

臺中市議會第2屆第10次臨時會

市政府與 BRT 機電廠商

爭議仲裁結果

專案報告



臺中市政府交通局

報告人：局長 王義川

中華民國 106 年 9 月 20 日

目錄

壹、 前言.....	1
貳、 BRT 機電標仲裁緣由	1
一、 背景概述	1
二、 工期展延原因	2
三、 因先行使用衍生保管維護爭議.....	2
四、 逾期竣工及關閉設備爭議.....	2
五、 初驗缺失逾期改善爭議.....	3
六、 進入仲裁	4
參、 BRT 仲裁結果及未來處理方向	6
肆、 結論.....	7

市政府與BRT機電廠商爭議仲裁結果專案報告

壹、前言

前市府在 103 年 8 月 BRT 試營運期間，機電設備尚未建置完成，因此衍生後續契約保管維護權責爭議，新市府著手解決 BRT 機電設備契約問題，在 104 年 7 月完成試運轉後，因廠商未依契約完成應辦事項，導致本案工程於 105 年 7 月 20 日始判定竣工。在 105 年 9 月進入初驗後，又因廠商拒絕修繕損壞設備未能完成驗收，為維護雙方權益，市府與廠商在 105 年 12 月依契約履約爭議規定，將本案交付仲裁，

市府要求廠商完成契約應辦測試才准予驗收，並善盡責任與廠商協調，並無「故意遲不驗收」、「故意關閉系統設備」、「故意放任設備損壞」等情事，市府尊重仲裁結果，本次仲裁相關經驗，也將作為市府工程案之借鏡，降低不必要之履約爭議，提升市政執行效率。

貳、BRT 機電標仲裁緣由

一、背景概述

「臺中市快捷巴士(BRT)藍線 CL03 標機電系統工程」於 102 年 6 月 6 日決標，得標廠商為華電聯網股份有限公司，同年 6 月 18 日簽約，6 月 24 日開工，原契約金額 485,800,000 元，履約期限至 103 年 6 月 30 日，規劃設計及監造單位為中興工程顧問股份有限公司，專案管理單位為林同棧工程顧問股份有限公司，後續經 103 年 8 月 18 日及 104 年 11 月 24 日兩次變更設計後，契約價金調整為 509,097,367 元，履約期限經展延工期後，展延至 104 年 2 月 24 日。

二、工期展延原因

因土建標延遲交付站台供機電標廠商進場安裝設備及配合 103 年 8 月 18 日第一次變更設計更改 BRT 票證營運規則需重新修改自動收費系統軟體，經專管單位檢討有不可歸責機電標廠商之事由以及考量廠商合理軟體開發時程，認定應展延工期 239 日，自 103 年 6 月 30 日延長至 104 年 2 月 24 日。

三、因先行使用衍生保管維護爭議

配合 103 年 7 月起 BRT 試營運，收費閘門及部分機電設備有先行使用需求，為便於站台清潔維護管理，全數設備在安裝後未完成測試前，採取與廠商先就設備外觀及數量進行點交，廠商主張應辦理驗收並起算保固，但當時因設備均未完成測試，未達驗收條件，無法辦理驗收，因此衍生後續保管維護責任爭議。

四、逾期竣工及關閉設備爭議

(一)虛報竣工爭議

廠商於 104 年 1 月 30 日才完成全系統整合測試，並於 104 年 2 月 3 日申報竣工，然而經專管單位林同棧工程顧問股份有限公司查有「自動收費系統票證增值功能品驗」及後續安裝測試尚未完成，實際上並未竣工。廠商遲至 104 年 7 月 31 日始完成，有延遲履約事實，故以履約期限之次日 104 年 2 月 25 日起至 104 年 7 月 31 日計 157 日按日裁罰契約價金千分之一，逾期罰金共 79,928,287 元。

(二)站台設備關閉爭議

依據契約規定，廠商在完成試運轉及竣工檢驗後，監造才能向機關報請驗收，廠商尚有票證事項尚未完成而未竣工，尚無法驗收，市府在加速驗收之考量下廠商先行辦理試運轉，廠商於 104 年 7 月 24 日始完成試運轉，因試運轉過程設備全數開啟電費龐大，而廠商

也未能提出明確可完成票證品驗日期，才於 104 年 7 月 27 日通知廠商暫時將自動收費設備及月台門設備關閉，其餘設備仍維持開啟，並要求廠商依契約妥善維護設備，廠商以設備已點交為由，拒絕派員保管維護。

(三)竣工檢驗測試及行控中心設備關閉爭議

廠商在 104 年 7 月 31 日完成票證品驗後，基於廠商先前虛報竣工，應重新報竣及依契約規定辦理竣工檢驗，廠商拒絕重新報竣，也拒絕依契約提送竣工檢驗測試計畫，雙方自 104 年 10 月起多次溝通未獲共識，廠商直到 105 年 4 月 13 日才發文提送，竣工檢驗於 105 年 6 月完成，廠商消極配合辦理，導致整案延遲 105 年 7 月 20 日才認定竣工。

