臺灣高等法院民事判決

109年度建上字第65號

上訴人即附帶被上訴人　交通部鐵道局

法定代理人　伍勝園

訴訟代理人　林繼恆律師

陳昶安律師

陳珮瑜律師

黃祈綾律師

被上訴人即附帶上訴人　泛亞工程建設股份有限公司

法定代理人　吳俊德

訴訟代理人　李家慶律師

蕭偉松律師

張敦威律師

上列當事人間給付工程款等事件，上訴人對於中華民國109年5月22日臺灣臺北地方法院107年度建字第314號第一審判決提起上訴，被上訴人提起一部附帶上訴，本院於110年10月5日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

上訴及附帶上訴均駁回。

第二審訴訟費用關於上訴部分，由上訴人負擔；關於附帶上訴部分，由被上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序部分

上訴人即附帶被上訴人交通部鐵道局（下稱鐵道局）之法定代理人原為胡湘麟，於本院第二審訴訟程序進行中變更為伍勝園，有交通部函可稽（本院卷第185頁），伍勝園已具狀聲明承受訴訟（本院卷第181頁至第183頁），核與民事訴訟法第175條第1項、第176條之規定相符，應予准許

貳、實體部分

一、被上訴人即附帶上訴人泛亞工程建設股份有限公司（下稱泛亞公司）主張：兩造於民國97年9月15日簽訂「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫CE03B施工標契約書」（下稱系爭契約），約定由鐵道局將「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫CE03B施工標」（下稱系爭工程）交由伊承攬施作，契約總價為新臺幣（下同）76億1,460萬元（含稅），系爭契約主文第7條原約定應於開工日起算1,405天內達成「土建工程竣工及其他機電設備工程實質完工」（下稱實質完工里程碑）（即原訂實質完工日為101年7月20日），然因不可歸責於伊之事由致工期增加，經鐵道局核定實質完工里程碑由101年7月20日展延至103年8月10日（展延工期751日），其中「土建工程竣工」部分，因伊提前於103年4月22日申報竣工，故實際展延日數為641日（由原訂之101年7月20日展延至103年4月22日），伊因土建工程展延641日致增加管理費等衍生費用（下稱展延管理費），實際已支出1億5,170萬0,314元（含稅，金額項目如附表所示），爰依臺北市政府工程採購契約範本（下稱系爭採購契約範本）第22條第5款之計算公式（下稱系爭計算公式），於8,870萬5,674元之範圍內，請求按工程總價5%除以原工期日數乘以展延日數計算之展延管理費，及自伊請求鐵道局給付日（即履約爭議調解申請書繕本送達鐵道局之105年10月17日）之翌日起算之法定遲延利息。爰擇一依系爭契約一般條款第E.5條約定、民法第490條及第491條、民法第227條之2情事變更原則之規定，另備位依系爭契約一般條款第G.9條之約定，求為命：鐵道局應給付伊8,870萬5,674元，及自105年10月18日起至清償日止，按年息5%計算利息之判決，並陳明願供擔保，請准宣告假執行。（未繫屬本院部分，不予贅述）

二、鐵道局則以：廠商因辦理展延而增加之各項費用，已於歷次契約變更及實作數量結算納入計算並給付之，其中第22次契約變更給付泛亞公司之2,522萬6,101元，即屬對於土建工程

展延管理費之填補。另兩造因變更設計而辦理第2、3次工期展延，並據以辦理契約變更，就直接工程款及工程衍生費用（即展延管理費）均已一併檢討增減給付，故第2次、第3次工期展延之143日、242日均不得再請求展延管理費。且依系爭計算公式，展延管理費僅能按2.5%之比例計算。又第1次、第4次、第5次工期展延之67日、105日、84日，係因天候因素、台電管遷、或受其他系統標「ME01」進度遲延影響，均不可歸責於雙方，依系爭計算公式，此部分展延管理費應由兩造各自負擔一半。據此計算之展延管理費未逾伊依第22次契約變更已給付泛亞公司之2,541萬0,363元，泛亞公司之展延管理費顯已獲足額填補。且泛亞公司對伊核定之契約變更，並未提出異議，依系爭契約一般條款第E.8條第2、3項約定，視為已同意，不得再請求追加工程款。復依系爭契約一般條款第H.7條⑴、⑵規定，僅例外於因一般條款第H.7.⑴.(E)之事由而展延時，始得請求填補工期展延之衍生費用，並以廠商實際支出之項目及金額為準，故泛亞公司不得援引情事變更原則請求補償費用或調整價款等語，資為抗辯。

