

臺灣高等法院民事判決

107年度建上更一字第9號

上訴人 交通部鐵道局（原名：交通部鐵路改建工程局）

即被上訴人

法定代理人 伍勝園

訴訟代理人 白友桂律師

劉豐州律師

吳典倫律師

被上訴人即 兆盈工程股份有限公司

上訴人 限公司)

法定代理人 黃通良

訴訟代理人 劉雅洳律師

謝建弘律師

參加人 鼎原顧問股份有限公司

法定代理人 謝荏安

參加人 泓翊機電工程顧問有限公司

法定代理人 黃傳生

上列當事人間請求損害賠償等事件，兩造對於中華民國102年12月5日臺灣新北地方法院100年度建字第46號判決，各自提起上訴，經最高法院發回更審，本院於110年7月27日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

(一)原判決關於駁回上訴人交通部鐵道局後開第(二)項之訴部分，及該部分假執行之聲請，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

(二)上訴人兆盈工程股份有限公司應給付上訴人交通部鐵道局新臺幣貳仟伍佰伍拾壹萬伍仟零玖拾肆元，及自民國一百年二月十二日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

(三)上訴人交通部鐵道局之其餘上訴駁回。

(四)上訴人兆盈工程股份有限公司之上訴駁回。

01 (五)第一、二審（含發回前第三審）訴訟費用（除確定部分外），
02 關於上訴人交通部鐵道局上訴部分，由上訴人兆盈工程股份有
03 限公司負擔十分之九，餘由上訴人交通部鐵道局負擔；關於上
04 訴人兆盈工程股份有限公司上訴部分，由上訴人兆盈工程股份
05 有限公司負擔。

06 (六)參加訴訟費用由參加人負擔。

07 (七)本判決所命給付部分，於上訴人交通部鐵道局以新臺幣捌佰伍
08 拾萬元或等值之可轉讓定期存單供擔保後得假執行，但上訴人
09 兆盈工程股份有限公司如以新臺幣貳仟伍佰伍拾壹萬伍仟零玖
10 拾肆元或等值之合作金庫銀行南港分行無記名可轉讓定期存單
11 預供擔保，得免為假執行。

12 事實及理由

13 一、本件上訴人即被上訴人交通部鐵路改建工程局之名稱，於民
14 國107年6月11日變更為交通部鐵道局（下稱鐵道局），有公
15 告可參（見本院卷五第459頁）；法定代理人於110年4月23
16 日由胡湘麟變更為伍勝園，有交通部110年4月22日交人字節
17 0000000000號函可按（見本院卷五第23頁）。又參加人鼎原
18 顧問股份有限公司（下稱鼎原公司）之法定代理人，於本院
19 審理中，由謝立元變更為謝荏安，有商工登記公示資料查詢
20 足據（見本院卷五第273至274頁），均經鐵道局具狀聲明承
21 受訴訟，核無不合，爰予准許。

22 二、鐵道局主張：被上訴人即上訴人兆盈工程股份有限公司（下
23 稱兆盈公司）於95年10月12日與伊簽訂「臺鐵高雄－屏東潮州
24 捷運化建設計畫細部設計技術顧問服務契約」（下稱系爭
25 契約），須為伊就臺鐵屏東站至潮州站南端1.9公里處台糖
26 農場共約21公里之廊帶及基地範圍內，辦理補充地形測量等
27 調查、細部設計服務、都市計畫個案變更作業服務等工作，
28 報酬為新臺幣（下同）1億3,101萬2,330元。其中細部設計
29 服務部分，除另有規定之分項工程外，須於開始工作後90日
30 曆天（下稱日）提出期初報告、180日提出期中報告、240日
31 提出期末報告及300日提出招標文件初稿。雙方並約定兆盈

01 公司如有逾期情事，應按日支付伊設計服務費1/1000計算之
02 違約金。詎兆盈公司就細部設計服務相關成果之提送，期中
03 報告遲延59日、期末報告遲延58日、招標文件初稿遲延71
04 日、西勢車站（KCL211-B2）及潮州車站（KCL211-D2）等分
05 標定稿文件遲延283日，總計遲延471日。且未依會議結論提
06 出修改完成之設計成果，履約進度嚴重落後，經伊多次發函
07 催告，均未予置理，為伊於98年5月21日終止系爭契約。兆
08 盈公司不僅依約應賠償伊違約金2,380萬元，並應賠償伊支
09 出訴外人即系爭契約工程專案管理林同棧工程顧問股份有限
10 公司（下稱林同棧公司）審查兆盈公司未完成期末報告費用
11 226萬4,044元、評值結算作業費用392萬4,597元，及重新發
12 包交由訴外人亞新工程顧問股份有限公司（下稱亞新公司）
13 接續設計之前階段成果檢討費用337萬1,255元與林同棧公司
14 審查亞新公司成果費用368萬6,217元。扣除尚未給付兆盈公
15 司設計服務費用885萬141元，兆盈公司應賠償伊2,819萬5,9
16 72元等情。爰依系爭契約第6條第3項、第4項、第8條第4
17 項、第5項、第10項之約定及民法第229條、第231條之規
18 定，求為命：兆盈公司如數給付賠償金額，及自起訴狀繕本
19 送達翌日起算之法定遲延利息之判決，並願供擔保請准宣告
20 假執行。就兆盈公司反訴部分，則略以：兆盈公司提送招標
21 文件初稿後至工程發包前之分標、併標作業本屬契約所定工
22 作範圍，並非額外工作，且係伊同意備查招標文件後，兆盈
23 公司突提出原設計參數不符規範並建議修正，伊始指示辦理
24 細設成果及招標文件修改事宜，自屬可歸責於兆盈公司。又
25 兆盈公司之追加變更設計費用已逾承攬契約2年請求權時
26 效，其反訴請求伊應給付追加變更設計費用，自無理由等
27 語，資為抗辯。原審就本反訴為兩造均敗訴判決，及駁回本
28 反訴假執行之聲請。鐵道局提起上訴，聲明：(一)原判決關於
29 駁回後開第(二)項之訴部分，及該部分假執行之聲請，暨該訴
30 訟費用之裁判均廢棄。(二)上開廢棄部分，兆盈公司應給付鐵
31 道局2,819萬5,972元本息。(三)如獲有利判決，願以現金或可

轉讓定期存單預供擔保，請准宣告假執行。就兆盈公司之上訴，答辯聲明：(一)上訴駁回。(二)如受不利判決，願供擔保請准宣告准予免為假執行。

三、兆盈公司則以：伊於96年2月27日、4月27日分別遵期提送期中報告、期末報告，並無就該等文件提出發生遲延情事。又「招標定稿文件」部分，伊已於施工發包前提出，即無逾期可言。再者，就鐵道局提出之損害賠償請求部分，林同棧公司本係鐵道局委請擔任系爭工程專案管理公司，審查伊所提送之系爭工程成果係該公司履約範疇，且應已完成之審查工作。鐵道局並無就林同棧公司審查伊之成果另行編列費用，鐵道局請求賠償前階段成果檢討費用337萬1,255元，並不適法。又林同棧公司審查伊所提出期末報告及亞新公司所提成果，亦原係該公司履約範圍，伊並已完成期末報告，鐵道局尚要求伊賠償林同棧公司審查期末報告支出費用226萬4,044元、亞新公司成果審查費用368萬6,217元，亦為無據。再評值作業應由兩造共同辦理，惟鐵道局於終止系爭契約後，未曾通知伊，即私下委請林同棧公司辦理評值作業，自不應向伊請求負擔此部分費用。況系爭契約違約金性質為損害賠償總額的預定、除該違約金外已不得再向伊主張其他損害賠償。縱違約金外，伊尚應負賠償責任，然鐵道局於98年5月21日終止系爭契約，100年2月1日始起訴請求，亦已罹於民法第514條第1項規定之2年時效。此外，伊尚未領取之服務費應為6,482萬832元，並非885萬141元，鐵道局自行計算後，從其請求中扣除，顯非正當。伊並以該尚未領取報酬6,482萬832元及額外新增工作項目費用701萬2,888元與鐵道局之請求抵銷等語，資為抗辯。另主張：鐵道局於履約期間不斷變更需求，並指示伊進行拆、併標或額外新增工作項目，致伊需重複設計或增加工作。額外支出701萬2,888元等情，爰依系爭契約第6條第5項第1款及政府採購法第22條第2項所訂定之機關委託技術服務廠商評選及計費辦法第24條之規定，反訴求為命鐵道局如數給付該額外費用及自100年8月10日起

01 算之法定遲延利息之判決（反訴請求逾上開金額本息部分，
02 因未上訴而確定），並願供擔保請准宣告假執行。就鐵道局
03 之上訴，答辯聲明：(一)上訴駁回；(二)如受不利判決，願以現
04 金或等值之合作金庫銀行南港分行無記名可轉讓定期存單預
05 供擔保，請准宣告免為假執行。上訴聲明：(一)原判決關於駁
06 回後開第(二)項之訴部分，及該部分假執行之聲請，暨該訴訟
07 費用之裁判均廢棄。(二)上開廢棄部分，鐵道局應給付兆盈公
08 司701萬2,888元本息。(三)願以現金或等值之合作金庫銀行南
09 港分行可轉讓定期存單預供擔保，請准宣告假執行。

10 四、參加人泓翊機電工程顧問有限公司則以：伊分包之工程內
11 容，占兆盈公司承攬鐵道局全部工程不到8.758%。兆盈公司
12 承攬工程中，因遲遲無法確定建築圖說及系統機電容量位
13 置，且多次變更，復因鐵道局在履約過程中，多次變更設
14 計，影響工作之提出。伊業依兆盈公司要求於97年8月23日
15 提交整理之KCL212-2變更設計事實及說明，並依時程提出KC
16 L211-B2（西勢車站含一般機電）第4版招標文件、KCL211-0
17 2（潮州車站含一般機電）第3版招標文件、KCL212-2標（其
18 他廠庫含一般機電）變更2版招標文件、KCL281標（電梯及
19 電扶梯）變更2版招標文件，並無遲延提送細部設計。再
20 者，一般機電細部設計須建築設計定案及提供特殊系統機電
21 容量位置後，始進行最後階段作業，伊並未違反工程慣例或
22 未依約於期限內提供一般機電細部設計，則鐵道局若請求有
23 理由，兆盈公司即得對伊請求損害賠償，自屬無據等語，資
24 為抗辯。

