

臺灣高等法院民事判決

111年度建上更一字第28號

上訴人即

附帶被上訴人 交通部鐵道局

法定代理人 楊正君

訴訟代理人 林繼恆律師

陳昶安律師

黃祈綾律師

蘇怡文律師

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 姜振中

訴訟代理人 李家慶律師

蕭偉松律師

張敦威律師

上列當事人間請求給付工程款等事件，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，被上訴人並為附帶上訴，經最高法院第一次發回更審，本院於115年3月17日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、上訴駁回。

二、原判決關於駁回附帶上訴人後開第三項之訴部分，及該部分假執行之聲請，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判均廢棄。

三、附帶被上訴人應再給付附帶上訴人新臺幣2,749萬0,024元，及自民國105年10月18日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

四、第一（除確定部分外）、二審及發回前第三審訴訟費用，均

01 由上訴人即附帶被上訴人負擔。

02 五、本判決第三項所命給付，於附帶上訴人以新臺幣916萬3,34
03 1元供擔保後，得假執行。但附帶被上訴人如以新臺幣2,749
04 萬0,024元預供擔保後，得免為假執行。

05 事實及理由

06 壹、程序方面：

07 一、上訴人即附帶被上訴人（下稱鐵道局）法定代理人於民國11
08 2年9月15日由伍勝園變更為楊正君、被上訴人即附帶上訴人
09 （下稱泛亞公司）法定代理人於同年月22日由吳俊德變更為
10 姜振中，楊正君、姜振中分別聲明承受訴訟（本院卷三第1
11 1、15至25、29至31頁），均應予准許。

12 二、按不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法律上之陳述
13 者，非為訴之變更或追加，民事訴訟法第446條第1項、第25
14 6條定有明文。又原告於同一訴訟程序，以單一聲明，請求
15 法院就其多數請求權為同一目的之判決者，稱為訴之重疊合
16 併或競合合併。此類型合併，法院認其中一請求有理由者，
17 雖其他請求審理結果無理由，仍應為原告請求有理由之判
18 決。另依上訴不可分原則，第一審法院就其中之一請求為有
19 理由判決，被告不服提起上訴，其他請求部分亦生移審效
20 （最高法院98年度台上字第1863號裁判意旨參照）。查泛亞
21 公司於原審以單一聲明，主張先擇一依契約一般條款（下稱
22 一般條款）第E.5條及民法第490條、第491條、第227條之2
23 第1項規定，備位依契約一般條款第G.9條約定（原審卷四第
24 554頁、卷五第84至86頁），請求鐵道局給付展延管理費新
25 臺幣（下同）8,870萬5,674元本息（未繫屬本院者，不予贅
26 述），經原審依一般條款第G.9條約定，判命鐵道局給付6,1
27 21萬5,650元本息，駁回泛亞公司其餘請求；嗣於本院審理
28 時泛亞公司補充尚依一般條款第E.8條約定為相同之請求，
29 以及各請求權擇一為其有利判決（本院卷六第230頁）。核
30 屬補充或更正其法律上之陳述，非為訴之變更或追加，且前
31 述請求權基礎均發生移審之效力，先予敘明。

貳、實體方面：

一、泛亞公司主張：

(一)、兩造於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（下稱系爭工程）契約書」（下稱系爭契約），約定鐵道局將系爭工程交由伊承攬施作，總價76億1,460萬元（含稅）。系爭契約主文第7條原約定應於開工天起算1,405天（即101年7月20日）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），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展延至103年8月10日（展延工期751天），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，實際展延641天，致伊增加展延期間因時間因素所致之管理費。

(二)、鐵道局雖辦理第22次契約變更，然其核定之價金未公平合理，參酌臺北市政府工程採購契約範本（下稱採購契約範本）第22條第5款之計算式（即以契約總價5%，乘以展延天數占原定工期天數比例），鐵道局應負擔之展延管理費為8,870萬5,674元。

