臺灣臺中地方法院民事判決

110年度訴字第3242號

原　　告　陳瑞文
訴訟代理人　張藝騰律師
複代理人　　呂盈慧律師
被　　告　九和汽車股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　宗成道
訴訟代理人　李明海律師
　　梁鈺府律師
　　陳俊愷律師

上列當事人間請求解除契約返還價金事件，本院於民國111年8月17日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、原告方面：

(一)原告起訴主張：

1、原告於民國110年7月20日向被告訂購廠牌：LANDROVER，車型：Range Rover Evoque P250R-Dynamic SE(下稱系爭車款)、含配備：074LN黑色外觀套件、031PM20"5輻5079式亮澤、049DA電動調整方向盤、排氣量2000C.C.、出廠年份2021年、車牌號碼000-0000號汽車1輛(下稱系爭車輛)。兩造於110年7月20日簽訂原證1即訂購合約書(下稱系爭契約)，原告已將購車價款新台幣(下同)258萬1600元全數付清，被告並開立原證2即發票2紙。詎原告於110年7月27日受領系爭車輛後(即交車後180日內)，竟於110年10月19日17時20分許，駕駛系爭車輛從自家前往幼兒園接送小孩途中，當時約以50-60公里時速沿彰化縣彰化市環河

街132巷往彰草路方向行駛，車行約4-5公里左右，系爭車輛突然失去動力(此時經原告踩踏油門，均無反應)，同時儀表板顯示變速箱過熱之文字警示，原告乃緊急將車輛靠右滑行至路肩停放，並即時聯繫訴外人即被告之業務代理許晨凡，於當晚將系爭車輛送回被告之服務據點(即台中市○○區○○路0段000號)，被告迄至110年10月22日始以原證4即系爭車輛原廠檢修紀錄(下稱系爭檢修記錄)回覆稱變速箱故障已排除等語。惟原告於110年10月19日撥打電話予許晨凡告知上情時，未能及時將儀表板上顯示之警示拍照留存，致未保存上開警示紀錄，許晨凡則告知該警示紀錄仍會儲存在系爭車輛電腦系統等語，事後被告亦未再調閱此紀錄。嗣原告為確認系爭車輛是否確已修復，乃聯繫許晨凡要求被告應保證系爭車輛不致再發生相同故障，而經許晨凡聯繫訴外人即被告公司經理呂慶瑞、蔡獻堂、呂慶瑞等3人，與原告於110年11月2日就上該事項進行協商，惟呂慶瑞等3人始終無法保證業已排除系爭車輛變速箱再次故障之可能，亦即無法保證系爭車輛已無瑕疵。

2、系爭車輛雖經送回被告原廠檢修後已排除該故障，然被告始終無法排除系爭車輛變速箱再次故障之可能，亦即無法保證系爭車輛已無類此非因人為所導致變速箱故障、突失動力之瑕疵，足認被告所交付之車輛顯不符一般車輛本質上或約定上所應具有之使用效能，且上開此瑕疵足以影響行車安全並達重大瑕疵程度而無從補正。又許晨凡雖於110年11月4日上午11時許，以原證6即LINE通訊軟體稱被告願以210萬元購回系爭車輛等語，惟雙方因金額落差而無法達成協議，爰以本件起訴狀送達被告作為解除契約意思表示之通知，並依民法第259條第2款規定請求被告返還所受領之買賣價金258萬1600元。

3、並聲明：(1)被告應給付原告258萬1600元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止按年息百分之5計算之利息。(2)

願供擔保請准宣告假執行。

(二)對被告抗辯之陳述：

1、就系爭車輛是否已確實排除故障而無瑕疵，仍應由被告負舉證責任，茲說明如次：

(1)依系爭檢修紀錄記載：「發現有2個DTC(診斷故障代碼)是可能造成此故障現象的原因」、「在TCM內有存在1個DTC為P164C-62，參照原廠技術資料檢查判斷，發現此DTC是因為引擎系統的起停功能異常所產生出來的DTC，需去確定PCM內是否有存在故障」等語(參見系爭檢修紀錄第2、3頁)，足認系爭車輛送檢修時已發現有「引擎系統起停功能異常」之故障，惟系爭檢修紀錄僅以「更新軟件」、「確認模組電源」等方式為檢修，就是否已完全排除上開故障，即是否已確實修復系爭車輛「引擎系統起停功能異常」之瑕疵仍非無疑？ 此部分應由被告負舉證之責。又系爭檢修紀錄第15頁另記載：「因有警示變速箱過熱，所以確認變速箱油油量與是否存在鐵屑？」等語，足認系爭車輛確曾發生「變速箱過熱」之故障，致原廠於檢修時須以上開「確認變速箱油油量」與「是否存在鐵屑」之檢修方法確認變速箱是否屬於可正常使用之狀態，惟上開2方法是否即足已排除變速箱過熱之故障(導致變速箱過熱故障之全部因素是否均已排除？)，且系爭車輛經上開檢修後，不致再發生變速箱過熱之故障而導致失去動力之情形，此部分亦應由被告負舉證之責。

(2)原告在起訴狀固記載「該車輛雖經送回原廠檢修後已排除該故障」等語，惟此係據被告「告稱」之狀態，並非原告自認；且原告在起訴狀「二事實部分」內亦記載有：「同年10月22日，被告回覆變速箱故障已排除……原告為確認系爭車輛是否確實修復，乃聯繫業務代理許晨凡……後經許晨凡聯繫經理呂慶瑞、蔡獻堂……惟該3人始終無法保證業已排除系爭車輛變速箱再次故障之可能……」等情，足認被告固曾「告稱」已排除故障，惟仍無法保證已排除

系爭車輛再次故障之可能，且被告截取起訴狀片段文字逕指原告自承系爭車輛經送回原廠檢修後已排除該故障等語，亦非可採。

2、被告於系爭車輛移轉交付予原告時，應依民法第354條第1項規定，擔保車輛無滅失或減少其價值之瑕疵，亦無滅失或減少其通常效用或契約預定效用之瑕疵。且依通常之交易觀念，汽車本以提供能自由駕駛行進之交通為其主要功能，汽車應具備之通常效用，即應包括能供駕駛行進及穩固、耐用、零故障之車輛形體及機械零件在內，苟無法駕駛行進或車輛形體、構造或機械缺乏此一功能或有受損之虞，即應認該車輛之通常及契約預定效用有所滅失或減少，而有物之瑕疵存在。又原告購買系爭車輛於110年7月27日受領後，僅行駛3個月未滿時間、4200餘公里之里程，就一般社會大眾而言尚屬新車，而依系爭檢修紀錄觀之，均未記載系爭車輛有何因操作使用不當致發生故障之情事，足可推認系爭車輛於行進中突失動力之瑕疵，顯係於被告交付車輛前即已存在。復依一般汽車使用者對於車輛使用狀況，首重品質保障，系爭車輛故障係發生在車輛行進間，顯已造成使用者行車及生命身體之安危，足認此瑕疵對於使用者具重要性，而被告既無法保證已排除系爭車輛再次故障之可能，原告自得依法主張解除買賣契約。