25 五、鼎原公司則以：伊係兆盈公司之分包商，負責西勢車站及潮
26 州車站之細部設計。鐵道局於97年7月15日審查會議要求兆
27 盈公司對這2個車站作大幅修改，伊透過兆盈公司向鐵道局
28 反應，請其提供明確的設計需求及具體的修改意見，但兆盈
29 公司始終沒有得到明確的答覆，所以伊也無法修改等語，資
30 為抗辯。

31 六、查，鐵道局於98年5月21日以鐵工工(一)字第0980006146號函

通知兆盈公司終止系爭契約，且已給付兆盈公司系爭契約服務費6,910萬6,680元。為兩造所不爭執（見本院卷四第427頁），且有該系爭契約、終止函、鐵道局99年9月21日鐵工工(一)字第090013223號函可資佐據（見原審卷一第15至31、第32至33、35頁），堪認為真實。

七、本訴部分

（一）鐵道局主張：其本於應可歸責兆盈公司之遲延事由，扣除尚應給付兆盈公司服務費885萬141元，得向兆盈公司請求賠償2,819萬5,972元乙情。為兆盈公司否認，並以前詞為辯，經查：

- 1、兩造就系爭契約有關潮州、西勢高架車站之修正設計，於97年7月15日作成決議，並由鐵道局於同年月24日檢送該決議會議紀錄，通知兆盈公司依決議內容完成設計成果，惟兆盈公司遲未按該決議為車位資料之修正，鐵道局南部工程處（下稱南工處）於同年月31日再次催促兆盈公司於文到30個日曆天提送完整之設計成果及招標文件，兆盈公司仍未在限期內提出。雙方復於同年9月30日開會研商，會議結論並記載「有關車站建築細設成果修改事宜，因本契約已進行至期末階段，各項成果均已發展成熟，且本次台鐵局審查意見影響有限，相關修改成果應不須再經由期初、期中等階段重新確認。請昭凌公司仍依鐵工局97.07.24鐵工工字第0970005620號函附審查意見儘速辦理成果修改事宜，另經南工處說明台鐵局所提有關西勢車站『兩島四股道』之意見僅係評估性質，已另案辦理」等語，鐵道局並於97年10月28日再通知兆盈公司依上述決議履行契約，但兆盈公司依然未提送修改成果。鐵道局於98年5月21日以兆盈公司未依南工處97年7月31日及其同年10月28日指示，在限期內完成修改設計工作為由，向兆盈公司表示終止系爭契約。有鐵道局同年7月24日鐵工工字第0970007094號函暨附件「『臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫』西勢，潮州高架車站修正設計成果簡報」、南工處同年月

01 31日鐵南工一字第0970005620號函、南工處同年10月8日
02 鐵南工三字第0970007687號函暨附件「研商『臺鐵高雄-
03 屏東潮州捷運化建設計畫細部設計技術顧問服務』契約後
04 續辦理事宜」、鐵道局98年5月21日鐵工工(一)字第0980006
05 146號函可按（見原審卷一第58至60、57、62至67、32至3
06 3頁）。證人即林同棧公司所屬人員陳嘉有證稱：當時鐵
07 道局依照97年7月15日會議要求兆盈公司依時程提出成
08 果，兆盈公司表示有變更指示沒有釐清，所以無法在此時
09 程提出。這是屬期末設計的成果，提出此成果後，經審
10 查，就只剩下製作招標文件等語（見本院卷四第171
11 頁）。可見鐵道局因兆盈公司未按上開97年7月15日決
12 議，修改屬期末階段、各項設計已發展成熟之最後修改成
13 果，而為鐵道局終止系爭契約。依系爭契約第八條第四項
14 及第十項約定，兆盈公司如未能於系爭契約之規定期限
15 內，或經鐵道局書面同意延長之工作期限內提出最後工作
16 成果，除不可歸責於兆盈公司之原因，或發生不可抗力之
17 情事外，每逾一日按各分項服務費之千分之一計扣；鐵道
18 局得在兆盈公司未領設計服務費內扣除，如有不足並得向
19 兆盈公司追償，倘依同條第四項（契約內記載為「款」）
20 扣款金額以設計服務費總額20%為限。兆盈公司既因可歸
21 責於己之事由未按鐵道局指示期限內提出上述最後修正成
22 果，鐵道局自得按遲延日計扣違約金。再者，南工處於97
23 年7月31日催告兆盈公司，限期於30日提送修改成果，因
24 兆盈公司未在限期內提出，鐵道局於98年5月21日終止系
25 爭契約如上述。是兆盈公司自上開限期之末日即同年8月3
26 1日之翌日即同年9月1日起算遲延日，迄系爭契約終止日9
27 8年5月21日，共計263天。依上開約定以每日服務費1/100
28 0計算，已逾應給付服務費20%，依約以20%為限。復參酌
29 系爭契約第四條第一項約定：「本細部設計技術顧問服務
30 費總價為新台幣1億3,101萬2,330元（含營業稅5%），其
31 中『調查工作』、『都市計畫個案變更作業服務』二項採

實作數量，細部設計服務乙項採總包價法並以1億1,900萬元整給付」等語。因兆盈公司未履行者限於細部設計服務部分，是僅以1億1,900萬元之20%計扣，應扣罰逾期違約金額為2,380萬元（0000000000×20%=000000000）。

2、鐵道局固以系爭契約第三條明定兆盈公司履行細部設計服務工作應提出期初報告、期中報告、期末報告及招標文件初稿各有繳交期限約定，主張：最後工作成果即提出期初、期中、期末報告及招標文件定稿時云云。然期初、期中報告等提出，尚有可能視鐵道局需求隨時更改設計，再行提出期末報告，難謂即屬最後工作成果；又倘鐵道局就期末報告、招標文件初稿、定稿等，均採用期初、期中報告設計而未修改，則最初之報告仍具重要性。因此，不能僅以系爭契約關於上開設計報告、文件提出設有期限規定，即謂合於最後工作成果之要件，是項主張，尚有未合。鐵道局雖又稱：兆盈公司之履約期限近一年，且有各階段之工作，系爭契約第八條第四項應為里程碑條款，以管控兆盈公司每項工作之履行云云。但系爭契約第八條第四項契約文字業表示以「最後」之工作成果未履行作為計罰之依據，自無須別事探求，反捨契約文字而更為曲解，鐵道局此部分主張顯與契約文義不合，要未可採。

3、兆盈公司辯稱：契約不能割裂解釋，最後工作成果應是指如附表所示各個分標工作最後的工作成果云云。惟查：兆盈公司自陳系爭契約設計是一部接著一部，期初設計階段，是在討論整個設計架構，要經臺鐵局確認後才可接下去發展。臺鐵局當時對基本設計內容尚未確定等語（見本院卷四第189頁）。證人陳嘉有亦證述：臺鐵局回復時涉及兩島部分，對於西勢車站設計造成影響，但鐵道局因設計已至期末，所以未指示按臺鐵局意見修改，但兆盈公司認為應依臺鐵局意見進行修改，所以未依97年7月15日決議時程提出成果等語（見本院卷四第172頁）。足見系爭

01 契約尚未進展至各分項工作前，兆盈公司即因與鐵道局間
02 爭執是否應按臺鐵局意見修改發生爭執，不願履行重要工
03 作成果，而為鐵道局表示終止契約。兆盈公司僅拘泥於系
04 爭契約第八條第四項「各分項服務費」之文字，而謂僅得
05 以各分項重要工作成果未履行始構成計罰事由云云，對於
06 提出設計報告亦屬重要履行義務，翹置不論，與契約精神
07 顯有未符，此項抗辯，自未可取。兆盈公司又辯以系爭契
08 約第三條第二項並未約定最遲完工期限，其只須於施工發
09 包前提出即可，並無遲延情事云云。但鐵道局已就97年7
10 月15日決議之修改成果，向兆盈公司確認為重要工作成
11 果，且限期履行如上述，足認兆盈公司負有在期限內履行
12 該項修改成果之義務，其未如期履行，將延滯整體工程進
13 行，自屬遲延。兆盈公司徒以系爭契約未定最遲完工期
14 限，即謂施工發包前無遲延履行事由云云，顯有誤會。兆
15 盈公司再以南工處於97年7月31日催告後，兩造復於97年9
16 月30日召開會議，在會中其曾提議修改車站細部設計成果
17 所需合理作業時程為135日，但因與南工處意見不同，其
18 曾允諾會後一週內邀集協力廠商、南工處及林同棧公司重
19 新協商確認。嗣鐵道局於97年10月28日發函，要求細部設
20 計成果關於車站建築部分只須依修改意見確認後60日完成
21 即可，是鐵道局於定期間催告後，仍有新指示，不能以南
22 工處97年7月31日所定期間，作為其履行遲延之計算基準
23 云云置辯。並引用97年9月30日會議記錄、鐵道局97年10
24 月28日鐵工工字第0970010802號函為據（見原審卷一第6
25 4、68至69頁）。惟證人陳嘉有證陳：兆盈公司就車站建
26 築的設計修改部分，曾提出完成需135日，但林同棧公司
27 認為時間太久，並提議為60日，但未討論展延工作時間等
28 語（見本院卷四第171頁），復與97年9月30日會議紀錄第
29 四點「請昭凌公司（即兆盈公司）仍依鐵道局97.07.24鐵
30 工工字第0970005620號函附審查意見儘速辦理」等語相互
31 參照。足認鐵道局於其南工處對兆盈公司催告後，未為任

