

臺灣臺北地方法院民事判決

114年度建字第22號

原告 鑫通資源股份有限公司

法定代理人 李慶煌

訴訟代理人 林永瀚律師

丁榮聰律師

許文懷律師

被告 國營臺灣鐵路股份有限公司（原為交通部臺灣鐵路
管理局）

法定代理人 鄭光遠

訴訟代理人 蔡鴻斌律師

上列當事人間請求給付工程款事件，經本院於民國114年11月20
日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面

一、被告法定代理人原為杜微，嗣於訴訟繫屬後陸續變更為伍勝
園、鄭光遠，變更後之法定代理人伍勝園、鄭光遠遂於民國
114年4月8日、114年8月7日提出書狀聲明承受訴訟，有行政
院114年3月18日院授人培字第1143022214號函、114年6月10
日院授人培字第1143024789號函在卷可稽，經核與民事訴訟
法第170條、第175條規定相符，應予准許。

二、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之
基礎事實同一者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項但書
第2款定有明文。原告起訴時，係以其已完成兩造間104年7
月17日簽訂之契約編號L04-03LC0039軌道檢查車1輛之採購
契約（下稱系爭契約）約定，故聲明請求被告給付價金及返

01 還履約保證金，嗣於114年11月18日以被告已於111年5月18
02 日解除系爭契約為由，追加第3項訴之聲明，請求確認兩造
03 間簽訂之系爭契約之法律關係存在（見本院卷二第271
04 頁），核原告所為之追加，均係基於兩造間系爭契約之爭
05 議，屬同一基礎事實，與前揭規定相符，應予准許。

06 貳、實體方面

07 一、原告起訴主張：兩造於104年7月17日簽訂系爭契約，並於10
08 6年5月24日合意變更軌道車檢查規範（下稱系爭規範）第5
09 條第1項、第5條第2項以及第6條第1項約定等部分，嗣原告
10 依約交付軌道檢查車1輛（下稱系爭車輛），因兩造就驗收
11 結果有爭論，原告於107年間向行政院公共工程委員會（下
12 稱工程會）申請調解，並於同年成立調解並繼續履行契約，
13 復原告已完成通過靜態驗收、動態測試，被告又逕進行非系
14 爭規範內容之檢測，並於109年作成驗收不合格決定，兩造
15 就此進行磋商、協調，並向工程會申請履約爭議調解，兩造
16 於110年5月4日成立調解，被告同意再給予原告1次改正機
17 會。然被告於111年4月6日辦理驗收作業時，逕自新增檢驗
18 項目並恣意更改驗收規範標準，致使原告仍獲驗收不合格之
19 決定，被告更於111年5月18日解除系爭契約，且不予發還履
20 約保證金及差額保證金。嗣被告於111年4月6日進行第三次
21 驗收程序，應針對109年8月6日驗收不合格部分進行驗收、
22 覆核作業，是111年4月6日所載驗收項目自應與109年8月6日
23 所載驗收不合格部分相同，方符合「改正後進行驗收、覆
24 核」之實益。另111年4月6日之驗收過程存在諸多瑕疵，驗
25 收紀錄所載不合格項目包含車架結構、漏水測試、測量系
26 統、軌距檢驗、入檔聲音、引擎監視顯示器，惟上開項目或
27 前經驗收通過、或不可歸責於被告、或驗收方法與契約規範
28 不符且測試方法前後不一、或變更標準、或被告逕自以契約
29 所無之規範進行驗收，依民法第101條第1項規定，被告行為
30 核屬不正方法，應視為系爭車輛已通過驗收。被告對原告解
31 除契約並無理由。又依軌道檢查車採購案備註條款（下稱系

