

最高法院民事判決

112年度台上字第1316號

上訴人 秦陽機械股份有限公司

法定代理人 陳雅玲

訴訟代理人 林永瀚律師

孔繁琦律師

李思靜律師

被上訴人 交通部臺灣鐵路管理局

法定代理人 杜 微

訴訟代理人 陳偉仁律師

劉佩瑋律師

參加人 行政院農業委員會林務局阿里山林業鐵路及文化資產管理處

法定代理人 黃妙修

訴訟代理人 林琦勝律師

黃曉薇律師

上列當事人間請求履行契約等事件，上訴人對於中華民國112年3月8日臺灣高等法院第二審判決（109年度重上字第661號），提起上訴，本院判決如下：

主 文

原判決除假執行部分外廢棄，發回臺灣高等法院。

理 由

一、本件上訴人主張：伊標得被上訴人辦理之「代辦阿里山森林鐵路冷氣客車廂10輛」採購案（下稱系爭採購案），兩造於民國105年1月6日簽訂採購契約（下稱系爭契約），依約伊須於決標次日起1年內交第1輛車（下稱樣車），測試合格後分2批交車，第1批1輛（下稱第1批車），第2批8輛（下稱第2批車），決標次日起2年內全部交車完畢。伊交付之樣車已

01 驗收合格，並經被上訴人付款。嗣伊於106年11月28日交付
02 第1批車（編號SPC57H），經被上訴人於同年12月21日驗收
03 完成，伊亦已依約備妥第2批車，惟被上訴人拒絕受領，係
04 以不正當行為阻伊履約條件成就，應視為伊已依約交車驗收
05 完成，被上訴人應給付第1、2批車採購價款新臺幣（下同）
06 6,952萬7,982元。又伊就如第一審判決附表一所示6輛車（下
07 稱系爭車輛）於履約期限內準備完成，並催請被上訴人受領
08 未獲置理，其至遲於107年6月14日起即有受領遲延情事，伊
09 就系爭車輛每月每輛之保管費用5萬元，得請求被上訴人給
10 付等情，爰依系爭契約約定及民法第367條、第240條規定，
11 求為命被上訴人給付伊6,952萬7,982元，及加計自107年6月
12 14日起算之法定遲延利息，暨自107年6月14日起至被上訴人
13 受領系爭車輛之日止按月給付伊30萬元之判決。

14 二、被上訴人則以：上訴人依約應交付符合世界公認標準之車
15 輛，伊於106年12月21日驗收當日已針對第1批車製作「不合
16 格事項追蹤表」，實際使用機關行政院農業委員會林務局
17 （下稱林務局）亦未在驗收紀錄簽認，嗣伊函請上訴人改善
18 噪音、左右晃動、乘坐不舒適等缺失後再辦理驗收，惟上訴
19 人未予改善，且迄未就第1、2批車提出符合世界公認標準之
20 證明文件，即無從確保車輛之營運安全，而不符系爭契約之
21 目的，則伊未通知上訴人交付第2批車及辦理驗收，非以不
22 正當方法阻其履約條件成就，且伊拒絕受領系爭車輛，亦非
23 受領遲延等語，資為抗辯。

24 三、原審將第一審所為上訴人勝訴之判決廢棄，改判駁回其訴，
25 無非以：依系爭契約之阿里山森林鐵路冷氣客車規範（下稱
26 系爭規範）第1條第2項約定，系爭規範就特定項目有約定標
27 準者，上訴人交付之客車應符合該標準或同等級標準，若未
28 約定標準者，亦應依世界公認之鐵路設計準則或標準（下稱
29 國際標準）交付客車。上訴人於106年11月28日交付第1批車
30 後，兩造於同年12月21日辦理該車之驗收程序（下稱系爭驗
31 收），雖經被上訴人出具驗收合格之驗收紀錄（下稱系爭驗

收紀錄)予上訴人收執,可認系爭驗收紀錄所列靜態及動態項目均符合系爭契約之約定;然就系爭規範未約定之項目,包括搖晃程度、乘坐舒適度、行進間噪音等項,不在當天驗收範圍,無從以系爭驗收紀錄之結論逕認上訴人就第1批車已為完全給付。上訴人所交付客車之搖晃程度、乘坐舒適度、行進間噪音等項仍應符合國際標準,並提出依國際標準測試合格之文件,俾確認其交付之客車確具備得以在阿里山森林鐵路營運使用之品質,以符合系爭契約目的。因林務局嘉義林區管理處(下稱嘉義林管處)派兼被上訴人之阿里山森林鐵路管理處副組長林山本參與系爭驗收時發現缺失,嘉義林管處以106年12月28日函文主張第1批車有轉向架旁乘坐處有持續性噪音、左右晃動時轉向架撞擊聲很大及乘坐感不舒適等缺失(下合稱系爭缺失),而有依系爭規範第1條提出依國際標準試驗結果以供評估之必要等語,經被上訴人以107年1月2日函轉上訴人,要求其提供嘉義林管處所述試驗結果證明文件,然上訴人迄未提出依任何國際標準測試或評量之證明文件,難認其已依約交付第1批車。嗣上訴人雖以同年3月6日函文要求被上訴人辦理第2批車交車及試車事宜,惟其未提出依國際標準測試或評量之證明文件,亦未提出依國際標準進行試驗之計畫,無從證明其已依約備妥系爭車輛及交付其餘2輛合乎國際準則或標準之第2批車,難認上訴人依約履行而為完全給付,其無從請求被上訴人給付第1、2批車價金。上訴人既未依債務本旨就第1、2批車提出給付,不生提出給付之效力,被上訴人未受領系爭車輛即不負遲延責任;況上訴人未證明其有因被上訴人未受領系爭車輛而受有損害,亦無從請求被上訴人給付系爭車輛自107年6月14日起至受領之日止按月以30萬元計算之保管費。從而,上訴人依上開法律關係,請求如其上述聲明,不應准許等詞,為其判斷之基礎。

