

臺灣新北地方法院民事判決

111年度簡上字第125號

上訴人 永裕恆業有限公司

法定代理人 王勝弘

訴訟代理人 許志嘉律師

被上訴人 林楚翔

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於民國111年1月18日
本院板橋簡易庭110年度板簡字第1311號第一審判決提起上訴，
本院於民國112年6月2日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人主張：緣兩造於民國109年9月30日簽訂中古汽車買賣定型化契約書（下稱系爭契約），約定被上訴人以新臺幣（下同）40萬元購買車號000-0000號型號FORD Focus自小客車（下稱系爭車輛），並約定上訴人於109年10月7日交車。嗣系爭車輛於110年3月28日15時50分因引擎抖動、儀表板之車輛故障燈亮起，經被上訴人至臺中市市政路之金弘笙汽車百貨即金弘笙實業有限公司市政分公司（下稱金弘笙公司）進行檢查，檢查後更換3個火星塞，其後系爭車輛於同日17時50分在國道1號高速公路北上143公里處引擎室起火，依苗栗縣政府消防局（下稱消防局）所為火災原因調查鑑定書（下稱系爭鑑定書），其起火原因研判為車輛機械因素引燃之可能性最大。上訴人雖稱系爭車輛經維修、更換、安裝零件，即無法排除起火燃燒係因維修或更換、安裝零件不當所造成云云，惟並未提出相關證明，且倘不服系爭鑑定書所研判之起火原因，應可再申請其他第三方公正機關再為鑑定，然上訴人捨此而不為。而系爭車輛火星塞之更換，雖係屬於

01 一般駕駛可以自行日常保養項目之一，被上訴人為求慎重，
02 選擇大型且有商譽之汽車零件百貨保養廠做保養更換，則上
03 訴人所指摘之不當或然率更大幅降低。甚且，被上訴人購買
04 系爭車輛後里程數僅增加1,000多公里，使用程度並非頻
05 繁，且因未至保養時程，故尚未更換過機油、引擎室，並均
06 係至中油加油，顯見被上訴人係正常使用、保養、維修，仍
07 無法避免火燒車之損害，堪認系爭車輛本身即有瑕疵。又觀
08 諸九和公司檢附之系爭車輛歷次回廠保養維修紀錄，可知上
09 訴人於收購系爭車輛後，均未回原廠做基礎保養，例如更換
10 機油、更換空氣濾心、更換冷氣濾網、檢查機油量、檢查冷
11 卻水位、檢查補充雨刷水、檢查胎壓、檢查電池電壓、車門
12 絞鍊上油等，更遑論對系爭車輛車況做詳盡之檢查，確保安
13 全無虞後再行販售之二手車商賺取差價應負擔之責任與義
14 務，且上訴人所提出HOT車輛認證書，亦僅係對於車體結構
15 做檢查，根本未對引擎內部做任何檢查，亦非第三方所為之
16 鑑定。上訴人復稱被上訴人就本件事故之發生亦與有過失云
17 云，惟上訴人並無證據證明被上訴人於高溫下仍繼續行駛，
18 且按常理判斷，事故發生前系爭車輛有狀況，被上訴人即有
19 去修理，被上訴人不可能於系爭車輛有狀況還不去修理，另
20 因被上訴人非汽車專業，系爭車輛有狀況，被上訴人係至修
21 車廠修理，而技師用電腦查詢故障原因認為係火星塞問題，
22 並判斷需更換火星塞，被上訴人因此而更換火星塞，自無任
23 何過失。從而，被上訴人依民法第227條、第354條、第360
24 條之規定，請求擇一判決上訴人應賠償40萬元。爰請求上訴
25 人應給付被上訴人40萬元等語。

26 二、上訴人則以：

27 (一)系爭車輛於起火前，被上訴人曾經前往金弘笙公司維修、更
28 換、安裝零件，自無法排除起火燒燬係因維修或更換、安裝
29 零件不當所造成。況金弘笙公司就系爭車輛維修、更換、安
30 裝零件之原因係謂引擎第一缸火星塞燒燬造成第一缸失火
31 (即第一缸熄火)，既然第一缸熄火，若維持原狀至多就是