何展延或新指示。兆盈公司所辯，即屬無據。兆盈公司復辯以鐵道局要求將該11個分項工作分為31項，並列出各分項工作契約價值，同時載明要以此權重作為分標逾期計算基準，按契約體系解釋及實際執行過程，系爭契約第八條第四項各分項服務費，應以該31個分項工作權重比例，即潮州車站是13.36%、西勢車站是3.15%計算違約金云云，且提出「『代辦臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫細部設計技術顧問服務』全案各分標工程預算及權重檢討表（不含麟洛、竹田路堤段）」（下稱檢討表）為證（見本院卷一第629頁）。惟查，該檢討表之註3載明：須經核定，後續計價與分標逾期，始按此權重比例計算等語，兆盈公司就該檢討表業經核定乙節，並未證明，是否可資為憑，已有疑義。又該檢討表係因潮州計畫預定期程嚴重延宕，且細部設計服務費用給付採總包價法，故鐵道局委由林同棧公司擬定檢討表，再經兩造於96年11月9日開會討論，會中僅原則同意依檢討表所建議採發包工程預算數之所占權重辦理，以作為後續各分標工程期末設計完成之計價依據。並未約明僅能以未履行分項權重，作為違約金計扣基準，有該次會議記錄附卷（見本院卷一第603頁）。兆盈公司僅憑兩造間曾有上述會議論及林同棧公司製作檢討表，即謂該檢討表亦須作為違約金計罰依據云云，自有未合。

- 4、鐵道局主張兆盈公司應賠償其重新發包由亞新公司接續設計，前階段成果檢討費用337萬1,255元乙情。查：鐵道局本於亞新公司檢視兆盈公司提交未完成工作成果，進行檢討前階段細部設計內容，再提出設計基本構想及需求檢討報告，支付亞新公司前階段成果檢討費用337萬1,255元，有計價明細單及統一發票足按（見原審卷二第117至123頁）。依系爭契約第六條第四項第（一）款約定：「因乙方（即兆盈公司）違約，經甲方（即鐵道局）主動通知終止契約時，乙方不得向甲方索賠，並需賠償甲方所受一切

損失」。鐵道局該部分損害，係因可歸責於兆盈公司事由為鐵道局終止契約後所生費用負擔，鐵道局主張兆盈公司應賠償該損害，應屬有據。兆盈公司雖辯以林同棧公司已完成審查工作，兆盈公司並無所謂未完成設計工作，而有前階段成果檢討之必要云云，然依機關委託技術服務廠商評選及計費辦法第32條規定，機關委託辦理之技術服務，係在部分完成之狀態下由廠商接辦時，其所餘未完成部分之服務費用，應加計檢討已完成部分所需費用等語，鐵道局既委由兆盈公司完成細部設計成果，自有該法規之適用，且因兆盈公司僅完成部分時，鐵道局依法應檢討已完成部分，並支付承接廠商服務費，兆盈公司該部分所辯，自非適法。兆盈公司又辯稱該規定係於鐵道局終止後，始因修改設於同辦法第32條，修正前原規定設於同辦法第22條，且就其餘未完成部分之服務費，僅規定「並得」加計檢討已完成部分所需費用，故此部分支出並非必要云云。然鐵道局僅是於起訴時，依同辦法第32條規定，將應加計之檢討費用，作為損害賠償請求。至同辦法於鐵道局檢討未完成部分時，尚為任意規定與否，應與鐵道局是否決定檢討無關，此項所辯，並不足採。至兆盈公司更辯以鐵道局將其自行約定並支付亞新公司第2期服務費之10%額度即337萬1,255元作為賠償額，應與其已完成之工作無關，且無必要，請求並無理由云云。惟依民法第213條第1項、第3項規定，負損害賠償責任者，應回復他方損害發生前之原狀。債權人亦得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀。準此，鐵道局自得以其接續廠商履行兆盈公司原工作所需費用，請求兆盈公司支付，以代回復原狀。且兆盈公司自陳鐵道局重新發包由亞新公司接手實際完成全部細部設計服務工作所支出金額僅1億1,517元，該金額比兆盈公司預計領取服務費1億1,900元還低等語（見本院卷一第255頁），亦見鐵道局並無濫行支出回復原狀費用，兆盈公司所辯鐵道局該部分支出與損害無關，

且無必要云云，自非正當。兆盈公司復以鐵道局因重新發包費用較預定支付其費用為低，反節省逾337萬1,255元，自不得再向其請求賠償云云為辯。惟鐵道局重新發包由亞新公司接續工作非為減輕兆盈公司之責任，與鐵道局因兆盈公司債務不履行受有之損害非屬同一原因，其間並無損益相抵關係，兆盈公司該部分辯詞，尚有誤會。

- 5、鐵道局主張因兆盈公司嚴重遲延履約期程，致其需終止契約並重新發包，原先委請林同棧公司審查兆盈公司所提未完成之期末報告形同無用，故委請林同棧公司審查兆盈公司先前所提出之期末報告，支出費用226萬4,044元，得向兆盈公司請求賠償乙節。查，鐵道局因委請林同棧公司重新審查，於100年1月27日支給林同棧公司226萬4,044元，有林同棧公司98年12月22日棧字第9812220290號函、100年1月27日棧字第10001270345號函、南工處100年2月9日鐵南工字第1000001349號函在卷（見原審卷二第124至127、128、129頁）。核該費用之支出係因可歸責於兆盈公司事由經鐵道局終止契約後所生負擔，合於系爭契約第六條第四項第（一）款之約定，是項主張，自為有據。兆盈公司辯稱：林同棧公司與交通部鐵道局合約，就應審查兆盈公司設計工作，不應另計審查費用云云。惟查，林同棧公司原依約審查者，僅兆盈公司經同意備查報告之審查，並不包含兆盈公司尚未經同意備查且未完成設計部分之期末報告，且經審查判斷為「未完成」者，亦有利於接續廠商重新辦理設計。這由鐵道局原僅委請林同棧公司擔任系爭契約工程專案管理自明。可見兆盈公司未完成之報告部分倘未經另為審查，確對鐵道局為無用，而有另須付費委請林同棧公司重為審查必要。兆盈公司僅謂林同棧公司應履行專案管理義務，即將審查未完成報告部分，亦納入林同棧公司應履行之範圍，辯以鐵道局無支出該部分費用之必要云云，自無理由。兆盈公司又辯以其已完成多數期末設計報告，應非無用，無另行審查必要云云。惟兆盈公司

既自述僅完成部分期末設計及招標文件等語（見本院卷一第259頁），則反面言之，尚有部分期末報告未完成，亦屬自明之理。核與評值報告書附件十五「評值單元總表」多有完成度未達100%之工項相符（見該報告書第617頁）。該等未完成部分，將可能因接續廠商重為設計而無用，自有另行審查必要。兆盈公司該部分所辯，要未足採。兆盈公司再以鐵道局此部分請求賠償金額係依「期末評值結果×期末請領金額」方式計算，並無任何依據，也無合理性、關聯性云云置辯。然鐵道局得請求兆盈公司賠償其所受一切損失，又得以支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀如上述。該部分費用既經林同棧公司與鐵道局商定係為審查兆盈公司先前所提出未經同意備查且未完成設計部分之期末報告，且已請領完畢如上述。自屬鐵道局為回復原狀所支付費用，與本件損害賠償請求應有合理關理性。兆盈公司此部分所辯，並不可取。

- 6、鐵道局以其終止系爭契約後，重新辦理發包，並決定由亞新公司接續設計，為讓亞新公司延續兆盈公司設計，且釐清設計責任歸屬，委請亞新公司提出如何執行接續設計之工作計畫書，並就兆盈公司未完成部分，提出基本配置構想及期初設計。嗣再委由林同棧公司審查亞新公司所提出「工作計畫書」、「基本配置構想」及「期初設計」等3項工作（下稱工作計畫書等3項工作），並給付林同棧公司審查服務費368萬6,217元，因屬終止系爭契約所增加額外工作而生負擔，兆盈公司應如數賠償乙情。經查，鐵道局因委請林同棧公司審查亞新公司所提出上開文件，屬林同棧公司額外工作，在林同棧公司請求下，彼此間另訂定變更契約，且該契約所附切結書2第二條載明：「新設計單位亞新公司，所提送之潮州車站、西勢車站、潮州車輛基地之設計、包含工作執行計畫書、基本設計構想及需求檢討報告、期初設計及期末設計之細項審查，另包含審查會議及與臺鐵協調會議之出席，至本工作發包為止，

01 …」，第四條：「本項技術服務費為新台幣916萬元」，
02 「各階段工作經甲方（即鐵道局）核定後，由乙方（即林
03 同棧公司）開具以甲方為抬頭之統一發票，依下列規定向
04 甲方提出估驗申請：第一期：設計單位工作執行計畫書經甲
05 方核可後，給付本項總服務費之15%。第二期：設計單位基
06 本構想及需求檢討報告經甲方核可後，給付本項總服務費
07 之15%。第三期：設計單位期初設計經甲方核可後，給付本
08 項總服務費之20%。第四期：設計單位期末設計經甲方核可
09 後，給付本項總服務費之40%。第五期：工程發包後，給付
10 本項總服務費之10%。」等語。有林同棧公司99年10月18
11 日棧字第9910180257號函、「臺鐵高雄—屏東潮州捷運化
12 建設計畫工程專案管理技術服務第4次契約變更」契約變
13 更書附件切結書2足按（見原審卷一第77至89；更前卷三
14 第306、307頁）。可見鐵道局委託林同棧公司審查亞新公
15 司所提交工作計畫書等3項工作，應支付相關服務費用為4
16 58萬元【 $00000000 \times (15\% + 15\% + 20\%) = 00000000$ 】。又鐵
17 道局就林同棧公司所進行審查工作，撥付第30期估驗款時
18 累積已支付296萬1,415元，並於撥付第31期估驗款時將剩
19 餘之619萬8,549元服務費用支付予林同棧公司，故458萬
20 元亦已隨同支付完畢，有南工處101年7月5日鐵南工字第1
21 10008530號函暨附件第31期估驗申請書附卷（見更前卷三
22 第314頁）。再者，鐵道局就其支付該費用之必要性，陳
23 稱：亞新公司雖係接續兆盈公司未完成工作，但為釐清設
24 計責任歸屬，且每位建築師所提出設計構想不可能完全相
25 同，不可能要求亞新公司一概援用兆盈公司之設計直接進
26 行後續，故有由亞新公司另提出工作計畫書等3項工作，
27 並由林同棧公司審查之必要等語。且參照亞新公司依其與
28 鐵道局間簽訂「臺鐵捷運化—潮州計畫細部設計接續技術
29 服務」契約第2.5.2條約定，亞新公司應依民法第535條規
30 定，以善良管理人之注意執行彼此間工程技術服務事宜，
31 如因所提供之服務有缺陷、瑕疵或其他不符合該契約規定

