

臺灣臺南地方法院民事判決

110年度訴字第1491號

原告 賴薇涵

0000000000000000

蘇崑銘

0000000000000000

陳乾禾

0000000000000000

王禎鞠

共同

訴訟代理人 王識涵律師

被告 興富發建設股份有限公司

0000000000000000

法定代理人 曹淵博

訴訟代理人 吳玉豐律師

被告 上揚國際實業股份有限公司

0000000000000000

法定代理人 林聰麟

訴訟代理人 張睿方律師

上列當事人間請求請求減少價金事件，於民國115年1月23日言詞辯論終結，本院判決如下：

主 文

被告興富發建設有限公司應給付原告賴薇涵新臺幣18萬元，及自民國110年10月20日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

被告興富發建設有限公司應給付原告蘇崑銘新臺幣18萬元，及自民國110年10月20日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

被告興富發建設有限公司應給付原告陳乾禾、王禎鞠新臺幣18萬元，及自民國110年10月20日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告興富發建設有限公司負擔54/180，其餘分別由

01 原告賴薇涵負擔42/180、原告蘇崑銘負擔42/180、原告陳乾
02 禾、王禎鞠共同負擔42/180。

03 本判決就各項原告勝訴部分，於各項原告各提出新臺幣6萬元為
04 被告興富發公司供擔保，得假執行。被告興富發建設有限公司就
05 上開各項原告勝訴部分，就各項各提出新臺幣10萬元為各項原告
06 供擔保，得免假執行。

07 事實及理由

08 一、程序方面：

09 原告原以不真正連帶債務關係請求各被告給付各原告新臺幣
10 (下同)60萬元及自起訴狀送達翌日起按法定利率計算之遲
11 延利息，嗣於民國110年11月24日(日期下以「00.00.00」
12 格式)言詞辯論期日，就遲延利息起算日減縮為自起訴狀送
13 達最後一位被告之翌日(即110.10.20)起算。原告上開請
14 求與聲明減縮，係就同一請求之遲延利息之請求減縮範圍，
15 核與民事訴訟法第255條第1項第3款(擴張或減縮應受判
16 決事項之聲明者)規定相符，自應准許。

17 二、原告主張：

18 (一)本件車位預售買賣與原告發現瑕疵

19 1.被告興富發建設股份有限公司(下稱【被告興富發公司】)
20 前將該公司建造之「上東城建案」(於106.12.05開工、10
21 9.10.15竣工，使用執照發照日110.03.15。下稱【本件建
22 案】)交由被告上揚國際實業股份有限公司(下稱【被告上
23 揚公司】)代為銷售。

24 2.原告前各透過被告上揚公司銷售人員鄭筠熹、蔡淑慧介紹房
25 屋與車位，並稱附表一所載之各車位係大車位且與其他車位
26 於空間上區隔(除地下一層無相應位置車位外，各車位均位
27 於各層相同垂直對應位置，即樓梯間出口旁之樓梯間壁面與
28 柱體壁面間之單獨車位，下稱【本件停車位】)，左右兩側
29 為牆面無鄰車干擾，係黃金車位，原告基於大車位之停車便
30 利性與空間獨立性，而於附表一所載各日期與被告興富發公
31 司簽訂房屋土地預售買賣契約(下稱【本件買賣契約】)並

01 分別選購同表之本件車位記載於契約內。

02 3.詎該建案完工後，原告各以附表一所載之車輛實際停放，始
03 發現該大車位因左側樓梯間凸出於車道之梯間、車位左右兩
04 側之牆柱壁面，於依車道行車方向順向行車時，不論以車頭
05 正向或車尾倒車之方式，均難將車輛停入車位，僅能以逆向
06 行車與車尾倒車並於倒車時車頭侵入對面停車格位，始能停
07 入停車格，惟如以通常休旅車型倒車停入，因兩側壁面，造
08 成駕駛與乘客無法下車，縱改以小型車輛停入，仍因兩側牆
09 面之阻擋，造成駕駛與乘客下車困難。經原告向被告反應該
10 車位有上開無法使用瑕疵後，因該建案全部車位已經銷售完
11 畢而無法更換，被告興富發公司更以各車位與車位前車道均
12 符合建築技術規則建築設計施工編第60、61條規定（法條詳
13 附表一備註欄）而否認有設計錯誤或車位無法使用之情形。

14 (二)被告興富發公司就本件停車位應負不完全給付與物之瑕疵擔
15 保責任

16 1.按「物之出賣人對於買受人，應擔保其物依第三百七十三條
17 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
18 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
19 程度，無關重要者，不得視為瑕疵。」，民法第354條定有
20 明文。又所謂物之瑕疵係指存在於物之缺點而言。凡依通常
21 交易觀念，或依當事人之決定，認為物應具備之價值、效用
22 或品質而不具備者，即為物有瑕疵，且不以物質上應具備者
23 為限。若出賣之特定物所含數量缺少，足使物之價值、效用
24 或品質有欠缺者，亦屬之（最高法院73年台上字第1173號判
25 例參照）。

26 2.就房屋車位買賣，如建商就車位設計規劃不當使車位無法正
27 常上下車，應認為該車位有物之瑕疵，此由臺灣高等法院10
28 2年度上易字第1048號民事判決（確定判決）：「停車位係
29 以停放車輛為其效用，依通常使用情形，汽車駕駛人利用駕
30 駛座側之車門出入，最為安全便利，自無強令其改由副駕駛
31 座側車門出入之理。且停車位既劃設停車位格線，汽車自應

01 按標線停放於停車格內，如超出格線，將因此增添汽車遭往
02 來通行車輛擦撞或碰撞之危險。是汽車停放於停車位時，如
03 汽車駕駛人僅能從副駕駛座側車門上、下車，或因受限於空
04 間及環境因素，致車頭必須超出停車位格線停放，則不惟其
05 通常效用有所減少，亦勢必因此減低其經濟上價值，即堪認
06 該停車位具有物之瑕疵。」之判決內容，可為佐證。

07 3.本件車位經原告實際試停，係難以停入，縱使能停入亦無法
08 下車，而原告使用之車輛，均屬市面通常銷售車輛，無特別
09 規格，是本件車位係有物之瑕疵。另本件車位經送財團法人
10 中華工商研究院（下稱【工商研究院】）鑑定結果，該院雖
11 以模擬結果認以Honda-CRV（原告陳乾禾與王禎鞠（下稱
12 【原告陳乾禾2人】）、TOYOTA-RAV4（該院選為模擬鑑定
13 車輛）可依該車道之順向行駛方向以倒車入庫方式，一次停
14 入本件車位內（參見附表二之鑑定報告，下稱【本件鑑定報
15 告】），惟該院係以數據進行科學理論數據模擬，除實際生
16 活上駕駛人無法達成該與牆面實際切齊（距離0公分）方式
17 停車外，該院亦未將汽車後視鏡之寬度（依目前車輛1後視
18 鏡寬度約25-30公分計算，左右後視鏡共50-60公分寬度）
19 納入模擬條件，是鑑定報告數據除未能反應實際操作外，依
20 鑑定報告所載之行車軌跡，亦可推估本件車位實際上難以供
21 停車使用。

22 4.本件車位有前述無法停車之喪失通常效用瑕疵，被告興富發
23 公司就該瑕疵，應負不完全給付責任（民法第227條）與物
24 之瑕疵擔保責任，原告自得請求減少價金（民法第354條第
25 1項、第359條），並就該減少之價金依不當得利（民法第
26 179條）請求被告興富發公司返還予原告。

27 (三)被告上揚公司應就其代銷人員未告知本件車位使用上瑕疵負
28 賠償責任

29 1.按「經紀業因經紀人員執行仲介或代銷業務之故意或過失致
30 交易當事人受損害者，該經紀業應與經紀人員負連帶責
31 任。」，不動產經紀業管理條例第26條第2項定有明文。

01 2.被告上揚公司，為不動產經紀業條例第4 條第4 、6 款規定
02 之受建築業委託負責企劃並代理銷售不動產之經紀業，其代
03 銷人員具有不動產經紀員資格，對房地具備專業知識。是被
04 告上揚公司於代銷本件建案之房地與車位時，本應依竣工圖
05 面對購屋者解說各物件於使用時可能之狀況，就本件車位因
06 左右兩側均為牆面且左側樓梯間牆面延伸凸出至車道致影響
07 停車之使用，本可輕易判斷並對原告說明，惟其代銷人員竟
08 為銷售，除未向原告告知本件車位使用時之限制外，更宣稱
09 該車位未與他其他車位併排緊鄰之獨立大車位，屬於「黃金
10 車位」，致使原告信而購買本件車位受有本件車位事實上無
11 法停車之損害，是被告上揚公司就本件車位之銷售，係有故
12 意不告知本件車位之使用上瑕疵，致使原告受損害，另縱認
13 其銷售人員非出於故意，惟仍有未依其不動產銷售專業向原
14 原告告知本件車位瑕疵之過失，是被告上揚公司依上開不動產
15 經紀業管理條例規定，自應就其代銷人員未向原告告知本件
16 車位瑕疵致原告所受之損害，負連帶賠償責任。

