

臺灣臺北地方法院民事判決

113年度重訴字第286號

原告 鑫通資源股份有限公司

法定代理人 李慶煌

訴訟代理人 林永瀚律師

複代理人 王昱翔律師

被告 國營臺灣鐵路股份有限公司(原為:交通部臺灣鐵路
管理局)

法定代理人 鄭光遠

訴訟代理人 葉繼升律師

上列當事人間請求給付契約價金等事件，本院於114年7月11日言
詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

甲、程序方面：

壹、按當事人喪失訴訟能力或法定代理人死亡或其代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人或取得訴訟能力之本人承受其訴訟以前當然停止；前開承受訴訟人於得為承受時，應即為承受之聲明；聲明承受訴訟，應提出書狀於受訴法院，由法院送達於他造，民事訴訟法第170條、第175條第1項、第176條分別定有明文。被告改制前為交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局），臺鐵局原有業務由被告概括承受；又被告之法定代理人原為杜微，嗣於訴訟進行中先後變更為伍勝園、鄭光遠，業據其等先後具狀聲明承受訴訟，有民事聲明承受訴訟狀、行政院函、交通部函、被告公司變更登記表附卷足憑（見本院卷二第169至187頁、第413至421頁），揆諸前開說明，應予准許。

貳、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴；但擴張或

01 減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255
02 條第1項第3款定有明文。本件原告起訴時原聲明(一)被告應給
03 付原告新臺幣(下同)77,175,000元，及自起訴狀繕本送達
04 被告翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(二)被告應
05 返還原告履約保證金6,174,000元，及自起訴狀繕本送達被
06 告翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(三)願供擔保
07 請准宣告假執行等語；嗣於民國113年4月12日以民事擴張訴
08 之聲明狀，變更聲明(二)為：被告應返還原告履約保證金及履
09 約保證金定存單孳息6,827,974元，及自起訴狀繕本送達被
10 告翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(見本院卷
11 一第240頁)，核屬擴張應受判決事項聲明之情形，揆諸前
12 開規定，應予准許。

13 乙、實體方面：

14 壹、原告主張：

15 一、原告與臺鐵局簽訂「鐵路工程維修車5輛及改良型工程維修
16 車1輛(契約編號：L04-06LC0086)」契約(下稱系爭契
17 約)，系爭契約備註條款第9條訂定交貨期限為決標次日起1
18 0個月內(即107年9月30日)完成交貨。然因臺鐵局審查原
19 告所附設計文件費時較長，因此雙方合意將前開交貨期限延
20 長至108年1月30日。原告曾向臺鐵局申請變更車架材質等
21 事，惟臺鐵局要求原告提供SGS檢驗報告，原告以請領SGS檢
22 驗需耗費6週時間，函請臺鐵局展延履約期間，詎遭臺鐵局
23 拒絕，原告不得已配合臺鐵局之要求進行第三方證明之申辦
24 以及無線電執照之請領，因而遲至108年7月15日方進行交貨
25 作業。

26 二、交貨作業完成後，臺鐵局驗收經過如下：

27 (一)臺鐵局於108年9月2日至9月6日進行第一次靜態檢驗(驗
28 收)，於108年11月1日進行第二次靜態檢驗複檢時合格通
29 過。

30 (二)於同年11月8日進行部分動態測試，嗣後於108年11月27日、
31 28日以及108年12月2日、3日辦理跨夜動態測試，5輛鐵路工

01 程維修車（下稱系爭車輛）測試結果均為良好，依據鐵路工
02 程維修車規範（下稱系爭規範）4.1.5及4.1.6之單機測驗及
03 牽引測試均為通過，僅有系爭規範9.4.4吊桿測試尚待改
04 善，至此應認系爭車輛業已通過靜態及動態驗收。

05 (三)臺鐵局卻以108年12月10日系爭車輛自苗栗車站迴送至八堵
06 貨場途中（非測試、驗收期間），行經竹南車站、香山車站
07 間時速僅有27km/h且引擎水溫偏高為由，自行於108年12月1
08 6日進行加測，並於109年1月21日第一次驗收紀錄上記載：
09 「本局於108年12月10日夜間以單機牽引4輛(約160噸)方
10 式，於香山站至竹南站間行駛時發現最高時速僅約27km/h
11 r，車速不足且引擎水溫偏高達攝氏91度；同年12月16日再
12 以東工008單機牽引4輛(約160噸)自香山站行駛至苗栗站
13 間，有多次熄火現象」，及其他系爭車輛零組件之檢測結
14 果，據以判定第一次驗收不合格，並要求於驗收後109年2月
15 20日前完成改正。然系爭契約及系爭規範均未規定系爭車輛
16 於單機牽引約160噸之情形下時速需達時速27km/hr，臺鐵局
17 以此做為原告驗收不合格之事由，實屬無據。惟原告仍配合
18 臺鐵局改正，其中改良式維修車因「密著式連結器」部分與
19 契約說明有所不符，臺鐵局同意以減價收受驗收完成，其餘
20 系爭車輛部分原告於109年2月18日已發函通知臺鐵局改正完
21 成，同年2月19日臺鐵局亦將原告完成改正記錄在案。

22 (四)臺鐵局以109年3月20日工路線字第1090004355號函要求原告
23 應將臺鐵局於108年12月10日及108年12月16日「自行加測」
24 之鐵路工程維修車異常部分再配合辦理重測，並以「單機牽
25 引160噸，測試路段為苗栗至香山站間（往返1次），該區間
26 千分之7坡度路段，其時速須達29km/hr」為加測之測試標
27 準。然此一部分除係臺鐵局於非正式動態測驗中所為之檢測
28 外，更係將先前108年11月27日至28日及108年12月2日至3日
29 已通過驗收部分反覆檢測，原告為後續履約進行之順暢，不
30 得已同意配合臺鐵局之額外檢測之要求，然要求需將系爭契
31 約之車輛回送重新調整，以利進額外測試，詎遭臺鐵局拒

01 絕。臺鐵局於原告尚未同意辦理額外測試下進行系爭車輛測
02 試，且因臺鐵局操作疏失導致車輛有漏油之情形，惟臺鐵局
03 卻以該車輛漏油以及額外加測未通過為由，於109年6月10日
04 作成第二次驗收不合格。而臺鐵局要求原告於驗收系爭車輛
05 運抵竹東之次日起30日內完成改正事項，原告遂於109年7月
06 23日以109年7月23日鑫軌字第0000723001號函通知臺鐵局改
07 正完成。

08 (五)臺鐵局於109年8月27日召開第二次改正牽引測試會（下稱第
09 二次改正會議），針對系爭車輛進行改正測試之討論，指
10 出：「動態測試必須依據規範4.1.6(2)以坡度千分之15，牽
11 引噸數500噸，速度須達5km/hr以上為測試條件，測試地點
12 為泰安站至后里站間，往返3次；並須另做一次上坡停止再
13 啟動」。然依照系爭規範4.1.6之規範，僅要求車輛行駛在
14 平坦的軌道上，應達時速35km/hr以上；在15%上坡度時，應
15 達5km/hr以上。又前開測試條件『非為兩造共同商議』，除
16 係臺鐵局單方決定而為，亦將系爭契約驗收相關條件有所變
17 更，因此原告強烈要求臺鐵局應按原契約規範進行測試，不
18 得以過度且極端之條件下運行，如臺鐵局執意以極端條件進
19 行測試，如有造成引擎損害，將拒絕提供保固，亦免除相關
20 責任。

