

臺灣高雄地方法院民事判決

114年度簡上字第20號

上訴人 欣德路通運股份有限公司

法定代理人 黃桂花

訴訟代理人 張名賢律師

陳人碩

被上訴人 大益興業股份有限公司

法定代理人 楊文通

被上訴人 頂吉興業股份有限公司

法定代理人 蔡泗銘

上二人共同

訴訟代理人 王維立律師

賴邵軒律師

被上訴人 茗欣汽車工業股份有限公司

法定代理人 洪朝雄

訴訟代理人 焦文城律師

複代理人 鄭宇謙律師

訴訟代理人 施秉慧律師

洪肇垣律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於民國113年11月22日本院113年度雄簡字第963號第一審判決提起上訴，本院於民國115年3月18日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

01 第二審訴訟費用由上訴人負擔。

02 事實及理由

03 一、上訴人起訴主張：上訴人於民國107年向經銷商即被上訴人  
04 頂吉興業股份有限公司（下稱頂吉公司）購入35噸營業貨櫃  
05 曳引車（車牌號碼後4碼為9515，其餘詳卷），該曳引車係  
06 由被上訴人大益興業股份有限公司（下稱大益公司）總代理  
07 進口，並由頂吉公司進行銷售，指定由被上訴人茗欣汽車工  
08 業股份有限公司（下稱茗欣公司）進行定期保養與檢修。上  
09 訴人於112年3月7日至茗欣公司就該曳引車進行定期檢驗合  
10 格後，詎於112年12月間使用該曳引車進行日常裝卸作業  
11 時，發生駐車制動失效之情形，致該曳引車（按：又稱主  
12 車、母車、車頭，下若有需要與事故發生時所聯結之子車區  
13 分者，即以主車稱之）及所聯結之子車（按：即半拖車，又  
14 稱尾車，下統一稱子車）向下滑動發生撞擊（下稱系爭事  
15 故），致上訴人受有該曳引車之車體變形無法使用之損害。  
16 嗣上訴人將該曳引車送回頂吉公司檢測後確認，系爭事故係  
17 因主車煞車（按：卷證中有稱剎車者，下統一稱煞車）系統  
18 的煞車片與煞車鼓間存有間隙，且左、右輪煞車自動間隙調  
19 整臂作用不良，致未能提供足夠的制動力。大益公司作為該  
20 曳引車的總代理和輸入業者，應確保產品符合安全標準，卻  
21 未能履行該義務致使上訴人受損，爰依民法第191之1條第1  
22 項及第4項規定，請求大益公司應與製造商共同負責因產品  
23 瑕疵導致的損害賠償；頂吉公司為該曳引車銷售方，應販售  
24 符合通常安全品質的產品，竟未能履行契約義務，出售有安  
25 全瑕疵之商品，爰依民法第227條第1項準用第231條及第227  
26 條第2項規定，請求頂吉公司應承擔不完全給付所造成的損  
27 害賠償責任；茗欣公司作為上訴人指定的特約保養廠，負有  
28 維護該曳引車安全性能的责任，卻未能於112年3月7日檢修  
29 該曳引車時，發現剎車皮與剎車鼓間存在間隙、左、右輪剎  
30 車片磨耗不平均的狀況，致使車輛在正常使用中煞車失效發  
31 生系爭事故，未盡善良管理人之注意義務，爰依民法第544

條規定，請求茗欣公司應對該過失承擔賠償責任。上開被上訴人所為皆涉及同一事故所導致的單一損害，應屬不真正連帶債務等語。並聲明：(一)大益公司應給付上訴人新臺幣（下同）153,195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。(二)頂吉公司應給付上訴人153,195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。(三)茗欣公司應給付上訴人153,195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。(四)前3項給付，如任一被上訴人已為給付，其餘被上訴人於其給付範圍內免給付義務。(五)上訴人願供擔保，請准宣告假執行。