三、原審為泛亞公司一部敗訴、一部勝訴之判決，即判命鐵道局給付泛亞公司6,121萬5,650元，及自105年10月18日起至清償日止，按年息5%計算之利息，並諭知兩造供擔保後得、免假執行，而駁回泛亞公司其餘之訴及假執行之聲請。鐵道局就其敗訴部分，提起上訴，上訴聲明：㈠原判決命鐵道局給付部分廢棄。㈡上開廢棄部分，泛亞公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。泛亞公司答辯聲明：上訴駁回。另就其敗訴部分，提起一部附帶上訴，附帶上訴聲明：㈠原判決關於駁回泛亞公司後開第二項之訴部分廢棄。㈡鐵道局應再給付泛亞公司2,749萬0,024元，及自105年10月18日起至清償日止，按年息5%計算之利息。鐵道局對附帶上訴之答辯聲明：附帶上訴駁回。（泛亞公司其餘敗訴部分，未據其聲明不服，非本院審理範圍）

四、兩造不爭執事項：（原審卷三第9頁至第10頁）：

㈠鐵道局於97年9月5日將系爭工程交由泛亞公司承作，並簽訂系爭契約，約定契約總價76億1,460萬元（含稅），系爭契約主文約定工程範圍為：位於桃園大園至中壢區域之A17-A20車站及前後高架橋、青埔機廠內之行政大樓等之結構體、建築裝修、水電環控、工程復舊等工程施工（原審卷一第67頁至第70頁）。

㈡依系爭契約主文第7條、一般條款補充規定H.6約定，系爭工程區分為4個里程碑。里程碑1：自開工日起900日內，完成「A17-A20間高架車站及其前後高架橋」軌床及讓出工作面，並提供通道予ME01系統廠商進廠施工。里程碑2：自開工日起930日內，完成「A17、A18、A19、A20車站」系統機房及讓出工作面，並提供通道予ME01系統廠商進廠施工。里程碑3：自開工日起1,405日內，土建工程竣工及其他機電設備工程實質完工（即實質完工里程碑，亦即原訂實質完工日為101年7月20日）。里程碑4：自開工日起1,895日內，完成「本標工程全部竣工」（亦即原訂全部竣工日為102年11月22日）。（原審卷一第68頁、第424頁）然因不可歸責於泛亞公司之事由，經鐵道局核定展延工期，實質完工里程碑由101年7月20日展延至103年8月10日，展延工期751日（原審卷一第78頁至第87頁）。實質完工里程碑之「土建工程竣工」部分，泛亞公司提前於103年4月22日申報竣工，亦即由原訂之101年7月21日起展延至103年4月22日，實際展延641日（始日算入）。（原審卷一第73頁）

㈢鐵道局於103年8月13日檢送「工期展延致一式計價項目費用調整契約變更計畫」予泛亞公司（原審卷一第89頁至第104頁）。

㈣系爭工程土建工程部分，於104年10月27日完成部分驗收（原審卷一第10頁、第337頁）。

㈤就土建工程展延工期費用部分，鐵道局於103年10月23日以高鐵捷工字第1030013808號函逕行核定須議價部分之費用為

2,258萬元（含稅）（原審卷一第115頁至第116頁）。嗣兩造於103年12月8日簽署第22次契約變更書（原審卷一第117頁至第137頁），第22次契約變更書之契約詳細價目表記載，土建工程展延工期費用不須議價部分為283萬0,363元，須議價部分為2,258萬元，合計為2,541萬0,363元（含稅，其中含展延工期之工程保險費15萬5,941元+營業稅7,797元＝16萬3,738元，原審卷一第129頁、第132頁），鐵道局已如數給付。

㈥監造單位曾於103年10月27日函文要求泛亞公司於第22次契約變更書用印，泛亞公司於103年11月5日函文表示：「…歉難同意用印，並將依本工程契約一般條款V.3條文規定辦理。」，嗣於103年11月18日函文表示：「…惠請貴處核示同意比照CCO-0008-019契約變更書爭議處理模式，由本公司用印後仍按爭議程序處理…。」（原審卷二第43頁、第45頁）。