01 三缸引擎中少一缸運作而抖動，抑或拋錨而已，根本不會因
02 為第一缸之因素而起火燒燬，且火星塞安裝有一定扭力規
03 範，更足以認定系爭車輛起火燒燬係因車輛維修、更換、安
04 裝零件不當所造成，亦即無法排除金弘笙公司並未將火星塞
05 安裝妥當，導致汽缸內火星塞火花於燃燒室外冒出，因而造
06 成車輛起火。又於110年3月29日火災後現場會勘時，拆卸系
07 爭車輛引擎零件者並非消防局人員，而係金弘笙公司之人
08 員，然金弘笙公司就系爭車輛起火，實為利害關係人，更事
09 涉自己之責任，不無隱匿己身責任之可能，卻由其拆卸引擎
10 零件，則據此而得之系爭鑑定書已難認公允外，且依系爭鑑
11 定書記載之起火原因為：「因小客車引擎第一缸噴油嘴積碳
12 造成噴油嘴堵塞，致引擎第一缸溫度異常升高產生燃燒異常
13 情形，高溫進一步造成引擎組件損傷，導致油氣洩漏接觸高
14 溫而起火」等情，惟所謂「積碳」顧名思義係一種碳化物，
15 大多係因汽油中的碳氫化合物、石蠟、膠質等，無法完全燃
16 燒時所殘留下來的物質，而噴油嘴積碳之原因多端，包括引
17 擎吸入空氣過髒、汽油品質不好、機油品質不好耐溫性低產
18 生過多油氣、經常怠速、短距離行駛，復未保養清洗積碳等
19 等，當然也包括拆除、安裝點火線圈不當，更換、安裝火星
20 塞不當導致汽缸內燃燒不完全，進而造成噴油嘴因此迅速積
21 碳，而衍生後續之高溫起火。故退一步言，即便系爭車輛之
22 起火原因是引擎第一缸噴油嘴積碳造成噴油嘴堵塞導致溫度
23 異常升高，亦難逕將責任歸屬於上訴人。再觀諸九和公司於
24 111年8月18日所為函覆，可知噴油嘴堵塞就不會有汽油進入
25 汽缸內，就不會有爆炸之燃燒行程運作，更不會因此導致起
26 火。再者，系爭鑑定書既係記載「噴油嘴堵塞」，當然係指
27 阻塞不通、阻塞、封閉之意，然消防局於112年1月9日函覆
28 改稱系爭鑑定書並未記載噴油嘴有完全堵塞情形等語，顯見
29 消防局係因見九和公司之說法後始為改稱，自委不足採。況
30 車輛於高速公路速限範圍內高速行駛，係以高速檔（該車為
31 6檔）巡航，此時引擎處於低轉速，加上車輛高速行駛，車

01 頭撞風增力，利於降溫，於此情況下，並無所謂「引擎溫度
02 自然上升」可言，堪認消防局所述「車輛經高速行駛，引擎
03 溫度自然上升」，以及「油氣供給不穩定，致引擎溫度遽烈
04 上升」等語，均屬主觀臆測，消防局既非汽車專業，至多僅
05 能證明起火點於何處，至於是否為引擎本體異常所致，自不
06 容其置喙。

