臺灣臺北地方法院民事判決

105年度重訴字第811號

原　　告　遠通電收股份有限公司
法定代理人　張永昌
訴訟代理人　趙相文律師
　　楊敦元律師
　　蔡其智
　　石興亞
被　　告　交通部高速公路局
法定代理人　趙興華
訴訟代理人　莊國明律師
　　侯雪芬律師
　　柳慧謙律師
　　丁亮儒
　　荊心泉
　　葉文雅

上列當事人間請求給付費用事件，本院於民國108 年1 月14日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

被告應給付原告新臺幣壹億貳仟零壹拾伍萬貳仟參佰柒拾陸元，及自民國一零五年四月七日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

訴訟費用由被告負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣肆仟零陸萬元現金或同面額之遠東國際商業銀行營業部發行之無記名可轉讓定期存單為被告供擔保後，得假執行。但被告如以新臺幣壹億貳仟零壹拾伍萬貳仟參佰柒拾陸元為原告預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

壹、程序方面

本件被告原為交通○○○區○道○○○路局，嗣於民國107年2 月12日因機關整併而變更為交通部高速公路局，同日起原掌理事項亦變更由交通部高速公路局管轄，並經交通部高

速公路局具狀聲明承受訴訟（見本院卷三第173 頁）。又被告法定代理人原為陳彥伯，嗣變更為趙興華，並經趙興華其具狀聲明承受訴訟（見本院卷二第2 頁），亦無不合，均應予准許。

貳、實體方面

一、原告主張：兩造間於96年8 月22日簽訂「高速公路電子收費系統建置及營運契約」，由原告負責高速公路電子收費系統之建置、營運、維護、操作及行銷服務。國道高速公路電子收費由「計次收費」階段進入「計程收費」階段時，就國道計程階段系統功能開發，原告原依約採用計次階段系統作業進行功能調整及原設備容量擴充，即可符合契約之計程階段收費功能（即採標準費率之「一段式費率」），被告卻於101 年6 月13日召開「研商『遠通電收公司建置之電子收費系統因應未來國道計程階段通行費率』/ 系統功能配合」會議（下稱系爭101 年計程費率系統配合會議），指示原告超出原契約工作範圍外，設計開發多元系統功能項目，即採取優惠里程、標準費率、長途折扣費率之「三段式費率」系統，導致原告為因應三段式費率系統，必須額外於102 年1 月30日與神通資訊科技股份有限公司（下稱神通公司）、鼎鼎企業管理顧問股份有限公司（下稱鼎鼎公司）簽訂「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」，復於102 年1 月31日與神通公司、大同世界科技股份有限公司（下稱大同科技公司）簽訂「高速公路計程電子收費後臺開發契約」，以進行系統多元設計開發及系統多元功能設備增購，原告就「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」已給付神通公司及鼎鼎公司合計新臺幣（下同）4182萬1360元之開發費用；就「高速公路計程電子收費後臺開發契約」已給付神通公司、大同科技公司合計7833萬1016元之開發費用，合計因此支出1 億2015萬2376元。依兩造「高速公路電子收費系統建置及營運契約」第4.3 條之約定，被告固得因公共利益之考量，指示原告變更工作範圍，但因此而增加支出之費用，被告應補償被告

，原告前請求被告加以補償，為被告所拒，爰依「高速公路電子收費系統建置及營運契約」第4.3條之約定提起本件訴訟等語，並聲明：㈠被告應給付原告1億2015萬2376元，及自臺灣新北地方法院105年度司促字第7398號支付命令送達被告之翌日起至清償日止，按年息5％計算之利息。㈡願以現金或等值之遠東國際商業銀行營業部發行之無記名可轉讓定期存單為擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：

㈠三段式費率亦屬契約之工作範圍，並未構成工作範圍之變更：

1.契約並未約定計程收費之計費方式：

⑴兩造間於96年8月22日簽訂「高速公路電子收費系統建置及營運契約」時，並未約定計程收費之計費方式係採一段式費率或三段式費率，更未約定僅能實施一段式費率，被告僅於招商文件中記載「整體基本功能需求」，藉以列舉電子收費系統所應具備之最低功能，得以涵蓋對原告所建置之計次收費及計程收費之電子收費系統之需求，被告招商文件中，均未提及一段式費率，三段式費率實已包含在內，若原告需修改系統才能滿足三段式費率之要求，實屬原告之思慮不週，原告應自行負責。

⑵兩造於簽約時，國道高速公路尚處於計次收費階段，擬於簽約後64個月才進入計程收費階段，被告當時並未確認計程收費之收費架構，故契約第5.4.3條約定，被告需在原告完成建置電子收費系統前6個月訂定計程通行費率，原告深知上情，於100年6月29日以總發字第10000650號函提出「ETC整體解決方案」（下稱系爭整體解決方案）時，具體建議採「起程基本費」搭配「尖離峰差別費率」，並於100年12月20日所提計程建置計畫書中載明「有關後端系統之營運規劃與系統開發將依計程收費方式與費率模式展開」等語，倘原告主張兩造簽約時約定計程收費亦採一段式收費，此一段式收費系統可沿用至計程收費階段，原告何需建議其他計程收

費模式？為何未於提出建議時一併討論建置費用負擔問題？原告作為，顯示兩造並未於簽約時確定計程收費之收費架構及費率為一段式費率，本院104 年度重訴更一字第8 號民事判決之判決理由亦如是認定。

⑶被告雖於費率研究案時要求加入三段式費率，然當時原告亦有出席，並未提出任何異議，亦未主張不可行，足見原告亦同意三段式費率架構。被告於系爭101 年計程費率系統配合會議，確立電子計程收費朝三段式費率架構之方向設計、開發系統程式，原告亦允諾三段式費率設計之技術上可行性，並可成功達成功能。

⑷原告雖引用之系統功能測試計畫書，然該等計畫書均為計次階段之查核驗證報告，係針對計次階段所發生之特定情況進行查核驗證，原告以計次收費之查核驗證方式作為計程收費實施方式之論述依據，不足為據。

⑸依規費法第11條第2 項之規定，通行費依法最少3 年應定期檢討，且依契約第11.4條之約定可知，通行費之內容有所調整，原告依約即應辦理。亦即，法律在兩造簽訂系爭契約前早已明定通行費之內容應定期檢討且調整，雙方遂約定於契約第4.2.2.6 條、第11.4條以資因應，足見兩造已預見通行費之內容會有調整，且原告須因應通行費內容調整而修正電子收費系統，此為原告其契約之工作範圍。

2.不論被告採取一段式或三段式費率架構，建置計程電子收費系統確屬原告之契約工作：

原告於本案中參與興建營運之範圍為「國道電子收費」之全部，原告自應就該範圍內之所有公共建設視需要予以興建，並為營運，此於本件BOT 案申請須知、契約前言均有載明，兩造於簽約時既然未確定計程收費之費率架構，且建置計程收費系統本在契約所定原告所應建置及營運之範圍，原告在此參與公共建設範圍內，自有依照計程收費時所確定之費率架構興建並為營運之需要，故建置三段式收費系統確屬原告之契約工作。