21 (六)臺鐵局於109年11月11日至12日以及109年12月1日至2日再次
22 辦理牽引改正測試，因測試條件過於嚴苛，於第2趟、第3趟
23 牽引測試時，因變矩器及引擎溫度過高限制動力。嗣於111
24 年1月12日至13日繼續進行辦理第二次改正牽引測試，因臺
25 鐵局已變更契約內容，依照系爭契約第8條第6項第1款之規
26 定，應給予原告「兩次」之改正機會，然臺鐵局未給予原告
27 任何改正機會，於111年2月18日作成第三次驗收不合格紀
28 錄。

29 三、系爭車輛此前已通過驗收並評價為合格，臺鐵局自應收受系
30 爭車輛並依約給付契約價金、返還履約保證金。孰料臺鐵局
31 竟堅持重新對系爭車輛進行驗收並重新評價為驗收不合格，

01 而非使用保固程序向原告請求改善，是臺鐵局刻意規避使用
02 保固程序並重為驗收結果評價之行為顯係有意阻卻、妨礙原
03 告驗收通過並取得契約價款之交付，故依民法第101條第1項
04 規定，應視為條件成就即原告已驗收合格通過。

05 四、況系爭契約規範未就車輛「單機牽引160噸，坡度千分之7」
06 之情形有任何測試規範標準，臺鐵局未與原告合意以書面變
07 更契約前，應不得自行增加契約所無之測試條件。是臺鐵局
08 逕自以契約所無之加測標準「單機牽引160噸，測試路段為
09 苗栗至香山站間（往返1次），該區間千分之7坡度路段，其
10 時速須達29km/hr」對系爭車輛進行驗收，顯是有意以不正
11 當行為阻礙原告通過驗收。另系爭契約僅約定「單趟測
12 試」，牽引改正測試標準「以坡度千分之15，牽引噸數500
13 噸，速度須達5km/hr以上為測試條件，測試地點為泰安站至
14 后里站間，往返3次；並須另做一次上坡停止再啟動」，乃
15 屬臺鐵局人為所創設事實上不可能存在之地形及條件，原告
16 所提出之車輛均於「第3趟」始發生引擎過熱、變矩器過熱
17 等情事，顯見如依原契約所載「單趟」測試標準，原告所提
18 出之車輛即已符合原訂驗收標準，並通過驗收測試，臺鐵局
19 以牽引改正測試標準對系爭車輛進行驗收，顯係以契約所無
20 之「極端測試」條件對系爭車輛進行測試，亦足認臺鐵局乃
21 以不正當行為阻卻原告通過驗收甚明，依民法第101條第1項
22 規定，應視為原告已通過驗收，臺鐵局應依系爭契約給付契
23 約價金77,175,000元及返還履約保證金暨孳息6,827,974
24 元，共計84,002,974元予原告。

25 五、縱認原告有履約遲誤情事，原告履約遲誤日數僅為132日，
26 被告仍應給付本件履約標的5輛車之契約價金，並退還5輛車
27 之履約保證金及孳息至少74,288,067元予原告：

28 (一)履約遲誤日數：

29 1.兩造合意將前開交貨期限延長至108年1月30日，原告申請、
30 取得履約標的鐵路工程維修車及改良型工程維修車行車調度
31 無線電話系統之無限電執照作業時間共計74日，得自履約期

01 限扣除，自108年1月30日至108年7月15日共計166日，扣除
02 請領無限電執照74日，原告交貨逾期92日。

03 (二)本件履約標的原告共進行兩次改正：

04 1.第一次改正期間：

05 109年1月21日之第一次驗收紀錄【驗收結果】中載有：「與
06 契約、圖說、貨樣規定不符及情形：詳驗收經過第五及第六
07 項，請立約商於109年2月20日前提出說明及完成改正事項，
08 再行書面通知本局查驗車輛。」，原告於109年1月30日收受
09 臺鐵局中區供應廠109年1月30日材中廠材字第1090000176號
10 函後，於109年2月18日辦理改正完成，並發函通知臺鐵局本
11 次第一次驗收不合格項目業已辦理第一次改正完成，故第一
12 次改正期間共用時20日。

13 2.第二次改正期間：

14 109年6月10日之第二次驗收紀錄【驗收結果】中載有：「與
15 契約、圖說、貨樣規定不符及情形：詳驗收經過第五及第六
16 項，請立約商於車輛運抵竹東之次日起30天內完成改正事
17 項，再行書面通知本局查驗車輛(立約商履約工期自車輛運
18 抵竹東車站之次日起繼續計算)。」。原告於109年7月3日收
19 受系爭車輛運抵竹東火車站之通知，並於109年7月23日向臺
20 鐵局表示已改正完成。惟臺鐵局於原告函知已完成改正後，
21 復另要求原告對車輛進行優化調整，而原告為因應臺鐵局之
22 要求，與原廠協調後同意始無償進行技術改良工作，又車輛
23 優化之技術改良工作乃係原告協助臺鐵局所進行之技術改良
24 工作，不可逕謂原告尚未完成改正之情事。因此，原告於10
25 9年7月23日即已完成改正內容，原告無償協助臺鐵局進行規
26 範外之性能改良所花費之時間，均與改正期間無涉，不得列
27 入改正工期。據此，原告業於109年7月23日止辦理改正作業
28 完成，且自109年7月3日原告收受履約標的車輛運抵竹東火
29 車站起至109年7月23日完成改善止，其改正期間花費僅20
30 日，尚非如被告所稱歷時96日。

31 3.是以，原告遲誤期間僅132日（計算式：92日+20日+20日=13

01 2日)。

02 (三)扣除遲誤期間違約金之後，原告請求被告給付金額：

- 03 1.系爭車輛雖僅嘉工012工程維修車通過第三次驗收，惟其餘4
04 輛乃係基於臺鐵局以契約外標準、條件以及驗收方法等不正
05 當行為阻卻原告通過驗收，業如前述，是自應視為原告交付
06 之履約標的實符合債之本旨，臺鐵局自應給付履約標的即系
07 爭車輛之價金及退還履約保證金暨其孳息予原告。
- 08 2.鐵路工程維修車履約逾期天數依前述應為「132日」，則遲
09 誤違約金共計10,187,100元【計算式：7,7175,000元（鐵路
10 工程維修車部分價金）x0.001（按日罰款比例）x132日=10,
11 187,100元】。
- 12 3.嘉工012工程維修車履約價金為15,435,000元、履約保證金
13 為1,543,500元、履約保證金所生孳息為6,400元、2,743元
14 （2,743元部分係自履約保證金中30%轉作保固保證金所生
15 之孳息），是臺鐵局就嘉工012工程維修車原應給付之金額
16 共計16,987,643元（計算式：15,435,000元+1,543,500元+
17 6,400元+2,743元=16,987,643元）。扣除系爭車輛遲誤違約
18 金及履約保證金之30%轉作保固保證金463,050元部分，被
19 告應給付原告6,337,493元【計算式：16,987,643元-10,18
20 7,100元-463,050元=6,337,493元】。
- 21 4.其餘4輛鐵路工程維修車履約價金為61,740,000元、履約保
22 證金為6,174,000元、履約保證金所生孳息為36,574元，是
23 被告就4輛鐵路工程維修車應給付之金額共計67,950,574元
24 （計算式：61,740,000元+6,174,000元+36,574元=67,950,5
25 74元）。
- 26 5.故被告至少應給付原告74,288,067元【計算式：6,337,493
27 元（嘉工012部分）+67,950,574元（剩餘4輛車部分）=74,2
28 88,067元】。

