

臺灣高等法院民事判決

106年度重上字第34號

上訴人 隆祿企業股份有限公司

法定代理人 吳定發

訴訟代理人 曾國龍律師

許嘉芬律師

被上訴人 交通部臺灣鐵路管理局

法定代理人 張政源

訴訟代理人 鍾開榮律師

上列當事人間請求給付價金事件，上訴人對於中華民國105年11月23日臺灣臺北地方法院102年度重訴字第990號第一審判決提起上訴，本院於109年9月8日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人法定代理人原為鹿潔身，於民國107年11月9日變更為張政源，業據其具狀聲明承受訴訟，並提出行政院107年1月7日院授人培字第1070055594號令為憑（見本院卷二第207至210頁），核無不合，應予准許。

二、上訴人主張：伊於98年10月20日參加被上訴人「代辦公路總局-自行車載運車廂改造工程」案投標，同年11月6日決標後於同年12月3日與被上訴人簽訂工程契約（PC8158F號，下稱系爭契約），負責改造「第一類改造車輛：推拉式自強號客車PPD2500型」共32輛及「第二類改造車輛：莒光號」共45輛（下合稱系爭工程），契約總金額為新臺幣（下同）6,709萬3,932元，工作期限為決標次日起430日內。惟被上訴人於100年2月21日表示系爭契約自100年1月28日起終止，不發還履約保證金。嗣伊依政府採購法第85條之1第1項第1款規

01 定，就系爭契約增加約定以外工、料費用、收購剩餘材料、
02 給付完工車輛工程款、返還履約保證金及賠償損失等事宜，
03 向行政院公共工程委員會申請調解，兩造於101年7月20日成
04 立調解（下稱系爭調解），系爭工程尚未施作之剩餘材料部
05 分，依調字0000000號調解成立書（下稱系爭調解書）附表3
06 （即本判決附表一，下稱附表一）所示之檢驗方法，由被上
07 訴人依材料驗收成果及契約單價核實計價予伊，若單項材料
08 不合格比例超過5%，則該項材料整批退料。詎被上訴人故
09 意不依附表一編號1第2點「不合格者不包括單純調整即可達
10 標準」之約定辦理未施作剩餘材料（下稱系爭未施作材料）
11 驗收，並以各項材料不合格比例均超過5%為由，不依附表
12 二所示項目、複價辦理收料及價購，顯係以不正當行為阻止
13 條件成就，依民法第99條第1項及第101條第1項規定，應視
14 為條件成就。爰依系爭調解書、系爭契約及民法第101條第1
15 項之規定，求為命被上訴人給付2,216萬4,516.6元本息之判
16 決。並陳明願供擔保請准宣告假執行（上訴人另請求被上訴
17 人給付未施作地板布價金201萬5,078.4元本息部分，業經原
18 審判命被上訴人如數給付，未據被上訴人聲明不服，已告確
19 定，下不贅述）。

20 三、被上訴人則以：上訴人未依系爭調解書附表一提出各項核備
21 資料，經伊依附表一所載「核備之品質計畫書第5章『材料
22 設備檢查標準及程序』及契約工作說明書相關測試」進行檢
23 驗，並實際測試、量測記錄結果後，由上訴人代表簽名確
24 認，無主觀片面或擅造檢驗結果之情事，伊已依系爭調解書
25 約定完成檢驗及驗收，認定各項材料不合格比例均超過
26 5%，不予收料及價購，相關經費亦已繳回原委辦之交通部
27 公路總局，伊無任何阻卻條件成就之故意，亦無以不正當之
28 行為阻其條件成就之情形。如認上訴人得請求伊價購系爭未
29 施作材料，上訴人亦應提出系爭未施作材料及配備國外專業
30 技師與特定調整之DCU控制軟體為對待給付等語，資為抗
31 辯。