3.原告所提國立臺灣大學嚴慶齡工業發展基金會合設工業研究中心（下稱嚴慶齡中心）專家意見書，為原告單方委託嚴慶齡中心製作，未審酌兩造間所有契約文件，已不足供參。且關於問題一部分，契約解釋實為法院職權，嚴慶齡中心有越俎代庖進行契約解釋之嫌，且未詳究雙方真意，失之偏頗，事實上計次與計程電子收費系統均應符合招商文件之約定，而計次與計程收費可採用之收費費率調變方式亦非一成不變，故計程收費系統應具備之功能也非依照原告計次電子收費系統所能達成之功能而定，原告亦曾承諾計程電子收費系統，配合政府規範實施較計次電子收費系統更進一步且更豐富之交通管理道路定價策略。又關於問題二部分，日結歸戶計算原則係因原告採主線收費方式而衍生，並非優惠里程與長途折扣均應以日結歸戶為必要，因採主線收費而必須採日結歸戶之方式，因此衍生之系統建置成本，亦當然需由原告自行吸收方屬合理。

㈡被告並未於系爭101 年計程費率系統配合會議中指示原告變更工作範圍：

計程收費階段之三段式費率係原告自行提出，並非經被告指示。又本件BOT 案公告時，因原告於投資計畫書中規劃於計次及計程收費階段均採用紅外線之OBU 系統，故承諾計次轉換至計程收費時，後端系統之應用系統不變。原告於本件BOT 案重回二甄並獲選為最優申請人時，因已完成國道計次電子收費系統之建置，故兩造約定被告仍應建置計程電子收費系統，並於101 年12月21日開始營運，因計次收費階段與計程階段之收費之收費模式及收費政策不同，收費系統功能自應配合修改，兩造於99年12月22日召開「高速公路全面計程電子收費系統功能說明會」，被告即說明「計程收費系統應具備起程基本費、遞遠遞減費率及時段、路段差別費率功能」，並請原告針對上述功能完成測試作業後，進行功能示範展示，原告表示同意，原告規劃進入計程階段後仍使用OBU 為車內設備單元。原告既於99年12月22日基於「OBU 計次至

計程使用之擔保」，提出「遞遠遞減及起程基本費之系統配合方式」，故倘計程階段繼續採用OBU，原告根本不需修改系統自明。原告於100年6月29日提出系爭整體解決方案，並將車內設備單元由OBU全面改採eTag，並建議採「『起程基本費』（即前X公里0元）搭配『尖離峰差別費率』收費」，OBU與etag硬體不同，etag本身無法儲存資料，必須透過後端蒐集相關資訊後，於虛擬帳戶扣款，故車內設備單元由OBU變更為etag後，後端系統本須大幅度修改，並支出後端系統開發費用，系爭整體解決方案範圍內之事項，為原告所致，費用自應由原告自行負擔。

㈢退步言之，倘本件三段式費率確非原告工作範圍，亦應由原告就具體變更工作之範圍及因此所增加支出之費用舉證證明之，原告並未舉證：

原告得依契約第4.3條約定請求之範圍僅限於因「被告指示」而「增加」之費用，其餘部分即不得請求被告補償。原告在提出系爭整體解決方案前所使用之車內設備單元為OBU，原告已於99年12月22日基於「OBU計次至計程使用之擔保」，提出「遞遠遞減及起程基本費之系統配合方式」，足見倘計程階段繼續採用OBU，原告根本不須修改系統。原告嗣於100年6月29日提出系爭整體解決方案，並提出「計程收費營運規劃」，建議計程費率基礎為「『起程基本費』搭配『尖離峰差別費率收費』」、「連續里程認定標準，係依車號歸戶加總累計1日內所有通行里程」；亦提出系爭整體解決方案之後臺系統架構，並說明計次階段沿用現有系統架構，而如附件所示計程階段後臺系統架構中之綠色圖形為需修改原有系統，紅色圖形為新增系統，故如附件所示之系爭整體解決方案之計程階段後臺系統架構為原告所提出，並非被告指示，故原告建置如附件中所示之後臺系統之費用即不得請求原告補償。縱認被告依約應補償原告費用，亦應扣除原告建置如附件所示後臺系統之費用，始符契約約定。但原告迄未證明所請求之費用中，非屬如附件中所示後臺系統費用之

金額為何，請求自屬無據等語，資為抗辯，並聲明：原告之訴駁回。願供擔保，請准宣告免予假執行。

三、兩造不爭執事項：

㈠被告為辦理「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運案」，於92年8月20日依促進民間參與公共建設法公告招商文件，徵求民間投資興建、營運、維護「高速公路電子收費系統」，原告提出投資計畫書參與甄審，經被告評決為最優申請人，兩造並於93年4月27日首次簽訂「高速公路電子收費系統建置及營運契約」。

㈡原告於94年10月18日提送「計次收費系統建置期全系統功能定性測試自主性查核驗證計畫書」（下稱94年全系統測試計畫書），經被告於94年10月21日同意備查。

㈢計次之國道電子收費系統於95年2月10日正式啟用，車內設備單元採用OBU。

㈣最高行政法院於95年8月3日以95年度判字第1239號判決撤銷被告評決原告為最優申請人之處分，被告據此辦理重為第二階段甄審作業，原告參與第二階段甄審仍被評決為最優申請人，兩造乃於96年8月22日二次簽訂「高速公路電子收費系統建置及營運契約」（下稱系爭契約），系爭契約除本契約外，共有9附件（共24冊）。

㈤系爭契約第4.3條「工作範圍內容之變更」約定：「本契約簽訂後，甲方（即被告，下同）得因公共利益之考量，指示乙方（即原告，下同）變更工作範圍內容，乙方應配合辦理。若乙方因甲方之指示而增加應支出之費用，甲方應補償之。」

㈥原告於98年間提交98年3月16日「自主性查核驗證總結報告」及98年3月16日「增訂第二次自主性查核驗證報告」（下分別稱98年查核驗證報告、98年第二次查核驗證報告）予被告。

㈦被告於98年4月1日召開「高速公路按里程電子收費通行費率之研究」案第4次工作討論會議。

㈧淡江大學受被告委託，於99年9月間提出「高速公路按里程電子收費通行費率之研究」期末報告。

㈨被告於99年11月16日邀集原告、淡江大學、乾瑞工程顧問股份有限公司（下稱乾瑞公司）召開「第3次計程收費區位研商」會議。

㈩被告於99年12月22日邀集原告、乾瑞公司召開「高速公路全面計程電子收費系統功能說明會」。

㈪就原告於99年11月16日「第3次計程收費區位研商」會議所提問題，被告以100年1月17日業字第1006000431號函覆原告。

㈫原告於100年6月29日以總發字第10000650號函提出爭整體解決方案，被告於100年7月15日以業字0000000000號函覆原告系爭整體解決方案。

㈬被告於101年6月13日召開系爭101年計程費率系統配合會議。

㈭被告於101年8月27日檢陳研議之高速公路計程收費階段通行費建議方案即三段式費率架構（固定免費里程、標準費率、長途費率），函請交通部同意。

㈮原告於102年1月30日與神通公司、鼎鼎公司簽訂「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」，復於102年1月31日與神通公司、大同科技公司簽訂「高速公路計程電子收費後臺開發契約」。原告已就「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」給付神通公司及鼎鼎公司合計4182萬1360元之開發費用；並就「高速公路計程電子收費後臺開發契約」給付神通公司、大同科技公司合計7833萬1016元之開發費用。

