臺灣高等法院民事判決

109年度上字第175號

上　訴　人　吳家畦

被　上訴人　博達汽車股份有限公司

000000000000000000

000000000000000000

兼　上一人

法定代理人　張麗玉

共　　同

訴訟代理人　葉至上律師

　　李佳霖律師

上列當事人間請求返還買賣價金等事件，上訴人對於中華民國108年11月22日臺灣士林地方法院106年度訴字第1495號第一審判決提起上訴，本院於109年5月20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、上訴人主張：伊向被上訴人博達汽車股份有限公司（下稱博達公司）購買本田ODYSSEY 汽車1 輛（車牌號碼000-0000號，下稱系爭車輛），並簽署車輛訂購合約（下稱系爭契約），買賣價金為新臺幣（下同）160 萬9800 元，於民國105 年7 月24日交車後，伊於駕駛時發現系爭車輛向右偏行，於同年8 月11日至博達公司進行1000 公里保養時反應，但技師未以定位機台檢測，逕調整前束角，偏行現象仍存，於同年月27日定位並由該公司人員試駕檢查，但試駕後其表示偏行係因道路設計所致，屬正常情形，嗣於105 年11月25日再由博達公司人員檢修並對調左右前輪後試車，但仍偏行，且該人員稱係道路因素所致，同年月30日訴外人台灣本田汽車股份有限公司（下稱本田公司）指派人員測試系爭車輛及檢查變速箱，106 年3 月25日系爭車輛因輪胎遭鐵釘

刺入，伊請輪胎公司處理，該公司技師發現系爭車輛存有向右偏行現象，將輪胎不規則對調後路試仍存偏行，顯見偏行情形非輪胎或道路設計因素所致，伊去電博達公司客戶關係經理排定同年4 月14日由技術長檢修，該次檢修二次路測，伊回程駕駛時仍有偏行情況，再定同年6 月5 日由本田公司技師以校調方式檢修，但試車時偏行現象仍存，且因路況不同向左或右偏移，技師討論後認係方向機問題，乃再定同年月12日進廠更換，同年月14日路駕試車偏行狀況仍存，系爭車輛乃留廠另由本田公司資深講師級技師以校調方式續修，同年月16日再試車時，系爭車輛仍因不同車道、不同路況發生向左或右偏行情形。伊於106 年3 月19日提出更換新車要求，為博達公司拒絕，復於同年6月26日以存證信函通知博達公司及本田公司要求換車或退車退款，同年7 月3 日博達公司客戶關係經理電告公司願意換車，嗣竟又只同意續修，伊於同年月31日再與客戶關係經理確認，博達公司仍只同意續修而不願換車。系爭車輛因於行駛時產生偏行情形，有致生命安全陷於危險之虞，伊業與博達公司解除系爭契約，博達公司應返還買賣價金160 萬9800 元，並賠償如原審判決附表（下稱附表）1 至4 所示金額合計8 萬3720 元，及懲罰性賠償金41萬8600元，被上訴人張麗玉（與博達公司下合稱被上訴人）為博達公司負責人，亦應與博達公司就伊所受前開8 萬3720 元損害，負連帶賠償責任。爰依民法第259條第1、2款、第184條、第191條之1第1項、第4項、第216條、第195條第1 項前段、第28條、第273條、公司法第23條第2項及消費者保護法（下稱消保法）第7條、第8條第1項、第9條、第51條、 第48條第2 項規定，擇一有利求為命㈠博達公司給付伊上訴人160 萬9800 元，及自105年7月12日起至清償日止，按年息5%計算之利息，㈡被上訴人應連帶給付伊8 萬3720 元，㈢博達公司應給付伊41萬8600 元之判決。原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服，提起上訴。上訴聲明：㈠原判決廢棄；㈡博達公司應給付上訴人160 萬9800

元，及自105年7月12日起至清償日止，按年息5%計算之利息；㈢被上訴人應連帶給付上訴人8 萬3720 元；㈣博達公司應給付上訴人41萬8600 元；㈣請准宣告為減免擔保之假執行。