㈦兩造於106年2月23日簽署第27次契約變更書（原審卷一第139頁至第197頁），第27次契約變更書之契約變更詳細價目表記載其他機電設備工程展延工期費用為219萬9,658元（原審卷一第190頁），另增加工期展延之工程保險費553萬1,027元（526萬7,645元+26萬3,382元＝553萬1,027元，含稅，原審卷一第188頁），合計773萬0,685元，鐵道局已如數給付。

五、泛亞公司擇一依系爭契約一般條款第E.5條約定、民法第490條及第491條、民法第227條之2情事變更原則之規定，另備位依系爭契約一般條款第G.9條之約定，於8,870萬5,674元之範圍內請求鐵道局給付展延管理費，鐵道局則否認其有給付義務，並以前揭前詞置辯。茲查：

㈠泛亞公司依系爭契約一般條款第E.5條請求部分：

1.系爭契約一般條款第E.1條「契約變更」約定：「工程司為期契約工程或工作圓滿完成，得指示包商辦理契約變更，包括增加、減少、取消、刪除、替代、更改之變更，

品質、形狀、性質、種類、位置、尺度、高程或路線之變更，以及施工程序、方法或時程之變更。承包商應接受工程司之指示辦理變更。」、第E.5條「變更價格之決定」約定：「若工程司認為因E.1『契約變更』而應對契約價格予以公平合理之調整，則工程司應函知承包商參與議價，以議定調整之金額。工程司依E.1『契約變更』所發之變更指示，其價款由工程司與承包商按以下原則議定之。…若雙方無法達成協議時，工程司應按上述原則決定單價及價格，並通知承包商。」、第E.8條「契約工期及費用之調整」約定：「工程司按E.1『契約變更』指示承包商所辦理之契約變更，致使承包商之成本及工程或工作所需時間有所增減，其工期及費用應作適當合理之調整。若承包商與主辦機關（或經授權之工程司）對工期及費用調整達成協議時，則協議之結果併入契約變更書中；若未能達成協議，工程司得逕行決定變更所需調整之金額及工期。…」（原審卷一第218頁至第219頁），依契約文義，可知泛亞公司得依系爭契約一般條款第E.5條約定請求給付者，應僅限於依鐵道局或工程司指示變更施作而增加之費用，不及於非依指示變更施作之情形。

2.觀之兩造不爭執之系爭工程第1次至第6次工期展延之事由及日數對照表（原審卷一第361頁、第365頁至第366頁，卷三第5頁），屬工程司指示變更者，為第2次展延之「A18車站與高鐵車站間地下連通道」、第3次展延之「⑶車站增設防風雨設施變更」、「⑷高架車站穿堂層增設天花板變更案」、「⑸高架車站增設維修爬梯設施變更」、「⑹A18車站地下連通道樓梯側牆及相關消防送審配合設施變更」、「⑺A18車站間地面廣場配合公共藝術作品設置整體規劃設計」、第4次展延之「⑶全線整體性公共藝術設置變更設計案，增加A17-A20車站相關公共藝術作業」，其餘工期展延事由，或係天候因素（颱風天停工），或係因第三人因素（台電公司管線遷移，及其他系

統標案ME01標進程延宕致系爭工程相關檢查或測試無法完成）所致，則非屬工程司指示變更，自無適用系爭契約一般條款第E.5條約定之餘地。又鐵道局就上開符合系爭契約一般條款第E.5條約定指示變更部分，依序辦理第19、8、12、7、14、18、13次契約變更，並已給付契約變更後增加之工程款予泛亞公司，此為泛亞公司所不爭執（原審卷三第13頁至第14頁），而前開歷次契約變更，已依照變更工項工程金額加計15%之管理利潤及稅什費，有第19、8、12、7、14、18、13次契約變更書等件影本存卷可參（原審卷三第61、83、88、307、309、370、373、442、475、477、478、492、506、507、608、611頁）。是上開因契約變更工期所生展延管理費，已列為歷次契約變更之工程款，故泛亞公司依系爭契約一般條款第E.5條之約定請求鐵道局給付展延管理費，難認有據。