01 爭條款)第4條、系爭契約第5.5.4條本文及第5.8.2條約
02 定,自驗收合格後被告即有給付全額契約價款及返還履約保
03 證金之義務,而系爭車輛依法已視為通過驗收程序,被告自
04 應依民法第367條規定給付契約價金新臺幣(下同)1億7,80
05 0萬元,並依系爭契約第5.5.4條、第5.8.2條約定返還履約
06 保證金1,780萬元、差額保證金22,048,000元。為此,本於
07 系爭契約之法律關係,依民法第367條規定及系爭條款第4
08 條、系爭契約第5.5.4條及第5.8.2條約定,請求被告給付工
09 程款、履約保證金及差額保證金、確認兩造間系爭契約法律
10 關係存在等語。並聲明:(一)、被告應給付原告1億7,800萬
11 元,及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止,按週年利率5%
12 計算之利息。(二)、被告應給付原告1,780萬元、22,048,000
13 元,及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止,按週年利率5%
14 計算之利息。(三)、確認兩造於104年7月17日簽訂之系爭契約
15 之法律關係存在。(四)、願供擔保,請准宣告假執行。

16 二、被告則以:依兩造合意變更後之約定,系爭契約之履約順序
17 為製造完成檢查車報請竣工、靜態檢驗、動態測試試車、測
18 量系統檢驗,於檢驗完成後15日內交貨至指定地點,原告多
19 次使用系爭車輛通過靜態驗收、動態驗收說法,有意誤導法
20 院。111年4月6日驗收紀錄源自於被告111年2月7日鐵工路字
21 第1110002735號函檢送之系爭契約「檢驗計畫」,其後被告
22 曾以111年2月17日鐵工路字第1110005819號函、111年3月4
23 日鐵工路字第1110007884號函調整檢驗計畫時程,系爭車輛
24 確實存有驗收紀錄所載各項與契約所定不符之情形,被告方
25 作成驗收不合格之決定。又系爭契約第8.6.1條約定改正財
26 物以2次為限,而系爭契約履約過程中,業迭經11次之測
27 試、檢驗,被告於109年6月24日辦理驗收,判定不合格,改
28 正期限30天,原告於109年7月10日函報完成改善,被告於10
29 9年8月6日再次辦理驗收,驗收結果仍不合格,原告於109年
30 8月14日發函請求同意續行辦理改善複驗,被告於109年9月2
31 1日回函表示不同意其繼續改正,經原告向工程會申請調

01 解，工程會建議被告給予原告1次再改正機會，實質上就是
02 由被告額外再辦理一次驗收，被告考量自第1次靜態檢驗（1
03 06年7月17至19日）後已數年，為確認系爭車輛品質能符合
04 契約要求，遂於111年2月7日提出檢驗計畫，供兩造據以辦
05 理各項檢驗，惟經依檢驗計畫辦理檢驗，系爭車輛仍有前述
06 多項不合格情形，被告因而作成驗收不合格決定，並依系爭
07 契約第8.6.2條約定解除契約，且不予發還履約保證金及差
08 額保證金，自屬適法而有據，原告請求給付價金、履約保證
09 金及差額保證金並無理由等語置辯。並聲明：1. 原告之訴駁
10 回。2. 如受不利判決，願供擔保，請准宣告免予假執行。

11 三、得心證之理由

12 (一)、原告於104年7月17日與被告簽訂系爭契約，被告於105年7月
13 28日同意備查原告所提出之製造前審查資料，兩造復於106
14 年5月24日合意變更系爭規範第5條第1項、第5條第2項以及
15 第6條第1項約定等部分。嗣原告依約交付系爭車輛，經被告
16 於106年8月17日驗收後作成不合格決定，被告並於106年9月
17 19日檢送靜態檢驗結果不合格相關文件及改善要求予原告。
18 被告復於106年11月13日進行軌道檢查車缺失改善複檢暨同
19 等品討論會議，惟兩造經多次協調，仍無法達成共識，原告
20 遂於107年3月31日向工程會申請調解，兩造於107年8月10日
21 成立調解並繼續履行契約。被告於108年4月11日檢送車輛測
22 試缺失項目17項，復於108年6月17日再增列1項缺失項目要
23 求原告改善，並於108年8月19日再進行複檢。被告於109年6
24 月24日作成驗收不合格決定，經原告進行改善及修正後，於
25 109年8月6日複檢驗收時仍未能通過，原告於109年11月4日
26 向工程會申請履約爭議調解，兩造於110年5月4日成立調
27 解，被告同意再給予原告1次改正機會。被告於111年4月6日
28 作成驗收不合格決定。被告於111年5月18日發函向原告解除
29 兩造間系爭契約，經原告收受等情，為兩造所不爭執，並有
30 相關文件附卷可佐，堪信為真實（見本院卷一第10至15頁、
31 第507至511頁）。

