

臺灣高等法院民事判決

111年度建上字第33號

上訴人 日泰營造有限公司

法定代理人 吳裕欣

訴訟代理人 駱忠誠律師

上訴人 交通部鐵道局（原交通部鐵路改建工程局）

法定代理人 楊正君

訴訟代理人 林家祺律師

複代理人 陳何凱律師

上列當事人間請求給付工程款事件，兩造對於中華民國111年4月12日臺灣新北地方法院109年度建字第93號第一審判決各自提起上訴，本院於112年11月28日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於命交通部鐵道局給付日泰營造有限公司逾新臺幣參拾壹萬貳仟柒佰柒拾陸元本息部分，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，日泰營造有限公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

交通部鐵道局其餘上訴、日泰營造有限公司之上訴均駁回。

第一、二審訴訟費用，由交通部鐵道局負擔五十分之一，餘由日泰營造有限公司負擔。

事實及理由

一、上訴人交通部鐵路改建工程局（嗣於民國107年6月11日與交通部高速鐵路工程局合併為交通部鐵道局，下稱鐵道局）之法定代理人原為伍勝園，業於112年9月15日變更為楊正君，有鐵道局中部工程分局112年9月15日鐵道中人字第1120004665號函可參，其已具狀聲明承受訴訟（分見本院(三)卷第153、157頁），核無不合。

二、上訴人日泰營造有限公司（下稱日泰公司）主張：伊與鐵道

局於104年6月23日簽訂「CCL831A豐原至松竹段橋下平面道路及景觀工程」（下稱系爭工程）契約（下稱系爭契約），約定由伊承攬系爭工程。系爭工程於104年7月1日開工、107年12月31日竣工，並於108年11月13日驗收合格，鐵道局應給付伊如附表編號①至⑤所示直接工程費及管理費、編號⑥至⑧所示間接費用、編號⑨所示加值營業稅，及編號⑩至⑫所示其他費用，共計新臺幣（下同）1795萬0675元等情，爰依系爭契約、民法第176條第1項、第179條、第227條之2、第252條、第490條、第491條、第492條規定，求為命鐵道局給付1795萬0675元，及自起訴狀繕本送達翌日（即109年12月10日）起算法定遲延利息之判決（原審判命鐵道局給付日泰公司177萬0544元本息，並駁回日泰公司其餘之訴。鐵道局、日泰公司各自就其敗訴部分，分別提起上訴）。於本院之上訴聲明為：(一)原判決關於駁回下列第(二)項之訴部分廢棄。(二)鐵道局應給付日泰公司1618萬0131元，及自109年12月10日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(三)願供擔保，請准宣告假執行。

三、鐵道局則以：伊已結算及支付人工旗手（含義交或交管協勤人員）工項計68萬5792元，無再支付如附表編號①所示費用之必要；兩造於107年2月5日第1次工期展延檢討會議，合意增加安全衛生管理人員及門禁管理4.27人月（共27.27人月），日泰公司不得再請求如附表編號②所示費用；依系爭契約一般條款P.6、施工技術規範第01450章品質管理4.2計價4.2.1規定，系爭契約不應再增列品管工程師人月費、品質管制試驗費用，日泰公司請求如附表編號③、④所示費用，為無理由；系爭契約特訂條款已明文系爭工程採兩階段施工，日泰公司等待第2階段開工通知之停等期間222日並非工期，自無系爭契約一般條款H.7(3)約定之適用，又系爭工程3次展延工期，均屬不可歸責鐵道局事由，日泰公司不得請求如附表編號⑥所示工程管理費；依系爭工程監造單位中興工程顧問股份有限公司（下稱中興公司）105年8月1日召

開臺中計畫各標第1階段完成至第2階段開始期間橋下空間維護管理費用及責任研討（第二次）會議紀錄，東側橋下空間管理維護應屬日泰公司責任，又日泰公司投保辦公廳舍、桌、椅、影印機、投影機、電腦、冷氣機等項目，與系爭工程無涉，日泰公司不得請求如附表編號⑦所示維護管理保險費；系爭工程3次展延均有變更設計所致之影響，並無系爭工程契約特定條款附件11保險規定事項第7點之適用，況依系爭契約一般條款H. 7(3)約定，如不可歸責於兩造時，雙方同意不列入補償，又依系爭契約一般條款H. 14棄權事項之約定，伊僅就「因甲方因素所造成之遲延」給付工期展延管理費，日泰公司無權要求如附表編號⑧所示保險費；依系爭契約一般條款T. 竣工及驗收、T. 6其他配合事項其他配合事項2、3規定，日泰公司有義務協助辦理建築使用執照等，並自行負擔費用，又系爭契約設計圖說RWDLE000010一般說明8. 載明承包商需配合辦理臺電用電申請等作業，相關費用已含於工程費中，日泰公司請求如附表編號⑩所示新建道班房證照申請費及水電費，即屬無據；依系爭契約主文第10條約定，逾期違約金以工程決標總價計罰1‰，日泰公司於108年10月22日研討會自承道班房工程逾期，伊自得依約計罰如附表編號⑪所示違約金；日泰公司就第二階段應完成之工項即為系爭契約所有工程，如附表編號⑫所示違約金未有重複計罰之情形等語，資為抗辯。於本院之上訴聲明為：(一)原判決關於命鐵道局給付部分，及該部分假執行之宣告均廢棄。(二)上開廢棄部分，日泰公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

四、兩造於104年6月23日簽訂系爭契約，約定由日泰公司承攬系爭工程，依實作數量計價，並採兩階段施工，工期690日曆天。系爭工程於104年7月1日開工，於107年12月31日竣工，並於108年11月13日驗收合格，歷經3次展延工期，第1次工期展延128日曆天，第2次工期展延113日曆天，第3次工期展延126日曆天，共計展延工期367日曆天。日泰公司等待第2