㈯原告於102年3月19日以總發字第10200403號函請被告確認「計程階段收費原則」，被告於102年4月3日邀集原告召開「計程階段收費原則及與民眾溝通方式」討論會，並於102年4月22日以業字第10260028591號函覆原告。

㈰國道高速公路全線於102年12月30日實施全面計程電子收費，採「每日行駛優惠里程」、「標準費率」、「長途折扣費

用」之三段式費率型式，車內設備單元採用etag。

㈥原告於104 年9 月11日以總發字第1040001480號函請求被告補償計程收費三段式費率程式設計相關費用1 億7238萬元，被告於104 年9 月18日以業字第1040035084號函覆拒絕補償。

四、本件兩造爭執之點：

㈠我國國道收費原採人工收費，收費方式為計次收費，即行經收費站時按次收取費用，於95年2 月10日首次啟用電子收費系統，採人工及電子併行收費，車內設備單元起初採用OBU，於101 年5 月15日起，車內設備單元採OBU 及etag併行，收費方式仍為計次收費。嗣後國道收費系統於102 年12月30日全面改行電子收費，且收費方式改為計程收費，費率型式為三段式費率，車內設備單元採用etag，合先敘明。

㈡就我國原採行之計次收費之費率型式，係車輛行經收費站時按次依標準費率收取通行費，概念分類上屬一段式費率。至就計程收費之費率型式而言，被告曾內部向交通部研議亦採取「一段式費率」，即以標準費率計算通行費，「走多少、付多少」，此有被告承辦人員致交通部次長99年11月2 日業密字第0999000154號簽1 份在卷可參（見司促卷第7 頁至第10頁）。惟國道電子收費系統自102 年12月30日採行全面電子計程收費後，費率型式係採固定免費里程（每日行駛里程≦20KM免費）、標準費率（20公里< 每日行駛里程≦200KM時採標準費率）、長途折扣費率（每日行駛里程> 200KM 時採長途折扣費率）之「三段式費率」，有被告網頁資料1 份在卷可佐（見司促卷第11頁及其反面），此節亦為被告所不爭（見本院卷四第55頁反面）。

㈢按「（工作範圍內容之變更）本契約簽訂後，甲方得因公共利益之考量，指示乙方變更工作範圍內容，乙方應配合辦理。若乙方因甲方之指示而增加應支出之費用，甲方應補償之。」，系爭契約第4.3 條定有明文。查原告本件主張因被告指示變更工作範圍為三段式費率系統，因而增加應支出之費

用1億2015萬2376元，被告應依系爭契約第4.3條，補償原告，是本件兩造爭執之點應在於：1.原告主張因被告指示變更工作範圍為三段式費率系統，因而增加應支出之費用，被告依系爭契約第4.3條，應補償原告，是否有理由？2.被告依系爭契約第4.3條，應補償原告之金額若干？

五、本院得心證之理由：

㈠原告主張因被告指示變更工作範圍為三段式費率系統，因而增加應支出之費用，被告依系爭契約第4.3條，應補償原告，為有理由：

1.三段式費率系統屬工作範圍之變更：

⑴按「於本契約簽訂後，乙方應依附件九第六冊『高速公路電子收費系統建置計畫書』之系統建置主計畫時程建置電子收費系統；乙方已經完成國道一號及國道三號計次電子收費系統之建置，至遲應於本契約簽訂日起十二個月完成國道五號頭城收費站主線南北向大小車及匝道小車電子收費車道建置及系統功能自主查核驗證。」；「乙方於契約規定時程內，至少應完成包括國道一號（含汐五高架段）、國道二號、國道三號、國道三甲、國道四號（清水-豐原端）、國道五號（南港系統交流道-蘇澳交流道段）、國道八號及國道十號等路線範圍轉換建置為計程收費系統。」，系爭契約第2.2.1、2.2.2條分別定有明文，是兩造於簽訂契約當時，國道電子收費系統雖仍處於計次收費階段，但已預計國道電子收費系統將改行計程收費方式。此由系爭契約附件九第六冊建置計畫書中原告提出之系統轉換計畫之前言記載（見本院卷一第314頁，下稱系爭系統轉換計畫）：「本公司採用二階段間接轉換方式，將目前之人工收費轉換至全面計程電子收費，針對各個階段的系統轉換，本公司已設計完整而妥善之系統轉換計畫及配套措施，期使每個階段的轉換皆能在最低社會成本下完成。本公司規劃系統轉換之特色為：（1）對用路人影響減至最小：以漸進方式實施電子收費；由計次電子收費轉換為計程電子收費階段時，車內設備單元仍可沿用

。（２）協助高公局轉置受電子收費系統影響之收費人員。（３）由計次收費階段轉換為計程收費階段時，前端系統硬體設備可沿用，後端系統之應用系統不變，但需要升級以增加資料處理速度及儲存容量，俾因應因系統轉換而增加之交易量」等語，亦可徵兩造於簽訂系爭契約當時，預計國道收費系統將分階段改至全面計程電子收費，原告已針對階段轉換提出前端系統硬體設備、後端系統應用系統之轉換計畫。

⑵既然兩造於簽訂契約當時，國道電子收費系統仍處於計次收費階段，且已預計國道電子收費系統將改行計程收費方式，原告亦已提出系統轉換計畫，則原告依系爭契約所應建置、營運之電子計程收費系統，究竟應具備因應何等計程階段費率型式之功能，換言之，原告在系爭契約之工作範圍為何，應於系爭契約中加以明定。原告之系爭契約之工作範圍為何，自首應從系爭契約（含本契約及附件）內容條款加以探究，究竟有無包括建置、營運計程階段三段式費率系統。查：

①系爭契約之第四章為工作範圍，4.2 部分為乙方工作範圍，其中第4.2.1.1 條約定：「（電子收費系統之建置）1.電子收費系統之規劃、設計、發展、施作與測試。」等語、第4.2.2.6 條約定：「（電子收費系統之營運及維護）6.因應甲方交通管理措施與通行費變更，應配合將電子收費系統設備或功能作適當之調整。」等語，尚無從由上開條文認定原告所應建置、營運之國道電子計程收費系統，包括三段式費率系統。

