

臺灣高等法院民事判決

111年度上字第211號

上訴人 怡園實業股份有限公司

法定代理人 阮毓琇

訴訟代理人 陳義豐

籃健銘律師

簡燦賢律師

被上訴人 交通部台灣鐵路管理局

法定代理人 杜微

訴訟代理人 丘浩廷律師

郭芸言律師

上列當事人間請求給付違約金等事件，上訴人對於中華民國110年12月15日臺灣臺北地方法院109年度重訴字第1187號判決提起一部上訴，本院於112年8月2日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決命上訴人給付超過新臺幣肆佰零陸萬肆仟玖佰陸拾元本息及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用之裁判，均廢棄。

上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。其餘上訴駁回。

第一、二審訴訟費用由被上訴人負擔百分之五十二，餘由上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人主張：兩造於民國106年12月25日簽訂「106年度交通部臺灣鐵路管理局臺北—花蓮包租專車案」勞務採購契約（下稱系爭契約），約定伊提供每日往復行駛臺北、花蓮之5931、5932車次普悠瑪列車（各含車廂8節、共372席，下合稱系爭專車）由上訴人包租，對旅行業及旅館業者之訂房旅客提供售票等服務，履約期間自107年6月30日起至108年6月29日止，共1年，上訴人應給付包租費用，每10日為1期，每

期於發車前10天預付。詎上訴人自107年10月8日起未依約給付自107年10月18日起之包租費用，伊於108年1月14日依約暫停執行系爭契約，至108年6月29日履約期間屆滿。伊得請求上訴人給付如附表一編號1所示107年10月18日起至108年1月13日之包租費用、編號2所示逾期給付包租費用之逾期違約金、編號3所示上訴人違約單獨販售車票之罰款，合計新臺幣（下同）2455萬6880元；扣除伊依約應給付上訴人如附表一編號4所示預繳票款、編號5所示履約保證金餘額、編號6、7所示國家發展委員會「花東地區永續發展基金」（下稱國發基金）第一期補助款、第二期補助款、編號8所示旅客誤乘補票票款、編號9所示107年10月21日停駛退費、編號11所示車廂彩繪履約保證金、編號10所示上訴人已匯款給付伊部分款項合計1617萬0368元後，伊尚得請求上訴人給付838萬6512元。爰依系爭契約第2條(一)2.(二)、第3條、第13條(一)3.二等約定，請求上訴人如數給付，並自起訴狀繕本送達翌日即109年12月26日起加計法定遲延利息。

二、上訴人則以：伊雖自107年10月8日起未給付同年月18日以後之包租費用，然係因於107年2月6日發生花蓮米崙斷層大地震（下稱系爭地震）、於107年10月21日發生6432車次普悠瑪列車出軌翻覆事故（下稱系爭事故），旅客對於普悠瑪列車之安全性有疑慮，影響購票意願甚至大量退票，致伊受有嚴重損失，伊依系爭契約第11條(一)「包租專車部分」及第16條(六)之約定，於107年10月22日口頭向被上訴人為終止系爭契約之意思表示、再於107年11月20日發函請被上訴人安排終止後相關事務，被上訴人不得請求附表一編號1、2所示107年10月22日以後之包租費用及逾期違約金，並應返還附表一編號5所示履約保證金全額365萬元。又伊並未單獨販售車票，被上訴人請求附表編號3所示罰款並無理由，附表編號7所示國發基金補助款應算至107年10月22日契約終止日止，附表編號8所示乘客誤乘補票票價應按系爭專車票價平日500元、假日650元計算，故被上訴人應僅得請求伊給付325萬69

80元。又系爭地震及系爭事故乃兩造締約後之重大情事變更，若按原約定計算包租費用及逾期違約金對伊顯失公平，爰依民法第227條之2第1項規定，請求減少伊之給付為325萬6980元等語，資為抗辯。

三、原審判決上訴人應給付被上訴人838萬6512元，及自109年12月26日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。上訴人不服，提起上訴，聲明：(一)原判決關於命上訴人給付逾325萬6980元本息部分，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用之裁判，均廢棄；(二)上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。被上訴人則答辯聲明：上訴駁回。