之情形時，除應迅速為修正措施及提供修正工作所需之圖樣、技術資料、文件，其費用由亞新公司負擔外，並應賠償鐵道局因上述情形所遭受之損害等語，有該契約附卷（見更前卷三第292頁），益見鐵道局委託亞新公司執行工作計畫書等3項工作，並交予林同棧公司審查為額外工作，且有必要性。鐵道局主張兆盈公司應賠償該審查費用，即為有據。兆盈公司雖辯稱上開審查工作應屬林同棧公司固有專案管理工作範圍，應無另行支付費用必要云云。然鐵道局委請林同棧公司審查工作計畫書等3工作，係兆盈公司原先履行範圍以外之工作，已如上述，兆盈公司所辯，即非有據。兆盈公司又辯以鐵道局因亞新公司執行前階段成果檢討工作，支出費用337萬1,255元，與林同棧公司此部分審查工作所支出費用，應為重疊，並無必要云云。但亞新公司係依約執行鐵道局指示之工作，林同棧公司則本於工程專案管理為亞新公司工作之審查，此觀諸鐵道局自亞新公司接手後續工作，必須分別與亞新公司、林同棧公司訂定「臺鐵捷運化－潮州計畫細部設計接續技術服務」契約、「臺鐵高雄－屏東潮州捷運化建設計畫工程專案管理技術服務第4次契約變更」契約變更書，即可自明。鐵道局分別基於與亞新公司、林同棧公司間契約約定支付費用，並無重疊可言，兆盈公司該項辯詞，要屬不當。兆盈公司復以此項費用支出與系爭契約遭終止，並無關連云云為辯。惟兆盈公司依系爭契約六條第四項第一（一）款之約定，應就鐵道局因終止系爭契約所受一切損失，負賠償責任，而該部分費用支出又係鐵道局接續兆盈公司工作，所發生之負擔，依民法第213條第1項、第3項規定，鐵道局以該費用代損害賠償之計算，於法並無不合。兆盈公司該部分所辯，自非有理。

- 7、鐵道局於系爭契約終止後，為鑑估兆盈公司已交付部分工作之價值及結算，委請林同棧公司辦理評值作業，並由林同棧公司再委請台北市建築師公會（下稱建築師公會）辦

01 理該作業，支付費用392萬4,597元，有評值綜合報告書
02 （外放，下稱評值報告）、林同棧公司98年3月26日棧字
03 第9803260262號函（下稱98年3月26日函）、技術服務契
04 約變更明細表足稽（見更前卷三第252至253頁、原審卷一
05 第95頁）。又98年3月26日函載明：「評值作業不屬本公
06 司（即林同棧公司）服務範疇與工作項目」等語，足認該
07 工作非屬林同棧公司固有工作，而須另行付費。再者，參
08 以系爭契約第八條第十項約定，鐵道局得在兆盈公司未領
09 設計服務費內扣除違約金等語。本件鐵道局得向兆盈公司
10 請求違約金，並要在未付服務費中扣罰如上述，自有付費
11 進行評值作業，以利扣罰作業之必要。鐵道局主張兆盈公
12 司應按該費用賠償，應屬有據。兆盈公司辯稱：評值作業
13 應由兩造共同辦理，鐵道局自行委請林同棧公司辦理該作
14 業，未經其同意，該費用支出並無合理性、必要性云云。
15 惟查，兆盈公司於鐵道局終止系爭契約後，經鐵道局分別
16 於98年5月21日、6月15日通知，限期於文到15日辦理評值
17 作業，未依期限配合辦理，有鐵道局98年6月15日鐵授南
18 工三字第0980005320號函在卷（見原審卷三第197頁）。
19 參以系爭契約第六條第三項第（二）款第4目約定：契約
20 終止時，兆盈公司應將所有已完成及未完成之文件、數
21 據、研究、調查、圖說、地圖、照片、計算書、電腦檔案
22 資料及與本契約有關其他報告，列冊送交鐵道局保存等
23 語。可見為讓鐵道局辦理終止契約後之評值，兆盈公司原
24 負有交付鐵道局作業相關資料，以配合辦理之義務。再
25 者，鐵道局辦理評值之目的，係為鑑估兆盈公司已交付部
26 分工作之價值及結算，自包含確認應再給付兆盈公司之設
27 計服務費債權。按債務人之給付兼須債權人之行為而不行
28 為，債權人即係受領遲延，而債權人受領遲延，僅為權利
29 之不行使，依民法第237條規定，債務人於債權人遲延
30 後，祇就故意或重大過失負其責任（最高法院99年度台上
31 字第1753號判決意旨參照）。本件兆盈公司遲不願配合辦

01 理交付相關資料以辦理評值作業，鐵道局為避免遲延，自
02 行委請熟悉兆盈公司設計服務內容之林同棧公司辦理評
03 值，復為公平計，林同棧公司再委請建築師公會辦理該作
04 業，應無故意或重大過失可言。兆盈公司僅以評值作業未
05 經兩造協同辦理，即謂與系爭契約未合云云，要為誤會。

06 8、查：依系爭契約第一條第二項約定，兆盈公司工作內容為
07 調查工作、細部設計服務及都市計畫個案變更作業等3項
08 工作。調查工作、都市計畫個案變更作業依同契約第四條
09 第一項約定，係以實作數量計價。細部設計服務此項工作
10 則採總包價法，並以1億1,900萬元計價。又至鐵道局於98
11 年5月21日終止系爭契約，鐵道局已支付兆盈公司服設計
12 服務費為6,910萬6,680元，有南工處發包工程分期估驗單
13 可按(見更前卷二第47至57頁)。再者，鐵道局就細部設計
14 服務之評值如下：

15 (1) 鐵道局對於兆盈公司執行附表所示編號1至4(含第5
16 項)、24至26之工作，經評估除編號26完成度為78.4%，
17 其餘均為90%，核與評值報告經重新核算兆盈公司所辦理2
18 9項施工、材料標案細部設計成果，所製作之評值單元總
19 表所列載數據一致(見評值報告第23頁)，應按各別項目
20 扣減6萬1,960元(編號1)、6,093元(編號2)、70萬3,6
21 50元(見評值報告第656、664頁)，兆盈公司亦不爭執
22 (見原審卷二第146、182、183頁)，鐵道局該部分主
23 張，堪認有據。兆盈公司固在本審辯以編號1至5之工作，
24 已發包施工，甚至編號2、5之工程已竣工，故應不止完成
25 90%云云。惟兆盈公司既曾對鐵道局主張前開事實不爭
26 執，其嗣未證明該部分主張不實，亦未經鐵道局同意，即
27 為翻異，顯與民事訴訟法第279條第3項規定不合，是項所
28 辯，並不足採。

29 (2) 鐵道局主張編號6分標工作，兆盈公司因提送文件數量不
30 足，且依缺件之「書圖文件輸出之紙張尺寸及數量」印刷
31 費用，依系爭契約第五條第二項第(四)款約定，兆盈公

01 司完成分標工程期末設計經其審查核可，並提送工程招標
02 文件初稿，得累計支付分標工程設計服務費80%。認該編
03 號工作完成度為78%，應扣減21萬9,300元，核與評值報告
04 記載兆盈公司缺繳細部設計計算書，應扣減同上金額一致
05 （見該報告第23、540、661頁）。兆盈公司對於建築執
06 照、候選綠建築證書未辦理，應扣減2%部分，亦不爭執
07 （見原審卷二第182頁）。鐵道局是項主張，應屬有據。
08 鐵道局主張編號7、8分標工作，兆盈公司未提送「細部設
09 計圖藍曬圖及A3縮小圖裝訂」10份，與系爭契約第七條第
10 二項第（二）款之約定不合，並依第五條第二項第（四）
11 款約定，認該2項工作完成度均為80%，有評值報告可稽
12 （見該報告第23、542、543頁），其主張亦足可採。鐵道
13 局主張編號27分標工作，兆盈公司未提送「繪於透明底圖
14 上之設計圖」、「細部設計圖藍曬圖及A3縮小圖裝訂」10
15 份，不合於同契約第七條第二項第（一）款、第（二）款
16 之約定，復依第五條第二項第（四）款約定，認該項工作
17 完成度為80%，應扣減6萬5,400元，有評值報告足參（見
18 該報告第23、557、664頁），尚屬有合。兆盈公司固辯稱
19 編號6、7、8標案之期末報告及招標文件業經鐵道局備
20 查，且嗣後98年7月1日上網公開閱覽、98年9月3日開標，
21 表示其提供之文件已達可發包之狀態，鐵道局遲不發包；
22 編號27之工作則於97年3月26日即經鐵道局核備期末報告
23 及招標文件，但迄98年5月21日終止契約，鐵道局亦遲不
24 願完成發包。顯見鐵道局故意阻止條件成就，依民法第10
25 1條第1項規定，應視為條件已成就，故其完成度除編號6
26 為88%外，其餘均為90%云云。惟民法101條第1項規定，
27 係以因條件成就而受不利益之當事人，如以不正當行為阻
28 其條件之成就者，始視為條件已成就。本件兆盈公司並未
29 就鐵道局如何以不正當行為阻條件成就，舉證以明。且上
30 開標案工程是否發包為鐵道局職權決定事項，並無一定期
31 間限制，即使鐵道局未在系爭契約終止前發包，亦非實施