3、依系爭契約第10條約定「品質保證範圍」項下，固另就保固維修範圍、期限等有相關約定，惟此並未排除出賣人物之瑕疵擔保責任。且依保固之性質，在於強化出賣人對於物之瑕疵擔保責任；保固之目的，在於使買受人取得較法定物之瑕疵擔保更為有利之地位。但因其仍為買賣契約之部分，而屬於買賣契約之擔保約款。是出賣人若對於保固期間內之瑕疵負修補義務，買受人不必證明擔保事故(即瑕疵)之發生，係基於危險移轉(即交付)時即已存在之物之瑕疵，且出賣人不得舉證證明危險移轉時無瑕疵而免責，此因保固之目的既在擔保，則其意旨不僅在使舉證責

任倒置發生轉換效果，更在確保保固期間內標的物不發生應由出賣人負責之瑕疵。然保固責任之存在，並非排除買受人物之瑕疵擔保請求權之主張，果若存在物之瑕疵，買受人仍得為主張(參見臺灣高等法院臺中分院108年度上易字第58號民事裁判意旨)。準此，出賣人(汽車製造商、經銷商)所提供保固免費維修之義務，除係瑕疵擔保責任之強化外，尚有對於其汽車品牌形象之廣告及增加消費者購買之因素，是出賣人提出之保固維修期限，並未能排除物之瑕疵擔保責任。另依系爭契約第10條第2項亦約定：「乙方(即被告，下同)除應依民法及其他法令對甲方(即原告，下同)負瑕疵擔保責任外……」、第4項後段亦約定：「甲方得請求更換同型(或等值)新車或解除契約，亦得以消費者身分依法律或乙方之保固主張相關權利。」、第5項復約定：「前項規定並不妨害甲方依法律或乙方之保固所得主張之權利」等語。是系爭契約縱定有上開「品質保證範圍」約定，並不排除民法瑕疵擔保責任之適用，原告自得依民法及其他法令規定對被告主張解除系爭瑕疵車輛之買賣契約。從而，系爭車輛之瑕疵並非出現於與行車安全及車輛主要效用無關之設備(如：冷氣、音響、座椅、窗戶等等)，而係存於汽車重要命脈—引擎動力系統，且該瑕疵會肇致車輛突然無端熄火，失去動力，無法繼續行進，甚至可能造成後方車輛煞車不及，追撞肇事，影響行車安全，造成公共危害等，豈能強求原告再駕駛曾在行進中突然失去動力之車輛？又被告為捷豹公司在台灣地區銷售汽車之代理經銷商，系爭車輛僅為捷豹公司在工業大量生產下之1部，亦為被告代理銷售數千輛汽車之1輛，倘若解除契約，對被告僅是系爭車輛經銷費用無法取得或返還之損失，但系爭車輛之瑕疵，卻可能使原告、乘客及其他社會大眾之生命財產受到嚴重威脅。衡量兩造可能所生損害，原告主張解除系爭瑕疵車輛之買賣契約，並無權利濫用情事，應屬合理，且未失公平。

4、原告自購買系爭車輛後僅行駛不到3個月時間，且未曾發生因操作使用不當致生故障之情事，竟於正常行駛中突失動力，且系爭車輛經送原廠檢修後，查有「引擎系統起停功能異常」之故障，另於檢修「警示變速箱過熱」問題時，並有更換新的變速箱油之事實，已舉證如原證4即系爭檢修紀錄第2-3頁、第15頁所載。另原告於系爭車輛正常行駛中突失動力，緊急將車輛滑行至路旁停置當下，隨即撥打電話予業務人員許晨凡告知上情，已即時反應系爭車輛存有瑕疵之情形，縱使原告於事發後聽從許晨凡之指示駕駛系爭車輛返回住家，惟不能以此即否認系爭車輛存有瑕疵之事實。又被告固以系爭車輛經財團法人車輛安全審驗中心代交通部製發「車輛型式安全審驗合格證明」乙紙，主張系爭車輛進入市場時瑕疵並未存在云云。然該「車輛型式安全審驗合格證明」，僅係就同一公司生產同一類型車輛所為，僅就同型車共通基本資料予以審核，並非針對每部車輛個別為安全審驗，被告既未能提出系爭車輛之個別安全審驗證明，即難遽認系爭車輛於交付原告前為無瑕疵且安全無虞之車輛。

5、又被告抗辯稱辯系爭車輛具有變速箱保護程式，如有溫度過熱等情狀將啟動保護程式避免變速箱損壞，當車內儀表提示訊息亮起(警示「變速箱過熱」)時，僅處於不能再踩油門加速之狀況(類似手動限速)，並非引擎「熄火」(即完全失去動力)等情。惟被告並未提出相當證據證明其上開主張為真實，且就系爭車輛經原廠以更新軟件版本、確認變速箱油量、是否存在鐵屑、更換新變速箱油等方法為檢修後，是否即足以完全排除「引擎系統起停功能異常」及系爭車輛於正常行駛之情形下突失動力等瑕疵，仍應由被告負舉證之責。至於系爭檢修紀錄第16-17頁結論欄記載，僅說明「目前路試了318KM，『沒有遇到』客戶所陳述的故障現象」等語，與被告抗辯系爭車輛經檢修後，已確認「變速箱並未故障」等情亦不相符，被告自應就上開

主張有利於己之事實負舉證責任。

6、原告為查悉系爭車輛突失動力之緣由，乃上網瀏覽相關網站及報導，發現於111年3月間即有民眾反映該廠牌車輛有突失動力之情形，此觀陳證1、2、3報導內容(參見本院卷第199～218頁)可知，而原告購買系爭車輛品牌與前揭報導之事故車輛品牌同為「Land Rover」，均向被告購買，亦均發生車輛行駛中引擎突失動力，且車輛之煞車、油門亦都失效，只能以滑行停靠之情形，可見本件並非偶然、單一之事故，足證系爭車輛確有瑕疵存在，且瑕疵存在於交付予原告前。詎被告迄今仍認為系爭車輛沒有瑕疵，更不敢保證系爭車輛經檢修後不會再發生同一事故，但原告極度擔憂系爭車輛上路後會再度發生同一事故，且嚴重危及生命安全，如今復有前述報導之事故發生，堪認原告之擔憂非無事實根據，亦非原告單方面之臆測。

