最高法院民事判決

109年度台上字第2292號

上　訴　人　台灣立凱綠能移動股份有限公司

法定代理人　蔡文玲

　　朱瑞陽

訴訟代理人　李明哲律師

被 上訴 人　新竹汽車客運股份有限公司

法定代理人　許一平

訴訟代理人　葉天昱律師

　　彭亭燕律師

參　加　人　新竹市政府

法定代理人　陳章賢

訴訟代理人　曾能煜律師

上列當事人間請求履行契約事件，上訴人對於中華民國108年6月19日臺灣高等法院第二審判決（107年度重上字第805號），提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決廢棄，發回臺灣高等法院。

理　由

一、參加人新竹市政府之法定代理人已於民國 111年7月8日變更為陳章賢，有行政院及新竹市政府函可稽，茲據其具狀聲明承受訴訟，核無不合，應予准許，合先敘明。

二、次查被上訴人主張：伊為執行參加人「新竹市 100年度公路公共運輸發展計畫」之「世博台灣館觀光接駁服務計畫」（下稱世博計畫）及「竹塹小巴溫馨接駁服務計畫」（下稱竹塹計畫）等標案（下稱系爭標案），於101年6月29日與上訴人訂立買賣合約書（下稱101年買賣合約），向其購買7輛電動甲類大客車（下稱電動大巴）及 1輛電動乙類大客車（下稱電動中巴），但因銷售事宜係由訴外人即上訴人之經銷商

和泰綠能股份有限公司（下稱和泰公司）處理，伊乃與上訴人、和泰公司另於同年 9月26日共同簽訂買賣合約書補充協議（下稱101年補充協議）。繼於102年1月3日復與和泰公司簽訂「竹塹小巴溫馨接駁服務車輛買賣合約」（下稱 102年買賣合約），加購10輛電動中巴（與上開 8輛電動大巴、中巴合稱系爭電動巴士），又與上訴人簽訂「竹塹小巴溫馨接駁服務充換電服務合約書」（下稱 102年充換電合約），約定充換電服務期間自102年2月28日至110年2月28日。上訴人於伊執行「世博計畫」期間，依約有設置充換電站及提供系爭電動巴士充換電服務之義務，上訴人並設置建功及牛埔充換電站（下分稱建功站、牛埔站），分別對5輛電動大巴、7輛電動中巴及2輛電動大巴、4輛電動中巴提供充換電服務。惟自102年4月中旬電動中巴加入營運後，屢因電池異常無法順利發車，致伊需調派柴油車代行，兩造乃於同年 9月14日召開「電動公車換電服務費用計算標準」及「承租柴油車代駛費用標準」協調會（下稱系爭協調會），達成就上訴人提供系爭電動巴士之充換電服務，如有電池異常無法順利出車，致伊需調派柴油車代行時，不分車種，均以每車次新臺幣（下同） 7,000元計付代駛費用之協議（下稱系爭協議），該協議亦包括上訴人未提供充換電服務致需調派柴油車代行之情形。詎上訴人自 104年11月間起違約陸續停止建功站、牛埔站之充換電服務，致伊於104年11月至105年12月止因電池異常及上訴人未提供充換電服務需調派柴油車代行，受有如第一審判決附表所示代駛費用合計3,494萬5,989元（下稱系爭代駛費用）之損失。爰依101年買賣合約、101年補充協議、 102年充換電合約及系爭協議之約定，求為命上訴人如數給付，及其中1,591萬5,617元自105年7月17日起、其餘1,903萬0,372元自 106年4月7日起，加計法定遲延利息之判決。

