖南下服務區，並經由西湖南下服務區出口匝道進入國道3 號高速公路南下車道、②利用西湖北上服務區入口匝道，由國道3 號高速公路北上車道進入西湖北上服務區，並經由西湖北上服務區之聯外道路連接平面道路（被證7 ）。由上可知，西湖服務區之聯外道路，雖不以交流道稱之，實際上仍具交流道性質，依兩造所確定「收費公平性」之收費區位設置原則，原告即負有設置收費門架之契約義務而為其契約工作，新設西湖服務區聯外道路之性質與功能既與新設交流道相同，依前揭收費區位設置原則，自屬原告之契約工作至明。原告主張

此非伊契約工作而要求被告負擔建置、維運等費用，果屬實情，西湖服務區聯外道路收費區自不在系爭契約約定範圍內，原告不得依約請求委辦服務費（見被證1 契約第7.4條），但原告非但請求此部分之委辦服務費，更主張應由被告負擔建置、維運等費用，顯不合理。

㈢兩造簽訂系爭契約，係約定由原告先行籌措資金，負責高速公路電子收費系統之建置、營運、維護、操作及行銷服務，再依雙方議定之委辦服務費用及支付方式，於原告將電子收費通行費收入繳交被告後，再由被告支付委辦服務費用予原告，俟契約期間屆滿時，原告移轉高速公路電子收費系統營運權及與營運有關之必要設施所有權予被告（見被證1 契約前言），原告在被證1 契約之18年4 個月期間內（見被證1契約第2.1 條），取得建置及營運國道電子收費之權限，系爭契約之性質為BOT （請參促參法第8 條第1 項第1 款），此為兩造所不爭執。兩造若未簽訂系爭契約，國道電子收費之建置及營運本均由被告辦理，被告為將契約期間內之建置及營運權限之「全部」BOT 給原告，在契約期間僅單純扮演「主辦機關」之角色（請參促參法第1 條），在契約期間內，所有原本應由被告辦理之建置及營運工作，自兩造簽訂系爭契約後，均應由原告辦理，被告無從亦無需置喙，始符兩造簽訂BOT 契約之精神；既然被系爭契約期間所有之建置、營運及維修工作，只要屬於在沒有簽訂系爭契約時，被告所應辦理之建置、營運及維修，均屬原告工作範圍，兩造無法於簽訂系爭契約時鉅細靡遺而具體臚列細項或數量，故僅於契約第4.2 條「概括」約定原告之工作範圍為「電子收費系統之建置」（見被證1 契約第4.2.1 條）、「電子收費系統之營運及維修」（見被證1 契約第4.2.2 條），藉此特定原告工作範圍，只要在此範圍內均屬原告工作。而就原告辦理建置及營運工作之對價，依據BOT 契約之精神，被告並非就各具體工作項目計算並給付原告所得對價，而係依據系爭契約第7.4 條「電子收費委辦服務費結算及撥付原則」之

約定，於營運階段根據延車公里數(指通過電子收費車道之總收費通行量，見被證9 招商文件第7.5 條第6 項）給付原告委辦服務費，自包含通過系爭收費區位車輛之延車公里數，故被告依約應給付系爭收費區位之委辦服務費。且委辦服務費亦設有調整機制（請見被證1 契約第7.4.3 條），倘若被告在本件中係依據原告具體工作項目內容而分別計價並給付建置費用，無異使系爭契約性質變更為BTO （請參促參法第8 條第1 項第3 款），而與兩造簽訂被證1 契約為BOT 契約之真意不符。

㈣系爭契約期間長達18年4 個月（見被證1 契約第2.1 條），原告於契約期間內需先依約建置電子收費系統（見被證1 契約第2.2 條），待建置完成後始享有營運其所建置本BOT 案被告核准或同意之國道路線範圍電子收費系統之權利（見被證1 契約第3.2.1 條），於委辦營運期間內，被告應支付原告委辦服務費（見被證1 契約第7.4 條、第7.5.1 條）。倘認本件新設門架並非原告之工作範圍，建置費用應由被告負擔，原告既未出資建置，自亦不得享有此部分委辦服務費之權利。況原告一方面請求被告負擔建置費用，另一方面卻又請求此部分之委辦服務費，非但與契約約定不符，其未負擔義務卻享有權利，至不合理！