四、兩造不爭執於106年12月25日簽訂系爭契約，約定被上訴人提供系爭專車為上訴人包租專車，售票對象為旅行業及旅館業者之訂房旅客，上訴人按每列次「列車總座位數」372席乘以上訴人得標之「決標利用率」81.3%（四捨五入至整數）乘以「臺北到花蓮自強號票價」440元計付包租費用予被上訴人；兩造因系爭地震而協議系爭專車延期至107年6月30日開行，履約期間自107年6月30日起至108年6月29日止等情（見原審卷一第335-336頁），並有系爭契約、採購投標須知、招標、投標及簽約三用表格、107年4月11日後續辦理方式研討會議紀錄、上訴人辦理首航記者會通知及新聞剪報、上訴人繳款紀錄為證（見原審卷一第15-199、237-247、363-375、377頁），堪認此部分事實為真實。

五、被上訴人請求上訴人給付如附表一所示款項，上訴人則抗辯：伊因系爭地震及系爭事故等正當事由，已提前終止契約，並請依民法第227條之2規定減少伊之給付等語，是否有理，說明如下：

(一)系爭契約經上訴人於107年11月21日合法終止：

按契約除當事人為合致之意思表示外，須經債務人繼續之履行始能實現者，屬繼續性供給契約，而該契約倘於中途發生當事人債務不履行之情事時，民法雖無明文得為終止契約之規定，但為使過去之給付保持效力，避免法律關係趨於複

01 雜，應類推適用民法第254條至第256條之規定，許其終止將
02 來之契約關係，依同法第263條準用第258條規定，向他方當
03 事人以意思表示為之。準此，系爭契約第11條(一)關於「包租
04 專車部分」約定：「廠商如有正當理由始得申請提前終止契
05 約，惟應於2個月前以書面方式提出申請並經本局同意，本
06 契約即行終止，剩餘履約保證金不予退還」（見原審卷一第
07 44頁），核其性質應為繼續性契約於履約期間發生一造當事
08 人債務不履行之情事時，他造當事人得類推適用民法第254
09 條至第256條規定，終止將來之法律關係。被上訴人亦自
10 承：此約定目的在使被上訴人有充分時間調整列車運用，並
11 確保消費者權益有適當之保護措施，非須等2個月才發生效
12 力等語（見本院卷二第91頁）。查：

13 1.上訴人雖主張伊於系爭事故發生後，即於107年10月22日透
14 過電話口頭向被上訴人為終止之意思表示（見原審卷一第33
15 4頁），然為被上訴人所否認；上訴人訴訟代理人又稱：伊
16 於107年10月25日向被上訴人當時副局長杜微、陳裕謀表達
17 希望能以實際搭乘率計算票價，但對方當場沒有答應，還說
18 這是公開採購案，須由上訴人提出解約等語（見本院卷二第
19 104頁），可見上訴人當時僅要求以實際搭乘率計算包租費
20 用，並未明確表示依系爭契約第11條(一)約定以書面提出終止
21 之意思。而兩造於107年12月27日協調會會議紀錄雖有「臺
22 鐵同意如果10/22解約」、「台鐵同意如果雙方合議10/22終
23 止契約」等記載（見原審卷一第455頁），然此充其量僅能
24 認係上訴人在立法委員居中協調下，向被上訴人提出終止契
25 約回溯時點之訴求，不能證明上訴人確有於107年10月22日
26 向被上訴人為終止之意思表示，否則會議紀錄大可直接記載
27 上訴人已於107年10月22日為終止之表示，無須記載「如
28 果」。

29 2.又上訴人於107年11月20日發函予被上訴人表示：「因10月2
30 1日新馬站6432車次事故，引發消費者對普悠瑪列車車體安
31 全性信心喪失，紛紛將原訂我公司所承包『洄瀾之心』未來