17 (四)本件請求與聲明

- 18 1.就本件停車位之瑕疵，被告興富發公司應負不完全給付與物
19 之瑕疵擔保責任，原告據此請求減少價金及自受請求日起按
20 法定利率計算之遲延利息；而被告上揚公司則就其代銷人員
21 未告知本件車位效用瑕疵致原告受有損害而應與其代銷人員
22 負連帶責任，原告亦得就所受損害，請求被告上揚公司為賠
23 償。另被告2 人就原告所受損害之賠償責任，係基於不同法
24 律規定，雖屬不真正連帶債務關係，惟原告仍得一併向被告
25 為請求，僅於被告一人履行時，他人於該履行範圍免除對原
26 告責任。
- 27 2.爰依上開法律關係，茲均各聲明以（原告賴薇涵、蘇崑銘，
28 係單獨購買，各自為以下聲明；原告陳乾禾、王禎鞠〈下稱
29 【原告陳乾禾2 人】〉係共同購買，共同為以下聲明）：①
30 被告興富發公司應給付原告60萬元，及自起訴狀送達最後被
31 告之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。②被告

01 上揚公司應給付原告至少60萬元，及自起訴狀送達最後被告
02 之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。③任一被
03 告已為全部或一部之給付者，另一被告就其履行之範圍內，
04 同免給付之責任。④原告願供擔保請准宣告假執行。

05 三、被告興富發公司答辯：

06 被告以下列理由，聲明：①駁回原告之訴與假執行之聲請。

07 ②如受不利益判決，願供擔保，請准宣告免假執行。

08 (一)被告就本件車位無不完全給付之情形

09 1.按不完全給付，係指債務人雖為給付，而給付之內容並不符
10 合債務本旨，違反信義與衡平之原則而言。又所謂給付應係
11 基於債務人履行債務之意思而為之者，始足當之。故給付如
12 以交付特定物為標的者，債務人應以契約成立時雙方約定之
13 現狀交付之，苟以約定現狀交付之，即屬依債務本旨而為交
14 付，尚不構成不完全給付（最高法院101年度台上字第1898
15 號判決要旨參照）。

16 2.本件車位規格，係符合建築技術規則建築設計施工編第60、
17 61條規定，除經記載於本件買賣契約並於契約附件之平面圖
18 說標示位置外，並由被告主管機關核准圖面施工取得使用執
19 照，且本件鑑定報告亦確認本件車位規格與車道符合建築技
20 術規則建築設計施工編規定，則被告交付符合本件買賣契約
21 規格與附圖位置之本件車位，符合債之本旨，並無不完全給
22 付之情形。

23 (二)本件車位無物之瑕疵

24 1.民法第354條規定之買賣標的之物之瑕疵，依買賣約定可區
25 分為「主觀瑕疵」與「客觀瑕疵」。所謂「主觀瑕疵」者，
26 指當事人間以特別約定為前提之契約預定效用；至「客觀瑕
27 疵」者，則係標的物之通常效用，其判斷應依據客觀情狀認
28 定之（請參詹森林大法官著「買賣之物之瑕疵擔保—民法第
29 354條重要實務分析」）。

30 2.兩造於本件買賣契約未就車位有如能停入特定車型、停車方
31 式（如是否可一次停入）等之特別效用約定，是本件車位並

01 無主觀瑕疵存在。原告雖指稱無法停入本件車位，惟以：

02 (1)停車涉及駕駛人之駕駛技術與習慣、對車位之環境、路徑之
03 熟悉度等之個人因素，該等個人因素除非屬車位是否有「客
04 觀瑕疵」之判斷標準。

05 (2)經被告以附表一之車輛（TOYOTA-RAV4）就本件車位以順向
06 行駛倒車入庫方式實際試停，可於1分鐘內經幾次調整以車
07 左側靠柱體壁預留駕駛下車空間方式停入停車格內且駕駛可
08 以下車，有錄影影像可證明（參見附表二，下稱【被告試停
09 影像】）。

10 (3)另本件車位經鑑定結果，可使用被告上開測試車、原告陳乾
11 禾與王禎鞠之車輛（Honda-CRV）以順向倒車入庫方式一次
12 性停入。

13 (4)依上開資料，就原告車輛，如以車位寬250公分，扣除副駕
14 駛座預留10公分、車寬192.7公分，仍有48公分可供駕駛下
15 車（下稱【被告興富發建議停車方式】），是並無原告所稱
16 難以停放與下車之瑕疵存在。

17 (5)此外，原告雖稱本件車位兩側均係牆面難以下車，惟依本件
18 建案停車位規劃，其車位兩側係與他人車位相連，是於兩側
19 車位如已經停車，該車位不可能同時開啟兩側車門供乘客自
20 兩側下車，仍以上開被告所建議之停車方式為停車與下車，
21 是本件車位並無因兩側牆面而難以下車之情形。

22 (6)是原告稱難以停入與下車，係原告個人因素所致，本件車位
23 並無客觀瑕疵存在。

24 (三)本件車位係原告於簽約時依車位平面圖所選取，就車位停車
25 條件，原告已經知悉，且被告依約給付，無不完全給付，且
26 亦無物之瑕疵，另本件車位之B2、B3、B4層之大車位A型之
27 原定價格分別為95萬元、85萬元、75萬元，原告就本件大車
28 位既係自己選擇且獲有價格優惠，自不應容許原告再指稱本
29 件車位有瑕疵，且依原告主張之減少價金金額，其結果無異
30 原告能以未達一般機械停車位1/3價格即能購買平面車位，
31 而顯違反誠信原則與經驗法則。

01 (四)至於，原告蘇崑銘雖主張以30萬元價格與住戶就同層大車位
02 互換，惟該互換價格為原告與該住戶間之私法關係，無法以
03 該互換價格認為本件車位有瑕疵或價值減損。

04 四、被告上揚公司答辯

05 被告除援用被告興富發公司前述本件車位無瑕疵之答辯理由
06 外，另以下列理由，聲明：①駁回原告之訴與假執行之聲
07 請。②如受不利益判決，願供擔保，請准宣告免假執行。

08 (一)原告蘇崑銘就其原購買大車位（B3-429），已於110.10.05
09 與住戶就同層大車位（B3-343）交換（於110.10.15 取得建
10 物與車位持分所有權狀），是原告蘇崑銘未因交換車位而致
11 權利受有影響。

12 (二)原告雖主張被告之代銷人員就本件車位有未告知瑕疵之故意
13 或過失，惟以：

14 1.本件車位除無使用上之瑕疵外，被告之代銷人員係依被告興
15 富發公司提供之經建管主管機關核准之建築圖說平面圖為銷
16 售，是本件車位經建管主管機關核准，被告之代銷人員依核
17 准建築圖說資訊，以本件車位為大車位為銷售，自無故意或
18 過失。

19 2.另原告於前往本件建案洽商購屋時，被告之代銷人員均有提
20 供複數車位供原告選擇，而原告於締約前亦均有將契約與圖
21 面攜回審閱，是本件車位係原告自己決定後選擇，被告仲介
22 人員並無欺罔原告或違反仲介職務之行為，自無原告主張之
23 有故意或過失之情形。

24 五、本院認定：

25 (一)本件主要爭點之認定

26 本件：①原告透過被告上揚公司代銷向被告興富發公司預購
27 如附表一所載之房地與本件車位，有買賣契約書可證，並為
28 兩造不爭執。②本件車位自核准建築圖說至取得使用執照，
29 並未有變更設計（含車道行車方向），有工務局函復之建築
30 執造變更資料函（臺南市政府工務局111.08.30 南市工管一
31 字第0000009757號函，本院卷(二)第201-259 頁）可查。③本

01 件車位停車情形，經本件鑑定報告模擬鑑定如附表二、三，
02 另有被告試停影像為佐。④是本件主要爭點在於：依本件車
03 位之停車情形，是否可認有設計規劃不當而應認屬瑕疵之情
04 形，以致被告應為該設計規劃瑕疵（被告興富發公司）或銷
05 售時未告知瑕疵（被告上揚公司）而負損害賠償責任（原告
06 主張之不完全給付，亦應以瑕疵存在為前提）。

07 (二)本件車位之瑕疵認定

08 1.本件車位之停車功能

09 (1)依本件建案於106 年取得建築執照前之104-105 年台灣汽車
10 市場車輛之車寬資料（參見附表一備註），約可依車寬，略
11 分為：大型（車寬190 公分以上）、中型（車寬190-180 公
12 分）、小型（車寬180-170 公分）。

13 (2)依附表二、三之鑑定報告與被告測試影像推估，本件車位與
14 前方車道，符合建築技術規則建築設計施工編規定，並可供
15 車寬185.5 公分以下車輛，於順向行駛下，採車身右側車輪
16 距離右側柱面約22公分（即約右後照鏡不碰觸柱面之距離）
17 之之倒車入庫條件，於1分鐘左右將車輛倒車停入本件車
18 位，以該條件停入後，車身左側距離左側牆面約有42.5公分
19 可供駕駛人與乘客下車。

20 (3)依上開資料，可認定本件車位，如僅單以各該車位之可否停
21 車功能而言，應能供中型車輛於順向行駛下倒車入庫後，由
22 駕駛人與後座乘客自車輛左側約1 成年男子身寬之空間下
23 車。

24 2.瑕疵認定標準

25 (1)依上開事實，本件車位雖能供中型車輛以前述方式停車，惟
26 本件建案之預售屋買賣，查屬消費者保護法之消費關係，雖
27 本件車位依現有事證尚未涉同法第二章第一節之消費者健康
28 與安全保障，惟依同法第4 條「企業經營者對於其提供之商
29 品或服務，應重視消費者之健康與安全，並向消費者說明商
30 品或服務之使用方法，維護交易之公平，提供消費者充分與
31 正確之資訊，及實施其他必要之消費者保護措施。」規定，

