臺灣高等法院民事判決

111年度上字第1300號

上　訴　人　鴻欣營造股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　曾俊霖

訴訟代理人　陳思道律師

上　訴　人　交通部臺灣鐵路管理局

000000000000000000

法定代理人　杜微

訴訟代理人　蔡鴻斌律師

複代理人　　施旻孝律師

上列當事人間請求給付工程管理費事件，兩造對於中華民國111年6月30日臺灣臺北地方法院110年度建字第343號第一審判決，各自提起上訴，本院於112年7月12日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原判決關於命交通部臺灣鐵路管理局給付超過新臺幣壹拾萬陸仟伍佰參拾柒元本息部分，及該部分假執行之宣告暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，鴻欣營造股份有限公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

交通部臺灣鐵路管理局其餘上訴駁回。

鴻欣營造股份有限公司之上訴駁回。

第一審（除確定部分外）及第二審訴訟費用，由交通部臺灣鐵路管理局負擔百分之七，餘由鴻欣營造股份有限公司負擔。

事實及理由

一、上訴人鴻欣營造股份有限公司(下稱鴻欣公司)主張：伊於民國106年4月10日以標價新臺幣(下同)1億1538萬1382元（含稅），標得上訴人交通部臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)辦理之「臺中市政府補助后里車站東口增建工程（主體工程部分）」（下稱系爭工程）採購案，兩造並於同年4月19日簽訂系爭工程採購契約（下稱系爭契約），原定工期為開工日

起365日曆天，伊於106年5月2日開工，原預定竣工日為107年5月1日。工事進行期間，陸續受106年7月30日之尼莎颱風、107年間臺中花卉世界博覽會后里接駁站新建工程（下稱花博工程）施工界面協調等影響，分別經臺鐵局核定展延工期1日、30日；復為配合鐵路疏運計畫停工，經臺鐵局免計工期45日；另尚有辦理系爭工程第1次變更，經追加之工期86日；且於106年7月31日因尼莎颱風甫過境須進行善後處理，當日無法實質施工；以上因免計、展延及實質無法施工之日數總計163日，工期為此增加，均不可歸責於伊，且非於締約時所得預見，伊為完成系爭工程，增加支出相關之系爭工程管理費，計有工程項目131F「專屬勞工安全衛生主管」17萬2841元、1327「其他安衛設施及管理維護費」4萬1808元、1411「品管人員薪資」34萬5682元、1412「行政管理費」1萬0167元等必要費用；至工程項目012「承包商利潤及保險費」部分，系爭契約原編列給付金額經第1次變更後雖有調升，但仍有97萬5499元增加之費用支出尚待臺鐵局補足等情。爰依系爭契約法律關係、民法第490、491條、第227條之2第1項等規定，擇一求為命臺鐵局給付154萬5997元，及加計自起訴狀繕本送達翌日起算法定遲延利息之判決(原審判命臺鐵局應給付鴻欣公司52萬8690元本息，並駁回鴻欣公司其餘之訴；兩造就敗訴部分均不服，各自提起上訴；未繫屬本院者，不予贅述)。並於本院上訴聲明：㈠原判決關於駁回鴻欣公司後開第㈡項之訴部分廢棄；㈡臺鐵局應再給付鴻欣公司101萬7307元，及加計自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息；㈢願供擔保請准宣告假執行。另於本院答辯聲明：上訴駁回。

二、臺鐵局則以：鴻欣公司施作系爭工程期間曾因尼莎颱風、受鄰標花博工程影響、配合疏運計畫而停工，並已分經伊同意展延工期1日、30日、免計工期45日；其中免計工期部分並不影響總工期及系爭工程預定進度，無從發生額外費用；展延工期係因特定事由發生影響進度，總工期雖增加，但均非

屬系爭契約約定得請求給付增加費用之事由；且於停工期間內鴻欣公司既未實際完成任何工項，實無另請求伊增加給付工程管理費之理；況106年7月31日尼莎颱風已遠離，復無任何善後工事進行，故伊並未允許該日得列入展延工期，更無為此額外負擔費用支出之義務。況颱風侵襲常有，以現今科技亦可提前預測，而工程施作遭鄰標影響，於實務上亦非罕見，本件應無情事變更原則適用。又系爭工程辦理第一次變更時除追加工期86日外，兩造並已就新增工項完成議價，堪認彼此對系爭契約變更所增費用給付項目與金額有所合意，鴻欣公司應受拘束，不得於事後再行爭執，且雙方業就以上發生之免計、展延工期狀況，於系爭工程第1次變更議定總價調整時一併納入考量，鴻欣公司自不得重複請求等語，資為抗辯。並於本院答辯聲明：㈠上訴駁回。㈡如受不利判決，願供擔保請准宣告免假執行。另於本院上訴聲明：㈠原判決不利於臺鐵局部分廢棄；㈡上開廢棄部分，鴻欣公司在第一審之訴及假執行聲請均駁回。