07 (二)復查，系爭車輛購買於109年10月7日，距事故發生之110年3
08 月28日已有5月又21日期間，汽車行駛中起火燃燒，其原因
09 萬端，包括燃料品質，保養維修或更換安裝零件失誤，或使
10 用失當均可能發生火災事故，兩造於訂約時，系爭車輛係符
11 合兩造所約定之狀態，上訴人係依債之本旨而交付系爭車
12 輛，自難謂有何債務不履行之情形。而系爭鑑定書雖記載研
13 判本案起火處為系爭車輛引擎第一缸。起火原因經排除車輛
14 交通事故因素、遺留火種因素、人為縱火因素、車輛電氣因
15 素等，以車輛機械因素引燃之可能性最大等情，惟既為「可
16 能」，即代表仍屬「不確定」，也就是機械因素至多僅係
17 「可能」之相對性較大而已，且即便為機械因素，仍涉及使
18 用之狀況，亦無法斷定機械因素就一定係上訴人之責任，且
19 詳其所載理由招致原因乃為因小客車引擎第一缸噴油嘴積碳
20 造成噴油嘴堵塞，致引擎第一缸溫度異常升高產生燃燒異常
21 情形，高溫進一步造成引擎組件損傷，導致油氣洩漏接觸高
22 溫而起火等情，而噴油嘴積碳之原因多端，業如前述，且幾
23 乎都是環境上或使用上之因素，更無法排除是拆除、安裝點
24 火線圈不當，更換、安裝火星塞不當導致汽缸內燃燒不完
25 全，進而造成噴油嘴因此迅速積碳而阻塞，而衍生後續之高
26 溫起火，再加上系爭車輛交車時引擎運轉順暢並無抖動，亦
27 即本件根本無法證明第一缸噴油嘴積碳造成堵塞噴油嘴係在
28 買賣前即存在，仍無法證明係可歸責於上訴人之事由，且難
29 認上訴人需負物之瑕疵擔保責任。況系爭車輛為缸內直噴渦
30 輪增壓引擎，噴油嘴位於燃燒室，於108年10月5日里程5萬
31 2,828公里時，已按福特原廠規範之里程進行「燃燒室積碳

清洗」，範圍包括噴油嘴頭表面清潔，6萬公里亦進行「燃油濾清器-更換」，且每次保養時均有添加汽油添加劑，而汽油添加劑可以消除燃燒室內部沉澱物。又上訴人於收購系爭車輛後，即透過第三方技師進行車輛查驗及鑑定，系爭車輛並無任何異樣，且得知系爭車輛均按原廠規範至原廠保養，僅因上訴人購入至交車時，尚未至保養時程，始未至原廠進行保養。故本件根本無法證明第一缸噴油嘴積碳造成阻塞係在買賣前即存在，難認上訴人需負物之瑕疵擔保責任。

(三)再者，倘認上訴人需負賠償責任，惟依系爭鑑定書所附被上訴人及金弘笙公司維修人員於110年3月28日之談話筆錄內容，可知既然第一缸熄火，若維持原狀至多僅是抖動，抑或拋錨，根本不會因為第一缸之因素而起火燒燬，詎被上訴人未查明第一缸火星塞燒燬原因並加以正確排除，竟率斷更換火星塞，強制讓其繼續點火，終導致因為第一缸而起火燒燬，況車輛引擎溫度過高時，儀表板之水溫表會上升，詎被上訴人無視水溫表上升仍繼續行駛，足證被上訴人對於系爭車輛起火燒燬，與有過失，且應負擔至少8成之責任。此外，系爭車輛每日租金行情為2,600元，又被上訴人使用系爭車輛計5月又21日即171日，亦即獲有44萬4,600元之使用利益，故倘若被上訴人受有損害，亦應扣除其使用利益，如有剩餘始屬損害，否則難認無雙重獲利。甚且，倘若本件係因解除契約，致上訴人負有返還買賣價金之責任，則被上訴人亦獲有44萬4,600元之不當得利，上訴人自得請求被上訴人返還該不當得利，並為抵銷之抗辯，兩相抵銷後，被上訴人已不得再向上訴人為任何請求等語，資為抗辯。

三、原審為被上訴人全部勝訴之判決，上訴人提起上訴，上訴聲明為：(一)原判決廢棄。(二)被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

四、兩造不爭執事項：

(一)兩造於109年9月30日簽訂系爭契約，約定被上訴人以40萬元購買系爭車輛，並約定上訴人於109年10月7日交車。

01 (二)系爭車輛於110年3月28日17時50分在國道1號高速公路北上1
02 43公里處引擎室起火。

03 (三)被上訴人於110年3月28日15時50分曾因引擎抖動、儀表板之
04 車輛故障燈亮，而至臺中市市政路之金弘笙公司進行檢查，
05 檢查後經更換3個火星塞。

06 五、被上訴人主張其以40萬元向上訴人購買系爭車輛，系爭車輛
07 因瑕疵致起火燒燬，爰依民法第227條、第354條、第360條
08 之規定，擇一請求上訴人賠償被上訴人40萬元等語，惟為上
09 訴人所否認，並以前詞置辯。經查：