三、上訴人則以：依101年買賣合約及補充協議第10條第2項約定，伊僅就系爭電動巴士保固期間內，被上訴人另行派車代行

增加之營運成本負責賠償，伊已於101年11月將101年買賣合約之7輛電動大巴、1輛電動中巴交付被上訴人，該等車輛之保固期間至 104年10月底屆滿，被上訴人不得於保固期滿後要求伊繼續提供充換電服務。另依102年充換電合約第8條第2項、第3項約定，須因伊之過失造成被上訴人脫班或拋錨，並遭主管機關扣罰款，而另行派車代行時，始應負違約賠償責任，且每車每日之賠償上限總額為 5,000元，被上訴人並未舉證有上開情形及損失，且伊係因建功站坐落之新竹市○○段 000地號土地（下稱系爭土地）違法使用，參加人復要求伊拆除該充電站設施，回復土地原狀，伊自 104年11月起停止建功站之充換電服務，並無可歸責之事由，依民法第225條第1項規定，自得免為充換電服務之給付義務。另牛埔站面積僅60坪，不但遭被上訴人停放車輛使用，且無法容納系爭18輛電動巴士充換電，影響該站作業，被上訴人司機亦因路線較遠而無意願駛往該處充換電，伊始於 105年11月30日將相關設備搬離，亦無違約，被上訴人不得請求伊給付系爭代駛費用。再者，伊未曾在系爭協調會同意以每車次 7,000元計算代駛費，兩造亦未依系爭協調會決議事項第 6點進行契約變更，伊事後給付被上訴人 102年3月至104年10月之柴油車代駛費用 1千餘萬元，係承辦人員作業錯誤，且礙於若不給付代駛費，被上訴人即不願支付伊換電費用所致，並非基於系爭協議而付款。況被上訴人請求伊給付未提供充換電服務衍生之系爭代駛費用，亦非該協議所載之車輛檢修、電池等異常因素造成，並不該當系爭協議之要件，自無從依該協議為請求。縱伊有給付之義務，有關充換電站之設置，依約應由兩造共同議定之，若因土地使用合法性問題而無法履行充換電服務，自有民法第 217條過失相抵之適用等語，資為抗辯。

四、原審維持第一審所為上訴人敗訴之判決，駁回其上訴，係以：被上訴人為執行系爭標案，向上訴人購買系爭電動巴士以行駛參加人所要求固定路線、固定時間及班次之市民接駁運

輸業務，兩造於 101年6月29日簽訂101年買賣合約，因上訴人之車輛銷售事宜係由經銷商和泰公司處理，雙方乃依該合約第5條第4項約定，於同年 9月26日與和泰公司三方共同簽署 101年補充協議，購買7輛電動大巴及1輛電動中巴，約定保固期間為102年2月17日至105年2月16日。被上訴人嗣於102年1月3日又與和泰公司訂立102年買賣合約，再購買10輛電動中巴，約定保固期間為102年4月16日至105年4月15日，復與上訴人簽訂102年充換電合約，約明其服務期間自102 年2月28日起至110年2月28日止。依 101年買賣合約前言記載被上訴人係為執行系爭標案而向上訴人訂購上開車輛，及該合約、101年補充協議第3條均約定上訴人應負責充換電站之建置、維運與電池充電、更換作業，足見上訴人就被上訴人因執行「世博計畫」購買之7輛電動大巴及1輛電動中巴，負有建置、維持充換電站運作及提供充換電服務等義務。至 101年買賣合約及補充協議雖僅有保固期間，而無上訴人所負充換電服務期間之約定，然依 101年買賣合約及補充協議第10條之約定，可知係就車架板金底盤、主動力馬達、全車零件等無償提供保固，與性質上屬驅動車輛能量來源之充換電事項無關。而上訴人亦不否認僅其對系爭電動巴士有進行充換電作業之能力，且兩造就同屬系爭標案之「竹塹計畫」，已於 102年充換電合約約明上訴人提供服務之期間至110年2月28日止，佐以參加人函復表示被上訴人於104年11月1日起至105 年12月31日止，仍有調派柴油大客車行駛「世博計畫」及「竹塹計畫」核定之營運路線，更自102年3月起即給付充換電服務費予上訴人，堪認上訴人於 110年期滿前，仍應就「世博計畫」所購買之上開電動巴士履行充換電服務之義務，而非以車輛保固期間為限，始符合兩造締約目的及被上訴人購買電動巴士之經濟價值。又系爭電動巴士時因車輛檢修、電池異常等情事無法順利發車，致需使用被上訴人自有之柴油車替代行駛，兩造乃於102年9月14日召開系爭協調會，當時擔任上訴人公司總經理、經理之吳錦文、林昆德均與會