三、查，㈠鴻欣公司前於106年4月10日以標價1億1538萬1382元（含稅），得標臺鐵局招標之系爭工程採購案，雙方於同年月19日簽訂系爭契約；㈡系爭工程106年5月2日開工，107年10月2日停工辦理變更設計，於108年12月17日完成第1次變更簽認，變更後系爭契約報酬總價調整為1億2637萬6165元（含稅）；嗣於109年7月20日完成第2次變更簽認，變更後契約報酬總價再調整為1億2593萬9746元（含稅）；㈢系爭契約原定施作系爭工程之工期為365日曆天，預定竣工日107年5月1日，經核定展延工期31日（包括106年7月30日尼莎颱風展延1日、107年3至4月間花博工程施工界面影響展延30日）、第1次變更追加工期86日，核定總工期482日曆天（計算式：365＋31＋86＝482），另有免計工期45日，預定竣工日因此調整為108年12月26日；㈣系爭工程因變更設計停工後於108年12月18日復工，並於同日竣工，工程無逾期且已完成驗收等情，有系爭契約、變更設計工程簽認單、工程結

算驗收證明書、工程期限變更報告、臺鐵局臺中工務段110年5月3日中工施字第1100003000號函在卷可稽(見原審卷第27至156頁、第225至233頁、第353頁)，並為兩造所不爭執（見本院卷一第196、197頁），堪信為真。

四、本件應審究者為㈠鴻欣公司以系爭工程不可歸責伊所致增加工期163日為由，請求臺鐵局給付增加之管理費，是否有據？㈡若有，其得請求之金額以若干為當？茲分別論述如下：

㈠鴻欣公司以系爭工程不可歸責伊所致增加工期163日為由，請求臺鐵局給付增加之管理費，是否有據？

1.關於鴻欣公司主張受尼莎颱風影響停工，致增加2日工期部分：

⑴查，系爭工程因106年7月底之尼莎颱風侵襲，鴻欣公司曾以該月30日受惡劣天候影響為由，聲請展延工期，經臺鐵局核定准許，為兩造所不爭執。另依卷附工程期限第1次變更報告所示，106年7月30日系爭工程因颱風影響無法施工，臺鐵局同意鴻欣公司按系爭契約第7條㈢1.⑵規定，展延工期1日曆天（見原審卷第225頁），堪認是日系爭工程確受天候因素之自然力作用，無法依原定計畫進行工事施作。

⑵鴻欣公司主張106年7月31日因尼莎颱風甫過境，尚有處理善後事宜，俾便順利復工之必要，故亦未能施工乙情，有卷附公共工程監造報表所示106年7月31日系爭工程實際進度為0乙情可資為憑（見原審卷第387頁）；佐以報表中「一、工程進行情況：加強防汛措施」、「四、㈡其他工地安全衛生督導事項：請隨時巡視觀察地下道擋土措施是否有變位情事」、「五、其他約定監造事項：請加設臨時抽水機因應豪水可能再次造成地下道淹水」等記載，可證系爭工程所在位置，因颱風降下累積之豪雨，已造成地下道淹水狀況，鴻欣公司遂經要求應優先辦理工地巡視、確認受影響區域之擋土措施有無受損等事務，另須預為增設

抽水設備，以防類似狀況再次發生，系爭工程原定進度為此另有耽擱，足認106年7月31日無法實際施作，同屬受颱風之自然力作用影響所致。

⑶106年7月30、31日系爭工程受尼莎颱風影響，而無實質施作進度，鴻欣公司主張因此所增必要費用支出，依系爭契約第4條㈩4.約定，臺鐵局應為給付；臺鐵局則否認颱風屬該條款所定之自然力作用云云。經查：