㈤西湖服務區聯外道路確實提供用路人進出高速公路而具交流道功能，此由「高速公路服務區設置或開放地區聯外道路審查要點」第二點之說明：「說明本要點制定目的，在於服務區進出匝道容量若有餘裕，基於便民考量可配合服務區聯外道路之設置，開放供地區民眾進出主線，惟其開放之後不得對既有國道設施造成影響…」（被證11），足見用路人可經由地方道路連接西湖服務區聯外道路進入西湖服務區後，藉由西湖服務區通往國道3 號主線之匝道進入國道3 號，而符合兩造99年11月16日「第3 次計程收費區位研商」所稱：「1.單出口交流道：以國道主線與地方道路或聯絡道立體交叉處對應里程為原則…」之單出口交流道之形式，原告依約

應設置收費區位。

㈥原告雖一再主張西湖服務區聯外道路並非「高速公路及快速公路交通管制規則第2條」規定之交流道，惟兩造於99年11月16日「第3 次計程收費區位研商」會議中討論之交流道形式包含「單出口交流道」、「多出入口交流道」、「兩交流道相鄰兩匝道與地方道路或聯絡道立體交叉處對應里程小於1 公里者，視為一多出入口交流道」、「號誌化路口」、「開放重機路段」、「可迴轉之服務區」及「高公局專用匝道」（見被證6 ），故縱非高速公路及快速公路交通管制規則第2 條第13款之交流道，只要具備交流道功能即屬兩造約定要設置收費區位之交流道，原告主張西湖服務區聯外道路並非「高速公路及快速公路交通管制規則第2 條」規定之交流道，故無建置收費區位之義務而非屬契約工作云云，並無理由。該次會議中就「可迴轉之服務區」作成「考量收費公平性，應將其視為交流道，並據此設置收費門架」、就「高公局專用匝道」作成「應視為交流道型式，並據以規劃收費區位」，足見兩造均已明確認知並達成共識，設置收費區位並非拘泥於法規定義之交流道，舉凡具有交流道型式及功能，雖不以交流道稱之，基於收費公平性，依約仍應設置收費區位，並在原告之契約工作範圍（參系爭契約4.2.1條）。再依高速公路及快速公路交通管制規則第2 條第14款規定：「匝道：指交流道中為加減速車道及主線車道與其他道路間之連接部分。」，西湖服務區既經由「匝道」與國道3 號主線連接，則國道3 號出入西湖服務區自屬高速公路及快速公路交通管制規則第2 條第14款所稱之「交流道」極明。又依系爭契約附件七「甲方就申請須知對乙方釋疑之書面說明」第27項，委辦服務費計算是以表B4-1準，而B4-1已含全部用路人之延車公里數（被證8 ）。亦即，高速公路上所有收費區位之建置（包含於營運期間新增之收費區位）均為原告之契約工作，亦因原告已出資興建所有收費區位，始得依約享有以「全部用路人延車公里數」（並未排除任何收

