臺灣橋頭地方法院民事判決

109年度岡簡字第29號

原　　告　運通國際旅行社有限公司
法定代理人　陳寶珠
訴訟代理人　李哲全
　　吳佳縈
　　黃毓棋律師
　　宮琬婷律師
被　　告　高雄市茄萣區公所
法定代理人　鄭美華
訴訟代理人　張競文律師
　　洪濬詠律師

上列當事人間請求返還不當得利等事件，本院於民國109 年5 月20日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、原告主張：原告於108 年2 月23日標得被告之「高雄市茄萣區108 年區民文康暨參訪國家建設活動」勞務採購案（下稱系爭採購案），兩造於108 年2 月27日簽訂「高雄市茄萣區108 年區民文康暨參訪國家建設活動勞務採購契約」（下稱系爭契約），約定由原告承辦被告108 年度區民一日參訪活動，履約期限自108 年3 月30日起至108 年6 月2 日止，得標價金合計為新臺幣（下同）2,457,000 元。詎料，原告於108 年7 月間突收受被告發函略以原告雖已履約完竣，然經被告驗收有車輛及保險不符契約規定，處減價收受69,726元及違約金253,452 元。惟兩造簽約後，交通部觀光局突於同年3 月初推動春遊專案，反應熱烈，各遊覽車公司紛紛爭相申請相關專案補助，致車齡不超過3 年之合法立案遊覽車已難全數調得，上情實屬情事變更，非立約當時可得預料，且原告為求履約，已自行吸收虧損自各地調得5 年以內之遊覽

車，並以108 年3 月26日函文儘速將所有履約車輛資料等相關文件向被告核備，俾利活動順利進行。次查，依系爭契約第4 條第1 項約定，顯見如符合減價收受之要件者，屬原告單純違約而未造成被告額外損害之情形，而原告就系爭採購案均已安排合法立案之5 年內遊覽車安全載運各梯次區民出遊，並完成履約，且被告收受原告函告通知履約車輛後亦未有反對之表示，足見被告亦認不必更換而減價收受即可，故減價20%收受之效果實足以填補被告所受損害，另依系爭採購案之投標廠商評審須知第3條第3項載有「廠商提供5 年以內之車輛基本分4分」等語，亦可知被告本要求廠商提供5年以內之車輛為已足，而原告依此而為給付，難認被告受有損害。又系爭契約第4條第1 項處以減價金額200%違約金之約定，應屬「損害賠償預定性之違約金」，果如被告受有損害應由被告先舉證實際所受損害，方得為扣減之標準，否則被告未受有損害仍遽為扣減139,392 元違約金，即屬無據。退步言之，縱認被告確受有損害，然被告扣減之違約金仍屬過高，應予酌減至零。此外，原告既於108年3月26日已發函將履約車輛資料相關文件通知被告，後未再臨時更換車輛，自難認有任意更換車輛而違約之情，被告另以系爭契約第2 條第1項第3款第1目約定，扣罰原告每輛每天3,000元之違約金共114,000 元，亦應返還。為此，爰依系爭契約及不當得利之法律關係，提起本件訴訟，請求被告返還253,392 元（計算式：139,392+1 14,000＝253,392 ）等語。並聲明：被告應給付原告253,392 元，暨自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

二、被告則以：被告於108 年2 月間因舉辦系爭採購案而公開招標，由廠商提出服務建議書及簡報參與評選，原告經評選後得標（以最有利標決標），兩造遂於108 年2 月27日簽立系爭契約，契約第1 條約明「契約包含下列文件：1.招標文件及其變更或補充。2.投標文件及其變更或補充。3.決標文件及其變更或補充。4.契約本文、附件及其變更或補充。5.依

