# 最高法院民事判決

110年度台上字第883號

上　訴　人　工信工程股份有限公司

法定代理人　陳煌銘

訴訟代理人　邱靖貽律師

上　訴　人　交通部鐵道局

法定代理人　胡湘麟

訴訟代理人　林家祺律師

上列當事人間請求給付工程款事件，兩造對於中華民國109年6月9日臺灣高等法院第二審判決（108年度建上字第16號），各自提起一部上訴或全部上訴，本院判決如下：

主　文

原判決關於駁回上訴人工信工程股份有限公司請求上訴人交通部鐵道局給付新臺幣壹仟零壹拾肆萬叁仟陸佰叁拾貳元本息之其餘上訴，及該訴訟費用部分廢棄，發回臺灣高等法院。

上訴人交通部鐵道局之上訴駁回。

第三審訴訟費用，關於駁回上訴部分，由上訴人交通部鐵道局負擔。

理　由

本件上訴人工信工程股份有限公司（下稱工信公司）主張：兩造於民國98年9月7日簽訂工程契約（下稱系爭契約），由伊承攬上訴人交通部鐵道局（下稱鐵道局）發包之「KCL211標麟洛、竹田段鐵路高架化工程」（下稱系爭工程），約定承攬報酬總額為新臺幣（下同） 33億5,600萬元。伊於施作系爭工程西正線基樁工程時，因現地高低落差地形，額外支出如原判決附表編號1 所示漏項（下稱填土作業工項）費用957萬7,107元；鐵道局另以群樁效應為由，將系爭工程東正線基樁平均樁長自 39.48公尺減短為33.32公尺（下稱樁長減短變更），致伊增加施作成本1,014萬3,632元。爰依系爭契約第14條第1項、第17條第8項第2 款第2目約定，及民法第490條、第491條、第227條之2規定，求為命鐵道局

給付1,972萬739元，及自起訴狀繕本送達翌日即106年4月21日起至清償日止，按年息5%計算利息之判決（另工信公司之請求超過上開部分，經原審為其敗訴之判決，未據其聲明不服，已告確定）。

鐵道局則以：填土作業工項費用已包含在系爭契約總價內，並非漏項。樁長減短係必要之變更，工信公司未因此增加施作成本，伊依系爭契約第2條第1項約定以原契約單價核算計價，無庸調整給付金額，工信公司不得向伊請求增加給付工程款等語，資為抗辯。

原審廢棄第一審所為駁回工信公司請求給付填土作業工項費用957萬7,107元本息之訴，改判命鐵道局如數給付，並維持第一審所為駁回工信公司樁長減短變更費用1,014萬3,632元本息請求之判決，駁回工信公司該部分之上訴，係以：兩造於98年9月7日簽訂系爭契約，由工信公司承攬鐵道局發包之系爭工程，原約定總價為 33億5,600萬元，系爭工程業已完工驗收，為兩造所不爭，堪信屬實。按於總價承攬契約，依一般廠商就招標資料之通常理解，均認特定工項非屬招標工程施作範圍者，應為「遺漏（漏項）」，定作人應核實支付。契約就「遺漏（漏項）」之工作未經約定報酬額者，法院應依民法第491條第2項定定作人應給付數額。系爭契約係採總價承攬方式計價，社團法人中華民國建築技術學會（下稱建築技術學會）依原審囑託所製作鑑定報告（下稱系爭鑑定報告）認：填土作業工項為系爭工程保護既有軌道安全性，維護邊坡穩定性所必須施作之項目，非施工規範第2469章第4.1.2所列「測量與定位」等工項之附屬工作，該項付款單價包括供應所用之人工、材料、機具與附帶設備等費，可合理判斷為漏列工作項目，核與鑑定證人曾國昌、徐輝明證述內容相符。又依前開鑑定證人之證述可知，填土作業工項係因應實際施工遭遇地形高低落差時，使機具平穩運作所需之特別需求，非系爭契約「測量與定位」工作之附屬工項。業主之設計單位本應就地形落差進行完整測量，據以編列相關工項及預算，廠商僅得於得標後、施工前，依設計單位所提供圖說進行複測及放樣，以確認數量及位

