臺灣高等法院民事判決

104年度建上字第31號

上　訴　人　泛亞工程建設股份有限公司
法定代理人　張文城
訴訟代理人　黃郁婷律師
複代 理 人　楊嘉文律師
被上 訴 人　交通部高速公路局
法定代理人　趙興華
訴訟代理人　賴雪梅律師
　　孔繁琦律師
　　黃豐玢律師

上列當事人間請求給付趕工費用事件，上訴人對於中華民國104年1月23日臺灣臺北地方法院103年度建字第138號第一審判決提起上訴，本院於108年1月9日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，及其假執行之聲請，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判均廢棄。

被上訴人應給付上訴人新臺幣貳仟陸佰伍拾柒萬柒仟參佰伍拾肆元，及自本判決確定之日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

第一、二審（除確定部分外）訴訟費用由被上訴人負擔百分之九十六，餘由上訴人負擔。

本判決所命之給付，於上訴人以新臺幣捌佰捌拾陸萬元供擔保後得假執行；但被上訴人如以新臺幣貳仟陸佰伍拾柒萬柒仟參佰伍拾肆元預供擔保後得免為假執行。

事實及理由

壹、程序方面：

上訴人法定代理人原為郭建忠，於本院審理中變更為張文城，有經濟部函及公司變更登記表可憑，並據其具狀聲明承受訴訟（見本院卷二第3-10頁）。又被上訴人原名「交通○○○區○道○○○路局」，嗣因機關整併，更名為「交通部高

速公路局」；其法定代理人原為陳彥伯，於本院審理中變更為吳木富，再變更為趙興華，分別有交通部函、交通部高速公路局函可按，並據其具狀聲明承受訴訟（見本院卷二第20、22、27、29、161、164、210頁），核無不合，均應予准許。

貳、實體方面：

一、上訴人主張：兩造於民國98年5月22日簽訂國道2號拓寬工程第H52標契約（下稱系爭契約），約定由伊以新臺幣（下同）11億8,600萬元承攬施作「國道2號拓寬工程第H52標」工程（下稱系爭工程），原定工期為944日曆天，自98年6月1日開工起算，預定完工日為100年12月31日。但於履約期間，行政院公共工程委員會（下稱工程會）范良錡主任委員於98年10月10日至系爭工程現場訪視後，在會議中指示被上訴人可善用採購法縮短工期給予獎勵金的策略，激勵廠商在確保工程品質及安全之前提下壓縮工期，就已決標訂約之公共工程，可依「公共工程趕工實施要點」辦理趕工作業，提前完工，以疏解國道2號之壅塞。被上訴人系爭工程之代表工程司即監造單位台灣世曦工程顧問股份有限公司（下稱世曦公司），乃於98年10月20日召集相關單位及各承包商，依工程會主任委員上開指示召開協調會，並作成提早半年即至100年6月30日前完成全線通車之結論。復要求伊於98年10月31日提出趕工計畫，且以98年11月1日為趕工日期起點，並於98年10月30日函知伊，依公共工程趕工實施要點提報趕工作業之可行性及實施策略。而被上訴人所屬之拓建工程處（下稱拓建處）復於98年11月23日召開趕工檢討會議，作出系爭工程應依國道2號拓寬工程「提前通車路段趕辦計畫」訂定之4階段里程碑配合趲趕工進，相關工程之趕工計畫均依公共工程趕工實施要點辦理。世曦公司並於98年12月3日再度發函指示伊提出趕工計畫，伊乃於98年12月7日提送系爭工程提前通車趕辦計畫第一版予監造單位核備；拓建處於99年1月22日再召開趕辦計畫推動會議，並作出國道2號拓寬工

程「提前通車路段趕辦計畫」所需相關經費已納入修正計畫內，經行政院經建會審議在案，並請各標承包商備妥相關修約文件，提送契約變更計畫送監造單位審核之結論。然拓建處卻突然於99年7月8日通知監造單位終止系爭工程之趕工計畫，世曦公司旋於99年7月23日函知終止趕工計畫，並請伊提報契約變更計畫，以利後續契約變更預算書之編列。伊嗣於99年10月14日、100年1月6日通知世曦公司，請求就實際支出之趕工費用辦理契約變更及進行議價，又於100年3月1日、8月1日通知拓建處，請求辦理契約變更給付趕工相關費用，再於100年9月21日、11月14日要求被上訴人就已發生之趕辦工程儘速辦理契約變更及付款。但被上訴人卻於100年12月14日函覆伊拒絕履行。是本件因工程會主任委員指示啟動趕工作業，拓建處、世曦公司亦表示請伊儘速提出趕工計畫，相關費用並已納入修正計畫內，並經行政院經建會審議在案，依系爭契約一般條款第E.1、E.2條約定，趕工計畫確屬契約變更之一種，並按公共工程趕工實施要點第6點之規定，被上訴人自應就趕工相關費用負擔給付之義務及賠償責任。兩造就趕工計畫業已明示互相意思表示一致，契約已經成立，被上訴人自應負契約履行之責。又伊履行被上訴人之趕工指示而增加支出必要費用，依工程有償原則及工程變更後承包商得要求增帳計價給付之工程習慣，並得適用或類推適用政府採購法第64條及政府採購契約要項第66條之規定，請求給付趕工費用。且被上訴人因伊之趕工，獲有營建完成、已通車使用中之實體構造物，亦因而受有利益，伊辦理趕工因而增加人員及機具費用2,531萬1,766元，及增加土方堆置場費用111萬8,373元，加計營業稅後總計為2,775萬1,646元（〈25,311,766+1,118,373〉x 1.05=27,751,646，元以下四捨五入，下同）等情。爰依系爭契約一般條款第E.1、E.2條、公共工程趕工實施要點第6點、民法第153條第1項、第161條、第216條、第220條、第224條、第490條第1項、第491條、第509條、第148條、第179條，及類推適用政府採購

法第64條、政府採購契約要項第66條之規定，求為被上訴人給付2,775萬1,646元及自起訴狀繕本送達翌日起按法定利率計算遲延利息之判決。原審就此部分為上訴人敗訴之判決，上訴人提起上訴，於本院聲明：㈠原判決關於駁回上訴人後開第㈡項之訴部分廢棄。㈡被上訴人應給付上訴人2,775萬1,646元及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。（至上訴人於原審另請求給付雜項費用27萬元部分，經原審駁回，上訴後上訴人已捨棄該部分請求，撤回該部分上訴，並減縮上訴聲明如上〈見本院卷二第210頁、卷三第175頁〉，依民事訴訟法第446條第1項以及第255條第1項第3款規定尚屬無礙，該雜項費用27萬元部分業已確定，非本院審理範圍，不另贅述）

二、被上訴人則以：上訴人所提出之趕工計畫未經伊同意核定，兩造亦未依系爭契約一般條款第E.10條之約定辦理契約變更，則就契約變更之內容，兩造實未達成意思表示一致，且亦未經契約明文約定之程序辦理契約變更，兩造就趕工計畫之往來討論以及上訴人所提出趕工計畫，依系爭契約一般條款第E.3條之約定，均係伊督導上訴人履約之依據及契約變更預算書編列之參考，並無拘束兩造之效力，兩造間就趕工契約成立及契約變更部分之意思表示尚未合致，伊亦未要求上訴人於契約成立及契約變更完成前先行趕工，兩造自無依民法第153條規定成立契約，上訴人自不得請求趕工報酬。而上訴人所請求之趕工費用，其性質為完成趕工工作之承攬報酬，請求權時效應為2年；伊已於99年7月23日函知上訴人停止趕工作業，並於同日送達上訴人，復於100年12月14日發函拒絕給付上訴人趕工費用，上訴人於翌日收受該函文，是上訴人就趕工費用之請求權行使，應自99年7月23日或100年12月15日起算，上訴人遲至103年3月27日始提起本件訴訟，顯已罹於民法第127條第7款規定之2年時效消滅。上訴人雖於100年12月30日向工程會採購申訴審議委員會提起調解，