不正當行為，兆盈公司此部分辯詞，顯屬不當。兆盈公司又以系爭契約第五條第二項第（五）款約定「甲方（即鐵道局）完成分標工程發包，累計支付分標工程設計服務費90%」等語，其上開工作均已達「期末設計及招標文件已備查」，除編號6部分應加扣2%，其餘工作應均已完成90%云云置辯，惟兆盈公司實際僅提出經鐵道局核查之文件，且鐵道局完成分標工程發包，兆盈公司尚須製作招標文件等工作，其僅以所提送文件，可供鐵道局發包之用，即謂工作完成度達90%云云，顯與系爭契約約定不合，應不足取。

- （3）鐵道局主張編號9、10、11之工作，兆盈公司均未按系爭契約第五條第二項各款提交文件，只進展至分標工程期中之設計，認工作完成度依序為60%、60%及60%，並分別扣減11萬7,730元、21萬1,350元、38萬1,740元，核與評值報告查明情形一致（見評值報告第656、657頁），應足可採。兆盈公司該等工作完成度，辯稱：其均已依系爭契約規劃設計提供細部設計等資料，且系爭契約之終止不可歸責於其，不應將「期末設計及招標文件」階段之成果修正為零云云。然鐵道局陳稱該部分工作即為其要求兆盈公司完成97年7月15日決議之工作，係兆盈公司推託臺鐵局另有2島4股道之設計未定，遲不願提送最後工作成果等語，兆盈公司亦不爭執（見本院卷四第377頁），因此等工作係可歸責於兆盈公司之事由未如期履行，已如上述，兆盈公司尚辯以已完成工作云云，自未足採。兆盈公司再就同工作，辯以其於96年5月25日提出期末設計修訂一版、6月21日提出期末設計修訂一版（第二次提送），8月3日提送招標文件修訂一版、9月28日提送招標文件修訂二版，10月26日提送招標文件修訂三版，11月6日提送招標文件修訂四版，12月20日提送招標文件修訂四版（第二次提送），並無未完成工作云云，且以評值報告所附座談會訪談表（下稱訪談表）、各評值單元工作停止點說明表為據

（見該報告第544頁、本院卷四第351頁）。惟鐵道局就兆盈公司提送上開文件，於接受建築師公會訪談時，即回覆：該等文件修正意見相當緩慢，且諸多審查意見皆僅於審查意見回覆表宣稱已修正，而實際相關文件內容均未修正。且兆盈公司僅為符合系爭契約約定招標文件提送日期，在期末設計修正一版尚未完整提交，即提送招標文件初版，所提送文件內容仍諸多錯誤疏漏，另有關96年6月27日至12月20日間所提送招文件審查意見遲無法改完成等語，有訪談表足參（見該報告第544頁），此與兆盈公司因未提送最後工作成果，為鐵道局解除系爭契約事實經過相互參照。可認兆盈公司固依約提交文件，但均不符合契約本旨，自無已履行可言。

（4）鐵道局就編號12、13、14、15、16、17、18、19等工作，主張編號12未按系爭契約第五條第二項各款提交文件，只進展至分標工程期中之設計；編號13所提文件未包含「細部設計圖藍曬圖及A3縮小圖裝訂」10份；編號14至19均缺少「繪於透明底圖上之設計圖」1份、「細部設計圖藍曬圖及A3縮小圖裝訂」10份，故認完成度均僅80%，扣減金額依序為2萬2,590元、2萬3,600元、3,230元、2,890元、3,230元、3,230元、1,100元，且有評值報告可資參佐（見該報告第23、657至658頁），核屬足採。兆盈公司辯以其於96年12月13日即經鐵道局核備編號12之期末報告及招標文件，97年6月9日核備編號13同文件、97年2月29日核備編號14、15、16、17、18、19同文件，但鐵道局迄98年5月21日終止契約，遲不願完成發包。鐵道局故意阻止條件成就，依民法第101條第1項規定，應視為條件已成就，此等工作完成度均應已達90%云云，惟兆盈公司就鐵道局以何不正當行為阻止該等工作條件成就，未能具體陳述並盡舉證之責，該項所辯，自不適法。

（5）鐵道局就編號20、21、22等工作，主張兆盈公司遲未完成期末報告，而為其終止系爭契約，兆盈公司雖於終止後，

01 復提出該部分設計成果的紙本文件1式2份，但已不算是完
02 成之工作乙情。核與評值報告訪談表注意事項欄記載：「
03 98.05.27DDC（即兆盈公司）提送招標文件(98年5月變更
04 修訂一版)工程說明書(含施工進度表)及細部設計圖(九八
05 昭顧字第000000-B009號)」等語相符（見評值報告第583
06 頁）。建築師公會固仍將上開提交成果列入評值，但經查
07 明仍為未修改完成之設計文件。認未依系爭契約第五條第
08 二項各款提出文件，列為期中設計成果，依序扣減金額41
09 萬9,250元、10萬750元、22萬3,550元，有評等報告可資
10 參佐（見該報告第663頁）。鐵道局主張該3項工作完成度
11 均評值為60%，且以上開金額扣減，要屬可採。兆盈公司
12 雖以其業已提出招標文件初稿，且該招標文件初稿業已進
13 入定稿階段，惟因鐵道局巨幅變更車站設計形式，致已完
14 成之招標文件遭棄置不用，辯稱：其關於此部分工作完成
15 度應為完成分標工程發包之全部準備，無論發包之條件是
16 否成就，其工作完成度應均為90%云云。然依系爭契約第
17 六條第四項第（四）款約定，如因不可歸責於兆盈公司之
18 事由或因不可抗力或鐵道局之要求而終止契約時，鐵道局
19 應依兆盈公司已完成之服務成果，結算服務費等語。可見
20 兆盈公司未能如鐵道局要求履行，而遭解除系爭契約，亦
21 僅就兆盈公司已完成之工作為評值，不包含未完成之工
22 作。兆盈公司既自陳因鐵道局變更車站形式，原設計未被
23 採用等語（見本院卷四第346頁），則未修改前的成果自
24 無納為評值可能，兆盈公司該項抗辯，尚有未合。

- 25 (6) 鐵道局就編號23、27、28、29等分標，主張兆盈公司所提
26 成果，均與系爭契約第五條第二項各款約定不合，按期完
27 成度，分別評值為80%、80%、79%、79%，扣減金額依序為
28 347萬6,550元、6萬5,400元、10萬3,750元、50萬150元等
29 情，且有評值報告可參（見該報告第23、663、664頁），
30 堪認有據。兆盈公司固以其在編號28部分，業於98年4月
31 提供電子檔案；在編號29部分，其亦曾提出98年5月28日

招標文件變更修訂2版，即使未修改完成，亦均屬完成發包之全部準備工作，完成度均應為90%云云，並提出其公司97年10月1日九七昭顧字第000000-B006號函暨附件台灣高雄-屏東潮州捷運化建設計畫細部設計技術顧問服務之基礎設計參數引用及影響評估報告為據（見本院卷三第559至573頁）。然兆盈公司前所提出設計文件，未為鐵道局所採用，依系爭契約第六條第四項第（四）款約定，自無納為評值可能，已如上述。此部分主張，於法未合。至兆盈公司以編號23分標案於97年6月9日經鐵道局核備期末報告及招標文件；編號27、28分別於同年3月26日、11月27日經核備同文件；林同棧公司在編號29案已於98年5月21日完成審查工作，但鐵道局迄98年5月21日終止契約，遲不願完成發包。鐵道局故意阻止條件成就，依民法第101條第1項規定，應視為條件已成就，此等工作完成度均應已達90%云云。但兆盈公司未能具體指摘鐵道局以何不正當行為阻止該等工作條件成就，並舉證以明，該部分辯詞，亦屬未合。

- (7) 依系爭契約第七條第四項約定，兆盈公司應完成模型(基地及潮州車站)2座、工程計畫簡介影片(至少10分鐘以上)、電腦動畫(至少5分鐘以上)、電車線電腦繪圖軟體(含訓練)一份AutoCAD，兆盈公司均未完成，經建築師公會訪價，並參考3家廠商報價，酌定應扣金額為111萬4,000元，有評值報告可稽（見該報告第286、23頁），鐵道局主張該部分為應辦未辦扣值（即附表編號30），並照額扣減，核為有據。兆盈公司辯稱：其在系爭契約被終止前，尚未達上述履行階段，鐵道局既未支付其該部分款項，自不得再行扣除同額服務費云云。但依系爭契約第五條約定，鐵道局僅是按完成進度給款，並無獨立履約進度或個別計價項目。兆盈公司既經查明有上開工作未履行，自應扣減。兆盈公司此項所辯，自非可採。兆盈公司又辯以細部設計之費用為總包價法，鐵道局以廠商報價之金額扣減

顯有違誤，且扣款金額占服務費用比例過高，不合理云云。然該部分工作較諸單純圖紙之設計或招標文件之繕寫，內容多元繁多，費用本較設計報告、招標文件為高，且未有一定權重比值，自以參考市價決定較妥。評值報告之衡量方法，尚合於契約約定目的。又按所謂總包價法，係約定廠商完成契約所定「工作項目」後，即支付契約約定金額之給付酬金方式，因此，完成工作為給付價金之前提。兆盈公司既未完成上開工作，自無要求鐵道局即照額給付，不准扣減之理。是項抗辯，亦不足取。

