最 高 行 政 法 院 判 決

109年度判字第608號

上　訴　人　台灣城市動力股份有限公司
代　表　人　洪國修
訴訟代理人　洪慧恆
被 上訴 人　行政院環境保護署
代　表　人　張子敬
訴訟代理人　蔡進良　律師

上列當事人間行政契約事件，上訴人對於中華民國108年6月27日臺北高等行政法院107年度訴字第962號判決，提起上訴，關於原判決不利於上訴人部分，本院判決如下：

主　文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用由上訴人負擔。

理　由

一、事實概要：被上訴人前依「電動機車電池交換系統補助辦法」（下稱補助辦法，現已廢止）於民國100年11月4日以環署空字第1000096371號函（下稱100年11月4日核定函）核定補助上訴人新臺幣（下同）4,500萬元辦理「電動機車電池交換系統營運計畫」（下稱系爭計畫），建置30座電動機車電池交換站之電池交換系統，並與上訴人簽訂「電動機車電池交換系統補助契約書」（下稱系爭契約）。又依系爭契約附件2電動機車電池交換系統營運計劃書（下稱系爭營運計劃書）之規劃，上訴人原訂100年12月底完成30座電池交換站設置，並於101年1月起逐步售車及正式啟動營運。惟上訴人建置進度落後，直至103年5月1日始由被上訴人完成30站之設站查核，且遲遲未能正式啟動營運，復未依系爭契約第11條所定，辦理計畫變更。經被上訴人於104年5月13日以環署空字第1040037898號函（下稱104年5月13日函）請上訴人儘速提升電池交換系統服務電動機車數，並提出計畫變更及說明。復於104年11月5日召開「電動機車電池交換系統補助計畫執行情形研商會」會議後，於105年4月8日以環署空字第

1050026621號函送該研商會議紀錄，要求上訴人提出計畫變更及辦理後續正式啟動營運等相關事宜。另要求上訴人就其先前未經同意即自行移置之交換站復原並向被上訴人說明辦理情形，否則將以違反契約處理。被上訴人再於105年4月8日以環署空字第1050026644號函（下稱105年4月8日函）向上訴人重申上開意旨，並表明如逾105年5月10日未遵辦，將認定其違反系爭契約第11條約定，並依第16條約定處理。另因廠商與上訴人合作生產之電動機車（型號：陽光電摩sunny-60）已停產而非屬經濟部工業局TES測試通過認可之電動機車車款，已非屬補助辦法第2條第1項第1款規定之電動機車。且上訴人迄今僅出售100餘輛電動機車，顯無法維持電池交換系統之營運，亦無法依系爭契約所定，於有盈餘時繳回補助款。被上訴人認定上訴人擅自遷移電池交換站，多次函請上訴人恢復仍未置理。且系爭計畫實際執行進度落後，卻遲未提出計畫變更及積極提升服務電動機車數，距被上訴人自104年5月間要求改善至今已逾2年仍未改善完成，該當系爭契約第10條第2項第3款、第16條第1項第2款、第4款、第4項及第6項之約定。被上訴人遂於106年8月16日以環署空字第1060064022號函（下稱106年8月16日函）與上訴人解除契約，並請上訴人於文到30日內，繳交違約罰金1萬元，及返還所撥付之補助款3,600萬元。惟上訴人並未置理，被上訴人遂提起本件行政訴訟，請求上訴人給付3,601萬元及自106年9月16日起至清償日止，按年息5%計算之利息。嗣經原審法院107年度訴字第962號判決（下稱原判決）上訴人應給付被上訴人3,601萬元，及自106年9月19日起至清償日止，按年息5%計算之利息，並駁回被上訴人其餘之訴。上訴人不服，提起本件上訴。