然工程會已於101年10月5日作成調解不成立決議，依民法第133條規定時效視為不中斷。又公共工程趕工實施要點第1點、第2點、第3點，均清楚表明趕辦費用應以具有實質趕辦效益，始得請求，上訴人以公共工程趕工實施要點第6點為其請求權基礎，仍應以其趕工已生趕辦成效為前提，倘對機關並無實質趕辦成效，僅承包商自行投入無實益資源於非關鍵工程或承包商原已落後進度而仍強要機關負擔費用，顯與本要點規範意旨不合。伊否認上訴人主張之各項費用係因趕工所額外之支出，而上訴人並未舉證說明其所主張之各項支出費用，究係為履行原契約所應支出之部分，或係因趕工所額外支出之部分，復未能舉證其所支出之趕工費用已生趕辦實益，暨伊有於趕工計畫同意前先行通知上訴人辦理趕工，自不得請求該等費用。況上訴人於98年11月開始執行趕辦計畫前即98年10月間之基礎、墩柱、帽梁及第一階段橋面版等實際完成數量，分別落後原核定網圖所預計數量各達22墩、26墩、20墩及2跨，至終止趕辦計畫之99年6月間，其實際完成數量仍落後原核定網圖進度，部分更有擴大落後趨勢，顯見上訴人自工程開工後截至趕辦計畫終止時，早已有施工進度落後原核定網圖之延誤，縱認其有額外投入任何費用，亦與趕辦計畫無涉，僅為單純追趕補足其原所落後施工進度，不具有趕工實益。又有無趕辦成效，應以「關鍵工程」實際進度判斷有無實質趕辦成效，自不得以包括其他非關鍵工程之「整體」施工進度來判斷，以免承包商僅投入資源於其他非關鍵工程，反而未對關鍵工程達成效益，卻得向機關請求趕辦費用；工程進度有無落後，亦應以關鍵工程或要徑工程為判斷，否則有可能產生上訴人僅先施作無關緊要之工作，但實際工程主體或要徑工程均未施作，而產生整體工程進度並未落後之假象；故上訴人以「整體」工程施工進度謂其進度超前或有趕辦實益存在，實屬無據。又監造單位世曦公司曾多次召集包含上訴人在內之國道2號拓寬工程各標承包商協調土方供需、撥運及交換近運利用之會議，並就上訴人主張

因趕工計劃產生剩餘土方無處可堆置，而將另租地暫置等情，則回覆指示上訴人可啟動將所餘土方運至所指定其他仍可收土之暫置場地點，且係上訴人未按原核定時程施作而造成遲延回填及遲延提送彙整資料，致有所稱餘土無從堆置情形，此乃歸責於上訴人自己事由，與趕工計劃無關，上訴人自不得向伊請求另行承租土方堆置場費用111萬8,373元等語，資為抗辯。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為假執行。

三、查兩造於98年5月22日簽訂系爭契約，由上訴人承攬系爭工程之施作，被上訴人並指派世曦公司為工程司，代表其負責督導系爭工程之履行施工及監造。系爭工程於98年6月1日開工，原預定於100年12月31日完工，嗣因代辦桃園縣政府「桃園市及八德市沿線雨水下水道工程」等工項，准予工期展延92日，上訴人於101年4月1日如期完工，並經被上訴人於同年11月27日驗收完畢之事實，有系爭契約（見原審卷一第20-25頁）、工期展延申請總表、工程結算驗收證明書（見原審卷一第188、190頁）可憑，並為兩造所不爭。上訴人主張被上訴人之代表工程司世曦公司於98年10月間因工程會主任委員視察時於會議指示可依「公共工程趕工實施要點」辦理趕工，以提前通車。伊乃依世曦公司函示提報趕工計畫供審查，且以98年11月1日作為趕工日期起點，100年6月30日完成全線通車為目標，伊即依趕工目標增加相關人力及機具、設備積極趕工，並經世曦公司提報被上訴人轉陳上級單位核辦中。詎99年7月8日被上訴人拓建工程處以拓工字第0990005797 號函知世曦公司修正通車規劃方案，將系爭工程之H52標自趕辦計畫工程標段中刪除。雖被上訴人嗣已不欲進行系爭工程之趕辦計畫，但伊為辦理趕工所增加之人力、機具費用計2,531 萬1,766 元，並因此增加之土方堆置場費用111萬8,373元，加計5%營業稅後總計為2,775萬1,646元，被上訴人仍給付予伊等情，被上訴人則否認趕工契約業經兩造意思表示合致成立，並以上揭情詞置辯，茲就兩造爭點一一

論述如下：

㈠系爭契約之趕工計劃是否於未完成契約變更前即由被上訴人指示先行趕工？上訴人得否依「公共工程趕工實施要點」第6點規定請求被上訴人補償所增加之必要費用？

1.查工程會主任委員范良錡於98年10月10日至國道2號拓寬計畫及國道1號五股楊梅段拓寬工程之工地現場訪查，並於該次訪查會議中指示略以：國道2號拓寬計畫及國道1號五股楊梅段拓寬工程為進出國門每天必經之高速公路，亦為目前推動中重大公共建設的2個指標性工程，請工程主辦機關善用採購法縮短工期給予獎勵金的策略，以激勵廠商在確保工程品質及安全之前提下壓縮工期，其屬已決標訂約公共工程，可依「公共工程趕工實施要點」辦理趕工作業等情，有該次訪查會議紀錄在卷可稽（見原審卷一第27頁）；嗣世曦公司於98年10月20日即召集相關單位，就上開工程會主任委員之訪視指示事項召開協調會議，並作成會議結論略以：初步共識以配合提早至100年6 月30 日前完成全線通車為目標，請H21A、H31、H42、H52（即系爭工程）、H62標承商於98年10月31日前，提出趕工計畫供監造單位審查，並以98年11月1日作為趕工日起始點，有該次會議紀錄在卷可按（見原審卷一第29頁）；被上訴人之拓建處復於98年11月23日召開「國道2號拓寬工程」趕工檢討會議，並作成會議結論記載略以：「㈠請各標依國道2號拓寬工程『提前通車路段趕辦計畫』（詳附件）訂定之4階段里程碑，配合趲趕工進。㈡有關各標趕工所須增加人、機、料、管線遷移、交通維持、相關配合作業等費用，請監造單位暨專業技術顧問參照工率及市場行情合理估算。另為提高趕工工率，部分工項請監造單位暨專業技術顧問就工法、材料等研議辦理方式，一併納入趕工成本內估算。…㈣國道2號拓寬工程之趕工計畫，均依行政院公共工程委員會訂定之『公共工程趕工實施要點』規定辦理，…」（見原審卷一第32頁），並有該次會議附件之提前通車趕辦計畫中，有關H52標（即系爭工程）趕辦事項記

載略以：「依據H52標施工作業規劃，第一階段東、西行線第19、20單元（16K+ 831～17K+712）結構體施工，其東行線第19、20單元將配合H61標之大湳高架橋東行線、大湳交流道R1、L1、R3匝道由原預定100.10.10完成通車提前至99.12.31通車，共提前284天；第二階段為東、西行線第14單元～第18單元（14K+886～16K+831）結構體施工，配合由原預定100.10.10完成通車提前至100.06.30全部完工通車，共計提前102天。」（見原審卷二第197頁背面）及記載系爭工程即H52標工程趕辦計劃增加之直接工程費約共需8,273萬8,240元（見原審卷二第200頁）。世曦公司即依拓建處上開98年11月23日會議紀錄函示，於98年12月3日發函予上訴人：「敬請各標承包商於98年12月7日前，依上述會議結論㈠『請各標依國道2號拓寬工程〈提前通車路段趕辦計劃〉（詳附件）訂定之4階段里程碑，配合趲趕工進，提出趕辦施工計劃，計劃內容應含時程網圖需配合調整部分、該部分工程費，及所需增加之費用（機具、設備與人力），俾利研議後續趲趕及修約事宜。」（見原審卷一第33-34頁），上訴人即依其函示於98年12月7日提送系爭工程提前通車趕辦計畫第一版予世曦公司（見原審卷二第204-227頁），並計算所需增加之費用（機具、設備與人力）約為3,414萬3,378元（見原審卷二第226面背面、227頁）。拓建處復於99年1月22日召開趕辦計畫推動會議，其會議紀錄並載明「㈠國道2號拓寬工程『提前通車路段趕辦計畫』所需相關經費已納入國道2號拓寬工程建設計劃修正計畫內，並經行政院經建會審議在案；趕辦計畫亦已陳報交通部核可中，為如期完成趕工目標，目前已刻不容緩，請各承包商應積極預備相關資源動員辦理。㈡本處所陳報國道2號拓寬工程『提前通車路段趕辦計畫』，將依據『公共工程趕工實施要點』規定，奉核後於各標採修約方式辦理，相關修約文件（包含各標趕工計劃、網圖及預算等）請各標承包商儘速備妥並提送契約變更計劃送監造單位暨專業技術顧問審核；……，趕工費用之擬編請