01 日期之車票大量退票，因合約有決標達成率之門檻，未來營
02 運恐造成我公司重大營業損失。此次事故因不可歸責於我
03 方，故請同意我方解約之請求」（見原審卷一第201-203
04 頁），被上訴人自承於107年11月21日收受此函（見本院卷
05 二第17頁）。查系爭事故造成多人傷亡，在系爭事故發生原
06 因尚未調查確認前，民眾擔憂普悠瑪列車是否有硬體瑕疵、
07 人為操作、管理問題致影響行車安全，紛紛取消系爭專車訂
08 票，有新聞報導可稽（見原審卷一第259-269、451-452頁、
09 卷二第69-71頁），並據上訴人提出退票紀錄為證（見本院
10 卷一第201-206頁），亦有旅行業者蝴蝶谷實業股份有限公
11 司、全順旅行社有限公司、康佳旅行社股份有限公司、恬恬
12 旅行社股份有限公司、國鼎旅行社有限公司、威力旅行社有
13 限公司、台北國際聯合旅行社股份有限公司、文蘊旅行社股
14 份有限公司函覆詳實（見本院卷一第353、393-401、419-44
15 4頁），其中台北國際聯合旅行社函覆稱取消系爭專車訂位
16 多達400位（見本院卷一第419頁），文蘊旅行社股份有限公
17 司函覆取消系爭專車108年1月1日元旦假期訂票即多達27位
18 （見本院卷一第421頁），足認系爭事故發生後，確實造成
19 民眾心理陰影，進而影響系爭專車之銷售情形。參以行政院
20 於107年12月21日提出之系爭事故調查事實、原因及問題改
21 善建議報告亦指出，系爭事故有組織、設備、程序、人員、
22 環境等多層面失誤及異常事件所致（見本院卷一第299-300
23 頁），108年5月提出之系爭事故行政責任調查報告則指出：
24 普悠瑪列車行車安全管理未落實，包括人員管理疏失、安全
25 管理制度及綜合調度所功能不健全、單向橫向溝通整合不善
26 等問題（見本院卷一第145-146頁），嗣本院110年度矚上訴
27 字第5號刑事確定判決亦認定被上訴人之司機員有系統操作
28 不當及疏未降速之過失致生系爭事故（見本院卷一第283-29
29 8頁），足證被上訴人對系爭事故之發生具有可歸責之事
30 由。上訴人依系爭契約支付費用包租系爭專車，被上訴人自
31 應負有提供系爭專車之設備及人員適於行駛及安全性之義

務，在民眾對於與系爭專車同車種之普悠瑪列車行車安全疑慮尚未釐清致影響觀光旅客搭車意願之情形下，上訴人主張伊有正當理由，依系爭契約第11條(一)「包租專車部分」約定提前終止契約，應屬有據，則系爭契約應於107年11月21日終止，無待2個月後始發生終止效力。

3.被上訴人雖主張：上訴人107年11月20日函表示希望系爭專車維持運行，上訴人亦持續售票至108年1月13日，可見該函並非終止之意思云云。惟觀上訴人該函說明三：「請貴局同意，自10月22日起，依實際搭乘人數（即『__車次乘車人數統計』聯單上人數）作為應付貴局票款之計算依據」、說明四：「承上第三點，對於已購未來乘車日期車票的旅客，敬請貴局考量花蓮觀光產業之交通運輸及搭乘旅客之權益，避免引發消費爭議，於貴我雙方合約終止後仍維持此列專車之運行至原契約終止日止」（見原審卷一第201-203頁），足見上訴人係請求被上訴人於系爭事故發生後，按實際搭乘人數計算包租費用，並基於保護已預購將來車票之乘客權益，請被上訴人仍維持系爭專車運行，實乃關於契約終止後系爭專車維持運行及系爭事故發生後包租費用調整等事宜，與契約終止之效力尚無違背。（唯被上訴人備位主張上訴人於107年11月21日以後有相當於包租費用之不當得利之問題，見本院卷二第103頁，詳後述）。

4.又系爭契約第11條(一)「包租專車部分」雖約定上訴人有正當理由得提前終止契約，但應經被上訴人同意（見原審卷一第44頁），被上訴人據此主張：伊不同意終止云云。惟查，被上訴人以其單方所擬定，包括此「勞務採購契約」為附件之定型化契約為招標文件（見原審卷一第107-108頁之投標須知第77條規定、第242-247頁之公開招標公告），所有投標廠商須依據該契約文件從事投標，上訴人得標後，即由被上訴人在招標、投標及簽約三用表格上用印，而必須與被上訴人簽訂此定型化契約（見原審卷一第237-238頁之招標、投標及簽約三用表格），無參與形成對兩造皆屬公平合理之契