②系爭契約之附件八為「甲方92年8 月20日招商文件之申請須知及其附件」（下稱系爭招商文件，見本院卷一第136 頁至第142 頁），系爭招商文件第五章為系統功能需求架構及功能規範，5.3.1 部分為整體基本功能需求，其中第5.3.1.7 條雖約定：「系統必須可依時段或區域排程調變收費費率。」等語，然所謂三段式費率系統，除標準費率部分外，其餘為固定免費里程及長途折扣費率，均非依「時段」或「區域」排程調變收費之差別費率即得涵括，是無從由此認定原告

所應建置、營運之國道電子計程收費系統包括三段式費率系統。又5.3.3部分為後端系統功能需求，其中第5.3.3.4.6條雖約定：「系統必須具有費率設定功能，包括讓操作者調整費率、確認新費率、設定暫停收費或恢復收費等」等語，然此條係隸屬於「維運監控管理功能」項下，且自調整費率、確認新費率、暫停收費及恢復收費等費率設定功能，無從解釋出包括固定免費里程及長途折扣費率，又後端系統功能其餘部分係規範帳務管理功能、客服管理功能、收費違規處理功能、交通管理支援功能，悉數無從解釋出包括固定免費里程及長途折扣費率之三段式費率系統，是由系爭招商文件約定之系統功能需求架構及功能規範，亦無從認定原告所應建置、營運之國道電子計程收費系統，包括三段式費率系統。

③系爭系統轉換計畫前言雖載明「由計次收費階段轉換為計程收費階段時，前端系統硬體設備可沿用，後端系統之應用系統不變，但需要升級以增加資料處理速度及儲存容量，俾因應因系統轉換而增加之交易量」等語，然細繹系爭系統轉換計畫中之系統轉換規劃、系統轉換方式項下，均未提及包括固定免費里程、標準里程及長途折扣費率三段式費率系統，益徵原告所應建置、營運之國道電子計程收費系統並非三段式費率系統。

⑶又原告在系爭契約之工作範圍為何，尚可自系爭契約之履約階段加以考究，查：

①系爭契約第10.4.1條約定：「為保證乙方所建置之系統及相關設施達到功能、品質及安全要求，乙方應自費委託獨立、公正且經甲方同意之專業機構，執行查核、測試及認證工作並提出報告及結果證明文件。」等語；第10.5.1條約定：「乙方應於本計畫案各階段系統完成建置後，提送第10.4.1條專業機構執行查核、測試及認證報告及結果證明文件向甲方提出系統功能查核驗證之申請，依甲方指定之日期由甲方或其委託之第三人依本契約附件九第五冊『高速公路電子收費

系統建置及營運階段系統功能查核驗證方式說明書』及經核可之查核驗證計畫書進行查核驗證，以驗證系統功能符合契約要求。」等語。依此，原告於計畫案各階段系統完成建置後，應提出符合系爭契約第10.4.1條要求之文件向被告提出系統功能查核驗證之申請，由被告或委託之第三人依系爭契約進行查核驗證，確認原告建置之系統功能是否符合契約要求。

②兩造於93年4 月27日首次簽訂「高速公路電子收費系統建置及營運契約」後，原告於94年10月18日提交94年全系統測試計畫書予被告，經被告於94年10月21日同意備查。又兩造於簽訂系爭契約後，原告提交98年查核驗證報告、98年第二次查核驗證報告予被告等情，有被告94年10月21日業字第0940027441號函、94年全系統測試計畫書、98年查核驗證報告及98年第二次查核驗證報告各1 份在卷可稽（見本院卷一第147 頁至第313 頁反面）。細繹94年全系統測試計畫書、98年查核驗證報告及98年第二次查核驗證報告中，並無關於後端系統應具備固定免費里程及長途折扣費率功能之查核驗證，足見在系爭契約之履約階段，原告依系爭契約第10.4.1條提出系統功能查核驗證之申請時，後端系統功能並未具備包括固定免費里程、標準費率及長途折扣費率之三段式費率功能，惟仍經被告同意備查，亦未經被告異議原告建置之系統功能未符合系爭契約之要求，是由系爭契約之履約階段觀之，原告所應建置、營運之國道電子收費系統，實並未包括三段式費率系統。

⑷系爭契約內容條款無從解釋原告應建置、營運之國道電子收費系統，包括三段式費率系統，且自系爭契約之履約階段之查核驗證程序觀之，原告所應建置、營運之國道電子收費系統，並未包括三段式費率系統，已如前述，至於就三段式費率系統究竟是否涉及工作範圍之變更乙節，原告委託嚴慶齡中心就「事項一、本公司依『建置營運契約』及其附件所開發設計之計次電子收費系統，是否即已具備高公局在101 年

6月13日提出『固定優惠里程』、『標準費率』及『遞遠遞減長途優惠費率』之三段式費率所需各項功能？事項二、承上，如結論為否，若要具備『三段式費率』所需各項功能，是否需要重新開發設計後端系統？」，經嚴慶齡中心於106年10月2日出具之專家意見書（下稱系爭專家意見書，見本院卷三第3頁至第12頁反面），針對上開委託事項一部分，系爭專家意見書意見略以（標題編號①至④為本判決自行增加）：

①審視遠通公司提供的附件1徵求「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案招商文件內容，其中，第五章「系統功能需求架構及功能規範」中主要在規範電子收費系統要達到的功能需求，但對於爭議的一段式或是三段式收費原則惟有在5.3.1整體基本功能需求第7點中簡單地說明「系統必須可依時段或區域排程調變收費費率」。

②對應到遠通公司所提供附件2公司投標計畫書第一章「系統轉換計畫」的第一頁寫到『本公司規劃系統轉換之特色的第（3）點說明「由計次收費階段轉換為計程收費階段時，前端系統硬體設備可沿用，後端系統之應用系統不變，但需要升級以增加資料之處理速度及儲存容量，俾因應因系統轉換而增加之交易量」。同樣，在附件2投標計畫書的第3頁提及「依照本公司之計劃，在計次收費轉換為計程收費時，改變系統功能如下」包含：（1）輸入及處理資料量大幅增加。（2）收費區位增加。（3）通行費率改變，且各收費區位不同。（4）系統效能升級。（5）系統容量擴充。從以上五項改變系統功能的陳述內容來看，其並未提及計次以及計程的收費原則會有改變。故從上述的文字說明中，可以推知遠通公司當時在投標時認為招標文件中「系統必須可依時段或區域排程調變收費費率」，不管是在計次或是在計程的電子收費系統下，其收費原則是一致的。