置。系爭工程招標文件未列填土作業工項，係業主之疏漏而非投標廠商錯估，與系爭契約所附工程說明書第4點第3項所定「投標廠商錯估工程費」情形有別，無該項約定之適用。綜上鑑定報告、鑑定證人證言，及系爭工程總表、詳細價目表、單價分析表、相關施工規範均未含括填土作業工項等各情，堪信一般廠商就系爭工程投標資料之認知，均認填土作業工項非屬系爭契約承攬範圍。參諸鑑定機關建築技術學會 108年12月17日補充意見及曾國昌、徐輝明證言，可知系爭工程全套管施工現地土方狀況，並非一般性常態施工之條件，現地非一般傾斜地形，須全面調整現地基地高程，始得施作本全套管施作工法，且此項土方費用所占比例甚高，如未編列預算，不合乎一般工程之認知，衡情業主亦不可能要求廠商將已填平部分回復到傾斜不平的原狀，填土作業工項未見諸系爭契約之書、圖等文件中，鐵道局辯稱：填土作業工項係施工圖說第16點所定一般性微量免編預算之情形或臨時性措施，依系爭契約第 5條第1項第9款、第10條第25項約定，工信公司須就系爭契約約定之填土作業工項費用自理云云，均無足採。系爭鑑定報告依據施作數量及契約單價資料，認填土作業工項之合理工程款為957萬7,107元，為鐵道局所不爭，工信公司以前開工項為漏項，請求前開金額之承攬報酬，洵屬有據。次查系爭契約第14條第1項、第4項約定：「甲方（鐵道局）於必要時得於契約所約定之範圍內通知乙方（工信公司）變更契約（含新增項目），乙方應配合辦理後續相關事宜，並於接獲通知後應向甲方提出契約標的、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…」「契約之變更，非經甲方及乙方雙方合意，作成書面紀錄，並簽名或蓋章者，無效」。鐵道局於 101年2月2日發函擬辦理系爭工程東正線基樁樁長減短事宜，將東正線基樁平均樁長由39.48公尺減短為33.32公尺，經工信公司於101年2月20日函覆拒絕，兩造未就樁長減短變更成立書面契約，工信公司無從依民法第490條、系爭契約第14條第1項約定，請求鐵道局給付報酬。系爭契約第2條第1項約定：「如在本工程範圍內之實作工程數量有增減時，除另有規定外，均按本契約所訂工程項目單價核

算計價」，足見兩造就系爭契約所訂施工項目範圍之實作基樁數量有所增減時，乃約定仍以該工項原訂單價核算計價。觀諸系爭契約附件詳細價目表（含總表），兩造簽約時乃合意系爭工程均依施作全套管場鑄鋼筋混凝土基樁所需人工、材料、機具、雜項等項目合併估算，單價均為每公尺1萬2,176元，就承攬工作非無報酬約定，且鐵道局辦理樁長減短變更，未增加上訴人應完成之工作，尚無民法第 491條規定之適用。況基樁減短後，開挖深度減少，鋼筋及混凝土用料減少、組裝及澆置、挖掘時間縮短、開挖深度減少，系爭契約係採連工帶料之總價承攬，工信公司就此支出成本當有所降低，工信公司因樁長減短變更非必然導致整體成本增加。原設計單位編列預算時，係以每支基樁23.8公尺為計價標準，得出每公尺基樁1萬2,176元之預算單價，鐵道局將基樁長度變更為每支33.32公尺，介於原約定基樁長度39.48公尺，及設計單位設定之23.8公尺預算單價基準間，未逾工信公司依系爭契約原定效果足以承受之風險範圍，則鐵道局指示樁長減短變更縱影響工信公司，然既未達顯失公平程度，工信公司依民法第227條之2規定請求鐵道局增加給付1,014萬3,632元，即非可採。綜上，工信公司依民法第490條、第491條之規定，請求鐵道局給付填土作業工項報酬957萬7,107元，及自106年4月21日起至清償日止按週年利率年息5%計算之利息，洵屬有據，應予准許；其另依系爭契約第14條第1項、民法第490條、第491條、第227條之2 規定，請求樁長減短變更所增加之工程款1,014萬3,632元及其遲延利息，則非可取等詞，為其判斷之基礎。

關於廢棄發回部分（原判決駁回工信公司請求鐵道局給付樁長減短變更工程費1,014萬3,632元本息部分）：

查系爭契約第14條第1項、第4項分別約定：「甲方（鐵道局）於必要時得於契約所約定之範圍內通知乙方（工信公司）變更契約（含新增項目），乙方應配合辦理後續相關事宜，並於接獲通知後應向甲方提出契約標的、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，依採購法第46條第1 項之規定」「契約之變更，非經甲方及乙方雙方合意，作成書