## 二、被上訴人則以下列情詞置辯：

(一)大益公司、頂吉公司均以：該曳引車於交付時已經過充分檢測，並未發現上訴人所指「煞車自動間隙調整臂作用不良」或煞車系統存在瑕疵問題，且檢驗報告亦顯示煞車系統正常且符合安全標準，系爭事故的發生係因上訴人駕駛操作失誤，將紅色和黃色氣管接錯，導致煞車失效，此錯誤操作非伊能預見，且非屬於該曳引車本身的瑕疵。縱氣管接錯，若上訴人駕駛在坡道停車時使用車擋止滑器，依然可避免事故發生，顯見系爭事故係上訴人駕駛疏忽所致，與車輛本身無關等語。

(二)茗欣公司則以：系爭事故發生是因上訴人司機在車頭後方操作不當，並未按正確順序連接子車的紅、黃氣管，導致煞車失效，並非源於煞車系統瑕疵，該曳引車於112年3月7日的檢查結果合格並無異常，且事故發生在檢查後9個月，此期間車輛已多次行駛，伊無法對檢查後的狀況負責，縱認事故原因與車輛保養有關，維修費用亦應依折舊計算等語。

(三)均聲明：上訴人之訴駁回。

三、原審經審理結果，判決駁回上訴人之訴，上訴人對原審判決不服，提起上訴，上訴聲明為：(一)廢棄原判決。(二)大益公司應給付上訴人153,195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。(三)頂吉公司應給付上訴人153,195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。(四)茗欣公司應給付上訴人153,195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。(五)前3項給付，如任一被上訴人已為給付，其餘被上訴人於其給付範圍內免給付義務。被上訴人則均聲明：上訴駁回。

#### 四、不爭執事項（簡上卷第448頁）：

- (一)上訴人所有該曳引車，於112年12月18日發生系爭事故。
- (二)該曳引車由被上訴人大益公司代理進口，上訴人於107年間向被上訴人頂吉公司購買。
- (三)子車係上訴人找尋其他廠商購買。
- (四)該曳引車於107年3月26日領取牌照，並於111年3月12日、112年3月7日均檢驗合格。
- (五)上訴人於事發後將該曳引車送至頂吉公司檢測，檢測後做成原證5之檢驗報告。

#### 五、得心證之理由

- (一)系爭事故發生原因，係因上訴人司機氣管連接錯誤、主車煞車皮與煞車鼓間存在間隙暨左、右輪煞車自動間隙調整臂作用不良而造成：

上訴人所有該曳引車，於112年12月18日發生系爭事故，此為兩造所不爭執（參不爭執事項(一)），惟有爭執者，在於系爭事故發生之原因，此據本院認定如下：

- ⊖觀諸系爭事故發生時現場之錄影畫面擷圖暨說明，可知該曳引車在系爭事故發生前停放在斜坡上，在駕駛停妥後即開門下車離車，期間經近2分鐘，該曳引車均在靜止狀態。嗣駕駛爬上主車後方即主車與子車氣管連接處，停留約16秒離開後隨即再上到該氣管連接處，惟於約11秒後，即見該曳引車開始滑動，駕駛也自該氣管連接處跳下，並打開駕駛座車門，試圖拉手煞車，惟仍無法阻止該曳引車滑行等節（參簡上卷第221至228、233至247、281至293