10 (一)系爭車輛起火燃燒係何原因所造成？是否為車輛本身之瑕
11 疵所致？

12 1.按稱買賣者，謂當事人約定一方移轉財產權於他方，他方支
13 付價金之契約；物之出賣人對於買受人，應擔保其物依第
14 373條之規定危險移轉於買受人時無滅失或減少其價值之瑕
15 疵，亦無滅失或減少其通常效用或契約預定效用之瑕疵。但
16 減少之程度，無關重要者，不得視為瑕疵。出賣人並應擔保
17 其物於危險移轉時，具有其所保證之品質。民法第345條第1
18 項、第354條定有明文。次按所謂物之瑕疵係指存在於物之
19 缺點而言。凡依通常交易觀念，或依當事人之決定，認為物
20 應具備之價值、效用或品質而不具備者，即為物有瑕疵，且
21 不以物質上應具備者為限。又所稱物之通常效用，係指一般
22 交易觀念上應有之效用而言。

23 2.經查，兩造於109年9月30日簽訂系爭契約，約定被上訴人以
24 40萬元購買系爭車輛，上訴人並於109年10月7日交車；又被
25 上訴人於110年3月28日17時50分駕駛系爭車輛行經國道1號
26 高速公路北上143公里處(苗栗縣轄內)，系爭車輛因引擎室
27 起火燃燒而燒燬等情，為兩造所不爭，並有系爭契約在卷可
28 按。又本件火災因發生在苗栗縣轄內，經消防局進行火災原
29 因調查鑑定，依該局於110年5月4日作成系爭鑑定書所載
30 (見原審卷第49-159頁)，有關起火處研判經排除駕駛艙及
31 後車廂、電瓶、啟動馬達等零組件為本案起火處後，並於第

4點研判：「依燃燒後狀況五所述，引擎點火線圈受燒後，第二、第三缸點火線圈外殼受燒燒黑部分鏽蝕，第一缸點火線圈外殼受燒部分燒熔，內部線圈受燒外露。點火線圈受燒後，以第一缸點火線圈受燒程度較第二、第三缸點火線圈嚴重。引擎油軌受燒後，第二、第三缸仍保持完整，第一缸受燒部分缺損。油軌受燒後，以第一缸油軌受燒程度較第二、第三缸油軌嚴重。勘察引擎油軌及噴油嘴拆卸後情形，噴油嘴受燒後，第二、第三缸噴油嘴噴頭輕微積碳，噴油孔仍清晰可見，第一缸噴油嘴噴頭大量積碳，噴油孔積碳阻塞。檢視舊品引擎火星塞受燒後情形，第二、第三缸火星塞接地電極受燒燒白，第一缸火星塞接地電極受燒燒失。引擎本體受燒後，第一缸受燒情形皆較第二、第三缸嚴重，故研判本案起火處為小客車（ARG-2062）引擎第一缸。」。而有關起火原因研判，其中車輛交通事故因素、遺留火種因素、人為縱火因素、車輛電氣因素均經審斷後排除，另有關車輛機械因素，經研判：「勘察第一缸舊品火星塞接地電極受燒燒失，研判引擎第一缸於起火前有燃燒異常情形。另第一缸噴油嘴因大量積碳導致噴頭堵塞，易使行駛中車輛發生異常抖動，此現象與車主林楚翔談話筆錄陳述相符。另林楚翔談話筆錄陳述，火災發生前，小客車儀表板曾出現引擎故障燈警示，且車輛出現異常抖動情形。經金弘笙汽修廠以檢修電腦檢測結果，故障碼為P030h:00-EC(描述：偵測到汽缸1失火，狀態：持續故障碼)。綜合上述研判，本案因小客車引擎第一缸噴油嘴積碳造成噴油嘴堵塞，致引擎第一缸溫度異常升高產生燃燒異常情形，高溫進一步造成引擎組件損傷，導致油氣洩漏接觸高溫而起火，故本案因車輛機械因素引燃之可能性最大。」。再查，被上訴人於109年10月7日取得系爭車輛後，旋於未達半年之110年3月28日即發生系爭車輛起火燒燬之情事，又參諸系爭車輛交車時之里程數為60762公里，而被上訴人於事故發生前之當日下午將系爭車輛送金弘笙公司進廠檢修時里程數為62022公里，有系爭契約及金弘笙公