費區位）計算委辦服務費之權利，此亦為前開約定之真意。

㈦兩造系爭契約並未約定原告要施做幾個門架，惟依招商文件第6.3 收費區位及系統佈設方式規範，有關計程電子收費區位說明如下：「收費區位之決定原則為須確實達成計程電子收費目標，可規劃設置於兩交流道間之主線路段或各交流道出入口。若收費區位設置於主線路段，應以規劃於距離交流道出入口上下游1 公里以上適當位置為原則，所有兩交流道間路段均需設置。若收費區位設置於交流道出入口，應規劃於匝道適當位置，原則上各交流道出入口均需設置。收費區位之決定至少需考量下列原則：(a)電力、通信的申請使用問題。(b)車輛行駛路肩、跨車道行駛等問題。(c)天候環境影響系統運作問題。(d)無車內設備單元帳務處理問題。(e)設備故障、維修備援運作問題。(f)系統施工影響車流之交通問題。(g)道路拓寬配合施工問題。(h)交通工程配合問題。(i)高速公路沿線各標誌牌間距原則上需300 公尺以上，若有實際需要須縮短間距，至少保持150 公尺以上。」被告已於議約時提示收費區位增加時，原告承諾只要是被告要收費的區位，均會配合，並以系爭契約第9.1.3 條約定：「乙方於建置計程電子收費系統前，應先提出計畫書，經甲方審核及書面同意後，始得開始進行有關系統轉換建置為計程電子收費等相關作業」，以該等文字取代原告投資計畫書中所有收費區位之述，並未限制數量。且兩造約定原告在計程建置階段應建置373 個門架，但是目前原告只建置335 個門架（包含本案系爭門架），原告建置數量既然都在兩造約定數量範圍內，故系爭門架亦屬原告契約工作範圍。

㈧西湖服務區收費門架係於103年12月1日正式通車開始收費，該收費門架位於後龍交流道至通霄交流道間之路段，考量用路人因該交流道增開後會產生行車行為之變化，故通行費收入比較係以大山交流道至通霄交流道進行分析。經統計西湖服務區交流道增開前平均該路段每月通行費收入為46,311,8

88.2 元，而增開後平均該路段每月通行費收入為52,510,736.7 元（增加幅度為13.38%）。若以原告委辦費收入而言，因委辦費收入係按延車公里給付，故經統計大山交流道至通霄交流道間之延車公里，在西湖服務區交流道增開前平均每月延車公里為35,744,267.5公里，增開後平均每月延車公里為40,833,710.2公里（增加幅度為14.24%）。換言之，原告委辦費收入確有增加（如被證12）。

㈨原告雖一再主張其於96年簽約時無法預見104年將開放西湖服務區聯外道路而未能將新增收費區位之成本費用納入委辦服務費報價云云，惟系爭契約第2.2.2 條規定：「乙方（原告）於契約規定時程內，至少應完成國道一號…等路線範圍轉換建置為計程電子收費系統」、第2.2.3 條規定「於契約期間內，乙方應配合甲方接管營運新建完工通車國道路線之收費時程，建置該等國道路線之計程電子收費系統」，兩造於系爭契約中並未約定原告所應建置之計程電子收費區位數量，而僅約定收費區位及系統佈設方式規範（見被證5 ），佈設之範圍則為計畫路線範圍（見被證4 ），故只在計畫路線範圍內均屬原告之建置範圍，足見兩造於簽約時即預見被告在契約期間在計畫路線範圍增、減交流道，是以原告若基於專業且合理包商注意義務，應可預見，易言之，若原告稱其無法預見，已足證其不專業且合理承包商之注意義務。又系爭契約第7.4.3.6 條規定：「甲方（被告）每五年得委託公正第三人，通盤檢視累計之實際收費通行量協議調整機制，惟亦得維持原調整機制調整委辦服務費率」，兩造依前開條款於101 年5 月4 日簽訂「高速公路電子收費系統建置及營運契約第7.4.3 委辦服務費調整機制補充文件」。經統計自西湖服務區收費門架開通後，原告合計已收取委辦服務費計13,784,594元。

㈩原告雖主張其建置西湖服務區收費區位而支出電子收費設備費用共計18,600,258元，惟原告所提證據，除原證19及原證26為報價單外，其餘證據均僅為原告與其承包商所簽契約，

其上雖載明契約金額，但原告是否如數支付，並未提出證據說明，被告謹否認之；縱然確實如數支付，其所支付之費用是否均屬必要，如有必要，該等費用是否合理，是否與原有319個門架之功能與用途相同，被告亦有爭執。