29 六、並聲明：

30 (一)被告應給付原告77,175,000元，及自起訴狀繕本送達被告翌
31 日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

01 (二)被告應返還原告履約保證金及履約保證金定存單孳息6,827,
02 974元，及自起訴狀繕本送達被告翌日起至清償日止，按年
03 息5%計算之利息。

04 (三)願供擔保，請准宣告假執行。

05 貳、被告則以：

06 一、依系爭契約所附系爭規範第1條約定，系爭車輛應具備可單
07 獨運轉行駛或用以牽引鐵路平台車、敞車及其他車輛，從事
08 路線養護等各類工務設備維護、搶修及工程施工之功能。此
09 外，依系爭契約第8.1.1條、第8.1.8條、第8.4.1條等約
10 定，臺鐵局得就本案採購標的辦理查驗、測試或檢驗，得為
11 契約規定以外之查驗、測試或檢驗，亦得就履約標的於一定
12 場所、期間或條件下進行試車、試運轉或試用。且臺鐵局就
13 履約標的查驗、測試或檢驗之權利，不受履約標的曾通過其
14 他查驗、測試或檢驗之限制。

15 二、本案採購標的之交貨、測試、驗收，其情形如下述兩造不爭
16 執事項第二項所載，系爭車輛中，僅嘉工012工程維修車通
17 過動態測試並通過部分驗收，其餘4輛均驗收不合格，且經
18 臺鐵局解除該部份財物採購契約；另臺鐵局採購之改良型工
19 程維修車1輛，則經臺鐵局以減價收受方式辦理部分驗收。

20 三、臺鐵局就系爭車輛再次進行動態測試，符合系爭契約條約款
21 約定，並非民法第101條第1項之「不正當行為」，而系爭車
22 輛未能通過臺鐵局之驗收，係因系爭車輛確有瑕疵所致。原
23 告主張臺鐵局增加無法達成之極端條件，導致系爭車輛無法
24 通過驗收，依民法第101條第1項規定，應視為系爭車輛驗收
25 通過之條件業已成就，原告自得請求被告給付系爭車輛價
26 款、返還履約保證金云云，其主張顯屬無據。

27 四、原告得請求被告給付之金額：

28 (一)原告交貨逾期92天：

29 系爭契約決標日期為106年11月30日，以原訂交貨期限（決
30 標次日起10個月一次交清）計算，原告之交貨期限本為107
31 年9月30日；但因臺鐵局審查車輛設計文件之期間（122天）

01 不計入履約期間，且原告申請、取得本案工程維修車及改良
02 型工程維修車行車調度無線電話系統車上台之無線電執照所
03 生作業期間（74天）亦得自履約期限扣除。原告遲至108年7
04 月15日始履行交貨義務，距離原訂交貨期限（107年9月30
05 日）已逾期288天（本案財物採購契約之天數係以「日曆
06 天」計算），依序扣除上開臺鐵局審查車輛設計文件之期間
07 （122天）、原告申請取得行車調度無線電話系統車上台無
08 線電執照所生作業期間（74天）後，原告交貨逾期已達92天
09 （000-000-00=92）。

10 (二)原告改正本案採購標的之缺失亦有逾期：

11 1.依系爭契約第10.3條約定，原告未能於履約期限內完成改
12 善、拆除、重作或換貨，經初驗或驗收不合格後，臺鐵局給
13 予原告之改正期間亦應一併計入逾期天數。

14 2.原告就改良型工程維修車1輛，缺失改正逾期20天，加計交
15 貨逾期92天，共計112天，並無爭執。

16 3.原告就系爭車輛，缺失改正逾期116天：

17 (1)系爭車輛第一次驗收不合格，臺鐵局109年1月30日通知原告
18 應於109年2月20日前改正第1次驗收所見缺失，原告109年2
19 月18日致函臺鐵局，稱其已遵循109年1月21日第一次驗收紀
20 錄完成改正云云；但經臺鐵局第二次驗收後仍不合格。故原
21 告改正第一次驗收缺失逾期20天。

22 (2)系爭車輛109年6月10日第二次驗收不合格，臺鐵局109年6月
23 16日通知原告應於車輛運抵竹東之次日起30日內完成改正；
24 系爭車輛109年7月3日運抵竹東車站，故原告改正第二次驗
25 收所見缺失之期限為109年8月2日。原告遲至109年10月6日
26 始通知臺鐵局其已改正第二次驗收所見缺失（臺鐵局109年1
27 0月7日收受該函），但系爭車輛第三次驗收時，僅編號嘉工0
28 12之工程維修車通過驗收，其餘4輛工程維修車（花工008、
29 高工008、中工011、東工008）均未通過驗收。故自工程維
30 修車運抵竹東車站之次日（109年7月4日）起，至原告通知
31 臺鐵局其已改正第2次驗收所見缺失之日（109年10月7日）

01 止，原告就系爭車輛之缺失改正，逾期96天。

02 (3)綜上所述，原告就系爭車輛，其缺失改正逾期天數共計116
03 天（20天+96天=116天），加計交貨逾期92天，系爭車輛之
04 逾期天數為208天。

05 (三)逾期違約金：

06 1.改良型工程維修車原契約金額為9,345,000元（含稅），原
07 告就改良型工程維修車1輛逾期112天，臺鐵局已依系爭契約
08 第10.2條約定，按該逾期部分契約價金千分之一逐日計算逾
09 期違約金1,046,640元（ $9,345,000\text{元} \times 11.2\% = 1,046,640$
10 元），原告並無異議。

11 2.系爭車輛1台原契約金額為15,435,000元（含稅），原告就
12 系爭車輛之逾期天數共208天，逾期違約金為共16,052,400
13 元（ $15,435,000\text{元} \times 5 \times 20.8\% = 16,052,400\text{元}$ ）。

14 3.原告依系爭契約應課罰之逾期違約金共計17,099,040元（ $1,$
15 $046,640\text{元} + 16,052,400\text{元} = 17,099,040\text{元}$ ），並未逾系爭契
16 約總價20%即17,304,000元（ $86,520,000\text{元} \times 20\% = 17,304,0$
17 00元 ）之上限。