3.泛亞公司雖主張：鐵道局就工期展延之衍生相關費用僅針對「工期展延致一式計價項目」，而以該一式計價項目金額之15%列計「管理費、利潤及稅什費」，不足涵蓋總金額高達76億1,460萬元之系爭工程因工期展延所實際額外增加之管理費，伊已屢次發函表達不同意鐵道局之計算方式，故伊仍得依系爭契約一般條款第E.5條之約定請求鐵道局給付展延管理費等語，並提出其103年8月21日、103年8月28日、103年10月16日、103年11月3日、103年11月5日、103年11月18日之異議函為證（原審卷一第105頁至第109頁，卷二第41頁、第43頁），惟觀諸上開泛亞公司異議函，均係明確表達不同意鐵道局所核定「CE03B施工標『工期展延致一式計價項目費用調整契約變更案』之契約變更計畫（CE03B-CCO-022）」，亦即指明係對於第22次契約變更（CE03B-CCO-022）而非對於先前之變更為異議，其書狀亦載明其係對於第22次契約變更之計算方式不同意（本院卷第208頁至第210頁、第422頁至第423頁），則其以並未同意契約變更為由，主張仍得依系爭契約一般

條款第E.5條之約定為請求，尚非有據。

㈡泛亞公司依民法第490條、第491條規定請求部分：

按稱承攬者，謂當事人約定，一方為他方完成一定之工作，他方俟工作完成，給付報酬之契約；如依情形，非受報酬即不為完成其工作者，視為允與報酬；未定報酬額者，按照價目表所定給付之；無價目表者，按照習慣給付，民法第490條第1項、第491條定有明文。本件系爭契約經兩造多次辦理契約變更之情，為兩造所不爭執（原審卷一第361頁、第365頁、卷三第5頁，不爭執事項㈦參照），故泛亞公司於工期展延期間所施作之工程，或為原契約工程因要徑受影響致需延後施作者，或為契約變更所增加施作者，均屬泛亞公司依約必須完成施作之工程，且無論係原約定工程之承攬報酬或變更後增加工程之承攬報酬，兩造均已於原訂約時或變更契約時約定明確，泛亞公司自無從超逾原契約或變更後契約約定之金額，另依民法第490條、第491條規定請求額外報酬，其此部分請求，尚乏所據。

㈢泛亞公司依民法第227條之2第1項規定請求部分：

按民法第227條之2第1項所定，契約成立後，情事變更，非當時所得預料，而依其原有效果顯失公平者，當事人得聲請法院增、減其給付或變更其他原有之效果，即所謂之情事變更原則，此之情事變更單純因客觀之事實變更，非當事人訂約時所得預料言，如契約當事人訂約時即已預料其可能發生，並預為約定其法律效果者，即無本條之適用（最高法院98年度台上字第1662號判決意旨參照）。本件系爭契約一般條款G.7、G.9約定，泛亞公司就系爭工程若於施工期間遭遇無法合理預料之不利自然情況或人為障礙，得請求展延工期，並得請求鐵道局給付因而增加工作及施工設備之合理成本補償，此外不得再要求其他給付（另詳下㈣所述），堪認兩造於訂約時即已預料「不利之自然情況、除外風險或人為障礙」可能發生，並斟酌雙方之利益，於系爭契約一般條款第G.7條、第G.9條預為調整約定，兩造顯對情事將有變更均

有所預見，自無情事變更原則之適用。

㈣泛亞公司依系爭契約一般條款第G.9條請求部分：

1.系爭契約一般條款第G.7條「不利之自然情況、除外風險或人為障礙」約定：「若承包商於工地施工時遭遇無法預料之不利自然情況（含契約所述與實際情況有顯著差異者，或現場有特殊情況與原設計條件有顯著差異時）或第三人所致之人為障礙，而非一般有經驗之承包商所能合理預料者，或發生除外風險事項者，承包商應立即通知工程司，並即以書面說明所遭遇情況，詳述預計之影響，其所採取或擬採取之辦法，以及是否增加成本或工期。」，第G.9條「延長工期及補償」約定：「若工程司認定按G.7『不利之自然情況、除外風險或人為障礙』確係一般有經驗之承包商所無法合理預料者，承包商得依H.7『展延工期』之規定申請展延工期。承包商並得依G.14『求償通知』規定提出書面補償要求（不論工程司是否曾依G.8『工程司之處理』規定給予任何指示），但其補償金額應相當於實際辦理該項增加工作及實際增添之施工設備之合理成本。除上述補償外，承包商不得要求任何其他給付。」（原審卷一第231頁至第232頁），是若泛亞公司於施工時遭遇無法預料之不利自然情況、第三人所致之人為障礙，或發生除外風險事項，且為一般有經驗之承包商所無法合理預料，並影響契約工期或增加履約成本時，即得依上開約定請求工期展延及補償合理成本。