監造單位暨專業技術顧問針對所須增加之人、機、料、交通維持等相關費用預先編列，以利本案核定後儘速完成相關契約變更程序。」（見原審卷一第36頁），而世曦公司就上訴人所提送上揭系爭工程提前通車趕辦計畫，亦仍於99年4月14日覆稱「相關趕辦計劃，本處業已提報業主轉陳上級單位核辦中。」（見原審卷一第37頁）。惟拓建處卻於99年7月8日函知將系爭工程自提前通車路段趕辦計畫中刪除，並由世曦公司於99年7月23日通知上訴人（見原審卷一第38-40頁），被上訴人對其於99年7月23日函知上訴人停止趕工作業之事實，亦不爭執，則依上揭世曦公司98年10月20日召集相關單位所作成會議結論以：初步共識以配合提早至100年6月30日前完成全線通車為目標，請H21A、H31、H42、H52（即系爭工程）、H62標承商於98年10月31日前，提出趕工計畫供監造單位審查，並以98年11月1日作為趕工日起始點等情以觀，及嗣後拓建處復於98年11月23日召開「國道2號拓寬工程」趕工檢討會議，請各標依國道2號拓寬工程『提前通車路段趕辦計畫』訂定之4階段里程碑，配合趲趕工進等情，更於99年1月22日召開趕辦計畫推動會議，會議紀錄載明提前通車路段趕辦計畫所需相關經費已納入國道2號拓寬工程建設計劃修正計畫內，並經行政院經建會審議在案；趕辦計畫亦已陳報交通部核可中，為如期完成趕工目標，目前已刻不容緩，請各承包商應積極預備相關資源動員辦理。並表明將依據「公共工程趕工實施要點」規定，奉核後於各標採修約方式辦理，相關修約文件（包含各標趕工計劃、網圖及預算等）要求各標承包商儘速備妥並提送契約變更計劃送監造單位暨專業技術顧問審核；趕工費用之擬編請監造單位暨專業技術顧問針對所須增加之人、機、料、交通維持等相關費用預先編列，以利本案核定後儘速完成相關契約變更程序等語，可見被上訴人就系爭工程之提前通車路段趕辦計畫，係依據「公共工程趕工實施要點」規定辦理，並將採修約方式辦理契約變更，但於契約變更前即早於98年10月20日會議中

指示上訴人先行趕工，並以98年11月1日作為趕工日起始點，要求上訴人提送系爭工程提前通車趕辦計畫及相關預算費用以供被上訴人審核，上訴人並已依指示提送系爭工程提前通車趕辦計畫第一版予世曦公司，以便辦理契約變更之議約程序，嗣卻於完成辦理契約變更前，被上訴人乃於99年7月23日函知上訴人停止趕工作業甚明。被上訴人雖辯稱伊並未要求上訴人在契約變更前先行趕工云云，惟被上訴人苟未指示先行趕工，何以會在98年10月20日會議中由世曦公司指示上訴人提出趕工計劃，並以98年11月1日為趕工日期起始點，拓建處復於98年11月23日召開「國道2號拓寬工程」趕工檢討會議，表示請各標依國道2號拓寬工程『提前通車路段趕辦計畫』訂定之4階段里程碑，配合趲趕工進？又於99年1月22日召開趕辦計畫推動會議，表示為如期完成趕工目標，目前已刻不容緩，請各承包商應積極預備相關資源動員辦理？足認被上訴人所辯顯屬卸責之詞，自不足採。

2.按依96年6月15日行政院院授工企字第09600221480號函修正發布之「公共工程趕工實施要點」第2點第1項規定「執行中工程計畫之各項工程標案或工程標案內之部分工程，有下列情形之一者，工程主辦機關（以下簡稱機關）得檢討趕工效益，訂定趕工期限目標及方案，報經上級機關審查同意後，與承包商及監造廠商協商依第三點規定發給趕工費用或依第四點規定以修約之方式辦理趕工：……」、第2項規定「機關依第三點規定發給趕工費用或依第四點規定以修約之方式辦理趕工者，應先辦理契約變更。」，第3點第1項規定「機關以發給趕工費用之方式辦理趕工者，協商趕工之工程標案或關鍵工程於達成趕工期限目標後，趕工費用計算方式如下：（一）承包商：1.按其較契約規定工期（含非屬承包商責任，同意展延後之工期）或規劃完工日提前完工者，每提早完工一日，給與原契約決標總價除以工期所得金額百分之十五之趕工費用。2.趕工費用最高限額：決標總價之百分之三。」，第4點第1項規定「機關因個案特性及實際需要，確有

必要約定高於前點所定趕工費用，或雖未達趕工期限目標而仍具部分效益並有支付廠商趕工費用必要者，得以修約方式辦理趕工；其增加費用之計算，應綜合考量廠商因趕工增加之成本及因履約期限縮短所減少之成本，並以標案中之關鍵工程為限；其辦理程序，得比照「採購契約要項」第二十點規定，通知廠商辦理契約變更。」（見原審卷一第90-91頁），是依公共工程趕工實施要點規定，工程主辦機關得檢討趕工效益，訂定趕工期限目標及方案，報經上級機關審查同意後，與承包商及監造廠商協商依第3點規定發給趕工費用或因個案特性及實際需要，確有必要約定高於第3點所定趕工費用，或雖未達趕工期限目標而仍具部分效益並有支付廠商趕工費用必要者，依第4點規定得以修約之方式辦理趕工，且不論依第3點發給趕工費用或依第4點規定以修約之方式辦理趕工者，均應先辦理契約變更。而依兩造所不爭之系爭契約「一般條款」E.1契約變更規定「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，……，承包商應接受工程司之指示辦理變更。」，E.12⑹規定「工程司對契約變更具有指揮承包商履行下列事項之權利：⑹為提前使用或提前完工，更改契約工程任何部分之施工順序或時程。」，E.5規定「由工程司依E.1『契約變更』指示之一切變更，其價款由工程司與承包商按以下原則協議決定：……」，E.10規定「契約變更經主辦機關或其授權之代表人與承包商達成協議後編製契約變更書並經雙方簽署後生效。主辦機關或其授權之代表人應將該核定之契約變更書檢還承包商一份，並視為契約文件之一部分。」（見原審卷一第104-105頁），可見依約被上訴人有指示辦理變更契約之權利，上訴人並有受被上訴人之工程司之指揮辦理變更之義務，雙方辦理契約變更時並應於協議價款後簽署契約變更書後始生效力。惟本件被上訴人並未先辦理契約變更之議約或簽署契約變更書，即已指示上訴人先行趕工，上訴人並已依指示提送系爭工程提前通車趕辦計畫第一版予世曦公司，以便辦理契約

變更之議約程序，但於契約變更議約完成簽署前，被上訴人即指示停止趕工，已如前述，顯見雙方並未就契約變更之必要內容即趕工期限及增加給付價額為契約變更之意思表示合致，自未成立契約變更之協議，此觀之事實上被上訴人嗣後亦以100年12月14日工字第1000039616號函拒絕上訴人就所發生趕辦費用，辦理契約變更即明（見原審卷一第65頁）。而本件既係被上訴人為提前通車，先行指示上訴人趕工，上訴人並依指示提送提前通車路段趕辦計畫送請審核，被上訴人於接受後卻又指示停止趕工，刪除其趕辦計畫，致未完成契約變更之程序，是本件自屬符合「公共工程趕工實施要點」第6點所規定「機關於接受廠商所提出須變更事項前即通知廠商先行趕工，其後未依原通知辦理全部或一部契約變更者，應補償廠商所增加之必要費用。」之情形，上訴人主張伊得依「公共工程趕工實施要點」第6點規定請求被上訴人補償所增加之必要費用，自屬有據。