7、系爭車輛於被告交付前確有瑕疵存在，而系爭車輛存在瑕疵之原因，依臺灣區汽車修理工業同業公會(下稱臺灣汽修工業公會)111年5月27日台區汽工(宗)字第111251號函(下稱111年5月27日函)及檢送鑑定報告書(下稱系爭鑑定報告)，就鈞院函詢問題第1點：「……本車之自動怠速熄火系統因軟體版本，未能於原廠對消費者進行全面性發布下載並更新時，而沿用舊版軟體，致使本車於道路上行駛時，車載系統之發電及啟動功能上(含引擎、變速箱、空調等系統)，無法滿足台灣路況之需求(紅綠燈號誌路口之停等及起步行駛之頻率高、塞車頻率高等)，易造成動力輸出組件(驅動馬達轉速、變速箱換檔等忽高忽低之動力輸出)之動作頻率高，形成電器組件溫度升高，並產生電瓶電壓值之不穩定之短暫性功能指示……。」、第2點：「……而此軟體版本之更新訴求主要為：針對客戶對於環保引擎之自動怠速熄火後，無法重新啟動之事件，所衍生使用抱怨問題進行之改善措施……因此消費者未能即時(釋放程式之時日)完成本車之自動怠速熄火改善程式之更

新，而致2021/10/19發生於道路行使途中之熄火事件，應有相當之因果關係。」、第3點：「依上述各項說明可知，本車所發生之因素主要為自動怠速熄火後，無法重新啟動之事件，而國外原廠已於本事件發生日前，即於2021/09/13國外原廠針對全部客戶進行釋放程式之更新時日……。」等語(參見系爭鑑定報告第17～19頁)，而系爭車輛於交付時既安裝系爭鑑定報告所稱之舊版軟體，即系爭車輛於交付時即存在「沿用舊版軟體，致使本車於路上行駛時，車載系統之發電即啟動功能上，無法滿足台灣路況之需求，易造成動力輸出組件之動作頻率高，形成電器組件溫度升高，並產生電瓶電壓值之不穩定之短暫性功能指示……」之嚴重瑕疵，足認系爭車輛於「交付前」即已存在瑕疵。又系爭車輛於原告駕駛時確實發生減速熄火之問題，且此一熄火情形顯不符合汽車所應具備之通常效用，而具有物之瑕疵，至被告抗辯稱系爭車輛並無原告起訴時主張之變速箱過熱等瑕疵，然原告為一般用路人，依原告智識經驗僅能透過事發時系爭車輛儀表版有顯示變速箱過熱之燈號，進而懷疑系爭車輛熄火原因與變速箱過熱有關，縱使系爭鑑定報告認定本件事故與變速箱過熱並無關連，仍不能僅因原告無法確切指述係何種原因導致車輛行進間熄火，即草率認定系爭車輛於交付時並無瑕疵存在。

8、系爭鑑定報告雖主張被告原廠已於110年9月13日提供軟體更新，並稱依原廠車主手冊(網路版)所示，此下載及更新之訊息會經由車載中控螢幕進行顯示，並以被告之業務人員於交付系爭車輛時有於新車交車紀錄單勾選欄位註記備查，進而認定被告並無瑕疵責任，而是使用操作上之瑕疵云云。惟原告確未接收到任何軟體更新之通知，且被告之業務人員於原告購買系爭車輛時，亦未說明或強調軟體更新之必要性，再原告亦無從透過新聞或報章雜誌得知被告原廠就系爭車輛型號發布軟體更新訊息，原告無從知悉軟

體更新內容，以及未更新軟體可能產生之狀況，則系爭鑑定報告逕以被告提供之資料及車主手冊，認定本件事件應歸責於原告，其認定顯失妥當。再鑑定人之鑑定雖足證據資料之一種，但系爭鑑定報告顯有疑義時，審理事實之法院仍應調查其他必要證據以資認定，不得專憑不實不盡之系爭鑑定報告，作為判決之唯一證據。又法院固得就鑑定人依其特別知識事實，加以判斷而陳述之意見，依自由心證為判斷事實之真偽，然就鑑定人之鑑定意見可採與否，則應踐行調查證據之程序而後定其取捨。倘法院不問鑑定意見所由生之理由如何，據援為裁判之依據，不啻將法院採證認事之職權委諸鑑定人，與鑑定僅為1種調查證據之方法趣旨殊有違背(參見最高法院79年台上字第540號民事判例意旨)。是系爭鑑定報告疏未斟酌被告交付系爭車輛時車輛已存在瑕疵致造成本件事故，實為不詳盡之鑑定，自難據為不利於原告判斷之證據。

9、原告就被告提出被證4即新車交車紀錄表之形式上真正不爭執，但被告就該新車交車紀錄表關於軟體更新內容確未說明，且需另外說明項目都打「X」，顯示被告業務人員於交車時就新舊版軟體之差異及未更新軟體可能導致嚴重瑕疵之情事並未明確告知。

二、被告方面：

(一)系爭車輛於110年10月22日經原廠檢修後，被告即多次以被證1即手機訊息通知原告系爭車輛之車況正常無誤，原告亦自承系爭車輛送回原廠檢修後已排除該故障，是系爭車輛縱令曾發生原告主張之故障狀況，惟此部分尚難證明系爭車輛於交付予原告前即有瑕疵存在。又原告主張被告出賣之系爭車輛具有重大瑕疵，請求解除契約返還價金等情，被告否認之，依最高法院100年度台上字第1178號民事裁判意旨，原告自應就系爭車輛確有其主張之瑕疵，且該瑕疵係於系爭車輛交付予原告前，即危險移轉時即已存在之事實負舉證之責。況系爭車輛於110年10月19日事發

當時，僅係車內儀錶提示訊息亮起，內容提示顯示為變速箱有過熱現象，並非變速箱已經故障，嗣於110年10月22日經原廠檢修後，其結論認為「沒有遇到客戶所陳述的故障現象」，並將系爭車輛軟件版本更新至最新。是系爭車輛縱令曾發生車內儀錶提示訊息亮起之狀況，惟此部分尚難證明系爭車輛於危險移轉時有瑕疵可言。再原告於110年7月27日受領系爭車輛後，迄至110年10月19日發生原告指述之故障狀況，期間已歷時近3個月，系爭車輛進廠檢修時行駛里程數已達4274餘公里，並非於危險移轉後立即有故障之狀況，且原告於110年10月19日事發後，係先自行駕駛系爭車輛返回住家後，始聯繫拖吊業者從原告住家處將系爭車輛拖吊至被告之服務據點進行檢修，過程中系爭車輛均無發生原告主張「變速箱故障」之情況。再者LAND ROVER母公司亦無就系爭車款有何重大瑕疵召回公告，更難認系爭車輛於交付予原告前即有瑕疵存在。