2.展延管理費之計算方式：

⑴系爭採購契約範本（108年11月8日修訂版本）第22條第5項：「除契約變更增減數量或新增項目所致之展延履約期限不得再請求外，經機關同意全部暫停執行或展延履約期限，除經機關認定有不宜給付情形外，廠商得向機關請求按訂約總價（應扣除營業稅）x{2.5＋[ ]}%（請於擬訂招標及契約文件時，參考產險公會所公佈之營造綜合保險總保險費率表、營造(安裝工程)綜合保險

附加僱主意外責任保險總保險費率表、營造(安裝工程)綜合保險附加第三人建築物龜裂、倒塌責任保險總保險費率表等，將展延保險費率填入[０]內）除以原工期日數所得金額乘以展延或停工日數之工程管理費用，且其費用不含所失利益、以不超過訂約總價10%為限。本項工程管理費已包含工程保險費及營業稅。如因不可歸責於雙方之事由者，廠商得申請之工程管理費用應予減半。」（即系爭計算公式），係以承攬總價之一定比例按展延時間經過之日數計算展延管理費；又參酌承攬人因工期展延致須額外負擔之展延管理費用，多數項目可能因時間經過而遞增之情（例如按日／按月支付之管理人員薪資，或須定期進行之清潔、交通維護及管制、環境保護及其他雜項事務），認應得參考系爭計算公式，以契約總價（不含稅）之一定比例（2.5%以上）除以原工期日數所得金額乘以展延或停工日數所計算得出之金額，作為泛亞公司得請求鐵道局給付展延管理費之計算標準。

⑵系爭契約約定「管理利潤及稅什費」項目包括管理費、利潤及營業稅三項，總和為15%（原審卷一第112頁至第113頁），而營業稅為5%，亦即管理費及利潤合計占10%。觀諸泛亞公司稅後淨利自97年度（簽約年度）起至103年度（土建工程竣工年度）最低為1.9%，最高有7.69%，其所舉同業建國工程股份有限公司、皇昌營造股份有限公司、遠揚營運工程股份有限公司，於上開年度淨利率則依序為2.71%至16.7%、-8.09%至7.33%、2.465%至11.07%（低至高）（原審卷五第99頁至第100頁），均變化甚大，且泛亞公司與上開3家同業公司獲利率高或低之年度並不一致，可見影響工程公司淨利率之因素眾多，且淨利率變化因年度、公司而各異，則泛亞公司以同業平均淨利率為2.45%為由，主張如以該平均淨利率與10%之差額計算管理費，其比例應高於5%云

云，尚非可取。又兩造並未舉證證明管理費及利潤二者所占比重有何明顯差異，應認以各占其半為適宜，爰依上開說明，並參考系爭計算公式，以契約總價（應扣營業稅）之5%除以原定完工日數再乘以展延日數計算展延管理費，另鐵道局抗辯應以2.5%之比例依系爭計算公式計算展延管理費云云，然2.5%僅為系爭計算公式之最低額，參諸上述工程公司之同業淨利率並非均可高達7.5%之情，則鐵道局此部分抗辯，亦無可採。鐵道局復抗辯：依系爭計算公式，如工期展延事由不可歸責於雙方當事人時，展延管理費應折半計算云云，惟系爭契約一般條款G.9、G.7僅約定承攬人得請求補償之要件為「承包商於工地施工時遭遇無法預料之不利自然情況（含契約所述與實際情況有顯著差異者，或現場有特殊情況與原設計條件有顯著差異時）或第三人所致之人為障礙」，而未約定以定作人、承攬人可歸責或不可歸責為條件，且補償之範圍復約定為「相當於實際辦理該項增加工作及實際增添之施工設備之合理成本」，業如上1.所述，堪信其約定目的在於符合上開客觀要件時定作人對於承攬人額外支出之成本即應為合理之填補，而不著重於定作人是否可歸責，是鐵道局此部分抗辯，亦難憑採。