01 (二)、系爭契約第8.6.1條、第8.6.2條分別約定：「立約商履約結
02 果經本局查驗或驗收(含初驗、正式驗收)，結果如與契
03 約、圖說、貨樣規定不符者，除契約另有規定或本局視不符
04 情形決定改正期限外，立約商應自本局驗收單位通知驗收缺
05 失次日起之規定期限內完成改善、拆除、重作或換貨（以下
06 簡稱改正）。改正財物以2次為限。如2次仍未完成改正，自
07 本局驗收單位改正結果通知函(單)發文次日起10日內，以書
08 面提出申請徵求本局同意得繼續改正。改正日期已逾原定交
09 貨期限者，其逾期日數扣除本局檢驗日數後，仍應按第10.3
10 條規定計算逾期違約金。立約商應自行負擔費用及風險儘速
11 辦理補救措施至本局滿意為止。」、「立約商不於前項期限
12 內改正、拒絕改正或其瑕疵不能改正者，本局得採行下列措
13 施之一：1. 自行或使第三人改正，並得向立約商請求償還改
14 正必要之費用。2. 終止或解除契約或減少契約價金。」。經
15 查：

- 16 1. 如上(一)所述，就系爭車輛部分，原告前於106年、109年經被
17 告認定2次驗收不合格，依系爭契約約定，被告已可解除系
18 爭契約，惟因原告向工程會申請履約爭議調解，兩造於110
19 年間成立調解，被告同意再給予原告1次改正機會。
- 20 2. 殊不論上開約定是否限於同一驗收不合格項目應給予2次改
21 正機會，縱依原告自行製作之表格觀之（見本院卷二第289
22 頁），109年6月24日驗收不合格項目「3. 立約商提供宜蘭線
23 單點比對結果，無法佐證代表108年11月12-14日於宜蘭線及
24 平溪線測量結果精度是否符合規範」、109年8月6日驗收不
25 合格項目「109.7.27（夜）嘉義=南靖間東正線辦理測量系
26 統檢驗，以往返各1次量測結果進行比對，比對結果有13處
27 量測數據不一致」，對照系爭規範，均屬「軌道幾何線形檢
28 查測量系統」之項目內容（見本院卷一第184至185頁），是
29 就系爭車輛關於「軌道幾何線形檢查測量系統」項目部分，
30 並無原告主張未給予2次改正機會之情事，原告主張111年4
31 月6日驗收紀錄所載量測系統數值超出誤差，於歷來驗收紀

01 錄均未提及，違反上開契約約定云云，並非可採。

02 (三)、承上，111年4月6日驗收紀錄固有多項項目不合格(見本院卷
03 一第269至270頁)，然僅要軌道幾何線形檢查測量系統之項
04 目驗收不合格，縱令其餘項目合格，仍應認原告驗收不合
05 格，合先敘明。而就軌道幾何線形檢查測量系統項目部分，
06 系爭規範約定：「三…(五)軌道幾何線形檢查測量系統…1、
07 軌道幾何線形檢查測量系統應為經驗證成熟，適用於軌道運
08 輸之系統，其軌道幾何線形檢查數據擷取以每0.25m取點，
09 除鋼軌磨耗誤差為 $\pm 0.5\text{mm}$ 、水平(超高)為 $\pm 2\text{mm}$ 外，其餘誤
10 差為 $\pm 1\text{mm}$ 。2、量測裝置使用非接觸式系統，精確的量測作
11 業不受量測速度與量測方向影響，即以不同的速度、不同的
12 方向、以及檢查車反向檢查時，在同一軌道之上、下行量測
13 圖形與數據均應一致，且不受防脫護軌(防脫角鐵)影響。
14 軌道幾何線形應即時且連續地測量、紀錄、以及具有資料分
15 析系統。…8、上述6項不整值於道岔部分，應可自動剔除重
16 新累計。…」(見本院卷一第184至185頁)。原告主張上開
17 約定為平均值之測量標準，被告以點對點方式進行測量，係
18 以不正方法阻斷原告通過驗收，並提出「103LC0039N軌道檢
19 查車1輛【技術建議書】」(下稱系爭技術建議書)第6.17.4
20 點(5)、被告108年11月21日得出測量系統檢測符合規範之結
21 論為據，被告則辯稱前述約定為點對點之測量標準。查：