01 四、原審為上訴人一部勝、敗訴之判決，即判命被上訴人於上訴
02 人履行未施作地板布保護邊緣裁剪後債務之同時，給付上訴
03 人201萬5,078.4元，及自102年10月18日起至清償日止，按
04 年息5%計算之利息，並附條件為假執行及免為假執行之宣
05 告。另駁回上訴人其餘之訴及該部分假執行之聲請。上訴人
06 就其敗訴部分聲明不服，並上訴聲明：(一)原判決關於駁回上
07 訴人後開第二項之訴部分廢棄。(二)上開廢棄部分，被上訴人
08 應再給付上訴人2,216萬4,516.6元，及自起訴狀繕本送達翌
09 日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(三)願以現金或同
10 額之第一商業銀行八德分行可轉讓定期存單供擔保，請准宣
11 告假執行。被上訴人則答辯聲明：(一)上訴駁回。(二)如受不利
12 判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

13 五、查上訴人於98年10月20日參加「代辦公路總局-自行車載運
14 車廂改造工程」案投標，同年11月6日決標後於同年12月3日
15 與被上訴人簽訂系爭契約，約定由上訴人負責系爭工程，契
16 約總金額為6,709萬3,932元。因系爭契約經被上訴人終止而
17 生爭議，兩造於101年7月20日成立系爭調解，合意由被上訴
18 人依附表一所示方法檢驗後，按系爭契約單價核實計價收購
19 系爭未施作材料。被上訴人檢驗後認系爭未施作材料有各單
20 項材料不合格比例均超過5%情事，以102年1月4日機車客字
21 第1010014492號函知上訴人全部退料不予價購等情，有系爭
22 契約及節本、系爭調解書、交通部臺灣鐵路管理局機務處10
23 2年1月4日函附檢驗結果報告在卷可查（見外放系爭契約正
24 本、原審卷一第16頁、52至75頁反面），且為兩造所不爭執
25 （見原審卷一第189頁反面、卷三第7、11頁），自堪信為真
26 實。

27 六、按機關與廠商因履約爭議未能達成協議者，得向採購申訴審
28 議委員會申請調解。採購申訴審議委員會辦理調解之程序及
29 其效力，除本法有特別規定者外，準用民事訴訟法有關調解
30 之規定；又調解成立者，與訴訟上和解有同一之效力，亦即
31 與確定判決有同一之效力，政府採購法第85條之1第1項第1

01 款、第3項、民事訴訟法第380條、第416條定有明文。惟機
02 關與廠商雖因履約爭議未能達成協議，而申請採購申訴審議
03 委員會調解，但調解如僅就訴訟標的以外之事項成立互相讓
04 步，以終止爭執之合意者，亦祇可認為民法上之和解契約，
05 不能與訴訟上之和解，發生同一之效力。查兩造就系爭未施
06 作材料價購爭議，依系爭調解書第2頁及第5頁分別載明：
07 「申請人（即上訴人）原請求他造當事人（即被上訴人）應
08 依約：…(三)給付收購剩餘材料（即未施作材料）之價金2,39
09 5萬2,000元。」、「…然因雙方就檢驗方式未有共識，致尚
10 無法進行檢驗及清點結算，雙方同意本會建議以附表3之檢
11 驗方式，由他造當事人依材料驗收成果及契約單價核實計價
12 予申請人。」等語（見原審卷一第53、56頁），兩造且不爭
13 執前因檢驗方式無法達成共識，方成立此調解內容，須以檢
14 驗符合標準，被上訴人方按工程契約單價核實價購等語（見
15 本院卷三第25頁），可知上訴人聲請系爭調解時，係請求被
16 上訴人給付未施作材料價金2,395萬2,000元，然依系爭調解
17 書所載調解結果則在確認應以依附表一檢驗方式檢驗系爭未
18 施作材料後辦理價購，僅係確認結算方法，無給付之訴性
19 質。則上訴人依系爭調解書、系爭契約請求被上訴人給付未
20 施作材料價金，即無違一事不再理之原則，合先敘明。

21 七、上訴人主張被上訴人未依附表一之檢驗方法檢驗，且被上訴
22 人所指不合格者，或係因材料特性所致，或可透過單純調整
23 即可達標準，顯係以不正當行為阻其條件成就，被上訴人應
24 依附表二計價方式給付價金云云，為被上訴人所否認，並以
25 前詞置辯。經查：

26 (一)系爭未施作材料檢驗標準之附表一編號1「各項材料」檢驗
27 方法2.已載明材料檢驗以「組」為單位，不合格者以組計算
28 退料，若單項不合格比例超過5%，該項材料整批退料，附
29 表一編號2至5並分別載明項目名稱為「自動門機系統」、
30 「32芯電氣連結線」、「自行車固定架」及「地板布」（見
31 原審卷一第60至61頁），其中用以作為檢驗自動門系統、32