(三)、爰依一般條款第E.5、E.8、G.9條約定、民法第490條、第491條、第227條之2規定，求為擇一命鐵道局給付8,870萬5,674元，及加計自105年10月18日起算法定遲延利息之判決。

(四)、原審判命鐵道局給付6,121萬5,650元本息，駁回泛亞公司之其餘請求；鐵道局、泛亞公司各就其敗訴部分聲明不服，分別提起上訴及附帶上訴。答辯聲明：上訴駁回。附帶上訴聲明：1.原判決關於駁回泛亞公司後開第二項之訴及該部分假執行之聲請均廢棄。2.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。3.願供擔保請准宣告假執行。

二、鐵道局則辯以：

(一)、系爭契約約定「管理利潤及稅什費」係以「發包施工費之15%」計算（即採百分比法），伊已依一般條款第E.5、E.8條

約定給付系爭工程施工期間（含展延天數751天）之管理費5,931萬1,162元予泛亞公司，其因辦理展延而增加之各項費用，於第1至27次契約變更及實作數量結算時已納入計算並給付之，其中第22、27次變更契約即屬對於土建工程展延管理費之填補，泛亞公司不得再為請求。

(二)、縱依系爭計算公式，展延管理費僅能以契約總價2.5%之比例計算，始符公平。第2、3次展延工期計385天，係肇因於契約變更，伊已於第19、18次契約變更時給付管理費；泛亞公司僅能請求非因契約變更導致第1、4、5次工期展延之67天、105天、84天管理費，且該部分展延不可歸責於雙方，應由兩造各自負擔一半。基上計算，泛亞公司於第1至27次契約變更已合計收受管理費5,931萬1,162元，並無餘額可得請求。

(三)、一般條款第H.7條(1)、(2)已約明，僅例外於因一般條款第H.7條(1).(E)之事由展延時，始得請求填補展延衍生費用，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。

(四)、上訴聲明：1.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。2.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。答辯聲明：附帶上訴駁回。

三、經查，兩造於97年9月15日簽訂系爭契約，鐵道局將系爭工程交由泛亞公司承作，總價76億1,460萬元（含稅），共區分為4個里程碑，其中實質完工里程碑因不可歸責於泛亞公司之事由，經鐵道局核定展延工期至103年8月10日，共展延751天；嗣泛亞公司於103年4月22日申報土建工程竣工竣工，實際展延641天。鐵道局於103年10月23日辦理第22次契約變更，逕行核定須議價部分之費用為2,258萬元，加計不須議價部分，共2,541萬0,363元，並完成給付等情，為兩造所不爭執（原審卷三第9至9-2頁），堪認屬實。

四、本院之判斷：

(一)、泛亞公司得依一般條款第E.8、G.9條約定請求展延管理費

用：

- 1、關於契約變更所致者：查一般條款第E. 1、E. 5、E. 8條依序約定：「工程司為期契約工程或工作圓滿完成，得指示承包商辦理契約變更，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。」、「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。(1)若工程司認為該工作與土建工程之詳細價目表，或其他機電設備之單價分析表內已載列之工作相同者，則按該表所載可適用之價格估價之。(2)若工程司認為係屬新增工作項目時，應以原預算相關單價分析資料為基礎，並考慮市場價格波動情形及參考承包商報價，作為議定價格之依據。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。若契約變更屬契約施工範圍之計畫變更，致使依原詳細價目表所載之數量增減達30%以上時，則工程司得就其增減超出30%之部分之契約價格予以公平合理之調整。」、「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。若承包商不同意工程司之決定，應於接獲決定後7天後，依V.『爭議處理』條款之規定提出異議。若承包商未在期限內提出異議，則視為已同意工程司之決定。」（原審卷一第218至219頁），可知，泛亞公司得依系爭契約一般條款第E. 5、E. 8條約定為請求者，僅限於依鐵道局指示變更施作而增加之費用，涉及數量及項目者，依第E. 5條約定辦理，而展延