①依系爭契約第4條㈩4.約定所示，契約履約期間，如有善盡管理責任之廠商不可預見且無法合理防範之自然力作用（例如但不限於山崩、地震、海嘯等）情形，致增加廠商履約成本者，廠商為完成契約標的所需增加之必要費用，由機關負擔（見原審卷第95頁）。鴻欣公司主張尼莎颱風挾帶之風雨影響，無從於事前充分預料防阻，因此導致系爭工程於106年7月30、31日之停工結果，非屬其責。本院審酌臺灣地區所處地理與海洋環境，每年夏季前後常遇颱風來襲之情，縱未直接登陸，因受暴風範圍籠罩帶來之強風驟雨，仍極易導致人身財產等嚴重損害；時至今日氣象科學雖較過往已有長足進步，得就颱風行進與強弱程度，作成具一定可信度之觀察預測，但仍無法達到絕對精準程度，舉凡高低壓消長時間、導引氣流轉換等變化因素，與颱風之發展、路徑息息相關，卻難於事前完整掌握；而颱風預計帶來之雨量、風勢，將受地形、地勢如何影響，亦無法周延評估，縱可藉氣象預報提早執行防颱措施，至多亦僅能避免天候對已完成工事直接造成破壞，並縮短事後之復工期程，若遭颱風侵襲，倘非室內工事，停工以待及接續進行善後處理，實均有其必要。準此，系爭工程前受尼莎颱風侵襲程度，非人力所能抗拒及充分預見，而鴻欣公司能在極短時間內，排除因豪雨造成之影響並恢復工事進行，可見亦已善盡管理與必要防範義務，系爭工程因此實質停工2日，核均屬系爭契約第4條㈩4.約款所定

非可歸責於鴻欣公司之自然力作用無誤。

②臺鐵局辯稱系爭契約第4條㈩4.約款不包括受颱風影響之狀況，其亦未要求鴻欣公司於106年7月30、31日應予停工，該公司無由主張適用前開約款云云。惟查，系爭第4條㈩4.約款關於「不可預見且無法合理防範之自然力作用」意涵為何，雖有舉山崩、地震、海嘯為例，然其既另定明「例如但不限於」所指類型，即知此僅例示規定，非可視作未經明示列舉者即一律排除；況颱風與山崩等天然災害在性質上固有區別，即颱風尚可於事前為一定程度之觀察預報，不具突發、緊急、罕見等特徵，然一旦遭受颱風侵襲，與在山崩、地震、海嘯之作用下，既均可能造成停工延誤，無法正常施作之結果，颱風甚可能因出現滯留狀況，導致影響程度與時間之累積擴大，實無由差別視之，將颱風排除於系爭第4條㈩4.約款文義解釋範圍之外。臺鐵局以上所辯，尚乏合理依據，委無可採。

⑷準此，系爭工程因106年7月30、31日尼莎颱風之自然力作用，無法依預定進度進行施工，核屬不可預見且無法合理防範之情。其中106年7月30日臺鐵局已同意列計展延工期1日，同年月31日雖未併經准許展延，但於實質停工期間，鴻欣公司為維持工區現況，以備其後能即時復工運作，仍須為必要管理，應無可議。是就此2日增加之工期，鴻欣公司勢須支出額外之履約成本，其依系爭契約第4條㈩4.約款，請求臺鐵局給付為此增加之管理費，核屬有據。

2.關於鴻欣公司主張受鄰標花博工程影響部分停工，致增加30日工期部分：

⑴系爭工程進行期間，曾遇臺中市政府交通局辦理之鄰標花博工程同時施作，導致界面施工相互干擾，經兩工程之業主及承包商多次會勘協商，達成半半施工共識，即雙方同意系爭工程與花博工程均不全面施作，另由承包商在工區

劃分出之範圍內輪流進場，為兩造所是認（見本院卷一第212、213頁、卷二第174、175頁）。參以卷附工程期限第2次變更報告之說明，因半半施工緣故，自107年3月10日至19日（計10日曆天），系爭工程東站（A棟）結構體外牆施工架等材料無法進場；自107年3月23日至29日（計7日曆天），A棟屋頂熱熔式防水毯等材料無法進場、北側景觀擋土牆土方無法開挖；自107年4月18日至30日（計13日曆天），A棟北側景觀無法整地、擋土牆及周邊排水溝鋼筋材料無法進場，均影響主要徑（見原審卷第229頁）。鴻欣公司因此聲請展延工期30日（計算式：10日＋7日＋13日＝30日），並為臺鐵局核定准許；而前開增加工期之事由，既係為配合鄰標作業，使花博工程與系爭工程均能維持一定之施工量能，避免相互掣肘全面停工，顯非可歸責於鴻欣公司甚明。

⑵鴻欣公司主張基於系爭契約第4條㈩5.約款，其為配合花博工程，受臺鐵局要求部分停工，因此所增必要費用支出，應由臺鐵局負給付之責。則查：

①按系爭契約第4條㈩5.約定，契約履約期間內，如因機關要求全部或部分暫停執行（停工），致增加廠商履約成本者，廠商為完成契約標的所需增加之必要費用，由機關負擔（見原審卷第95頁）。系爭工程因受半半施工限制，於前述107年3月10日至19日、23日至29日、4月18日至30日三段期間，分別因界面接壤重疊，及因對外聯絡路徑於花博工程進場時無法使用等情，致影響系爭工程預定進度；而兩工程決定採取此一施工方式，復係在雙方業主、廠商共同協調下確立之原則，則鴻欣公司既係對系爭契約之定作人即臺鐵局負有履行義務，倘非取得臺鐵局之承諾，鴻欣公司實無可能自行接受半半施工之安排，足證鴻欣公司所稱當時係應臺鐵局要求方會配合作業，應非無稽。