01 企業經營者（即被告興富發公司）仍應維護交易公平並提供
02 充分正確資訊。是本件尚不能僅以前述本件車位符合建築技
03 術規則建築設計施工編規定及能供中型車輛停車，即認定本
04 件車位無物之瑕疵。

05 (2)亦即，本件建案係1109戶之集合式店住建物、於地下層設置
06 952 格室內停車位，是就建商銷售房地（含車位）與消費者
07 是否有效用之瑕疵及符合交易之公平，應以整體建案檢視，
08 而非僅就特定個別建物或單位為檢視。此外，依現有卷內資
09 料，本件建案之停車位雖有法定停車位與自設停車位，惟均
10 係以持分共有方式為登記（自設停車位無獨立產權），考量
11 建物使用年限，於建商出售車位持分與購屋消費者時，就持
12 分價格，除持分範圍大小因素外，本應考量使用效能因素，
13 始符合交易公平之要求。

14 (3)另本件車位（含前方車道）規格，雖符合建築技術規則建築
15 設計施工編第60、61條規定，惟該等規定僅係在計算建築物
16 附設停車空間數量標準，是並非符合該等規定之規格，即可
17 逕認車位無設計之瑕疵。亦即，該規定規格僅係作為計算車
18 位數量之計算基準，就車位如何安排與規劃始符合效能均
19 等，非上開規定規範範圍，自有可能發生符合規定規格，但
20 實際上難以停放車輛或效能低於同規格其他車位之情形。是
21 車位符合建築技術規則建築設計施工編規格，非即能據此即
22 認定車位無使用或效能之瑕疵。

23 3.竣工圖B1-B4 停車位設置：

24 (1)本件車位構造，查係：①前方車道為單行向左、②車位左側
25 為樓梯間牆面並延伸凸出至左前車道208公分、③車位右側
26 起點有280公分柱面，剩餘後側空間270公分（內含車位內
27 後方設置之後輪輪檔，以通常之車長450-500公分，右側柱
28 面尾端約在副駕駛座門旁）。

29 (2)與本件車位構造相似之單獨車位：

30 ①與原告B3-429 車位同層且同車道之B3-443 大車位。

31 ②與原告B4-129 車位同層且同車道之B4-145 大車位（上開

01 2 車位右側為樓梯間牆面並延伸至車道、左側為柱面，與
02 本件車位為構造相同但方向相反之車位，惟因車道行向，
03 依附表二、三之鑑定資料，該2 車位可於順向行駛時以倒
04 車入庫方式一次性停入該車位內，惟就人員上下車狀況，
05 應與本件車位有相同程度之不便）。

06 ③B1-909車位為左前為柱面（惟柱面約僅本件車位右側柱面
07 之1/2 ）、右側圍牆面之單獨車位。

08 (3)其餘車位：

09 除以下配置外，均為兩側緊鄰其他車位之設置。

10 ①或為僅一側為牆壁（其車位一側緊貼牆壁而無空間，不含
11 本件車位與B1-909車位，於B2-B4層，各層各約20格。B1
12 層為6 格。是一側緊靠牆壁無空間之車位，占全部車位比
13 率66/952，下稱【單側靠牆車位】。如含本件車位、B3-4
14 43、B4-145、B1-909車位係72/952）。

15 ②或為前方一側有柱體（依竣工圖僅B3-452 、B4-132 車位
16 右前側柱體長約達本件車位右前側柱體之2/3 長，其餘柱
17 體長約僅本件車位右前側柱體長1/2 即約100cm ，依通常
18 汽車構造車頭引擎室長度，不致影響前座下車）。

19 (4)依上開車位設置比較，參照本件車位於全部車位比率（3/95
20 2 。如含前述B3-443、B4-145大車位，則為5/952 ）。可認
21 本件車位就本件建案全部車位係有構造特殊性。

22 4.本件建案車位之上下車空間

23 (1)依B2-B4車位配置，除本件車位或車道轉彎處柱間單獨車位
24 （即大車位C）外，大車位A與小車位B之配置，係呈「AAA
25 」、「BAA 」、「AAB 」、「BAB 」、「AA」、「AB」、
26 「BA」之緊鄰配置（下稱【通常緊鄰車位】），就該等車位
27 人員上下車空間，最少可以相鄰車位於停車後所餘空間為上
28 下車空間，最多則為相鄰車位未停車時之該車位全部空間。
29 亦即：

30 ①通常緊鄰車位於停車時，除屬單側靠牆車位之該靠牆側
31 外，其車位兩側均有1車位扣除1車寬後之上下車空間之效

01 能（即相鄰2車位之車輛，以車位中心線與車輛中心線重
02 疊方式停放，各車位之兩側為該車位扣除車寬後1/2空
03 間，如2車位係同規格、車寬均相同，則2車停放後，2車
04 間之上下車空間即為該車位扣除該車寬之空間）。

05 ②是通常緊鄰車位於停車時，並無須刻意將車輛左側貼近車
06 位左側停車位格線，以求得右側有車位扣除車寬後之最大
07 上下車空間（即被告興富發建議停車方式）。

08 ③而通常緊臨車位中屬單側靠牆車位者，因未靠牆側有相鄰
09 車位空間，是仍得以將車輛置中停放方式停車。

10 (2)通常緊鄰車位置中停放時之單側上下車空間

11 因小車位配置均僅相鄰大車位（「BAA」、「AAB」、「BAB
12 」、「AA」、「AB」、「BA」），依附表一備註所載車寬資
13 料，則就小車位緊臨大車位之相鄰車位，以各車位車輛置中
14 停放時之相鄰上下車空間，可計算如下：

15 ①最小值為41.7公分（即以小車位搭配最大車寬車輛198.3
16 cm、大車位搭配最大車寬車輛198.3cm之計算結果。該距
17 離約等同被告試停影像停車後駕駛人下車空間42.5cm）。

18 ②最大值為57.1公分（即以小車位搭配最小車寬車輛169.4c
19 m、大車位搭配最小車寬車輛169.4cm之計算結果）。

20 ③理想值為56.15公分（即以小車位搭配最小車寬車輛169.4
21 cm、大車位搭配最大車寬車輛198.3cm之計算結果）。

22 ④於2大車位相鄰時，其數值係大於前述①至③數值，爰不
23 另為計算。

24 5.本件車位有上下車空間瑕疵之認定

25 (1)依上開說明，本件車位因受左右兩側牆面限制，顯無法如通
26 常緊鄰車位，以置中停車並利用相鄰車位空間之方式自兩側
27 上下車（原告車輛如置中停車後兩側所餘空間如附表二所載
28 各為26.35cm、32.75cm，均不足上開所示之小車位相鄰大
29 車位之上下車空間最小值41.7cm）。

30 (2)參照本件車位（3格）與通常緊鄰車位（約929格，其中77
31 3格為大車位；另僅66格為單側靠牆車位）之比率，可認本

01 件車位之停車效能顯有低於本件建案其他車位效能。亦即，
02 其僅能以被告興富發建議停車方式停車，無法如同其他車位
03 除能以被告興富發建議停車方式停車外，仍得以車輛置中停
04 放方式供人員上下車。

05 (3)依前述說明，本件車位停車效能係低於本件建案其他車位，
06 是如以效能而言，本件車位至多僅有小車位效能（以本件車
07 位以最小車寬車輛169.4cm 置中停車，兩側有40.3cm上下車
08 空間，接近於通常緊鄰車位上下車空間最小值41.7cm），惟
09 被告係以大車位價格為販售，基於該效能與價格之差價，可
10 認定本件車位係有物之瑕疵，而該瑕疵可歸因於被告興富發
11 公司之停車位規劃設計（不應於該處規劃停車位、或至多僅
12 能以小車位規劃），是原告以本件車位有停車之瑕疵，主張
13 減少價金，應認為有理由。

14 (4)至於，就附表二、三鑑定報告之是否能一次停入車位之鑑定
15 結果，就車位停車功能，是否能一次停入，並非車位是否有
16 瑕疵之鑑別標準，僅於車位停車困難度致需逾合理停車時間
17 甚多始能停入時，始能因該時間耗費而有可能構成瑕疵。惟
18 依附表二鑑定單位函復，無法鑑定出原告賴薇涵、蘇崑銘車
19 輛是否能停入以及停入所需時間，是附表二、三之鑑定結果
20 於本件僅能作為本件車位停車方式相關資料，附此敘明。

21 (三)本件車位瑕疵減損金額之認定

22 1.本件車位有上下車空間之瑕疵，至多僅有小車位效能（且限
23 於以最小車寬車停放始能有該效能），已如前述，就本件車
24 位因物之瑕疵所得減少之價金，考量：①附表一之B2-B4 大
25 小車位價格、②原告蘇崑銘換置車位價格（以30萬元換至B3
26 -343配置為「AAA」之單側靠牆車位）、③車位之持分所有
27 權價值、④就價格減損送交鑑定可能耗費之費用等因素，爰
28 就大小車位差價扣除10萬元，並依本件車位構造上之停車困
29 難與停車車種與方式之限制，依民事訴訟法第222 條第2 項
30 規定，再折價8 萬元（合計各車位各減價18萬元）。