01 工期涉及時間因素成本者，則得依E. 8條約定為請求，予以
02 合理調整。

03 2、關於天候或第三人所致人為障礙者：一般條款第G. 7、G. 9條
04 分別約定：「若承包商於工地施工時遭遇無法預料之不利自
05 然情況（含契約所述與實際情況有顯著差異者，或現場有特
06 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
07 礙，而非一般有經驗之承包商所能合理預料者，或發生除外
08 風險事項者，承包商應立即通知工程司，並即以書面說明所
09 遭遇情況，詳述預計之影響，其所採取或擬採取之辦法，以
10 及是否增加成本或工期。」、「若工程司認定按G. 7『不利
11 之自然情況、除外風險或人為障礙』確係一般有經驗之承包
12 商所無法合理預料者，承包商得依H. 7『展延工期』之規定
13 申請延展工期。承包商並得依G. 14『求償通知』規定提出書
14 面補償要求（不論工程司是否曾依G. 8『工程司之處理』規
15 定給予任何指示），但其補償金額應相當於實際辦理該項增
16 加工作及實際增添之施工設備之合理成本。除上述補償外，
17 承包商不得要求任何其他給付。」（原審卷一第231、232
18 頁）。可知，泛亞公司於施工時遭遇無法預料之不利自然情
19 況或第三人所致之人為障礙或除外風險事項，且為一般有經
20 驗之承包商所無法合理預料，並影響工期或增加履約成本
21 時，得依上開約定請求工期展延並為合理成本之補償。

22 (二)、展延管理費之計算方式：

23 1、揆諸一般條款第E. 8條僅約定費用應作適當合理之調整，並
24 未約定合理費用之調整或計算方式，及第G. 9條僅約定「補
25 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
26 備之合理成本」，亦未約定合理成本之調整或計算方式，均
27 未約定泛亞公司提出相關單據始得請求或以實支法逐項認
28 定。參以工程實務上計算工期展延所導致人事管理費等成本
29 計算，有採用實支法或比例法二種方式，其中實支法，係按
30 承攬人之實支單據作為估算之依據，惟承攬人本身亦有營運
31 需求，故因特定工程工期延長所增加支出之成本，常難有具

01 體支出單據、或不完整，是理論上實支法雖屬較為準確之估
02 算方式，然實際上卻難以按實支內容具體估算承攬人因此增
03 加之成本；至所謂比例法，係按工期展延天數與原定工期之
04 天數比例，乘以特定工程之人事管理工項費用（如管理費）
05 估算，於無法按實支法估算工期展延費時，應可酌情採為估
06 算該項費用之計算方式。

07 2、查，泛亞公司固主張因工期展延而衍生管理費，並提出相關
08 費用表單、憑證及單據（外放卷附件3-1至3-3）為佐，但展
09 延工期所衍生之費用具有難以計算之困難性，該等單據果否
10 與系爭工程及展延工期具直接關聯性，難以明確切割，且重
11 大工程於締約及履行時，常有展延工期之情事，廠商本得將
12 其可預見之展延期間衍生成本列入考量而於總價內予以調
13 整，自難採憑該等單據認定泛亞公司因系爭工程展延工期衍
14 生之費用，爰採比例法計算工期展延期間所生之合理管理費
15 用，較為公平、適當。