㈡「公共工程趕工實施要點」第6點所規定之補償廠商所增加必要費用之權利，係請求權或形成權性質？本件是否有請求權時效消滅或形成權除斥期間經過之情形？

按「公共工程趕工實施要點」第6點所規定之應補償廠商所增加必要費用，乃係公共工程契約因一部或全部變更事項，工程主辦機關指示廠商先行趕工，嗣後卻未辦理契約變更，廠商除原契約所定給付範圍外，尚得另為增加給付必要費用之權利，無待工程主辦機關之承諾即得行使，依其性質乃為形成權，而非雙方公共工程契約所約定之報酬給付請求權，自無請求權時效消滅規定之適用餘地。惟「公共工程趕工實施要點」第6點之所規定之形成權，並未設有除斥期間之限制，廠商行使該形成權之除斥期間，雖法無明定，但系爭契約既屬承攬契約，為免此增加給付之不確定狀態，延宕過久，徒滋糾紛，宜儘速行使，參考民法第127條第7款之承攬報酬請求權時效為二年之規定，本件形成權除斥期間自得類推適用，應認以二年為宜。另關於本件除斥期間之起算始點，

參酌上揭「公共工程趕工實施要點」第3點、第4點所規定趕工費用或增加費用之計算，須達成趕工期限目標後或雖未達趕工期限目標而仍具部分效益並有支付廠商趕工費用必要者，始得給付等情，則該第6點增加給付形成權之行使，自應以系爭工程完工並驗收完畢，已無未了事務，並得完全確定其先行趕工確有助完工目標之效益及有無給付趕工費用之必要後，該形成權始完全成立，而得認為本件形成權除斥期間開始起算之始點。查系爭工程嗣後係於101年4月1日完工，並經被上訴人於同年11月27日驗收完畢之事實，已為兩造所不爭，是本件形成權除斥期間之起算始點，應自被上訴人於101年11月27日驗收完畢時起算2年，而本件上訴人係於103年3月27日起訴，有原法院收狀戳可憑（見原審卷一第4頁），尚未逾期。被上訴人抗辯本件係承攬報酬請求權，應適用時效消滅規定云云，已不足據；雖或謂應自99年7月23日伊函知上訴人停止趕工作業時或自100年12月14日伊發函拒絕給付上訴人趕工費用請求時，即行起算云云，惟查被上訴人於99年7月23日函知上訴人停止趕工作業，當時工程仍在進行中，尚未完工，是否有趕工效益，如期達成完工目標猶未可知，自難認該形成權業已完全成立，而得起算除斥期間。況上訴人於被上訴人99年7月23日函知停止趕工作業後，係於99年10月14日發函請求被上訴人「儘速辦理議價，俾利估驗計價」，另於100年3月31日係發函請求被上訴人「就已發生趕辦費用，予以辦理契約變更」（有原審卷一第41、59頁），惟被上訴人均未置理，上訴人復於100年9月21日及100年11月14日先後再行發函促請被上訴人「辦理契約變更」（見原審卷一第62、64頁），乃係請求被上訴人依「公共工程趕工實施要點」第3點、第4點規定辦理變更契約之議約程序，並非請求被上訴人依該要點第6點規定請求補償。而被上訴人於遲於100年12月14日始以工字第1000039616號函以：實無趕辦成效為由，就上訴人所請「已發生趕辦費用擬辦理契約變更1案，歉難同意」而予以拒絕（見原審卷一第65頁

）。可見被上訴人所拒絕者乃係上訴人辦理契約變更之議約請求，並非對當時尚無從行使之「公共工程趕工實施要點」第6條之形成權之拒絕，被上訴人所辯自不足採。又被上訴人於100年12月14日發函拒絕上訴人辦理變更契約之請求後，上訴人雖於100年12月30日向工程會採購申訴審議委員會申請調解，並經工程會於101年10月5日作成調解不成立決議，固有該會調字第0000000號調解不成立證明書可憑（見原審卷一第171頁），惟此乃係兩造就上揭辦理契約變更之履約爭議未能達成協議，而依政府採購法第85條之1規定向工程會採購申訴審議委員會申請調解，尚與本件依「公共工程趕工實施要點」第6條形成權之行使無關，併予敘明。

㈢上訴人自98年11月1日起至99年6月30日止之趕工作為，有無趕工實益？上訴人請求被上訴人補償2,531萬1,766元趕工費用有無理由？

1.查被上訴人抗辯上訴人自98年11月開始執行趕辦計畫前即98年10月間之基礎、墩柱、帽梁及第一階段橋面版等實際完成數量，分別有落後原核定網圖所預計數量，至終止趕辦計畫之99年6月間，其實際完成數量仍落後原核定網圖進度，而有延誤，上訴人縱有額外投入人力機具費用，亦與趕辦計畫無涉，僅為單純追趕補足其原所落後施工進度，不具有趕工實益云云。惟查本件經送請工程會鑑定結果為：

⑴國道2號拓寬工程第H52標工程，位於桃園市桃園區○○○區○○○路線由桃53（國際路一段）東側500公尺起，續向東跨台4省道（介壽路）、桃55○○○區○○街）地方道路等，止於大湳交流道北側約300公尺處，樁號為14K+886～17K+712.2，長度約2,826公尺。本工程原為4車道高架橋梁，欲將其拓寬為6車道，其中新建車道梁採雙T型梁場鑄逐跨工法，橋面部份先於原橋面版植筋後再向外延伸，而墩柱及基礎則於原墩柱及基礎上植筋再擴大斷面。經查台灣世曦公司於98年11月22日提出「含H42、H52、H61標之提前通車趕辦計畫」，就H52標趕辦計畫之目標依優先性及可行性，共分為

兩階段達成，第一階段東、西行線第19、20單元（16 K+831～17K+712）結構體施工，其中東行線第19、20單元將配合H61標之大湳高架橋東行線、大湳交流道R1、L1、R3匝道由原預定100.10.10完成通車提前至99.12.31通車；第二階段為東、西行線第14～18單元（14K+886～16K+831）結構體施工，配合由原預定100年10月10日完成通車提前至100年6月30日全部完工通車，並預估為因應提前通車目標，約共需增加直接工程費82,738,240元。而乙方（即上訴人）於98年12月7日重新提出「第H52標提前通車趕辦計畫」，就趕辦計畫之目標依優先性及可行性，共分為兩階段達成，第一階段東、西行線第20單元（17K+282～17K+712）結構體施工，其中東行線第20單元將配合H61標之大湳高架橋東行線、大湳交流道R1、L1、R3匝道由原預定100.10.10完成通車提前至99.12.31通車；第二階段為東、西行線第14～19單元（14K+886～17K+282）結構體施工，配合由原預定100年10月10日完成通車提前至100年7月31日全部完工通車，並告知為因應提前通車目標，約共需增加直接工程費2億1,913萬2,156元及提早半年完工所面臨困難。綜觀此二計畫內容得知，若預定通車時間能由100年10月10日提前至99年12月31日及100年7月31日，則高公局當因此受有泛亞公司趕工而提前通車之利益。再就事實上而言，甲方（即被上訴人）終止本工程趕辦計畫後，整體工程完工期限應回歸契約完工日期，經查CCO-07-07及CCO-0 8-08契約變更書均載明預定完工日期為101年4月1日；且若有逾期罰款，依契約規定亦於預定完工日期之次日(101年4月2日)開始起計。而系爭工程之高架橋確實已於100年12月31日提前完工，並於次日先行通車，因此可知泛亞公司就系爭工程實有趕工實益之趕工行為，而高公局也因此受有泛亞公司趕工之利益。