在此爭議期間，行控中心也因廠商拒絕繳付長期延遲履約衍生之電費而在 104 年 12 月 17 日先行關閉，至設備重啟前後廠商均未派員維護。

五、初驗缺失逾期改善爭議

本案 105 年 9 月進入初驗，經逐一點驗設備功能，查有 467 項缺失，廠商主張設備自點交後即應由市府負責保管維護，且站台機電設備及行控中心機電設備均由市府要求關閉，長期閒置導致損壞，因此拒絕修繕初驗缺失。

因廠商自身延遲履約，設備才會在關閉後閒置逾半年，且廠商並未履行契約定期檢修維護設備責任，市府主張廠商仍然不得免除缺失改善責任，並自缺失改善期限次日(105 年 11 月 1 日)按日計罰契約千分之一逾期違約金。

六、進入仲裁

前述爭議在多次與廠商協調後未達共識，為加速推動市政進行及解決爭議，市府與廠商在 105 年 12 月 13 日依契約規定簽訂仲裁協議，於臺灣營建仲裁協會進行仲裁，約定仲裁範圍如下八大項，市府同時得主張抵銷款項：

- (一)本工程第五期及第末期之估驗款。
- (二)本工程全部保留款。
- (三)追加「第二組月台門口型鋼開孔銜接介面」及「可動式攝影機固定架」之工程款。
- (四)追加「時制計畫（含橫交路段鄰近路口時制計畫及優先號誌參數）下載與調整」之工程款。
- (五)追加「系爭工程 A18 站二次重工拆除設備」之工程款。
- (六)華電公司因工期展延所增加之費用。
- (七)華電公司主張市府遲延驗收增加費用。
- (八)上述款項之遲延利息。

雙方自 106 年 1 月起進入仲裁程序，仲裁庭在 106 年 2 月 15 日成立，分別於 106 年 3 月 28 日、5 月 5 日、6 月 30 日及 7 月 25 日進行 4 次仲裁詢問會，仲裁判斷書於 106 年 8 月 15 日送達市府。