3.泛亞公司主張土建工程展延日數共計641日（自101年7月20日展延至103年4月22日）均得請求補償展延管理費等語，惟查：

⑴第1次工期展延部分：

第1次工期展延，係將實質完工里程碑自原訂之101年7月20日，展延至101年9月25日，展延67日，展延原因為「⑴蔷蜜颱風來襲停止上班上課」、「⑵莫拉克颱風襲台停止上班上課」、「⑶台電管遷影響」、「⑷凡那比颱風襲台停止上班上課」，且未據辦理契約變更增加給付之事實，為兩造所不爭執（原審卷一第361頁、第365

頁、卷三第5頁）。而颱風來襲及台電管線遷移之影響等展延事由，核屬系爭契約一般條款第G.7條所定不利自然情況及人為障礙所致之工期展延，是泛亞公司就此部分展延之67日工期，應得依一般條款第G.9條約定，按上2.⑵所述標準，請求該段期間之展延管理費。

⑵第2次工期展延部分：

①第2次工期展延，係將實質完工里程碑再展延至102年2月15日，展延143日，展延原因為契約變更施作「A18車站與高鐵車站地下連通道」，並已辦理第19次契約變更之事實，為兩造所不爭執（原審卷一第361頁、第365頁、卷三第5頁），且有第19次契約變更書在卷可稽（原審卷三第21頁至第294頁），依上㈠說明，應屬系爭契約一般條款第E.1條約定契約變更範圍，自非屬系爭契約一般條款第G.7條所定情形。鐵道局並已就該143日展延日數辦理第19次契約變更，核定該部分展延管理費為2,225萬1,461元並給付完訖（原審卷一第361頁、第365頁），泛亞公司當不得再請求此部分工期之展延管理費。

②泛亞公司雖主張：鐵道局就工期展延之衍生相關費用僅針對「工期展延致一式計價項目」，伊已屢次發函表達不同意鐵道局之計算方式，故伊就第2次展延之143日仍得依系爭契約一般條款第G.9條約定請求展延管理費等語，固據提出103年8月21日、103年8月28日、103年10月16日、103年11月3日、103年11月5日、103年11月18日異議函為證（原審卷一第105頁至第109頁，卷二第41頁、第43頁），惟觀諸上開泛亞公司異議函，均係明確表達不同意鐵道局所核定「CE03B施工標『工期展延致一式計價項目費用調整契約變更案』之契約變更計畫（CE03B-CCO-022）」，亦即指明係對於第22次契約變更（CE03B-CCO-022）而非對於第19次契約變更（CE03B-CCO-

019）為異議，其書狀亦載明其係對於第22次契約變更之計算方式不同意（本院卷第208頁至第210頁、第422頁至第423頁），業經說明如上㈠3.所述，尚難認其就因第2次工期展延所據以辦理之第19次契約變更有何不同意之情形。是泛亞公司此主張，仍屬無據。

⑶第3次工期展延部分：

①第3次工期展延，係將實質完工里程碑再展延至102年10月15日，展延242日，展延原因為「⑴因豪雨來襲101年6月12日」、「⑵蘇拉颱風101年8月2日來襲」、「⑶車站增設防風雨設施變更」、「⑷高架車站穿堂層增設天花板變更案」、「⑸高架車站增設維修爬梯設施變更」、「⑹A18車站地下連通道樓梯側牆及相關消防送審配合設施變更」、「⑺A18車站間地面廣場配合公共藝術作品設置整體規劃設計」、「⑻因其他系統標ME01標緊急廣播系統未完成，影響CE03B施工標消防檢查申請作業」，並就上開⑶、⑷、⑸、⑹、⑺事由，依序辦理第8、12、7、14、18次契約變更，並依序給付「管理利潤及稅什費」936萬0,673元、700萬9,240元、98萬4,116元、75萬1,205元、250萬6,374元之事實，為兩造所不爭執（原審卷一第361頁、第365頁、卷三第5頁），且有上開歷次契約變更書在卷可稽（原審卷三第295頁至第604頁）。而上開工期展延第⑴、⑵、⑻項之豪雨、颱風襲台及其他系統標之影響，核與系爭契約一般條款第G.7條所定不利自然情況及人為障礙所致之工期展延之情形相符，泛亞公司依系爭契約一般條款第G.9條約定請求該部分之展延管理費，尚非無據。至上開工期展延第⑶、⑷、⑸、⑹、⑺之工期展延事由，則屬一般條款第E.1條約定契約變更範圍，非屬一般條款第G.7條所定情形，鐵道局並已依約給付該部分契約變更工程款，是泛亞公司不得再請求此部分