01 芯電氣連結線標準之施工品質計畫書第5章「材料設備檢查
02 標準及程序」即以「自動門機」、「32芯組件（含電氣連結
03 線、座）」、「地板」項目名稱列出應檢具之測試報告、試
04 驗報告，會同監造人員檢驗合格，始加工及施作等檢驗項目
05 及標準（見原審卷一第83頁），又兩造不爭執附表一檢驗標
06 準所指契約工作說明書即系爭契約之工程說明書（見本院卷
07 三第150頁），亦以「安裝自動滑門」、「安裝自行車固定
08 架」、「新設32芯組件」、「更新地板布」等項目名稱說明
09 各該工程應有之效用、與車輛既有設備間之配合標準等主要
10 之內容，其中安裝自動滑門應包含安裝施作門框、門板、門
11 機、驅動機構、控制系統、防夾、警告、暗鎖、隔離考克及
12 緊急開關等細部工項，新設32芯組件則包含施作電氣連結
13 線、座、配線盒與托架等細部工項（見原審卷一第92至102
14 頁）。參以被上訴人於招標前之98年9月4日提供詳細價目表
15 標單即列「自動滑門」、「增設32芯電氣連結線」、「自行
16 車固定架」、「地板布料」為招標項目，並說明其數量、單
17 價及複價等情，有標單影本可查（見原審卷一第81頁）；於
18 同年11月10日提供系爭工程之工程詳細表，亦係以「安裝自
19 動滑門」、「安裝自行車固定架」、「增設32芯電氣連結
20 線」、「更新地板布」之項目名稱為計價標準（見原審卷二
21 第215至216頁），可知附表一所稱之「單項」材料即指「自
22 動門系統」（或稱自動滑門、自動門機）、「32芯電氣連結
23 線」、「自行車固定架」與「地板布」，且上訴人不爭執其
24 中自動門之項目係含門板、門機、驅動、控制系統、導引及
25 支撐等組件為1組，全部組數自動門即為單項材料，每一自
26 動門項下門板、門機、驅動、控制系統、導引及支撐等為1
27 組檢驗，如有不合格則該組自動門退料，若全部組數中有超
28 過5%不合格該自動門項目整批退料等語（見原審卷一第195
29 頁）。又上開「自動滑門」依單價分析表即包含門板、門
30 機、驅動、控制系統與各式考克及閥類等組合而成1套，32
31 芯電氣連結線則由公座（含端子、纜線）、母座（含端子、

01 纜線)及托架組合成完整之1套32芯電氣連結線(見原審卷
02 一第75至81頁),堪認依附表一約定之「組」應指各項目中
03 可完整使用之最小單位,而「項」則指各組集合即包含50組
04 自強號自動門系統、62組莒光號自動門系統合計「112組自
05 動門系統」、「61組32芯電氣連結線」、382組大型自行車
06 固定架與402組小型自行車固定架合計「784組自行車固定
07 架」。是系爭未施作材料中自動門系統,如有6組不符附表
08 一之檢驗結果,61組32芯電氣連結線如有4組不符附表一之
09 檢驗結果,不合格比例即超過5%,被上訴人即得予退料毋
10 須價購,自行車固定架若有超過5%之比例不符附表一之檢
11 驗結果,亦同。雖系爭調解書關於價購未施作材料之內容記
12 載:「…於車輛發生零件耗損時,有效縮短採購及維修之時
13 程,故他造當事人(即被上訴人)有向申請人(即上訴人)
14 價購本件工程尚未施作剩餘材料之需求…」等語(見原審卷
15 一第56頁),然此僅是兩造合意價購系爭未施作材料之動
16 機,兩造既已於系爭調解書明確約定系爭工程剩餘材料應符
17 合附表一之檢驗標準後,被上訴人始應予價購等語,自應依
18 兩造明示約定內容作為價購標準。至上訴人另辯以被上訴人
19 價購剩餘材料目的,既係為目前營運之16輛改造車輛零件耗
20 損維修之用,故考量標準應符合實車需求為重,只要16輛實
21 車維修可需用即儘量予以價購,剩餘材料如可單純調整或與
22 實車相符或為材料特性所必要者,被上訴人均不應指為不合
23 格而應予價購云云,核與上開檢驗標準不符,自無可採。