約內容之可能性，被上訴人擬定之定型化契約條款如僅對自己有利，漠視上訴人之合理權益，對上訴人顯失公平，亦違反政府採購法第6條第1項關於機關訂定採購契約應以維護公共利益及公平合理為原則之規定，應適用民法第247條之1規定，認定該契約條款無效，以維護契約正義。按依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂定之契約，有使他方當事人拋棄權利或限制其行使權利之約定，按其情形顯失公平者，該部分約定無效，民法第247條之1第3款定有明文。本件上訴人因可歸責於被上訴人之事由，本得類推適用民法第254至256條規定終止契約，已如前述，然系爭契約第11條(一)「包租專車部分」但書約定應經被上訴人同意始能終止，不當限制上訴人行使終止權，另系爭契約第16條各款規定之終止權人均明訂為被上訴人，上訴人亦無從依該條規定終止契約（見原審卷一第53-54頁），對上訴人顯失公平，則依上開說明，系爭契約第11條(一)「包租專車部分」關於上訴人終止契約應經被上訴人同意部分之約定，應屬無效。被上訴人執此主張契約並未終止云云，難認有據。

5.被上訴人復主張：系爭專車之實際搭乘率於系爭事故發生前、後並無顯著減少，上訴人並無提前終止契約之正當理由云云，並提出系爭專車於107年6月30日起至108年1月13日之乘車人數調查表及其他臺北至花蓮段之普悠瑪、太魯閣列車之整體平均客座利用率為證（見原審卷一第323-325頁、本院卷一第323-327、231-233、451-489頁）。惟查：

(1)系爭專車於107年6月30日起至108年1月13日之每月平均搭乘率依序為40.4%、49.97%、52.8%、63.44%、54.9%、56.82%、46.3%（見本院卷一第327頁之統計表），可見系爭專車首月搭乘率僅有40.4%，營運初期起步艱難，次月開始49.97%、52.8%、63.44%即有逐步攀升之趨勢，詎於107年10月21日遭逢系爭事故，致107年11月、12月、108年1月之搭乘率再度回跌至54.9%、56.82%、46.3%，呈現難以挽回之頹勢，預期剩餘半年之系爭契約履約期間應無可能再

01 回升至決標利用率81.3%，勢將連連虧損，上訴人抗辯伊就
02 系爭專車之營運因系爭事故遭受嚴重影響等情，應可採信。

03 (2)又對照被上訴人於招標時提出之釋疑說明資料記載：自強號
04 平日及假日上午6時至9時臺北往花蓮方向，客座利用率為8
05 8.8%，下午16時至18時花蓮往臺北方向之客座利用率平均
06 為92.1%，整體利用率高達90.5%，考量業者負擔能力，以
07 每列次80%利用率為最低搭乘率做為底價（見本院卷一第16
08 1-163頁），亦有統計資料可佐（見本院卷一第379頁），足
09 見系爭專車之實際利用率遠低於其他自強號列車。參以系爭
10 契約第2條(一)2.約定「本案服務對象為旅行業及旅館業者之
11 訂房旅客，包租專車必須搭配套裝旅遊行程及住宿，不得單
12 獨販售車票」（見原審卷一第22頁），可見系爭專車之服務
13 對象僅限於搭配套裝旅遊行程及住宿之旅客，不得單獨販售
14 車票予無旅遊行程及住宿之民眾，因此系爭專車與其他列車
15 之服務客群已有區隔。且系爭專車票價為假日650元、平日5
16 00元（見原審卷一第449頁），高於一般自強號列車之票價4
17 40元；而旅遊觀光屬休閒娛樂之非必要性支出，此類消費性
18 支出具可替代性而易於更動行程，與一般民眾因通勤、公
19 務、返鄉需求而有搭乘火車往返臺北花蓮之必要者，亦有動
20 機上之差異，自難以其他列車之搭乘率未因系爭事故明顯下
21 降，即認系爭專車之銷售狀況未受影響。

22 6.系爭契約既已於107年11月21日終止，則被上訴人再依系爭
23 契約第16條(七)之約定，於108年1月4日發函通知上訴人自同
24 年月14日起暫停履約（見原審卷一第361頁），即無從發生
25 暫停之效力，附此敘明。