階段開工通知之停等期間為222日曆天等事實，為兩造所不爭執（見本院(一)卷第295頁），並有卷附系爭工程契約書主文、工程結算驗收證明書、工程結算明細表、鐵道局106年12月26日鐵中工五字第1060025638號函暨第1次工期展延申請書、107年10月25日鐵道中工三字第1070022983號函暨第2次工期展延申請書、108年1月3日鐵道中工三字第1076302380號函暨第3次工期展延申請書（見原審(一)卷第89至133、153至162頁）可稽，堪信為真正。日泰公司請求鐵道局給付如附表編號①至⑫「金額」欄所示費用，為鐵道局所拒，並以前開情詞置辯。

五、茲就附表各項費用析述如下：

1.關於附表編號①所示費用：

(1)日泰公司主張伊實際支出義交協勤費用計200萬2950元，鐵道局僅給付68萬5792元，伊依系爭契約一般條款P. 4、E. 1、E. 5(2)、施工技術規範土木建築類第01556章交通維持3. 4. 3、3. 9、4. 1等約定，及民法第490條、第491條、第227條之2規定，得請求鐵道局再給付131萬7158元等語，並提出106年3月23日至107年10月19日義交協勤支付明細表及領據為佐（見原審(一)卷第255頁至第302頁）。觀之上開支付明細表及領據所載內容，可知日泰公司實際支出義交協勤費用計200萬2950元，參酌臺中市交通義勇警察協勤派遣與管理辦法第6條規定，義交人員每人每小時以250元計算，換算日泰公司實際支出為1004. 475人日（計算式： $2002950 \div 250 \div 8 = 1001. 475$ ），而依系爭契約詳細價目表「壹. 甲. 一. F. 25人工旗手（含義交或交管協勤人員）」項目以739元/人日計算，堪認日泰公司得請求該項目之金額為74萬90元（計算式： $1001. 475 \times 739 = 740090. 025$ ，小數點以下四捨五入，下同），惟鐵道局自陳僅給付68萬5792元（見本院(一)卷第295頁），尚不足5萬4298元（計算式： $740090 - 685792 = 54298$ ），是日泰公司依系爭契約一般條款P. 4約定、民法第490條規定請求鐵道局給付附表編號①所示費用其中5萬4298元，即屬有據，

逾此數額範圍，則非可採。

(2)日泰公司雖主張系爭工程展延367日曆天，105年1月交通維持計畫書要求增派義交管制路段及時間為「主要道路封閉期間，如○○○路、○○路地下道、○○路等」及「道路封閉初期，用路人未熟悉改道措施，則於封閉道路兩端將加派義交導引車流，並建議尖峰時間號誌改為人員手控」（見原審(一)卷第221頁），已逾系爭工程約定之旗手派遣範圍。另交通部公路總局第二區養護工程處臺中工務段、臺中市政府交通局、106年2月24日○○及○○地下道施工前相關配合會議、監造單位、106年10月23日豐原區○○○路地下道填平施工封閉前現場會勘紀錄，要求所有路口均需聘請專業人員協助指揮交通，致義交協勤需求量大增，非伊投標時可得預見，應命鐵道局增加給付云云。惟查：

①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。

②觀諸系爭契約詳細價目表「壹.甲.一.F.25人工旗手（含義交或交管協勤人員）」數量欄記載1000（見原審(二)卷第89頁），可知系爭工程契約原估計人工旗手（含義交或交管協勤人員）之數量為1000人日，相較日泰公司實際支出為1004.475人（計算式： $2002950 \div 250 \div 8 = 1001.475$ ），顯未大幅逾越日泰公司於締約時所預估之人數，難謂有事後需求大增之情事變更可言。

③依施工技術規範第01556章交通維持3.3.2規定「交通維持應注意事項…(1)市區內或交通密集路段橫越公路地下之各項工程，以在夜間施工為原則，並於翌日清晨6時前完成回填壓實或鋪設鋼板，恢復正常通車。…(3)橫越道路之各項工程應分段施築，並須同時維持雙向通車為原則，倘無法達到上述規定時，承包商應派員指揮管制交通，必要時應施設便道或封閉道路及繞道指引」（見原審(一)卷第208至209頁），又同章交通維持3.9.1亦規定持旗人（旗手）之派遣，包括

「工程司認為有需要時，應派遣之」（見原審(一)卷第210頁），可知義交協勤有因夜間施工、管制交通等原因而增加需求之可能，日泰公司於締約時對此知之甚詳。則日泰公司主張義交協勤嗣因夜間施工、管制交通及交通維持計畫等事由而需求量大增，非伊締約時可得預見，而有民法第227條之2之情事變更原則適用云云，顯不足採。

④系爭契約一般條款H. 7展延工期(3)約定「因主辦機關因素所造成之遲延，除主辦機關應給予適當之工期展延外，承包商並得向主辦機關申請按契約總價2.5%（扣除P. 6(1)所列4項之金額）除以原工期日數所得金額乘以展延日數之工程管理費，但以不超過契約總價5%為限。本項工程費已包含營業稅。另工期展延所延伸契約工項外之直接間接費用不得請求主辦機關再予以補償。前項所稱契約總價不包括物價調整款、變更契約所增加之契約價金；所稱展延日數，不包括契約變更增加數量或新增項目所致之展延日數」等詞（見原審(一)卷第195頁），足見日泰公司於締結系爭契約時，即已預見工期延長致增加成本之風險，而與鐵道局約定應按契約總價之相當比例計算工程管理費，其餘費用概不補償，堪認兩造簽訂系爭契約時，業就工期展延之費用計算達成共識，即以按契約總價之相當比例計算工程管理費，其餘費用不予補償，而由締約雙方自行吸收工期展延所生之風險，自難認工程展延係屬系爭契約成立後始發生不可預料之情事變更。

(3)依上，日泰公司依系爭契約一般條款P. 4約定、民法第490條規定請求鐵道局給付附表編號①所示費用5萬4298元，尚屬有據，逾此數額範圍，則非可採。

2. 關於附表編號②所示費用：

(1)日泰公司主張依系爭契約特訂條款附件7「承包商安全衛生及環境保護管理要點」約定，系爭工程應設置2名安全衛生人員，又依職業安全衛生管理辦法第二章第3-1條規定，系爭工程應再增設1名安全衛生業務主管，故伊每月實際需設置安全衛生業務主管2名、管理人員1名，合計3名安全衛生