01 司維修工單可按（見原審卷第11、15頁），足見被上訴人在
02 交車後使用之里程數僅約1千多公里，則以被上訴人使用系
03 爭車輛之狀況及交車後經歷之期間觀之，倘非系爭車輛於交
04 車前即已存在第一缸噴油嘴積碳堵塞之瑕疵，孰能置信？而
05 縱以一般社會通念之中古車買賣之標準觀之，系爭車輛於交
06 車後未達半年即發生引擎室起火燃燒，尚難認有符合系爭車
07 輛通常效用之情形。準此，系爭車輛確有滅失或減少通常效
08 用之瑕疵等節，應堪認定。

09 3.上訴人雖抗辯：系爭車輛為缸內直噴渦輪增壓引擎，噴油嘴
10 位於燃燒室，於108年10月5日里程5萬2,828公里時，已按福
11 特原廠規範之里程進行「燃燒室積碳清洗」，範圍包括噴油
12 嘴頭表面清潔，6萬公里亦進行「燃油濾清器-更換」，且每
13 次保養時均有添加汽油添加劑，汽油添加劑可以消除燃燒室
14 內部沉澱物。故本件根本無法證明第一缸噴油嘴積碳造成阻
15 塞係在買賣前即存在，難認上訴人需負物之瑕疵擔保責任。
16 況觀諸九和公司於111年8月18日所為函覆，可知噴油嘴堵塞
17 就不會有汽油進入汽缸內，就不會有爆炸之燃燒行程運作，
18 更不會因此導致起火。而系爭鑑定書既係記載「噴油嘴堵
19 塞」，當然係指阻塞不通、阻塞、封閉之意，消防局於112
20 年1月9日函覆改稱系爭鑑定書並未記載噴油嘴有完全堵塞情
21 形等語，顯見消防局係因見九和公司之說法後始為改稱，自
22 不足採等語。然查，依系爭車輛原廠九和公司於111年5月25
23 日函覆本院，有關係爭車輛最後一次維修保養日期為109年4
24 月11日，並稱：「本次工單內容並無檢視系爭小客車之引擎
25 第一缸噴油嘴有無積碳、堵塞。」等語（見本院卷一第95
26 頁）；另於111年8月17日函覆本院稱：「…(二)(問：ARG-2062
27 號車輛於2019.10.5保養時，是否有進行「燃燒室積碳清
28 洗」？此項「燃燒室積碳清洗」是否以清潔劑或溶劑注入燃
29 燒室進行燃燒室各部件積碳之清洗？有無清洗第一至三缸噴
30 油嘴？）1. 是，執行燃燒室氫氣除炭。2. 氫氣除炭未使用清
31 潔劑或任何溶劑。3. 是，燃燒室除炭會連帶噴油嘴頭表面清

01 潔。(三)(問：ARG-2062號車輛於福特原廠歷次保養時，有無
02 使用「汽油添加劑」？該汽油添加劑之功用為何？有無清潔
03 或避免燃燒室各部件積碳之功能？有無清潔或避免噴油嘴積
04 碳之功能？) 1. 此車每次回廠保養都會添加汽油添加劑。2.
05 汽油添加劑功用在於可消除進氣門、進氣歧管及燃燒室內部
06 沉澱物，使用時不傷觸媒轉換器，可提升引擎性能、降低排
07 氣汙染、避免火星塞積碳，潤滑汽門及活塞環、去除汽油中
08 水分。3. 有消除燃燒室內部沉澱物此功能。4. 有避免火星塞
09 積碳此功能。…(七)(問：型號FORD FOCUS 1.0引擎第一缸如
10 發生熄火，是否會造成車輛引擎起火？第一缸熄火不會造成
11 引擎起火，起火原因須以實際狀況為主。(八)(問：型號FORD
12 OCUS1.0引擎第一缸噴油嘴如完全堵塞時，車輛是否會因第
13 一缸而引起高溫導致引擎起火？另第一缸噴油嘴如完全堵塞
14 是否仍會有汽油進入？如無汽油進入，該車輛第一缸是否還
15 有爆炸燃燒行程之運作？如無爆炸燃燒行程之運作，該車輛
16 是否會因第一缸而引起高溫導致引擎起火？) 1. 噴油嘴堵塞
17 時不會導致引擎起火。2. ”完全”堵塞是不會有汽油進入汽
18 缸內。3. 不會有爆炸之燃燒行程運作。4. 不會因為無爆炸之
19 燃燒行程運作導致起火。…」等內容（見本院卷一第138-13
20 9頁）。然系爭車輛自108年10月5日進行燃燒室氫氣除炭連帶
21 噴油嘴頭表面清潔後，迄109年10月7日交車予被上訴人止，
22 已時隔1年，其間未曾再進行任何噴油嘴之清潔，又系爭車
23 輛每次保養時雖均有添加汽油添加劑，惟僅具有避免火星塞
24 積碳之功能，此觀諸本院已明確函詢是否具有清潔或避免噴
25 油嘴積碳之功能，惟仍為前述回覆自明，堪認噴油嘴之除碳
26 尚須經由額外之清潔動作始能完成。再查，本院針對九和公
27 司之回函，復函請消防局再次釐清本案起火原因之判定，經
28 該局於112年1月9日函覆本院稱：「…二、查旨揭火災案鑑
29 定書內容，起火原因雖以噴油嘴堵塞致引擎第一缸溫度異常
30 升高，惟未記載噴油嘴有完全堵塞情形，先予敘明。三、本
31 案車輛燃燒後現場火流及燃燒後狀況，起火處明顯侷限於引