契約所提出之履約文件或資料」。被告為確保區民旅遊安全於評選標準之交通規劃部分，特別要求投標廠商應提供符合本所基本要求之車輛，出廠5 年內車輛基本分4 分，全梯次提供歐系車輛加3 分等規格。原告為求順利得標，於其「服務建議書」中第5 頁已載明：「二、車輛：使用3 年內大馬力（1200 0C .C）歐洲車型，四排椅豪華遊覽新車」。原告另出具「廠商允諾事項確認單」承諾「提供全梯次歐系3 年以內大馬力同色車，遇有需用車8、9輛情形需提前一個月預估既可依企劃書車輛規格安排，但需用車輛超過6 輛不硬性規定同色車，但仍須符合歐系3 年以內大馬力車輛」，原告並依系爭契約第2條第3項第1款第5目約定，提供符合上開歐系3 年內大馬力車輛之全部行照，如未經機關同意任意更換駕駛及車輛，依系爭契約前揭約定，應扣懲罰性違約金每輛每天3,000元，並須依系爭契約第4條規定辦理減價收受及損害賠償違約金。上開服務建議書、特別承諾事項及行照等文件均已納入兩造契約中，原告自應依約履行。詎原告履約時於12梯次中即有11梯次均有車輛不符契約規格之情形，被告遂依約就38車輛次不符規定之車輛，課以每輛每天3,000 元之罰金，此外，另就原告履約不符契約約定部分（交通運輸費390元/人）辦理減價收受，嗣經原告事後在說明會中請求僅就車資240 元部分計算減價收受之金額，被告亦已同意原告所請，合計減價69,726元、違約金253,452 元（另包含保險不符人數部分），被告既已依原告所請酌減違約金，而依每人240 元計算減價收受之金額，且原告幾乎每一梯次均有違約情形，違約金所佔全部價金比例亦僅10%，並無過高之虞。又依系爭契約第2 條約定車輛規格不者，扣罰每輛每天3,000 元或契約價金總價百分之20，性質上應屬懲罰性違約金，且原告以低於契約規格之車輛履約，等同於低價車充當高價車，被告因此受有損害，被告依約扣罰並非無法律上原因，故原告所請顯無理由等語置辯。並聲明：（一）原告之訴駁回；（二）如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假

執行。

三、本件不爭執之事實：

原告主張被告辦理系爭採購案公開招標，兩造於108年2月27日簽訂系爭契約，契約總價2,457,000元，契約約定需提供使用歐系3年以內大馬力（12000C.C）車輛，但原告並未依約履行，經被告依系爭契約第2條每輛扣罰3,000元部分扣罰114,000元，另依契約第4條扣罰減價金額200%部分扣罰139,392元，共扣罰原告違約金253,392元等情，業據兩造各自提出系爭契約書、高雄市茄萣區各項採購/決標紀錄、行程建議書、提供車輛行照及駕駛人駕照、系爭採購案驗收不符說明會會議紀錄、被告108年7月4日高市茄區民字第10830621100號函及高雄市茄萣區108年度文康暨參訪國家建設活動案減價金額及違約金明細表在卷可參（詳本院卷一第521頁、45至155頁、159至165頁），且為兩造所不爭執，自堪信為真實。

四、至本件原告主張因政府推動春遊專案、造成車齡不超過3年之遊覽車難以全數調得，而有情事變更情事，方函知被告另提供5年內車輛履約及相關車輛資料，事後亦未再臨時更換車輛，被告以其違約為由，而依系爭契約第2條及第4條規定扣罰合計達253,392元，並無法律上原因，爰依系爭合約及不當得利之法律關係，請求被告返還等情，則為被告所否認，並以前詞為辯。從而，兩造爭點應為：（一）原告有無情事變更之情事？（二）被告是否因此受有損害？違約金是否過高？原告請求被告返還扣罰違約金253,392元，有無理由？茲論述如下：

（一）本件有無情事變更之情事？

1.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。但此所謂情事變更，指非當時所得預料，而依其原有效果顯失公平者，係指因情事劇變，非契約成立當時所得預料，依

一般觀念，認為如依其原有效果顯然有失公平者而言（最高法院96年度台上字第2468號判決意旨參照）。如當事人間於締約時，已明訂契約成立後，因可歸責於當事人一方之事由，致他方受有損害者之處理方式，僅生依約履行債務之問題，非屬該條所稱之情事變更，自無該條規定之適用（最高法院98年度台上字第888 號判決意旨參照）。又契約成立時，就契約履行中有發生該當情事之可能性，為當事人所能預料者，當事人本得自行風險評估以作為是否締約及其給付內容（如材料、價金等）之考量，自不得於契約成立後，始以該原可預料情事之實際發生，再依情事變更原則請求增加給付（最高法院97年度台上字第1794號判決意旨參照）。