(二)依汽車買賣定型化契約應記載及不得記載事項修正草案對照表第8條規定：「有下列情事之一者，消費者得請求更換同型(或等值)新車或解除契約：(一)交付後○日(不得少於180日)或行駛○公里數(不得少於12000公里)之內(以先到者為準)，因相同瑕疵於保養手冊所載之場所，經4次以上維修仍無法回復正常機能。」(即所謂「檸檬車條款」)。縱系爭車輛於交付予原告前即有「變速箱故障」之瑕疵存在(假設語氣)，惟依系爭契約第10條第4項約定，兩造間顯已就解除契約或請求更換同型(或等值)新車之情況為特別約定，參照最高法院90年度台上字第1460號、97年度台上字第739號等民事裁判意旨，前揭檸檬車條等規定，倘非系爭契約第10條第4項各款所示情況(例如：於行駛中突然起火燃燒者、於排檔時或行駛中，發生暴衝，於行駛中煞車失靈、於行駛中突然熄火故障、於行駛中引擎溫度升高至極限等其他重大瑕疵，經送被告檢修2次而未修復者)，亦非經多次維修仍無法回復正常機能之

狀況，自難認屬於影響車況之重大事項之瑕疵，原告至多僅能主張減少價金而已，倘任由原告解除系爭契約，顯有失平衡，原告自不得主張解除契約請求返還價金甚明。準此，系爭車輛於交付予原告前並無原告主張之瑕疵存在，被告本於善意履約，善盡被告應負之保固責任，並維護原告最大利益於系爭車輛檢修期間提供代步車使用，並曾提供延長保固期間方案或其他相關善意措施與原告進行溝通，無奈原告仍提起本件訴訟，其主張顯屬於法無據。

(三)原告固主張系爭車輛有重大瑕疵，而請求解除契約返還價金云云，惟被告否認之。因系爭車輛經財團法人車輛安全審驗中心審驗合格，此有被證2即交通部車輛型式安全審驗合格證明影本可證，可見系爭車輛進入市場時瑕疵並未存在，而原告購買系爭車輛後已使用近3個月，依最高法院106年度台上字第194號民事裁判意旨，原告自應就系爭車輛確有其主張之瑕疵，且該瑕疵係於系爭車輛交付予原告前，即危險移轉時即已存在之事實負舉證之責。再者，系爭車輛於110年10月19日事發當時，僅有「車內儀錶提示訊息亮起」之狀況，訊息提示內容顯示為「變速箱有過熱現象」，然當時並未發生如原告主張系爭車輛有「熄火」之狀況。又系爭車輛之配備功能先進，具有變速箱保護程式，如有溫度過熱等情狀時將啟動保護程式避免變速箱損壞，當系爭車輛儀錶提示訊息亮起時，系爭車輛僅係處於不能再踩油門加速之狀況(類似手動限速，以免溫度持續升高而損害變速箱)，並非引擎熄火(即完全失去動力)，原告此部分主張實有誤解。另系爭車輛經檢修後已確認變速箱並未故障、車況正常，車內儀表板均無再出現上述狀況，且系爭車輛軟件版本已更新至最新，自難認系爭車輛於危險移轉時有瑕疵可言。況原告於事發後仍可自行駕駛系爭車輛返回住家，嗣聯繫拖吊業者從原告住處將系爭車輛拖吊至被告之服務據點進行檢修，系爭車輛均未再發生原告主張「變速箱故障」之情況，更難認系爭車輛

於交付予原告前即有瑕疵存在。是系爭車輛已經檢修完成，確認並無原告主張之「故障」，且車況正常，被告再以111年1月26日民事答辯二狀繕本送達通知原告得前來取車、試車，以究明系爭車輛有無原告擔憂之瑕疵，被告亦願配合原告取車、試車，以利兩造間解決糾紛。

(四)原告提出民事陳報二狀附件即陳證1、2、3之新聞報導僅為另1案事故，該事故車輛雖與系爭車輛為同廠牌，但車款並不相同，該案為LANDROVER velar車款，系爭車輛係Range Rover Evoque車款，且上揭新聞報導並未經任何查證，亦無任何專業鑑定機關的認定依據，與本件事實無關。

(五)臺灣汽修工業公會111年5月27日函及系爭鑑定報告內容，被告無意見，且依系爭鑑定報告內容，鑑定機關已就鈞院詢問事項敘明：「車廠並無瑕疵之責任，而是為使用操作上之瑕疵情形」、「本車基於信賴原則下，業經國外原廠之車載新版軟體更新後，並進行相關測試，尚未有發現其他瑕疵問題，因此可知本車已達可正常堪用之狀態」等語，並詳述其鑑定過程、結果及分析內容，足供作為本件判決之依據，堪認系爭車輛並無瑕疵可言。

(六)有關系爭車輛軟體更新部分，係透過系爭車輛製造之國外總公司發布，並由國外總公司針對全部客戶釋放程式之更新時日，並得透過系爭車輛之車載無線上網系統進行相關軟體下載及安裝更新，且此下載及更新之訊息係經由車載中控螢幕進行顯示，用以提醒駕駛者並須經其同意下載及安裝，並且有相關操作程序之指示提供參考(參見系爭鑑定報告書第19頁，前開軟體更新方式，實際上即類如智慧型手機軟體更新方式，即所謂空中編程「Over-the-airprogramming」，縮寫「OTA」)。透過此方式下載及安裝，即可使系爭車輛保持在最新狀態，無須前往被告公司進行更新，被告公司亦不會另行以電話、簡訊或書面等其他方式再通知消費者，此參系爭鑑定報告附件1即車主手冊-軟

體更新部分載明：「在某些情況下，車輛會在更新前通知使用者，並列出使用者必須遵守的任何先決條件，以確保車輛在更新後能正常運作。車輛可能支援無線軟體更新的下載及安裝。無線軟體可讓車輛的某些組件保持在最新狀態，無須造訪經銷商/授權服務廠。」等語。又系爭鑑定報告附件1即車主手冊-軟體更新內容部分，就系爭車輛軟體更新乙節已有詳細說明，被告於交付系爭車輛時亦已交付前開車主手冊予原告知悉，原告自難諉為不知。佐以系爭車輛經鑑定機關檢視中控台情況，其檢查結果為：「正常作動之情形。1.新軟體已下載並準備就緒，立即更新，排程。」(參見系爭鑑定報告第3頁)，益徵系爭車輛中控台更新狀況正常，原告得於收到軟體更新通知情況時選擇立即更新軟體，惟原告並未進行軟體更新，自屬系爭鑑定報告所稱原告「使用操作上之瑕疵」(參見系爭鑑定報告第19頁)。