18 (四)臺鐵局付款情形：

19 1.改良型工程維修車1輛部分：扣除逾期約金後已給付價金並
20 已發還原告繳納之全額履約保證金、孳息。

21 2.系爭車輛部分：

22 (1)僅編號嘉工012之工程維修車於第三次驗收時合格，其餘4輛
23 均不合格，臺鐵局本應給付原告價款15,435,000元，但因原
24 告就系爭車輛各逾期208天，臺鐵局得課罰系爭車輛逾期違
25 約金16,052,400元，扣除逾期違約金後，仍有不足額617,40
26 0元，已自應退還原告之嘉工012工程維修車履約保證金中逕
27 行扣抵。

28 (2)因僅有嘉工012工程維修車驗收合格，得發還履約保證金，
29 惟因原告並未就嘉工012工程維修車繳納保固保證金，故臺
30 鐵局發還嘉工012工程維修車履約保證金之際，係由臺鐵局
31 就嘉工012工程維修車之履約保證金1,543,500元、孳息6,40

01 0元，先扣除原告就嘉工012工程維修車應繳納之保固保證金
02 463,050元（依系爭契約第5.7.1條第2項約定，以契約價金
03 3%計算），再扣除以嘉工012工程維修車價款扣抵後之逾期
04 違約金不足額617,400元後，將剩餘履約保證金472,193元
05 （內含嘉工012工程維修車之履約保證金孳息6,400元、嘉工
06 012工程維修車之保固保證金孳息2,743元；1,543,500元+6,
07 400元+2,743元-463,050元-617,400元=472,193元）發還原
08 告；至於剩餘4輛工程維修車之履約保證金（本金6,174,000
09 元、履約保證金孳息36,574元），則因該4輛工程維修車驗
10 收未通過，且經臺鐵局解除契約之故，已由臺鐵局加以沒
11 收。至編號嘉工012之工程維修車雖已通過驗收，但仍多次
12 發生故障、報修情形迄今仍無法正常供臺鐵局及被告使用，
13 原告不得請求退還其保固保證金463,050元。

14 (五)基上，因被告（臺鐵局）應付原告之契約價金及應退還之履
15 約保證金均已給付完畢，故原告有關發還履約保證金、給付
16 契約價款等請求，均無理由等語置辯。

17 五、並聲明：

18 (一)原告之訴及假執行之聲請均駁回。

19 (二)如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

20 參、兩造不爭執事項：

21 一、原告與臺鐵局（被告成立後，依國營臺灣鐵路股份有限公司
22 設置條例概括承受一切業務）於106年12月13日簽訂系爭契
23 約，約定臺鐵局以總價8652萬元（含稅）之價格，向原告採
24 購鐵路工程維修車5輛（即系爭車輛）、改良型工程維修車1
25 輛。

26 二、原告依系爭契約交付履約標的，其交貨、檢查、測試、驗收
27 過程包括：

28 (一)原告108年7月15日通知臺鐵局交貨。

29 (二)系爭車輛之靜態檢查：

30 臺鐵局原於108年9月2日至9月6日進行系爭車輛及改良型工
31 程維修車1輛之靜態檢查，但因第一次靜態檢查發現部分缺

01 失，故臺鐵局通知原告於108年10月15日至17日辦理靜態檢
02 查複檢，嗣因靜態檢查複檢仍發現部分工程維修車有氣軔作
03 氣慢之缺失（此缺失為原告所否認），而定於108年11月1日
04 再次辦理靜態檢查複檢（被證3），並於108年11月1日靜態
05 檢查複檢合格（被證4）。

06 (三)系爭車輛經臺鐵局於108年11月27日至12月3日進行動態檢
07 後，認定符合規範（被證6）。

08 (四)系爭車輛通過動態檢查後，基於量測系爭車輛之車重以完成
09 靜態檢查之目的，由系爭車輛其中1輛牽引其他4輛（被牽引
10 之4輛工程維修車總重160噸），自苗栗車站迴送至八堵貨場
11 辦理車輛過磅（被證6、被證7）途中，於竹南車站、香山車
12 站間路段（該路段為上坡路段，坡度約7‰），發生引擎動力
13 異常、車速下降（最高時速僅約27km/h）、引擎水溫高達攝
14 氏91度等情形，並因車速緩慢，而導致臺鐵局所屬數班列車
15 發生誤點（被證8），需將工程維修車先行停靠香山車站，
16 以免阻礙其他列車運行。

17 (五)系爭車輛、改良型工程維修車109年1月21日第一次驗收不合
18 格（被證9）：

19 臺鐵局108年12月10日、108年12月16日陸續就系爭車輛進行
20 動態測試，以系爭車輛中之1輛工程維修車牽引其他4輛工程
21 維修車方式，自香山站行駛至苗栗站途中（坡度約7‰），車
22 輛發生多次熄火情形，且系爭車輛、改良型工程維修車仍有
23 其他不合格情形，故臺鐵局109年1月21日第一次驗收系爭工
24 程維修車、改良型工程維修車不合格，臺鐵局並請原告於10
25 9年2月20日前提出說明及完成改正事項後，再通知臺鐵局查
26 驗車輛（被證9）。

27 (六)系爭車輛109年6月10日第二次驗收仍不合格（被證15）：

28 1.原告109年2月18日發函臺鐵局，稱其已遵循109年1月21日第
29 一次驗收紀錄進行改正；該函所附廠商回覆表內，關於108
30 年12月10日1輛工程維修車牽引其他4輛工程維修車發生車速
31 降低、水溫升高一事，記載略以「依據性能曲線圖所示，竹

01 南一崎頂間為7/1000上坡路段，最高速度（牽引約160噸）
02 為29km/hr符合牽引要求，請參照…牽引曲線圖；（引擎冷
03 卻水）水溫91度為引擎正常工作溫度範圍」等語（被證1
04 0）。

05 2. 臺鐵局接獲原告所發被證10函文後，召集臺鐵局相關單位人
06 員開會，決定由原告查明車輛熄火原因並調校車輛後，再由
07 臺鐵局重新進行系爭車輛之動態測試，其測試方式為每輛工
08 程維修車皆以單機牽引其他4輛工程維修車，在苗栗站、香
09 山站間往返測試1次，於千分之7上坡路段之時速需達29km/h
10 r以上（被證11）。其後臺鐵局發函要求原告依被證11會議
11 紀錄所定方式，就系爭車輛進行調校後，再由臺鐵局再次辦
12 理動態測試（被證12）。原告原主張系爭車輛業已通過動態
13 測試，無需再次辦理動態測試（被證13），但臺鐵局基於系
14 爭車輛迴送作業時行駛出力不足，故臺鐵局認為仍須依第一
15 次驗收紀錄（被證9）所載出力不足、熄火情形，於109年4
16 月15日、4月16日及4月17日再次辦理動態測試檢驗（被證1
17 4）。

18 3. 臺鐵局於109年4月15日、4月16日及4月17日再次就系爭車輛
19 （共5輛，其編號分別為花工008、高工008、中工011、東工
20 008、嘉工012）單機牽引4輛工程維修車進行動態測試，但
21 動態測試，發現下列缺失：(1)編號中工011之工程維修車於
22 測試期間熄火，未能完成測試；(2)編號嘉工012及花工008
23 之工程維修車於千分之7坡度進行牽引4輛工程維修車（160
24 噸）測試，其平均車速僅約20km/hr，未能達到29km/hr之測
25 試要求，故第二次驗收仍不合格（被證15，109年6月10日第
26 二次驗收紀錄），臺鐵局要求原告於車輛運抵竹東之次日起
27 30天內完成改正，並以書面通知臺鐵局再次查驗。