24 (二)次查,被上訴人於101年11月30日就系爭未施作材料進行檢
25 驗,其中自動門系統部分,自強號計50套、莒光號計62套,
26 不符核准之品質計畫書者逾5%;32芯電氣連結線部分計61
27 套,不符核准之品質計畫書者逾5%;自行車固定架部分,
28 高架型固定架共計382PC,其中固定孔19.5mm計201PC、10mm
29 計181PC,低架型固定架共計402PC,其中固定孔19.5mm計22
30 0PC、10mm計182PC,所有自行車固定架實際測量後,皆有尺
31 寸與立約商所送圖面不符等情,有交通部臺灣鐵路管理局機

務處102年1月4日函附檢驗會議紀錄可查（見原審卷一第62至75頁反面），上訴人就上開檢驗結果並不爭執（見原審卷一第189頁反面至190頁），惟主張有部分不合格屬單純調整即可達到標準之情形，其餘不合格部分則係依被上訴人針對已經驗收16輛車先前指示所施作，與實車狀況相符，沒有不合格之情形云云。經查：

1.有關自動門系統部分：

- (1)兩造不爭執自動門系統應以組為單位，組立後依上訴人提出經被上訴人核備之品質計畫書第5章「材料設備檢查標準及程序」及契約工作說明書為相關測試。經原審將系爭未施作剩餘材料中自動門系統，送請中華民國電機技師公會（下稱電機技師公會）針對被上訴人檢驗不合格項目鑑定是否與上開檢驗方法相符之試驗結果：莒光號編號CR-20之滑門機構為可調整之活動組件，但達不到標準，且經現場調整後該滑門機構尚達不到圖說D中之要求；自強號編號N03之滑門導尺寸與圖說C不符部分無法調整；自強號與莒光號之112個DCU尺寸均超出圖說B之標準，無法因螺絲向內鎖入而達標準；莒光號內部緊急釋放裝置中編號EED-125未上鎖時上蓋無法自然密合，無法透過單純調整等情，有電機技師公會104年6月8日鑑定報告（下稱系爭鑑定報告一）可查（見外放鑑定報告書一第7、10、20至21頁）。又因被上訴人於101年9月間發現上訴人前依系爭契約改造之上下台自動門DCU雜訊抑制能力不足，致原有莒光號車門於非人員操作下自動開啟情形，故聲請補充鑑定DCU是否符合系爭契約工程說明書第9.5.2.5點「自動滑門之控制應與現有莒光號自動門聯控」及第9.7點「應防止與各電子設備間之電磁干擾」之約定，電機技師公會鑑定結論為：「原隆祿改造完成之車廂，自動滑門之控制無法與現有莒光號聯控。」、「以實車實驗中改造完成車廂之車門控制單元（DCU）不符合防止與各電子設備間之電磁干擾」等語，亦有電機技師公會108年10月23日鑑定報告（下稱系爭鑑定報告二）可稽（見外放鑑定報告書二

01 第18頁），可認系爭未施作材料中自動門系統確有上開無法
02 單純調整即可達標準之瑕疵，且不合格比例顯已超過5%，
03 依系爭調解書約定，如附表一編號2之自動門機系統材料即
04 應整批退料。