③在計次的電子收費階段作業是跟人工收費併行，其依據車輛通過收費區位的數量進行收費，而不同車種（小型車、大型

車、聯結車）有不同的費率，在特殊節日（如過年）會有免收費的時段和區域，此收費原則呼應招商文件在5.3.1 整體基本功能需求第7 點的「系統必須可依時段或區域排程調變收費費率」的概念。在計次階段，以國道1 號為例，從基隆到高雄港第一、〇〇〇區〇〇道，全線374 公里，總共11個收費區位，車輛未經過收費區位時，並不需要繳交通行費。而在計程階段則是改成以行駛里程計算並支付通行費之收費原則，從投標文件中推論遠通公司實作的細節上是透過增加收費區位，再計算出每一個區位的里程數以及費用對應到交流道的起迄點（如交通〇〇〇區〇道〇〇〇路局所提供的國道計費門架座標及里程牌價表104.09.04 版）。若從遠通的投標計畫書中可理解，不管是計程或是計次階段，其收費原則簡單的說就是「過站（以前計次階段是收費站，計程階段是按里程所設置的門架）就收費，收費標準只有依據車種、區域跟時間的差異而已」，也是所謂的一段式的標準費率。

④後續高公局在101 年6 月13日提出的「固定優惠里程」、「標準費率」及「遞遠遞減長途優惠費率」三段式收費原則，除了一段式中的「標準費率」以外，多出「固定優惠里程」以及「遞遠遞減長途優惠費率」。也因為「固定優惠里程」以及「遞遠遞減長途優惠費率」的影響之下，系統需要採取日結歸戶的方式計算，這跟以往計次階段的程式設計邏輯顯然有差異，若要直接套用之前計次階段的程式設計邏輯到三段式收費原則恐有困難。舉例來說，在一段式收費原則的架構下，因為不考慮累計里程，就無法處理免費X 公里優惠以及遞遠遞減長途優惠費率的功能；另外，因為一段式收費原則〇〇〇區〇〇〇段以及車種費率等進行考量，故也無法處理因為「固定優惠里程」以及「遞遠遞減長途優惠費率」等需要識別車主身分並給予不同優惠的設計。綜上所述，若從遠通的投標計畫書中所提及的系統設計是基於一段式架構開發前提下，並無法適用於高公局在101 年6 月13日提出「固定里程優惠」、「標準費率」及「遞遠遞減長途優惠費率」

之「三段式費率」。

又針對上開委託事項二部分，系爭專家意見書意見略以（標題編號①至③為本判決自行增加）：

①一段式與三段式的收費原則差異對於硬體設備的變更，從目前遠通提供的說明中看不出來是否需要大幅度的改變，但對於後端系統邏輯的設計顯然是不同的思維，其差異說明如下：從系統的設計角度來看，最大的差異是「即時扣款」以及「日結歸戶」的設計邏輯差異。在一段式收費，只要過站就可以即時扣款如之前紅外線OBU 階段的扣款設計。然而，改成三段式收費原則，牽涉到免費20公里、長途優惠原則，則程式設計就不能沿用先前一段式收費的邏輯。在三段式收費原則下必須統計車主一整天的行為後，才能計算里程費用，此設計邏輯也是所稱的日結歸戶。舉例來說，車主在上午走8 公里，下午走13公里，必須合併加總，扣除每日優惠里程後收取1 公里的通行費。此外，三段式的日結歸戶還必須考量同車不同駕駛人變更（可能是因為過戶，或是長租型客戶變更）。即便是同一台車，在不同車主的情況下，勢必要將一天的行為分別看待，若以上述的例子來看，同一台車上午行駛8 公里，下午行駛13公里，但因為上下午是不同的車主，故在免費里程的額度下，不同車主應該分別都給予免費優惠。在一段式收費的情境下，由於沒有優惠里程的問題，故收費可以只考慮車的行為，至於是否為同一車主並不影響收費的結果，系統不需要進行額外的判斷。但是三段式收費情境下，從「車」的行為轉換成「人」的行為之收費模式，故除上述日結歸戶的程式設計邏輯以外，在考慮是否為同一車主時，系統應該在每日歸戶的同時與外部資料庫如監理站進行資料的交換，以確保車主正確性，避免未來的收費爭議。

②另外，「固定優惠里程」、「標準費率」及「遞遠遞減長途優惠費率」是三段式的基本收費原則，在此原則下要探討各種可能發生的情境以及高公局的需求確認。這些需求確認是系統開發前的第一步驟，用以明確後續系統開發的規格。需

求確認是資訊系統開發過程中最關鍵、最重要且最容易發生錯誤的部分，一般來說此階段是系統整體開發過程中最困難的一個階段，軟體需求分析必須從事大量的溝通工作，以及面臨需求會隨時間或不確定性而改變等問題，但若不謹慎面對此階段的工作會導致系統架構混亂甚至無法維護，嚴重可能造成系統功能上的缺陷。

③綜上所述，高公局在101年6月13日提出「固定優惠里程」、「標準費率」及「遞遠遞減長途優惠費率」之三段式費率，相較於一段式對於系統邏輯的設計顯然是不同的思維，故需要重新定義系統的規格與設計。

是由原告提出之系爭專家意見書足以佐證，三段式費率系統之系統設計邏輯，有別於一段式費率系統設計邏輯，需要重新定義系統之規格及設計，若原告於計程階段所需建置、營運之計程電子收費系統為三段式費率系統，顯然已經構成原告系爭契約工作範圍之變更。

⑸被告雖辯稱：系爭契約並未約定計程收費之計費方式云云，然：

①兩造於簽訂契約當時，國道電子收費系統仍處於計次收費階段，且已預計國道電子收費系統將改行計程收費方式，原告亦已提出相應之系統轉換計畫，然自系爭契約、系爭招商文件、系爭系統轉換計畫，及系爭契約履約階段之查核驗證程序，均無從得出原告之工作範圍包括建置、營運計程階段之三段式費率系統，均已如前述。且由系爭系統轉換計畫及系爭專家意見書可知，原告系爭系統轉換計畫中所謂由計次收費階段轉換為計程收費階段時，「前端系統硬體設備可沿用，後端系統之應用系統不變」，其前提在於計次階段與計程階段之系統設計邏輯相同，即均採一段式費率，計次階段後端系統之應用系統始可沿用至計程階段，若原告於計次階段需採行一段式費率以外之涉及系統設計邏輯變更之費率型式，即已超出原告系爭契約之工作範圍，不在原告「後端系統之應用系統不變」之保證範圍內。是縱系爭契約簽訂當時，

未於契約中載明工作範圍為一段式費率系統之文字，但由系爭契約、系爭招商文件、系爭系統轉換計畫綜合解釋，計次階段後端系統之應用系統需可沿用至計程階段，依系統設計邏輯，即指計程階段仍採走多少、算多少之一段式費率系統自明。至兩造間另案之本院104 年度重訴更一字第8 號判決理由雖認定「系爭契約訂定時並未約定計程收費之計費方式為一段式或三段式費率」、「兩造已就三段式費率架構達成合意，被告辯稱三段式費率非系爭契約範圍…並非可採」等語，然此部分僅屬判決理由之認定，且上開案件尚未確定，對本件尚無拘束力，附此敘明。