31 2.另原告請求自最後一被告受賠償請求（即起訴書送達）翌日

01 起之依民法第229 條第2 項、第233 條第1 項、第203 條規
02 定之遲延利息，亦屬有理由，應併予准許。

03 (四)被告上揚公司不負賠償責任之理由

04 本件車位雖有前述上下車空間之瑕疵，惟依卷內之本件買賣
05 契約簽立時間、兩造對話等事證，被告銷售人員於銷售時係
06 以核准建築圖說與原告討論後由原告選定，而本件車位之上
07 開瑕疵，係交屋後經原告實際試停後始為發現，參照本件審
08 理之就停車效能之爭執與送請鑑定及上開分析，客觀尚難認
09 被告銷售人員於銷售時知悉或發覺該瑕疵存在，是原告就被
10 告上揚公司之請求，難認有理。

11 六、從而：

12 原告依買賣之物之瑕疵擔保之法律關係，請求被告興富發公
13 司給付如主文所示之金額與自起訴狀送達之翌日起之遲延利
14 息，為有理由，應予准許。逾此部分之金額，為無理由，應
15 予駁回。

16 七、訴訟費用負擔

17 本件原告一部勝訴一部敗訴，爰依民事訴訟法第79條規定，
18 依原告敗訴部分與請求金額之比率，就訴訟費用負擔，命如
19 主文所載。

20 八、假執行部分

21 (一)本件判命各原告勝訴部分雖未逾民事訴訟法第389 條第1 項
22 第5 款金額，惟因原告係合併起訴，則就判決給付金額亦應
23 合併計算（臺灣高等法院暨所屬法院94年法律座談會民事類
24 提案第37號審查意見參照），是本件無職權假執行之適用。

25 (二)原告聲明願供擔保請准宣告假執行，被告未釋明有因假執行
26 恐受不能回復之損害（即無民事訴訟法第391 條之事由），
27 爰就其勝訴部分，依民事訴訟法第390條第2 項規定，定如
28 主文所示之擔保金額准許之。

29 (三)被告聲明願供擔保請准宣告免假執行，爰依同法第392 條第
30 2 項規定，定被告如主文所示之金額為原告預供擔保，得免
31 為假執行。

01 九、結論：本件原告之訴為一部有理由，依民事訴訟法第79條、
02 第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

03 中華民國 115 年 2 月 23 日

04 民事第五庭 法官 陳世旻

05

附表一：原告預購本建築房地車位資料（本建築：106.12.05 開工、109.10.15 竣工，使用執照發照日110.03.15）							
編號	原告 (簽約日)	交屋時使用汽車	房屋	購買房屋車位	車位價金	同層相似位置大車位A 售價 (本院命興富發揀選陳報)	同層相似位置小車位B 售價 (本院指定命興富發陳報)
	賴薇涵 109.04.20 簽約購買	Porsche-Cayenne ·規格(2020款) 車寬：1983mm 車長：4918mm- 4930mm	A1棟24樓	地下二樓編號725號 【B2-725/大車位A】 ·車位規格 寬：250mm 長：500mm	90萬元	B2-722：90萬元 B2-733：92萬元 B2-702：90萬元 B2-728：93萬元 B2-699：92萬元 〔興富發辯稱同層大車位售價95萬元已給優惠〕	B2-829：80萬元 B2-831：80萬元 B2-850：80萬元 B2-858：80萬元 B2-864：82萬元
	蘇崑銘 108.05.13 簽約購買	Lexus-ES200 ·規格(2020款) 車寬：1865mm 車長：4975mm	A5棟23樓	地下三樓編號429號 【B3-429/大車位A】 ·車位規格同上 ◎已以30萬元與同層車位 住戶換車位 (B3-343/大車位A)	80萬元	B3-552：82萬元 B3-570：80萬元 B3-383：80萬元 B3-404：80萬元 B3-432：82萬元 〔興富發辯稱同層大車位售價85萬元已給優惠〕	B3-527：72萬元 B3-529：72萬元 B3-549：71萬元 B3-557：70萬元 B3-563：73萬元
	陳乾禾 王禎鞠 (共有) 108.10.29 簽約購買	Honda-CRV ·規格(2020款) 車寬：1855mm 車長：4625mm- 4630mm	A2棟14樓	地下四樓編號129號 【B4-129/大車位A】 ·車位規格同上	71萬元	B4-042：70萬元 B4-074：71萬元 B4-077：73萬元 B4-081：75萬元 B4-085：72萬元 〔興富發辯稱同層大車位售價75元已給優惠〕	B4-219：65萬元 B4-221：62萬元 B4-241：65萬元 B4-249：64萬元 B4-255：62萬元
	被告實測車	TOYOTA-RAV4 2.0 ·規格(2020款) 車寬：1855mm 車長：4600mm					
備註							
◎本建築建築圖說/竣工圖之各層停車位配置〔大車位A〕、〔小車位B〕							
【共同規格(寬×長)/總量】①大車位A：250cm×550cm / 783輛 ②大車位C：250cm×600cm / 13輛 ③無障礙D：250cm×550cm / 12輛 ④小車位B：230cm×550cm / 188輛							
【B1層】法定汽車停車位6輛；自設汽車停車位82輛 ①大車位A：250cm×550cm / 77輛(自設) ②大車位C：250cm×600cm / 1輛(自設) ③無障礙D：250cm×550cm / 6輛(法定汽車停車位) ④小車位B：230cm×550cm / 4輛(自設)							
【B2層】法定汽車停車位2輛；自設汽車停車位299輛 ①大車位A：250cm×550cm / 235輛(自設) ②大車位C：250cm×600cm / 4輛(自設) ③無障礙D：250cm×550cm / 2輛(法定汽車停車位) ④小車位B：230cm×550cm / 60輛(自設)							
【B3層】法定汽車停車位219輛；自設汽車停車位93輛 ①大車位A：250cm×550cm / 163輛(自設) + 77輛(法定汽車停車位) ②大車位C：250cm×600cm / 4輛(自設) ③無障礙D：250cm×550cm / 2輛(自設) ④小車位B：230cm×550cm / 50輛(自設) + 18輛(法定汽車停車位)							
【B4層】法定汽車停車位293輛 ①大車位A：250cm×550cm / 231輛(法定汽車停車位) ②大車位C：250cm×600cm / 4輛(法定汽車停車位) ③無障礙D：250cm×550cm / 2輛(法定汽車停車位) ④小車位B：230cm×550cm / 56輛(法定汽車停車位)							
◎本件建築設計規畫期間之市場通常汽車寬度							
·本件建築106.12.05 開工、109.10.15 竣工，使用執照發照日110.03.15							
·依104-105年台灣汽車市場(Lexus、Toyota、Honda、Ford、Hyundai、LUXGEN，日、美、國產六大品牌)，售價250萬元以下車款之最寬、最窄車寬(依網路資料，似無車寬2000mm以上車型)。							
〔車寬排行-最寬〕				〔車寬排行-最窄〕			
廠牌型號	車寬(mm)	廠牌型號	車寬(mm)	廠牌型號	車寬(mm)	廠牌型號	車寬(mm)
1 LUXGEN U0	0000	1 Honda City	1694				
2 Lexus RX	1895	2 Honda Fit	1695				

3	Hyundai Santa	1880	3	Toyota Prius	1695
4	Toyota Land	1885	4	Toyota Vios	1700
5	Ford Ranger	1860	5	Toyota Yaris	1700
6	Toyota Alphar	1850	6	Hyundai Accent	1700
7	Lexus NX	1845	7	LUXGEN S3	1783
8	Ford Mondeo	1852	8	Ford Fiesta	1722
9	Toyota Previa	1820	9	Lexus CT	0000
00	Honda Odyssey	0000	00	Toyota Corolla	1775

· 本件車寬
 原告賴：Porsche-Cayenne (1983mm) 上表車寬-最寬排名 超過第1 位
 原告蘇：Lexus-ES200 (1865mm) 上表車寬-最寬排名 於4-5 位間
 原告陳：Honda-CRV (1855mm) 上表車寬-最寬排名 於5-6 位間
 鑑定用車：TOYOTA-RAV4 (1855mm) 上表車寬-最寬排名 於5-6 位間

◎相關法令—建築法規

建築技術規則建築設計施工編
 第二章 一般設計通則
 第十四節 停車空間
 第 59 條 (民國 99 年 05 月 19 日；節錄)
 · 建築物新建、改建、變更用途或增建部分，依都市計畫法令或都市計畫書之規定，設置停車空間。其未規定者，依下表規定。
 類別：第二類
 建築物用途：住宅、集合住宅等居住用途建築物
 都市計畫內區域：樓地板面積 設置標準
 500 平方公尺以下部分 免設
 超過500 平方公尺部分 每150 平方公尺設置1 輛
 都市計畫外區域：樓地板面積 設置標準
 300 平方公尺以下部分 免設
 超過300 平方公尺部分 每250 平方公尺設置1 輛
 說明：
 (一)表列總樓地板面積之計算，不包括室內停車空間面積、法定防空避難設備面積、騎樓或門廊、外廊等無牆壁之面積，及機械房、變電室、蓄水池、屋頂突出物等類似用途部分。
 (二)第二類所列停車空間之數量為最低設置標準，實施容積管制地區起造人得依實際需要增設至每一居住單元一輛。
 (三)同一幢建築物內供二類以上用途使用者，其設置標準分別依表列規定計算附設之，唯其免設部分應擇一適用。其中一類未達該設置標準時，應將各類樓地板面積合併計算依較高標準附設之。
 (四)依本表計算設置停車空間數量未達整數時，其零數應設置一輛。