01 擎部位，另引擎室內之電瓶、電源線路均保持完整，故起火
02 原因可歸咎於引擎本體異常問題。四、查起火車輛於火災發
03 生前，因行駛於道路時車輛異常抖動且引擎故障燈亮起警
04 示，駕駛就近前往附近汽修廠進行檢修。經技師檢查結果為
05 引擎第一缸失火；勘察起火車輛於起火前汰換之引擎火星
06 塞，第一缸火星塞接地電極受燒燒失，呈現火星塞過度燃燒
07 現象。另起火車輛引擎噴油嘴燃燒後，第一缸噴油嘴積碳情
08 形較第二、第三缸嚴重，研判第一缸噴油嘴有堵塞情形，顯
09 示引擎本體存在之問題未因更換火星塞而解決。噴油嘴堵塞
10 可能導致油氣濃度於汽缸內過濃或過稀，且火災發生前，車
11 輛經高速行駛，引擎溫度自然上升，加上第一缸噴油嘴有堵
12 塞情形，造成油氣供給不穩定，致引擎溫度劇烈上升，綜
13 上，本案起火原因之研判合理無誤。」等語，而參諸系爭鑑
14 定報告所載，系爭車輛更換後之第一缸火星塞接地電極受燒
15 燒黑且碳粒子受燒燒失，堪認於事故前第一缸仍有爆炸之燃
16 燒行程運作，並非毫無汽油進入汽缸內，足見第一缸噴油嘴
17 雖有堵塞並非完全堵塞，否則何來爆炸之燃燒行程運作致第
18 一缸火星塞接地電極碳粒子受燒燒失，難認消防局上開回函
19 係因九和公司之函覆意見而有所更易。再參以九和公司並非
20 本案鑑定機關，其並已表明起火原因須以實際狀況為主，且
21 難認其所為函覆意見與系爭鑑定報告書有何相齟齬之處。從
22 而，上訴人主張本件無法證明系爭車輛第一缸噴油嘴積碳造
23 成阻塞係在買賣前即存在，其毋庸負擔瑕疵擔保責任等情，
24 委不足採。

- 25 4.另上訴人抗辯：110年3月29日火災後現場會勘時，拆卸系爭
26 車輛引擎零件者係金弘笙公司之人員而非消防局人員，然金
27 弘笙公司為利害關係人，據此而得之系爭鑑定書難認公允。
28 且車輛於高速公路速限範圍內高速行駛，引擎處於低轉速且
29 車頭撞風增力，利於降溫，並無所謂「引擎溫度自然上升」
30 可言，堪認消防局所述「車輛經高速行駛，引擎溫度自然上
31 升」，以及「油氣供給不穩定，致引擎溫度遽烈上升」等