人員。又系爭工程工期共計42個月，按每月3名安全衛生人員計算，共需126人月，鐵道局僅結算27.27人月，伊依民法第490條、第491條、系爭契約一般條款P.4，得請求鐵道局再給付98.73人月，按詳細價目表「壹.甲.三.A.2安全衛生管理人員」單價3萬1875元計價，共計314萬7019元云云。惟查：

①參諸行政院公共工程委員會106年8月28日工程管字第10600269430號函及其公共工程安全衛生項目編列參考附表之「二、一式部分(不可量化部分)」之工程項目中項次(一)「安衛管理及計畫」之「行政管理費」包含相關人事費(見本院(二)卷第63頁)，可悉安全衛生主管之人事費用得編列於行政管理費項下，又項次(二)「工地安全衛生組織」之預算編列項目下僅包含「安衛管理師(員)」，未含「安全衛生業務主管」項目，(見本院(二)卷第65至66頁)，益徵編列安全衛生業務主管與安全衛生管理人員之預算項目不同。申言之，安全衛生業務主管費用得編列於行政管理費項目，與安全衛生管理人員係編列於工地安全衛生組織項目有別。參以系爭契約之詳細價目表已編列「壹.甲.五.承商利稅、保險費及管理費」，為日泰公司所自陳，堪認系爭工程安全衛生管理業務主管費用乃編列於「承商利稅、保險費及管理費」項下，並無漏未計價之情況。日泰公司主張鐵道局漏未編列安全衛生業務主管費用，應按安全衛生管理人員單價計價，增加給付2名安全衛生人員費用云云，並不可採。

②系爭契約一般條款H.7展延工期(3)約定「因主辦機關因素所造成之遲延，除主辦機關應給予適當之工期展延外，承包商並得向主辦機關申請按契約總價2.5% (扣除P.6(1)所列4項之金額) 除以原工期日數所得金額乘以展延日數之工程管理費，但以不超過契約總價5%為限。本項工程費已包含營業稅。另工期展延所延伸契約工項外之直接間接費用不得請求主辦機關再予以補償。前項所稱契約總價不包括物價調整款、變更契約所增加之契約價金；所稱展延日數，不包括契

約變更增加數量或新增項目所致之展延日數」等詞（見原審（一）卷第195頁），足見兩造簽訂系爭契約時，業就工期展延之費用計算達成共識，即以按契約總價之相當比例計算工程管理費，其餘費用不予補償。又系爭契約特訂條款壹、工程概述及施工補充說明「二、工期」部分，已說明「本標因部分施工用地與現行於地面營運之鐵道重疊，須俟鐵道切換至高架橋及高架車站營運後，以騰出該部分施工用地，故配合既有鐵路營運需求採兩階段施工。第一階段…施工期限自『甲方（即鐵道局）通知第一階段開工日（NTP1）起』…，第二階段…施工期限自『甲方通知第二階段開工日（NTP2）…』等詞（見原審（一）卷第136頁），足見系爭工程採兩階段施工，日泰公司於等待鐵道切換至高架橋及高架車站營運期間，並無實際施工，難認有支出安全衛生管理人員費用之必要。職是，日泰公司就展延工期及停等期，請求鐵道局增加給付該期間之安全衛生管理人員費用云云，實屬無據。

(2)依上，日泰公司主張依民法第490條、第491條、系爭契約一般條款P. 4，請求鐵道局給付如附表編號②所示費用314萬7019元，並不可取。

3.關於附表編號③所示費用：

(1)日泰公司主張依系爭契約約定，伊每月需設置2名品管人員，然系爭工程契約單價分析表就「壹.甲.四.A.品質管制」項下品管人員工資僅編列46人月，而系爭工程實際施作42個月工期，鐵道局於系爭工程竣工後4個月方解除標案管理系統列管，故實作數量為46個月，按每月需設置2名品管人員計算，共需92人月，扣除原編列46人月，鐵道局應再給付46人月之品管人員費用。又系爭工程竣工後，鐵道局不同意解除安全衛生管理人員之標案管理系統列管，致伊每月仍需留置3名安全衛生人員，鐵道局亦應給付此部分之安全衛生人員費用共計38萬2500元云云。

(2)觀之系爭契約一般條款P. 6及詳細價目表「壹.甲.四.A 品質保管」，品管人員工資係採「乙式」計價，單價221萬6599

元，日泰公司執單價分析表記載，主張品管人員工資應按46人月、每人單價3萬1875元計價云云，顯與系爭契約不符。又依系爭契約一般條款P.6乙式項目計價「無論工程數量增減與否，契約詳細價目表工作項目列為『乙式』者，除『安全衛生及環保保護費』、『交通維持與道路維護工程』按下列辦法處理者外，其餘概按契約單價給付，不予變更或增減」約定（見原審(一)卷第197至198頁），可悉兩造業已合意乙式計價之工項除「安全衛生及環保保護費」、「交通維持與道路維護工程」外，其餘項目不再辦理變更或增減，日泰公司自應受契約拘束，而「品質保管」工項既非「安全衛生及環保保護費」、「交通維持與道路維護工程」工項，堪認依系爭契約一般條款P.6，無論工程數量增減與否，品管人員工資概按契約單價給付，不予變更或增減。遑論兩造簽訂系爭工程契約時，業就工期展延之費用計算達成共識，即以按契約總價之相當比例計算工程管理費，其餘費用不予補償，已如上2.(2)所析，是系爭工程縱經3次工期展延，日泰公司仍不得據此請求鐵道局增加給付品管人員工資甚明，日泰公司此部分請求，難以憑採。

(3)日泰公司於系爭工程竣工後4個月，雖依公共工程委員會公共工程管理系统要求，尚無法解除列管之品管人員、安全衛生人員，然系爭工程業已完工，日泰公司於竣工後4個月係針對工程驗收進行改善或修正，核屬其依系爭契約應負承攬義務之範圍，並非額外提供勞務，自不得就此段期間再請求鐵道局增加給付品管人員、安全衛生人員費用甚明。