，並由林昆德就協商內容製作如原證5所示會議紀錄，再經雙方以電子郵件往返修改確認該次會議紀錄如原證25（補）所示之內容（下稱系爭會議紀錄），則兩造於系爭協調會議之協商結論，即應以系爭會議紀錄之內容為準。而由其「協調會議內容」欄記載：「……因車輛檢修、電池等異常因素而租用新竹客運柴油車代駛等事宜……」，「會議決議事項摘要」欄第1點、第5點復分別載明：「因車輛異常而產生租用柴油車代駛費用，不分車種均以每車次 7,000元計價」、「上述計費標準，經雙方確認無誤後，租用柴油車代駛費用由竹客另開立發票向立凱公司請款……」，且上訴人亦依該決議標準計付102年3月至 104年10月之代駛費用予被上訴人，足徵兩造長期依上開標準計付代駛費用，雙方已就系爭協議達成合意，上訴人自應受其拘束。雖「會議決議事項摘要」欄第 6點記載：「以上變更事項，應隨同修訂契約」，然其文義並無「須經修訂契約始生效力」之含意，兩造嗣後縱未隨同修訂契約，亦不影響兩造已合意成立系爭協議。又上訴人為提供系爭電動巴士充換電服務分別設置建功站及牛埔站，建功站坐落之系爭土地係由代管該土地之新竹市衛生局同意借用，參加人固以105年7月25日府交運字第0000000000號函附具「新竹市建功充電站土地使用情形及後續處理方式」第2次研商會議（下稱第2次研商會議）紀錄等資料，通知兩造於同年8月3日出席第3次研商會議，然此係因第2次研商會議紀錄內容敘及建功站有部分財物產權為上訴人所有，事關其權益，參加人乃依被上訴人建議，通知上訴人參與後續之第 3次研商會議，研商其處理方式，而非催告上訴人移除建功站設備、返還土地，加以參加人嗣於106年5月18日已取得系爭土地所有權，足見參加人通知兩造出席第 3次研商會議，尚不足構成上訴人履行充換電義務之給付障礙。況上訴人於 104年11月26日停止建功站5輛電動大巴、1輛電動中巴之充換電服務，並於同日及翌日另對用地並無適法疑義之牛埔站停止充換電服務，而建功站其餘6輛電動中巴則遲至105

年12月 1日始全部停止充換電服務，惟未移除建功站之充換電設備，仍繼續保管廠房鑰匙，可見上訴人終止給付充換電服務義務，係基於自身內部因素之考量，與民法第225條第1項所指「不能給付」之概念有間，上訴人自不得執此免除其對被上訴人之充換電服務給付義務。兩造既因系爭電動巴士時有車輛檢修、電池異常等情形無法順利發車，致需調派被上訴人自有之柴油車代行，而達成不分車種均以每車次7,000元計付代駛費用之系爭協議，則被上訴人本於系爭協議請求上訴人給付系爭代駛費用，即與損害賠償無涉，且上訴人既因自身因素停止提供充換電服務，自亦無適用民法第 217條規定之餘地。再被上訴人自 104年11月26日起以自有之柴油車替代行駛參加人規劃之營運路線，主要固因上訴人陸續停止對系爭電動巴士提供充換電服務引起，而非全因車輛檢修、電池異常所致。惟細繹系爭會議紀錄之「協調會議內容」欄係使用「車輛檢修、電池『等』異常因素」之用語，且「決議事項摘要」欄第 1點記載「因車輛異常而生租用柴油車代駛費用……」，可認「車輛檢修」、「電池異常」乃租用被上訴人所有柴油車代駛之概括性原因，「車輛異常」之範圍並不以該列載之例示事由為限。況上訴人因車輛檢修、電池異常而租用柴油車代行之情形，既須向被上訴人給付代駛費用，則依舉輕明重之論理解釋原則，更應就其拒絕提供充換電服務所生之代駛費用，負擔支付責任。綜上，被上訴人依系爭協議，請求上訴人104年11月至105年12月止之系爭代駛費用3,494萬5,989元本息，即屬正當，應予准許等詞，為其判斷之基礎。

