

臺灣士林地方法院民事判決

112年度消字第3號

原告 羅采芳

追加原告 鉅漭投資股份有限公司（下稱鉅漭公司）

法定代理人 王書賢

共同

訴訟代理人 黃秀禎律師

蔡祁芳律師

被告 台灣特斯拉汽車有限公司

法定代理人 David Jon Feinstein

訴訟代理人 洪國勛律師

李立普律師

上一人

複代理人 黃子豪律師

上列當事人間請求返還價金等事件，本院於民國115年7月8日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、原告羅采芳及追加原告鉅漭公司之訴暨假執行之聲請均駁回。

二、訴訟費用由原告羅采芳及追加原告鉅漭公司負擔71%，餘由原告羅采芳負擔。

事實及理由

一、本件原告羅采芳於起訴狀送達後，追加鉅漭公司為原告，並就原訴之聲明及訴訟標的，追加為如附件所示聲明及訴訟標的（見本院卷(一)第12至22、262至270頁、卷(三)第265至267頁），經核不甚礙被告之防禦及訴訟之終結，依民事訴訟法第255條第1項第7款規定，應予准許。

二、羅采芳及追加原告鉅漭公司（下合稱原告）主張：伊於民國

111年1月間向被告購買車牌號碼000-0000號、Model 3車型之電動車1輛（下稱系爭車輛），兩造約定價金為新臺幣（下同）248萬4,400元（下稱系爭契約），伊已支付全額價金，被告並於同年3月8日將系爭車輛交付予伊。嗣羅采芳於同年10月15日下午5時50分許，駕駛系爭車輛進入台北京站時尚廣場地下停車場，詎系爭車輛於即將抵達地下4樓之轉彎處時，突然無預警向前暴衝，高速衝撞車道旁水泥牆面（下稱系爭事故），造成系爭車輛嚴重毀損，羅采芳並因此受有前胸壁挫傷、左前臂挫傷、右前臂挫傷等傷害。系爭車輛既具暴衝瑕疵，致伊受有損害，伊爰先位主張解除系爭契約，請求返還價金248萬4,400元本息，並賠償羅采芳精神慰撫金暨懲罰性賠償金100萬元本息；備位主張請求減少價金後返還不當得利，或賠償損害192萬8,133元本息，並賠償羅采芳精神慰撫金暨懲罰性賠償金100萬元本息等情。被告則以：系爭車輛並無暴衝瑕疵，系爭事故係因羅采芳人為操作不當所致，且原告亦未舉證羅采芳已依正當、合理、安全之方法駕駛系爭車輛等語，資為抗辯。兩造之聲明、陳述及證據等，均詳如附件所示。

三、本院判斷：

(一)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條本文定有明文。又負舉證責任之當事人，須證明至使法院就該待證事實獲得確實之心證，始盡其證明責任；倘負舉證責任之一方，不能提出使法院就應證事實形成確切之心證時，即應對事實真偽不明之狀態承擔不利益之結果（最高法院106年度台上字第2062號判決、107年度台上字第974號判決意旨參照）。

(二)次按1. 買受人主張買賣標的物有瑕疵，出賣人應負瑕疵擔保或不完全給付之損害賠償責任者，應由買受人就瑕疵之事實負舉證責任（最高法院106年度台上字第194號判決意旨參照）；2. 損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，及二者間有相當因果關係為成立要件，如不合於此項成

01 立要件，即難謂有損害賠償請求權存在，且主張損害賠償請
02 求權之人，對於其成立要件應負舉證責任（最高法院107年
03 度台上字第523號判決意旨參照）；3. 受害人依民法第191條
04 之1第1項規定請求商品製造人損害賠償時，就其損害之發生
05 係因該商品之「通常使用」所致一節，仍應先負舉證責任
06 （最高法院109年度台上字第2072號判決意旨參照）；4. 消
07 費者保護法採無過失責任主義，消費者就企業經營者是否具
08 故意或過失固不負舉證責任，但就「商品欠缺安全性」與致
09 生「損害」間是否具有相當因果關係，仍應由消費者或第三
10 人舉證證明，始可獲得賠償（最高法院98年度台上字第2273
11 號判決意旨參照）。