②臺鐵局雖抗辯於半半施工期間仍有部分工事施作，非全

面停工，難認系爭工程確受影響云云，並引卷附公共工程監造日報表為據（見本院卷二第77至107頁）。惟查，系爭工程與花博工程採取半半施工模式後，雖可在各自劃分工區中輪流施作，仍因界面接壤重疊、聯絡路徑遭占用等狀況，無法按原定規畫載運材料入場或進行特定工事，已對主要徑產生影響，而如前述，實質進度自必受有延宕，系爭工程縱未因此全面停工，顯亦存在部分工事暫停執行之情，而此既係鴻欣公司依兩方業主協調共識，並於臺鐵局要求下導致之結果，經核自屬系爭契約第4條㈩5.約款所定廠商因機關要求而部分停工之事由無誤。

⑶基此，系爭工程受鄰標花博工程影響，導致部分停工，臺鐵局為此准許展延工期30日，就此增加之工期，鴻欣公司亦須額外支出履約成本，以維持管理系爭工程之運作不輟。是其依系爭契約第4條㈩5.約款所定，請求臺鐵局給付為此增加之管理費，應認可採。

3.關於鴻欣公司主張配合臺鐵局疏運計畫停工，致增加45日工期部分：

⑴查，系爭契約依第7條㈠履約期限2.⑴約定，系爭工程於配合機關進行疏運計畫停工期間，免計入工期。於同條㈠3.、4.另約定：免計工作天之日，以不得施工為原則。廠商如欲施作，應先徵得機關書面同意，該日數免計入工期。本工程採限期完工，惟對於列車正常營運或安全有影響之工項，廠商仍應配合機關疏運計畫停工，並不得據以要求延長工期（不得依同條㈢以機關要求全部或部分停工為由提出工程延期）（見原審卷第101、102頁）。系爭工程於鴻欣公司施作期間，先後曾因：106年5月26至31日（共6日）之端午節疏運、同年6月30日至7月3日（共4日）之大學指考疏運、同年10月6至11日（共6日）之雙十節疏運、同年12月6至7日、25至27日、107年1月23至24日（共7日）之臺鐵行車電報停工、106年12月28日至107年1

月2日（共6日）之元旦疏運、107年2月13日至21日（共9日）之春節疏運、同年4月3至9日（共7日）之清明節疏運等規畫，由鴻欣公司配合停工，且經臺鐵局依前述系爭契約第7條㈠所定，核定免計工期45日（計算式：6日＋4日＋6日＋7日＋6日＋9日＋7日＝45日），有系爭工程晴雨表存卷可參（見原審卷第357頁），亦為兩造所是認，堪證為真。

⑵鴻欣公司以系爭工程因前開原因停工，並經免計工期之45日，其工程管理費支出另有增加為由，請求由臺鐵局按系爭契約第4條㈩5.、8.、第21條㈩1.約款為負擔云云。經查：

①按系爭契約履約期間，如非可歸責於廠商，而因機關要求停工，或其他可歸責於機關之情形，致增加廠商履約成本者，廠商為完成契約標的所需增加必要費用，由機關負擔。又因可歸責於機關之情形，機關通知廠商全部暫停執行（停工），致廠商未能依時履約者，廠商得依第7條㈢規定，申請延長履約期限；因此而增加之必要費用，由機關負擔。系爭契約第4條㈩5.、8.、第21條㈩1.各有約定（見原審卷第95、130頁）。

②系爭工程為因應臺鐵局之鐵路疏運計畫，固於工期當中有如上之停工期間事實，然此本為鴻欣公司依前揭系爭契約第7條㈠2.所定，應配合辦理之事項，其於以上民俗年節假期、大學指考增開運量期間暫停工事施作，自屬依契約本旨而為之義務履行，難認有另應臺鐵局要求始予停工之情；另有關行車電報停工部分，臺鐵局固自承當時係基於停開、加開列車及區段電力維修等內部需求，方會向鴻欣公司要求暫停施作（見本院卷二第180頁），但鴻欣公司並不爭執因行車電報所為停工，亦屬系爭契約第7條㈠2.⑴之配合機關計畫免計工期事由（見本院卷二第56頁），則於同條既另約明廠商因此配合機關停工期間，不得以係經機關要求停工為由，申請