(七)另依系爭鑑定報告附件2即新車交車紀錄單，其中「車內娛樂功能操作」項目之「資訊車流」即是車載相關訊息用以提醒駕駛者之功能，亦是2者進行溝通之人機介面，系爭車輛於交付時，原告及被告之銷售人員均已參照系爭車輛新車交車紀錄單表單及進行說明並於勾選欄位註記備查，則被告就原告事後未自行下載、安裝更新乙節，自不負瑕疵責任。遑論系爭車輛之車型(Range Rover Evoque)未曾經交通部公告召回改正，此為原告不爭執，復有被證3即交通部車輛安全資訊網查詢結果可證，足證系爭車輛於交付時並無任何瑕疵，縱令有沿用舊版軟體之情形，此為系爭車型通案狀況，亦未構成交通部認為需要召回改正之要件，顯無瑕疵可言。倘如原告主張車輛沿用舊版軟體即構成瑕疵云云，豈非將來購買手機、電腦及汽車之消費者，祇要自己未定期進行系統更新，即可向出賣人主張瑕疵擔保責任？殊不合理。又依被證4即系爭車輛新車交車紀錄表所示，被告銷售代表許晨凡、訴外人即服務代表王

豐原等人於交付系爭車輛予原告時，已進行詳細說明及確認原告就「車內娛樂功能操作」已經知悉，包括對於各種Incontrol系統(Incontrol Touch、Incontrol Secure、Incontrol應用程式、Wi-Fi熱點)進行說明，亦有交付車主手冊、快速上手指南、技術指南等，並已確認原告有下載Incontrol遠端智慧型手機應用程式，確認Incontrol應用程式於交車時可正常啟用，及確認手機相容性(手機廠牌apple；手機型號iphone12；軟體等級ios15)，足見被告之銷售人員均已參照系爭車輛新車交車紀錄單表單進行說明並於勾選欄位註記備查，甚至已確認原告之手機與系爭車輛之應用程式得以相容並正常啟用，復經原告簽名確認無誤，則被告就原告事後未自行下載、安裝更新乙節，自不負瑕疵責任。另就鈞院於111年7月20日言詞辯論期日詢問關於「原告質疑的是第21頁僅有空白頁及1個長方形框及2個橢圓形框，第22頁下方黑色長條上面也有2個橢圓框，這代表何意義？」，此部分係因系爭車輛進行鑑定時，被告在場人員係以作廢用紙複印新車交車紀錄單所致，前開圖型為廢紙上之圖型，與本件無關，系爭車輛新車交車紀錄單原本並無前開圖型，附此說明。

(八)並聲明：1、如主文所示。2、如受不利判決，願供擔保請准免為假執行。

三、兩造不爭執事項：

(一)原告於110年7月20日向被告訂購系爭車輛，約定買賣價金為258萬1600元，於110年7月20日簽訂原證1即系爭契約，嗣被告於110年7月27日將系爭車輛交付原告使用，原告亦依約給付系爭車輛價金完畢。

(二)原告於110年10月19日17時20分許，駕駛系爭車輛從住家前往幼兒園接送小孩途中，大約以50-60公里時速沿彰化縣彰化市環河街132巷往彰草路方向行駛，車行約4-5公里左右，系爭車輛突然失去動力，同時儀表板顯示變速箱過熱之文字警示，並於當晚將系爭車輛送回被告之服務據

點，被告於110年10月22日以原證4即系爭檢修記錄回覆稱變速箱故障已排除等語。

(三)系爭檢修紀錄載明：「發現有2個DTC(診斷故障代碼)是可能造成此故障現象的原因」、「在TCM內有存在1個DTC為P164C-62，參照原廠技術資料檢查判斷，發現此DTC是因為引擎系統起停功能異常所產生出來的DTC，需去確定PCM內是否有存在故障」等語。

(四)被告以系爭車輛瑕疵已改正為由，曾多次通知原告前來被告服務據點試車及取車，但遭原告以被告無法保證系爭車輛不會再發生相同事故(行駛中突失動力)為由，迄今拒絕領回系爭車輛，故系爭車輛仍在被告所屬服務廠保管中。

(五)臺灣汽修工業公會111年5月27日函及系爭鑑定報告第1點記載：「……本車之自動怠速熄火系統因軟體版本，未能於原廠對消費者進行全面性發布下載並更新時，而沿用舊版軟體，致使本車於道路上行駛時，車載系統之發電及啟動功能上(含引擎、變速箱、空調等系統)，無法滿足台灣路況之需求(紅綠燈號誌路口之停等及起步行駛之頻率高、塞車頻率高等)，易造成動力輸出組件(驅動馬達轉速、變速箱換檔等忽高忽低之動力輸出)之動作頻率高，形成電器組件溫度升高，並產生電瓶電壓值之不穩定之短暫性功能指示……。」、第2點：「……而此軟體版本之更新訴求主要為：針對客戶對於環保引擎之自動怠速熄火後，無法重新啟動之事件，所衍生使用抱怨問題進行之改善措施……因此消費者未能即時(釋放程式之時日)完成本車之自動怠速熄火改善程式之更新，而致2021/10/19發生於道路行使途中之熄火事件，應有相當之因果關係。」、第3點：「依上述各項說明可知，本車所發生之因素主要為自動怠速熄火後，無法重新啟動之事件，而國外原廠已於本事件發生日前，即於2021/09/13國外原廠針對全部客戶進行釋放程式之更新時日……。」等語(參見系爭鑑定報告第17～19頁)。

(六)依原告提出附件1即汽車買賣定型化契約應記載及不得記載事項修正草案對照表第8條：「有下列情事之一者，消費者得請求更換同型(或等值)新車或解除契約：(一)交付後○日(不得少於180日)或行駛○公里數(不得少於12000公里)之內(以先到者為準)，因相同瑕疵於保養手冊所載之場所，經4次以上維修仍無法回復正常機能。」即參照美國處理「檸檬車」之相關規定，增訂屢修不復之效果條款，以解決爭議。