面紀錄，並簽名或蓋章者，無效」（見一審卷一第51、52頁）。鐵道局因群樁效應，辦理樁長減短，於 101年2月2日及3月8日函請工信公司就東正線樁長由39.48公尺減短為33.32公尺，工信公司雖於 101年2月20日及6月19日，要求重新議定新單價及辦理單價調整，鐵道局未予同意，然其後工信公司已依鐵道局之變更指示減短樁長，於105年6月21日就東正線驗收合格，為兩造所不爭（見原判決第3頁、一審卷二第 136、137頁），並有工程結算明細表、工程結算驗收證明書在卷可稽（見一審卷二第161、163、219、223頁及第153頁）。又兩造於103年10月31日就樁長減短變更案進行會議，會議結論三、㈠第 1點、第一案決定應辦理東正線高架段基樁樁長減短變更，第 5點並確認「上述變更案皆依據工程契約第14條『契約變更及轉讓』規定…依政府採購法第22條第1項第6款規定，由原訂約廠商辦理，不另案採購」，至變更後單價部分，工信公司要求議定新單價，會議結論第一點則記載以原單價計價，不另作調整，有兩造代表簽名之書面會議紀錄可憑（見一審卷一第189至199頁），鐵道局不爭執前開會議結論第一點並非兩造合意之決議（見一審卷第 135頁）。似見就東正線之樁長減短項目辦理契約變更，兩造已有合意之書面紀錄，僅就報酬數額之計付，經書函往返、會議協調後，未有最終之合意。果爾，依系爭契約即應由工信公司適用第14條第 1項所定程序，向鐵道局提出「價金」，鐵道局就「契約價金之變更」，依政府採購法第22條第1項第6款、第46條第 1項規定訂底價後，與工信公司進行議價。原審於鐵道局完成樁長減短變更工作驗收後，猶認未有契約變更，應適用不涉契約變更之第2條第1項約定，依原定單價計付工信公司，自有未合。又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，而未定報酬額者，按照價目表所定給付之，無價目表者，按照習慣給付，民法第491 條定有明文。是承攬契約之成立，尚不以約明報酬額為必要。其未定明報酬額者，承攬人非不得於工作完成後，依價目表或習慣，請求定作人給付報酬。工信公司於事實審主張：基樁工程係以「公尺」計價而非以「支」數計價，基樁內所含人、機、料等成本均攤

至每公尺，形成基樁每公尺之複合單價，鐵道局指示長度減短，基樁之複合單價基礎與原契約已有不同，並敘明增加施作成本1,014萬3,632元等語（見一審卷二第25至27頁、第325至326頁）；鑑定人建築技術學會提出之鑑定說明㈡，分析「樁長」減短會導致單價提高，並詳為比較平均樁長由39.48公尺減短為33.32公尺前、後之成本支出，認工信公司每公尺成本增加302元。按樁長3萬3,640公尺計算，增加總額為 1,015萬9,280元，鐵道局按原合約單價每公尺1萬2,176元計價，於工程實務視點，較不具合理性，有系爭鑑定報告附卷可稽（見外放系爭鑑定報告第4、5頁及第6001至6004頁），兩造102年1月18日會議決議事項確認：「…基樁減量（短）確有影響成本分攤」（見一審卷一第 177頁），且鐵道局就工信公司樁長減短變更後之各工項費用，亦不爭執（見一審卷二第 137頁）。倘兩造就「樁長」減短變更已有合意，作成書面紀錄，僅未定報酬額，則工信公司於完成合意變更之工作內容後，能否謂其不能依民法第491條第2項規定，按前開樁長減短變更後之成本，請求鐵道局按習慣（工程實務）給付前開報酬差額？尚非無疑。原審未詳探求，逕認工信公司不得依民法第491 條規定請求該部分報酬，爰為工信公司此部分不利之判決，不無可議。上訴論旨，指摘原判決上開部分違背法令，聲明廢棄，非無理由。

上訴駁回部分（即原判決關於命鐵道局給付填土作業工項957萬7,107元本息部分）：

原審以上揭理由，合法認定填土作業工項非系爭契約所定施作範圍，然係系爭工程進行所必須，系爭契約未就此工項約定報酬，工信公司已完成該項工作，鐵道局應依民法第490條、第491條規定，給付工信公司957萬7,107元本息，爰就此部分為鐵道局敗訴之判決，經核於法無違。上訴論旨，指摘原判決此部分違背法令，求予廢棄，非有理由。

據上論結，本件工信公司上訴為有理由，鐵道局上訴為無理由。依民事訴訟法第481條、第449條第1項、第78條、第477條第 1項、第478條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　7　　月　　20　　日

最高法院民事第四庭

審判長法官　鄭　雅　萍

法官　王　金　龍

法官　蕭　胤　瑛

法官　許　秀　芬

法官　王　本　源

本件正本證明與原本無異

書　記　官

中　　華　　民　　國　　111　　年　　7　　月　　27　　日