㉒原告於100 年6 月29日以總發字第10000650號函提出系爭整體解決方案，具體建議採「起程基本費」搭配「尖離峰差別費率」，並於100 年12月20日所提計程建置計畫書中載明「有關後端系統之營運規劃與系統開發將依計程收費方式與費率模式展開」等語等情，固有系爭整體解決方案及計程建置計畫書各1 份在卷可考（見本院卷一第54頁、第85頁反面），然依系爭契約第5.4.3 條約定：「甲方承諾於乙方完成建置計程電子收費系統前之六個月內，訂定『計程通行費率』，並陳報上級機關核定，以利計程電子收費之實施。」等語，是計程階段究竟要採行何種費率型式，依系爭契約上開約定，需由被告訂定後，陳報交通部核定確定，原告計程階段收費之後端系統之營運規劃與系統開發，本即繫於被告所訂計程收費方式與費率模式而定，原告縱在系爭整體解決方案中建議計程階段採有別於一段式費率之費率型式，及未一併提出系統建置之費用負擔議題，然計程階段所採費率型式本不僅限於走多少、付多少之一段式費率，僅係計程階段若採一段式費率，原告所建置營運之計次階段收費系統可沿用至計程階段，至於最終採行何者費率型式，係由被告決定，原告非不得提出費率型式建議，且系爭契約中本有關於工作範圍變更費用負擔之約定，是不得以此推論原告自陳系爭契約之工作範圍不僅限於一段式費率系統。

③被告尚以原告並未於費率研究案時對三段式費率提出任何異議，亦未主張不可行，且於被告於101 年6 月13日召開系爭101 年計程費率系統配合會議時，亦允諾三段式費率設計之技術上可行性云云。然依系爭契約第5.4.3 條約定，計程階段費率型式本係由被告訂定，並由交通部核定，原告應遵照辦理，尚無異議餘地，且原告就三段式費率技術上是否可行，及建置、營運三段式費率系統是否屬系爭契約工作範圍，實屬二事，不得以此逕論原告自陳系爭契約之工作範圍包括三段式費率系統。

④又94年全系統測試計畫書、98年查核驗證報告及98年第二次查核驗證報告，固均在國道電子收費系統尚採計次收費階段作成，然兩造於簽訂契約當時，已預計國道電子收費系統將改行計程收費方式，被告自應就原告所提上開自主查核驗證報告進行查核驗證，是否足以符合計次、計程階段之系統要求，原告以94年全系統測試計畫書經被告同意備查，且亦已提出98年查核驗證報告及98年第二次查核驗證報告為由，主張系爭契約下之原告工作範圍，並未包括三段式費率系統，難認無據。

⑤按「規費之收費基準，業務主管機關應考量下列情形，定期檢討：一、辦理費用或成本變動趨勢。二、消費者物價指數變動情形。三、其他影響因素。前項定期檢討，每三年至少應辦理一次。」，規費法第11條定有明文。次按「高速公路電子收費通行費費率標準、調整時機及方式，由甲方報奉核定後，乙方應即依照辦理，修改時亦同。」，系爭契約第11.4條定有明文。然上開規費法中所謂收費基準，應係指費率金額而言，在計次收費，係指經過收費站位時，每次所收取之費用，在計程收費，係指標準費率或長途折扣費率下每公里收取之費用為何，難認係指一段式或三段式費率之費率型式而言。又上開系爭契約第11.4條約定部分，與系爭契約第5.4.3 條約定同旨，計程階段費率型式本係由被告訂定，並由交通部核定，原告僅能依被告訂定之費率型式辦理，但被

告訂定之費率型式是否屬系爭契約工作範圍，則屬另事，非得逕依上開約定謂被告任何通行費政策之調整後訂定之費率型式，均屬原告系爭契約之工作範圍。

⑹被告另辯稱：本件為民間參與公共建設，不論被告採取一段式或三段式費率架構，建置計程電子收費系統確屬原告之契約工作云云。然原告在系爭契約之工作範圍為何，應自系爭契約之內容條款加以探究，苟三段式費率系統在原告之工作範圍，即應在系爭契約中加以明定，而由系爭契約、系爭招商文件、系爭系統轉換計畫，均無從得出原告之工作範圍包括建置、營運計程階段之三段式費率系統，不得僅以原告參與興建營運之範圍為國道電子收費，逕論被告無論計程階段採取何種費率型式，原告應就國道電子收費所有範圍之公共建設加以興建、營運，此種解釋實有悖於契約精神。

⑺被告末辯稱：系爭專家意見書內容不足供參云云。然：

①系爭專家意見書雖為原告於本件訴訟中自行委託嚴慶齡中心出具，然依嚴慶齡中心網頁資料所示（見本院卷二第177 頁至第184 頁），嚴慶齡中心為國立臺灣大學（下稱臺大）附屬機構，隸屬臺大工學院，為一財務獨立之非營利性工業研究單位，另由嚴慶齡中心提供之專利侵權鑑定服務內容說明可知，嚴慶齡中心得視專業領域委請臺大工學院及電資學院各系、所、中心相關專長教授或研究人員提供鑑定，是嚴慶齡中心就原告所詢原告原建置之計次電子收費系統有無具備三段式費率功能，是否需要重新開發系統等二問題，得委請臺大電資學院專業人員提供專業意見，應具提供軟體、資訊工程方面專業鑑定之能力。且原告委託鑑定之上開二問題，均屬軟體、資訊工程方面判斷事項，問題明確，經嚴慶齡中心附具體理由出具系爭專家意見書，尚不得僅以系爭專家意見書係由原告自行委託出具乙節，逕認系爭專家意見書為偏頗而不可採，應視系爭專家意見書內容是否專業、客觀而定。

②被告雖以原告未提供系爭契約所有文件云云，依系爭專家意

見書所載，原告委託嚴慶齡中心出具系爭專家意見書時確實僅提供系爭招商文件及系爭系統轉換計畫，惟被告並未具體指明原告漏未提供何項系爭契約文件，致影響嚴慶齡中心就委託事項之判斷，況就系爭契約之體系觀之（詳如附表所示），判斷原告在系爭契約之工作範圍有無包括計程階段之三段式費率系統，除系爭契約本契約外，即主要自系爭招商文件及系爭系統轉換計畫加以判定，無從認定原告有未提供必要契約文件之情事。

③被告又以：系爭專家意見書有越俎代庖進行契約解釋之嫌云云。然系爭專家意見書之委託事項一為：「本公司依『建置營運契約』及其附件所開發設計之計次電子收費系統，是否即已具備高公局在101 年6 月13日提出『固定優惠里程』、『標準費率』及『遞遠遞減長途優惠費率』之三段式費率所需各項功能？」等語，此事項涉及乃原告建置營運之計次階段電子收費系統，自軟體及資訊工程角度加以判斷，有無具備三段式費率之功能，無涉系爭契約解釋。況系爭專家意見書之內容，僅為原告本件訴訟之證據方法之一，就系爭契約之解釋，屬本院之職權，系爭專家意見書之內容，本院自得加以審酌判斷是否可採，本無任何拘束本院判斷之效力。