(七)被證4即系爭車輛之新車交車紀錄表形式上為真正(但原告主張被告於交車時就新舊版本軟體更新之差異及未更新軟體將導致嚴重瑕疵之情事，未明確告知)。

四、兩造爭執事項：

(一)系爭車輛是否確有原告主張變速箱故障之瑕疵存在？即被告抗辯稱系爭車輛於110年10月22日經原廠檢修後已排除故障情形，並將系爭車輛軟件版本更新至最新後，該瑕疵已治癒，是否可採？

(二)被告就系爭車輛新舊版本軟體更新部分是否有未盡告知之情事？

(三)原告主張系爭車輛受有上揭減少價值、減少通常效用之瑕疵，依民法第259條第2款規定解除契約，並請求被告返還買賣價金258萬1600元及給付法定利息，是否有理由？

五、法院之判斷：

(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條前段定有明文。又民事訴訟如係由原告主張權利者，應先由原告負舉證之責，若原告先不能舉證，以證實自己主張之事實為真實，則被告就其抗辯事實，即令不能舉證，或其所舉證據尚有疵累，亦應駁回原告之請求(參見最高法院72年度台上字第4225號民事裁判意旨)。另認定事實所憑之證據，固不以直接證據為限，惟採用間接證據時，必其所成立之證據，在直接關係上，雖僅足以證明他項事實，但由此他項事實，本於推理

之作用足以證明待證事實者而後可，斷不能以單純論理為臆測之根據，就待證事實為推定之判斷(參見最高法院93年度台上字第2058號民事裁判意旨)。再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。倘不負舉證責任之他造當事人，就同一待證事實已證明間接事實，而該間接事實依經驗法則為判斷，與待證事實之不存在可認有因果關係，足以動搖法院原已形成之心證者，將因該他造當事人所提出之反證，使待證事實回復至真偽不明之狀態。此際，自仍應由主張該事實存在之一造當事人舉證證明之，始得謂已盡其證明責任(參見最高法院93年度台上字第2058號民事裁判意旨)。又民法第354條規定：「物之出賣人對於買受人，應擔保其物依第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疵，亦無滅失或減少其通常效用或契約預定效用之瑕疵。但減少之程度，無關重要者，不得視為瑕疵(第1項)。出賣人並應擔保其物於危險移轉時，具有其所保證之品質(第2項)。」，而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，無滅失或減少其價值之瑕疵，亦無滅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(參見最高法院94年度台上字第1112號民事裁判意旨)。據此可知，原告依民法買賣之出賣人物之瑕疵擔保責任規定，主張系爭車輛有變速箱過熱及被告交車時未就新舊軟體更新盡告知義務等重大瑕疵存在，而該瑕疵已無法補正，已達不堪繼續使用之程度，乃主張解除系爭契約

及請求被告返還買賣價金等情，既為被告所否認，並以上情抗辯，原告自應就其主張有利於己事實(即系爭車輛上揭瑕疵仍繼續存在，並未經被告改正治癒)負舉證責任，倘原告無法舉證以實其說或舉證仍有不足，縱令被告就其抗辯事實亦無法舉證，法院尚無從為有利於原告之認定，而應駁回原告之訴。

(二)系爭車輛突失動力而熄火，儀表板呈現變速箱過熱之瑕疵，業經被告原廠於110年10月22日檢修後，並將系爭車輛軟件版本 更新至最新後，該項瑕疵已改正治癒，而不應認為瑕疵仍然存在：

1、原告主張系爭車輛於110年7月27日交車後，於110年10月19日在行駛中發生突失動力熄火，及車內儀表呈現變速箱過熱之訊息等情形，經原告送交被告之服務據點檢修後，被告於110年10月22日通知原告上揭異常已排除， 維修人員結論為：「沒有遇到客戶所陳述之故障現象」，並將系爭車輛軟件版本更新至最新後， 確定系爭車輛之車況正常無誤，並通知原告前往試車及取車，但原告以被告無法保證系爭車輛不會再發生相同事故(行駛中突失動力而熄火)，認為系爭車輛已有行車安全疑慮之重大瑕疵存在，而拒絕前往被告之服務據點領回系爭車輛，故系爭車輛仍在被告保管中等事實，已據其提出原證1即系爭車輛訂購合約書、原證2即被告開立電子發票證明聯、原證3即原告與被告業務人員許晨凡對話紀錄、原證4即系爭檢修紀錄、原證6即原告與許晨凡間LINE通話時間紀錄截圖及原證7即系爭車輛行車執照等各在卷為憑(參見本院卷第21～75頁)，而被告除抗辯稱系爭車輛變速箱過熱及突失動力熄火之異常情形已改正治癒，原告主張之瑕疵已不存在等語外，其餘均不爭執，是原告主張系爭車輛曾有變速箱過熱及突失動力熄火之異常情形乙節，應堪認為真正。又依原證4系爭檢修紀錄之記載，可知系爭車輛於110年10月20日下午9時30分許拖至被告之服務據點維修，在移動期間

並無任何故障現象及故障燈號，而系爭車輛於110年10月21日屬於可正常行駛狀況，但經被告執行電腦診斷，發現有2個DTC是可能造成此故障現象之原因，分別為P164C-62、P061B-22，存在於PCM與TCM裡面，並從變速箱系統開始檢查，確認P164C-62之DTC是引擎系統之起停功能異常所產生之DTC，另依PCM內存在之DTC即P061B-22，依原廠之故障索引檢查，確認皆非電子系統及機械系統引起，遂從更新PCM軟件至最新版本及清除DTC後測試，確定PCM、TCM、GWM等軟件均可以更新，並分別更新至最新版本，且確認PCM及TCM等模組電源之電壓均在正常範圍，FLEX RAY之通信狀態，波型為健康正常之波型，並無短路之情形；又因系爭車輛儀表曾出現變速箱過熱訊息，重新檢查變速箱油量為正常，油裡面未發現鐵屑存在，且將變速箱油排空及更換新變速箱油；軟體更新後再經路試318公里後，並未遇到原告陳述之故障現象，且沒有DTC存在於PCM內，並向原廠反應原告陳述之問題各情，足認系爭車輛自110年10月20日拖至被告之服務據點後，經原廠人員依維修技術資料為檢查判斷後，系爭車輛迄未再發生有行駛中突失動力熄火及儀表呈現變速箱過熱訊息等異常情形。準此，依兩造提出之證據資料，系爭車輛雖有原告主張上揭行駛中突失動力熄火之異常情事，但依系爭檢修紀錄記載之被告維修細節，原告主張系爭車輛上揭異常情形即不再發生，是被告抗辯稱原告主張系爭車輛上揭突失動力而熄火之瑕疵已治癒等語，衡情即屬可信。