第 60 條 (民國 102 年 01 月 17 日)
 · 停車空間及其應留設供汽車進出用之車道，規定如下：
 一、每輛停車位為寬二點五公尺，長五點五公尺。但停車位角度在三十度以下者，停車位長度為六公尺。大客車每輛停車位為寬四公尺，長十二點四公尺。
 二、設置於室內之停車位，其五分之一車位數，每輛停車位寬度得寬減二十公分。但停車位長邊鄰接牆壁者，不得寬減，且寬度寬減之停車位不得連續設置。
 三、機械停車位每輛為寬二點五公尺，長五點五公尺，淨高一點八公尺以上。但不供乘車人進出使用部分，寬得為二點二公尺，淨高為一點六公尺以上。
 四、設置汽車升降機，應留設寬三點五公尺以上、長五點七公尺以上之升降機道。
 五、基地面積在一千五百平方公尺以上者，其設於地面層以外樓層之停車空間應設汽車車道（坡道）。
 六、車道供雙向通行且服務車位數未達五十輛者，得為單車道寬度；五十輛以上者，自第五十輛車位至汽車進出口及汽車進出口至道路間之通路寬度，應為雙車道寬度。但汽車進口及出口分別設置且供單向通行者，其進口及出口得為單車道寬度。
 七、實施容積管制地區，每輛停車空間（不含機械式停車空間）換算容積之樓地板面積，最大不得超過四十平方公尺。
 · 前項機械停車設備之規範，由內政部另定之。

第 61 條 (民國 102 年 01 月 17 日)
 · 車道之寬度、坡度及曲線半徑應依下列規定：
 一、車道之寬度：
 (一)單車道寬度應為三點五公尺以上。
 (二)雙車道寬度應為五點五公尺以上。
 (三)停車位角度超過六十度者，其停車位前方應留設深六公尺，寬五公尺以上之空間。
 二、車道坡度不得超過一比六，其表面應用粗面或其他不滑之材料。
 三、車道之內側曲線半徑應為五公尺以上。

內政部國土管理署函（113年6月14日國署建管字第1131094309號）
 · 主旨：建築技術規則建築設計施工編第60條第1項第1款及第3款之停車空間是否均為淨空間（即非機械式停車位第60條第1項第1款空間之長、寬應否計入停車格線之線寬）1案，復請查照。
 · 說明：
 一、復貴庭113年4月26日南院揚民論110訴1491字第1131003662 號函。
 二、建築技術規則建築設計施工編第60條所定有關停車尺寸，係計算建築物附設停車空間數量標準，為本部87年10月23日台內營字第0000000 號函（如附件）所明釋。

【附件】
 內政部函（87.10.23台內營字第0000000號）
 · 主旨：建議修正建築技術規則有關汽車停車位尺寸之標準乙案，復如說明二，請查照。
 · 說明：
 一、復貴府87年10月3日府都二字第8707478009號函。
 二、按建築技術規則建築設計施工編第六十條所定有關停車尺寸，係計算建築物附設停車空間數量標準，建築物附設之停車空間仍應依前揭規定辦理。至非屬建築物附設停車空間之公共停車場，其停車位之尺寸應無前揭規定之適用，宜由公共停車場主管機關依實際需要

規劃設置。
<p>◎相關法令—交通法規</p> <p>【道路交通安全規則】 第 38 條 (節錄款項規定內容, 同民國 96 年 05 月 15 日修正規定) · 車輛尺度、軸重、總重、後懸及段差之限制應依下列規定: 一、尺度之限制: (一) 全長: 5. 小型車附掛之拖車不得超過七公尺。 (二) 全寬: 1. 汽車全寬不得超過二點五公尺, 其後輪胎外緣與車身內緣之距離, 大型車不得超過十五公分, 小型車不得超過十分。</p> <p>【道路交通標誌標號設置規則】 第 190 條 (同民國 101 年 10 月 13 日) · 車輛停放線, 用以指示車輛駕駛人停放車輛之位置與範圍。 · 本標線之線型為白實線, 線寬十公分。但機車停放線劃設於非車道上者, 得採用線寬五公分。 · 小型車及大型重型機車停放線, 設置圖例如下: (圖一之寬2-2.5公尺、長5公尺; 圖二之寬2-2.5公尺、長6公尺) · 大型重型機車以外之機車停放線, 設置圖例如下: · 路邊大型客車停放線設置圖例如下: · 身心障礙者專用停車位, 除平行停車外, 其寬度應在三點三公尺以上, 其地面應繪製身心障礙者圖案。圖例如下: · 專用性停車位 (停車區), 其寬度、長度、專用車種及適用時機由主管機關視實際需要設置, 其地面應加繪白色專用車輛標字或圖案, 並得配合設置標誌告示。圖例如下:</p> <p>【市區道路及附屬工程設計規範】 (民國 113 年 09 月 12 日修正; 節錄規定同民國 98 年 04 月 29 日規定) · 10.2.2 路邊停車格位 1. 小汽車停車格位劃設, 單一車位橫向寬2~2.5公尺; 車位縱向長最小5公尺。 2. 身心障礙者專用汽車停車格位劃設, 長度最小6公尺, 寬度除平行停車外, 應包括停車區及上下車區, 單一停車位之停車區寬最小2公尺, 上下車區寬最小1.5公尺; 相鄰停車位得共用上下車區。 3. 機車停車帶得以區塊或格位方式劃設。以區塊方式劃設時, 區塊長度依需要劃設, 車位縱向長最小2公尺; 以格位劃設時, 單一車位橫向寬最小0.8公尺; 車位縱向長最小2公尺。 4. 身心障礙者專用機車停車格位劃設, 單一車位橫向寬最小2.3公尺; 車位縱向長最小2.2公尺。 5. 身心障礙者專用停車位應於明顯處設置身心障礙者專用停車位標誌及標線, 其設置應依交通部暨內政部合訂頒布「道路交通標誌標號設置規則」辦理。 6. 身心障礙者專用停車位宜於鄰近格位處設置無障礙設施。其與連接人行道或騎樓有高低差時, 應依本規範第十四章無障礙設施規定設置路線斜坡或無障礙坡道, 以利行動不便者進出。</p>

附表二：鑑定報告一轉向模擬分析、被告實測影像				
原告	【車位】 · 規格位置	使用汽車【鑑定編號】 · 汽車規格	112.03.22 鑑定報告	112.03.22 鑑定報告、112.11.03 補充鑑定
			【模擬分析：車頭（正面）一次入庫】	【模擬分析：車尾（倒車）一次入庫】
賴薇涵	【B2-725】 · 圖說規格 寬：250cm 長：500cm · 車道規格： ①單向左 ②車道寬596cm（相對兩車位前框線距離） · 鑑定測量實寬： ①左側樓梯間牆壁與右側柱面間距：251cm（內含車位框線） ②左側樓梯間牆面延伸凸出至車道：208cm ③車位左側全部為樓梯間牆面。 ④車位右側柱面自框線起向後延伸280cm	Porsche-Cayenne 【C】 · 規格（2020款） 車寬：1983mm 車長：0000-0000mm · 車位寬寬扣除車寬後剩餘空間：52.70cm · 平均各側：26.35cm · 扣除門厚（10-20cm） ①各側剩餘空間： 16.35- 6.35cm ②單側最大空間： 42.70-32.70cm · 【參考數據】 判決書A4紙規格： 29.7cm x21.0cm	【112.03.22鑑定報告】 （行向：向左） · C 車迴轉半徑為5.95公尺，車頭（正面）入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之左側牆面約4.0公尺（道寬扣除車寬，5960mm-1983mm），行進並轉向至約66.8度時交予停車位右側牆壁發生碰撞。	【112.03.22鑑定報告】 （行向：向右逆向） 1.C 車迴轉半徑為5.95公尺，車尾（倒車）入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之右側牆面約2.6公尺，行進並轉向至駛入停車位。 2.當C 車駛入停車位時與停車位右側牆壁間格距離為0公分（不含車側後視鏡），C 車與左側牆壁間隔距離為56公分。 【112.11.03補充鑑定】 （行向：向左） · C 車迴轉半徑為5.95公尺，車尾（倒車）入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之右側牆面約70公分，行進並轉向至約77.1度時將與停車位右側牆壁發生碰撞。
蘇崑銘	【B3-429】 · 車位規格：同上 · 車道車道：同上 · 鑑定實測：同上	Lexus-ES200 【B】 · 規格（2020款） 車寬：1865mm 車長：4975mm · 車位寬寬扣除車寬後剩餘空間：64.50cm · 平均各側：32.25cm · 扣除門厚（10-20cm） ①各側剩餘空間： 22.25-12.25cm ②單側最大空間： 54.50-44.50cm	【112.03.22鑑定報告】 （行向：向左） · B 車迴轉半徑為5.8公尺，車頭（正面）入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之左側牆面約4.1公尺（道寬扣除車寬，5960mm-1865mm），行進並轉向至約70度時交予停車位右側牆壁發生碰撞。	【112.03.22鑑定報告】 （行向：向右逆向） 1.B 車迴轉半徑為5.8公尺，車尾（倒車）入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之右側牆面約2.6公尺，行進並轉向至駛入停車位。 2.當B 車駛入停車位時與停車位右側牆壁間格距離為0公分（不含車側後視鏡），B 車與左側牆壁間隔距離為63公分。 【112.11.03補充鑑定】 （車輛行向：向左） · B 車迴轉半徑為5.8公尺，車尾（倒車）入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之右側牆面約80公分，行進並轉向至約75.9度時將與停車位右側牆壁發生碰撞。
陳乾丞	【B4-129】	Honda-CRV 【A】	【112.03.22鑑定報告】 （行向：向左）	【112.03.22鑑定報告】 （行向：向右逆向）