⑵按本工程原始網圖墩柱與帽梁模版使用需求分析彙整表、原始網圖最早完成時間墩柱與帽梁模版使用分析、原始網圖平均完成時間墩柱與帽梁模版使用分析所示，係監造單位依墩

柱模板使用一套為兩柱及帽梁模板使用一套為兩柱之原則，分析墩柱與帽梁就原始網圖最早、最晚及平均完成時間最高需求之模板套數，再比較乙方訴求最早及最晚開始時間需求之模板套數及乙方100年10月19日鋼模出場前清點之模板套數，經比較後得知乙方實際進場使用墩柱、帽梁模板之數量，均不符原始核定網圖計算之需求數量，監造單位依此認定乙方趕辦作業效益不僅未達趕辦時程預計效益，更低於原核定施工時程。然就工程習慣而言，一般工程施工之進行，各工項之施作雖均需按核准之施工網狀圖逐步施作，方不致有所差錯且易控制進度是各施工單位均知之原則，但仍難免常會因現場某種因素而需酌予變更施工順序也是常見之事例。本案依98年12月7日乙方提出「第H52標提前通車趕辦計畫」，將原有三個工作面增加為六個工作面，要徑亦隨之改變，要徑既已改變，與原始網圖核對較難符合實際之進度狀況；且乙方趕工初期之施工，絕大部分都在進行「基礎開挖」及「擴大基礎施作」，而基礎及墩柱打毛、鑽孔植筋等作業又確有超前，該等作業亦為完成關鍵作業之必要工作，故即使改變施工順序，該等作業超前所完成之數量亦都有貢獻在進度上。因此趕辦計畫於99年7月8日終止後，甲方單就以墩柱與帽梁之模板數量認定乙方趕辦期間工程進度有所落後原始網圖顯屬無據。

⑶事實上，一般工程確認進度是否落後最常用之方式係以監造日報表為主，再以乙方請款工程估驗單為輔，施工網圖上要徑進度狀況次之。經查本工程98年10月31日監造日報表記載當日預定進度2.64%、實際進度3.9%、工程進度超前1.26%，而99年6月30日監造日報表記載當日預定進度33.57%、實際進度53.63%、工程進度超前20.06%，二日之監造日報表均未顯示工程有落後情形（按98年12月1日至99年6月30日部分施工日誌節本見本院卷三第40-118頁）；又查估驗截止日期為98年11月30日之工程估驗單已完成工程百分數為7.13%（預定進度為4.7%），另一估驗截止日期為99年6月30日

已完成工程百分數為53.63%（預定進度為33.57%），二估驗單亦無顯示工程有落後情形（按見原審卷一第228、230、237頁）；再查由交通○○○區○道○○○路局拓建工程處於99年6月23日呈○○○區○道○○○路局之「99.5.26國道2號拓寬工程提前通車趕辦計畫現況說明及評估報告」報告書中第4點趕辦計畫執行情形及困難中稱「依據上述趕辦計畫之標的與規劃，經由整體工程團隊之努力…雖然趕辦計畫執行至今，執行現況及目標達成率均合乎初期規劃…」，依此報告亦無顯示工程有落後情形。綜此三項可證乙方於98年11月1日趕工開始日至99年6月30日趕工終止日工程進度均無落後原始網圖情形，反而至99年6月30日工程進度超前20.06%。

⑷按一件工程欲進行趕工，通常採取之方式為增加工作面、改變工序、增加工時及增加人、機具，因此計算因趕工所增加之費用可就該段期間施工廠商所實際投入之人數、工時及機具與原核定施工廠商在正常情況下所需投入之人數、工時及機具作一比較，所得增加之人數、工時及機具再依契約單價估算趕工費用。若本案乙方依此原則計算該公司於趕工期間所增加的額外費用進而請求甲方付費應屬合理，至於實際金額宜由乙方提出所增加之人、機、料證明，經趕工時在現場進行監督之甲方及監造單位核實認定。經查台灣世曦公司於98年11月28日針對國道2號拓寬工程提前通車趕辦計畫，提出「國道2號拓寬工程第H42、H52、H61標提前通車趕辦計畫」，其中第7頁、第10-12頁針對H52標（即上訴人施工部分）為配合提前通車趕辦計畫，應增加之人員、機具、設備之調整（含原規劃）及其費用，因其提出之依據係考量工程需於100年6月30日完工，趕工工期為98年11月1日至100年6月30日；而上訴人103年3月27日起訴狀附表一、二以及103年9月9日準備（四）狀附表三、四所計算之工率、總額，其提出之根據係考量工程需於100年7月31日完工，趕工工期為98年11月1日至99年7月31日。在工程上常因配合工期之增減而

隨之調整其施工順序與施工人員與機具之數量，故在二者依據基礎不同之情況下應增加之人員、機具、設備實無法做比較，至於單價部分則應以契約單價及契約相關規定為主。

⑸工程會鑑定意見因而認：由上述二計劃書所提提前通車趕辦計畫日期及事實上系爭工程之高架橋確實提前90天完工通車情形下（按本工程竣工時間為民國101年4月1日，而高架橋完工通車時間為民國100年12月31日），泛亞公司就系爭工程確實有實際趕工行為，也有實際之趕工績效，而高公局在高架橋提前完工並通車情形下，當因此受有泛亞公司趕工之利益。而本案以墩柱與帽梁之模板數量認定乙方工程進度是否落後原始網圖屬無據（本模板數量之分析與清點係於民國99年7月8日停止趕工後之民國100年10月19日辦理，已相隔1年多），經查監造日報表、乙方請款工程估驗單及甲方之「99.5.26國道2號拓寬工程提前通車趕辦計畫現況說明及評估報告」，綜合所得乙方於98年11月1日趕工開始日及泛亞公司因就系爭工程實有趕工行為，並使高公局受有趕工之利益，故泛亞公司就趕工期間所增加的額外費用請求高公局付費應屬合理，至於實際金額宜由乙方提出所增加之人、機、料證明，經趕工時在現場進行監督之甲方及監造單位核實認定等情，有工程會105年5月19日工程鑑字第10500157160號函檢附之工程技術鑑定委員會08-001號鑑定書在卷可參（見本院卷一第217-226頁）。

2.而本件再經工程會補充鑑定結果為：

⑴系爭工程於98年6月1日開工，原預定100年12月31日完工，然於98年10月10日因當時行政院公共工程委員會范良錡主任委員訪視本案工地時，指示甲方依「公共工程趕工實施要點」辦理趕工作業，期能提前於100年10月10日通車以解決當時上下班壅塞情形。故乙方依指示自98年11月1日起擬訂相關趕工之具體計畫，並就趕工目標增加相關人力、機具、設備積極趕工，至99年5月26甲方因代辦內政部營建署大湳排水箱涵導致施工空間及動線嚴重受限及工安事故與工安缺失

等多項因素，甲方於99年7月8日函知乙方終止H52標趕工計畫。對於98年11月1日至99年6月30日乙方之趕工，本會前之08-001鑑定書依據系爭工程監造日報表、乙方請款工程估驗單等二文件所載工程進度及交通○○○區○道○○○路局拓建工程處於99年6月23日呈○○○區○道○○○路局之「99.5.26國道2號拓寬工程提前通車趕辦計畫現況說明及評估報告」報告書中第4點趕辦計畫執行情形及困難中稱「…雖然趕辦計畫執行至今，執行現況及目標達成率均合乎初期規劃…」，綜此三項證明乙方自98年11月1日趕工開始日至99年6月30日趕工終止日工程進度均無落後原始網圖情形，反而至99年6月30日工程進度超前20.06%，又按契約變更書均載明預定完工日期為101年4月1日，而系爭工程之高架橋確實已於100年12月31日提前完工，認定泛亞公司就系爭工程實有趕工實益之趕工行為，而高公局也因此受有泛亞公司趕工之利益，故泛亞公司就趕工期間所增加的額外費用請求高公局付費應屬合理，至於甲方於106年8月23日鑑定陳述意見（二）書，陳述以台灣世曦公司於99年5月24日函告甲方之「國道2號拓寬工程第H52標」歷次會議結論追蹤所載「案號000000-00之上構施工持續落後，請承商儘速提送詳細施工排程暨改善方案」作為乙方關鍵工程落後之證據，惟查本案趕辦工程於99年6月30日停止，在99年6月23日國道高速公路局拓建工程處呈○○○區○道○○○路局時仍稱當時執行現況及目標達成率均合乎初期規劃（按見本院卷一第201頁），二者對工程進度所述顯不同，又查甲方於106年6月26日鑑定陳述意見（一）書中，第一、（三）、2點所陳「查上訴人就系爭工程之施作，不論於伊主張其開始執行趕辦計畫之時，或係其主張系爭工程終止趕辦計畫止，均係處於進度落後狀態，且經比對分析趕辦期間，其關鍵工程基礎施工，原網圖計有98墩未於預定時程完成，趕辦網圖計有106墩未於預定時程完成；趕辦期間關鍵工程墩柱施工，原網圖計有116墩未於預定時程完成，趕辦網圖計有120墩未於預定時程