二、被上訴人起訴主張及上訴人於原審之答辯，均引用原判決之記載。

三、原審斟酌全辯論意旨及調查證據之結果，以：

(一)上訴人顯然無法達到系爭契約第7條第2項第5款所約定之「

完成服務電動機車數達500輛」之請領第5期補助款之資格，亦無法達成經被上訴人核定之系爭營運計劃書所規劃自101年1月起逐步作售車商業營運。被上訴人雖曾分別以104年5月13日函要求上訴人儘速提升交換系統服務電動機車數並依規定提出計畫變更及說明、以105年4月8日環署空字第1050026621號函檢送104年11月5日研商會議紀錄，然上訴人均不予理會，迄至被上訴人以106年8月16日函解除系爭契約時，已逾2年餘。上訴人遲未依系爭契約之約定，儘速提升交換系統服務電動機車數，亦未提出計畫變更及說明與改善方案，其情節自屬重大，顯已違反系爭契約第11條第1項之約定，至臻明確。

(二)依上訴人自行提出經被上訴人核定之系爭營運計劃書，明白記載上訴人應自101年1月起逐步作售車商業營運，及上訴人業務架構明載為「電動機車銷售平台」及「電池交換平台」，再參以上訴人自承已售出電動機車100餘輛，及依系爭契約第7條第2項第5款約定，上訴人請領第5期補助款時，需完成服務電動車數達500輛等情以觀，難謂上訴人無提升服務電動機車數之義務。況縱如上訴人所稱依系爭契約第7條第2項第5款約定，其係完成服務電動機車數500輛，非銷售電動機車數500輛，然上訴人迄今亦未能提出其所建置之電池交換站已完成服務電動機車數達500輛之證據以資證明。準此，被上訴人主張上訴人行為已構成系爭契約第16條第1項第2款、第4款之解除契約事由，洵屬有據。

(三)依系爭營運計劃書之規劃，上訴人將應原設置於新北市板橋區之30座電池交換站，擅自遷移至嘉義市、綠島，自與系爭契約之約定不符。被上訴人分別以104年8月25日環署空字第1040069157號函命上訴人將未經其同意自行遷移之交換站，應於104年9月15日前恢復原設置位置，及以105年4月8日函命上訴人應於105年5月10日前恢復被上訴人補助30站電池交換站之設置，然上訴人卻未依限改善。準此，被上訴人主張上訴人未經其同意，擅自將依系爭契約及系爭營運計劃書約

定原設置於新北市之電池交換站遷移至嘉義市、綠島之行為，已構成系爭契約第16條第1項第2款、第4款之解除契約事由等語，自非無據。則被上訴人依系爭契約之法律關係，請求上訴人給付3,601萬元，及自106年9月19日起至清償日止，按年息5%計算之利息，於法核無不符，應予准許。其餘超過部分之被上訴人請求，為無理由，應予駁回等由為據。

四、上訴意旨略以：

(一)補助辦法之法規及系爭契約之文義、目的、體系解釋，皆與製造電動機車無涉，該補助辦法自始僅限於電池交換系統之補助，而不包含製造電動機車。自補助辦法及系爭契約之目的及文義可知，所謂「服務電動機車數達500輛」係指「供電動機車使用之服務量能且確有500輛電動機車」之請款條件，並非上訴人有義務出售500輛電動機車。原判決對於上訴人就此部分的主張未予審酌，即認上訴人未履行系爭契約第7條第2項第5款之服務電動機車數須達500輛而違反系爭契約，顯違契約解釋論理法則，亦逾越補助辦法之法規目的。原判決顯違反經驗法則、論理法則，亦有判決不備理由且理由矛盾之違法。

(二)依補助辦法及系爭契約之目的及文義，所謂契約履行及電動交換系統之營運，應取決於上訴人建立之電動交換系統可否供電動機車使用。原判決先認定上訴人尚「未營運」違反契約，後又認定上訴人將電動交換系統移動至嘉義、綠島「營運」違反契約，理由前後矛盾，實無可採。

(三)另系爭營運計劃書之目的在於建置電動機車電池交換系統供電池交換系統營運商使用，該補助款所支應者亦為系統建置之成本，則系爭營運計劃書內容之核心應在於說明電動機車電池交換系統之規格以及使用、合作模式及邏輯。據此，所謂系爭營運計劃書之變更，係指對系爭營運計劃書核心之變更，為影響系爭營運計劃書目的以及其實現的手段的變更。電池交換站之搬遷顯非系爭營運計劃書之目的。原判決忽略契約解釋應合於契約之目的，而曲解當事人之原意，並無可