④被告復以：日結歸戶原則係因原告採主線收費，與三段式費率系統無關云云。然就系爭專家意見書委託事項二部分，系爭專家意見書業已表明自系統設計之角度觀之，一段式及三段式費率系統，兩者後端系統設計邏輯最大差異即為前者採即時扣款，後者採日結歸戶，所謂日結歸戶原則，即係在三段式收費原則下，必須統計車主一整天的行為後，才能計算里程費用。被告雖以前詞置辯，但被告未能舉出答辯所憑依據，難以逕採。

2.被告指示原告變更工作範圍為建置營運三段式費率系統：

⑴依系爭契約第5.4.3 條之約定，計程通行費之費率，本即應由被告訂定，並陳報交通部核定，故僅被告有計程通行費費率之訂定權，原告縱曾提出在計程階段採有別於一段式費率

之費率型式，純屬建議性質，已如前述。又被告於101 年6月13日召開系爭101 年計程費率系統配合會議，且已於101年8 月27日檢陳研議之高速公路計程收費階段通行費建議方案即三段式費率架構（固定免費里程、標準費率、長途費率），函請交通部同意等情，均為兩造所不爭執。觀之系爭101 年計程費率系統配合會議之會議紀錄記載略以（見本院卷一第337 頁反面至第338 頁反面）：「遠通公司認為，關於高公局所提計程通行費率採三段式模式，目前尚在立法院溝通中，考量營運及財務風險，以及民眾接受度，對遠通公司之計程相關系統設計與開發仍存在高度不確定因素，高公局是否履行建置營運契約5.4.3 仍有疑慮。但高公局認為計程費率架構及時段、路段差別費率已告知遠通公司，遠通公司可在免費里程、費率及長途優惠等參數值做彈性設計，因此已完成建置營運契約5.4.3 有關計程通行費率告知之約定。」等語，可見被告於系爭101 年計程費率系統配合會議中明確表示已依系爭契約第5.4.3 之約定，告知計程通行費費率採行固定免費里程、標準費率、長途優惠之三段式費率，是被告業於系爭101 年計程費率系統配合會議指示原告變更計程階段工作範圍為建置、營運三段式費率系統甚明。

⑵被告雖辯稱：倘計程階段繼續採用OBU ，原告不需修改系統以採行三段式費率，於計程階段電子收費系統後端系統需大幅度修改，係因原告提出系爭整體解決方案後，改採etag所致云云。然：

①被告於99年12月22日邀集原告、乾瑞公司召開「高速公路全面計程電子收費系統功能說明會」乙情，為兩造所不爭執，依上開說明會之會議紀錄所示（見本院卷二第79頁反面），原告於說明會中，業就計程費率若採三段式費率，用路人須於同一旅次不更換OBU 之卡片。且依原告於上開說明會中所提簡報（見本院卷二第98頁及其反面），亦已說明OBU 若採三段式費率，系統配合方式之前提要件為需以旅次計算、用路人不得中途換卡，並評估技術流程之影響，且明確說明「

技術可行但需前提條件配合」，難認原告有於上開說明會中承諾OBU於計程三段式費率階段，不需修改後端系統即可採用。

㈡又原告於100年6月29日提出之系爭整體解決方案，系爭整體解決方案提出目的係將車內設備單元由OBU改為etag乙情，有原告100年6月29日總發字第10000650號函1份在卷可稽（見本院卷一第340頁至第346頁）。OBU、etag均為車內設備單元之一種，原告主張原計次階段之後端系統需修改係因計程費率型式由一段式費率改為三段率費率所致，業據原告提出系爭專家意見書為證，堪認有據。被告辯以原計次階段之後端系統需修改係因OBU改為etag所致云云，僅提出內部意見1份為憑（見本院卷四第224頁），未提出外部專家意見佐證，難以逕採。

3.被告係因公共利益，指示原告工作範圍變更為建置、營運三段式費率系統：

被告於101年8月27日，依系爭契約第5.4.3之約定，以101年8月27日業密字第1010090121號函，陳報高速公路計程收費階段通行費建議方案即三段式費率架構（固定免費里程、標準費率、長途費率）予交通部核定乙情，為兩造所不爭執，依上開函文說明段所示（見本院卷三第180頁），被告就計程階段費率型式，經綜合研議後，基於鼓勵長途車輛使用國道，回歸高速公路原設置目的及減輕該類型用路人通行費負擔，同時兼顧短程用路人之需求使用，並賦予計程階段交通管理措施之應用彈性等前提下，被告建議計程通行費率採三段式架構，其優點為可使用路人及早熟悉及適應費率架構，以利未來連續假期或特殊節日時各項交通管理措施之推動，堪認被告係因公共利益，指示原告工作範圍變更為建置、營運計程階段三段式費率系統無訛。

㈢被告依系爭契約第4.3條，應補償原告1億2015萬2376元：

1.按「（工作範圍內容之變更）本契約簽訂後，甲方得因公共利益之考量，指示乙方變更工作範圍內容，乙方應配合辦理

。若乙方因甲方之指示而增加應支出之費用，甲方應補償之。」，系爭契約第4.3條定有明文。查被告因公共利益，指示原告工作範圍變更為建置、營運計程階段三段式費率系統，已如前述，又原告已於102年1月30日與神通公司、鼎鼎公司簽訂「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」，復於102年1月31日與神通公司、大同科技公司簽訂「高速公路計程電子收費後臺開發契約」。原告已就「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」給付神通公司及鼎鼎公司合計4182萬1360元之開發費用；並就「高速公路計程電子收費後臺開發契約」給付神通公司、大同科技公司合計7833萬1016元之開發費用，亦為兩造所不爭執。觀之上開「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」，係針對計程階段電子收費，MD系統之開發、建置；「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」則係針對計程階段電子收費，CRM、PORTAL系統之開發、建置。又MD系統包含交易資料接收、車牌辨識、違規判案等功能；CRM系統為客戶關係管理系統，功能包含帳號權限、事件管理、客戶資料管理、外撥管理、客戶聯繫、服務開通管理、簡訊平台、付款平台、行銷管理功能；PORTAL系統包含用路人自助查詢CSS網站、經銷商網站、企業客戶查詢網站、介接平台、ETC Club等功能，為被告所不爭（見本院卷二第10頁），是MD系統、CRM系統、PORTAL系統均屬電子收費後端系統之一環。原告業已舉證證明三段式費率之系統邏輯設計有別於一段式費率系統，需要重新定義後臺系統規格與設計，且原告於簽訂上開契約，重新建置開發上開後端系統後，計程階段三段式費率系統確實於102年12月30日上線啟用，是原告請求被告補償因簽訂「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」、「高速公路計程電子收費後臺開發契約」所生費用共1億2015萬2376元（計算式：4182萬1360元＋7833萬1016元＝1億2015萬2376元），應屬有據。