05 (2)雖上訴人主張DCU之設計圖並未標示檢查點B之尺寸（見外放
06 鑑定報告書一附件五第87頁），且DCU檢查點B之尺寸介於3
07 7.2mm至40.4mm間均應屬合格，被上訴人不得以DCU檢查點B
08 之尺寸作為退料之依據云云。然依作為檢驗自動門系統、32
09 芯電氣連結線標準之施工品質計畫書第5章「材料設備檢查
10 標準及程序」5.1節材料檢查標準項次1已載明「自動門機之
11 檢驗項目及標準參照原廠測試計畫書」，而所附「台灣（32
12 R+45R）之檢驗/測試程序」關於DCU尺寸檢驗圖已載明檢查
13 點B之標準尺寸為 $38.8\text{mm}\pm 0.3\text{mm}$ （見本院卷一第149頁），上
14 訴人自承該檢驗圖為原廠測試計畫書之內容（見本院卷二第
15 44頁），且上訴人101年10月26日隆PC815F字第10110261號
16 函說明第五項亦載明：「...本公司依調解成立書附表『未
17 施作材料價購檢驗方式』內容辦理檢驗測試，製作『材料檢
18 驗紀錄表』計11項及附隨各項檢驗之產品圖說尺寸、公差註
19 記（附件二）。惠予備查。」等語（見本院卷一第153至170
20 頁），其所附DCU尺寸圖說檢查點B之尺寸亦為 $38.8\text{mm}\pm 0.3\text{mm}$
21 （見本院卷一第156頁）。雖電機技師公會就上訴人主張公
22 差範圍疑義覆稱：目前公差分析較普遍有最差狀況公差分析
23 法及均方根法2種，最差狀況公差分析法得出B之公差為1.6m
24 m，均方根法得出B之公差為1.166mm，以均方根法之1.166mm
25 較為合理等語（見本院卷一第191頁），然系爭調解書已約
26 明自動門系統之檢驗方法，依附表一以組為單位，組立後依
27 上訴人提出經被上訴人核備之品質計畫書第5章「材料設備
28 檢查標準及程序」及契約工作說明書為相關測試，系爭檢驗
29 標準係經兩造合意（見本院卷一第117頁反面），且鑑定人
30 鍾俊業並證稱：伊是針對鑑定項目而為判定，不針對是否符
31 合驗收，DCU尺寸檢測標準為 $38.8\text{mm}\pm 0.3\text{mm}$ ，是根據圖說，

實車部分也都不符合標準，伊是依法院囑託鑑定事項公文所檢載明DCU檢查點B之尺寸為 $38.8\text{mm}\pm 0.3\text{mm}$ 之附圖為鑑定（見本院卷一第126頁反面至127頁），參以上訴人於收受被上訴人101年11月30日未施作材料檢驗會議之檢驗結果報告時，未曾爭執該檢驗結果報告所附載明DCU檢查點B尺寸為 $38.8\text{mm}\pm 0.3\text{mm}$ 之附圖有何與約定不符情事，其聲請鑑定事項僅為「DCU之尺寸是否可單純透過將螺絲向內鎖入即達標準」等語（見原審卷一第199頁），則電機技師公會依上開圖說為檢驗測試，認上訴人不符上開檢驗標準，且就上訴人請求事項鑑定結果認為無法因螺絲向內鎖入而達標準，被上訴人前於101年11月30日檢測時亦同此認定（見原審卷一第66頁），核與兩造約定系爭調解書意旨及附表一之檢驗標準相符，而實車尺寸與圖說不符部分，僅涉及被上訴人系爭工程驗收程序，核與系爭調解書約定檢驗標準無涉。是上訴人主張不得以DCU檢查點B之尺寸作為退料之依據云云，即非可採。至上訴人主張此項目中DCU零件有上開瑕疵仍不影響DCU之功能及材料在車上之互換性，故應依調解成立時之真意，只要實車維修可用者，即符合實車之需求應予價購云云，然此已與附表一所示之檢驗標準相悖，自非可採。

- (3)上訴人又以本件爭議係在請求未施作材料之價購，不包含施工階段，故依附表一之材料檢驗方法，不包含工程說明書9.5.2.5「聯控」及9.7「電磁干擾」有關施工階段之約定云云。然系爭契約工程說明書亦為附表一約定之檢驗方法，其中9.5.2.5節規定：「自動滑門之控制應與被上訴人臺鐵局現有莒光號自動門聯控…」（見本院卷二第86頁），9.7節電氣設備規定：「…電子零件應清楚標示電子型號、數值，並應防止與各電子設備間之電磁干擾…」等語（見本院卷二第87頁），可認系爭未施作材料中DCU組件應能與原有莒光號聯控且不受電磁干擾，核屬兩造約定該組件應具備品質，上訴人主張工程說明書9.5.2.5及9.7係關於施工階段之規定，非兩造約定之檢驗方法，DCU雜訊抑制功能並非約定檢