2、又本院經兩造同意後(原告於111年2月14日言詞辯論期日當庭表示同意，被告於111年2月18日具狀表示同意，參見本院卷第178、181頁)囑託臺灣汽修工業公會鑑定系爭車輛是否有行駛中突因「變速箱過熱」而失去動力之情形？「變速箱過熱」是否即為「變速箱故障」？是否會導致系爭車輛行駛中熄火之情形？及系爭車輛是否有引擎系統起停功能異常之情形？系爭車輛若有上揭瑕疵存在，原因為

何？係車廠製造之瑕疵或車輛使用之瑕疵？是否能改正修繕至正常堪用狀態？是否會造成車輛交易價值減損？若有，其減損價值數額為何各節，嗣經該公會派員於111年5月3日上午會同兩造前往系爭車輛所在地點實地勘驗及鑑定後，認為：「第1點：……，所謂『變速箱過熱』之異常情形，經現場鑑定時，本車之變速箱採用原廠診斷電腦進行相關資訊蒐集及判讀，並未發現有任何有關變速箱過熱之現存故障碼 或歷史故障碼、間歇性故障碼等訊息，另在進行即時性之數據分析，亦無發現有異常性之數據呈現，故可排除系統中存在此項異常或故障之情形。但如為駕駛者於行駛過程，於儀表板顯示螢幕突然出現『變速箱過熱』之警告訊息，具與相關證據無法對應，僅能採用車輛電學原理及控制理論進行推論，而本車之自動怠速熄火系統因軟體版本未能於原廠對消費者進行全面性發布下載及更新時，仍沿用舊版軟體，致使本車於道路行駛時車載系統之發電及啓動功能上(含引擎、變速箱及空調等系統)，無法滿足台灣路況之需求(紅線燈號誌路口之停等及起步行駛之頻率高，塞車頻率高等)，易造成動力輸出組件(驅動馬達轉速、變速箱換檔等忽高忽低之動力 輸出)之作動頻率高，形成電器組件溫度升高，並產生電瓶電壓值之不穩定所致之短暫性功能指示，但其溫度值仍未達故障碼之設置標準，或緊急異常事件足以影響車輛組件損壞之救援模式，而不須紀錄在行車電腦上，所以無法於原廠診斷電腦上進行判讀及顯示，因此不屬故障之情事，亦不會有導致車輛行駛中發生『熄火』之異常情形，僅達告知之程度，使消費者提早知悉目前車輛之狀況，作為後續減速慢行或靠邊停車等安全處置之措施，此設計可稱為安全警示之人機介面設計之可能性極大，故其警示『變速箱過熱』尚不足以構成車輛行駛中發生熄火之要件。第2點：……本車國外母廠於2021年8月12日、2021年9月6日及2021年9月13日提供消費者進行G3、G4、G5階段客戶釋放程式

更新，而此軟體版本之更新訴求主要為：針對客戶對於環保引擎之自動怠速熄火後，無法重新啟動之事件，所衍生使用抱怨問題進行之改善措施。而本車於2021年10月20日進廠維修，另於2021年10月21日進行車載新版軟體之更新，並於相關資料庫查詢後得知，本車並未於2021年9月13日即國外原廠針對全部客戶進行釋放程式之更新時日，執行相關之下載及更新等程序，因此消費者未能即時(釋放程式之時日)完成本車之自動怠速熄火改善程式之更新，而致2021年10月19日發生於道路行駛途中之熄火事件，應有相當之因果關係。第3點：依上述各項說明可知，本車所發生之因素主要為自動怠速熄火後，無法重新啟動之事件，而國外原廠已於本事件發生日前，即於2021年9月13日國外原廠針對全部客戶進行釋放程式之更新時日，藉由本車之車載無線上網系統進行相關之下載及更新等程序，……訊息會經由車載之中控螢幕進行顯示，用以提醒駕駛者並經需其同意進行下載及安裝，……。另再查詢本車之新車交付時進行之『新車交付紀錄單』所示，其中『車內娛樂功能操作』項目 之『資訊車流』即是車載相關訊用以提醒駕駛者之功能，如於交付新車時，顧客、銷售代表及服務代表皆有參照表單及進行說明並於勾選欄位註記備查，基於信賴原則，車廠並無瑕疵之責任，而係使用操作上之瑕疵情形。第4點：本車基於信賴原則，業經國外原廠之車載新版軟體更新後，並進行相關測試，並未發現有其他瑕疵問題，可知本車已達可正常堪用之狀態。」等語(參見系爭鑑定報告第17～19頁)。足見被告抗辯稱於110年10月22日為系爭車輛更新軟體至最新版本，並經路試318公里後，並未再發生原告主張行駛中突失動力而熄火，及車內儀表板呈現「變速箱過熱」警示訊息等情事，即原告主張之上揭瑕疵已治癒乙節，核與系爭鑑定報告之鑑定結論大致相符。是原告主張系爭車輛前揭行駛中突失動力而熄火之瑕疵既經被告改正完畢而不存在，即

無瑕疵可言，被告交付系爭車輛予原告使用，於110年10月22日應已符合系爭契約之債務本旨，即系爭車輛目前應處於足堪正常行駛之狀態甚明。詎原告猶認為系爭車輛之上揭瑕疵仍繼續存在，卻未提出其他積極證據資料證明，此部分主張要為本院所不採。

3、另民法第359條亦規定：「買賣因物有瑕疵，而出賣人依前5條之規定，應負擔保之責者，買受人得解除其契約或請求減少其價金。但依情形，解除契約顯失公平者，買受人僅得請求減少價金。」，而民法第359條但書所謂買受人解除契約顯失公平，係指瑕疵對買受人所生之損害，與解除契約對出賣人所生之損害，有失平衡而言(參見最高法院88年度台上字第1438號民事裁判意旨)。是原告向被告購買系爭車輛固有上揭行駛中突失動力而熄火之偶發異常情形，而該異常情形既經被告維修(更換變速箱油、更新軟體至最新版本)、測試(路試達318公里)後改正完畢，應認該項異常情形之瑕疵已治癒而不存在，已如前述，則原告主張系爭車輛之瑕疵既能改正治癒，在客觀上即非屬重大瑕疵，亦乏其他積極證據證明系爭車輛已達無法繼續使用之程度，原告僅憑上揭得以改正治癒之瑕疵而主張解除系爭車輛買賣契約，對出賣人即被告所生之損害顯然大於對買受人即原告所生之損害，尤其系爭車輛於110年10月19日拖至被告之服務據點維修改正完畢後，被告曾多次要求原告領回系爭車輛，均遭原告拒絕，則系爭車輛自原告於110年10月19日送修後迄今已達11個月，原告既不願前往被告之服務據點試車及領回，在客觀上自不可能瞭解其主張之「瑕疵」是否確已改正修繕完成，其僅因個人主觀上疑慮而堅持解除系爭契約，對被告即有顯失公平之情事，參照前揭民法第359條但書規定及最高法院88年度台上字第1438號民事裁判意旨，原告主張解除系爭車輛買賣契約，於法不合，不應准許。