語，均屬主觀臆測，消防局既非汽車專業，至多僅能證明起火點於何處，至於是否為引擎本體異常所致非其得置喙等語。然按，消防法第26條第1項規定：「直轄市、縣（市）消防機關，為調查、鑑定火災原因，得派員進入有關場所勘查及採取、保存相關證物並向有關人員查詢。」；又依內政部消防署發布之火災調查鑑定作業要領第3點規定火災調查鑑定範圍為：火災原因調查、火災損害調查，第4點第1項、第2項前段規定：火災案件由當地消防機關負責原因調查鑑定工作，車輛火災調查以起火發生地為管轄機關。準此，本件系爭車輛起火發生地既在苗栗縣轄內，堪認應由苗栗縣政府消防局進行車輛火災調查鑑定，上訴人主張消防局非汽車專業，至多僅能證明起火點於何處云云，核與前開法令互相扞格，委不足採。另上訴人雖主張拆卸系爭車輛引擎零件者並非消防局人員，且系爭車輛於事故前在高速公路速限範圍內高速行駛，並無所謂「引擎溫度自然上升」可言，消防局上開函文所述顯係主觀臆測云云。惟上訴人並未提出任何證據舉證以實其說，已難遽採，況縱認金弘笙公司人員有協助拆卸之情，然消防局火調人員既全程在場監督指揮，且係本於獨立專業判斷作成系爭鑑定書，並依本院所函詢相關疑義再次釐清起火原因，難認所提出之鑑定意見僅屬主觀臆測或有欠公允之情事。是上訴人此部分抗辯，亦非可採。

5.從而，堪認系爭車輛起火燃燒之原因係因系爭車輛於交車前即已存在之第一缸噴油嘴積碳之瑕疵所致。

(二)被上訴人依民法第360條物之瑕疵擔保責任，及民法第227條第1項不完全給付責任，主張上訴人應負損害賠償責任，有無理由？金額若干？

1.按買賣之物，缺少出賣人所保證之品質者，買受人得不解除契約或請求減少價金，而請求不履行之損害賠償，出賣人故意不告知物之瑕疵者亦同；因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權人得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利，因不完全給付而生前項以外之損害者，債權人

並得請求賠償，民法第360條、第227條分別定有明文。而所謂物之瑕疵係指存在於物之缺點而言。凡依通常交易觀念，或依當事人之決定，認為物應具備之價值、效用或品質而不具備者，即為物有瑕疵，出賣人依民法第354條第1項規定，自負有擔保其物依民法第373條之規定危險移轉於買受人時，無減失或減少其價值之瑕疵，亦無減失或減少其通常效用，或契約預定效用之瑕疵，買賣標的物如係特定物，於契約成立前已發生瑕疵，而出賣人於締約時，因故意或過失未告知該瑕疵於買受人，而買受人不知有瑕疵仍為購買者，則出賣人所為給付之內容不符合債務本旨，即應負不完全給付之債務不履行責任（最高法院94年度台上字第1112號、103年度台上字第2631號、105年度台上字第2245號民事判決意旨同此見解）。又按不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應以金錢賠償其損害。損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。民法第215條、216條第1項分別定有明文。又債務人因債務不履行，依民法第227條、第226條第1項規定，對於債權人負損害賠償責任，係採取完全賠償之原則，且屬「履行利益」之損害賠償責任，該損害賠償之目的在於填補債權人因而所生之損害。

- 2.經查，上訴人關於系爭交易所交付之系爭車輛於交車前確實已存在第一缸噴油嘴積碳堵塞之瑕疵，已如前述，而上訴人於締約時，因過失未告知該瑕疵於被上訴人，而被上訴人不知有瑕疵仍為購買者，則上訴人所為給付之內容不符合債務本旨，即應負不完全給付之債務不履行責任，故上訴人依民法第227條規定，請求被上訴人賠償其所受損害，即無不合。又查，上訴人為中古車商，依中古車市乃以車輛廠牌、出廠年份及里程數作為定價之基準，衡諸系爭車輛於110年3月28日因引擎室起火燒燬而無法使用，被上訴人雖已使用系爭車輛5月餘，惟里程數僅較109年9月30日兩造交易時增加1千餘公里，且兩造對於系爭車輛於事故發生時之市價為40萬