㈤並聲明：1.原告之訴駁回。2.如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、兩造不爭執事項：

㈠兩造於96年8 月22日簽訂系爭契約（即『民間參與高速公路電子收費系統建置及營運』案本契約），有系爭契約在卷可證（見本院重訴字卷第21至57頁、本院卷一第22至57頁）。

㈡102年12月30日正式實施計程電子收費。

㈢被告以103年2月18日業字第1036001663號函通知原告，略以被告將於國道3 號西湖服務區設置聯外道路，請原告預為準備相關增建計程收費區事宜等情。原告於103年12月1日完成西湖服務區收費區位（以下簡稱「系爭收費區位」）之增建及啟用，有上開函文在卷可證（見本院重訴字卷第63頁）。

四、本院得心證之理由：被告於103年2月18日以業字第1036001663號函通知原告將於西湖服務區設置聯外道路，要求原告預為增建收費區位，原告於103 年4 月30日以總發字第1030000589號函說明，考量維護公私協力夥伴關係，避免衍生電子收費問題，勉予配合辦理，並保留契約相關權利，系爭收費區位門架於103 年12月1 日正式通車開始收費。原告以系爭門架非系爭契約所定應履行之工作範圍，依系爭契約4.3 條要求被告補償建置相關設施所生之建置及設備採購費用；被告則以前詞置辯，是本件爭點為：㈠原告增建系爭收費區位是否屬於系爭契約第4.3 條所約定工作範圍內容之變更？㈡原告主張因增建系爭收費區位而支出硬體設備建置採購費用如下：①土木基礎及鋼構工程費用4,719,588 元；②委託設計及監造顧問服務費用1,096,839 元；③土木鋼構交維及機電工程費用4,030,660 元；④光纜工程費用303,510 元；⑤天線費用345,647 元；⑥前端偵測設備安裝工程費用1,123,

584 元；⑦DC轉換器採購費用40,499元；⑧路側主機設備費用340,624 元；⑨車輛偵測設備費用1,541,862 元；⑩高速公路計程收費稽核系統（DVR 系統）費用605,220 元；⑪訊號交換器費用141,120 元；⑫執法系統設備費用1,902,536元；⑬車牌辨識系統費用186,539 元；⑭網路傳輸設備費用294,566 元；⑮系統S/W 費用1,890,000 元；⑯KVM 設備費用32,550元，共計18,595,344元，是否實在且屬合理必要支出？㈢原告依據系爭契約第4.3 條約定，請求被告補償原告因增建系爭收費區位而支出硬體建置費用18,595,344元，有無理由？茲析述如下：

㈠原告增建系爭收費區位，非屬於系爭契約第4.3 條所約定工作範圍內容之變更。

1.兩造系爭契約2.2.2 約定「乙方（即原告）於契約規定時程內，至少應完成包括道一號（含汐五高架段）、國道二號、國道三號、國道三甲、國道四號（清水--豐原端）、國道五號（南港系統交流道--蘇澳交流道段）、國道八號及國道十號等路線範圍轉換建置為計程電子收費系統」、2.2.3 約定「於契約期間內，乙方應配合甲方（即被告）接管營運新建完工通車國道路線之收費時程，建置該等國道路線之計程電子收費系統。」、4.2 乙方工作範圍：「為完成電子收費系統之建置及營運，乙方應負責辦理下列工作：4.2.1 『電子收費系統之建置：1.電子收費系統之規劃、設計、發展、施作與測試。2.發展、建置維護管理、營運電子收費系統所需之車道系統、執法系統、後端資訊管系統及其他因電子收費所需之設施及各系統間之連線測試。．．．．4. 其他為建置電子收費系統所必要，包括但不限於乙方於本契約附件中之各類投資畫書中所示之工作。』．．．．」關於原告在系爭契約工作範圍，應建置若干收費區位，系爭契約本文中並無約定，是原告在系爭契約之工作範圍為何，自應從系爭契約（含本契約及附件）內容條款加以探究，究竟有無包括建置系爭收費區位。