(4)依上，日泰公司依民法第490條、第491條、系爭契約約定，請求鐵道局給付如附表編號③所示費用191萬2304元，為不可取。

4.關於附表編號④所示費用：

(1)日泰公司主張系爭契約詳細價目表「壹.甲.四品質管制」僅按契約直接工程費之0.7%以「一式」編列，與行政院公共工程品質管理作業要點第13點第3項規定應單獨量化編列之規

01 定有違。且單價分析表「壹.甲.四.AR.3委外材料試驗費」
02 就「委外材料試驗費」編列詳細檢測項目及數量，共計55萬
03 953元，日泰公司實際履約時應鐵道局及中興公司要求增加
04 試驗項目及次數，因此增加82萬5858元，鐵道局應依系爭契
05 約一般條款E.1、E.8、施工技術規範第01271章1.2.2約定及
06 民法第490條、第491條規定增加給付如附表編號④所示費用
07 云云。

08 (2)日泰公司於投標前，已自系爭契約一般條款P.6約定得知
09 「委外材料試驗費」乃「品質管制」工項下之細項，該工項
10 採「一式」計價。又依系爭契約一般條款P.6乙式項目計價
11 「無論工程數量增減與否，契約詳細價目表工作項目列為
12 『乙式』者，除『安全衛生及環保保護費』、『交通維持與
13 道路維護工程』按下列辦法處理者外，其餘概按契約單價給
14 付，不予變更或增減」約定（見原審(一)卷第197至198頁），
15 可悉兩造業已合意乙式計價之工項除「安全衛生及環保保護
16 費」、「交通維持與道路維護工程」外，其餘項目不再辦理
17 變更或增減，日泰公司自應受契約拘束，而「品質管制」工
18 項並非「安全衛生及環保保護費」、「交通維持與道路維護
19 工程」工項，則依系爭契約一般條款P.6，無論工程數量增
20 減與否，鐵道局概按契約單價給付，不予變更或增減，日泰
21 公司自應受系爭契約拘束，縱「委外材料試驗費」編列方式
22 與行政院公共工程品質管理作業要點第13點第3項規定不
23 同，亦不影響日泰公司應受系爭契約拘束之判斷，日泰公司
24 自不得請求增加給付。

25 (3)依施工技術規範第01450章品質管理1.4.6測試實驗室服務規
26 定：「(4)承包商對測試工作之責任：c.協助檢驗及測試。
27 (5)提送資料：D.實驗之檢驗、測試及取樣報告」（見原審
28 (二)卷第419至420頁），可知品質管制試驗費應按照施工技術
29 規範第01450章品質管理之規定計價，又依同章品質管理4.2
30 計價4.2.1規定：「本章工作依契約詳細價目表所列項目以
31 『一式』為單價計價，…。該項給付已包括完成本項工作之

品管工程師人月費，以及全部人工、材料、機具、設備、動力、運輸、搬運、掩埋或運棄、保護安全措施等，所需之一切費用在內，另無其他給付」（見原審(二)卷第421頁），足悉品質管制試驗費採一式計價所為之給付已包含所有費用，日泰公司自不得再請求增加給付。至於施工技術規範第01271章1.2.2(1)B.雖約定「一式計價」之實作數量之增減超逾原估數量10%以上者，得就超逾10%部分辦理增減帳（見原審(二)卷第402至403頁），然此與系爭契約一般條款P.6之約定內容衝突，依系爭契約一般條款D.5契約文件及其優先順序「契約各條款之間，若有相互衝突或不一致之情形時，除另有規定外，應依照下列順位決定其適用之優先順序：…(9)一般條款。(10)施工技術規範及其他各類施工規範。…」約定（見原審(一)卷第175至176頁），自應優先適用系爭契約一般條款P.6之約定，而無施工技術規範第01271章1.2.2(1)B.約定適用之餘地。

(4)基上，日泰公司依民法第490條、第491條、系爭契約約定，請求鐵道局給付如附表編號④所示費用82萬5858元，為無理由。

5.關於附表編號⑤所示費用：

(1)觀諸系爭契約總表「壹.甲.五承商利稅、保險費及管理費（壹.甲.一至壹.甲.四合計之10%）」（見原審(二)卷第62頁），可知就壹.甲.一至四工項，得加計10%承商利稅、保險費及管理費。又日泰公司得請求鐵道局就「壹.甲.一.F.25人工旗手（含義交或交管協勤人員）」項目再給付5萬4298元，已如上1.述，則日泰公司得請求鐵道局給付該部分之承商利稅、保險費及管理費數額計為5430元（計算式：54298×10%=5430）。

(2)依上，日泰公司依系爭契約約定、民法第490條規定請求鐵道局給付如附表編號⑤所示費用5430元，即屬有據，逾此數額範圍，為不可採。

6.關於附表編號⑥所示費用：

01 (1)日泰公司主張系爭工程自104年7月1日開工，至107年12月31
02 日竣工，此段期間發生非可歸責於伊之因素致展延工期367
03 日，且因鐵路切換時程致第二階段工期延至105年11月4日開
04 工，停等期達222日，依系爭契約一般條款H. 7展延工期(3)
05 約定，鐵道局應補償伊展延及停等期間之管理費651萬6501
06 元云云。

07 (2)細繹系爭契約一般條款H. 7展延工期(3)「因主辦機關因素所
08 造成之遲延，除主辦機關應給予適當之工期展延外，承包商
09 並得向主辦機關申請按契約總價2.5%（扣除P. 6(1)所列4項
10 之金額）除以原工期日數所得金額乘以展延日數之工程管理
11 費，但以不超過契約總價5%為限。本項工程費已包含營業
12 稅。另工期展延所延伸契約工項外之直接間接費用不得請求
13 主辦機關再予以補償。前項所稱契約總價不包括物價調整
14 款、變更契約所增加之契約價金；所稱展延日數，不包括契
15 約變更增加數量或新增項目所致之展延日數。」及H. 16展延
16 工期補償「…其中不可歸責於鐵工局，亦不可歸責於承包商
17 時，雙方同意不列入補償」約定（見原審(一)卷第195至196
18 頁），可知系爭工程之展延工期，以可歸責鐵道局因素造成
19 之遲延為限，日泰公司始得依系爭工程契約一般條款H. 7請
20 求管理費，且所稱展延日數，不包括契約變更增加數量或新
21 增項目所致之展延日數。是系爭工程之展延日數如已經契約
22 變更者，日泰公司就該部分展延日期自不得請求管理費，其
23 餘展延日數部分，則以可歸責鐵道局因素造成之遲延為限，
24 方得依系爭契約一般條款H. 7請求管理費，至為明灼。