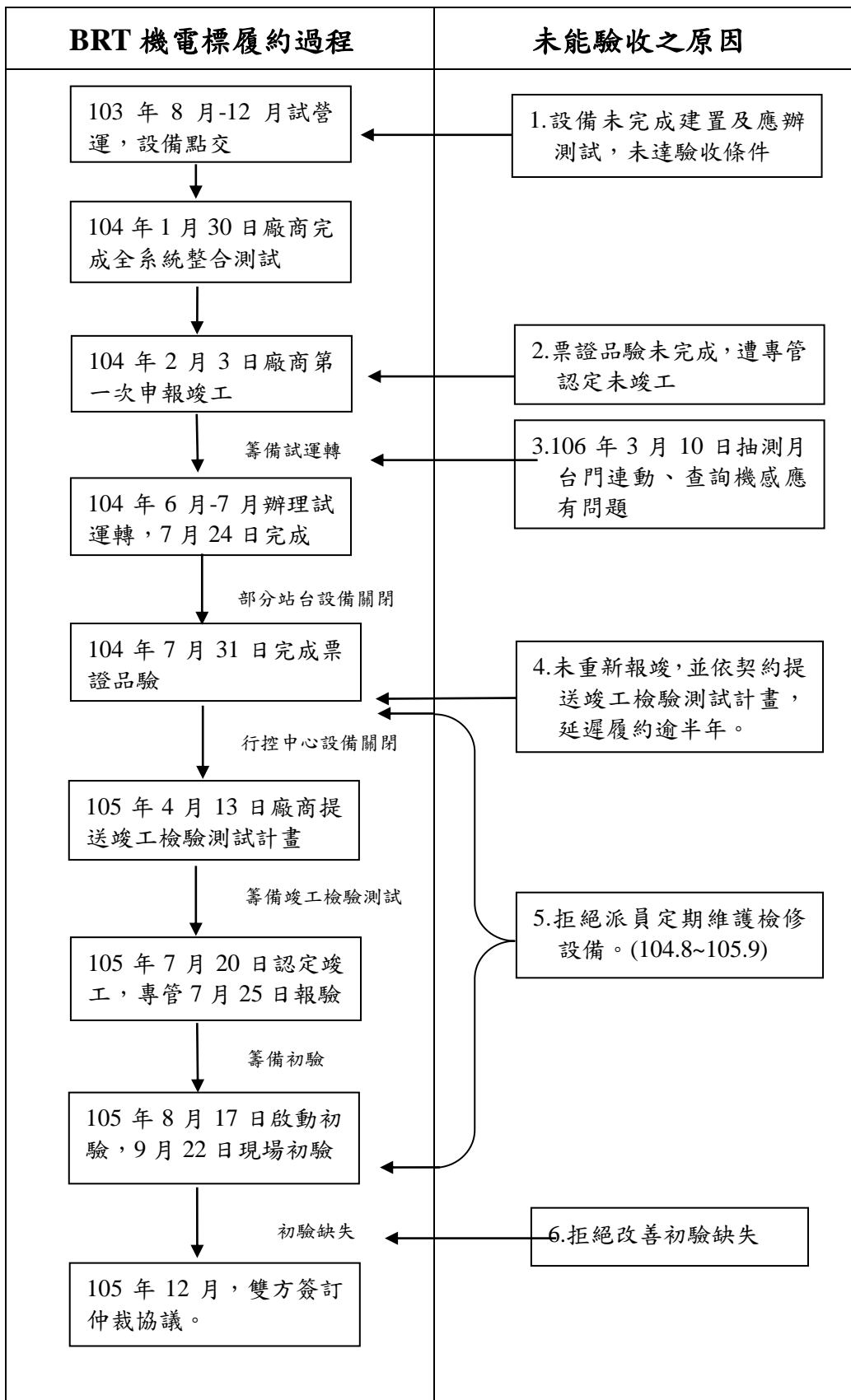


圖 1 BRT 機電標履約及未能驗收歷程

參、BRT 仲裁結果及未來處理方向

本案仲裁廠商原聲請金額 232,014,583 元，經仲裁判斷後僅餘 183,789,338 元，分為三類：

- (一)原契約工程款:因廠商拒絕履約、延遲履約，依契約得不給付廠商之款項，估驗款及保留款屬此類，廠商原主張 151,641,200 元，經仲裁判斷僅需給付 149,037,824 元，減少 2,603,376 元。
- (二)額外工項費用:廠商已施作完成，或廠商認為應追加費用，未完成變更契約程序之款項，廠商原主張 4,723,101 元，經仲裁判斷僅需給付 3,835,036 元，減少 888,062 元。
- (三)因工期展延或延遲履約增加費用:履約爭議及工期展延期間，廠商要求追加管理費，原主張金額 75,650,282 元，經仲裁判斷僅須給付 31,243,927 元，減少 44,406,355 元。

對於廠商應盡之契約責任，市府已於仲裁庭上引證提出答辯，對於仲裁結果免除廠商契約責任，市府尊重仲裁判斷，但由廠商主張金額與仲裁判斷金額有顯著落差，可顯見廠商亦非全數有理。

市府將持續與廠商進行協商，但只會在契約價金範圍 509,097,367 元撥付廠商應得費用，可使用的機電設備也將充分運用，不會有浪費或設備閒置等情形發生。

市府要求廠商完成契約應辦測試才准予驗收，是對民眾使用設備之安全把關及對品質要求不退讓的堅持，設備關閉之原因追根究柢是因廠商延遲履約所致，廠商後續未依契約定期維護保養設備才造成設備損壞，仲裁庭免除廠商應盡之履約責任，市府表示尊重，但不代表市府要求廠商履約是不誠信之行為，也根本沒有「故意遲不驗收」、「故意關閉系統設備」、「故意放任設備損壞」等情事。

肆、結論

前市府推動 BRT 藍線許多設備未完工就趕著上路，因此包括機電系統在內的許多設備確實都未達驗收標準就啟用，衍生保管維護權責不清之情形，才導致後續無法驗收情形。新市府上任後，勇於面對問題，也努力解決問題，本次仲裁失利深受設備先行使用影響，以本次仲裁案為借鏡，未來相關採購將避免先行使用情形，避免衍生相關爭議，與廠商約定先行使用之權利義務，也將更為慎重、完備，以維護雙方權益。

BRT 系統於 104 年 7 月 8 日改良為優化公車專用道系統後，已顯著提昇台灣大道大眾運輸服務水準，台灣大道整體大眾運輸人次提升約 31%。提升專用道使用效率並降低慢車道公車與汽車機車流交織，大幅改善慢車道機車與公車交織干擾行為，慢車道上也因公車移至快車道上，多出了空間，讓慢車道上的行車更順暢，部分路線更延駛至機場、清水、大甲及梧棲地區，讓海線民眾可一車直達市區，免除轉車之不便，提高原 BRT 專用道的使用效率、兼顧台灣大道汽機車族群安全與效率，並促進大眾運輸永續經營，提供臺中市民更優質的大眾運輸體驗，多數民眾對政策表示肯定與滿意，顯示 BRT 轉型為優化公車專用道，是正確且必要決策。