延長工期；且於契約解釋時，若契約文字業已表示當事人真意，無須別事探求者，本不得反捨契約文字而更為曲解，系爭契約因就廠商於免計工期期間之暫停施作，非屬經機關要求下之停工情形已有明定，是就系爭契約第4條㈩5.所載「因機關要求停工」之相同約款用語，自應作同一解釋，認不包括免計工期之停工情形在內。鴻欣公司主張適用系爭契約第4條㈩5.約款，為免計工期中增加系爭工程管理費之請求依據，即非有據。

③其次，鴻欣公司配合臺鐵局辦理疏運計畫等相關作業，乃為履行其因系爭契約而生之義務，且就此停工事實，臺鐵局考量遇有傳統節慶、連續假日，透過大眾運輸工具南北往返需求增加，鐵路設施使用頻繁，為順利完成相關疏運業務，本需多方協助配合，倘於期間發生工安意外事故，勢將嚴重影響用路權益，遂基於其歷來經驗評估，於系爭契約擬定得標廠商須配合疏運計畫停工之條款，並於疏運開始前告知鴻欣公司屆期依約辦理，自難認有何可歸責處。則鴻欣公司另以系爭契約第4條㈩、8.、第21條㈩1.約款，主張臺鐵局對免計工期45日之發生，有可歸責情事，並據以請求臺鐵局給付其因該期間增加支出之系爭工程管理費，亦非可取。

④綜上，鴻欣公司以系爭工程為配合臺鐵局疏運計畫停工並經免計工期45日，履約成本因此增加為由，依系爭契約第4條㈩5.、8.、第21條㈩1.約款，請求臺鐵局給付增加之管理費，核屬無憑。

⑶鴻欣公司又主張兩造間所成立者既為承攬法律關係，縱系爭契約未有約定，其仍得依民法第490、491條規定，請求臺鐵局給付前開免計工期45日期間增加之管理費云云。惟按，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。又如依情形，非受報酬即不為完成其工作者，視為允與報酬。民法第490條第1項、第491條第1項分別定有明文。審以前開法文意

旨，應係指如合於所定要件，承攬人於完成一定工作後，有權請求定作人給付報酬。然於鴻欣公司所稱免計工期期間，既未有任何工項增加或實質施作，縱於停工過程可能衍生相關之管理支出，仍與工作完成，即應由定作人給與報酬之情無涉。是以，鴻欣公司援引民法第490、491條規定，請求臺鐵局給付免計工期所增加之管理費，仍無理由。

⑷鴻欣公司再依民法第227條之2第1項情事變更原則，主張其有權請求臺鐵局給付免計工期45日期間增加之管理費云云。然查：

①按契約成立後，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，民法第227條之2第1項定有明文。前述條文所定之情事變更原則，旨在規範契約成立後有訂約當時不可預料之情事發生時，經由法院裁量以公平分配契約當事人間之風險及不可預見之損失。該項風險之發生及變動之範圍，若非客觀情事之常態發展，且已逾當事人於訂約時所認知之基礎或環境，而顯難有預見之可能性時，本於誠信原則對契約規整之機能，固應許當事人依情事變更原則調整契約之效力，而不受契約原訂排除條款之拘束，庶符情事變更原則所蘊涵之公平理念。惟倘綜合當事人之真意、契約之內容及目的、社會經濟情況、一般觀念及其他客觀情事，認該風險事故之發生及風險變動之範圍，為當事人於訂立時所能預料，基於契約嚴守、契約神聖原則，當事人自不得再主張適用情事變更原則，請求增加給付。

②兩造於系爭契約第7條㈠2.⑴、3.、4.之約定中，既已就鴻欣公司於工期中須依照臺鐵局執行之鐵路疏運等計畫，在指定時日內配合暫停施作，期間非經臺鐵局同意不得施作，亦不得主張係受臺鐵局要求而停工等事項詳加約定；且於臺鐵局辦理系爭工程招標採購程序當時，

並已將系爭契約電子檔案列歸招標參考文件之一，俾供投標廠商能預先閱覽，有卷附系爭工程採購投標須知可參（見本院卷二第207至209頁），廠商如就歷年臺鐵局辦理疏運計畫之內容或範圍尚有疑義，有充分時間得於投標前先向臺鐵局請求釋疑，鴻欣公司事前對此早有預期可能，則其於系爭工程施作過程中，為配合臺鐵局疏運計畫暫時停工，當仍合於鴻欣公司對能否如期履約，於締約時已可整體評估之客觀情事常態發展範圍，於此亦無從適用情事變更原則，請求臺鐵局給付免計工期45日增加之管理費。