頁），可知該曳引車原本停放後未有動靜，惟在駕駛上到氣管連接處時後發生滑行一情。

②系爭事故發生後，經上訴人送至被上訴人頂吉公司檢測，經檢測驅動軸駐車時之煞車片，發現：左後輪煞車片剩約1/2、右後輪煞車片剩約2/3，手煞車拉起時，煞車片與煞車鼓有間隙存在等情，此代表：主車將無法產生足夠制動力，可能係左、右輪煞車自動間隙調整臂作用不良，煞車間隙調整不準，造成子車煞車放掉後，主車本身駐車制動力擋不住來自子車的推力。另檢測氣管連結與子車煞車之關聯，發現：先結上氣源壓頭（紅）（按：卷證中有稱「供氣接頭」者，下統一稱氣源壓頭），子車風龜（按：煞車分泵）連桿立即後退，相當於子車放掉手煞車；先結上制動壓頭（黃）則係處於子車拉起手煞車狀態；子車紅、黃壓頭顏色不明顯。故結論認定：1.在測試時，主車制動氣壓系統氣壓供氧正常。2.測試時，主車駐車制動，煞車片無法有效抵緊煞車鼓，駐車制動力不足。3.左、右輪煞車片磨耗不平均，煞車片與煞車鼓存在間隙。4.測試時，主車之紅、黃壓頭一旦先連結上子車之氣源壓頭（紅），子車制動立即放掉等情形（參原審卷第25至31頁）；該檢測報告之製作人林孟慶亦於原審具結證稱：一般大型拖板車主車及子車之間連接之氣管有區分紅色及黃色，紅色部分為子車方的煞車，黃色部分為手煞車及腳煞車，所以接氣管的時候要先接黃色，再接紅色，如果先接紅色的話，會導致子車煞車放掉鬆開，但車頭的煞車不會。該曳引車有6個輪子、4個煞車皮，分別是前輪兩個，後輪兩個。前輪的煞車皮如果在手煞車拉起來的情況下，只有後車輪的煞車皮有作用。前輪的煞車皮只有在腳煞車踩下去的時候才會有作用。後輪的煞車皮無論是手煞車還是腳煞車踩下去，都會有作用。氣管對接與主車的煞車無影響，主車的煞車是從駕駛室去控制手煞車和腳煞車，如果處理氣管對接不正確，造成子車煞車鬆開，在車頭原先

沒有踩下腳煞車及拉起手煞車的情況下，車子就會滑動等語（參原審卷第293至297頁）；林孟慶於本院審理時並以114年9月11日函（下稱系爭林孟慶114年函）覆稱：主車之煞車自動間隙調整臂有4個，前引檢測報告所稱左、右輪煞車自動間隙調整臂作用不良，即是指間隙過大，導致煞車力不足；而綜合前引檢測報告之第2點、第3點之結論觀之，主車駐車制動力不足原因之機轉，即因左、右輪煞車自動間隙調整臂作用不良，加上左、右輪煞車片磨耗不平均，導致煞車片與煞車鼓存在間隙，進一步造成主車駐車制動力不足等語（參簡上卷第435至436頁）；再參酌半拖車製造廠之乾佑工業股份有限公司112年8月12日乾佑嘉113字第081205號函覆稱：「主車與子車如欲連接為半聯結車，其一般準備動作順序應為…（中略）…(四)將主車之氣相煞車訊號接頭（黃色鴨嘴頭）與子車連接。(五)將主車之氣源壓頭（紅色鴨嘴頭）與子車連接…。主車與子車之氣源壓頭、制動壓頭連接順序，應為先連接氣相煞車訊號接頭(黃色鴨嘴頭)(制動壓頭)、再連接供氣接頭(紅色鴨嘴頭)(氣源壓頭)。若上開壓頭連接順序錯誤，不一定會令子車之駐車制動失效，正常狀態下先操作(五)將使子車之駐煞車被解除，但如子車有選配雙層煞車分泵，且子車之煞車系統內存氣壓較低，則需待主車持續供氣使子車煞車系統內存氣壓高於一定數值後方使子車之駐煞車被解除，所需時間視子車煞車系統內存氣壓高低而定，可能為至60秒或更長。上開連接順序錯誤，不會導致主車駐車時煞車皮及煞車鼓間存在間隙。」等語（參原審卷第325至326頁）。

- ③是綜合系爭事故發生時之影片，以及前引各證據資料，可認系爭事故發生原因，係：1.上訴人駕駛就主車及子車之氣管連接順序錯誤，車輛又停放在斜坡，故造成子車向前滑動；2.子車滑向主車後，因主車之左、右輪煞車片與煞車鼓存在間隙，且煞車自動間隙調整臂作用不