16 3、又系爭契約約定「管理利潤及稅什費」項目包括管理費、利
17 潤及營業稅三項，總合為15%（原審卷一第112至113頁），
18 而營業稅為5%，亦即管理費及利潤合計占10%。觀諸泛亞公
19 司稅後淨利自97年度（簽約年度）起至103年度（土建工程
20 竣工年度）最低為1.9%，最高有7.69%，其所舉同業建國工
21 程股份有限公司、皇昌營造股份有限公司、遠揚營運工程股
22 份有限公司，於上開年度淨利率則依序為2.71%至16.7%、-
23 8.09%至7.33%、2.465%至11.07%（低至高）（原審卷五第99
24 至100頁），變化甚大，且泛亞公司與上開3家同業公司獲利
25 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
26 眾多，且淨利率變化因年度、公司而各異，則泛亞公司以同
27 業平均淨利率為2.45%為由，主張如以該平均淨利率與10%之
28 差額計算管理費，其比例應高於5%云云，尚非可取。另兩造
29 未舉證證明管理費及利潤二者所占比重有何明顯差異，以各
30 占其半為適宜，爰依上開說明，以土建工程之原契約總價7
31 億08,656萬9,590元 $\times$ 5% $\times$ 本件展延天數/原定完工天數1,895

天（下稱系爭標準），作為計算本件展延管理費，此亦為兩造所不爭執（本院卷六第91頁，但百分比為5%或2.5%部分，兩造尚有爭執，詳後述）。

4、鐵道局抗辯應以2.5%計算或不可歸責於兩造事由之展延天數應減半計算等語，泛亞公司對於展延事由係不可歸責於兩造者，亦同意以天數折半計算（本院卷四第403頁、卷六第91、232頁），審酌系爭契約未約定工期展延之事由如屬不可歸責於兩造者，所生管理費得予折半計算，反約定鐵道局應補償泛亞公司所衍生之時間成本費用，且不可歸責於兩造之天數折半計算，已合於兩造共同承擔風險，自無就其餘部分再以2.5%計算之理。故鐵道局前開抗辯，委無足採。

(三)、泛亞公司就土建工程展延天數共計641天（自101年7月20日展延至103年4月22日）請求展延管理費，本院審認如下：

1、查系爭工程經鐵道局核准展延工期之各次暨天數如附表所示，而本件僅需審酌附表編號1(1)至(4)、2、3(7)、4(4)及5所示之展延事由，其餘均無須審酌乙節，為兩造不爭執（本院卷六第233頁），合先敘明。

2、有關展延天數部分：

(1)、第1次工期展延部分：附表編號1(1)至(4)之展延事由係颱風來襲及台電管線遷移，核屬一般條款第G.7條所定不利自然情況及人為障礙所致之工期展延，均為不可歸責於兩造之事由，依上開說明，該天數以折半計，是泛亞公司就此展延之67天工期，得依一般條款第G.9條約定請求該段期間之展延管理費，並按系爭標準及天數折半計33.5天。至泛亞公司主張系爭工程為施工標，鐵道局負責規劃設計，台電管線遷移係可歸責於鐵道局所致云云，然台電管線遷移，涉及實際施工時電力公司相關管線所屬公司之協調，非鐵道局所能主導或事先排除，該展延工期事由實不可歸責於兩造所致，應由兩造平均分攤因此衍生之費用，方為公允，是泛亞公司前開主張，尚難採認。

(2)、第2、3次工期展延部分：附表編號2、3之展延事由均因契約

變更，各展延143天、242天，計385天。鐵道局固主張因已辦理第18、19次契約變更而給付管理費完畢，不得再重複請求該展延天數385天等語。然該二次展延工期固因配合契約變更（本院卷五第23至43頁），但第18及19次契約變更均僅就變更之工項、數量，及因此發生之增減帳為約定，並未就工期另為約定，此有第18、19次契約變更書可稽（原審卷三第52、487頁），是上開依一般條款第E.1條約定所為之契約變更，僅涉及施作之工作項目、數量之增減帳，自難認已依一般條款第E.8條約定就展延工期涉及時間因素成本給予管理費，則鐵道局上開辯詞，委無足採。