二、被上訴人則以：系爭車輛於105 年7 月24日交車後固定回廠保養，同年11月29日因遭撞擊，而由博達公司維修廠自同年12月7 日至106 年1月23日進行修繕，系爭車輛出廠前之檢測偏滑度左右前輪均僅為每公里正1 公尺，合於法規每公里正負5 公尺之標準，且經技師多次檢修並未發現上訴人所指之偏行現象，經技師陪同試駕，始知上訴人所指偏行現象乃於系爭車輛行進間兩手放開方向盤之操作狀況下，車輛因路況而有自動轉向及偏行之情形，上訴人竟堅稱此偏行即屬博達公司應擔保物之瑕疵，基於使客戶滿意，博達公司乃再於同年6 月12日以專案保固方式為系爭車輛更換動力轉向機齒輪箱，上訴人仍堅稱系爭車輛存有偏行瑕疵，惟系爭車輛出廠時已符合法規檢測標準，合於當代科技水準可達到之車輛安全性，上訴人自不得請求解除契約，返還買賣價金，亦不得請求損害賠償及懲罰性賠償金；若認上訴人之請求為有理由，上訴人自交車至今，已使用系爭車輛逾1095日，獲有使用系爭車輛租金之利益，依每日租金1970元計算，為215萬7150元，伊得依民法第216 條之1 、第179條、第259 條第3款之規定，與上訴人本件之請求為抵銷等語，資為抗辯。並答辯聲明：㈠上訴駁回；㈡如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、查，上訴人向博達公司購買系爭車輛，並簽立系爭契約，買賣價金為160 萬9800 元，於105 年7 月24日交車，系爭車輛曾於同年11月29日遭後車撞擊，現由上訴人保管使用之事實，為兩造所不爭執（見本院卷第126、141、181、206頁），復有系爭契約、統一發票、匯款委託書/取款憑條為據（見原審卷第19至23頁），堪信為真實。

四、系爭車輛於交車時是否存有向右偏行之瑕疵？

㈠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。是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。查，上訴人主張系爭車輛於交車時存有向右偏行之瑕疵，為被上訴人否認，自應由上訴人就前開有利於己之主張，負舉證責任。

㈡上訴人雖主張系爭車輛檢驗結果縱合於法規標準，亦不代表無偏行現象云云。惟按汽車申請牌照檢驗或定期檢驗之項目及標準，係依道路交通安全規則第39條或第39條之1 規定辦理，目前汽車前輪測滑度標準值，依交通部98年6 月2 日交路字第0980029615號函示，為左右前輪各不得超過每公里正負5 公尺，有交通部公路總局108 年7 月16日路監車字第1080083432號函暨檢附相關資料可據（見原審卷㈡第156 至157 頁）；又系爭車輛出廠後，於105 年7 月12日由交通部委託東立物流股份有限公司臺北港分公司代辦新車檢驗，系爭車輛前輪定位左右輪偏滑度檢驗結果，每公里均為正1 公尺（原判決就左輪部分誤載為負5 公尺），亦有牌照檢驗紀錄表可參（見原審卷㈠第95頁），則依上開牌照檢驗紀錄表所載，系爭車輛前輪定位左右輪偏滑度測試，均具前開所定每公里正負5 公尺之合格標準，應認符合當代科技水準可達到之車輛行車安全性乙情，復有臺灣區汽車修理工業同業公會（下稱汽修公會）108 年9 月25日台區汽工（宗）字第108244號函在卷可稽（見原審卷㈡第199 頁），足見系爭車輛於交車時之前輪定位偏滑度測試，合於標準而符行車安全性，故被上訴人抗辯系爭車輛於交車時無上訴人所指之偏行現象，應值採信。

㈢上訴人雖再舉汽修公會鑑定報告為據，主張系爭車輛交車時存有偏行瑕疵，於105年11月29日系爭車輛遭撞擊時，車輛依序前進，車速不快，即便有損傷，亦不致過於嚴重云云。