良，致主車駐車制動力不足抵擋子車之重量及滑動之動能，因此繼續滑行而造成系爭事故。被上訴人辯稱系爭事故僅係上訴人駕駛氣管連接順序錯誤所致，並不足採。

(二)系爭事故之發生，無從由被上訴人負損害賠償責任：

⊖上訴人請求被上訴人大益公司負損害賠償責任部分：

1.上訴人主張系爭事故發生原因之「左、右輪煞車自動間隙調整臂同時作用不良」（下稱系爭「間隙調整臂作用不良」）部分，係設計不良所造成，而被上訴人大益公司既為輸入業者，應與製造人負同一責任，故依民法第191之1第1項、第4項規定，請求大益公司負損害賠償責任等語。按商品製造人因其商品之通常使用或消費所致他人之損害，負賠償責任。但其對於商品之生產、製造或加工、設計並無欠缺或其損害非因該項欠缺所致或於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限；商品輸入業者，應與商品製造人負同一之責任，民法第191之1第1項、第4項有所規定。惟查，該自動間隙調整臂作用不良之成因，應係車輛使用一段時間後的必然磨損所致；若有一出廠就有上開作用不良情形，驗車就不會驗過，故新車出廠是絕對正常等情，此觀系爭林孟慶114年函即可知，亦與交通部公路局高雄市區監理所114年7月31日高市監車字第1140040882號函覆稱：汽車申請牌照（含新領牌）之檢驗及定期檢驗項目均含括「腳煞車效能、手煞車效能、煞車平衡度」；而該曳引車於107年3月22日於桃園監理站辦理新領牌檢驗合格；111年3月12日、112年3月7日辦理定期檢驗均合格，上述檢驗合格即代表「腳煞車效能、手煞車效能、煞車平衡度」檢測皆合格等語（參簡上卷第305至306頁）相符；又該曳引車於107年交付上訴人使用至系爭事故發生之112年12月，近5年期間未見上訴人提出有何煞車或駐動力不足等情形，實無從認系爭「間隙調整臂作用不良」係因設計不良所致。

2.上訴人雖另提出訴外人陳崇榮為其所有同廠牌、型號、排

01 氣量之曳引車購買「後煞車調整器」1個之估價單（參簡  
02 上卷第169頁），作為系爭「間隙調整臂作用不良」設計  
03 不良之證據，惟上開曳引車之出廠期間為107年（參同卷  
04 第167頁），而依該估價單，其購買日期為113年，顯係出  
05 廠後近5年方購買，此與前引林孟慶114年函稱系爭「間隙  
06 調整臂作用不良」之成因係車輛使用一段時間後的必然磨  
07 損所致實相符，實不足以作為同型曳引車初始設計不良之  
08 證明。

09 3.上訴人雖又主張製造廠未建議自動間隙調整臂之更換標  
10 準，並認輸入業者要一起負責等語，惟該成因既為車輛使  
11 用後之磨損所致，則本即應依使用狀況不同，交由用車人  
12 依車輛使用及維護情形判定，此與前引林孟慶114年函  
13 稱：系爭「間隙調整臂作用不良」在使用多久後會發現，  
14 看車主使用狀況而定等語亦可知，是上訴人主張被上訴人  
15 大益公司亦應負責，實無理由。

16 4.依上所述，上訴人請求被上訴人大益公司負損害賠償責  
17 任，並無理由，應予駁回。

18 ㊟上訴人請求被上訴人頂吉公司負損害賠償責任部分：

19 1.上訴人雖主張被上訴人頂吉公司為該曳引車銷售方，應販  
20 售符合通常安全品質的產品，竟未能履行契約義務，出售  
21 有安全瑕疵之商品，爰依民法第227條第1項準用第231條  
22 及第227條第2項規定，請求頂吉公司應承擔不完全給付所  
23 造成的損害賠償責任等語，惟其所稱「有安全瑕疵」，仍  
24 指系爭「間隙調整臂作用不良」之部分，然該問題應屬長  
25 久使用之耗損所致，無從認定是一開始即有之瑕疵一情，  
26 業據本院論述如前，不再贅述，是無從認該曳引車係屬有  
27 安全瑕疵之商品，上訴人以此請求頂吉公司為損害賠償，  
28 難認有據。