元並未爭執，堪認事故發生時之系爭車輛交易價格並未受有影響。則被上訴人主張以購買系爭汽車之交易價格請求上訴人賠償損失40萬元，應屬有據。從而，被上訴人依不完全給付之法律關係，請求上訴人給付40萬元，為有理由，應予准許。又被上訴人另依民法第360條規定為請求部分，既未逾上開得請求之數額，自無庸再行審究，併此敘明。

(三)上訴人所為過失相抵及損益相抵等之抗辯，有無理由？

1.上訴人主張：依系爭鑑定書所附被上訴人及金弘笙公司維修人員於110年3月28日談話筆錄，可知既然第一缸熄火，若維持原狀至多僅是抖動或拋錨，詎被上訴人未查明第一缸火星塞燒燬原因並加以正確排除，率斷更換火星塞，終因第一缸起火燒燬，況被上訴人無視水溫表上升仍繼續行駛，足證被上訴人對於系爭車輛起火燒燬，與有過失，且應負擔至少8成責任等語。被上訴人則以前詞否認有何過失。按所謂被害人與有過失，須被害人之行為助成損害之發生或擴大，就結果之發生為共同原因之一，行為與結果有相當因果關係，始足當之。復按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277條前段定有明文。查被上訴人於110年3月28日15時50分曾因引擎抖動、儀表板之車輛故障燈亮，而至臺中市市政路之金弘笙公司進行檢查，檢查後經更換3個火星塞等事實，為兩造所不爭。按諸常情，一般人於車輛行駛中出現引擎抖動、儀表板之車輛故障燈亮之狀況，本會立即前往臨近之汽車修理廠進行檢修，倘經修理技師以儀器檢測後提出修繕方法並稱可排除上開故障狀況，焉有置之不理之可能，更遑論被上訴人無從預見系爭車輛於正常行駛下會導致引擎室起火燃燒之情事，被上訴人既已盡其注意義務，尚難據此認本件事故之發生係因被上訴人之疏失所導致。況金弘笙公司既係本於其專業性及獨立性進行檢修，被上訴人對之亦無任何監督或指揮權，上訴人縱主張金弘笙公司所為火星塞之更換有所不當，亦難認有上開過失相抵法則之適用。另上訴人固主張被上訴人無視水溫表上升仍

繼續行駛等語，惟並未提出任何證據舉證以實其說，是亦難認上訴人此部分指述為真。從而，上訴人主張被上訴人就損害之發生或擴大與有過失，委不足採。

2. 又上訴人主張：被上訴人使用系爭車輛計5月又21日即171日，獲有44萬4,600元之使用利益，故倘若被上訴人受有損害，亦應扣除其使用利益，如有剩餘始屬損害，否則難認無雙重獲利等語。按民法第216條之1所謂損益相抵原則，係指損害賠償之債權人基於與受損害之同一原因事實並受有利益，其請求之賠償金額，應扣除所受之利益而言，債權人倘非基於與受損害同一原因事實並受有利益，自無上開規定之適用（最高法院92年度台上字第803號判決意旨參照）。經查，上訴人自始即未交付合於買賣契約債之本旨之車輛以為交付，其並已收取系爭車輛之價金完畢，為兩造所不爭執，被上訴人請求本件損害賠償，上訴人應負賠償之責，僅係回復原狀之方法，被上訴人並非因此受有利益，自無損益相抵可言。至上訴人雖另為抵銷抗辯等語，惟本件並未認定兩造間系爭契約關係已因解除契約而消滅，難認上訴人得對被上訴人主張不當得利返還請求權，是本院自毋庸審酌上訴人就此部分所為抵銷抗辯，附此敘明。

六、綜上所述，被上訴人依民法227條規定，請求上訴人給付40萬元，為有理由，應予准許。從而，原審就此部分為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴意旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回上訴。

七、兩造其餘主張、所提之證據暨攻擊或防禦方法，經本院審酌後，認均核與判決之結果不生影響，爰不逐一論述，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第436條之1第3項、第449條第1項、第78條，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 6 月 30 日
民事第三庭 審判長法官 饒金鳳
法官 徐玉玲

法 官 王士珮

01
02 以上正本證明與原本無異。

03 本判決不得上訴。

04 中 華 民 國 112 年 6 月 30 日

書記官 李依芳

05