26 (二)被上訴人主張上訴人應給付附表一編號1至3所示款項，扣除
27 編號4至11所示款項後，尚應給付838萬6512元等情，爰就上
28 訴人有爭執之項目，說明如下：

29 1.附表一編號1所示包租費用：

30 依系爭契約第3條約定：「(一)每列次包租費用＝列車總座位
31 數372×決標利用率（座位數四捨五入進整至個位數）×臺北

01 到花蓮自強號票價。……(三)付款方式：以10日為一期，簽約
02 後先付10日票款，之後每期以發車前10天預付10天期應付現
03 金票款（匯款）。例：7月1日預付7月11日至7月20日之票
04 款」（見原審卷一第24-25頁）。上訴人既不爭執伊自107年
05 10月8日起即未給付107年10月18日以後之包租費用，則被上
06 訴人請求附表一編號1其中第12期至第14期即107年10月18日
07 起至107年11月20日止共34日之包租費用合計903萬5840元
08 （計算式：372位 $\times$ 81.3%（四捨五入） $\times$ 440元 $\times$ 2車次 $\times$ 34日
09 $=$ 9,035,840元），即屬有據。嗣系爭契約於107年11月21日
10 終止後，被上訴人先位依系爭契約上開約定請求上訴人按決
11 標利用率給付包租費用，固非有據，然上訴人包租系爭專車
12 之法律上原因事後不存在，伊實際販售107年11月21日至108
13 年1月13日之車票，即屬不當得利，則被上訴人備位主張依
14 不當得利法則，請求上訴人返還按107年11月21日起至108年
15 1月13日止之實際搭乘人數（見原審卷一第324-325頁）計算
16 相當於包租費用之不當得利，合計939萬0480元（計算式：
17 附表二所示實際搭乘人數 $\times$ 440元 $=$ 939萬0480元），應屬有
18 據。故被上訴人得請求上訴人給付包租費用合計1842萬6320
19 元（計算式：903萬5840元 $+$ 939萬0480元 $=$ 1842萬6320
20 元），逾此範圍之包租費用請求則非可取。

21 2.附表一編號2所示逾期違約金：

22 依系爭契約第3條約定：「(三)付款方式：以10日為一期，簽
23 約後先付10日票款，之後每期以發車前10天預付10天期應付
24 現金票款（匯款）。例：7月1日預付7月11日至7月20日之票
25 款」及第13條約定：「(一)……懲罰性逾期違約金：…二廠商
26 未依約給付本局每期包租費用時，每日加收新臺幣壹萬元之
27 逾期違約金」（見原審卷一第24-25、48-49頁）。查，上訴
28 人依約應於107年9月28日預繳第11期包租費用，但遲於107
29 年10月9日方匯入被上訴人帳戶，被上訴人得請求10日之逾
30 期違約金10萬元（計算式：1萬元 $\times$ 10日 $=$ 10萬元）部分，為
31 上訴人所不爭執。又上訴人亦不爭執伊自107年10月8日起未

再給付第12期以後之包租費用，上訴人當時遲延履約乃可歸責於自己之事由，與尚未發生之系爭事故無關。是上訴人自107年10月8日起至107年11月20日止，已逾期44日，則被上訴人依上開約定，請求上訴人給付逾期違約金44萬元（計算式：1萬元×44日＝44萬元），應屬有據。嗣系爭契約於107年11月21日經上訴人合法終止後，上訴人不再負遲延違約責任，被上訴人即不得請求上訴人給付逾期違約金。

3.附表一編號3所示單獨賣票罰款：

系爭契約第2條(一)2.約定：「本案服務對象為旅行業及旅館業者之訂房旅客，包租專車必須搭配套裝旅遊行程及住宿，不得單獨販售車票……(二)如經檢舉確有不當使用或單獨販售乘車票，經查證屬實者罰款新台幣貳萬元」（見原審卷一第22頁）。查上訴人於107年7月1日至4日在臺北站單獨販售車票4次、花蓮站1次等情，業據被上訴人提出錄音譯文、錄影光碟、錄影畫面、函文、報告表等件為證（見原審卷一第379-411、卷二第38-43頁），堪可採信，被上訴人依上開約定請求上訴人給付罰款10萬元（計算式：2萬元×5次＝10萬元），應屬有據。上訴人空言否認，難認可取。