- 22 1. 原告於參與本案軌道檢查車1輛招標時起雖隨同附上系爭技
23 術建議書，系爭技術建議書第6.17.4點(5)記載：「每一對跑
24 車資料分析之後，計算他們的平均統計結果並報告平均重複
25 性的排列表。如果任何一個參數超過表中允許的範圍，其
26 將被標識為紅色」等語(見本院卷一第378至379頁)，惟嗣
27 經被告審標，並提出審標意見：「六.驗收：辦理測量系統
28 動態測試應由本局(即被告)指定地點辦理，有關於P3-79頁
29 6.17所提軌道測量系統驗收計畫中，限制測試條件及地點用
30 意為何，請說明。」，原告於104年1月間提出「澄清說明
31 書」回應：「1.依貴局指定的地點進行動態測試。2.本公司

01 提出的建議測試條件用意在於為了驗證或驗收測量系統的全
02 部功能，測試的線路段內建議包含各類線路問題，如帶有超
03 高的左右曲線，測試線路的長度應該能夠使車輛達到所需要
04 的速度，才能夠獲取足夠的資料進行統計分析。」，另亦於
05 同文件之附件52，6.17節補充道：「驗收條件依貴局規範要
06 求辦理，本節驗收計畫為本公司過往造車之相關經驗，為求
07 車輛最佳動態性能，提供相關測試條件供參。」（見本院卷
08 二第83至85頁），足證原告雖於系爭技術建議書說明採用平
09 均值標準進行測量，惟經被告通知說明後，即同意遵照被告
10 之驗收條件，可見原告於決標前已明確知悉被告未同意採平
11 均值之測量標準。原告徒以系爭技術建議書已納入契約成為
12 契約一部，置其嗣後已同意遵照被告之驗收條件而不論，實
13 無可採。

- 14 2. 依109年8月6日第二次驗收驗收紀錄一、(二)所載「109.7.
15 27(夜)嘉義=南靖間東正線辦理測量系統檢驗，以往返各1
16 次量測結果進行比對，比對結果有13處量測數據不一致。」
17 等語（見本院卷一第245頁），可知該次就軌道測量系統之
18 驗收係採點對點測量標準進行驗收，此亦為原告所自承（見
19 本院卷二第148頁）。
- 20 3. 基上，堪認系爭技術規範三、(五)係採點對點測量標準，而非
21 採平均值。原告雖主張：其於108年11月13日提出原證33「1
22 08年11月13日KE100精度測試報告」，被告未否認、拒絕，
23 反以原告所提出之精度報告進行檢測，並於108年11月21日
24 得出測量系統檢驗符合規範之結論云云。惟查，被告否認原
25 證33之形式及實質真正，原告亦未進一步舉證證明，自無從
26 憑此證明原告主張被告108年11月21日得出測量系統檢驗符
27 合規範係採平均值測量標準乙節為真。原告此部分之主張，
28 尚難憑採。況即便原告108年11月13日係採取平均值測量標
29 準，然如前1.所述，原告於決標前已知悉被告不同意採平均
30 值方式，自不因108年11月21日係原告提出以平均值測量標
31 準之檢驗報告，經被告驗收通過之驗收結果，遽謂兩造就系