25 (3)依系爭工程第一次工期展延(初/複)審核意見表之審核意見
26 記載：「一、查橋下縱向排水系統受地方主管機關及河川管
27 轄單位要求不得排入既有邊溝或幹線之變更設計影響，…，
28 路徑3工項…展延62天；第三工區排水工程變更設計後增加
29 排水設施數量需再增加32天，合計展延94天」、「二、因法
30 定一例一休影響，…，經計算本項增加工期33天」、「三、
31 自然災害106年7月30日尼莎颱風停工1天，展延至107年5月4

日」(見本院(二)卷第115頁),可知第一次工期展延自106年12月29日起至107年5月4日止計展延128天,其中第三工區排水工程變更設計後增加排水設施數量所生展延32天,屬因第2次契約變更第8項之工程所致生之展延日數(見本院(二)卷第79、203至247頁),其餘展延日數之事由,則屬外部單位之因素、法律變更及自然災害所生之展延,均不可歸責於鐵道局,揆諸上開說明,日泰公司就第一次展延日數,皆不得依系爭契約一般條款H.7請求管理費。

(4)依系爭工程第二次工期展延(初/複)審核意見表之審核意見記載:「一、依契約規定,『NTP2+420』完工日係為107年5月4日,須完成新建○○車站及○○○車站之整地、景觀、周邊道路及排水工程等作業,……,惟因CCL631標承包商遲延交付用地,……,故竣工日期由原107年6月25日及107年6月6日修正為107年6月28日及107年6月8日」、「二、○○路第二階段北側排水及AC路面修復,因受中華電信管線遷移延誤,於107年5月26日進場施工至107年7月2日完成」、「三、○○○路第二階段人行道及排水溝……,預計施作68日曆天,因挖掘道路許可證公路總局於107年6月18日核發,……,預定於107年8月25日完工」、「四、綜上,本工程確因○○車站及○○○車站之整地、景觀、周邊道路及排水工程等工程受介面標CCL631標交付延誤及○○路第二階段北側排水、AC路面修復及○○○路第二階段人行道、排水溝受管線移設等因素影響,其完成日分別為……,均超過『NTP2+420』里程碑完成日期107年5月4日,經檢討『NTP2+420』完成日為107年8月25日(不含1例1休),故竣工日期由原107年5月4日修正為107年8月25日,展延113日曆天」(見本院(二)卷第125頁),可知第二次工期展延係檢討各項展延事由之完成日,並以○○○路第二階段人行道、排水溝工項之施工完成日(即107年8月25日)為『NTP2+420』里程碑完成日,亦即本次各項展延事由之展延天數有重疊部分,其中「○○○路新增人行道及排水溝」工項展延69天(自107年6月18日至同年8月

25日)，係屬第3次契約變更第8項所致生之展延日數（見本院(二)卷第249至308頁），另「○○路第二階段北側排水及AC路面修復」工項，係因受中華電信管線遷移延誤，於107年5月5日至同年月25日期間等待施工、於同年月26日進場施工至107年7月2日完成，足見107年5月5日起至同年7月2日止，屬外部單位之因素所生之展延日數，不可歸責鐵道局，堪認日泰公司就第2次展延日數，亦不得依系爭契約一般條款H.7(3)規定請求加給管理費。

(5)依系爭工程第三次工期展延(初/複)審核意見表之審核意見記載：「二、○○○路第二階段人行道及排水溝係臺中市政府委託辦理，…預定於107年8月25日完工，惟因受管線單位施作延誤影響至107年9月25日完成，需展延工期31日(含停班停課1日)」、「三、原○○路平交道業已施作完成通車，惟與○○路銜接處因地方陳情要求降挖改善，…，故本工項施工完工工期應由107年5月20日修正為107年11月26日完工，故需展延工期190日」、「四、因臺中市政府後續辦理『臺中都會區鐵路高架捷運化沿線5處(○○○路、○○路、○○路、○○路、○○路)地下道填平工程』作業，在考量有效運用現有剩餘土石方及節省購土經費下，臺中市政府同意將本標剩餘土石方約35,000立方運送至指定地點暫置，…，前述作業經報環保署於107年11月13日核准，臺中市政府土坊暫置區流向編號於107年11月29日取得，相關運土工期為30日，故完工日為107年12月29日」、「五、…3. 為配合臺中市政府後續辦理『臺中都會區鐵路高架捷運化沿線5處(○○○路、○○路、○○路、○○路、○○路)地下道填平工程』作業，完工日為107年12月29日，經檢討其完工日期業已超過『NTP2+420』里程碑完成日期107年8月25日，故竣工日期由107年8月25日修正為107年12月29日，展延126日曆天」(見本院(二)卷第136至137頁)，可知第三次工期展延係檢討各項展延事由之完成日，並以剩餘土石方移至臺中市政府指定用地之施工完成日(即107年12月29日)為『NTP2+42

01 0』里程碑完成日，其中「○○路與○○路降挖重補」工項
02 展延93天(自107年8月26日至同年11月26日)，係屬第3次契
03 約變更第7項所致生之展延日數，「剩餘土石方移至臺中市
04 政府指定用地」展延47天(自107年11月13日至同年12月29
05 日)，係屬第3次契約變更第12項所致生之展延日數(見本院
06 (二)卷第249至308頁)，另○○○路第二階段人行道及排水溝
07 原預定於107年8月25日完工，惟因受管線單位施作延誤影響
08 至107年9月25日完成，需展延工期31日，屬不可歸責鐵道局
09 之展延事由，堪認日泰公司就第3次展延日數，同不得依系
10 爭工程契約一般條款H. 7(3)規定請求加給管理費。