12 (三)本件原告主張系爭車輛具暴衝瑕疵而肇致系爭事故，並致其
13 受有損害等情，既為被告所否認，則依上說明，自應由原告
14 就系爭車輛確實存有瑕疵、系爭事故之發生係因系爭車輛之
15 通常使用所致，暨本件損害之發生與被告有責任原因之事實
16 間具相當因果關係等情，負舉證責任。就此，原告雖舉如附
17 件所示之證據資料為證，惟查：

18 1. 卷附系爭車輛之車輛數據報告（下稱VDR）、事件資料紀錄
19 器（下稱EDR）之形式上真正，為兩造所不爭執（見本院卷
20 (一)第212至251頁、卷(二)第24至75頁、卷(三)第267頁）。參諸
21 本院囑託台灣區汽車修理工業同業公會就系爭車輛VDR、EDR
22 及行車紀錄影片進行鑑定，其鑑定結論載稱：「本案綜合上
23 述鑑定資料研判：一、系爭車輛的VDR與EDR的紀錄資料無矛
24 盾且相衝突之處。二、VDR與EDR車輛報告數據呈現電門開度
25 瞬間提升至100%、車速約達25.28~32km/hr與加速性有些
26 不合常規現象，其瞬間電門訊號開度提升至100%的數據顯示，
27 可能為電門訊號與馬達控制器受訊號干擾或校正而產生訊號
28 異常，或電動車電門加速踏板完全作動所產生。」等詞（見
29 本院卷(二)第264至266、298頁、外放鑑定報告書〈下稱系爭
30 鑑定報告〉），可徵系爭事故之發生，尚難排除係因系爭車
31 輛電門踏板完全作動所致之可能。

01 2. 觀諸台灣區汽車修理工業同業公會所指定之系爭鑑定報告主
02 筆人A 0 2到庭陳稱：「（問：「……VDR與EDR車輛數據報
03 告呈現電門開度瞬間提升至100%、車速約達25.28~32km/hr
04 與加速性有些不合常規現象」，能否說明這句話的意思？所
05 謂常規狀況應該如何？）系爭車輛這款加速性能從0加速到1
06 00km/hr約3點多秒，系爭車輛這個紀錄是紀錄事發前5秒之
07 數據，電門已經達到100%……撞擊前之速度約為25.28~32k
08 m/hr……這與其加速性有些落差。（問：如果將電門誤為煞
09 車而突然重踩所呈現之數據，是否會如系爭車輛EDR、VDR紀
10 錄所示？）我沒有做實測，所以我不知道。」等語（見本院
11 卷(三)第77頁），佐以本件鑑定並未進行實車作動測試乙節，
12 為兩造所無異詞，則依系爭鑑定報告內容及A 0 2之說明，
13 亦難排除系爭車輛VDR、EDR呈現之加速數據，係人為踩踏系
14 爭車輛電門踏板所導致之可能。

15 3. 原告雖主張：系爭車輛在暴衝之前，羅采芳並無急踩煞車之
16 必要，不可能發生誤電門為煞車而重踩之情況，羅采芳係以
17 通常方式使用系爭車輛云云（見本院卷(三)第221、227頁）。
18 惟查：

19 (1) 審諸羅采芳自陳：伊買系爭車輛是第一次開電動車，系爭車
20 輛與一般車輛煞停模式相同，跟自排的车辆一樣，油門煞車
21 是分開的，要煞車就是用腳踩煞車，就伊理解無其他煞停模
22 式等語（見本院卷(三)第73頁），證人A 0 1並證稱：系爭車
23 輛平常伊開比較多，再來是伊兒子，再來是伊太太（指羅采
24 芳）等語（見本院卷(三)第83頁），可見羅采芳係於被告交付
25 系爭車輛後始初次駕駛電動車，平常亦較少駕駛系爭車輛，
26 且主觀上認系爭車輛之煞停模式與一般車輛（油車）相同，
27 並無其他煞停模式。