完成；趕辦期間關鍵工程帽梁施工，原網圖計有158墩未於預定時程完成，趕辦網圖計有162墩未於預定時程完成；…」顯見甲方對工程落後之二次陳述，所指之工程結構物完全不同且若關鍵工程之基礎、墩柱及上部結構均落後，其施工日誌、工程估驗單等文件均不可能未記載，綜此甲方所稱工程有落後現象顯不合理。

⑵工程會訂頒之「公共工程施工品質管理作業要點」規定公共工程施工日誌內容包含1.依施工計畫書執行按圖施工概況，2.工地材料管理概況，3.工地人員及機具管理等項目，其中「工地人員及機具管理」紀錄含工別人數如工程師、領班、鋼筋工、模板工等，及機具數量如挖土機、吊卡車、吊車、水車等；而監造報表則包含工程進行情況、監督依照設計圖施工、查核材料規格及品質等項目。經查乙方所附「國道2號拓寬工程第H52標給付趕工費用事件必要支出費用整理表」內之各金額，因其傳票單據係標示某一段時間之工地人員薪資與機具費用（如傳票單據0000000僅表示09/21至10/20之挖土機、吊車之租貸，並無記載何日出工及出工之機具數量；傳票單據0000000係為職工11月薪資亦無記載人員何日出工及出工人數），而施工日誌係記載每一日出工之人員與機具，二者記載不同故無從核對是否相符，另查囑託函所檢附之其他實支單據，其中信福工程有限公司99年2月28日之統一發票及99年1月9日至99年2月2日施工車簽單除2月2日車簽單上有壓路機，而施工日誌無記載有壓路機外，其餘各施工車簽單所記之機具尚與施工日誌相符，又呈昌起重有限公司99年3月20日之統一發票及99年1月24日至99年1月25日行車簽單尚與施工日誌相符，至於所附大盛企業商行99年1月4日至99年6月22日計6張之遮光網出貨單，由於施工日誌及監造日報均無要求記載當日工程材料進場情形故無從核對。

⑶按一件工程欲進行趕工，通常採取之方式為增加工作面、改變工序、增加工時及增加人、機具，因此計算因趕工所增加之費用可就該段期間施工廠商所實際投入之人數、工時及機

具與原核定施工廠商在正常情況下所需投入之人數、工時及機具作一比較，所得增加之人數、工時及機具再依契約單價估算趕工費用。系爭工程乙方照此原則依據施工日報表所統計98年11月1日至99年6月30日趕工期間實際使用之人員及機具數量明細表與原施工計畫預定使用之人數、機具等明細表，估算該時間因辦理趕工所實際增加人力、機具之費用為25,311,766元。其中趕工期間實際使用之人員及機具數量明細表經本會查核後並無超過施工日報表所記載統計之人員及機具數量；而原施工計畫預定使用之人數、機具等數量明細表，則因甲乙雙方均無任何文件作詳細說明故本會無法查核。又本會另就乙方依其趕工期間就「主要施作項目及位置」、「非原契約工程預定進度所必要支出之說明」與「因趕工致需額外支出相當關迫性及必要理由」請求甲方給付趕工費用之36,308,419.0元，經核對結果發覺第1,2,3,5,7,9,11,20,21,22等10工項主施行工作係於98年10月前，明顯非因趕工所增加費用，應予以刪除，故所餘申請甲方支付趕工所增加費用為30,153,816元。此系爭工程因趕工所需增加費用到底多少，理應由甲方就當時現場實際施工情況，依乙方所提出趕工期間實際投入人員與機具之數量及持續時間（duration）關係，與原預定投入人員與機具之數量及持續時間關係所產生之價差，一一審查該數量及持續時間與費用是否因系爭工程趕工所產生之費用，若無關聯性、必要性及非專用於本案，應具體敘明理由及依據予以刪除。經乙方依本會106年1月9日工程鑑字第10600006830號函通知以106年2月7日陳述意見書提出之有關資料，甲方106年6月26日之鑑定陳述意見（一）書，認為無從判斷單據內容與系爭工程之關連性、必要性、合理性；在此情形下考量系爭工程在趕工停止日工作進度確實超前，且甲方受有趕工利益，就乙方提出之「98/11/1至99/6/30因辦理趕工所實際增加人力、機具費用計算明細表」文件趕工費用25,311,766元，仍應由施作時全程在現場之甲方及監造單位審視與系爭工程有無關聯性、必要性、

是否專用於本案及投入人員與機具之數量及持續時間之合理性後以憑給付，始為合理等情，有工程會106年11月30日工程鑑字第10600376340號函檢附之工程技術鑑定委員會08-060號鑑定書在卷可參（見本院卷二第107-115頁）。

3.是被上訴人雖提出相關所製作之比較分析報表（見原審卷二第245-258頁，本院卷一第208-211頁，第257-260頁），主張上訴人不論在98年11月1日趕工起始日或99年6月30日終止趕工日，其關鍵工程之基礎、墩柱及上部結構進度與原始網圖或趕辦網圖比較均大幅落後云云，但經工程會鑑定檢視其施工日誌、工程估驗單等文件應記載，卻均未記載關鍵工程之基礎、墩柱及上部結構進度如何有落後情形，且被上訴人於99年5月26日出具呈報交通部之「國道2號拓寬工程提前通車趕辦計畫現況說明及評估報告」中第4點之趕辦計畫執行情形及困難項目，稱「…雖然趕辦計畫執行至今，執行現況及目標達成率均合乎初期規劃…」（見本院卷一第194、201頁），被上訴人在上訴人趕工期間，無論對其上級機關報告或與上訴人估驗工程款及監造施工時，從未在相關文書中記載上訴人在關鍵工程之基礎、墩柱及上部結構進度如何有落後情形，復在99年6月30日終止趕工日之施工日誌，記載累積預定進度33.57%，累積實際進度為53.63%（見本院卷三第118頁），待系爭工程趕辦計畫於99年7月8日因被上訴人自行片面終止後，上訴人請求被上訴人辦理變更契約增加給付未果，被上訴人竟出而反指上訴人有進度落後情事，衡情即屬可疑，且與誠信原則相違，已難採信。而工程會鑑定意見既已指明上訴人於98年11月1日起至99年6月30日工程進度均無落後原始網圖情形，反而至99年6月30日工程進度超前20.06%。並就被上訴人雖辯以：墩柱與帽梁之模板數量認定上訴人趕辦期間工程進度有所落後等語，乃係分析墩柱與帽梁就原始網圖最早、最晚及平均完成時間最高需求之模板套數，再比較上訴人訴求最早及最晚開始時間需求之模板套數及100年10月19日鋼模出場前清點之模板套數，經比較後得知