28 (七)系爭車輛，除編號嘉工012之工程維修車驗收合格外，其餘4
29 輛工程維修車（編號花工008、高工008、中工011、東工00
30 8）111年2月18日第三次驗收不合格（被證18）：

31 1. 系爭車輛第二次驗收不合格後，雙方109年8月27日開會討論

01 第二次驗收所見牽引缺失之改正測試事宜（被證16）；其會
02 議結論略以：

03 (1)系爭車輛第一次改正牽引測試時，在109年4月14日至17日間
04 測試嘉工012工程維修車時，於香山站解鎖連掛車輛時反向
05 爆衝，請原告查明，並於第二次牽引測試中逐輛檢驗解鎖狀
06 況。

07 (2)第二次改正牽引測試將由原告派員駕駛工程車檢驗改善狀
08 況，臺鐵局派指揮員引導路線。

09 (3)第二次改正牽引測試將以坡度千分之15，牽引噸數500噸，
10 速度達5km/hr以上為測試條件，測試地點為泰安站至后里站
11 間往返3次，並做1次上坡停止再啟動。

12 (4)原告要求於臺鐵局所屬六家線進行本案工程維修車之調校，
13 故臺鐵局同意原告109年9月1日至9月5日之夜間得於六家線
14 自行調校測試系爭車輛。

15 (5)系爭車輛於109年7月3日已運抵竹東車站，故原告之改正期
16 限為109年8月2日（參照被證15「驗收結果：…請立約商於
17 車輛運抵竹東之次日起30天內完成改正事項，書面通知本局
18 查驗車輛」之記載），原告逾期未完成系爭車輛改正。

19 (6)依系爭財物採購契約條款（原證2）第8.6.1條約定，改正財
20 物以2次為限。該會議討論之工程維修車改正測試，為系爭
21 車輛第二次改正測試。

22 2.系爭車輛兩次驗收不合格（被證9、被證15）後，臺鐵局再
23 次進行系爭車輛動態測試之情形如下：

24 (1)原告於109年7月23日發函通知臺鐵局，稱其已完成第二次驗
25 收之缺失改善（原證18），另於109年10月6日發函通知臺鐵
26 局，稱其已完成調適車輛作業（被證17）。

27 (2)臺鐵局109年11月11日夜間至次日凌晨進行花工008工程維修
28 車之動態測試，於第3趟測試發生引擎溫度過高限制動力情
29 形，導致測試終止，故花工008工程維修車無法通過動態測
30 試。

31 (3)臺鐵局109年12月2日夜間至次日凌晨進行高工008、中工011

01 工程維修車之動態測試，皆於第2趟測試發生變矩器溫度過
02 高限制動力，導致測試終止，故高工008、中工011工程維修
03 車皆無法通過動態測試。

04 (4)花工008、高工008、中工011分別無法通過動態測試後，原
05 告就系爭車輛已否通過動態測試、本案工程維修車之動態測
06 試方式等事項，申請行政院公共工程委員會調解（調解建議
07 如原證22），但因臺鐵局無法同意公共工程委員會所為調解
08 建議，而告調解不成立。

09 (5)原證22調解不成立後，臺鐵局先依原告之要求，給予原告時
10 間辦理車輛調整，原告完成車輛調整後，臺鐵局111年1月12
11 日夜間至次日凌晨繼續就未完成動態測試之剩餘兩輛工程維
12 修車（東工008、嘉工012）進行動態測試，其中東工008工
13 程維修車於第3趟測試發生變矩器溫度過高限制動力，導致
14 測試終止，故東工008工程維修車無法通過動態測試；至於
15 嘉工012工程維修車則可通過動態測試（被證18，系爭車輛
16 第三次驗收紀錄）。

17 (6)綜上所述，系爭車輛中，僅嘉工012工程維修車通過動態測
18 試並通過部分驗收，原告雖請求臺鐵局同意減價收受其餘4
19 輛工程維修車，但臺鐵局無法同意，故除嘉工012工程維修
20 車以外之4輛工程維修車均驗收不合格（被證18、被證19、
21 被證20）；至於本案臺鐵局採購之改良型工程維修車1輛，
22 則經臺鐵局以減價收受方式辦理部分驗收（被證18、被證2
23 1）。

24 三、原告之履約期限，得因「臺鐵局審查車輛設計文件」展延12
25 2天（被證24）、另得因「原告取得系爭工程維修車所使用
26 行車調度無線電話系統車上台無線電執照之作業期間」展延
27 74天（被證25）。

28 四、臺鐵局於111年6月8日致函原告，解除編號花工008、高工00
29 8、中工011、東工008等4輛工程維修車之財物採購契約（被
30 證22）。

31 五、臺鐵局已依系爭契約，將改良型工程維修車減價後總價，扣

01 除逾期違約金後之價款811萬1460元給付原告公司（被證2
02 0、被證25、被證31）。至於嘉工012工程維修車之價款，原
03 告雖曾發函請求臺鐵局給付，但臺鐵局覆函表示嘉工012工
04 程維修車之價款，扣除原告應付臺鐵局之逾期違約金後已無
05 餘額而拒絕給付（被證32）。

06 六、系爭契約之履約保證金中，臺鐵局已發還改良型工程維修車
07 1輛之全部履約保證金934,500元、孳息5,536元。

08 七、臺鐵局因原告交付之系爭工程維修車查驗或驗收不合格情節
09 重大、延誤履約期限情節重大，並因可歸責於原告之事由致
10 臺鐵局解除部份系爭契約等理由，依政府採購法第101條第1
11 項第8款、第10款、第12款規定對原告為通知（被證33，臺
12 鐵局112年2月24日鐵材財字第1120005285號函），原告不服
13 該通知，陸續提出異議（被證34，臺鐵局112年3月27日鐵材
14 財字第1120008612號函）及申訴（被證23，行政院公共工程
15 委員會訴0000000號採購申訴審議判斷書）均遭駁回，但原
16 告並未於期限內提起行政訴訟。