工期之展延管理費。

②鐵道局雖抗辯第3次工期展延部分，因有辦理契約變更，故應扣除該次展延之全部日數云云，惟第3次展延尚包括未辦理契約變更之第⑴、⑵、⑻項，且辦理契約變更僅就變更之工項、數量，及因此發生之增減帳為約定，並未就工期另為約定，有第8、12、7、14、18次契約變更書在卷可稽（原審卷三第295頁至第604頁），則鐵道局嗣後就第3次工期展延第⑴至⑻項事由整體核定展延242日，就該242日展延管理費之計算，自應依上2.標準（即5%之比例）計算242日之展延管理費後，再扣除第8、12、7、14、18次契約變更已給付之管理費。

③第8、12、7、14、18次契約變更增加「管理利潤及稅什費」係按增加價金之15%計算，其中管理費占5%，業經說明如上⑵所述，亦即鐵道局因辦理第8、12、7、14、18次契約變更已給付管理費金額之認定，應按「管理利潤及稅什費」金額之3分之1計算（5%÷15%＝1/3）。而第8、12、7、14、18次契約變更增加給付之「管理利潤及稅什費」共計2,061萬1,608元（936萬0,673元＋700萬9,240元＋98萬4,116元＋75萬1,205元＋250萬6,374元＝2,061萬1,608元），其3分之1為687萬0,536元，於計算泛亞公司得請求第3次工期展延242日之展延管理費時，應予扣除。

⑷第4次工期展延部分：

①第4次工期展延，係將實質完工里程碑再展延至103年1月28日，展延105日，展延原因為「⑴因蘇力颱風停工1.5天」、「⑵102年8月21日因潭美颱風停工0.5天」、「⑶全線整體性公共藝術設置變更設計案，增加A17-A20車站相關公共藝術作業」、「⑷ME01標尚未進行『系統整合測試』因此本標契約規定之『動態系統整合測試』無法啟動，故辦理停工作業」，並就

上開⑶事由，辦理第13次契約變更，增加「管理利潤及稅什費」給付11萬4,849元之事實，為兩造所不爭執（原審卷一第361頁、第365頁、卷三第5頁），且有第13次契約變更書在卷可稽（原審卷三第605頁至第611頁）。而上開工期展延第⑴、⑵、⑷項之颱風襲台及其他系統標之影響，屬一般條款第G.7條所定不利自然情況及人為障礙所致之工期展延，泛亞公司得依一般條款第G.9條約定請求該部分之展延管理費。至上開工期展延第⑶項之工期展延事由，屬一般條款第E.1條約定契約變更範圍，非屬一般條款第G.7條所定情形，鐵道局並已辦理契約變更並給付變更後增加之工程款，是泛亞公司不得再請求此部分工期之展延管理費。

②鐵道局雖抗辯第4次工期展延部分，因有辦理契約變更，故應扣除該次展延之全部日數云云，惟第4次展延尚包括未辦理契約變更之第⑴、⑵、⑷項事由，且辦理契約變更僅就變更之工項、數量，及因此發生之增減帳為約定，並未就工期另為約定，有第13次契約變更書在卷可稽（原審卷三第605頁至第611頁），則鐵道局嗣後就第4次工期展延第⑴至⑷項事由整體核定展延105日，自應依上2.標準（即5%之比例）計算105日後，再扣除第13次契約變更已給付之管理費3萬8,283元（亦即第13次契約變更增加給付之「管理利潤及稅什費」11萬4,849元之3分之1，計算說明同上⑶③所述）。

⑸第5次工期展延部分：

第5次工期展延，係將實質完工里程碑再展延至103年6月13日，展延136日，展延原因為「ME01標尚未進行『系統整合測試』因此本標契約規定之『動態系統整合測試』無法啟動，故辦理停工作業」，且未據辦理契約變更增加給付之事實，為兩造所不爭執（原審卷一第