28 (2) 然參以被告陳稱：系爭車輛為電動車並具備再生煞車功能，
29 亦即當車輛處於移動狀態且駕駛者的腳未踩踏電門時，再生
30 煞車會主動減緩車輛速度且可直接在不需踩踏煞車下使車輛
31 完全停止，同時藉此將多餘的電力送回電池，故有電動車駕

01 駛者會透過減少或去除踩踏電門的力道來降低車速而非直接
02 透過煞車減速，此乃與一般油車不同之處等語（見本院卷(三)
03 第199至200頁），而原告就此節復未予具體爭執，則對照羅
04 采芳前開所述，可知羅采芳就系爭車輛煞停模式（具備再生
05 煞車功能）之理解，似非全面且正確。

06 (3)再參諸羅采芳先稱：「（問：系爭事故發生前，您是否有踩
07 踏電門或煞車踏板？）沒有踩踏，但是用含（音同ㄏㄣˇ）
08 著煞車踏板。」云云（見本院卷(三)第73至74頁），後又改
09 稱：「含」這個字意義上，伊方才陳述是在煞車上，應該是在
10 兩個踏板（煞車、電門踏板）上交互作動云云（見本院卷
11 (三)第84頁），前後已有不一。又細觀系爭車輛VDR、EDR，顯
12 示系爭事故發生前數秒，系爭車輛之電門踏板數據自平均約
13 10%餘提高至約23%後，再提高至100%，且均未有煞車紀錄等
14 節（見本院卷(一)第135、149頁），可徵斯時系爭車輛之電門
15 踏板似曾持續經輕踩，且煞車踏板從未經踩踏；然此與羅采
16 芳前開所述其於系爭事故發生前「沒有踩踏（電門或煞車踏
17 板），但是用含（音同ㄏㄣˇ）著煞車踏板」，或「在兩個
18 踏板（煞車、電門踏板）上交互作動」之情，均未盡相符，
19 是依其情形，羅采芳當時究否係以合於通常合理之使用方式
20 駕駛系爭車輛，實不免啟人疑竇。

21 (4)觀諸系爭車輛VDR、EDR固顯示系爭事故發生而有煞車紀錄
22 後，電門踏板數據復再次提高至約50%後下降（見本院卷(一)
23 第135頁），惟當一般車輛駕駛者處於極度慌亂無措時，衡
24 情尚非絕無於踩完煞車踏板後復再短暫踩加速踏板之可能，
25 是尚難以此遽認系爭車輛VDR、EDR之電門踏板數據與實際踩
26 踏情形不符。另原告所舉美國國家公路交通安全管理局對特
27 斯拉車輛非預期加速事故重啟調查之相關新聞、調查案頁面
28 （見本院卷(二)第134至146、194頁、卷(三)第24頁），因其調
29 查仍在進行中（見本院卷(三)第235至237頁），尚無調查結
30 果，是自難執此遽認系爭車輛確實存有暴衝瑕疵。至原告所
31 提行車紀錄光碟（見本院卷(一)第32頁），復無從逕予分辨系

爭事故發生前後，系爭車輛電門、煞車踏板之實際作動情形為何，是亦難依此遽為原告有利之認定。

4. 綜上，依本件現存卷證資料，難以認定系爭車輛係因無預期加速（暴衝）而肇致系爭事故，且亦難排除系爭事故係因羅采芳人為操作不當所致之可能性。此外，原告復未舉出其他相當之積極證據，證明至使本院就「系爭車輛確實存有瑕疵、系爭事故之發生係因系爭車輛之通常使用所致，暨本件損害之發生與被告有責任原因之事實間具相當因果關係」等情，獲得確實之心證，則依上說明，原告即應對本件事實真偽不明之狀態承擔不利益之結果，是其所為之主張及請求，即難遽採。

四、綜上所述，本件原告依如附件所示之各該規定（請求權基礎），求為命如附件所示聲明之判決，均為無理由，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失所依附，併予駁回。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，經核均於判決結果無影響，爰不逐一論述，附此敘明。

六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條、第85條第1項但書。

中 華 民 國 115 年 8 月 31 日
民事第五庭 法 官 林大為

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，應於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，若委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費，否則本院得不命補正逕行駁回上訴。

中 華 民 國 115 年 8 月 31 日
書記官 劉邦培