4.關於鴻欣公司主張系爭工程因第1次變更追加工期86日部分：

⑴經查，系爭工程開工後，於107年10月2日起停工辦理變更設計，並先於108年12月17日完成第1次變更簽認，再於109年7月20日完成第2次變更簽認。兩造於第1次變更設計工程簽認單中載明追加工期86日，及關於系爭契約原工程項目增減狀況、新增工程項目增加給付金額，變更後契約總價從原約定之1億1538萬1382元，調升為1億2637萬6165元（均含稅，見原審卷第136頁）；系爭工程隨於第1次變更簽認完成之翌日即108年12月18日復工，並於同日竣工，有卷附工程結算驗收證明書、系爭工程晴雨表可考（見原審卷第155、358頁）；又依第2次變更設計工程簽認單所示（見原審卷第153頁），系爭工程於第2次變更簽認時，再次核對原工程項目之增減情形，及新增工程項目之增加款項，最終確認變更後之契約總價即定為1億2593萬9746元（含稅）。

⑵鴻欣公司主張系爭工程第1次變更確定之追加工期86日，另須支付額外增加之管理費，且此係因鐵路局自行設計之百葉窗通風率不高，致無法順利取得使用執照須再修正所致，屬可歸責機關事由，依系爭契約第4條㈩8.約定，應由臺鐵局負擔云云，並提出監造單位彭信蒼建築師事務所

108年10月16日108耘生第266號函為證（見原審卷第285頁）。然細繹前開函文所載「一、因107年7月4日消防檢查，須提高通風率將防颱百葉窗改成一般型百葉窗，才可取得消防許可函及使用執照，經要徑檢討如下：…三、綜上，本次承商申請追加工期86日曆天，符合契約規定，陳請准予同意所請辦理展延工期」等語說明，顯僅針對百葉窗之變更設計部分，審核確認是否符合系爭契約第7條㈢約款所定之工程延期申請事由，至原先設計安裝之百葉窗何以未能通過消防安檢，該份文件則未作任何論斷。鴻欣公司既無法舉證證明此次變更，存在可歸責於臺鐵局之事由，其援引系爭契約第4條㈩8.約定，主張第1次變更追加工期86日所增管理費之支出，應由台鐵局負擔云云，即非有據。

⑶鴻欣公司復主張兩造未就前開追加工期，於第1次變更議價時結算確認費用增加詳情，且機關一般亦不會允許廠商在變更程序上提出請求，而會循例於事後透過訴訟解決，其應得依民法第490、491條規定，請求臺鐵局給付追加工期所增管理費云云。但查：

①按承攬如依情形非受報酬，即不為完成其工作者，視為允與報酬，民法第491條第1項固有明文；該條第2項並就未定明報酬情形，規定得由承攬人於工作完成後，依價目表或習慣，請求定作人給付報酬，意即承攬契約之成立，尚不以約明報酬額為必要（最高法院110年度台上字第883號民事判決意旨參照）。惟若承攬契約當事人就特定工程項目之給付與金額，於議約定價過程中已有討論取捨，就未有報酬給付合意部分，復難依常則認如承攬人未受給付，即不為工作之完成者，仍無依前開規定，請求定作人依既有計價標準或習慣補給報酬之理。

②關於系爭工程如因變更設計，而有為契約變更之需求時，系爭契約業於第20條㈠定明：機關於必要時得於契

約所約定之範圍內通知廠商變更契約（含新增項目），廠商於接獲通知後，除雙方另有協議外，應於30日內向機關提出契約標的、價金、履約期限、付款期程或其他契約內容須變更之相關文件。契約價金之變更，其底價依採購法第46條第1項之規定。契約原有項目，因機關要求契約變更，如變更之部分，其價格或施工條件改變，得就該等變更之部分另行議價。新增工作中如包括原有契約項目，經廠商舉證依原單價施作顯失公平者，亦同（見原審卷第128頁）之辦理程序。兩造前為配合消防檢查進行系爭工程第1次變更作業，既係依循前開約定辦理，為其等所不爭執，雙方自已就增減工程項目與給付內容完成議價，鴻欣公司並同意依臺鐵局所定底價承攬，此觀卷附系爭工程第1次變更預算明細表、議價決標紀錄即明（見原審卷第137至150頁）；另審以兩造商議追加之相關工程項目，包括012「立約商利潤及保險費」支出（見原審卷第141頁），顯示在確定追加工期同時，兩造針對因此衍生之系爭工程管理費用支出應如何分配負擔，於第1次變更程序中並非全無討論，倘鴻欣公司認為131F「專屬勞工安全衛生主管」、1327「其他安衛設施及管理維護費」、1411「品管人員薪資」、1412「行政管理費」等系爭契約原定工程項目，亦有增加給付必要，本可於經臺鐵局通知欲行契約變更前，按前述系爭契約約款提出相關資料以為爭取說明，若認項目價格或施工條件已有改變，更得申請重行議價，則其捨此未為，復僅專就012「立約商利潤及保險費」工程項目為主張，益徵其他未經列明在系爭工程第1次變更預算明細表之費用，兩造已有不予調整增減之合意，此與民法第491條規範之未約明報酬情形，當屬有間。