2.系爭契約附件八（見系爭契約第1.1.1.8 條，即被告92年8月20日招商文件之申請須知），第1.3.2 「計畫路線範圍1.高公局既有已接管營運之國道路線範圍。2.於契約期間，高公局未來預定接管營運之興建中及規劃中國道路線，配合完工通車高公局接管營運收費時程納入規劃建置及營運。」6.3 條「收費區位及系統佈設方式規範」之「2.計程電子收費階段」規定：「 (1)計程電子收費區位：收費區位之決定原則為須確實達成計程電子收費目標，可規劃設置於兩交流道間之主線路段或各交流道出入口。若收費區位設置於主線路段，應以規劃於距離交流道出入口上下游1 公里以上適當位置為原則，所有兩交流道間路段均需設置。若收費區位設置於交流道出入口，應規劃於匝道適當位置，原則上各交流道出入口均需設置。．．．．」從而，只要在被告接管之國道路線範圍內，「為確實達成計程電子收費目標」，設置地點由原告自行依上開原則規劃。又申請須知附件C 「民間參與計畫環境現況及條件」第1.2.1 條：「計畫路線範圍：為利未來高速公路電子收費系統營運及用路人系統使用之一致性，民間參與本計畫案之計畫路線範圍之規劃，原則上係於未來契約期間內，高公局接管營運之國道路線均納為計畫路線範圍。民間參與之計畫路線範圍說明如次：⑴高公局既有已接管營運之國道路線範圍。⑵於契約期間，高公局未來預定接管營運之興建中及規劃中國道路線，配合完工通車高公局接管營運收費時程納入規劃建置及營運。」亦未明確約定計程收費階段之收費區位應如設置，只要在被告既有及未來預定接管營運之國道路線範圍內設置即可。原告雖主張西湖服務區聯外道路非屬國道路線範圍，亦非屬交流道，惟系爭收費區位係設在被告既有接管營運之國道3 號主線上，本屬原告計畫路線範圍，自與聯外道路是否為被告接管無涉。

3.兩造於99年11月16日「第3 次計程收費區位研商」會議結論第㈠有關各類型交流道之計程收費區位設置原則如下：包含「單出口交流道」、「多出入口交流道」、「兩交流道相鄰

兩匝道與地方道路或聯絡道立體交叉處對應里程小於1 公里者，視為一多出入口交流道」、「號誌化路口」、「開放重機路段」、「可迴轉之服務區」及「高公局專用匝道」，該次會議中就「6.可迴轉之服務區」作成「考量收費公平性，應將其視為交流道，並據此設置收費門架」、就「7.高公局專用匝道」作成「應視為交流道型式，並據以規劃收費區位」。且該次會議結論第㈡點中記載「請遠通公司及本局各區工程處檢視以上準則是否已包含所有交流道型式」（參見本院卷一第119 至120 頁），足認該次會議結論㈠所載交流道型式僅為例示，兩造仍有檢討空間，並非列舉之約定。故縱非高速公路及快速公路交通管制規則第2 條第13款之交流道，只要具備交流道功能，亦屬符合上開收費區位設置原則之例式約定。西湖服務區聯外道路開放後，用路人得自聯外道路進入系爭服務區，經由服務區匝道再通往國道3 號主線，反之亦得藉此服務區匝道及聯外道路離開高速公路主線，自亦具有交流道之型式，為求符合收費公平性，參照前揭例示「6.可迴轉之服務區」、「7.高公局專用匝道」設置原則之意旨，自應將其視為交流道而設置收費門架。

4.又原告於100 年12月20日依據系爭契約9.1.3 「乙方於建置計程電子收費系統前，應先提出計畫書，經甲方審核及書面同意，始得開始進行有關係統轉換建置為計程電子收費等相關作業」之約定，提出「計程建置計畫書」並經被告同意備查，其中1.1.3 計程電子收費區位數量統計中（ｆ ）小結：綜合上述，電子收費計程階段之收費區位總數詳表1.1-4 ，目前規劃收費區位共計365 處（見本院卷六第85頁），足認原告預為規劃收費區位係365 處，且其用詞係「目前規劃」，顯已保留將來修正空間，原告對於增設門架應屬可預見。