2. 查兩造間系爭契約第1 條既明文約定將招標、投標、決標文件及其變更或補充、契約本文及附件、依契約所提出之履約文件或資料均列入系爭契約內容。而依本件投標廠商評審（選）須知，乃由合於招標規定廠商依序簡報後進行評分（本院卷一第26頁），原告簡報時所提供之服務企劃書第5 頁已載明「使用3 年內大馬力（12000C .C ）歐洲車型」車輛（見本院卷一第131 頁），原告於「廠商允諾事項確認單」亦記載「提供全梯次歐系3 年內大馬力同色車」等語（本院卷一第125 頁），並已提供使用車輛之行車執照等相關資料（本院卷一第153 至155 頁），故評選決議原告為第一優勝廠商（本院卷一第112 至113 頁）而由原告得標，並將前揭服務企劃書及廠商確認單所載「使用歐系3 年以內大馬力（12000C .C ）車輛」均列入系爭契約內容，業據被告提出系爭契約及附件資料可稽（本院卷一第45頁以下），此為兩造所不爭執。又依系爭契約第2 條第3 項第1 款第5 目明定「車輛行車執照、駕駛員執照（正本）及車輛投保各項保險保單、一年內檢驗及保養紀錄等資料之正本，應於簽約時送達機關查核後影本列為契約附件。出發當天，並應提供上述行車執照、駕駛執照

正本以便檢驗。未經機關同意，不得任意更換駕駛員及車輛，若違規定應扣違約金每輛每天新臺幣3,000 元整。所更換之車輛車齡如超過5 年或駕駛員無駕駛執照者，每一輛或每一人各應分別處罰契約總額百分之二十懲罰性違約金」等語。另系爭契約第4 條第1 項第1 、2 款明文約定「驗收結果與規定不符，而不妨礙安全及使用需求，亦無減少通常效用或契約預定效用，經機關檢討不必拆換、更換或拆換、更換確有困難不必補繳者，得於必要時減價收受。」、「採減價收受者，按不符項目標的之契約價金20％（由機關視需要於招標時載明）減價，並處以減價金額200 ％（由機關視需要於招標時載明）之違約金。減價及違約金之總額以該項目之契約價金為限」等語。準此，兩造簽立系爭契約時，既已將原告所承諾提供之「歐系3 年內大馬力（12000C .C ）車輛」及該等特定車輛之行車執照等相關資料均列入契約中，並就嗣後任意變更車輛之違約情形，已有明定處理方式，則揆諸前揭判決意旨，原告事後再主張因政府推動春遊專案造成合於契約規格之遊覽車難以全數調得，而僅得提供5 年內遊覽車云云，實難謂原告就該等情形無法預料，而有情事變更原則之適用。

3.其次，原告固舉網路新聞為據，以資證明政府於108年3月間有推動春遊補助，遊覽車供不應求等情。然原告既身為專業旅行社，領有旅行業執照而已經營旅遊業多年（本院卷一第92 至103頁），對於觀光局為刺激國民旅遊、振興國內旅遊業發展，不時研擬推動觀光補助，且3至6月間本即國旅旺季等情，理應知之甚詳；且旅遊業者常因前開事由，致難以調派車輛或駕駛員、或需提高車資成本以求順利調派車輛等旅遊業特性，均為原告於投標或簽約時所明知或可得預料。再者，雖被告之投標廠商評審（選）須知僅要求應提供該所基本要求之車輛，並記載：「5 年以內之車輛基本分4 分，全梯次提供歐系車加3 分，同色系車加1 分」等語（本院卷一第26頁背面）；然原告於其「服

務企劃書」及「廠商允諾事項確認單」中已屢屢保證將會提供「歐系3年以內大馬力（12000C .C）車輛」，方得評選為優勝廠商而與被告簽立系爭契約，兩造並將原告所提供之上開服務企劃書所載車輛條件及行車執照等資料均列為契約內容，此業據被告提出前揭服務企劃書、廠商允諾事項確認單、決標資料、評選會議紀錄、行車執照及駕駛員等相關車輛資料等為證（本院卷一第45頁以下），則原告自應於簽約時即應已充分準備、確保系爭契約附件所提供行照車號之特定車輛能順利出車，然原告卻未事先協調、確保該等遊覽車之調派情形，僅於契約中空言為最高規格車輛之保證，事後卻未能依約履行。則原告事後再以政府推動春遊專案致遊覽車難以調得為由，主張情事變更云云，實非可採。

（二）被告是否因原告履約違反契約約定而實際受有損害？本件違約金是否過高？又原告依系爭契約及不當得利規定，請求被告返還扣罰違約金共計253,392元，有無理由？

1.次按不當得利，須以無法律上之原因而受利益，致他人受損害為其成立要件。原告復依系爭契約及不當得利之法律關係，請求被告返還違約金253,392元等情；惟兩造間既簽立系爭契約在案，則如原告履約有不符契約規定之情形時，被告得依約自應付價金中予以扣抵。本件原告之服務企劃書及廠商允諾事項確認單等均載明將提供3年內遊覽車，且經兩造列入系爭契約內容，業如前述，則原告未能依約提供上開品質之車輛，即屬違約。又遊覽車之車齡與安全性、價格等因素密切相關，原告於服務企劃書及廠商允諾事項確認單中承諾提供3年內之車輛，兩造間並以此條件議價後宣布由原告得標（本院卷一第117頁），將上開車輛規格一併列入契約內容。則倘若原告非能提供「歐系3年以內大馬力車輛」，其在評選程序時就交通部分之得分即截然有別，且若事先得知原告僅能提供5年以內車輛，則在經費合理性部分亦需另為考量（本院卷一第26頁