- (8) 依系爭契約附件三工作說明書第2.2項第五款第(五)目約定：「施工期間，乙方（即兆盈公司）需派駐一人（二級土木工程師以上且為參與本細部設計之一員）於甲方（即鐵道局）執行單位，由甲方指派工作並協助辦理相關設計聯繫。乙方須於服務人力計畫中列入施工期間設計服務服務人力」；第2.4項應配合辦理事項第四款約定：鐵道局施工期間，兆盈公司須有電腦操作員1員與鐵道局人員合署辦公，以連繫及處理服務業務；附件四第貳項人力計畫第二款約定：兆盈公司須於鐵道局派駐一人（二級土木工程師）作為施工服務之代表等語（見更前卷一第285、287、290頁）。因此，兆盈公司須於契約終止前，在鐵道局施工期間派駐工程師、電腦操作員各1人駐地提供設計服務。經查，兆盈公司於系爭契約存續期間僅指派訴外人即工程師翁勝得1員為代表，並於同年月15日至駐地服務，有南工處96年10月8日鐵南工三字第0960005438號函附卷（見評值報告第507頁），又二級工程師之薪資為每月12萬7,954元、行政（電腦操作）人員每月為7萬6,031元，有鐵道局服務費用明細表可參（見原審卷二第201頁）。再者，兆盈公司於施工中設計服務費用，依系爭契約第五條第二項第(六)款約定，為服務費總價10%，但在完工驗收前僅給付6%等語，因系爭契約未至完工驗收即終止，故僅能在細部設計總服務費1億1,900萬元之6%內計

算此部分費用。此外，兆盈公司依約應於96年6月27日提交招標文件，有系爭契約第三條第二款之約定、鐵道局99年9月21日鐵工工（一）字第0990013223號函件「細部設計逾期罰款檢討」可稽（見原審卷一第39頁）。經建築師公會推算兆盈公司於96年6月27日提交招標文件，鐵道局發包時間預計需時2個月，因工程預定完工日為99年7月30日，故施工工期共計35個月。嗣因系爭契約終止，鐵道局於98年7月24日徵求接續細部設計服務廠商，預定99年3月31日可完成細部設計，2個月後即同年5月31日完成發包作業並開工，加計施工期35個月，預定102年4月30日可完工。並參酌兆盈公司延宕33個月工期，估算完成施工中之設計服務工作，所需合理總工期為68個月，有評值報告足參（見該報告第288至289頁）。另兆盈公司自96年10月15日正式派駐人員，迄系爭契約終止98年5月21日，實際服務期間為19個月。是兆盈公司因履行施工中之設計服務（即附表編號32），得請求之服務費應為125萬1,407元【 $0000000000 \times 6\% \div 68 \times 127954 / (127954 + 76031) \times 19 = 0000000$ ，元以下四捨五入】（評值報告誤計為0000000，見該報告第23頁）。鐵道局引用評值報告該調查結論，主張兆盈公司得領取該部分施工中服務費，核屬正當。兆盈公司辯稱其除翁勝得外，尚派程馨儀1人至工地服務，且直至98年7月1日始撤離，故該部分應給付服務費應為532萬2,149元云云，並提出兆盈公司98年6月24日九八昭顧字第0980345號函為證（見原審卷二第203頁）。惟兆盈公司之函件要僅說明撤離之人員，對於程馨儀是否確為施工中從事設計服務或電腦操作等業務，無法證明，至翁勝得即使於系爭契約終止後始撤離，仍僅適用系爭契約前之法律關係計算兆盈公司之服務費，與前述鐵道局之主張無異。此項抗辯，要未可取。

- (9) 鐵道局主張兆盈公司本於系爭契約應提送細部設計服務成果，因契約終止未能提送，自應扣取該部分應給付服務費

140萬3,179元（即附表編號33）乙節。經查：依系爭契約第七條第二項細部設計服務成果，兆盈公司應向鐵道局提送之工程設計成果至少包括同項第（一）款至第（九）款細部設計圖、細部設計計算書、施工技術規範及特定條款、機電材料及設備特別技術規範或特定條款、工程預定進度表、工程預算書、招標文件、電腦檔案及說明等，系統機電之設計成果則特別規定於同項第（十一）款至第（十五）款，並依「書圖文件輸出之紙張尺寸及數量」參考廠商報價，核計應扣上開金額，有評值報告足稽（見該報告第291至292、471至504頁），是項主張，核為有據。兆盈公司則否認有缺少應提出件數，其中「細部設計圖藍曬圖與A3縮小圖裝訂」倘有缺件，亦係鐵道局未返還其原圖云云為辯，惟建築師公會係依前述評值調查，各別依訪談鐵道局及林同棧公司，確認兆盈公司之缺件，因林同棧公司與兆盈公司並無利害關係，該等訪談表足堪為憑。另兆盈公司並未證明鐵道局有未返還原圖之事實，所辯均不可採。

- （10）鐵道局主張兆盈公司未依約交付各分標工程電子檔，致其須請人重製可延續繪製或修改之電子檔，應扣款1,724萬1,250元（附表編號34）乙情。查：依系爭契約第七條第二項約定兆盈公司提送之文件，均應製成電子檔。系爭契約終止後，鐵道局尚通知兆盈公司應提出細設成果之各項電腦檔案（設計圖應包含AutoCad檔及pdf檔，文書部分應包含Word檔及pdf檔），有鐵道局98年5月21日鐵工工（一）字第0980006146號函足稽（見評值報告第311至312頁）。惟兆盈公司嗣於終止後，未依約交付電子檔，亦由建築師公會經由訪談得知，並作為扣款計算依據，並核算如上開金額（見該報告第23、293頁）。鐵道局此部分主張，應足可採。兆盈公司否認鐵道局有此部分電子檔製作之支出云云。惟兆盈公司未製作電子檔，即已違反約定，建築師公會得依未製作電子檔數量，以市價推算應扣款金

額，不以鐵道局實際支出費用為必要，兆盈公司該項抗辯，要非適法。

(11) 綜上述(1)至(6)，附表編號1至29各標案權重完成度，經建築師公會按鐵道局主張之完成度核算，應為73.6709%。又兆盈公司之設計成果權重均不含路堤段細部設計作業，經建築師公會核算該路堤段減帳金額為842萬7,631元。另鐵道局因新增240列電聯車，為機械作業需求，為設計變更，應加計給付兆盈公司該部分服務費用56萬2,200元（即附表編號31）。是兆盈公司因辦理附表所示各標案的細部設計成果之總值應為6,351萬4,837元【 $73.6709\% \times (000000000 - 0000000) - \text{應辦未辦扣值} 0000000 + \text{新增電聯車} 562200 + \text{施工期間設計服務} 0000000 - \text{應提送文件未提送} 0000000 - \text{未製作電子檔} 00000000 = 00000000$ ，元以下四捨五入】，有評值報告足按（該報告第18、19、23頁）。

兆盈公司另實際履行調查工作及都市計畫個案變更作業服務經評值結算金額分別為1,220萬885元及224萬1,090元，為兆盈公司所不爭執，且有評值報告可佐（見該報告第15至17、19、20頁）。扣除鐵道局已支付6,910萬6,680元後，兆盈公司尚得領取之金額為885萬132元（ $00000000 + 0000000 + 00000000 - 000000000 = 0000000$ ）。

9、綜上，鐵道局得請求兆盈公司賠償金額為2,819萬5,981元【（違約金 $00000000 + \text{前階段成果檢討費用} 0000000 + \text{林同棧公司審查費用} 0000000 + \text{林同棧公司審查亞新公司3項工作服務費} 0000000 + \text{辦理評值作業費用} 0000000$ ） $- 885132 = 00000000$ 】。兆盈公司雖辯稱違約金已是損害賠償總額的預定，除該違約金外，鐵道局已不得再請求其他損害賠償云云。惟鐵道局基於兆盈公司遲延給付原因，除依系爭契約第八條第四項及第十項約定，為違約金之請求外，因第六條第四項約定，就鐵道局終止系爭契約，尚得向兆盈公司請求賠償其所受之一切損害，有系爭契約可按。可見第八條第四項

之約定，應非損害賠償總額預定之約定，兆盈公司所辯，自非可採。兆盈公司又辯以因系爭契約性質為承攬契約，鐵道局於98年5月21日即終止系爭契約，迄100年2月1日始起訴請求賠償，請求權已罹於民法第514條第1項規定一年時效期間云云。惟按委任與承攬於契約履行之過程中，皆以提供勞務給付作為手段，在性質上同屬勞務契約。然受任人提供勞務旨在本於一定之目的，為委任人處理事務，其契約之標的重在「事務之處理」；至於承攬人提供勞務乃在為定作人完成一定之工作，其契約之標的重在「一定工作之完成」。因此，民法各種之債乃將委任與承攬分別規定為兩種不同之有名契約。苟當事人所訂立之契約，係由承攬之構成分子與委任之構成分子混合而成，且各具有一定之分量時，其既同時兼有「事務處理」與「工作完成」之特質，即不能再將之視為純粹之委任或承攬契約，而應歸入非典型契約中之混合契約，而成為一種法律所未規定之無名勞務契約。復以委任契約為最典型及一般性之勞務契約，為便於釐定有名勞務契約以外之同質契約所應適用之規範，俾契約當事人間之權利義務關係有所依循，同法第529條乃規定：「關於勞務給付之契約，不屬於法律所定契約之種類者，適用關於委任之規定。」故有關由委任與承攬二種勞務契約之成分所組成之混合契約，性質上仍不失為勞務契約之一種，自應依該條之規定，適用關於委任之規定，庶符立法之旨意（最高法院103年度台上字第560號判決意旨參照）。本件系爭契約固有在限期內完成一定工作之約定，但契約第6條第1項第7款鐵道局有權隨時書面指示，與委任中同法第528、535條規定性質相同；又依系爭契約，兆盈公司應派計畫主持人，工務所主任等，非經交通部鐵道局同意不得調離或更換，並約定兆盈公司應自行履約不得轉包等，亦著重當事人間信賴關係，與委任契約相同。此外，在都市計畫變更服務、調查工作之履約，均無須提出工作成果，只需提出服務過程報告，亦與承攬契約完成工作之特性不符。是系爭契約依同法第529條規