上訴人實際進場使用墩柱、帽梁模板之數量，均不符原始核定網圖計算之需求數量，被上訴人監造單位世曦公司因而依此認定上訴人趕辦作業效益不僅未達趕辦時程預計效益，更低於原核定施工時程等情，已經鑑定指稱：就工程習慣而言，一般工程施工之進行，各工項之施作雖均需按核准之施工網狀圖逐步施作，方不致有所差錯且易控制進度，為各施工單位均知之原則，但仍難免常會因現場某種因素而需酌予變更施工順序，乃是常見之事例。而依上訴人98年12月7日提出「第H52標提前通車趕辦計畫」，將原有三個工作面增加為六個工作面，要徑亦隨之改變，要徑既已改變，與原始網圖核對較難符合實際之進度狀況；且上訴人趕工初期之施工，絕大部分都在進行「基礎開挖」及「擴大基礎施作」，而基礎及墩柱打毛、鑽孔植筋等作業又確有超前，該等作業亦為完成關鍵作業之必要工作，故即使改變施工順序，該等作業超前所完成之數量亦都有貢獻在進度上，是被上訴人辯稱上訴人所趕工施作者均非屬關鍵工程或要徑工程之項目，縱進度超前亦無趕工實益云云，自不足據。而系爭工程原定趕工計畫係自98年11月1日至100年7月31日提前完工，其趕辦期間長達1年9個月，惟被上訴人竟於上訴人僅趕工7個月即於99年7月8日片面終止趕辦計畫，系爭契約因而回復原約定工期施作進度繼續施工，致後續趕工效益難以顯現，被上訴人徒以趕辦期間墩柱與帽梁之模板數量或業已完成墩座數量，因施工要徑變更而較低，即認定上訴人趕辦期間工程進度均落後原始網圖或趕辦網圖，指摘上訴人並無趕工實益，僅係在追補原所落後施工進度云云，自不足採。次查被上訴人對上訴人係於100年12月31日即完成系爭工程高架橋拓寬工程，並於翌日通車之事實，已不爭執，雖指系爭工程係因併入代辦桃園縣政府「桃園市及八德市沿線雨水下水道工程」等工項，始因而准予工期展延92日，至101年4月1日完工，但其主體之高架橋拓寬工程並未展延，乃指上訴人於100年12月31日完成系爭工程高架橋拓寬工程，尚非提前完工，並

無趕工實益云云，惟系爭工程係因被上訴人於趕工初期片面終止趕辦計畫，事後既已如期完工，本即具趕工實益，而被上訴人於99年7月8日片面終止趕辦計畫，系爭契約因而回復原約定工期施作進度繼續施工，致後續趕工效益難以顯現，已如前述，其既已無繼續趕辦計畫而回復原有工程進度，上訴人即無再進行趕工必要，其縱未能將高架橋拓寬工程部分按原趕辦計劃工期，提前完工通車，乃係因可歸責於被上訴人自己之事由所致，被上訴人自不得徒以上訴人事後並未將高架橋拓寬工程部分提前完工，即謂本件並無趕工實益，所辯自不足據。

4.又依被上訴人監造單位世曦公司於99年5月26日出具呈報交通部之「國道2號拓寬工程提前通車趕辦計畫現況說明及評估報告」中，就「趕辦計畫期程分析及經費」記載：「而趕辦計劃經費於98年11月趕辦計畫初始時參考各工作項目單分析表之人工、機具、材料、雜項趕辦作業項目單價，並分別參考市場行情估算所得，納入管線遷移、交通維持、安衛環保等相關配合作業趕辦費用；唯如原屬契約變更項目，則不列入趕工費用。據此，人工、機具、材料主要項目細項編列原則略述如下：1.人工成本加成0.5倍：係考量一天延長4小時加班之成本增加費用（包含夜點費及夜間施工之工率折減）。2.機具成本加成0.1倍：係考量機具工率因趕工降低等因素。3.雜項成本加成0.1倍：係考量趕工導致耗損增加及其他如照明、電費等加班趕工成本。4.材料成本：模板及支撐等設施因趕工而增加數量，將致使循環使用率降低，應給予適度費用補貼，而使用量無增減之材料則不調整。經由上述原則，趕辦計劃經費概算彙整如下表，合計約需7億160萬元。」，而其中系爭工程即H52標所列趕辦計劃經費概算為1億4,076萬元（見本院卷一第199-200頁），是依監造單位世曦公司概算所需經費之編列原則，主要乃係人工成本加成0.5倍即一天延長4小時加班之成本增加費用，其餘次要則係機具成本及雜項成本加成各0.1倍而已，另有材料成本即模

板及支撐等設施因趕工而增加數量之費用補貼。可見該趕工費用之人工成本增加乃係就原有人力每天延長工時4小時之加班費，而非因增加施工人數或人次之費用；另機具成本及雜項成本則係因夜間施工工率降低及夜間電費等雜項費用之成本增加，亦非因增加機具數量之成本費用。則被上訴人所提出之系爭工程人員、機具數量彙整表、人力機具預定使用數量分析表及趕辦人員機具數量比較表（見本院卷二第357-360頁）及其監造單位世曦公司先後函覆本院指上訴人趕辦期間關鍵工程實際完成數量既未達預定完成數量，且實際投注之人員、機具數量均較趕辦期間各關鍵工項應投入之人員、機具數量為低，而未投入足夠之資源，並拒絕審認上訴人所提「趕辦支出」扣除「預計成本支出」之差額，作為其因趕辦作業而增加之費用支出（見本院卷二第225-229頁），或謂施工計畫內預定出勤人員機具數量所評析統計，經統計結果，該數量均大於承包商「施工計劃原預計人機數量」及「趕辦日報所列之人機數量」，故應無需給付上訴人所稱之額外費用（見本院卷三第1-19頁），而指上訴人於趕辦期間施工人數及機具數量均未增加，不應增加給付云云，均與上揭被上訴人監造單位世曦公司於99年5月26日出具呈報交通部之「國道2號拓寬工程提前通車趕辦計畫現況說明及評估報告」中，所示人工、機具、材料主要項目之趕辦計畫經費編列時，乃係以原有人員、機具因加班延長工時所生費用之編列原則不符，所辯均不足取。

5.查系爭工程原定趕工計畫係自98年11月1日至100年7月31日提前完工，其趕辦期間長達1年9個月，上訴人在趕工初期即98年11月1日至99年6月30日之實際趕辦期間，變更施工要徑，將原有三個工作面增加為六個工作面，並主要進行「基礎開挖」及「擴大基礎施作」，其施工進度至99年6月30日趕工終止日之工程進度超前20.06%，顯有趕工效益。被上訴人自行片面在99年7月8日指示終止趕辦計畫，嗣後徒以上訴人趕辦期間實際所完成墩柱、帽梁及橋面版之數量未達預定

完成數量，且實際投注之人員、機具數量均較趕辦期間各關鍵工項應投入之人員、機具數量為低，而指上訴人未具趕工實益云云，尚不足採，已如前述。而依上揭工程會鑑定意見，系爭工程因趕工所需增加費用到底多少，理應由被上訴人就當時現場實際施工情況，依上訴人所提出趕工期間實際投入人員與機具之數量及持續時間（duration）關係，與原預定投入人員與機具之數量及持續時間關係所產生之價差，一一審查該數量及持續時間與費用是否因系爭工程趕工所產生之費用，若無關聯性、必要性及非專用於本案，應具體敘明理由及依據予以刪除。考量系爭工程在趕工停止日之工作進度確實超前，且被上訴人受有趕工利益，就上訴人提出之「98/11/1至99/6/30因辦理趕工所實際增加人力、機具費用計算明細表」文件趕工費用25,311,766元，仍應由施作時全程在現場之被上訴人及監造單位審視與系爭工程有無關聯性、必要性、是否專用於本案及投入人員與機具之數量及持續時間之合理性後以憑給付，始為合理。而本件工程會鑑定意見既已表明被上訴人趕工期間實際使用之人員及機具數量明細表，經該會查核後並無超過施工日報表所記載統計之人員及機具數量；而原施工計畫預定使用之人數、機具等數量明細表，則因兩造均無任何文件詳細說明，故該會無法查核，而應由被上訴人之監造單位世曦公司審認，惟被上訴人及其監造單位世曦公司仍固執上揭所辯，拒絕依工程會鑑定意見據以審認，已如前述。按當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額，民事訴訟法第222條第2項定有明文。本件上訴人就所主張增加趕工費用2,531萬1,766元，已據提出必要支出費用整理表、實際使用之人員及機具數量明細表、原施工計劃預定使用之人數、機具明細表、增加之人數、工時及機具明細表，並提出載有各項費用憑據之光碟可按（見本院卷二第81-96頁），而上開趕工期間實際使用之人員及機具數量明細表，經工程會查核後並無超過施工日報表所記載統