01 驗事項云云，即非可採。上訴人雖又主張鑑定報告二認定於
02 DCU控制端加入二極體（串接）後，聯控問題已獲得改善等
03 語（見外放鑑定報告書二第18頁），故此項DCU零件瑕疵，
04 經單純調整即可達標準，依系爭調解書約定不得退料云云，
05 惟附表一所約定「單純調整即可達標準」之除外情形，係指
06 以器械擴大孔洞、調整組件距離、調整螺帽或螺絲鬆緊、以
07 手扳回、調整零件角度使較為平整或設定控制軟體、重新定
08 位等只須作些微調整即可使零件規格符合檢驗標準之方式，
09 此觀系爭鑑定報告一所提各式單純調整方式之內容即明（見
10 外放鑑定報告書一第7至11頁）。雖在DCU與開關門連動控制
11 線間加裝二極體設備，可改善無法與現有莒光號聯控之問
12 題，然上訴人所稱二極體不包含在系爭調解書約定價購範圍
13 內（見本院卷二第154頁反面），且二極體使用時可能損
14 壞，失去攔截雜訊功能，已與附表一約定「單純調整即可達
15 標準」情形不符，且仍無法解決DCU不符合防止與各電子設
16 備間電磁干擾之問題（見外放鑑定報告書二第18頁），是上
17 訴人主張加裝二極體方式，難認係單純之調整即可達標準，
18 上訴人此部分主張，亦非可採。雖上訴人以兩造爭議在未施
19 作材料之價購，故第二次鑑定標的應為請求價購之未施作材
20 料DCU，鑑定人卻以改造完成車廂之DCU進行鑑定，該鑑定結
21 果不可採云云，惟查，被上訴人係因上訴人已交付實車行駛
22 中發生車門於非人為操作下自動開啟情形，經研究發現DCU
23 雜訊抑制能力不足，先後於101年9月24日、101年10月15日
24 發函上訴人未獲改善，而認上訴人交付DCU有瑕疵，有被上
25 訴人提出101年9月24日機車客字第1010011033號、101年10
26 月15日機車客字第1010011816號函為證（見本院卷二第70至
27 71頁），上訴人亦不爭執自動門確有於行進中異常開啟情形
28 （見本院卷二第178頁背面），兩造因此同意就價購車輛抽
29 樣與抽樣曾經發生異常開啟車廂聯掛後，鑑定行駛中DCU是
30 否會發雜訊、是否因此致車門異常開啟，及DCU與各電子設
31 備間有無電磁干擾等情（見本院卷二第178頁背面至第179

頁、第191頁），可認第二次鑑定係依經兩造合意鑑定方法為鑑定，上訴人以鑑定人非以未施作材料DCU為鑑定標的，爭執系爭鑑定報告二不可採云云，亦無可取。

2.有關32芯電氣連結線部分：

關於「32芯電氣連結線」項目是否與附表一編號3所示檢驗標準相符，經電機技師公會鑑定試驗結果為：經被上訴人檢驗長度不足之44座公座之纜線長度應達7500mm，方夠現場安裝施作；公座編號L087連接器似因外力撞擊造成變形，公座連結器變形將造成與母座無法正常結合，致功能無法達成；經被上訴人檢驗長度不足之4座母座之纜線長度應達6700mm，方夠現場安裝施作；即使以實車量測結果，公座及母座仍不足夠現場安裝施作，有系爭鑑定報告一可查（見外放鑑定報告書一第13、15至16頁），參以鑑定人黎燕芳證稱：保留公座或母座兩端端子更換成長度足夠之電纜線，在業界來看就是修復品，不是原來的物品，不確定是否合乎兩造間契約約定等語（見本院卷一第124頁），可認系爭未施作材料中32芯電氣連結線之上開瑕疵，非屬單純調整即可達標準之瑕疵，且不合格比率顯已超過5%，依系爭調解書約定，該32芯電氣連結線材料應整批退料。上訴人雖主張：32芯電氣連結線之公座、母座及托架均有各自獨立的金額，且可單獨更換，故不應以全部32芯電氣連結線為單一項目，除其中公座不合格比例超過5%應整批退料外，母座扣除2組後其餘未施作材料仍可價購云云。然鑑定人黎燕芳亦證稱：就業界通常使用觀點，雖公座、母座或托架可以單獨替換，但依兩造契約約定是否新品容許這樣，要看契約約定等語（見同上卷頁），兩造於系爭調解書既約定以32芯電氣連結線單項材料計算不合格比例，即應以32芯全部組件為單一項目予以檢驗決定，方合於契約目的及系爭調解書之檢驗標準，已如前述，若其中公座（含端子、纜線）、母座（含端子、纜線）或托架有一部分不合格比例超過5%，被上訴人即有權將該項材料整批退料，上訴人上開主張與系爭調解書約定檢驗項