11 (6)自認之撤銷，除別有規定外，以自認人能證明與事實不符或
12 經他造同意者，始得為之，民事訴訟法第279條第3項定有明
13 文。鐵道局於原審雖自認系爭契約第1次展延其中62日曆
14 天，係因橋下縱向排水系統受地方主管機關及河川管轄單位
15 要求不得排入既有邊溝或幹線之變更設計，屬因鐵道局因素
16 造成之遲延；第2次展延113日曆天，除其中○○路第二階段
17 北側排水及AC路面修復因中華電信管遷延誤，以及「○○○
18 路第二階段人行道及排水溝」已辦理契約變更追加外，其餘
19 107年5月5日起至107年5月26日展延21日屬因鐵道局因素造
20 成之遲延；第3次展延126日日曆天，除其中○○○路因受管
21 線單位施工遲延完成影響、「○○路與○○路銜接處配合地
22 方陳情降挖重新鋪AC路面改善」已辦理變更追加外，其餘10
23 7年11月27日起至107年11月29日展延3日屬因鐵道局因素造
24 成之遲延等情(見原審(二)卷第40至43頁)，惟上開展延日數之
25 展延事由，皆屬因外部單位因素所致生之展延，業經鐵道局
26 提出系爭工程工期展延審核意見表為據(見本院(二)卷第115、
27 125、136至137頁)，足見上開展延日數應不可歸責鐵道局，
28 堪認鐵道局已證明其於原審之上開自認與事實不符，則其依
29 民事訴訟法第279條第3項規定撤銷上開自認，即屬有據。

30 (7)日泰公司雖又主張系爭工程停等期長達222日，非伊投標當
31 時可合理預見之範圍，主張伊得依民法第227條之2規定情事

變更原則請求給付管理費云云。惟日泰公司於締約時已知系爭工程採兩階段施工，日泰公司於等待鐵道切換至高架橋及高架車站營運期間（即停等期222日），並無實際施工等情，均詳如上述，遑論停等期間並非工期展延，堪認日泰公司主張依民法第227條之2規定、系爭契約一般條款H. 7(3)，均屬無據，無從准許。

7.關於附表編號⑦所示費用：

(1)日泰公司主張鐵路東側橋下空間設施屬介面標，其管理責任於系爭契約無對應計價項目，伊先行辦理「CCL431豐原至頭家厝段鐵路高架工程」之工程保險費20萬元，依系爭契約一般條款P. 4、E. 8、民法第490條、第491條、民法第176條規定得請求鐵道局償還，並提出新光產物保險營造綜合保險單為佐（見原審(一)卷第479至480頁）。

(2)依系爭契約特訂條款四、注意事項（二十）8.約定「已交付本標之橋下空間範圍內，工區管理、施工圍籬維護、整理清潔、水路維持等作業皆屬本標工作內容，其管理與維護時程尚包含第1階段完工後至第2階段開工前（預定105.1.1）之期間」等語（見原審(三)卷第56頁），足悉東側橋下空間之管理與維護於第1階段完工後至第2階段開工前，仍屬日泰公司就系爭工程應負承攬責任範圍。又依系爭契約特訂條款壹之四、注意事項（十一）「承包商於開工前應依一般條款F. 10保險及本局『工程保險規定事項』（附件十一）辦理應投保必要之保險。」及一般條款F. 10保險之(5)保險費「A. 營造/安裝工程綜合保險及附加條款所需之保險費包含於契約估算總表之『承商利潤、保險及管理費』內，由承包商自行估算。承包商應…將各保險單之正本及保險費收據之副本送交主辦機關收執，按保險費佔本項之比例計價；…。因契約變更加保所需費用，亦含在契約變更書之『承商利潤、保險及管理費』內，主辦機關不另行給付」約定（見原審(一)卷第138、481至486頁），可知日泰公司依約固應就系爭工程投保營造綜合保險，惟所需之保險費已編列於契約估算總表之「承商利

潤、保險及管理費」工項內，並無漏未計價情況。職是，日泰公司主張伊為履行鐵路東側橋下空間設施管理責任而支出工程保險費於系爭契約無對應計價項目，伊就「CCL431豐原至頭家厝段鐵路高架工程」支出工程保險費20萬元，得依系爭契約一般條款P. 4、E. 8、民法第490條、第491條規定得請求鐵道局給付云云，並不可取。

(3)管理事務，利於本人，並不違反本人明示或可得推知之意思者，管理人為本人支出必要或有益之費用，或負擔債務，或受損害時，得請求本人償還其費用及自支出時起之利息，或清償其所負擔之債務，或賠償其損害。民法第176條第1項定有明文。東側橋下空間之管理與維護於第1階段完工後至第2階段開工前，屬日泰公司就系爭工程應負承攬責任範圍，日泰公司依約應就系爭工程投保營造綜合保險，所需之保險費已編列於契約估算總表之「承商利潤、保險及管理費」工項內等情，已詳如前述，堪認日泰公司就「CCL431豐原至頭家厝段鐵路高架工程」支出工程保險費20萬元屬其依約應履行之義務，並非無因管理，是日泰公司主張依民法第176條第1項規定，得請求鐵道局償還此項費用，亦屬無據。

8.關於附表編號⑧所示費用：

(1)日泰公司主張伊就系爭工程投保營造工程綜合保險至106年1月31日止，因配合工期展延而續保至108年6月30日，依系爭契約特定條款附件11工程保險規定事項第7點約定，鐵道局應給付續保費用48萬3125元，並提出新光產物營造綜合保險要保書（保險期間104年5月5日起至106年12月31日）、營造綜合保險批單（批單生效日期106年12月31日起至107年12月31日、保險費34萬6125元；批單生效日期107年12月31日起至108年6月30日、保險費13萬7000元）等件為佐（見原審（一）卷第489、490、496、498頁）。鐵道局則以日泰公司就展延期間僅可依系爭契約一般條款H. 7(3)請求展延之工程管理費，其餘費用不得請求補償等語置辯。

(2)依系爭契約特訂條款附件七交通部鐵路改建工程局保險規定

01 =213691)，核該部分營業稅5%為1萬0685元（計算式：213
02 691×5%=10685）。是以，日泰公司依系爭契約約定、民法
03 第490條規定請求鐵道局給付附表編號⑨所示費用1萬0685
04 元，即屬有據，逾此數額範圍，為不可採。