惟查，系爭車輛於105 年7 月24日交車後，於同年11月29日因遭受外力自後方撞擊，自105年12月7 日至106 年1月23日於博達公司內湖廠進行維修，工項包括：後保險桿、行李箱蓋組件、左右尾燈、後擋風玻璃、後底鈑、左右大樑、後箱嵌鈑、校正台、玻璃膠、車身膠、左右後葉子板等鈑金拆裝、部分零件更換及車體塗裝，嗣由承保系爭車輛任意險之明台產物保險股份有限公司（下稱明台公司）全額理賠維修費14萬7161元，有明台公司108 年3 月15日明車業字第1080000359號函暨檢附理算報告書、系爭車輛維修車歷可據（見原審卷㈠第82至85頁、原審卷㈡第67至70頁），上訴人就此不為爭執（見原審卷㈡第83頁、本院卷第126頁），並提出系爭車輛遭撞擊時之行車記錄器供參（見原審卷㈡第78頁光碟），是依前開工項及報修費用之內容，足見系爭車輛確因遭撞擊致需進行維修與車身結構相關之工項，其受損顯非輕微。又觀諸汽修公會鑑定報告之結論略以：「本車底盤相關系統及車身結構等之各項鑑定，發現車身底板之相關量測點及右側輪之軸距呈現有異常情形，因此可研判是造成本車之左前輪胎異常磨損及車輛偏行之可能原因」、「本車於2016/12/07 日（里程數5347 公里）進廠進行車身後方金屬鈑件之維修工項，且依維修工單之工作項目內容，可得知此次之鈑金維修屬較大型之撞擊事故所致，因此在進行鈑金維修過程中，有未將其損壞之部位完全校正至標準值時，故如未將底板之相關量測點及右側輪軸距之量測結果進行校正，並符合原廠之標準值，而直接採取車輪定位來進行車輛行使偏行之校正，應無法達到可正常使用之標準」等語（見外放鑑定報告第22頁），足見維修工單之工作項目內容，有關鈑金維修係因較大型之撞擊事故所致，非交車時所存之瑕疵；參以汽修公會108 年7 月22日台區汽工（聰）字第108178號函亦略以：「按新車於組裝時是依據標準工法組合，要產生此情形機率微小，一般會產生此情形是以事故後維修未完全，維修未符合原設計之標準才會產生」、「是撞擊後之鈑金維修

過程未將其損壞之部位完全校正至標準所致」等語（見原審卷㈡第159 頁），益見汽修公會鑑定報告係認因系爭車輛於105 年11月29日遭重大撞擊後之維修，未符合原設計標準，致系爭車輛出現車身底板之相關量測點及右側輪之軸距呈現異常情形，此乃造成系爭車輛左前輪胎異常及車輛偏行之可能原因，而新車係依標準工法組裝，產生車身底板相關量測點及右側輪軸距異常之情形機率甚微，亦未認系爭車輛於交車時有上訴人所指之偏行現象，是前開鑑定報告不足採為有利於上訴人之認定。故上訴人前開主張，並不可採。

㈣上訴人雖復舉系爭車輛維修車歷、錄音譯文及公路路線設計規範、公路工程施工規範、道路幾何設計、交通部高速公路局108年12月18日規字第1080041911號函為據，主張系爭車輛交車後其即發現偏行及異音瑕疵，於回廠保養時要求博達公司技師檢修，錄音譯文中技師自承系爭車輛偏行，而雙手離開時車輛會偏滑為實施四輪定位之時機，此為專業上常見，足見系爭車輛於交車時存有偏行之疵云云。惟查，系爭車輛於105 年8 月11日、同年月27日、同年9 月2 日、同年11月25日維修車歷固分別載有：「客述駕駛座腳踏板踩時異音」、「客述：定位檢查」、「催油有異音」、「行車偏移」等語（見原審卷㈠第78至81頁），然觀諸上開檢修類別，既記載為「顧客交修」，並非經檢測確有上訴人所指之前開情形，自不得遽謂系爭車輛於交車時即存有偏行之瑕疵。又依前開錄音譯文之內容，其中105 年11月25日錄音譯文雖記載博達公司王姓組長於系爭車輛路試時表示：「現在是時速80公里，開始偏了」等語（見原審卷㈠第221頁），然依當時路試及對話全文以觀，其係於鬆手未握方向盤之情況表示：「現在是時速80公里，開始偏了，高速下，這是正常，這是定位數據是正常的數據」、「道路排水設計導致行車偏移」等語（見原審卷㈠第221至222 頁），顯無上訴人所稱王姓組長已自承系爭車輛有偏行之情，且國內道路因路面設計採斜面鋪設，車輛行駛或有些許偏行情形，屬可接受