採。

五、本院查：

(一)本件關於被上訴人前依補助辦法以100年11月4日核定函核定補助上訴人4,500萬元辦理系爭計畫，建置30座電動機車電池交換站之電池交換系統，並與上訴人簽訂系爭契約。惟上訴人建置進度落後，直至103年5月1日始由被上訴人完成30站之設站查核，且遲未能正式啟動營運，復未辦理計畫變更。經被上訴人以104年5月13日函知上訴人儘速提升電池交換系統服務電動機車數，並提出計畫變更及說明。復於104年11月5日召開「電動機車電池交換系統補助計畫執行情形研商會」會議後，於105年4月8日以環署空字第1050026621號函送該研商會議紀錄，要求上訴人提出計畫變更及辦理後續正式啟動營運等相關事宜。另要求上訴人就其先前未經同意即自行移置之交換站復原並向被上訴人說明辦理情形，否則將以違反契約處理。被上訴人另以105年4月8日函向上訴人重申上開意旨，並表明如逾105年5月10日未遵辦，將認定其違反系爭契約第11條約定，並依第16條約定處理。嗣被上訴人認定上訴人擅自遷移電池交換站，多次函請上訴人恢復仍未置理。且系爭計畫實際執行進度落後，卻未提出計畫變更及積極提升服務電動機車數，距被上訴人自104年5月間要求改善至今已逾2年仍未改善完成而以106年8月16日函與上訴人解除契約等情，為原審依法確定之事實，核與卷內資料相符，自可為本院判決之基礎。

(二)依系爭契約第10條第2項第3款約定：「工作進度查核與處理：……二、甲方(即被上訴人，下同)查核結果，乙方(即上訴人，下同)計畫之執行與專案計畫書不符，若乙方無法於期限內改正、拒絕改正或不能改正者，甲方得採取下列措施之一：……(三)情節重大者，甲方得逕行解除契約，追回所有補助款。」第11條第1項約定：「計畫變更：一、本契約與專案計畫書所列事項有變更之需要時，乙方應敘明理由、變更內容及各項影響評估等，書面報經甲方同意後辦理。」

第16條第1項第2款、第4款、第4項、第6項約定：「解除或終止契約或違約處理：一、乙方有下列情形之一者，構成甲方得解除契約事由：……(二)乙方未依規定辦理計畫變更。……(四)乙方無正當理由停止執行本計畫工作，且經甲方通知限期改善，仍不改善、未改善或改善未符預定進度者。……四、於契約解除之情形，乙方應於甲方解除契約後30日內，將甲方所撥付之補助款全數返還。……六、違反行政契約約定事項時，性質相同之違約事項，首次勸告，再次違約處違約罰金1萬元，第3次違約處違約罰金10萬元，仍未改正時並得按日處違約罰金，但累積違約罰金以不超過原補助總額為原則。」本件上訴人依被上訴人核定之系爭營運計劃書之規劃，其將以每6台批次方式執行建置，原訂於100年12月底前完成30座電池交換站設置，並於101年1月起逐步作售車商業營運（原審卷第151至152、157頁）。惟上訴人建置進度落後，遲至103年5月1日始完成30站之設站查核。而依該查核會議紀錄結論亦載明，上訴人請領第5期款，除依契約要求須服務達500輛電動機車外，各交換站內之電池亦須符合營運要求，始得請領第5期款(原審卷第62頁參見)，足見上訴人雖完成30站之設置，但仍未符合正式營運要求。上訴人雖主張依補助辦法之法規及系爭契約，均與製造電動機車無涉，該補助辦法自始僅限於電池交換系統之補助，而不包含製造電動機車；依系爭契約之目的及文義，所謂契約履行及電動交換系統之營運，應取決於上訴人建立之電動交換系統可否供電動機車使用等等。但查，系爭契約第2條訂明該契約之計畫內容為系爭計畫書，依前所述，上述系爭營運計劃書已載明規劃於101年1月起逐步作售車商業營運，並於系爭營運計劃書5年期損益表分析，載明待第5年流通在外電動機車累積數到達市場規模後呈損益平衡(原審卷第163頁參照)；系爭契約第7條第2項第5款約定，「第5期款於乙方完成全部交換站設置及服務電動機車數達500輛，甲方測試通過後，由甲方撥付補助金額之百分之20予乙方……。」因此，縱