5.兩造另於101 年10月11召開「ＥＴＣ 前端收費門架土建施工相關事項第2 次說明會」會議紀錄第陸、六點記載：「・・・・請遠通電收公司以簡報中說明之門架鍍鋅為施工要徑，

預估每月合理可完工之數量，並以先縱向國道再橫向國道之施工順序提出373 處收費區位建置時程規劃」（本院卷八第38頁）。原告於102 年11月10日提出「電子收費系統建置階段102 年10月份工作月報」中，亦規劃施工373 個門架（見本院卷八第43至69頁），此即為原告得預見之工作範圍。原告迄102 年12月30日完成313 個收費區位（參見本院卷八第71至74頁，原告103 年4 月9 日所製作「103 年1 月系統可收費成功率統計表」），截至108 年11月30日完成335 個收費區位，（參見本院卷八第81至84頁，原告108 年9 月12日所製作「108 年8 月系統可收費成功率統計表」）。因橫向國道不收費，故原告並未建置橫向國道的54個門架，迄今僅建置335 個門架（包含系爭收費區位門架），足認原告所建置收費區位數量尚在原告所預定數量範圍內，被告要求原告建置系爭收費區位門架，既未超過原定數量373 個，故建置系爭收費區位門架自屬系爭契約範圍內之工作。

6. 況兩造簽約時，西湖服務區聯外便道仍在使用中，被告雖於102 年12月18日宣布自同年月30日起封閉，惟交通部於實施計程電子收費前，早於102 年7 月25日訂定發布「高速公路服務區設置或開放地區聯外道路審查要點」，是原告足以預見未來依該要點設置或開放地區聯外道路。且參諸前開要點第二點說明對照表「說明本要點制定目的，在於服務區進出匝道容量若有餘裕，基於便民考量可配合服務區聯外道路之設置，開放供地區民眾進出主線，惟其開放之後不得對既有國道設施造成影響。若地區聯外道路之交通流量過大，則地方政府仍應循『高速公路增設或改善交流道申請審核作業要點』，依程序申請增設交流道。」益徵服務區聯外道路，於進出匝道容量有餘裕之下，確具有交流道之功能，原告主張系爭收費區位門架，非於簽約時得預見之工作範圍內容，即不足採。是以原告增建系爭收費區位，並非屬系爭契約第4.3 條所約定工作範圍內容之變更。

㈡原告增建系爭收費區位既非屬變更工作範圍內容，則原告請

求被告依系爭契約第4.3 條約定，補償因增建系爭收費區位而支出硬體設備建置採購費用①土木基礎及鋼構工程費用4,719,588 元；②委託設計及監造顧問服務費用1,096,839元；③土木鋼構交維及機電工程費用4,030,660 元；④光纜工程費用303,510 元；⑤天線費用345,647 元；⑥前端偵測設備安裝工程費用1,123,584 元；⑦DC轉換器採購費用40,499元；⑧路側主機設備費用340,624 元；⑨車輛偵測設備費用1,541,862 元；⑩高速公路計程收費稽核系統（DVR 系統）費用605,220 元；⑪訊號交換器費用141,120 元；⑫執法系統設備費用1,902,536 元；⑬車牌辨識系統費用186,539 元；⑭網路傳輸設備費用294,566 元；⑮系統S/W 費用1,890,000 元；⑯KVM 設備費用32,550元，共計18,595,344元，及自訴狀繕本送達次日起至清償日止，按法定年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊或防禦方法及所提證據，經本院詳予斟酌後，認均不足以影響判決之結果，爰不另一一論述，併予敘明。

六、據上論結，原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　4　　月　　30　　日

民事第一庭　　法　官　薛嘉珩

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　4　　月　　30　　日

書記官　何明芝