背面），原告甚可能因此未能得標。故原告縱已提供5年內車輛履約，然原告所為仍未能滿足兩造間契約所約定之車輛條件，且因上開車齡之價格差異，均致使被告受有損害，亦影響政府採購之公平性。故原告主張被告並無損害云云，自無可採。

2.又依兩造間系爭契約第2條第3項第1款第5目明定「未經機關同意，不得任意更換駕駛員及車輛，若違規定應扣違約金每輛每天新臺幣3,000元整」，及系爭契約第4條第1項第1、2款約定「驗收結果與規定不符，而不妨礙安全及使用需求，亦無減少通常效用或契約預定效用，經機關檢討不必拆換、更換或拆換、更換確有困難不必補繳者，得於必要時減價收受」、「採減價收受者，按不符項目標的之契約價金20%減價，並處以減價金額200%之違約金。減價及違約金之總額以該項目之契約價金為限」等語，明定原告需提供符合簽約時送經機關查核之特定3年內車輛履約，故原告自行改以5年內車輛履約，即已構成違約，被告依據系爭契約上開約定予以扣罰違約金，核屬有據。至原告雖主張被告扣減違約金過高等情；然系爭契約總價為2,457,000元，本件原告請求返還之扣罰違約金共僅253,392元，僅占系爭契約總價約一成，復斟酌原告所製作之經費分析表（本院卷二第36頁），其中交通運輸費即390元，而得標預算為每一區民1,000元，可知車輛規格之要求對於系爭契約至屬重要，原告於108年3月至同年6月間所提供10多梯次之車輛，其中均有規格與契約不符之情事，足見原告事先實無充分準備、確認得以調派合乎契約規格之遊覽車，且政府為刺激旅遊，不時推出補助專案，該期間亦屬國內旅遊旺季等情，均為原告得以事先預見，並無情事變更之情事，原告自難將其未能依約調得3年內車輛之違約情事，全然歸責於政府推動春遊專案所致，故原告違約情節非輕，造成原告受有前揭損害，又被告依系爭契約第2條約定扣罰每輛3,000元違約金，約

僅佔契約總價千分之1.2，依此客觀事實、社會經濟狀況及當事人所受損害以觀，並無違約金過高之情。此外，依系爭契約第4條既明定驗收結果與規定不符而不妨礙安全及使用或更換有困難者，被告得減價收受並處以減價金額之200％，則除非原告主張並舉證約定之違約金額過高而顯失公平外，當事人均應同受該違約金約定之拘束，法院亦應予以尊重，始符契約約定之本旨。而原告雖舉車資對帳單、車輛訂購單及明細表等資料，主張原告就每車次僅可實際收受幾百元而已云云；然此為被告所否認，實則兩造間經被告說明協議後乃依交通運輸費用390元其中之車資單價240元作為減價標準，此有被告提出之系爭採購案驗收不符項目說明會會議紀錄、減價金額及違約金明細表可參（本院卷一第159頁、165頁），此部分既僅以車資單價計算減價金額，且扣除減價金額及違約金後，原告所得報酬仍有系爭契約約定總價之八成五以上，足見此部分違約金並無過高之情。至原告所稱成本費用及所獲淨利低微等情，本即原告投標、議價時所應自行考量之範圍，原告本應將調派車輛之困難度及所需成本費用，均納入契約價金中予以考量，尚難以此為由，事後請求酌減兩造間依約所定之違約金。從而，被告扣罰上開違約金，既為依系爭契約之約定所為，自屬有法律上原因，尚不構成不當得利。因此，本件原告依系爭契約及民法不當得利之法律關係，請求被告返還上開違約金，自無理由。

五、綜上所陳，原告依系爭契約及民法不當得利之法律關係，請求被告給付253,392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，為無理由，應予駁回。又本件原告之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所附麗，應併予駁回之。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經核與判決之結果皆不生影響，爰不一一論述，併此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　6　　月　　10　　日

岡山簡易庭　法　官　羅婉怡

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須附繕本）。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　6　　月　　12　　日

書　記　官　高菁蓮