(3)、第4、5次工期展延部分：附表編號4(4)及5之展延事由均因關聯標施作因素所致，各展延105天、84天，計189天，可認係屬一般條款第G.7條所定第三人之人為障礙所致之工期展延，且非可歸責於鐵道局及泛亞公司，泛亞公司就此展延之189天工期，得依一般條款第G.9條約定請求該期間之展延管理費，並按系爭標準及天數折半計94.5天。泛亞公司雖主張關聯標廠商同為鐵道局的施工廠商，不得要求泛亞公司承擔關聯廠商因素而將天數折半云云，然因ME01標之關聯廠商未進行「系統整合測試」，因此系爭契約規定之「動態系統整合測試」無法啟動，故辦理停工作業而展延工期（本院卷四第420至421頁、卷五第47至49頁），足認該展延事由實不可歸責於兩造所致，由兩造平均分攤因此衍生之費用，可認公允。則泛亞公司上開主張，委無足採。

(4)、因此，泛亞公司主張展延工期天數513天（即 $33.5 + 143 + 242 + 94.5$ ），堪予採認。

3、有關本件管理費之計算：

(1)、依系爭標準即原契約總價7億08,656萬9,590元 $\times 5\%$ $\times$ 本件展延天數513天/原定完工天數1,895天計之，為9,592萬1,113元（元以下四捨五入，下同）。

(2)、鐵道局辯稱伊辦理第22、27次契約變更時，業已給付展延管理費，應予扣除等語。觀諸第22、27次契約變更（原審卷一

第89至196頁），可知，該次契約變更均係依一般條款第E.8條約定辦理（原審卷一第92、183頁），且鐵道局自陳第22次契約變更是填補101年7月20日至103年4月22日計641天工期展延天數所生之費用，未包含在第19、8、12、7、14、18、13次契約變更內（本院卷三第37、38、238頁）。則第22次契約變更既係針對自101年7月20日起至103年4月22日展延工期所生之費用，鐵道局就該次已給付管理費329萬0,361元（即新增項目292萬3,860元＋原契約項目增帳36萬6,501元，本院卷五第73頁），為兩造所不爭執，且泛亞公司亦同意就此數額於本件請求予以扣除（本院卷六第89頁）；鐵道局雖抗辯應扣除此次契約變更所增加給付之總額2,541萬0,363元云云，惟觀諸該次契約變更之詳細價目表（原審卷一第127至132頁），可知，除上開兩造所不爭執屬於管理費之數額外，尚有門禁管制及巡查、交通維持、環境保護費及工程保險費等項目，非屬展延管理費，自無庸予以扣除，鐵道局上開辯詞，礙難採認。另第27次契約變更係就其他機電設備工程工期展延（土建工程竣工103年4月22日至其他機電設備工程實質完工103年8月10日）致使本標「一式計價」工作項目須辦理土建工程契約費用辦理增減帳，為兩造所不爭執（本院卷六第89至90頁），與泛亞公司本件請求之展延管理費期間，係自系爭契約原訂竣工日101年7月10日展延641天至103年4月22日止所生者無涉，則鐵道局主張第27次契約變更所給付之款項亦應予以扣抵云云，則有未合。另鐵道局辯稱伊已於第1至27次契約變更時，核給泛亞公司管理費如泛亞公司整理之附表1-2-1所示，合計5,931萬1,162元（本院卷五第69至73頁），亦應於本件展延管理費予以扣除云云，然觀諸該表所示，除第22、27次契約變更涉及工期展延一式計價項目費用調整外，其餘契約變更均屬涉及施作工作項目及數量所為之增減帳，並據此核計管理利潤稅什費，難認與一般條款第G.9或E.8條展延工期之管理費有關，則鐵道局上開辯解，亦無足採。