目分類方式不符，實屬無據。

3.有關自行車固定架部分：

(1)依附表一之材料檢驗方法，自行車固定架應以組為單位，依上訴人提出經被上訴人核備之圖說為檢驗，而電機技師公會就自行車固定架鑑定試驗結果：未施作大、小型自行車架介於154mm至167mm（大型）及155mm至165mm（小型），實車量測結果介於160mm至162mm（大、小型），依圖說公差說明，可以有2mm檢測公差，基此，尺寸需介於158mm至164mm才合乎公差，鑑定檢測發現未施作大型自行車架尺寸有9輛未合乎公差範圍內，佔20座車架之45%，未施作小型自行車架尺寸有6輛未合乎公差範圍內，佔20座車架之28.6%，有系爭鑑定報告一可查（見外放鑑定報告書一第18、23頁），則系爭未施作剩餘材料中之自行車固定架項目既有上開瑕疵且不能單純調整即可達標準，則其不合格比例顯已超過5%，該項材料即應整批退料。

(2)上訴人雖主張：自行車架原送審圖面雖有尺寸之記載，惟其於施工期間配合被上訴人要求，增加功能性及穩固性，已完全改變自行車固定架形式，改變後之自行車固定架並無被上訴人核備之圖說可供檢驗，在不影響自行車固定架之功能性與實車互換性下即應予價購云云。然上訴人前於被上訴人依系爭調解書辦理未施作材料價購前，曾以101年10月26日隆P C8158F字第10110261號函補送自行車固定架圖面予被上訴人（見本院卷一第153至170頁，自行車固定架圖面見本院卷一第162頁反面至170頁），且電機技師公會鑑定依據為：「…鑑定技師所依據的圖面即為上訴人依調解書先行自主檢查並函覆被上訴人第八項檢附附件所示自行車車架圖（型一）及（型二）所示…104年1月28日第二次會議紀錄結論第9點，鑑定項目包括現場車輛測試加上隆祿公司觀音工廠檢測等，因此要求臺鐵局提供可據以作為檢測、鑑定使用之自行車架尺寸圖說，經臺鐵局工務部門陳勝國先生於000年0月00日提供鑑定參考文件（此圖件經臺鐵局及隆祿公司用印確認，文

件編號：TRB-003-R，包含詳細尺寸及公差之圖說），因此鑑定事項3-1『未施作自行車架之尺寸』，是以臺鐵局提供之上述文件作為檢驗、鑑定之參考依據，且在檢驗前亦經臺鐵局及隆祿公司在場人員雙方同意後才進行『未施作自行車架』與經驗收之實車檢驗，並於檢測後進行兩者之比對分析。…」等語，有電機技師公會105年6月3日函文可查（見原審卷二第310至313頁），鑑定人李建德並證稱：當時鑑定會議有說鑑定標的須與實際驗收過的車子比對，故伊係在已驗收之16輛車抽樣3部，未安裝之大、小型車分別選擇20架、21架與實車作比對，工程上工具都有公差，公差是2mm，實車檢驗中大型車有3個尺寸：160mm、161mm、162mm，小型車有2個尺寸：160mm、162mm，所以公差是158mm至164mm，鑑定時發現抽查大型車20架中有9架不合格，小型車21架中有6架不合格，不合格率分別為45%、28.6%，此係鑑定當時被上訴人要求鑑定項目，且經上訴人現場人員同意，被上訴人當時提供電子檔附件4張尺寸都是一樣的，上訴人有在圖說上蓋章，所以才依此為標準，伊檢驗車架尺寸時，測量之位置及儀器均經上訴人現場人員協助，且提供儀器供其檢測，車架也是上訴人搬出來供其檢測，兩造要求伊以實車檢測，理論上即以實車檢測，被上訴人提出圖面與實車看起來是一樣的等語（見本院卷一第125頁反面至126頁、第129頁），堪認自行車固定架部分之鑑定方式，係依兩造合意與實車尺寸比對、圖面供輔助參考之方式，抽樣作為檢測、鑑定之依據，上訴人復未能就其主張因配合被上訴人要求變更自行車架形式而變更尺寸等情，舉證以實其說，則其事後爭執無檢測圖面、實車標準，主張應以自行車架本身之功能及材料互換性為檢驗標準云云，顯與系爭調解書約定檢驗及價購標準不符，自無可採。