然系爭計畫非要求上訴人自行製造生產機車，但仍係要求上訴人建置之電池交換系統服務之電動機車數須達500輛。復查，與上訴人合作生產之電動機車（型號：陽光電摩sunny-60）原為受補助及獎勵之合格產品，有經濟部102年9月5日經授工字第10220425422號函在卷可佐（原審卷第505-506頁），且該款型號電動機車僅售出100餘輛，然事後已停產等情，為上訴人所不爭執，並自陳因該款電動機車已停產，所以無法繼續賣，上訴人之電池交換營運站可以提供電池交換的機車種類僅限於陽光電摩，因當時只有陽光電摩配合被上訴人的規格等語（原審卷第451頁、第453頁參見）。又陽光電摩sunny-60電動機車因已停產而非屬經經濟部通過認可之電動機車車款，此亦有卷附經濟部工業局電動機車產業網所刊登之通過認可之電動機車車款公告資料1份附卷足據（原審卷第72至79頁）。因此，上訴人顯然無法達到系爭契約第7條第2項第5款所約定之「完成服務電動機車數達500輛」之請領第5期補助款之條件，而達成經被上訴人核定之系爭營運計劃書所規劃之正式營運。

(三)又被上訴人曾分別以104年5月13日函要求上訴人儘速提升交換系統服務電動機車數並依規定提出計畫變更及說明、以105年4月8日環署空字第1050026621號函檢送104年11月5日研商會議紀錄，該紀錄之結論略以：「……(二)目前城市動力公司推動電動機車僅100輛左右，距離請領第5期補助款仍有一段距離，且電動機車推動數量停滯已有2年時間，請城市動力公司加速推動電動機車……；另請城市動力公司評估計畫後續執行方式，若實際執行契約有所困難，應將終止或解除契約方案納入後續規畫，並儘速向本署正式提出相關改善方案。(三)本署104年8月25日函請城市動力公司未經同意即自行移置之交換站復原並向本署說明辦理情形，迄今未獲城市動力公司回應，請儘速將辦理情形回覆本署，否則將以違反契約規定處理。……」等語，有被上訴人104年5月13日函、該會議紀錄在卷可憑（原審卷第64、66至67頁）。惟上訴

人迄至被上訴人以106年8月16日函解除系爭契約時，已逾2年餘，上訴人仍未依系爭契約之約定，提升交換系統服務電動機車數，亦未提出計畫變更及說明與改善方案，其情節自屬重大，而違反系爭契約第10條第2項第3款及第11條第1項之約定。依前所述，縱然系爭計畫非要求上訴人自行製造生產機車，但仍係要求上訴人建置之電池交換系統服務之電動機車數須達500輛。且前述上訴人自行提出經被上訴人核定之系爭營運計劃書，亦明白記載上訴人應自101年1月起逐步作售車商業營運，及上訴人業務架構明載為「電動機車銷售平台」及「電池交換平台」（系爭營運計劃書第68頁、原審卷第168頁）。再參以陽光電摩sunny-60電動機車僅售出100餘輛，及依系爭契約第7條第2項第5款約定，上訴人請領第5期補助款時，需完成服務電動機車數達500輛等情以觀，上訴人依約自有提升服務電動機車數之義務。即使依系爭契約第7條第2項第5款約定，係完成服務電動機車數500輛，而非銷售電動機車數500輛。但上訴人迄今亦未能提出其所建置之電池交換站已完成服務電動機車數達500輛之證據以資證明，顯然無法達到系爭契約第7條第2項第5款之約定而正式營運。則被上訴人以105年4月8日函知上訴人於105年5月10日前提出系爭計畫變更，上訴人仍未能依被上訴人要求辦理。被上訴人據此主張上訴人行為已構成系爭契約第16條第1項第2款、第4款之解除契約事由，核屬有據。尚不能以上訴人依系爭契約不負有製造或銷售電動機車數達500輛之義務，即得主張其未違反系爭契約。上訴人此部分主張，非為可採。