2.被告雖辯稱：修改系統係因原告於系爭整體解決方案中提出車內設備單元由OBU改為etag，如附件所示之後臺系統均係

因改採etag後始需建置，此為原告自行提出，因此所生之費用自應由原告負擔云云。然計程階段電子收費系統後臺系統需變更係因計程階段行三段式費率系統所致，難認因車內設備單元由OBU 改為etag所致，業如前述。且原告雖於系爭整體解決方案中提出如附件所示之後臺系統架構（見本院卷一第91頁反面），然原告提出系爭整體解決方案之時點為100年6 月29日，目的在於將車內設備單元由OBU 轉換至etag，被告係直至系爭101 年計程費率系統配合會議始依系爭契約第5.4.3 條之約定訂定計程階段之費率型式採取三段式費率，已如前述，故原告提出系爭整體解決方案時，尚未確定計程階段之費率型式採行三段式費率，如附件所示之後臺系統架構，尚係以沿用計次階段系統架構為前提加以規劃，益徵原告在系爭整體解決方案中所提之後臺系統架構，非因應三段式費率系統所提出，被告自不得執此辯以如附件所示後臺系統架構所生費用均應由原告自行負擔。

㈢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；又遲延之債務，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 條定有明文。查原告本件請求被告給付之債務為無確定期限之債務，前經原告聲請向被告核發支付命令，經臺灣新北地方法院核發105 年度司促字第7398號支付命令，該支付命令已於105 年4 月6 日送達被告，有臺灣新北地院送達證書1 份在卷可考，已生催告給付之效力，依前開法律規定，被告應負遲延責任，原告得請求被告自105 年4 月7 日起至清償日止，按年息5 %計算之利息。

㈣被告雖聲請將本件囑託財團法人中華工商研究院（下稱中華工商研究院）鑑定，鑑定事項為：一、原告在計次收費階段

所建置之國道電子收費系統，於計次收費階段轉換至計程收費階段時，依據原告所提出之系爭整體解決方案，是否須另行設計並重新建置收費系統？抑或只需將計次階段之收費系統微調功能及擴充原設備容量即可符合建置營運契約？二、承上，原告因此而另行設計並重新建置收費系統或微調計次階段之收費系統功能及擴充原設備容量之合理必要費用若干？三、原告與神通公司、大同科技公司簽訂之「高速公路計程電子收費後臺系統開發契約」，神通公司與大同科技公司所完成之計程階段電子收費帳務系統、CRM 系統、Portal系統，請說明與三段式費用有關之部分為何。承上，「高速公路計程電子收費後臺系統開發契約」中與三段式費率有關之系統建置之合理必要建置費用若干？四、原告與神通公司、鼎鼎公司簽訂之「高速公路計程電子收費MD系統開發契約書」，神通公司與鼎鼎公司所完成之MD系統即計程收費電子收費資料處理中介整合系統，請說明與三段式費用有關之部分為何。承上，「高速公路計程電子收費MD系統開發契約書」中與三段式費率有關之系統建置之合理必要建置費用若干？然就中華工商研究院有無鑑定本件上開事項之能力，被告係以兩造於另案臺灣高等法院105 年度重上字第576 號案件中，業已合意送交中華工商研究院鑑定，且中華工商研究院具有合理工期、合理費用之鑑定能力云云，然依中華工商研究院之網頁資料所示（見本院卷四第76頁），中華工商研究院係就建築工程方面具有合理工期、合理費用之專業能力，本件事涉軟體、資訊工程專業，中華工商研究院是否具有鑑定之能力，即屬有疑，尚不得以兩造業於另案合意交由中華工商研究院鑑定，逕予推論具備鑑定之能力。再者，被告之聲請鑑定事項一、二，業已設限鑑定機關僅依據原告提出之系爭整體解決方案判斷，然系爭整體解決方案之目的係在於將車內設備單元由OBU 改為etag，系爭整體解決方案非在處理因應電子收費系統計程階段將採行三段式費率之系統功能配合問題，被告上開限制有所不當，且無助於釐清本件爭點，

被告上開證據調查聲請核屬不必要，應予駁回，併予敘明。

六、綜上所述，被告基於公共利益，於101年6月13日在系爭101年計程費率系統配合會議指示原告工作範圍變更為建置、營運計程階段三段式費率系統，原告因而簽訂「高速公路計程電子收費MD系統開發契約」、「高速公路計程電子收費後臺開發契約」，以開發建置三段式費率系統所需後臺系統，並支出費用共1億2015萬2376元，原告依系爭契約第4.3條之約定，請求被告補償上開費用，應屬有據。從而，原告依系爭契約第4.3條之約定，請求：被告應給付原告1億2015萬2376元，及自臺灣新北地方法院105年度司促字第7398號支付命令送達被告之翌日即105年4月7日起至清償日止，按年息5％計算之利息，為有理由，應予准許。又兩造陳明願供擔保，聲請宣告假執行或免為假執行，經核均與規定相符，爰分別酌定相當之擔保金額宣告之。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，核與判決之結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　2　　月　　22　　日

民事第一庭　　法　官　李子寧

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。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　　108　　年　　2　　月　　22　　日

書記官　簡素惠

附件：原告系爭整體解決方案第52頁投影片

附表：系爭契約之文件目錄

本別	契約文件名稱
1	本契約

（續上頁）

2	本契約附件一：議約確定條款	
	本契約附件二：高速公路電子收費系統營運績效評估辦法	
	本契約附件三：高速公路電子收費系統協調委員會組織章程	
3	本契約附件四：招商文件第（一）號、第（二）號及第（三）號補充說明	
	本契約附件五：甲方就招商補充文件對乙方釋疑之書面說明	
	本契約附件六：甲方95年12月5日招商補充文件	
	本契約附件七：甲方申請須知對乙方釋疑之書面說明	
	本契約附件八：甲方92年8 月20日招商文件之申請須知及其附件	
4	本契約附件九：乙方	第一冊：投資計畫書總摘要
5		第二冊：建置營運公司籌組計畫書
6		第三冊：系統功能說明書（二之一）
7		第四冊：系統功能說明書（二之二）
8		第五冊：建置及營運階段系統功能查核驗證方式說

（續上頁）

	依據議約確定條款修訂之投資計畫書	明書
9		第六冊：建置計畫書
10		第七冊：營運計畫書（二之一）
11		第七冊：營運計畫書（二之二）
12		第八冊：財務計畫書
13		第二冊：建置營運公司籌組計畫書（附冊）
14		第三冊：系統功能說明書（附冊五之一）
15		第三冊：系統功能說明書（附冊五之二）
16		第三冊：系統功能說明書（附冊五之三）
17		第三冊：系統功能說明書（附冊五之四）
18		第三冊：系統功能說明書（附冊五之五）
19		第六冊：建置計畫書（附冊）
20		第七冊：營運計畫書（附冊六之一）
21		第七冊：營運計畫書（附冊六之二）
22		第七冊：營運計畫書（附冊六之三）

（續上頁）

23		第七冊：營運計畫書（附冊六之四）
24		第七冊：營運計畫書（附冊六之五）
25		第七冊：營運計畫書（附冊六之六）

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。