型態，不須太過於要求乙節，亦有前開汽修公會鑑定報告結論可參（見外放鑑定報告第22頁），自難僅因博達公司王姓組長之前開所述，即謂系爭車輛交車時存有偏行瑕疵。上訴人雖再以博達公司組長鄭翰隆於檢修測試時所稱：「還是會偏嗎?」等語為據（見原審卷㈡第203頁），主張系爭車輛確存有偏行瑕疵云云；惟鄭翰隆前開所言時間係106 年4 月14日（見原審卷㈠第222 頁上訴人自陳），該時系爭車輛已遭撞擊（105年11月29日），且依前開汽修公會鑑定報告之內容，系爭車輛偏行情況既係因遭撞擊後未按原設計標準修復所致，已如前述，是鄭翰隆上開所言，亦難認為系爭車輛交車時已存有之瑕疵。至上訴人所舉公路路線設計規範、公路工程施工規範、道路幾何設計、交通部高速公路局108年12月18日規字第1080041911號函（見本院卷第91至97頁），係有關公路路線設計規範、施工規範及道路設計之相關規定（見本院卷第91至99頁），縱道路設計及鋪設均無瑕疵，亦與系爭車輛於交車時有無偏行情形無關；而前開交通部高速公路局函文內容，亦僅係就上訴人詢問有關「高速公路直線段路拱設計會否影響行駛穩定導致偏移安全疑問」乙情，予以回覆略以：「…高速公路直線段之路拱，係依交通部頒『公路路線設計規範』規定，為提供車道排水需求而設置，考量其坡度尚屬微小，於車輛性能正常之情況下，應不至導致車輛偏移；因高速公路車速較快，請臺端於車輛行駛時勿雙手離開方向盤，以維行車安全，且避免違反道路交通管理處罰條例之相關規定」等語（見本院卷第99頁），不足推論系爭車輛於交車時有偏行情形，亦與上訴人所主張雙手離開時車輛會偏滑為實施四輪定位時機，為專業上常見乙情，係屬二事，仍難認系爭車輛自始存有偏行瑕疵。故上訴人前開主張，亦不可採。

㈤上訴人雖又舉高雄市政府研考會、高雄市區監理所報告及系爭車輛車體結構圖、系爭車輛同型白色款網路照片、系爭車輛新車保險保單、車輛保證書、新車服務保證說明為據，主

張目前汽車檢驗之前輪測滑度無法察覺其他前輪定位問題，而影響行車穩定性及安全性，現今各國時有於交車前通過檢驗，交車後發生品質不符規範，需召回修繕或更換之情形云云。然查，觀諸前開高雄市政府研考會、高雄市區監理所報告內容（見原審卷㈡第53至55頁），係就目前監理所使用前輪測滑檢驗方式之不足及限制提出建議，非認車輛左右前輪每公里正負5 公尺之偏滑標準，未合於當代製車科技專業水準所可合理期待之程度，且前開報告與本件情形亦不相同，自不得比附援引。另系爭車輛車體結構圖、系爭車輛同型白色款網路照片、系爭車輛新車保險保單、車輛保證書、新車服務保證說明（見本院卷第193至201頁），既僅為系爭車輛之相關資料文件，亦無法採為系爭車輛於交車時有偏行情形之認定。故上訴人前開主張，仍不可採。

五、上訴人依民法第259條第1、2款、第184條、第191條之1第1項、第4項、第216條、第195條第1 項前段、第28條、第273條、公司法第23條第2 項及消保法第7條、第8條第1項、第9條、第51條、 第48條第2 項規定，請求博達公司給付202萬8400元（買賣價金160萬9800元、懲罰性賠償金41萬8600元），及被上訴人連帶給付其8萬3720 元，是否有據?