王禎鞠	<ul style="list-style-type: none"> 車位規格：同上 鑑定實測：同上 	<ul style="list-style-type: none"> 規格(2020款) 車寬：1855mm 車長：4625mm-4630mm 車位寬寬扣除車寬後剩餘空間：65.50cm 平均各側：32.75cm 扣除門厚(10-20cm) ①各側剩餘空間：22.75-12.75cm ②單側最大空間：55.50-45.50cm 	<ul style="list-style-type: none"> A車迴轉半徑為5.5公尺，車頭(正面)入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之左側牆面約4.1公尺(道寬扣除車寬，5960mm-1855mm)，行進並轉向至約77.5度時交予停車位右側牆壁發生碰撞。 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A車迴轉半徑為5.5公尺，車尾(倒車)入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之右側牆面約2.6公尺，行進並轉向至駛入停車位。 2.當A車駛入停車位時與停車位右側牆壁間格距離為0公分(不含車側後視鏡)，A車與左側牆壁間隔距離為63公分。 【112.11.03補充鑑定】(行向：向左) 1.A車迴轉半徑為5.5公尺，車尾(倒車)入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之右側牆面約1.2公尺，行進並轉向至駛入停車位。 2.當A車駛入停車位時與停車位右側牆壁間格距離為0公分(不含車側後視鏡)，A車與左側牆壁間隔距離為40公分。
被告	<p>【被告實測影像】</p> <p>(一)以TOYOTA-RAV4 順向倒車入庫</p> <p>(二)B3-429、B4-129實測：</p> <ul style="list-style-type: none"> 約於1分鐘停入(惟車頭有侵入前方對向車位) 停入後，車輛右輪外側與柱牆約車位框線寬2倍距離(約右側後視鏡之寬度。依卷內照片車位框線11cm，本院卷(一)，P.109)。 男性駕駛開門下車後，雖有正面與車輛並立但側身離開(依右欄數據該空間約42.5cm)。 	<p>TOYOTA-RAV4 2.0【D】</p> <ul style="list-style-type: none"> 規格(2020款) 車寬：1855mm 車長：4600mm 車位寬寬扣除車寬後剩餘空間：65.50cm 平均各側：32.75cm 扣除門厚(10-20cm) ①各側剩餘空間：22.75-12.75cm ②單側最大空間：55.50-45.50cm 	<p>【112.03.22鑑定報告】(行向：向左)</p> <ul style="list-style-type: none"> D車迴轉半徑為5.5公尺，車頭(正面)入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之左側牆面約4.1公尺(道寬扣除車寬，5960mm-1855mm)，行進並轉向至約77.5度時交予停車位右側牆壁發生碰撞。 	<p>【112.03.22鑑定報告】(行向：向右逆向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.D車迴轉半徑為5.5公尺，車尾(倒車)入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之右側牆面約2.6公尺，行進並轉向至駛入停車位。 2.當A車駛入停車位時與停車位右側牆壁間格距離為0公分(不含車側後視鏡)，D車與左側牆壁間隔距離為63公分。 【112.11.03補充鑑定】(車輛行向：向左) 1.D車迴轉半徑為5.5公尺，車尾(倒車)入庫時後輪軸中心延長線之旋轉中心距離行車方向之右側牆面約1.2公尺，行進並轉向至駛入停車位。 2.當D車駛入停車位時與停車位右側牆壁間格距離為0公分(不含車側後視鏡)，D車與左側牆壁間隔距離為40公分。
備註				
<p>◎【112.03.22 鑑定報告】(車頭正向入庫，依車道行向(向左)；車尾倒車入庫，自車道逆向(向右))</p> <p>【112.03.22(112)中北法秀字第03027號函】</p> <p>第三章 鑑定標的之調查研究暨結果</p> <p>第一節 鑑定理論與原則(略)</p> <p>第二節 鑑定假設及限制</p> <p>第三節 系爭車輛之轉向基礎</p> <p>壹、車輛內輪差之定義：</p> <p>內輪差(Difference of Radius between Inner Wheels)為車相轉彎時，前後車輪的行經軌跡之差距，即前內輪的轉彎半徑與後內輪的轉彎半徑之差。內輪差之變異因素包含軸距與轉向角度，軸距是指前輪中心點至後輪軸中心點間的長度，轉向角度是指透過轉動方向盤，經機械構造促使前車輪改變方向的角度。而前、後輪軸距越大，則內輪差越大；轉彎角度越大，則內輪差越大，故前、後車輪的運動軌跡並不重疊。</p> <p>貳、倒車入庫之基礎理論：</p> <p>倒車入庫係指以油門口剎車踏板控制車輛後退的速度，並同時藉由方向盤控制車輛轉向，使車輛以弧形之路線接近停車格並同時修正車身角度，使車身縱線能夠與停車位置之縱線相重疊，最後以直線後退行駛，使車輛駛入停車位置中。其中假以(xf, yf)為倒車入庫的目標停車點；(xi, yi)為倒車入庫轉彎弧線起點；而(x0, y0)表示轉彎半徑的中心點，倒車路徑示意如下圖：</p> <p>參、小型汽車轉向限制：</p> <p>(一)車頭(正面)入庫主要以前輪進行轉向動作，後輪為從動輪，並受到車輛最小迴轉半徑所限制，換言之，輪子最大允許轉向角度與最小轉彎半徑成反比，轉向角度愈大，則迴轉半徑就愈小。最小迴轉半徑與汽車軸距成正比，因而車輛前輪軸中心點到後輪軸中心點之間距愈大，轉彎半徑就會愈大，造成車輛過彎時最大允許轉向角度受到限制。</p> <p>(二)車頭(正面)入庫時車輛初始位置為貼近對向車道，後輪軸中心延長線延伸至行車方向之左側牆壁作為旋轉中心，以最大的轉向角度駛入停車位，倒車入庫時汽車初始位置為靠近行車方向之右側牆壁，以後輪軸中心延長線延伸至右側牆壁作為旋轉中心，以最大轉向角度倒車進停車位。</p> <p>第四節 系爭車輛轉向之模擬分析</p> <p>壹、系爭車輛轉向之模擬分析(數據參見上表)</p> <p>貳、小結：</p> <p>一、經彙整本案鑑定標的一系爭車輛模擬以車頭(正面)入庫與、車尾(倒車)入庫方式駛入停車位之模擬結果，說明如下：</p> <p>(一)車頭(正面)入庫：(數據同上表)</p> <p>(二)車尾(倒車)入庫：(數據同上表)</p> <p>二、車頭(正面)入庫：系爭車輛以車頭(正面)入庫方式駛入停車位，車輛後輪軸中心延長線之旋轉中心為行車方向之左側牆面，以兩者距離為4.0公尺至4.1公尺，作最大的轉向角度駛入系爭停車位，基於距離限制與轉向角度所生內輪差效應，系爭車輛轉向角度為66.8度至77.5度間，內側車身會接觸到停車位右側牆壁，故系爭車輛無法以車頭(正面)入庫方式一次性駛入系爭停車位。</p> <p>三、車尾(倒車)入庫：系爭車輛以車尾(倒車)入庫方式駛入停車位，車輛後輪軸中心延長線之旋轉中心為行車方向之右側牆面，以兩者距離為2.6公尺，作最大轉向角度進行轉彎倒車，系爭車輛得分一次性駛入系爭停車位。經，模擬計算後可知，當系爭車輛駛入系爭停車位與停車位右側牆壁間隔距離為0公分時(不含車側後視鏡)，系爭車輛與左側牆壁間隔距離僅為56至63公分。</p> <p>第四章 鑑定標的之鑑定分析</p> <p>第一節 鑑定事項之研判</p> <p>壹、鑑定事項：</p> <p>被告興富發建設有限公司之上東城建築地下2樓編號725停車位、地下3樓編號429停車位、地下4樓編號129停車位，其設置是否符合相關建築法令？能否實際駕駛車輛正常停放？是否有必須侵入對向車位始能停放或駛出之情況？又停放車輛後，是否有駕駛或乘客出入困難之情形？</p>				