01 定，應適用部分委任之規定，自無承攬時效規定之適用。兆
02 盈公司辯以鐵道局請求罹於時效，依上開說明，洵為無據。

03 10、按二人互負債務，而其給付種類相同，並均屆清償期者，各
04 得以其債務，與他方之債務，互為抵銷，為民法第334條第1
05 項前段所明定。依系爭契約第六條第五項第（1）款約定：
06 鐵道局如有追加工作交兆盈公司辦理時，兆盈公司不得拒
07 絕，其增加之服務費用由雙方協議後給付。此與同條第六項
08 第（一）款第1目記載：「（一）設計中變更：1、契約工程及
09 工作範圍：各分標設計工作於設計定案前，若甲方（即鐵道
10 局）認為有調整或修正設計之必要時，乙方（即兆盈公司）
11 應即照辦，其修正設計之服務費已包含於契約設計服務費
12 內，不另給付」等語、第三條第二項：「雙軌電化及車輛基
13 地工程（皆含土建、軌道、機電），除另有規定之分項工程
14 外，須於開始工作後90日曆天提出期初報告、180日曆天提
15 出期中報告、240日曆天提出期末報告及300日曆天提出招標
16 文件初稿。各分標工程招標定稿文件，則依甲方需求及指示
17 時程於施工發包前提出」等語相互參照。足認兆盈公司在各
18 標設計工作定案前，即使鐵道局指示修正或調整，均不另外
19 增加服務費，且須至期末報告定稿版提出，始屬定案，其後
20 之調整或修正作業屬變更設計，兆盈公司方得請求另給付額
21 外服務費。兆盈公司主張其因行政大樓(A04)及維修車庫(A0
22 3)（經台北市建築師公會鑑定報告，下稱鑑定報告編為甲案
23 2-1子項，下稱甲案2-1項）、地下車輪床房（A19）地下車
24 輪床長度（下稱甲案2-2、2-3、2-4項）、關於KCL251/252
25 電車線系統工程（下稱乙案）、KCL241/242號誌系統工程
26 （下稱丙案）、KCL211-B1西勢段高架橋及引道工程暨KCL21
27 1-D1潮州段高架橋及引道工程（下稱丁案）、KCL211-B1西
28 勢段暨KCL211-D1潮州段高架橋及引道工程（下稱戊案）、K
29 CL251/252電車線系統工程（下稱己案）、KCL241/242號誌
30 系統工程（下稱庚案）、KCL291車輛基地維修設備工程（下
31 稱壬案）等，均因變更設計，其得請求額外服務費共計701

萬2,888元，自得與鐵道局之請求抵銷等節，茲分述如下：

(1) 甲案2-1項

查鐵道局於96年3月15日就該部分工作為第1次指示變更，兆盈公司於同年4月27日提出期末設計初稿後，鐵道局又於同年9月5日第2次指示將行政宿舍大樓由5樓變更為4樓，兆盈公司於同年12月12日提出招標文件修定2版，建築以5樓設計，水電以4樓設計；嗣鐵道局再為第3次指示變更，兆盈公司並於同年12月20日提出招標文件修定3版，建築及水電皆以4樓設計，建築及水電估價共計20萬9,134元，有鑑定報告足稽（見該報告第60、83頁）。鐵道局在期末報告定稿版後為第2次及第3次指示變更，兆盈公司辯以鐵道局應給付該部分變更額外服務費20萬9,134元，且可與鐵道局之賠償請求抵銷，核屬正當。

(2) 甲案2-2、2-3、2-4項

此項工作拆分成「2-2子項變更設計」（下稱2-2項）、「2-3子項：拆、併標及依預壓區與非預壓區分標」（下稱2-3項）、「2-4子項：基地通勤電車維修需求變更」（下稱2-4項）三部分。「2-2項」係鐵道局在兆盈公司提送招標文件包含期末設計成果之修訂3版前所進行變更調整；「2-3項」係兆盈公司分別於96年4月27日、6月27日期末設計報告初稿版完成後，即由鐵道局指示拆、併標，進行變更調整；「2-4項」係鐵道局於97年7月30日為因應增修240輛通勤電車增設一股道，而要求增加設計工作，兆盈公司於98年5月27日檢送細部設計成果，亦應為期末報告定稿版完成前，所進行變更調整。均非鐵道局在期末報告定稿版完成後所進行變更，有鑑定報告可參（見該報告第69至71、72至76、77至79頁）。兆盈公司以該部分工作變更，應增加額外服務費278萬2,224元，並表示抵銷云云為辯，自不可採。兆盈公司固又辯稱：依兩造約定之預定進度，從基地整地工程部分期初

有60天就要提出，後續也沒有任何工作進度，所以提出
期初報告時，全部設計工作即已定稿云云，且提出工作
預定進度表為證（見本院卷一第599頁）。惟依系爭契約
第五條第二項第（四）項約定，兆盈公司須先提出期末
設計報告，經鐵道局審查核可後，始可提送招標文件初
稿。鐵道局陳稱：兆盈公司在上開工作，雖提出設計報
告，但稱為招標文件初稿，未經其備查期末報告，自不
能稱為已定案之設計等語（見本院卷四第416頁）。兆盈
公司亦未證明其曾提出期末報告，並經鐵道局審查後，
始提出招標文件，是項辯詞，自有未洽。

（3）乙案及丙案

乙案工程經兆盈公司於96年5月25日提出期末設計（修訂
一版），為鐵道局於同年6月20日指示「…3.0CS分基地
及雙軌2標」，嗣鐵道局又指示合併為1標。丙案工程經
兆盈公司於同年5月25日提出號誌工程期末設計（修訂一
版），鐵道局於同年6月20日指示：「…（2）基地及雙軌
聯鎖各獨立一標，計2標」，嗣林同棧公司指示：「…號
誌系統之基地及雙軌繼電聯鎖改回原併標方式處理」等
語，有鑑定報告足參（見該報告第304至305、343至345
頁）。依系爭契約第六條第六項第（一）款第1目約定，
僅各分標設計工作在設計定案後，始有增加額外服務費
可能，否則其他工作均包含於契約設計服務費內，不另
給付。該2項工作變更僅涉及拆、併標作業，自無額外服
務費可言，兆盈公司以該2項工作變更，分別增加服務費
23萬3,776元、16萬2,800元，並為抵銷抗辯云云，要非
適法。兆盈公司雖辯以本2項變更工作既已進行招標文件
製作，顯然設計工作已定稿，設計定案後調整變更，鐵
道局應給付相關服務費用云云，然查：系爭契約有關招
標文件製作及整合均包含在提送招標文件初稿之辦理事
項中，拆分標之文件製作，應包含於設計服務費，不另
計費，此參諸系爭契約第五條第二項第（四）款「乙方

（即兆盈公司）完成分標工程期末設計經甲方（即鐵道局）審查核可並提送工程招標文件初稿，累計支付分標工程設計服務費80%」；第（五）款「甲方完成分標工程發包，累計支付分標工程設計服務費90%」；系爭契約附件五服務建議書，第五章工作計畫及品質計畫，圖5.3細部設計服務工作流程圖（見原審卷三第144頁），即可自明。兆盈公司此部分所辯，要不足取。

（4）丁案

兆盈公司辯稱此項設計工作，因鐵道局指示變更，應增加額外服務費238萬7,182元乙情。經查：鐵道局於97年6月24日及5月30日對本案之「招標文件（稿）」已同意備查，又於同年10月8日以潮州計畫細部設計作業所使用基礎設計參數（群樁效應及液化評估），因南工處及林同棧公司另為研議，要求兆盈公司即日起依鐵道局所提建議參數辦理細設成果及招標文件修改。嗣兆盈公司按鐵道局指示變更，且於98年1月9日、4月1日經鐵道局同意備查，有南工處97年6月24日鐵南工三字第0970004790號函、同年5月30日鐵南工一字第0970004040號函、同年10月8日鐵南工三字第0970007687號函、兆盈公司同年月27日九七昭顧字第000000-B006-3號函、南工處98年1月9日鐵南工三字第0980000086號函、同年4月1日鐵南工一字第0980002582號函附卷（見原審卷三第91、92、93至98、99至100、102、103頁）。可見兆盈公司於原設計工作定案後，再經鐵道局指示為設計變更。又該部分變更所產額外費用為238萬7,182元，有鑑定報告可按（見該報告第391頁），兆盈公司以該金額與鐵道局賠償請求抵銷為辯，應屬有據。鐵道局則主張其於同意備查此項工作之招標文件後，再指示兆盈公司辦理細設成果及招標文件修改事宜，係因兆盈公司提出之原設計參數不符規範並建議修正所致云云，並提出兆盈公司97年6月30日九七昭顧字第000000-B022號函為憑（見原審卷三第173至17