③況鴻欣公司亦未能舉證證明於政府採購工程實務上，因契約變更所增工程管理費支出，會另於工作完成後始以

訴訟請求，非在締約議價時一併商定之所指慣例確實存在，其依民法第490、491條規定，請求臺鐵局額外給付追加工期期間之系爭工程管理費，難認有理。

⑷鴻欣公司又主張系爭工程第1次變更而為追加工期，應有情事變更原則適用云云。但按，契約成立後倘發生不可預料情事，逾越訂約之際認知基礎，固有本於誠信原則公平分配風險之必要，然若當事人在訂約當時即得斟酌考量，自無適用情事變更原則餘地。基此，兩造前既已按系爭契約所定關於契約變更之規範，完備申請、審核等必要程序後，簽認系爭工程第1次變更在案，同時確認追加工期86日，鴻欣公司斯時當可預期系爭工程管理費將有增加可能，卻於取捨之後未一併於議價階段提出主張，自不得再事爭執。

5.依上所述，鴻欣公司以系爭工程遭尼莎颱風影響停工2日，及受花博工程界面接壤干擾而經核准展延工期30日，於增加共計32日工期內（計算式：2日＋30日＝32日），其另須支出額外成本為由，依系爭契約第4條㈩4.、5.約定，請求臺鐵局給付其為完成系爭工程，所增加支出之管理費部分，核屬有據。至鴻欣公司另依系爭契約其他約款、民法第490、491條、第227條之2第1項規定，就前開增加之32日工期衍生管理費，為同一請求部分，本院即無庸予以審究，附此敘明。

㈡鴻欣公司得請求臺鐵局增加給付之管理費金額以若干為當？

1.鴻欣公司就系爭工程於前述32日增加工期，額外所生管理費如何計付乙事，主張以系爭工程原定工期365日，與增加工期32日相較，比例換算系爭契約中有關費用支出之各該項目原定報酬，藉此得出臺鐵局應增加給付之管理費金額。按工程實務上計算因展延工期等事由而增漲之工程管理費，常用比例法或實際費用法為之，前者係以契約與時間相關等計價項目為基礎，除以原定工期求得平均每日費用，再乘上影響日數而得；後者則由廠商檢附實支憑證核實向業主請款，然

若採實際費用法，承攬人是否善盡其於停工期間之管理義務，勉力節約工程成本以降低開銷，常滋疑義，並易受管理效率及執行能力良劣左右其實際支出結果，難謂公允客觀，故於本件以比例法計算臺鐵局應增加給付之系爭工程管理費數額，應較合理。

2. 另按，一般工程契約項目預算編列上，工程價目計價方式得以是否能予量化而概分「非一式計價」及「一式計價」類型。所謂「一式計價」乃不論數量為何均給付一定之金額，而「不論數量為何」則指在原契約之設計、規定及投標條件下，始足當之；倘若履約條件有所變化，承攬人原始投標時考慮一式之條件已有變化，再依原契約之一式金額計價，即非公允，是就「一式計價」且與時間因素有關項目，若因展延工期等因素衍生損失，得請求補償，但若非與時間相關項目，即無從主張定作人應增加給付。至「非一式計價」項目則應回歸契約約定，以實作數量結算。

3. 系爭工程因受尼莎颱風與花博工程影響實質停工，並因之增加工期32日，爰就鴻欣公司請求臺鐵局給付系爭工程於此期間內增加之管理費，逐項析之如下：

⑴關於131F「專屬勞工安全衛生主管」、1411「品管人員薪資」、1412「行政管理費」之工程項目部分：

經查，此部分之工程項目，於系爭契約上均係以「月」、「人月」為計算單位編列（見原審卷第83至85頁之工程詳細表），核屬與時間相關之「非一式計價」項目，於系爭工程工期因故延長時，對應支出會隨時間進展陸續發生累積，鴻欣公司主張於前述32日增加工期中，前開工程項目之費用相較系爭契約原約定金額，已有所增加，堪認有據；至臺鐵局抗辯該等費用已納入系爭工程第1次變更提高之承攬報酬內，鴻欣公司不得重複請求云云，因不見臺鐵局舉證證明兩造在第1次變更程序中，就此曾有特別約定，尚非可取。則以前開增加工期32日與原定工期365日為比例計算，可認系爭工程因颱風天候、鄰標施作影響，