4.附表一編號5所示履約保證金：

(1)依系爭契約第11條(三)6.約定：「廠商所繳納之履約保證金及其孳息得部分或全部不予發還之情形：……6.未依契約規定期限或機關同意之延長期限履行契約之一部或全部，其逾期違約金之金額，自待付契約價金扣抵仍有不足者，與該不足金額相等之保證金」（見原審卷一第45頁），可見上訴人繳納之履約保證金得扣抵伊因違約應付之逾期違約金。上訴人因於系爭契約終止前有遲延給付包租費用之情事，則依上開約定，上訴人已繳納之履約保證金365萬元（見原審卷一第99頁之投標須知第39條規定、第239頁之開標決標紀錄說明欄），自得扣抵附表一編號2所示逾期違約金54萬元。

(2)被上訴人雖主張：伊僅需退還第一、二期共183日之履約保證金，第三、四期即107年12月30日起至108年6月29日之履

約保證金不予退還云云，並舉系爭契約第11條(一)「包租專車部分」約定：「履約保證金分期發還與回饋金結算週期相同，履約保證金依履約進度每3個月按比例發還。※各期發還條件於契約執行每滿3個月且無待解決事項後30日內發還按比例之履約保證金，若次一期執行未滿3個月，該期履約保證金不予退還。※廠商如有正當理由始得申請提前終止契約，惟應於2個月前以書面方式提出申請並經本局同意，本契約即行終止，剩餘履約保證金不予退還」（見原審卷一第44頁）為據。惟按依照當事人一方預定用於同類契約之條款而訂定之契約，加重他方當事人之責任、於他方當事人有重大不利益之約定，按其情形顯失公平者，該部分約定無效，民法第247條之1第2款、第4款亦有明文。上開約定在非可歸責於上訴人之事由致契約終止、該期執行未滿3個月時，被上訴人得沒收該期及剩餘之履約保證金不予發還，顯與履約保證金係用於抵償違約債務之目的有違，加重上訴人之責任，使其受有重大不利益，依上開規定，此部分約定應屬無效。是履約保證金365萬元扣抵逾期違約金54萬元後，剩餘履約保證金311萬元因無其他可歸責於上訴人之違約扣款事由，自應發還上訴人。

(3)綜此，履約保證金365萬元其中54萬元得扣抵逾期違約金、剩餘311萬元則應發還上訴人，故附表一編號5所示履約保證金仍應列載全額365萬元。

5.附表一編號7所示國發基金補助款：

系爭契約第3條「其他」約定：「……(四)2.平均實際搭乘率低於決標利用率時，啟動『花東地區永續發展基金』專案補助。……(六)本案已向國家發展委員會申請『花東地區永續發展基金』專案補助，以第一期開行日起每3個月結算一次，每列次最高補助額度為20%應收票價，每列次依平均實際搭乘率低於決標利用率，依比例計算補助金額，不足部分由廠商自行負擔費用。俟經費核准並核撥本局後，據以計算退款金額。例：平均實際搭乘率為A，決標利用率為B……A：5

0% B：85% $85\%-50\%=35\%$ （本局應收85%，花東基金補助20%之85%，其餘由廠商負擔）」（見原審卷一第25頁）。準此，系爭專車第一期即107年6月30日起至107年9月29日止、共行車179列次之平均實際搭乘率與決標利用率相差超過20%（見本院卷一第327頁），國發基金核撥最高補助額度即20%之85%合計495萬4004元【計算式：〔（372×20%，四捨五入至整數）×179列×440元〕×85%=495萬4004元】，為兩造所不爭執。而系爭專車第二期即107年9月30日起至107年11月20日系爭契約終止前、共行車103列次之平均實際搭乘率亦低於決標利用率超過20%（詳如附表三所示），則據此計算國發基金補助款應為285萬0628元【計算式：〔（372×20%，四捨五入至整數）×103列×440元〕×85%=285萬0628元】。至於107年11月21日系爭契約終止後，國發基金已無核撥補助款予被上訴人之法律上原因存在，則被上訴人逾上開範圍之國發基金補助款主張，即屬無據。