17 肆、兩造爭點：

18 一、臺鐵局於系爭車輛經108年11月27日至12月3日進行動態檢查
19 認定符合規範後，再次進行動態測試並要求原告改正，有無
20 理由？

21 二、原告主張臺鐵局有民法第101條規定之情事，以不正當行為
22 阻礙原告系爭車輛通過驗收，是否可採？

23 三、原告就系爭車輛之交貨、缺失改正有無逾期？其逾期天數為
24 何？臺鐵局因原告交貨逾期、缺失改正逾期課罰原告逾期違
25 約金之金額若干？

26 四、臺鐵局解除系爭契約、沒收履約保證金，是否有理？

27 六、原告請求被告給付系爭車輛之契約價金、履約保證金共84,0
28 02,974元，有無理由？

29 伍、得心證之理由：

30 一、臺鐵局於系爭車輛經108年11月27日至12月3日進行動態檢查
31 認定符合規範後，再次進行動態測試並要求原告改正，有無

01 理由？

02 (一)系爭契約（含契約附件）有關測試、驗收程序，以及系爭車
03 輛應具備之功能，其重要約定如下：

04 系爭契約第8.1.1條約定「本局（即臺鐵局）或本局指定之
05 代表，就立約商履約情形，得辦理查驗、測試或檢驗，並得
06 於立約商、分包廠商、交運處所、卸運處所或本局處所為
07 之。」；第8.1.8條約定「本局就立約商履約標的為查驗、
08 測試或檢驗之權利，應不受該標的曾通過其他查驗、測試或
09 檢驗之限制。」；第8.4.1條約定「本局辦理查驗或驗收，
10 得規定立約商就履約標的於一定場所、期間及條件下之試
11 車、試運轉或試用等測試程序，以作為查驗或驗收之
12 用…。」。另系爭規範第1條規定：「本規範所稱之鐵路工
13 程維修車（以下簡稱維修車），係以符合臺灣鐵路管理局
14 （以下簡稱本局）軌道車輛標準，且具有動力之軌道車輛並
15 加裝起重機；除可單獨運轉行駛外，亦可用以牽引鐵路平台
16 車、敞車及其他車輛，為路線養護等各類工務設備維護、搶
17 修及工程施工用之軌道工程車輛。」；第4.1.5條、第4.1.6
18 條及第4.1.9條規定「（工程維修車）單機載重3公噸行駛速
19 度：(1)行駛在平坦的軌道上，應達時速70km/hr以上。(2)
20 在15%上坡度時，應達40km/hr以上。(3)在15%上坡度時，
21 應可停車後再起步加速。」、「（工程維修車）牽引500公
22 噸行駛速度：(1)行駛在平坦的軌道上，應達時速35km/hr
23 以上。(2)在15%上坡度時，應達5km/hr以上。」、「被牽
24 引時可切離傳動系統，其被牽引最高速率應達70km/h
25 r。」；第9條規定，維修車需通過「第三方獨立公正單位檢
26 驗」、「立約商（原告）自主檢驗」、「（臺鐵局之）靜態
27 檢驗」、「（臺鐵局之）動態檢驗」。其中第三方獨立公正
28 單位檢驗之項目包含車輛重量在內；動態檢驗之檢驗項目包
29 含維修車之行駛及牽引力測試在內，其測試結果並應符合系
30 爭規範第4.1.5條、第4.1.6條及第4.1.9條等規定；第11條
31 規定，維修車驗收時，應備置該規範第4條（車輛性能及規

01 格)、第6條(車輛銘牌)、第7條(工具及操作手冊、維修
02 手冊、運轉使用手冊、零件手冊,以及電器、液壓、冷卻、
03 煞車、機械等圖說)、第9條(本案採購標的已通過各項檢
04 驗)所提及之證明文件並提出教育訓練紀錄後,始能辦理維
05 修車之驗收。有系爭契約、系爭規範在卷可稽(見本院卷一
06 第65頁、第89至104頁)。

07 (二)系爭車輛之動態測試、驗收過程如兩造不爭執事項二、(三)至
08 (七)所示,略為:臺鐵局續於108年11月27日、12月2日(均夜
09 間,跨至次日凌晨)辦理動態檢驗,檢驗結果系爭車輛(編
10 號分別為:花工008、高工008、中工011、東工008、嘉工01
11 2)符合規範。嗣原告就系爭車輛交貨時,因無法依據系爭
12 規範第9點規定提出包含車輛重量在內之「第三方獨立公正
13 單位檢驗」報告,雙方協調後,臺鐵局同意於八堵貨場量測
14 工程維修車之車重,於108年12月9日至10日夜間,以履約標
15 的其1輛工程維修車牽引其他4輛工程維修車之方式(被牽引
16 之4輛工程維修車總重160噸,並未超過系爭規範第4.1.6規
17 定之牽引重量500噸),將系爭車輛自苗栗車站迴送至八堵
18 貨場辦理車輛過磅時(即進行系爭規範第9.1.8之「車輛重
19 量量測測驗」),行經竹南車站、香山車站間路段(該路段
20 為上坡路段,坡度約7%,並未超過系爭規範第4.1.6之坡
21 度),發現系爭車輛發生引擎動力異常、車速下降(最高時
22 速僅約每小時27公里、引擎水溫高達攝氏91度)等情形。故
23 系爭車輛雖曾一度通過動態測試,但臺鐵局認有再次進行動
24 態測試之必要。臺鐵局於108年12月10日迴送系爭車輛及同
25 年12月16日進行動態測試過程中,均仍發生引擎動力異常、
26 車速下降(最高時速僅約每小時27公里)、引擎水溫高達攝
27 氏91度、多次熄火等情形,臺鐵局乃於109年1月21日認定第
28 一次驗收不合格,並限期原告於109年2月20日前完成改正。
29 經原告查明車輛熄火原因並調校後,再次進行動態測試,測
30 試方法仍為:每輛工程維修車皆以單機牽引其他4輛工程維
31 修車,在苗栗站、香山站間往返測試1次,於千分之七上坡

01 路段時速須達29km/h以上，據此，臺鐵局於109年4月15日至
02 4月17日再次辦理動態測試，仍發生編號中工011之工程維修
03 車於測試期間熄火，未能完成測試，編號嘉工012、花工008
04 之工程維修車於千分之七坡度進行牽引其中4輛工程維修車
05 時，平均車速僅約20km/h，未能達到29km/h之測試要求，故
06 招標機關乃於109年6月10日認定第二次驗收仍不合格，並限
07 期原告於車輛運抵竹東之次日起30天內完成改正，並以書面
08 通知臺鐵局再次查驗。雙方嗣於109年8月27日開會討論第
09 二次驗收所見牽引缺失之改正測試事宜，約定「以坡度千分之
10 15，牽引噸數500噸，速度達5km/hr以上為測試條件，測試
11 地點為泰安站至后里站間往返3次，並做1次上坡停止再啟
12 動」為測試標準，於109年11月11日及109年12月2日就3輛工
13 程維修車(花工008、高工008、中工011)進行動態測試，仍
14 無法通過測試，另於11年1月12日就未完成測試2輛工程維修
15 車(東工008、嘉工012)進行動態測試，僅有嘉工012維修車
16 通過測試，故於111年2月18日辦理第三次驗收，載明於驗收
17 紀錄不合格項目，判定驗收不合格。

18 (三)原告固主張系爭車輛已於108年11月27日、12月2日辦理動態
19 檢驗，且檢驗結果符合規範，臺鐵局不得再次進行動態測
20 驗，且測試標準「單機牽引160噸，測試路段為苗栗至香山
21 站間(往返1次)，該區間千分之7坡度路段，其時速須達29
22 km/hr」及「以坡度千分之15，牽引噸數500噸，速度達5km/
23 hr以上為測試條件，測試地點為泰安站至后里站間往返3
24 次，並做1次上坡停止再啟動」均為系爭契約所無之測試約
25 定，且測試條件顯屬極端等語。惟依前揭系爭契約、系爭規
26 範約定，本件系爭車輛應具備可單獨運轉行駛或用以牽引鐵
27 路平台車、敞車及其他車輛，從事路線養護等各類工務設備
28 維護、搶修及工程施工之功能。臺鐵局得就系爭車輛辦理查
29 驗、測試或檢驗，得為契約規定以外之查驗、測試或檢驗，
30 亦得就履約標的於一定場所、期間或條件下進行試車、試運
31 轉或試用，且臺鐵局就履約標的查驗、測試或檢驗之權利，