導致實質停工延誤佔整體工期比例為32/365，而系爭契約原定工程項目131F「專屬勞工安全衛生主管」給付金額為38萬1968.4元、1411「品管人員薪資」給付金額為76萬3937.52元、1412「行政管理費」給付金額為2萬2468.8元，依前開比例換算結果，應認鴻欣公司因如上事由停工期間，致增加此部分必要費用支出金額為10萬2433元【計算式：（38萬1968.4元＋76萬3937.52元＋2萬2468.8元）×32/365＝10萬2433元，小數點以下四捨五入】。

⑵關於1327「其他安衛設施及管理維護費」之工程項目部分：

系爭契約就此一工程項目，乃採「一式計價」原則（見原審卷第84頁之工程詳細表），然未詳加區分當中安衛設施費用與管理維護費之佔比，應以各二分之一為計。審酌設施費用本質應屬一次性之固定支出，鴻欣公司復未能證明該等設施費用於安置完成後另有增加，難認與時間相關，應剔除於得請求增加給付之項目外；另為進行工程管理及安全維護，有必要派遣專責人力，定時前往工區現場執行巡察，自須編列費用維持作業需求，一旦工期變化延長，此部分支出總額勢將隨之波動，故應認管理維護費部分亦屬與時間相關之工程項目。參照系爭契約原定工程項目1327「其他安衛設施及管理維護費」給付金額為9萬3619.91元（見原審卷第84頁之工程詳細表），依系爭工程因颱風天候、鄰標施作影響導致停工，因而增加工期日數佔原定工期比例32/365換算結果，應認鴻欣公司於管理維護費增加支出之金額為4104元（計算式：9萬3619.91元÷2×32/365＝4104元，小數點以下四捨五入）。

⑶關於012「承包商利潤及保險費」工程項目部分：

查，承攬人之履約所得利潤，其性質乃屬固定金額，不至於隨工期變動而發生變化，系爭工程縱因前開事由停工而有所延誤，鴻欣公司亦無理由請求臺鐵局增加其履約所得利潤；又有關系爭工程之保險費支出，衡情雖會因工期增

加，而有延長保險期間，乃至於額外繳付保險費之必要。然依鴻欣公司所提旺旺友聯產物營造綜合保險要保書所示，鴻欣公司為簽訂系爭契約最初所投保之營造綜合保險，其保險期間即為106年5月至107年10月31日（見本院卷二第59頁），完整涵蓋系爭工程原定工期期間，縱加計受颱風天候、花博工程影響停工，而須增加工期之日數32日，仍無逾期問題。是於本件亦難認系爭工程因前開事由所生延誤，另有造成鴻欣公司須增加保險費用支出之結果，其請求臺鐵局就此應再為增加給付，洵無足採。

4.依上所述，鴻欣公司承攬系爭工程，因於施作期間受尼莎颱風、花博工程影響，致其實質停工而增加工期32日，其依系爭契約第4條㈩4.、5.約定，請求臺鐵局給付該期間額外支出之系爭工程管理費10萬6537元（計算式：10萬2433元＋4104元＝10萬6537元），應認有理。

五、從而，鴻欣公司依系爭契約法律關係，請求臺鐵局給付10萬6537元，及加計自起訴狀繕本送達翌日即110年11月5日（見原審卷第301頁之送達證書）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，應予駁回。原審就逾上開應准許部分，為臺鐵局敗訴之判決，於法尚有未洽；臺鐵局上訴意旨指謫原判決此部分不當，求予廢棄，為有理由。爰由本院予以廢棄，並改判如主文第2項所示。至於上開應准許部分，原審為臺鐵局敗訴之判決，部分理由雖與本院容有不同，惟結論並無二致，仍應予以維持。臺鐵局上訴意旨執詞指謫原判決此部分不當，求予廢棄，為無理由，應駁回其此部分之上訴。又上開不應准許部分，原審為鴻欣公司敗訴之判決，於法核無違誤。鴻欣公司上訴指謫原判決此部分不當，求予廢棄，為無理由，亦應駁回其上訴。

六、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。

七、據上論結，本件臺鐵局之上訴為一部有理由、一部無理由；鴻欣公司之上訴為無理由。爰判決如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　8　　月　　2　　日

民事第九庭

審判長法　官　楊絜雲

法　官　郭顏毓

法　官　盧軍傑

正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　8　　月　　2　　日

書記官　李佳姿