29 2.上訴人雖又主張被上訴人頂吉公司應注意自動間隙調整臂  
30 有壞損可能，要提醒下游保養廠遵循，此為附隨義務等  
31 語，惟同上述，此既依車輛使用狀況而定，本即應由用車

人在使用及維護時為注意，所謂「提醒下游保養廠遵循」，亦過於空泛，上訴人以此作為附隨義務，並主張頂吉公司有所違反，實不可採。

3.依上所述，上訴人請求被上訴人頂吉公司負損害賠償責任，並無理由，應予駁回。

③上訴人請求被上訴人茗欣公司負損害賠償責任部分：

1.上訴人主張被上訴人茗欣公司作為上訴人指定的特約保養廠，負有維護該曳引車安全性能的責任，卻未能於112年3月7日檢修該曳引車時，發現剎車皮與剎車鼓間存在間隙、左、右輪剎車片磨耗不平均的狀況，致使車輛在正常使用中煞車失效發生系爭事故，未盡善良管理人之注意義務，爰依民法第544條規定，請求茗欣公司應對該過失承擔賠償責任等語。惟就系爭事故之主車駐車制動力不足情形，可自「手煞車」項目中檢驗出來一情，此見前引林孟慶114年函可知；而就該曳引車之手煞車，其合格標準為不得小於車重（7,915公斤）之16%（1,266公斤），然觀諸該曳引車於112年3月7日之2次檢驗，初時（該日17時55分）在煞車測試部分固有不合格之情形，惟依各欄暨煞車效能欄之說明，其不合格之原因應在於平衡度，即左右兩輪煞車力相差大於30%（該次測試相差達33.3%），嗣經調整，於該日18時3分之第二次測試，即已達合格狀態；至就「手煞車」項目，該日兩次檢驗之手煞車均為1,615公斤，均達合格標準等情，有該日2紙車輛檢驗紀錄表附卷（參原審卷第125、127頁）可證，除難認該日已有主車駐車制動力不足之情形外，亦難認已有該問題且茗欣公司可經由檢驗而發現；此亦據前引林孟慶114年函稱：就主車駐車制動力不足之情形，不知能否於3月7日檢驗出來，或許3月7日正常，也或許有磨損了，但還在正常範圍內，但到12月18日又行駛9個月，或許已再增加磨損，而不在正常範圍內等語可知。是上訴人稱茗欣公司未能於112年3月7日該日檢驗發現有過失等語，難謂可採。

01 2.上訴人雖復主張若頂吉公司有給予保養建議，則上訴人在  
02 委由茗欣公司進行專業保養時，其可依據標準進行更換，  
03 故茗欣公司應負受任人之債務不履行責任等語。惟此一主  
04 張前提建立在頂吉公司有給予保養建議，但就此尚難課予  
05 頂吉公司此一附隨義務，已如前述，自再難以此主張茗欣  
06 公司負有何債務不履行責任；上訴人雖另主張該曳引車均  
07 係送茗欣公司維修保養，茗欣公司應可察覺等語，惟此據  
08 茗欣公司否認，上訴人則未具體指明茗欣公司有違何維修  
09 保養應盡之義務，及此與系爭事故之相當因果關係，尚難  
10 憑採。

11 六、綜上所述，上訴人依上述規定，請求被上訴人給付153,195  
12 元，及自起訴狀繕本送達各被上訴人翌日起至清償日止，按  
13 年息5%計算之利息（如任一被上訴人已為給付，其餘被上  
14 訴人於其給付範圍內免給付義務），為無理由，應予駁回。  
15 原審為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴意旨就此部分指  
16 摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

17 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，經本院  
18 斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不另論述。

19 八、據上論結，本件上訴為無理由，爰判決如主文。

20 中 華 民 國 115 年 4 月 29 日

21 民事第三庭 審判長法官 鍾淑慧

22 法官 林綉君

23 法官 李怡蓉

24 以上正本係照原本作成。

25 本判決不得上訴。

26 中 華 民 國 115 年 4 月 29 日

27 書記官 陳日瑩