(四)依上所述，上訴人迄今未能證明其所建置之電池交換站已完成服務電動機車數達500輛，無法達到系爭契約第7條第2項第5款之約定而正式營運。原判決亦說明上訴人未能依系爭約定於101年1月起逐步作售車商業營運，且僅出售100餘輛電動機車，顯然無法維持電池交換系統之營運(原判決第13頁第9行至第11行參見)。因此，上開電池交換系統之正式營

運自與上訴人將電動交換系統移至嘉義、綠島設置，內涵並不相同，上訴人指原判決認定上訴人尚「未營運」違反契約，理由前後矛盾一節，並非可採。又依系爭營運計劃書之記載：「配合環保署電動機車電池交換示範運行計劃，第1期在新北市板橋區先設30個BES站」（原審卷第157頁參照）。因此，上訴人將應原設置於新北市板橋區之30座電池交換站，擅自遷移至嘉義市、綠島，自與系爭契約之約定不符。被上訴人以104年8月25日環署空字第1040069157號函命上訴人將未經其同意自行遷移之交換站，應於104年9月15日前恢復原設置位置。另以105年4月8日函命上訴人應於105年5月10日前恢復被上訴人補助30站電池交換站之設置（原審卷第70至71、427至429頁），自屬有據。惟上訴人未依限改善，則被上訴人主張上訴人未經其同意，擅自將依系爭契約及系爭營運計劃書約定原設置於新北市之電池交換站遷移至嘉義市、綠島之行為，已構成系爭契約第16條第1項第2款、第4款之解除契約事由部分，於法自無不合。上訴人主張系爭營運計劃書之變更，係指對系爭營運計劃書核心之變更，為影響系爭營運計劃書目的以及其實現的手段的變更，電池交換站之搬遷顯非系爭營運計劃書之目的等等，非屬可採。

(五)從而被上訴人依系爭契約第16條第1項第2款、第4款約定，以106年8月16日函解除契約，並依同條第4項約定，請求上訴人於解除契約後30日內將被上訴人所撥付之補助款3,600萬元返還，另依同條第6項約定，處上訴人違約罰金1萬元，於法核屬有據。而被上訴人以106年8月16日函為解除契約之意思表示，該函於翌日即106年8月17日送達上訴人（原審卷第83頁）。上訴人返還被上訴人所撥付之補助款3,600萬元，及給付被上訴人1萬元違約罰金之清償期屆至時（即106年9月16日）為星期六，應以同年月18日星期一代之。則被上訴人請求上訴人給付3,601萬元，及自106年9月19日起至清償日止，按年息5%計算之利息，於法為無不合。原審於此範圍准許被上訴人之請求，依上說明，應屬合法。上訴論旨，

指摘原判決此部分違背法令，求予廢棄，為無理由，應予駁回。至於原判決駁回被上訴人請求部分，對於上訴人並無不利。就該有利上訴人部分，上訴人一併不服請求廢棄，自非合法，此部分本院另案裁定，併予敘明。

六、據上論結，本件上訴為無理由。依行政訴訟法第255條第1項、第98條第1項前段，判決如主文。

中　華　民　國　109　年　11　月　26　日

最高行政法院第三庭

審判長法官　吳　明　鴻

法官　林　玫　君

法官　蕭　惠　芳

法官　高　愈　杰

法官　陳　國　成

以　上　正　本　證　明　與　原　本　無　異

中　華　民　國　109　年　11　月　26　日

書記官　張　玉　純