計之人員及機具數量，顯屬實在，並為被上訴人所不爭（見本院卷三第21頁）；而兩造復就原施工計畫預定使用之人數、機具及其工率為何爭執甚烈，但雙方均不能提出原施工計畫預定人數、機具之證明真正資料，致無從逐項辨明其關聯性、必要性而所生價差。惟上訴人既已證明本件確有趕工實益，並受有增加趕工人力機具成本費用支出之損害，僅係損害額證明顯有重大困難之情形，為避免上訴人因訴訟上舉證困難而使其實體法上損害賠償權利難以實現，本院審酌被上訴人監造單位世曦公司於99年5月26日出具呈報交通部之「國道2號拓寬工程提前通車趕辦計畫現況說明及評估報告」中，就「趕辦計畫期程分析及經費」，已記載系爭工程即H52標所列趕辦計劃經費概算為1億4,076萬元（見本院卷一第200頁），而該趕辦計畫經費所編列原則，就主要之人工成本增加乃係就原有人力每天延長工時4小時之加班費；另機具成本及雜項成本則係因夜間施工工率降低及夜間電費等雜項費用成本增加，均與持續之時間成本具有關連性，而系爭工程原定趕辦期間為1年9個月（計21個月），上訴人實際趕工期間為98年11月1日至99年6月30日，計8個月，約佔原定趕辦期間之0.38（8÷ 21＝ 0.38）。是依該實際趕辦期間與趕辦計劃經費概算比例均屬同一正向時間比例關係，如趕辦期間愈長，所增加成本愈高，則依趕辦時間0.38比例計，其增加成本金額為5,348萬8,800元（140,760,000× 0.38＝53,488,800），而上訴人本件僅請求2,531萬1,766元趕工費用，已低於上揭金額，再參酌系爭工程之契約總價為11億8,600萬元（見原審卷一第22頁），上訴人請求金額亦未逾「公共工程施工品質管理作業要點」第3點第1項第2款所規定之趕工費用最高限額為決標總價之百分之三即3,558萬元（1,186,000,000× 0.03＝35,580,000，另按該要點第4點規定，如確有必要約定高於該第3點所定趕工費用者，仍得依修約方式辦理契約變更趕工），而上訴人至99年6月30日趕工終止日之工程進度亦超前20.06％，確具有相當趕工效益

，則本院依上揭調查證據結果及上訴人所提出各項支出費用成本單據，上訴人既已證明因此受有增加支出趕工成本費用之事實，但其損害額證明因被上訴人監造單位未予配合審認而顯有重大困難情形，為兼顧當事人實體權利與程序利益之保護，認應降低其損害額之證明度，並綜合全辯論意旨，依照上揭持續時間成本比例之相當性原則及經驗法則，認上訴人本件所主張之2,531萬1,766元趕工費用之補償，應屬適當，自應准許。

㈣上訴人請求被上訴人給付增加土方堆置場費用111萬8,373元有無理由？

查系爭工程因高架橋之樑柱基礎開挖所生土方，須暫運至堆置場，待樑柱完成後再載運回填之工進事實，已為兩造所不爭，上訴人主張伊因趕工同時開挖多處樑柱基礎土方，原有堆置場不敷使用，致須另行租用堆置場土地，而增加土方堆置場費用111萬8,373元等情，惟被上訴人已辯稱就因趕工所生土方，伊曾多次開會協調提供鄰標之堆置場供上訴人剩餘土方使用，係上訴人未按原定時程施作造成遲延回填，上訴人不得請求另行租用堆置場費用等語。經查，上訴人於99年1月11日及99年4月9日固曾先後發函予世曦公司，表示因本標餘土遠運利用工程鄰標暫置場，因鄰標H21B及H61標宣稱土石方需求已足夠，毋需他標餘土遠運，期間餘方遠運利用無法依約至指定地點堆置場，故將先行租地作為土石方暫置場，所生費用將另案提報等情（見原審卷第69-70頁），惟查被上訴人就趕工所生土方堆置問題，曾於98年7月至99年6月間多次召開各標土石方撥運協調會（見本院卷二第174-204頁），其中99年1月13日會議結論記載「H31標土方暫置場應以收受本拓寬工程餘土遠運之土方為優先，現階段土方餘土遠運以送H31標為主」（見本院卷二第192頁），世曦公司並於99年2月6日發函上訴人告知「請H61標於進行國道匝道B橋梁耐震補強之國3出入口交維、環保設施及土方堆置區等配合作業儘速完成，並於99年2月9日提供H42、H52標（即系

爭工程）進行進土作業」（見本院卷二第193頁），雖另標廠商宏義公司於99年2月3日協調會中表示H31標土方暫置場目前已堆滿，暫無法接受他標餘土遠運土方等語（見本院卷二第196頁），但該次會議結論為「請H21A、H31承商增加施工機具，利用天晴趲趕工作面，俾儘速消化目前暫置場內堆置之土方」、「請H21A、H31承商重新規劃暫置區土方堆置以增加容量，俾配合收受他標餘方遠運土方」（見本院卷二第197頁），可見世曦公司就因趕工所生餘土堆置問題，已積極協調各標相互支援，並啟動餘土遠運方案，並無延宕不予處理情形。而事實上，上訴人於99年1月即有將餘土啟運至H21B標、H21C標、H31標及H61標之暫置場；99年2月及99年3月均將餘土啟運至H31標及H61標之暫置場，有上開各月份之上訴人剩餘土石方處理運至各標暫置場月報統計表3紙可憑（見本院卷二第345、347、349頁），顯然並無上訴人所稱餘方遠運方案，因鄰標H21B及H61標宣稱土石方需求已足夠利用，致無法依約至指定地點之堆置場暫置之事實，上訴人復未提出其他證據證明，如何有不能前往指定堆置場暫置情形，尚不得僅為自己運載方便而不將餘土遠運，即謂伊有另行租用堆置場暫置之必要。從而，上訴人主張自99年1月起因趕工所生餘土，須另行租用土地及所衍生之堆置場整理、修坡等費用，合計111萬8,373元（相關費用表單見原審卷一第240-268頁），乃係因趕工所生之必要費用，即不足採。而此部分增加土方堆置場費用並非有何定作人指示不當或依工程習慣、法理所生之承攬報酬債務不履行，或政府採購法第64條、政府採購契約要項第66條所規定損害賠償之情形，亦非被上訴人有何不當得利可言，上訴人此部分請求自不能准許。

四、綜上所述，上訴人依「公共工程趕工實施要點」第6點規定，得請求被上訴人補償系爭工程先行趕工之必要費用2,531萬1,766元，而上開趕工費用補償乃係上訴人因銷售貨物及提供勞務所取得之代價，依加值型及非加值型營業稅法第10

條規定應課徵營業人5%營業稅，自應加計，則上訴人請求被上訴人應給付2,657萬7,354元部分（25,311,766×1.05＝26,577,354），自屬有據。而本件乃原契約約定以外之增加給付補償，為形成之訴，須待法院為增加給付之形成判決確定時，上訴人之增加給付請求權始告確定發生，上訴人請求之遲延利息亦應自本判決確定之日起算，是上訴人請求被上訴人給付2,657萬7,354元及自本判決確定之日起至清償日止，按年息百分之5計算之法定遲延利息部分，應予准許，逾此部分請求，不應准許。另上訴人請求給付增加土方堆置場費用含稅後117萬4,292元部分（111萬8,373×1.05＝1,174,292），則屬無據，亦不應准許。從而原審就上開應予准許部分，為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，自有未洽，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第二項所示，並依兩造聲請分別酌定相當金額，為准、免假執行之宣告，如主文第三項所示。至上開不應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，其理由雖有不同，但結論並無二致，仍應予維持，上訴人指摘原判決此部分不當，聲明廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

五、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，併此敘明。

六、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第2項、第463條、第392條、第79條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　1　　月　　30　　日

工程法庭

審判長法　官　魏麗娟

法　官　陳慧萍

法　官　朱耀平

正本係照原本作成。

上訴人不得上訴。

被上訴人如不服本判決，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（詳附註）所定關係之釋明文書影本。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　　1　　月　　30　　日

書記官　顧哲瑜

附註：

民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。