	<p>貳、一次性駛入系爭停車位模擬結果： 一、車頭（正面）入庫：（數據同上表） 二、車尾（倒車）入庫：（數據同上表）</p> <p>參、鑑定分析： 一、系爭停車位之尺寸規格：依本院現場勘查之結果，系爭停車位大小寬度約為2.5公尺(M)、長度為5.5公尺(M)，與臺南市政府工務局(106)南工造字第03170號使用執照核准圖（下稱核准圖），即地下二層平面圖所揭示系爭停車位（725車位、429車位及129車位）為標記④之尺寸寬度為2.5公尺(M)、長度為5.5公尺(M)，兩者構成相符。</p> <p>二、系爭停車位配置特徵： (一)核准圖：系爭停車位（725車位、429車位、129車位）長邊二側，一側鄰接牆壁（標示藍色虛線外框）並延伸至停車位短邊外、一側無鄰接牆壁而為鄰接柱體（標示綠色虛線外框）。</p> <p>(二)現場勘查結果：以725車位量測紀錄可知，系爭停車位長邊二側，一側鄰接牆面之長度約為7.6公尺(M)，並凸伸至停車位短邊外約2公尺(M)，且大於車位長度5.5公尺(M)；一側無鄰接牆壁，自車道處起長邊鄰接一柱體之長度為2.8公尺(M)。</p> <p>三、系爭停車位之現況分析： (一)系爭停車位之尺寸：依據核准圖所揭示系爭停車位尺寸與本院現場勘查之結果，系爭停車位大小寬度約為2.5公尺(M)、長度為5公尺(M)，此等符合建築技術規則建築設計施工編第60條第1項第1款「停車位大小寬度為2.5公尺(M)、長度為5.5公尺(M)」。</p> <p>(二)系爭停車位之停放方式：就系爭車輛以車頭（正面）入庫、車尾（倒車）入庫作一次性駛入系爭停車位之運行軌跡模擬分析。</p> <p>1.車頭（正面）入庫：基於系爭停車位之車道寬5.96公尺(M)，在系爭車輛之駛入車道一側且外側車身鄰接對向停車位，因系爭車輛之不同車寬、軸距與迴轉半徑等限制條件，使得系爭車輛內側車身至系爭停車位之車道間距分別為4公尺(M)至4.1公尺(M)，以及系爭車輛之迴轉半徑分別為5.5公尺(M)至5.95公尺(M)等既有資訊，當系爭車輛以車頭（正面）入庫方式作一次性駛入系爭停車位時，系爭車輛轉向角度分別在66.8度至77.5度間，其內側車身會碰觸到停車位右側牆壁，故系爭車輛之車頭無法以車頭（正面）入庫方式一次性駛入系爭停車位。換言之，若系爭車輛之車寬、軸距與最小迴轉半徑條件不變時，系爭停車位之車道寬度不足使系爭車輛採正面入庫方式作一次性駛入停車位，而無法免除可能侵入對向車位始能駛入之情況。</p> <p>2.車尾（倒車）入庫：系爭車輛之車尾得以倒車入庫方式一次駛入系爭停車位，則可免除可能侵入對向車位始能駛入之情況。然，系爭停車位之長度為5.5公尺(M)，於車位長邊左側鄰接有7.6公尺(M)牆面，長邊右側鄰接有2.8公尺(M)柱體，基於系爭車輛以倒車入庫方式駛入停車位時，使得系爭車輛之車頭、車身二側鄰接牆面與柱體。又依模擬評估所得數據可知，當系爭車輛之單側車身緊迫單側柱體或牆壁時（即間隔距離為0公分，不含車側後視鏡），系爭車輛之車身與另一個牆壁或柱體間距為56至63公分，在考量系爭車輛之單側車身計入車側後視鏡寬度時（即收起車側後視鏡之間隔距離為10至20多公分不等），使得系爭車輛之另一個車身與牆壁或柱體間距必然小於56至63公分，又，以系爭車輛完成停放系爭停車位時，因系爭車輛開啟車門之車門厚度大小，也將縮減人員上下車空間與距離。是故，系爭停車位得以倒車入庫方式一次性駛入系爭停車位，使系爭車輛停放於系爭停車位內，然，系爭車輛一側車身緊迫貼近於牆壁或柱體、另一側車身與牆壁或柱體形成狹小隘巷型態之空間限制，造成人員上下車之阻礙增加與緊貼壁面之行動限制，而無法滿足人員上下車便利性。</p> <p>3.縱使系爭車輛採取車頭（正面）入庫之非一次性駛入停放系爭停車位後，由於系爭停車位之車道間距大小與二側長邊上牆壁之屏障限制，以及系爭車輛之軸距與迴轉半徑之既有條件下，當系爭車輛處於車頭入庫停放狀態下，無法以倒車出庫方式作一次性駛出停車位，而無法免除可能侵入對向車位始能駛出之情況。反之，系爭車輛之車尾得以倒車入庫方式一次性駛入系爭停車位，自當得以車頭正面出庫方式作一次性駛出停車位，且可免除可能侵入對向車位始能駛出之情況。</p> <p>四、綜上所述，本院現場勘查系爭停車位之尺寸符合核准圖所揭示停車位尺寸結果，且符合建築技術規則建築設計施工編第60條第1項第1款「停車位大小寬度為2.5公尺(M)、長度為5.5公尺(M)」。</p> <p>但依據系爭車輛轉向模擬分析結果可知，系爭車輛僅有倒車入庫之停車方式始得一次性駛入系爭停車位內，而免除可能侵入對向車位始能駛入之情況。即使系爭車輛得以停放於系爭停車位內，但系爭車輛之一側車身緊迫單側柱體或牆壁、另一側車身與牆面或柱體形成狹小隘巷型態之空間限制，造成人員上下車之阻礙增加與行動限制之進出不便。</p> <p>參、補充說明： 審酌建築技術規則建築設計施工編第60條為訂定標準停車空間大小之數據，並非依不同車輛之車長、車寬尺寸採取不同級別，用以分類規範車與車、車位端、車與牆或車道寬之間距大小，又，近年來車輛尺寸外形均有變異，在不考慮人員上下車空間與車輛一次性迴轉需求，系爭停車位寬度2.5公尺(M)、長度5.5公尺(M)仍可停放車輛，則須藉由相鄰車位之鄰接空間（即車身與車身間），提供人員於鄰接空間內上下車。</p> <p>第二節 鑑定結論</p> <p>壹、本案由囑託單位臺灣臺南地方法院民事庭於民國111年06月29日南院武民論110訴字第1491號囑託函，囑託本院就上開囑託函內容所載系爭車位規格瑕疵於民國112年07月19日實際完成上開囑託函文鑑定事項，鑑定結論如下： 一、本件系爭停車位停車空間尺寸與相對應車道尺寸符合使用執照核准圖所揭示地下二層、三層與四層平面圖，以及建築技術規則建築設計施工編第60條第1項第1款（停車位大小寬度為2.5公尺、長度為5.5公尺）。</p> <p>二、依據系爭車輛轉向模擬分析結果，系爭車輛僅有倒車入庫之停車方式始得一次性駛入系爭停車位內，而免除可能侵入對向車位始能駛入之情況。又，系爭車輛得以停放於系爭停車位內，但系爭車輛之一側車身緊迫單側柱體或牆壁、另一側車身與牆面或柱體形成狹小隘巷型態之空間限制，造成人員上下車之阻礙增加與行動限制之進出不便。</p> <p>貳、以上分析結果，係依據現場勘查結果及囑託單位提供之相關資料暨本院研究人員竭盡心力所完成，敬請惠予參考暨賜教。</p> <p>◎【112.11.03 補充鑑定】（就車尾倒車入庫，依車道行向〈向左〉補為鑑定） 【112.11.03(112)中北法宥字第11001號函】</p> <p>一、經彙整本案鑑定標之一系爭車輛模擬以車頭（正面）入庫與、車尾（倒車）入庫方式駛入停車位之模擬結果，說明如下： (一)車頭（正面）入庫：（數據同上） (二)車尾（倒車）入庫：（數據同上）</p> <p>二、車頭（正面）入庫：系爭車輛以車頭（正面）入庫方式駛入停車位，車輛後輪軸中心延長線之旋轉中心為行車方向之左側牆面，以兩者距離為4.0公尺至4.1公尺，作最大的轉向角度駛入系爭停車位，基於距離限制與轉向角度所生內輪差效應，系爭車輛轉向角度為66.8度至77.5度間，內側車身會碰觸到停車位右側牆壁，故系爭車輛無法以車頭（正面）入庫方式一次性駛入系爭停車位。</p> <p>三、車尾（倒車）入庫：系爭車輛以車尾（倒車）入庫方式駛入停車位，車輛後輪軸中心延長線之旋轉中心為行車方向之右側牆面，以兩者距離為0.7公尺至1.2公尺，作最大轉向角度進行轉彎倒車，系爭車輛得分一次性駛入系爭停車位。經，模擬計算後可知，經，模擬計算後可知，當系爭車輛A和D駛入系爭停車位與停車位左側牆壁間隔距離僅為40公分（不含車側後視鏡），系爭車輛B和C於轉向角度為75.9度至77.1度間，後側車身會碰觸到停車位右側牆壁之前端，故僅系爭車輛A和D得以一次性駛入系爭停車位，而系爭車輛B和C則無法以車尾（倒車）入庫方式一次性駛入系爭停車位。</p> <p>◎【113.03.08 補充鑑定】（假設「無本件停車位左前側車道上之梯間建物牆面」之模擬結果） 【113.03.08(113)中北法宥字第0312號函】</p> <p>[本院函請補鑑定事項] 依現有資料，請補查復以下事項： 1.如本件停車格位無左前側建物（即無鑑定報告P.42之208cm梯間建物牆面與建物，即如鑑定報告P.15之該停車格（A）右側之726(B)、727(A)、728(A)之停車格前方兩側均無建物阻擋情形），鑑定各車輛是否可「一次性」為車頭正面停入、車尾倒車入庫？（如無法一次性停</p>
--	--