361頁、第365頁、卷三第5頁），而因其他系統標之進度而影響工期，應屬一般條款第G.7條所定不利自然情況及人為障礙所致之工期展延。然泛亞公司僅請求至土建工程實質完工日即103年4月22日期間之工期展延費用，則自第4次工期展延之實質完工里程碑103年1月28日翌日即103年1月29日起算，至土建工程實質完工日103年4月22日止，展延日數為84日，泛亞公司就此部分展延之84日工期，應得依系爭契約一般條款第G.9條約定請求展延管理費。

4.鐵道局另抗辯：泛亞公司未對第22次契約變更提出異議，依系爭契約一般條款第E.8條第2、3項約定，視為已同意補償金額，不得再請求追加給付云云，惟泛亞公司對於第22次契約變更之計算標準及金額始終表示不同意之情，業如上五、㈠3.所述，自難謂泛亞公司已同意展延管理費之金額限於第22次契約變更所給付之金額，鐵道局此部分抗辯，洵無足取。

5.綜上，泛亞公司得依系爭契約一般條款第G.9條約定請求展延管理費之日數，應為498日（第1次展延67日＋第3次展延242日＋第4次展延105日＋第5次展延84日＝498日）。而系爭契約原契約總價為72億8,581萬7,617元（不含稅，原審卷四第310頁、卷五第51頁），依系爭計算公式按5%比例計算498日之展延管理費為9,573萬4,490元（計算式：72億8,581萬7,617元×5%×498日÷原定工期1,895日＝9,573萬4,490元，元以下四捨五入），扣除上3.⑶、⑷所述第3、4次工期展延而辦理契約變更已給付之管理費687萬0,536元、3萬8,283元，泛亞公司得請求之展延管理費為8,882萬5,671元（計算式：9,573萬4,490元－687萬0,536元－3萬8,283元＝8,882萬5,671元），另扣除鐵道局第22次、第27次契約變更所給付之2,541萬0,363元、219萬9,658元（不爭執事項㈡、㈦項參照，泛亞公司附帶上訴並未對該扣除金額不服，僅要求再加計展延工期143日，本院卷第201

頁、第215頁參照），泛亞公司得請求鐵道局給付之展延管理費為6,121萬5,650元（計算式：8,882萬5,671元－2,541萬0,363元－219萬9,658元＝6,121萬5,650元）。

六、綜上所述，泛亞公司依系爭契約一般條款第G.9條約定，請求鐵道局給付6,121萬5,650元，及自其請求鐵道局給付之日（即履約爭議調解申請書繕本送達鐵道局之日）之翌日即105年10月18日（送達回執見原審卷一第65頁）起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許，逾此部分之請求，為無理由，不應准許。原審就上開應准許部分，判命鐵道局如數給付，並為供擔保得、免假執行之諭知，及就上開不應准許部分（泛亞公司未附帶上訴部分除外），駁回泛亞公司2,749萬0,024元本息之訴及該部分假執行之聲請，均無不合。鐵道局、泛亞公司就其敗訴部分提起上訴及一部附帶上訴，各自指摘原判決不利己之部分不當，求予廢棄改判，為無理由，兩造之上訴、附帶上訴均應駁回。

七、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據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴及附帶上訴，均為無理由，依民事訴訟法第449條第1項、第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　11　　月　　9　　日

工程法庭

審判長法　官　王怡雯

法　官　王育珍

法　官　吳素勤

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。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　　110　　年　　11　　月　　9　　日

書記官　劉育妃

附表

編號	項目	金額
1	工地及工務所保全費用	938萬6,850元
2	交通維護、管制、環境維護點工費用	22萬3,220元
3	工務所及工地必要人員之人事薪資費用	7,126萬8,490元
4	雜項事務費	612萬7,955元
5	因展延工期而須延長之履約保證手續費	117萬3,228元
6	因展延工期而須延長之保留款手續費	410萬5,886元
7	因展延工期而須延長之預付款手續費	42萬4,363元
8	總公司管理費及折舊費用	5,176萬6,497元
合計		1億4,447萬6,489元 （稅後為1億5,170萬0,314元）