(三)從而，被上訴人依附表一所示檢驗方式檢驗後，認系爭未施作材料中自動門系統、32芯電氣連結系統、自行車固定架均有單項不合格比例達5%，而依系爭調解書約定，予以退料

01 不予價購，即屬有據。上訴人主張被上訴人有以不正當之行
02 為阻其條件成就之情形，仍應依系爭調解書約定，按如附表
03 二所示複價辦理價購云云，均屬無據。

04 八、綜上所述，上訴人依系爭調解書、系爭契約，請求被上訴人
05 再給付2,216萬4,516.6元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清
06 償日止，按年息5%計算之利息，為無理由，不應准許。原
07 審就上開不應准許部分為上訴人敗訴之判決，並駁回假執行
08 之聲請，經核於法並無不合。上訴論旨指摘原判決此部分不
09 當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。

10 九、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經
11 本院審酌後，認均不足以影響判決之結果，爰不逐一詳予論
12 駁，併此敘明。

13 十、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第1
14 項、第78條，判決如主文。

15 中 華 民 國 109 年 10 月 6 日

16 民事第四庭

17 審判長法 官 傅中樂

18 法 官 趙伯雄

19 法 官 管靜怡

20 正本係照原本作成。

21 如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其
22 未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀
23 （均須按他造當事人之人數附繕本）上訴時應提出委任律師或具
24 有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資
25 格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但
26 書或第2項（詳附註）所定關係之釋明文書影本。如委任律師提
27 起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

28 中 華 民 國 109 年 10 月 6 日

29 書記官 蕭進忠

30 附註：

01 民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

02 對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴

03 人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

04 上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為

05 法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法

06 院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

07 附表一：

08

編號	項目	材料檢驗方法
1	各項材料	1. 申請人（即上訴人）配合完成各項材料自主檢查。 2. 材料檢驗以組為單位（地板布以每車份為單位），全數檢驗各項材料。不合格者（不包括單純調整即可達標準），該組退料；若單項材料不合格比例超過5%者，該項材料整批退料。 3. 檢驗過程之人工作業費用各自負擔。
2	自動門機系統	組立後依申請人提出經他造當事人（即被上訴人）核備之品質計畫書第5章「材料設備檢查標準及程序」及契約工作說明書相關測試。
3	32芯電氣連結線	1. 申請人配合補送各部位圖說供審，並標註外觀線尺寸及公差。檢驗部分則依品質計畫書第5章「材料設備檢查標準及程序」及契約工作說明書相關測試。 2. 申請人委請經TAF認證過之第三公正單位，依照申請人提出經他造當事人核備之施工品質計畫書第39頁，5.1.2「32芯

(續上頁)

01

		連結器檢驗/測試程序中表1之項目及標準」為檢驗。
4	自行車固定架	依申請人提出經他造當事人核備之圖說檢驗。
5	地板布	依申請人提出經他造當事人核備之資料檢驗。

02

附表二：

03

編號	價購標的	單位	數量	單價	複價
1	自強號自動門	組	49	130,761.8	6,407,328.2
2	自強號各式考克及閥類	組	50	2,518.85	125,942.5
3	莒光號自動門	組	61	130,761.8	7,976,469.8
4	莒光號各式考克及閥類	組	61	2,518.85	153,649.85
5	32芯電氣連結線公座	組	60	41,980.8	2,518,848
6	32芯電氣連結線母座	組	61	50,376.96	3,072,994.56
7	32芯電氣連結線托架	組	61	15,113.09	921,898.49
8	電線電纜	組	0	25,188.48	0
9	自行車架(高型)	台	382	1,259.42	481,098.44
10	自行車架(低型)	台	402	1,259.42	506,286.84
合計					2,216萬4,516.6元