01 不受履約標的曾通過其他查驗、測試或檢驗之限制。系爭車
02 輛固於108年11月27日、12月2日通過第一次動態檢驗，然系
03 爭契約、系爭規範既未限定僅得測試一次，且原告尚未提出
04 包含車輛重量在內之「第三方獨立公正單位檢驗報告」，系
05 爭車輛尚未完成驗收，原告主張已完成驗收應改用保固程
06 序，顯屬誤會。則臺鐵局於進行系爭規範第9.1.8之「車輛
07 重量量測測驗」時發現已通過之車輛動態性能測試有疑問，
08 其於驗收完成前要求依約再進行查驗與測試，解釋上仍屬對
09 於系爭車輛於驗收前發現可能之瑕疵進行再檢查且屬必要，
10 復為確認系爭車輛動力性能之穩定性，以上開測試標準規定
11 系爭車輛於一定場所、期間或條件下進行試車、試運轉或試
12 用，亦與系爭契約約定無不合，臺鐵局再次對系爭車輛為動
13 態檢驗，於法自屬有權為之。

14 二、原告主張臺鐵局有民法第101條規定之情事，以不正當行為
15 阻礙原告系爭車輛通過驗收，是否可採？

16 原告雖主張系爭車輛曾通過靜態、動態測試，其後臺鐵局竟
17 增加無法達成之極端條件，導致系爭工程維修車無法通過驗
18 收，依民法第101條第1項規定，應視為系爭車輛驗收通過之
19 條件業已成就，原告自得請求被告給付系爭車輛價金、返還
20 履約保證金云云；惟誠如前述，依系爭契約第8.1.1條、第
21 8.1.8條、第8.4.1條，臺鐵局得就本案採購標的辦理查驗、
22 測試或檢驗，得為契約規定以外之查驗、測試或檢驗，亦得
23 就履約標的於一定場所、期間或條件下進行試車、試運轉或
24 試用。臺鐵局就履約標的查驗、測試或檢驗之權利，不受履
25 約標的曾通過其他查驗、測試或檢驗之限制。且臺鐵局就系
26 爭車輛再次進行動態測試，係因系爭車輛108年12月9日為量
27 測車重而自苗栗車站北上迴送八堵貨場途中，發生引擎動力
28 異常、車速下降（最高時速僅約27km/h）、引擎水溫高達攝
29 氏91度等情形，並因車速緩慢，而導致臺鐵局所屬數班列車
30 發生誤點，臺鐵局因此需將本案工程維修車先行停靠香山車
31 站，以免阻礙其他列車運行所致，足以證明臺鐵局就系爭車

01 輛車再次進行動態測試，確有其正當理由。此外，系爭車輛
02 再度進行動態測試乃至驗收之過程中，仍多次發生熄火、動
03 力抑制等異常情形，亦有系爭車輛109年1月21日第一次驗收
04 紀錄、109年6月10日第二次驗收紀錄、第三次驗收紀錄可資
05 佐證（見本院卷一第369至373頁、第407至411頁、第421至4
06 22頁），足證系爭車輛未能通過臺鐵局之驗收，係因系爭車
07 輛確有瑕疵所致。臺鐵局就系爭車輛再次進行動態測試，難
08 認有故意阻止系爭車輛完成驗收之意思，自非民法第101條
09 第1項之「不正當行為」，原告主張並非可採。

10 三、原告就系爭車輛之交貨、缺失改正有無逾期？其逾期天數為
11 何？臺鐵局因原告交貨逾期、缺失改正逾期課罰原告逾期違
12 約金之金額若干？

13 (一)系爭契約第10條有關「遲延」之重要約定如下：

14 第10.1條約定：「逾期違約金，為損害賠償額預定性違約
15 金，除另有規定外，逾期違約金之計算以日為單位，其總額
16 （含逾期未改正之違約金）以契約價金總額之百分之二十為
17 上限…。」；第10.2條約定：「契約訂有交貨／分批交貨／
18 完工期限者，立約商應負責在期限內交貨／完工；否則廠商
19 遲延交貨或完工時，遲延交貨之項目或數量不影響使用時，
20 應按該逾期部分契約價金千分之一逐日計算逾期違約金，遲
21 延交貨之項目或數量會影響使用時，應按該批契約價金千分
22 之一逐日計算逾期違約金，遲延交貨之數量或項目是否影響
23 使用，由本局需求單位判斷後，交本局主辦單位計算違約
24 金。但契約另有約定者，不在此限。」、「採部分驗收或分
25 期驗收者，得就該部分或該分期之金額計算逾期違約
26 金。」；第10.3條約定：「如有第8.6.1條立約商未於契約
27 履約期限內完成改善、拆除、重作或換貨者，除另有約定
28 外，每逾期1日應按該批契約價金之千分之一逐日計算逾期
29 違約金。」、「初驗或驗收有瑕疵，經本局通知立約商限期
30 改正，自契約所定履約期限之次日起算逾期日數，但扣除履
31 約期限之次日起，至本局決定限期改正前歸屬於本局之作業

01 日數。」；第10.7條約定：「因可歸責於廠商（即原告）之
02 事由，致終止或解除契約者，逾期違約金應計算至終止或解
03 除契約之日止」。

04 (二)兩造對於原告交貨逾期92天、改良型工程維修車1輛缺失改
05 正逾期20天、系爭車輛第一次驗收缺失改正逾期20天，均無
06 爭執。另就系爭車輛第二次驗收缺失改正逾期天數，原告主
07 張逾期天數為20日，被告稱為96日。查系爭車輛於109年6月
08 10日經第二次驗收不合格，臺鐵局109年6月16日通知原告應
09 於車輛運抵竹東之次日起30日內完成改正，系爭車輛於109
10 年7月3日運抵竹東車站，故原告改正第二次驗收所見缺失之
11 期限為109年8月2日。原告遲至109年10月6日始以109鑫軌字
12 第0001006001號函通知臺鐵局其已改正第二次驗收所見缺
13 失，但系爭車輛車第三次驗收時，僅編號嘉工012之維修車
14 通過驗收，其餘4輛維修車（花工008、高工008、中工011、
15 東工008）均未通過驗收。故自系爭車輛運抵竹東車站之次
16 日（109年7月4日）起，至原告通知臺鐵局其已改正第二次
17 驗收所見缺失之日（109年10月7日）止，原告就系爭車輛之
18 缺失改正，逾期96天，有臺鐵局中區供應場109年6月16日材
19 中場財字第1090001349號函、臺鐵局109年8月27日工務處會
20 議紀錄、原告於109年10月6日乙109鑫軌字第0001006001號
21 函在卷可稽（見本院卷一第407頁、第416頁、第419頁）。
22 原告固稱其於109年7月3日收受系爭車輛運抵竹東火車站之
23 通知後，已於109年7月23日以109鑫軌字第0000723001號函
24 （見本院卷一第173頁）通知臺鐵局改正第二次驗收所見缺
25 失，然觀臺鐵局109年8月27日工務處會議紀錄結論一、(五)載
26 明「…改正期限為109年8月2日止，原告已逾改正期限多
27 時，請原告於試車完成後函文通知臺鐵局並依契約辦理交車
28 至苗栗車站。」等語（見本院卷一第416頁），該次會議原
29 告有派員出席討論，未見原告予以爭執而做出上該會議結
30 論，足見原告主張其已於109年7月23日完成改正第二次驗收
31 所見缺失云云，並非可採。