4頁)。但查：該參數改變原因，參以兩造曾於同年8月13日「研商潮州計畫基礎設計參數引用事宜」會議結論：「因細設廠商（即兆盈公司）原提送期末設計成果所需工程經費遠超過計畫預算，該成果經專案管理廠商（即林同棧公司）審查後認為基礎設計部分應有檢討空間，爰就『群樁作用』及『PGA（極限地表加速度）』相關參數提出建議，以期降低工程經費。因細設廠商與專案管理廠商對規範條文見解不同，歷經多次會議討論後，細設廠商依專案管理廠商建議方式修正設計成果，並陸續提送經技師簽證之設計成果」，「細設廠商經重新評估後認為，原為工程經費過高而調整基礎設計參數所為之考量因素既已消失，建議應以其原採設計參數進行設計，以提供較高安全係數之設計成果，案經各與會單位討論後認為可行」等語，有該會議紀錄足按（見原審卷五第43頁）。足認兆盈公司提送期末報告時所採用基礎設計參數可提供較高安全係數，並非不符規範要求，僅因林同棧公司審查後基於降低工程經費之考量，提出修改基礎設計參數之審查意見，兆盈公司依其指示所為修改，復經鐵道局同意備查，並已提送經技師簽證之設計成果，自己完成期末報告定稿版。嗣因工程經費之考量因素消失，兆盈公司建議回復原採用之基礎設計參數，就期末設計成果進行變更設計，以提高基礎安全係數，鐵道局既同意辦理，顯亦認同調整或修正設計之必要，該項主張，洵未可取。

(5) 戊案

查：兆盈公司於96年10月24日提送本案期末報告，並經林同棧公司於同年月26日建請鐵道局同意，南工處於97年3月3日要求兆盈公司依同年2月26日會議結論拆分2標，並提出2招標文件，有鑑定報告書可參（見該報告第441至442頁）。因該項工作變更僅涉及拆標作業，未涉及變更設計工作，參酌系爭契約第五條第二項第（四）

01 款、第（五）款約定意旨，應不得請求額外服務費，兆
02 盈公司以此項工作變更產生額外費用43萬9,016元，並為
03 抵銷抗辯云云，即為無據。

04 （6）己案

05 查：己案係因兆盈公司配合鐵道局指示為「KC1211屏東
06 潮州雙軌電化工程」、「KCL211-B西勢段雙軌電化工
07 程」（含一般機電）、「KCL211-E屏東潮州雙軌電化軌道
08 工程」三項標別之局部變更設計，致使該案須配合變更
09 設計，有鑑定報告己案結果欄之說明暨附件足稽（見該
10 報告第489至490、523至595頁）。惟該案係未經期末報
11 告定稿版完成前所進行調整，此參諸同報告該案流程圖
12 即明（見該報告第494頁）。兆盈公司辯以該部分變更設
13 計，增加額外費用57萬1,207元，應得與鐵道局之請求抵
14 銷云云，依上開說明，為無理由。

15 （7）庚案

16 因鐵道局於96年6月20日，在「屏潮雙軌電化號誌系統工
17 程」協調會議，指示兆盈公司：「...(1)號誌系統之AT
18 P、CTC、CMS及計軸器各獨立一標，共4標」等語；又於
19 同年8月21日召開「台鐵高雄一屏東潮州捷運化建設計
20 畫」細部設計系統機電號誌部分之預算討論事宜會議，
21 指示：「...號誌系統之基地及雙軌繼電聯鎖改回原併標
22 方式處理。…」等語。故本案曾因鐵道局指示拆分標成
23 立5 個子分標，又併標，有鑑定報告可參（見該報告第6
24 01頁）。兆盈公司亦自陳：係鐵道局認為無法發包，以
25 致其重新研擬招標規範及預算書編制系統機電共6標，必
26 須全面修正6標之規範書等語（見原審卷三第13頁）。足
27 見兆盈公司僅因「拆分標」，而產生額外工作。參諸系
28 爭契約第六條第六項第（一）款第1目約定，僅各分標設
29 計工作在設計定案後，始得請求增加額外服務費之意
30 旨。兆盈公司以該項指示變更，產生額外服務費14萬2,9
31 87元，用為抵銷，於法不合，自不應准許。

01 (8) 壬案

02 本案係兆盈公司業於97年2月4日提出招標文件稿件後，
03 鐵道局於97年7月14日復因擬增修240輛電車之道增設及
04 廠棚結構調整，指示兆盈公司修正設計圖，有鑑定報告
05 之說明及南工處鐵南工一字第0970005230號函足參（見
06 該報告第643、672頁），參以系爭契約第五條第二項第
07 （四）款約定，兆盈公司係先完成分標工程期末設計，
08 且經鐵道局審查核可後，始得提送工程招標文件初稿。
09 是兆盈公司於提出招標文件前，本案應已定稿，兆盈公
10 司嗣再經鐵道局指示修改設計圖說，應合於系爭契約第
11 六條第五項第（一）款之約定，為後續之擴充工作。又
12 該部分工作額外產生費用為8萬4,562元，有鑑定報告估
13 價說明欄可稽（見該報告第649至651頁）。兆盈公司以
14 該額外費用與鐵道局之請求為抵銷，應為正當。

15 (9) 綜上，兆盈公司得抵銷之金額為268萬878元（甲案2-1項
16 209134+丁案0000000+壬案84562=0000000）。鐵道局
17 雖主張兆盈公司變更設計之請求均已罹於時效云云，惟
18 系爭契約之性質非僅屬承攬契約，無承攬契約時效規定
19 之適用，本於該契約之請求應與委任契約相同為15年如
20 上述。因鐵道局終止契約之98年5月21日起，兆盈公司即
21 可行使該等費用之請求，迄兆盈公司提起反訴為該等費
22 用請求時即100年8月2日，有反訴起訴狀在卷（見原審卷
23 三第3頁），未逾15年期間，此項主張，即未可採。

24 本件兆盈公司為抵銷後，鐵道局得請求金額為2,551萬5,094
25 元（00000000-0000000=00000000）。鐵道局主張兆盈公司
26 應賠付2,551萬5,094元，應為有據，逾此部分之請求，應無
27 理由。

28 八、反訴部分

29 兆盈公司主張得向鐵道局請求給付額外服務費用云云，惟在
30 本審經抵銷後，已無得請求之費用，該項主張，顯為無據。

31 九、綜上所述，鐵道局依系爭契約第6條第3項、第4項、第8條第

01 4項、第5項、第10項之約定，聲明請求兆盈公司給付2,551
02 萬5,094元，及自起訴狀繕本送達之翌日即100年2月12日
03 （兆盈公司自承在卷，見更前卷一第225頁）起算之法定遲
04 延利息，為有理由，應予准許；逾此部分之請求，為無理
05 由，不應准許。原審就上開應准許部分，為鐵道局敗訴之判
06 決，尚有未洽，上訴論旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄
07 改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第二項所示。兩
08 造均陳明願供擔保請准為假執行或免為假執行之宣告，經核
09 均無不合，爰分別酌定相當之擔保金額准許之。至於鐵道局
10 之請求不應准許部分，原審為鐵道局敗訴之判決，並駁回其
11 假執行之聲請，經核並無不合，上訴意旨指摘原判決此部分
12 不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回此部分之上訴。鐵
13 道局對於兆盈公司之請求，業依系爭契約之約定獲部分勝訴
14 之判決，自不再就民法第229條、第231條請求部分審究。另
15 兆盈公司提起反訴，依系爭契約第6條第5項第1款及政府採
16 購法第22條第2項所訂定之機關委託技術服務廠商評選及計
17 費辦法第24條之規定，聲明請求鐵道局給付701萬2,888元及
18 自100年8月10日起算之法定遲延利息，為無理由。原審為兆
19 盈公司此部分敗訴判決，且駁回假執行之聲請，尚無不合。
20 兆盈公司指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，自無理
21 由，應駁回此部分之上訴。

22 十、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證
23 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
24 逐一論列，併此敘明。

25 十一、據上論結，本件鐵道局上訴為一部有理由、一部無理由；
26 兆盈公司上訴為無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第
27 1項、第79條、第78條、第463條、第390條第2項、第392條
28 第2項，判決如主文。

29 中 華 民 國 110 年 8 月 17 日

30 工程法庭

31 審判長法 官 陳邦豪

法 官 胡芷瑜

法 官 古振暉

正本係照原本作成。

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（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項但書或第2項所定關係之釋明文書影本。

中 華 民 國 110 年 8 月 17 日

書記官 廖逸柔

附表：

編號	標號	工程項目
1	KCL211-2 KCL212-1A	東港溪橋工程 潮州車輛基地整地及相關工程
2		屏東潮州雙軌電化前期基樁載重試驗工程
3		潮州車站第一階段軌道切換路基軌道工程
4		潮州車站第一階段切換前號誌電訊工程
5		潮州車站第一階段列車防護工程
6	KCL211-A	歸來高架橋段土建工程(高架橋引道工程)(有條件同意備查)
7	KCL211-B1	西勢段高架橋及引道工程

8	KCL211-D1	潮州段高架橋引道工程
9	KCL211-B2	西勢車站工程(含機電)
10	KCL211-D2	潮州車站工程(含機電)
11	KCL212-2	基地廠庫、廳舍等建築工程(含機電)
12	KCL212-3	潮州車輛基地軌道工程
13	KCL211-E	屏東潮州雙軌電化軌道工程
14	KCL241/242-1	號誌繼電聯鎖設備工程
15	KCL241/242-2	中央行車控制(CTC)及列車資訊系統(TID)工程
16	KCL241/242-3	列車自動防護工程
17	KCL241/242-4	計軸器系統工程
18	KCL241/242-5	號誌聯鎖裝置集中監視(CMS)系統工程
19	KCL241/242-6	號誌電訊系統用發電機新設工程
20	KCL261/KCL262-1	電訊纜線設備系統工程
21	KCL261/KCL262-2	電訊傳輸設備系統工程
22	KCL261/KCL262-3	行車調度無線電話系統工程
23	KCL251/252	電車線系統工程

24	KCL251/252	電車線「系統施工機具」購置
25	KCL251/252	電車線系統工程主要線材購置
26	KCL252-1	潮州基地電化變電站工程
27	KCL252-2	潮州變電站集中性區間電力監控系統工程
28	KCL261	電梯、電扶梯工程(有條件同意備查)
29	KCL291	車輛基地維修設備工程
30	契約內容及其他	
31	新增240列電聯車	
32	施工中設計服務	
33	服務成果提送	
34	各分標工程提送電子檔	