05 10.關於附表編號⑩所示費用：

06 (1)日泰公司主張其因新建潭子道班房而支付消防會勘、用水、
07 使用執照申請等費用共計8萬8400元，鐵道局應依民法第490
08 條、第491條、第179條、系爭工程契約一般條款E.5約定給
09 付，並提出訴外人宏隆成股份有限公司、富承營造工程有限
10 公司、一新工程行開立之統一發票及出貨憑證暨明細、臺中
11 市政府都市發展局開立之收據、臺灣自來水公司繳費憑證等
12 件為據（見原審(一)卷第507至512頁）。鐵道局則以依系爭工
13 程契約特訂條款四、注意事項（二十）8.規定，工區維護管
14 理為日泰公司之契約義務，日泰公司不得再請求給付新建道
15 班房證照申請費用云云。

16 (2)依系爭工程契約一般條款T.6其他配合事項2.「凡領有建造
17 執照之建築工程，承包商須依照規定向縣市主管建築機關報
18 備開工日期，施工期間，按時報請勘驗部分結構，竣工檢查
19 等項手續，俟領得建築物使用執照，交由主辦機關主辦工程
20 單位執存」約定（見原審(三)卷第193頁），可知日泰公司就
21 新建之潭子道班房應依規定向主管機關報請勘驗，並領得使
22 用執照交由鐵道局收執。而依通常情形，日泰公司承攬系爭
23 工程係為獲取工程款，若非受報酬即無可能為鐵道局辦理上
24 開契約義務，故日泰公司依民法第490條第1項、第491條規
25 定，請求鐵道局就其實際支付之消防會勘費用2萬6250元、
26 用水申請費6300元、使用執照申請費5萬5650元、使用執照
27 規費200元，共計8萬8400元核實給付，即屬有據。

28 (3)鐵道局固以系爭工程設計圖說RWDLE000010一般說明8.載明
29 「承包商需配合辦理台電用電申請等作業，相關費用已含於
30 工程費中」（見原審(一)卷第515頁），抗辯兩造約定水電費
31 由日泰公司負擔云云。然上開設計圖說僅係潭子車站道班工

具房之「電氣圖例及一般說明」，又參以系爭契約詳細價目表「壹.甲.一.E 道班房工程」項目中，尚包括「結構工程」、「建築裝修工程」及「機電工程」（見原審(二)卷第79、80、82頁），而其中「機電工程」項下，再包括『電氣工程』、『給排水工程』、『消防工程』及『通風空調工程』等子項目（見原審(二)卷第82、84、86、87頁），可見上開設計圖說RWDLE000010所載「承包商需配合辦理台電用電申請等作業，相關費用已含於工程費中」等語，應僅指「電氣工程」部分，並未包括消防會勘、用水、使用執照申請等費用甚明。鐵道局執上開設計圖說，抗辯兩造約定水電費概由日泰公司負擔云云，並不可取。至鐵道局所提最高法院105年度台上字第1829號判決，與本件事實不同，尚無從比附援引，併此敘明。

11.關於附表編號⑪所示費用：

(1)日泰公司主張系爭工程需全部完工始移交，故伊縱第1階段逾期完工，亦無給付遲延責任，鐵道局課罰伊逾期違約金有違誠信原則。又鐵道局遲至107年11月21日仍就第1階段辦理變更設計，伊自無可能完工。系爭工程契約並未約定逾分段進度之逾期違約金數額，鐵道局按日計罰3110元亦屬過苛，應依民法第252條規定予以酌減云云。

(2)依系爭契約書主文第10條「1.逾期完工之逾期違約金係按日計算，每日罰款為工程決標總價1/1000。2.逾期違約金之限額為決標總價20%。3.契約定有分段完工者，其逾期違約金計算從其規定」、系爭契約特訂條款壹、工程概述及施工補充說明二、工期「…需滿足之里程碑如下：(1)NTP1+240：應完成潭子道班房工程。(2)新建車站用地交付日+90：應完成新建栗林站及頭家厝站之整地、景觀、周邊道路及排水工程等。(3)NTP2+420：應完成本契約所有工程內容，包括但不限於沿線整地、景觀、周邊道路及排水工程等。各施工里程碑之逾期違約金，依政府採購法契約採購要項第四十七條所列原則計算」（見原審(一)卷第90、136頁），可知兩造就各

階段施工均有約定工期，若日泰公司施工逾期，應依政府採購法契約採購要項第47條原則計算各期違約金，則日泰公司於第1階段逾期，雖未逾最後完工期限，鐵道局依約仍得按逾期日數向日泰公司課罰第1階段逾期違約金，此乃鐵道局依系爭契約正當行使權利之行為，無違反誠信原則可言。又日泰公司第1階段係至107年11月29日始完工(見原審(一)卷第67頁)，則鐵道局縱至同年月21日仍就第1階段辦理變更設計，亦不影響日泰公司負有按期完工之契約義務。又兩造約定依政府採購法契約採購要項第47條原則計算各期違約金，而該條規定逾期違約金計算原則為「(一)未逾分段進度但逾最後履約期限者，扣除已分段完工使用或移交部分之金額，計算逾最後履約期限之違約金。(二)逾分段進度但未逾最後履約期限者，計算逾分段進度之違約金。(三)逾分段進度且逾最後履約期限者，分別計算違約金。但逾最後履約期限之違約金，應扣除已分段完工使用或移交部分之金額計算之。(四)分段完工期限與其他採購契約之進行有關者，逾分段進度，得個別計算違約金，不受前款但書限制」(見原審(二)卷第691頁)，故日泰公司第1階段逾期而未逾最後履約期限，鐵道局得就第一階段逾期日數計算逾期違約金。準此，鐵道局以潭子道班房之原契約決標總價311萬410元其1000分之1即3110元計算每日逾期違約金，並按日泰公司逾期465日計罰第一階段逾期違約金總計144萬6150元，核與兩造約定無違。