01 爭契約係約定以平均值方式測量，以及被告嗣後於111年間
02 進行之驗收係以點對點方式測量，構成以不正方法阻斷原告
03 通過驗收。遑論，兩造109年間之驗收係採點對點測量標
04 準，更證原告前開主張，並非可採。

05 4. 從而，原告主張本件應依平均值測量標準進行驗收，被告採
06 用點對點測量標準，係以不正方法阻止驗收，應適用民法第
07 101條第1項之規定，即無足採。原告又主張：平均值為現今
08 國際所採標準、提出被告於其他案件之規範云云，與本件無
09 涉，尚難憑採。

10 (四)、原告再主張：被告於簽約時為行政機關，並依政府採購法招
11 標，系爭契約應有行政法上比例原則、政府採購法公平合理
12 原則之適用；被告111年5月18日解除系爭契約，違反比例原
13 則、公平合理原則，且解除契約有顯失公平之情事，解除契
14 約並不合法云云。惟查，如(二)、1. 所述，兩造於110年間成
15 立調解，被告同意給予原告超出系爭契約約定之再1次改正
16 機會，然原告於111年4月6日仍驗收不合格，則被告依系爭
17 契約第8.6.2條約定解除系爭契約，核屬有據，本件並無原
18 告所稱不符比例原則、公平合理原則、顯失公平之情事。

19 (五)、系爭契約既約定就系爭車輛之軌道幾何線形檢查測量系統應
20 以點對點方式進行測量，而經以點對點測量標準進行驗收，
21 111年4月6日驗收紀錄為：「測量系統經於同一線路往返比
22 對結果，有部分不整值數據超出契約規定誤差，另量測系統
23 於判斷軌距超出緊急整修標準值部分，功能未符契約規
24 定。」（見本院卷一第270頁），可證111年4月6日驗收結果
25 不符系爭規範三、(五)，原告第3次驗收結果仍未合格。則被
26 告於111年5月18日發函通知原告依系爭契約第8.6.2條約
27 定，解除兩造間系爭契約，核屬有據。基此，兩造間之系爭
28 契約，業經被告合法解除而失其效力，原告請求被告給付價
29 金、返還履約保證金、差額保證金，以及確認系爭契約之法
30 律關係存在，為無理由，應予駁回。

31 四、綜上所述，系爭契約約定就「軌道幾何線形檢查測量系統」

01 項目採點對點為測量標準，111年4月6日系爭車輛關於軌道
02 幾何線形檢查測量系統項目為驗收不合格，足認原告驗收不
03 合格，原告主張本件應採平均值為測量標準，被告以採點對
04 點測量標準之不正方法阻斷原告驗收通過，應視為原告驗收
05 合格云云，為無理由，應予駁回。從而，原告依民法第367
06 條、系爭條款第4條、系爭契約第5.5.4條及第5.8.2條約
07 定，請求被告給付款項1億7,800萬元、履約保證金1,780萬
08 元及差額保證金22,048,000元暨法定遲延利息、確認兩造間
09 系爭契約法律關係存在等，俱乏所憑，為無理由，應予駁
10 回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所附麗，應
11 併予駁回。

12 五、本件事證已臻明確，原告雖請求函詢高鐵、台北、新北、桃
13 園捷運等公司，關於進行軌道幾何檢查，是以平均值或點對
14 點方式分析軌道幾何瑕疵，以證被告以不正方法阻斷本件軌
15 道車之驗收，惟上開公司之軌道幾何檢查與本件無涉，且本
16 件之測量標準經本院認定如前，此部分調查證據，為無必
17 要，應予駁回。又兩造其餘主張、陳述及所提證據，經本院
18 審酌後，認與本件判斷結果無影響，爰毋庸再予一一審酌，
19 附此敘明。

20 六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

21 中 華 民 國 114 年 12 月 11 日
22 民事第四庭 法官 蕭涵勻

23 以上正本係照原本作成。

24 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
25 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

26 中 華 民 國 114 年 12 月 11 日
27 書記官 林姿儀