四、按民法所謂之不完全給付,係指債務人向債權人或其他有受領權人提出之給付,不符合債務本旨而言。又取捨證據、認

01 定事實固屬事實審法院之職權，惟法院為判決時，應斟酌全
02 辯論意旨及調查證據之結果，以判斷事實之真偽，且須合於
03 論理、經驗及證據法則，否則其事實之認定，即屬違背法
04 令。查系爭規範第1條第1項約定：「本規範書係規定交通部
05 臺灣鐵路管理局(指被上訴人)代辦林務局採購軌距762公厘
06 之空調駕駛客車，無障礙客車(哺集乳室)及一般客車之需
07 求，包括設計、製造、組裝、檢查、測試、裝運、試車及使
08 用等，客車最高設計速度至少50公里/小時以上，運用速度
09 為45公里/小時以上」，第5.2.4條「驗收測試」亦約定：
10 「每一客車交車後應於森鐵修理工廠、車庫及森鐵路線，依
11 臺鐵局驗收測試項目進行驗收測試，廠商應負責改正所有測
12 試不合格項目」等語，有系爭規範可稽(見一審卷(一)第467
13 頁、第483頁)，似見兩造就系爭採購案所應交付客車之檢
14 查、試車及使用等項，已有明確約定，且第1批車於系爭驗
15 收前，亦經被上訴人就驗收項目進行驗收測試；系爭驗收紀
16 錄並記載：「本次驗收結果合格」、「本批符合契約規
17 定」、「與契約、圖說、貨樣規定相符」等語(見一審卷(一)
18 第73頁)，則能否謂上訴人就第1批車未依債之本旨提出給
19 付？已滋疑義。證人即系爭驗收之會驗人員吳昭慶結證稱：
20 整個驗車過程我們覺得是正常的，我們不覺得有所謂噪音過
21 大、轉向架撞擊聲過大或是搖晃導致不舒適的感覺，才做了
22 驗收合格的結論等語；證人即系爭驗收之主驗人員王顯丕亦
23 結證稱：因為當時大家討論認為林山本所說的左右搖晃比較
24 大是個人的觀感，所以大家同意列入保固的缺失改善，還是
25 認為驗收通過等語(見原審卷(二)第61頁、第377頁)，似認系
26 爭缺失不影響驗收合格之判定。另被上訴人於107年1月5日
27 以電子郵件檢附第1批車之缺失記錄表，要求上訴人改善，
28 其中包含「106/11/30、106/12/01平路車身搖晃過大」、
29 「106/12/04車底轉彎處時異音過大，轉向架需改善」、「1
30 06/12/05行駛中噪音過大」、「106/12/19轉向架側承太硬
31 」、「106/12/21轉向架噪音過大」等包含系爭缺失項目，

均經記載為「不列計」，有該電子郵件及缺失記錄表可稽（見一審卷(二)第67至75頁），則被上訴人就包含系爭缺失之項目於第1批車交車後似已進行測試，僅在缺失記錄表記載屬「缺失不列計」項目。果爾，原審逕謂：系爭缺失項目不在系爭驗收範圍，未就系爭缺失進行驗收測試等語（原判決第7頁第11至12列、第21至22列），似與上開卷證不符。究竟上開缺失「不列計」之原因為何？亦待釐清，凡此攸關上訴人給付第1批車是否符合債務本旨之判斷，自非無進一步研求之餘地。其次，依系爭契約關於交貨期限之約定，係自決標次日起1年內交樣車，測試合格後分2批交車（見一審卷(一)第65頁），似未約定上訴人需提出依國際標準測試或評量之證明文件或依國際標準進行試驗之計畫，則能否以上訴人未提出上述證明文件或計畫而認其就第1、2批車未依債務本旨提出給付？尤值深究。原審未遑詳加調查審認，遽以上述理由為上訴人不利之判決，不免速斷。上訴論旨，執以指摘原判決不當，求予廢棄，非無理由。

五、據上論結，本件上訴為有理由。依民事訴訟法第477條第1項、第478條第2項，判決如主文。

中 華 民 國 113 年 5 月 8 日

最高法院民事第九庭

審判長法官 吳 麗 惠（主筆）

法官 鄭 純 惠

法官 徐 福 晉

法官 邱 景 芬

法官 管 靜 怡

本件正本證明與原本無異

書 記 官 王 心 怡

中 華 民 國 113 年 5 月 15 日