(3)約定之違約金額過高者，法院固得減至相當之數額，惟違約金之約定，為當事人契約自由、私法自治原則之體現，雙方於訂約時，既已盱衡自己履約之意願、經濟能力、對方違約時自己所受損害之程度等主、客觀因素，本諸自由意識及平等地位自主決定，除非債務人主張並舉證約定之違約金額過高而顯失公平，法院得基於法律之規定，審酌該約定金額是否確有過高情事及應予如何核減至相當數額，以實現社會正義外，當事人均應同受該違約金約定之拘束，法院亦應予以尊重，始符契約約定之本旨。系爭工程之逾期罰款，依系爭

契約之約定係按日泰公司逾期之日數，每日以工程決標總價1/1000計算，並以決標總價20%為逾期違約金上限，合於一般公共工程慣例，而系爭工程係公開招標，日泰公司於投標前必經詳細評估，並確認系爭契約所定各項條件均屬合理，方參與投標，則本諸當事人契約自由及私法自治原則，尚難謂系爭契約所約定之違約金額過高而顯失公平。況日泰公司未能證明該違約金之約定，究有何過高而顯失公平之情事，其空言主張上開違約金過高，應予酌減云云，顯不足採。

12.關於附表編號⑫所示費用：

(1)日泰公司主張鐵道局係於107年12月3日方通知原告剩餘土石方「流向編號」，加計清運時間30日，應以107年12月31日為最後竣工日，惟鐵道局核算工期應於107年12月29日完工，計罰伊2日逾期違約金，並非公允云云，並提出鐵道局中部工程處107年12月3日鐵道中工三字第1076302313號函文（下稱系爭函文）為證（見原審(一)卷第535頁）。然觀諸107年12月11日系爭工程第3次工期展延審查會會議結論記載「(一)有關本工程土方移置臺中市政府指定用地，環保署於107年11月13日核准，臺中市政府暫置區流向編號於107年11月29日取得，並通知承商於107年11月30日起運，工期為30天經計算，應於107年12月29日完成本工程之全部工項。…(五)會議後退回承商前次提送之第三次工期展延申請資料一式4份予承商與會人員，請承商依會議結論修正後，於107年12月17日前提送監造審查」等詞（見原審(一)卷第547頁），日泰公司於該次會議中並未異議，且依該次會議結論提出第三次工期展延申請書，就剩餘土石方處理部分記載預估完工日期為107年12月29日，並請求展延126日曆天，有該次展延申請書及審查意見表在卷可參（見原審(二)卷第255、261頁），可見日泰公司已同意系爭工程加計展延日數後之竣工日應為107年12月29日，難認有何失公允可言。

(2)鐵道局就第二階段逾期違約金以每日26萬8908元計算，日泰公司於108年10月22日研討會議中已表示無意見（見原審(二)

卷第318頁），故鐵道局就第二階段逾期2日、每日26萬8908元計算逾期違約金共計53萬7816元（計算式：268908×2=537816），核屬有據，日泰公司主張鐵道局不得計罰第二階段逾期違約金云云，並不可採。至於日泰公司雖主張依政府採購法採購契約要項第47條「(三)逾分段進度且逾最後履約期限者，分別計算違約金。但逾最後逾約期限之違約金，應扣除已分段完工使用或移交部分之金額計算之」規定，第二階段逾期違約金計算應扣除前已收取第一階段逾期違約金144萬6150元，不得再收取第二階段逾期違約金云云，然鐵道局認定第二階段逾期2日係因日泰公司於107年12月29日仍有部分混凝土塊及營建廢棄物尚未完成清運，日泰公司遲至107年12月31日完成清運，而第一階段潭子道班房工程已於107年11月29日完成，此有108年1月3日系爭工程完工確認會勘紀錄在卷可參（見原審(二)卷第334至335頁），足見第一、二階段逾期時間並無重疊，自無重複計算違約金而應予扣除之問題，日泰公司上開主張，亦不可採。

13.綜上，日泰公司得請求鐵道局給付附表編號①所示費用5萬4298元、編號⑤所示費用5430元、編號⑧所示費用15萬3963元、編號⑨所示費用1萬0685元、編號⑩所示費用8萬8400元，共計31萬2776元（計算式：54298+5430+153963+10685+88400=312776），逾此範圍部分，則非可採。

六、未按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任，其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力；遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為5%，民法第229條第2項、第233條第1項前段、第203條分別定有明文。日泰公司之起訴狀繕本係於109年12月9日送達鐵道局，有送達證書在卷可佐，是日泰公司請求鐵道局給付自109年12月10日起至清償日止，按週年利率5%

01 計算之遲延利息，亦屬有據。

02 七、綜上所述，日泰公司依系爭契約及民法第490條第1項、第49
03 1條規定請求鐵道局給付31萬2776元，及自109年12月10日起
04 至清償日止，按週年利率5%計算之遲延利息部分，為有理由，
05 應予准許，逾此範圍部分，為無理由，不應准許。原審
06 就上開應准許部分，判命鐵道局如數給付，並分別諭知兩造
07 供擔保後，得、免假執行，核無不合，鐵道局上訴意旨指摘
08 原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回此部
09 分之上訴。至於上開不應准許部分，其中原判決命鐵道局應
10 給付日泰公司逾31萬2776元本息部分，尚有未合，鐵道局指
11 摘原判決此部分不當，求為廢棄，為有理由，爰由本院改判
12 如主文第二項所示。另其他不應准許部分（即日泰公司請求
13 鐵道局再給付1618萬0130元本息），原判決為日泰公司敗訴
14 之諭知，並駁回其此部分假執行之聲請，核無不合，日泰公
15 司上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，並無理
16 由，應駁回其上訴。

17 八、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
18 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
19 逐一論列，附此敘明。

20 九、據上論結，鐵道局之上訴為一部有理由，一部無理由，日泰
21 公司之上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第1項、第450
22 條、第79條，判決如主文。

23 中 華 民 國 112 年 12 月 12 日
24 工程法庭

25 審判長法 官 邱育佩

26 法 官 許炎灶

27 法 官 朱美璘

28 正本係照原本作成。

29 交通部鐵道局不得上訴。

30 日泰營造公司如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出
31 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

01 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
02 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，
03 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46
04 6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
05 提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

06 中 華 民 國 112 年 12 月 12 日

07 書記官 林伶芳