01 (三)從而，改良型工程維修車之逾期天數為112天（交貨逾期92
02 天、缺失改正逾期20天，合計112天）、工程維修車之逾期
03 天數為208天（交貨逾期92天、第一次缺失改正逾期20天，
04 第二次缺失改正逾期96天，合計208天）。

05 (四)逾期違約金：

06 1.改良型工程維修車原契約金額為9,345,000元（含稅），原
07 告就改良型工程維修車1輛逾期112天，臺鐵局已依系爭契約
08 第10.2條約定，按該逾期部分契約價金千分之一逐日計算逾
09 期違約金1,046,640元（ $9,345,000\text{元} \times 11.2\% = 1,046,640$
10 元），原告並無異議。

11 2.系爭車輛1台原契約金額為15,435,000元（含稅），原告就
12 系爭車輛之逾期天數共208天，逾期違約金為共16,052,400
13 元（ $15,435,000\text{元} \times 5 \times 20.8\% = 16,052,400$ 元）。

14 3.原告依系爭契約應課罰之逾期違約金共計17,099,040元（ $1,$
15 $046,640\text{元} + 16,052,400\text{元} = 17,099,040\text{元}$ ），並未逾系爭契
16 約總價20%即17,304,000元（ $86,520,000\text{元} \times 20\% = 17,304,0$
17 00元 ）之上限。

18 四、臺鐵局解除系爭契約、沒收履約保證金，是否有理？

19 (一)系爭契約第13.1.5條約定「如解除契約，本局將不予發還部
20 分或全部履約保證金，並取消一切付款，所有已付款項應退
21 還本局；立約商並應賠償本局因而發生之費用及損失。」。

22 (二)臺鐵局因原告交付之系爭車輛查驗或驗收不合格情節重大、
23 延誤履約期限情節重大，並因可歸責於原告公司之事由依系
24 爭契約第8.6.1條、第13.1.1.10條、第13.1.5條規定解除部
25 分系爭契約，並不予發還該部分之履約保證金等理由，依政
26 府採購法第101條第1項第8款、第10款、第12款規定通知原
27 告將刊登政府採購公報，原告曾提出異議，並就臺鐵局維持
28 原決定之異議處理結果提出申訴，經行政院公共工程委員會
29 採購申訴審議委員會審議後，認原告申訴無理由，作成申訴
30 駁回之判斷書等情，有該申訴審議判斷書在卷可稽（見本院
31 卷一第437至529頁），足徵行政院公共工程委員會採購申訴

01 審議委員會亦認系爭車輛查驗或驗收不合格、延誤履約係因
02 可歸責於原告之事由導致終止契約且屬情節重大。而原告並
03 未就前述審議判斷提起行政爭訟，應認臺鐵局依系爭契約之
04 約定而解除系爭契約部分，乃合法有據。則臺鐵局依系爭契
05 約第13.1.5條約定沒收原告履約保證金，即屬有據。

06 五、原告請求被告給付系爭車輛之契約價金、履約保證金暨孳息
07 共84,002,974元，有無理由？

08 (一)本件臺鐵局並無以不正當理由阻止或拒絕原告系爭車輛驗
09 收，且因原告交貨、缺失改正均有逾期，臺鐵局已課罰原告
10 逾期違約金，均如前述。被告抗辯臺鐵局就改良型工程維修
11 車1輛部分，扣除逾期約金後已給付價金並已發還原告繳納
12 之全額履約保證金、孳息，為原告所不爭執（見本院卷二第
13 144頁）。

14 (二)另就系爭車輛部分：

15 1.僅編號嘉工012之工程維修車於第三次驗收時合格，其餘4輛
16 均不合格，臺鐵局本應給付原告價款15,435,000元，但因原
17 告就系爭車輛各逾期208天，臺鐵局得課罰系爭車輛逾期違
18 約金16,052,400元，扣除逾期違約金後，仍有不足額617,40
19 0元，已自應退還原告之嘉工012工程維修車履約保證金中逕
20 行扣抵。

21 2.因僅有嘉工012工程維修車驗收合格，得發還履約保證金，
22 惟因原告並未就嘉工012工程維修車繳納保固保證金，故臺
23 鐵局發還嘉工012工程維修車履約保證金之際，係由臺鐵局
24 就嘉工012工程維修車之履約保證金1,543,500元、孳息6,40
25 0元，先扣除原告就嘉工012工程維修車應繳納之保固保證金
26 463,050元（依系爭契約第5.7.1條第2項約定，以契約價金
27 3%計算），再扣除以嘉工012工程維修車價款扣抵後之逾期
28 違約金不足額617,400元後，將剩餘履約保證金472,193元
29 （內含嘉工012工程維修車之履約保證金孳息6,400元、嘉工
30 012工程維修車之保固保證金孳息2,743元；1,543,500元+6,
31 400元+2,743元-463,050元-617,400元=472,193元）發還原

01 告，有被告提出之匯款申請書在卷可查（見本院卷一第557
02 頁）；至於剩餘4輛工程維修車之履約保證金（本金6,174,0
03 00元、履約保證金孳息36,574元），則因該4輛工程維修車
04 驗收未通過，且經臺鐵局解除契約之故，已由臺鐵局加以沒
05 收。

06 (三)基上，因被告（臺鐵局）應付原告之契約價金及應退還之履
07 約保證金暨孳息均已給付完畢，原告請求被告給付系爭車輛
08 之契約價金、履約保證金暨孳息共計84,002,974元，即屬無
09 據。

10 陸、綜上所述，本件原告求被告給付系爭車輛之契約價金77,17
11 5,000元、返還原告履約保證金及履約保證金定存單孳息6,8
12 27,974元，即均自起訴狀繕本送達被告翌日起至清償日止，
13 按年息5%計算之利息，均無理由，應予駁回。又原告之訴
14 既經駁回，其假執行之聲請即失所依據，應併予駁回之。

15 柒、本件事證已臻明確，兩造其餘主張、陳述及所提之證據暨攻
16 擊防禦方法，經本院斟酌後，核與本件判決結果不生影響，
17 爰不一一論述，附此敘明。

18 捌、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

19 中 華 民 國 114 年 9 月 12 日

20 民事第七庭 法官 熊志強

21 以上正本係照原本作成。

22 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
23 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

24 中 華 民 國 114 年 9 月 12 日

25 書記官 蔡斐雯