6. 附表一編號8所示退還誤乘補票票款：

系爭契約雖未明訂乘客誤乘補票票價金額如何計算，惟兩造已於107年9月7日會議合意新增第24款「乘客誤乘處理規定」，補票金額應依臺鐵一般全票票價440元計算，上訴人訴訟代理人陳義豐確有到場（見原審卷一第413-417頁），被上訴人亦曾按全票440元、半票220元計算退款金額予上訴人，上訴人並無異議（見原審卷一第481-491頁），則被上訴人依此票價計算退還乘客誤乘補票票款應為可取。上訴人抗辯被上訴人應按系爭專車票價平日500元、假日650元計算補票金額云云，與兩造上開約定不符，自無可取。

7. 綜上所述，被上訴人得請求上訴人給付如附表一編號1至3所示金額扣除編號4至11所示金額後之餘額406萬4960元，逾此範圍之請求，則無可取。

(三) 上訴人依民法第227條之2第1項規定請求減少給付，為無理由：

按契約成立後，情事變更，非當時所得預料，而依其原有效果顯失公平者，當事人得聲請法院增、減其給付或變更其他原有之效果，民法第227條之2第1項固有明文。惟依上開規定請求增、減給付或變更契約原有效果者，應以契約成立後，因不可歸責於當事人之事由，致發生非當時所得預料之劇變，因而認為依原有效果履行契約顯失公平，始足當之（最高法院106年度台上字第2032號判決意旨參照）。法院應斟酌當事人因情事變更，一方所受不相當之損失，他方所得不預期之利益及彼此間之關係，為公平之裁量（最高法院47年台上字第1771號原判例意旨參照）。查系爭地震雖為不可抗力，非兩造締約時所能預料，然被上訴人同意系爭專車延期至107年6月30日開行，請上訴人研議是否繼續履約，嗣上訴人表示同意於107年6月30日開行，有107年4月11日協商會議紀錄及首航記者會剪報資料可憑（見原審卷一第365-375頁），堪認兩造事後衡量系爭地震所生影響，而合意以延後履約期間之方式調整契約內容並繼續履約，衡無再依民法第227條之2第1項規定減少給付之必要。次查，系爭事故雖屬重大，致上訴人受有車票銷售困難之損害，非締約時所得預料，然審酌：1.上訴人已依系爭契約第11條約定行使提前終止契約之權利，無須給付契約終止後之包租費用及逾期違約金，堪認依系爭契約原有約定因應風險事故之調整機制，可使上訴人所受損害程度減低；2.且上訴人於契約終止後，仍有按系爭專車票價平日500元、假日650元之實際售票收入1150萬9050元（詳如附表二B欄所示），扣除上訴人應返還被上訴人相當於包租費用之不當得利939萬0480元（詳如前(二)1.所述），上訴人尚有211萬8570元之利益，超過上訴人請求減少給付之金額（計算式：406萬4960元－325萬6980元＝80萬7980元）等情，難認原定給付對於上訴人有顯失公平之情形，衡無依民法第227條之2第1項規定減少給付之必要。

六、綜上所述，被上訴人依系爭契約第2條(一)2.(二)、第3條、第13

01 條(一)3.二等約定，請求上訴人給付406萬4960元，及自起訴
02 狀繕本送達翌日即109年12月26日（見原審卷一第225頁之送
03 達證書）起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，自屬
04 正當，應予准許，逾此範圍之請求，則屬無據，不應准許。
05 原審就上開不應准許部分（即838萬6512元－406萬4960元＝
06 432萬1552元部分），為上訴人敗訴之判決，尚有未洽。上
07 訴論旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由。
08 至原審就上開應准許部分所為上訴人敗訴之判決，則無不
09 合。上訴論旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無
10 理由。

11 七、本件事證已臻明確，上訴人聲請訊問證人戴羽婷、吳睿騰等
12 兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，
13 認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘
14 明。

15 八、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴
16 訟法第450條、第449條第1項、第79條，判決如主文。

17 中 華 民 國 112 年 8 月 23 日
18 民事第十二庭

19 審判長法 官 陳婷玉

20 法 官 毛彥程

21 法 官 林晏如

22 正本係照原本作成。

23 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
24 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
25 （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
26 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
27 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
28 但書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴
29 者，應一併繳納上訴審裁判費。

30 中 華 民 國 112 年 8 月 23 日