	<p>入，最少須幾次操作始能停入)</p> <p>2. 本次鑑定係以該車道前目前行車方向所為鑑定，如本件停車位車道改以相反方向行車，本件各車位是否可供鑑定各車輛是否可「一次性」為車頭正面停入、車尾倒車入庫？(如無法一次性停入，最少須幾次操作始能停入)</p> <p>[函復] (說明(三)部分；兩造聲請補鑑定部分，經該所函復說明已於前鑑定報告記載部分從略)</p> <p>(三)說明四之補查事項：</p> <p>1. 詳見報告書第42頁，假以去除系爭停車位725(A)前方左側之梯間建物牆面(208cm)，尚有系爭停車位725(A)左右兩側建物牆面(552cm、280cm)為評估條件。</p> <p>(1)車頭(正面)入庫：系爭車輛A、B、C、D採車頭(正面)入庫之結果，可詳見報告書第27頁至37頁壹之一至六之(一)車頭(正面)入庫示意及結果，與113年11月02日第11001號函附件壹之一至六之(一)車頭(正面)入庫示意及結果【本判決註：依各頁圖示之行車方向：向左/順向行駛】。基於系爭車輛旋轉中心為行車方向之左側牆面，自車道右側(4.0公尺至4.1公尺)作最大的轉向角度駛入系爭停車位，因車道寬度距離限制與轉向角度所生內輪差效應，系爭車輛轉向角度為66.8度至77.5度間，內側車身會碰觸到停車位前方之右側牆壁(280cm)，故系爭車輛無法以車頭(正面)入庫方式一次性駛入系爭停車位。</p> <p>(2)車尾(倒車)入庫：參酌報告書第28、30、32、34、36、38頁車尾(倒車)入庫示意及結果【本判決註：依各頁圖示之行車方向：向右/逆向行駛】，假以系爭停車位725(A)左右兩側建物牆面起點相同，基於車輛左右向之改變不會變更大轉向角度，且無改變車道寬度距離限制，在系爭車輛與牆面距離均為2.6公尺，作最大轉向角度進行轉彎倒車，系爭車輛得以一次性駛入系爭停車位。</p> <p>2. 逆向行車，在系爭停車位725(A)前方左側之梯間建物牆面(208cm)與左右兩側建物牆面(552cm、280cm)為評估條件。</p> <p>(1)車頭(正面)入庫：系爭停車位725(A)前方左側之梯間建物牆面(208cm)之凸設型態，當系爭車輛旋轉中心為行車方向之右側牆面，採順向行車之條件(自車道右側4.0公尺至4.1公尺作最大的轉向角度一次性駛入系爭停車位)【本判決註：向左/順向行駛】，在沒有改變車道寬度距離限制與轉向角度所生內輪差效應，以順向行車結果可知內側車身會碰觸到停車位前方之左右側牆壁之相對位置，自當無免除會碰觸到凸設於系爭停車位725(A)前方左側之梯間建物牆面(208cm)，故系爭車輛無法以車頭(正面)入庫方式一次性駛入系爭停車位。</p> <p>(2)車尾(倒車)入庫：系爭車輛採車尾(倒車)入庫之結果，可詳見報告書第28、30、32、34、36、38頁車尾(倒車)入庫示意及結果【本判決註：依各頁圖示之行車方向：向右/逆向行駛】，系爭車輛得以車尾(倒車)入庫方式一次性駛入系爭停車位。</p> <p>3. 行駛次數：</p> <p>(1)不論去除系爭停車位725(A)前方左側之梯間建物牆面(208cm)或系爭車輛採逆向行車之車頭(正面)入庫方式均無法一次性駛入系爭停車位，其因車道寬5.96公尺(M)、車格寬度(250cm)與二側長邊上牆壁(208cm+552cm、280cm)之屏障限制，以及系爭車輛之軸距與迴轉半徑之既有固定條件，而無法通過系爭停車位前方與兩側障礙物。</p> <p>(2)實務上系爭車輛駛入系爭停車位操作過程，受到任意形式之行駛操作條件而有不同路徑變化，包含起始、中繼與終點位置之前進倒退、轉向角度、迴轉方式、行駛速度、行駛長度所組成之行車路徑，而行駛操作條件無法經由預防矯正之行駛方式、通用定則之操作程序，得以全數適用不同車款車輛行駛時，預估任意路徑以求得既有行駛次數，特此說明。</p> <p>(3)舉例，在系爭車輛無法以車頭(正面)入庫方式一次性駛入系爭停車位時，假以系爭車輛旋轉中心為行車方向之左側牆面，得於系爭車輛接近而未觸及系爭停車位前方凸設之左側牆面(如圖說上行車旋轉至45度角)時，得採任意形式之倒車拉正(迴避拉正之一種行駛方式)作為車頭(正面)入庫方式。倒車拉正包含有任意形式之行進方向(單一倒退或倒退又前進之組合)、行駛長度(行進距離長短)、轉向角度大小(單一轉向或複合式轉向)與行駛速度(滑移距離)等不同組合之路徑(如複數直線或複數直線與曲線之組合)。倘若採取任意形式之迴避拉正方式(如前進拉正或倒車拉正)進行各種系爭停車位之運行軌跡模擬分析與結果經本院初步評估後，除系爭停車位兩側既有屏障之數據外，必須個別對不同系爭車輛之不同規格資訊(車長、車寬、軸距、迴轉半徑等等)，並採用複數項不同行駛變因之各種組合(行進方向、行駛長度、轉向角度與行駛速度等)與複數項不同形狀之迴避拉正路徑(前進後退之直線或複數直線與曲線之組合)，此將可能花費冗長時間與龐大費用。</p> <p>(4)因本件系爭停車位兩側之屏障限制，而阻卻系爭車輛一次性駛入之車頭(正面)入庫方式，然而滿足車頭(正面)入庫之迴避拉正路徑既無固定起點終點、形狀限制而非不可變異，在無精確限制迴避拉正方式與詳細參數，則無法利用系爭車輛規格之單一條件得以生成不同行駛次數之各種組合行駛方式與結果。</p>
--	--

附表三：綜合條件整理表 (112.03.22 鑑定報告、112.11.03 補充鑑定、113.03.08 補充鑑定、被告實測影像)

車型	依現有車道狀況停車 (本件車位左側樓梯牆面延伸至車道之208cm 樓梯間牆面)				假設本件車位左前側無樓梯間凸出牆面	
	順向(向左) - 車頭正面入庫	順向(向左) - 車尾倒車入庫	逆向(向右) - 車頭正面入庫	逆向(向右) - 車尾倒車入庫	(順向-向左) - 車頭正面入庫	(順向-向左) - 車尾倒車入庫
Porsche-Cayenne 【C】	· 無法一次性 · 左轉至66.8度 左車身碰右柱面 (112.03.22鑑定)	· 無法一次性 · 左轉至77.1度 左車身碰左側樓梯間牆面轉角 (112.11.03鑑定)	· 無法一次性 · 左車身碰左側樓梯間牆面轉角 (113.03.08鑑定)	· 可一次性 · 右側0 cm可停入 左側56cm (112.03.22鑑定)	· 無法一次性 同112.03.22鑑定 (113.03.08鑑定)	· 可一次性 · 與112.03.22 鑑定 逆向車尾進車入庫 相同模擬結果 (113.03.08鑑定)
Lexus-ES200 【B】	· 無法一次性 · 左轉至70度 左車身碰右柱面 (112.03.22鑑定)	· 無法一次性 · 左轉至75.9度 左車身碰左側樓梯間牆面轉角 (112.11.03鑑定)	· 無法一次性 · 左車身碰左側樓梯間牆面轉角 (113.03.08鑑定)	· 可一次性 · 右側0 cm可停入 左側63cm (112.03.22鑑定)	· 無法一次性 同112.03.22鑑定 (113.03.08鑑定)	· 可一次性 · 與112.03.22 鑑定 逆向車尾進車入庫 相同模擬結果 (113.03.08鑑定)
Honda-CRV 【A】	· 無法一次性 · 左轉至77.5度 左車身碰右柱面 (112.03.22鑑定)	· 可一次性 · 右側0 cm可停入 左側40cm (112.11.03鑑定)	· 無法一次性 · 左車身碰左側樓梯間牆面轉角 (113.03.08鑑定)	· 可一次性 · 右側0 cm可停入 左側63cm (112.03.22鑑定)	· 無法一次性 同112.03.22鑑定 (113.03.08鑑定)	· 可一次性 · 與112.03.22 鑑定 逆向車尾進車入庫 相同模擬結果 (113.03.08鑑定)
TOYOTA-RAV4 2.0 【D】	· 無法一次性 · 左轉至77.5度 左車身碰右柱面 (112.03.22鑑定)	【鑑定模擬】 · 可一次性 · 右側0 cm可停入 左側40cm (112.11.03鑑定) 【被告實測影像】 (參見附表二) · 1分鐘內數次操控 · 駕駛可停入並下車 右側離柱面22cm	· 無法一次性 · 左車身碰左側樓梯間牆面轉角 (113.03.08鑑定)	· 可一次性 · 右側0 cm可停入 左側63cm (112.03.22鑑定)	· 無法一次性 同112.03.22鑑定 (113.03.08鑑定)	· 可一次性 · 與112.03.22 鑑定 逆向車尾進車入庫 相同模擬結果 (113.03.08鑑定)

(續上頁)

		左側離牆面42.5cm				
--	--	-------------	--	--	--	--

01
02
03
04
05
06
07
08

上為正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須附繕本），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 115 年 2 月 24 日
書記官 林怡芳