(三)原告又主張被告就系爭車輛新舊版本軟體更新部分有未盡

告知義務之情事乙節，亦為被告所否認，並以上情抗辯。然查：

1、依前揭系爭鑑定報告記載，系爭車輛軟體更新部分，係由系爭車輛製造之國外總公司發布針對全部客戶釋放程式之更新時日，並經系爭車輛之車載無線上網系統進行相關軟體下載及安裝更新，此下載及更新訊息係經由車載中控螢幕進行顯示，用以提醒駕駛者並須經其同意下載及安裝，並且有相關操作程序之指示提供參考(參見系爭鑑定報告第19頁)，是透過此方式下載及安裝，即可使系爭車輛軟體程式保持在最新狀態，無須前往被告公司進行更新，被告亦不會另行以電話、簡訊或書面等其他方式再通知消費者，此參系爭鑑定報告附件1即車主手冊-軟體更新部分載明：「在某些情況下，車輛會在更新前通知使用者，並列出使用者必須遵守的任何先決條件，以確保車輛在更新後能正常運作。車輛可能支援無線軟體更新的下載及安裝。無線軟體可讓車輛的某些組件保持在最新狀態，無須造訪經銷商/授權服務廠。」等語。又系爭鑑定報告附件1即車主手冊-軟體更新內容部分，就系爭車輛軟體更新乙節已有詳細說明，被告於交付系爭車輛時應已交付前開車主手冊予原告知悉，原告自難諉為不知。又系爭車輛經鑑定機關檢視中控台情況，其檢查結果為：「正常作動之情形。1.新軟體已下載並準備就緒，立即更新，排程。」(參見系爭鑑定報告第3頁)，是系爭車輛中控台更新狀況顯示正常，原告得於收到軟體更新通知時選擇立即更新軟體，但原告無視車載中控螢幕之相關訊息通知(若有不瞭解，亦未主動詢問被告公司銷售或服務人員等)，而未即時進行軟體更新，自屬系爭鑑定報告所稱原告「使用操作上之瑕疵」甚明(參見系爭鑑定報告第19頁)。況依被告提出被證4即系爭車輛之新車交車紀錄單，其中「車內娛樂功能操作」項目之「資訊車流」即是車載相關訊息用以提醒駕駛者之功能，亦是2者進行溝通之人機介面，故系爭車輛於

交付原告受領時，被告之銷售業務人員對於各種Incontrol系統(Incontrol Touch、Incontrol Secure、Incontrol應用程式、Wi-Fi熱點)均進行說明，並交付車主手冊、快速上手指南、技術指南等，並已確認原告有下載Incontrol遠端智慧型手機應用程式，確認Incontrol應用程式於交車時可正常啟用，及確認手機相容性(手機廠牌apple；手機型號iphone12；軟體等級ios15)，足見被告之銷售業務人員均已參照系爭車輛新車交車紀錄單表單進行說明並於勾選欄位註記備查，甚至已確認原告之手機與系爭車輛之應用程式得以相容並正常啟用，復經原告簽名確認無誤(參見本院卷第277頁)，則原告於受領系爭車輛後，於使用期間即110年9月13日以後自車載中控螢幕接獲軟體更新訊息後，未自行下載及安裝更新軟體至最新版本乙節，自難諉責於被告之銷售業務及服務人員未盡告知義務，故被告就此部分應不負瑕疵擔保責任。

2、系爭車輛之車型(Range Rover Evoque)未曾經交通部公告召回改正，此有被證3即交通部車輛安全資訊網查詢結果可證(參見本院卷第263、264頁)，亦為原告不爭執，足證系爭車輛於交付時並無任何瑕疵，縱令有沿用舊版車載軟體之情形，此為系爭車型之通案狀況，且該車載軟體之更新，既可經由系爭車輛內裝之車載無線上網系統進行相關下載及安裝更新，而無須前往被告之服務據點為之，即非構成交通部認為車輛需要召回改正之要件，亦無瑕疵可言。倘如原告主張系爭車輛沿用舊版軟體即構成瑕疵乙事，豈非將來購買手機、電腦及汽車之消費者，祇要消費者自己未依無線上網系統定期進行更新，即可向出賣人主張瑕疵擔保責任？殊不合理，原告此部分主張洵無可採。

(四)原告主張系爭車輛受有減少價值、減少通常效用之瑕疵，而依民法第354條、第359條等規定解除系爭契約，並依民法第259條第2款規定請求被告返還買賣價金258萬1600元及給付法定遲延利息，為無理由：

又民法第259條第2款固規定：「契約解除時，當事人雙方回復原狀之義務，除法律另有規定或契約另有訂定外，依左列之規定：……。二、受領之給付為金錢者，應附加自受領時起之利息償還之。」，然依該條款規定，係以契約經合法解除為前提要件，而依前述，本院既認為系爭車輛並無原告主張之瑕疵存在，原告解除系爭車輛買賣契約為不合法，兩造間就系爭契約仍有效存在，則原告請求被告返還系爭車輛買賣價金258萬1600元，及其法定遲延利息，為無理由，不應准許。

六、綜上所述，系爭車輛縱曾發生行駛中突失動力而熄火，及儀表板呈現「變速箱過熱警示訊息等偶發異常情形，但該項異常情形業經被告於110年10月22日改正完畢，此瑕疵已排除而治癒，即無瑕疵可言。又該項異常原因應係原告在使用系爭車輛期間，自系爭車輛車載中控螢幕接收軟體更新訊息通知後，未及時下載、安裝及更新所致，乃屬駕駛人使用操作系爭車輛之疏誤，並非系爭車輛在製造上有何瑕疵情事存在。是原告依民法第354條、第259條等規定解除系爭車輛買賣契約均為不合法，系爭契約仍屬合法有效，原告請求被告返還系爭車輛買賣價金258萬1600元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之遲延利息，均為無理由，應予駁回。再原告之訴已經駁回，其假執行之聲請即失其依附，併駁回之。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所舉證據資料，核與本件判決所得心證及結果均不生影響，毋庸逐一論述，附此敘明。

八、結論：本件原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條判決如主文。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　9　　月　　19　　日

民事第四庭　　法　官　林金灶

正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　9　　月　　19　　日

書記官　莊金屏