01 (3)、因此，依一般條款第E. 8、G. 9條約定，並按系爭標準計算所
02 得之9,592萬1,113元，扣除鐵道局第22次契約變更已給付之
03 329萬0,361元後，核計展延工期513天之管理費為9,263萬0,
04 752元（即9,592萬1,113元－329萬0,361元），故泛亞公司
05 請求鐵道局給付8,870萬5,674元（超逾部分未經泛亞公司為
06 附帶上訴，依民事訴訟法第460條第1項但書規定，已告確
07 定），為有理由。至泛亞公司另依民法第490條、第491條及
08 第227條之2規定為相同請求，本院毋庸再加以論究。

09 五、綜上所述，泛亞公司依一般條款第E. 8、G. 9條約定，請求鐵
10 道局給付8,870萬5,674元，及自其請求鐵道局給付之翌日即
11 105年10月18日（即履約爭議調解申請書繕本之送達，原審
12 卷一第65頁）起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理
13 由，應予准許。從而原審判命鐵道局給付6,121萬5,650元本
14 息部分，並諭知兩造供擔保後，各得准、免假執行，核無不
15 合，鐵道局上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改
16 判，為無理由，應駁回其上訴；另其餘亦應准許部分（即8,
17 870萬5,674元－6,121萬5,650元＝2,749萬0,024元），原審
18 為泛亞公司敗訴之判決，尚有未洽，泛亞公司附帶上訴意旨
19 指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本
20 院將原判決此部分予以廢棄，並改判如主文第三項所示。又
21 本判決所命給付部分，兩造均陳明願供擔保宣告准免假執
22 行，經核均無不合，爰分別酌定相當擔保金額准許之。

23 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
24 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
25 逐一論列，附此敘明。

26 七、據上論結，本件上訴為無理由，附帶上訴為有理由，判決如
27 主文。

28 中 華 民 國 115 年 4 月 28 日
29 工程法庭

30 審判長法 官 林翠華
31 法 官 林怡君

法 官 饒金鳳

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 115 年 4 月 28 日

書記官 陳泰寧

附表：展延次數暨事由、天數

編號 (即展延次別)	展 延 事 由 註：兩造同意僅以✓部分作為審酌本件展延之事由（本院卷六第233頁）。	對應之契約變更	鐵道局核定展延之天數 (原審卷一第365至366、439至449頁)	本院審酌應予展延之天數
1	(1) 薔蜜颱風停止上班上課✓ (2) 莫拉比颱風停止上班上課✓ (3) 台電管遷影響✓ (4) 凡那比颱風停止上班上課✓	無	67天 註：契約原定天期101年7月20日展延至101年9月25日。	33.5天 (即67天÷2)
2	A18車站與高鐵車站間地下連通道✓	第19次契約變更	143天 註：再展延至102年2月15日。	143天
3	(1) 豪雨101年6月12天 (2) 蘇拉颱風 (3) 車站增設防風雨設施變更	無 無 第8次契約變更	242天 註：再展延至102年10月15日。	242天

	(4)高架車站穿堂層增設天花板變更案	第12次契約變更		
	(5)高架車站增設維修爬梯設施變更	第7次契約變更		
	(6)A18車站地下道連通道樓梯側牆及相關消防送審配合設施變更	第14次契約變更		
	(7)A18車站間地面廣場配合公共藝術作品設置整體規劃設計✓	第18次契約變更		
	(8)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	無		
4	(1)蘇利颱風停工1.5天	無	105天 註：再展延至103年1月28日。	52.5天 (即 105 天 ÷ 2)
	(2)潭美颱風停工0.5天	無		
	(3)「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	第13次契約變更		
	(4)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，辦理停工作業✓	無		
5	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，辦理停工作業✓	無	136天 註：再展延至103年6月13日。	42天 (即 84 天 ÷ 2) 註：展延至103年4月22日止計84天
6	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，辦理停工作業	無	58天 註：再展延至103年8月10日。	
合計			751天	513天

(續上頁)

01

			註：本件泛亞公司請求展延管理費係自101年7月20日展延至103年4月22日土建完工止計641天（本院卷三第428至483頁）。	
--	--	--	--	--