五、惟按解釋契約，應以立約當時之真意為準，而真意何在，又應以過去事實及其他一切證據資料為斷定之標準，並應通觀契約全文，於文義上及理論上詳為推求，庶不失當事人立約之真意。查被上訴人為執行系爭標案而向上訴人購買系爭電動巴士，兩造於102年9月14日就「承租柴油車代駛費用標準」召開系爭協調會，該協調會之協商結論應以經兩造修改確

認後之系爭會議紀錄為準，為原審認定之事實。觀諸系爭會議紀錄記載：「協調會議內容：有關立凱公司提供『世博接駁公車』及『竹塹市民免費小巴』運行換電服務及期間因車輛檢修、電池等異常因素而租用新竹客運柴油車代駛等事宜，相關費用之計算，經由雙方透過協調會方式，謀求共同認可之標準」，其後緊接記載；「會議決議事項摘要如下：一、因『車輛異常』而產生租用柴油車代駛費用，不分車種均以每車次 7,000元計價。……」，有該修改後會議紀錄在卷可稽（見一審卷(六)第 308頁）。似見兩造召開系爭協調會，旨在解決上訴人提供系爭電動巴士運行參加人就系爭標案核定之營運路線期間，倘因車輛檢修、電池等異常因素，致需租用被上訴人之柴油車代行所生代駛費用之計算標準等問題，雙方縱於該次會議同意如因「車輛異常」致需租用被上訴人柴油車所生之代駛費用，均以每車次 7,000元計付，然依其所載文義內容，似未含括上訴人未依約提供充換電服務，致系爭電動巴士無法運行而需租用被上訴人所有柴油車代駛之情形。復稽諸上訴人係自 104年11月起始陸續停止系爭電動巴士之充換電服務，業據被上訴人陳明在卷（見原審卷第313至315頁），此距系爭協調會102年9月14日召開時，相隔已逾 2年，則兩造應不可能事先預料上訴人日後會有該違約情形，而就此違約情事肇致之柴油車代駛費用預於系爭協調會中加以協商解決。果若如此，被上訴人於104年11月至105年12月間因上訴人未履行充換電服務義務所生之柴油車代駛費用，能否援引系爭協議以每車次 7,000元計算，即非無疑。上訴人抗辯被上訴人無權依系爭協議，請求上訴人給付因拒絕進行充換電服務衍生之代駛費用（見原審卷第332、333頁），似非全然無據。上訴人未提供充換電服務是否包含在系爭協議範圍內，攸關被上訴人可否依系爭協議為請求及得請求之金額若干，自待進一步釐清。原審就此未詳加審認，遽認上訴人拒絕提供充換電服務所生之系爭代駛費用亦為系爭協議內容所涵蓋，而為不利上訴人之判決，不無可議。上

訴論旨，指摘原判決違背法令，求予廢棄，非無理由。

六、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　　111　　年　　8　　月　　18　　日

最高法院民事第七庭

審判長法官　林　恩　山

法官　邱　瑞　祥

法官　吳　青　蓉

法官　黃　麟　倫

法官　吳　美　蒼

本件正本證明與原本無異

書　記　官

中　　華　　民　　國　　111　　年　　8　　月　　30　　日