㈠上訴人雖依民法第259條第1、2款規定，請求博達公司返還買賣價金160萬9800元云云。惟按契約解除時，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，由他方所受領之給付物，應返還之；受領之給付為金錢者，應附加自受領時起之利息償還之，民法第259條第1款、第2款固定有明文。然查，系爭車輛於交車時並未存有向右偏行之瑕疵，上訴人據此解除契約，並不合法，博達公司自不負契約解除後之回復原狀義務，則上訴人依民法第259條第1、2款規定，請求博達公司返還買賣價金160萬9800元，即屬無據。

㈡上訴人雖再依民法第184條第1項前段、第2項前段、第191條之1第1項、第4項、第216條、第195條第1 項前段第28條、

第273條、公司法第23條第2 項及消保法第7條、第8條第1項、第9條規定，請求被上訴人連帶賠償其8 萬3720 元云云。惟查：

1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任；不法侵害他人之身體、健康、名譽、自由、信用、隱私、貞操，或不法侵害其他人格法益而情節重大者，被害人雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額；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。依通常情形，或依已定之計畫、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益；民法第184條第1項、第2項、第195條第1項前段、第216條第1、2項固分別定有明文；然前開侵權行為之成立，須行為人因故意過失不法侵害他人權利，亦即行為人須具備歸責性、違法性，並不法行為與損害間有因果關係，始能成立。復依民法第191條之1第1項前段規定，商品製造人因其商品之通常使用或消費所致他人之損害，應負賠償責任；又按「從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於提供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品或服務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。商品或服務具有危害消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法。企業經營者違反前二項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償責任。但企業經營者能證明其無過失者，法院得減輕其賠償責任」、「從事經銷之企業經營者，就商品或服務所生之損害，與設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者連帶負賠償責任。但其對於損害之防免已盡相當之注意，或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，不在此限」、「輸入商品或服務之企業經營者，視為該商品之設計、生產、製造者或服務之提供者，負本法第7條之製造者責任」，消保法第7條、第8條第1項、第9條固分別定有明文；惟商品製造人、企業經營者應

負賠償責任者，仍須其商品之通常使用或消費致他人受有損害為限，若商品並無生產、製造或加工、設計上之瑕疵，及損害非因該瑕疵造成，亦無令其負責之理。

2.承前所述，系爭車輛於交車時之前輪定位左右輪偏滑度測試，具備每公里正負5 公尺之合格標準，符合當代科技水準可達到之車輛行車安全性，上訴人就系爭車輛於交車時存有向右偏行之瑕疵乙情，未再能舉證證明，難謂系爭車輛於生產、製造或加工、設計上有何瑕疵之情，亦難認博達公司有何侵權行為可言，無從令負損害賠償責任，張麗玉即無須與博達公司負連帶賠償責任。又上訴人主張被上訴人應連帶負損害賠償責任一節，既無理由，則無再論述其請求賠償之項目及金額應為若干之必要。故上訴人依前開各該規定，請求被上訴人連帶賠償其8 萬3720 元，亦屬無據。

㈢上訴人雖又依消保法第51條前段規定，請求博達公司給付懲罰性賠償金41萬8600元云云。惟按依本法所提之訴訟，因企業經營者之故意所致之損害，消費者得請求損害額5倍以下之懲罰性賠償金；但因重大過失所致之損害，得請求3倍以下之懲罰性賠償金，因過失所致之損害，得請求損害額1倍以下之懲罰性賠償金，消保法第51條定有明文。查，博達公司無須依消保法第7條規定負損害賠償責任，業如前述，自與消保法第51條得請求懲罰性賠償之要件不符。故上訴人依消保法第51條前段規定，請求博達公司給付懲罰性違約金41萬8600元，仍屬無據。

㈣另上訴人本件之請求既均為無理由，則就被上訴人所為抵銷之抗辯，亦無再予論究之必要，併此敘明。

六、綜上所述，上訴人依民法第259條第1、2款、第184條、第191條之1第1項、第4項、第216條、第195條第1 項前段、第28條、第273條、公司法第23條第2 項及消保法第7條、第8條第1項、第9條、第51條、第48條第2 項規定，請求：㈠博達公司應給付上訴人160 萬9800 元，及自105年7月12日起至清償日止，按年息5%計算之利息；㈡被上訴人應連帶給付

上訴人8 萬3720 元；㈢博達公司應給付上訴人41萬8600元；均非正當，不應准許。原審為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴意旨指摘原判決不當，聲明廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

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

中　　華　　民　　國　　109　　年　　6　　月　　3　　日

民事第十四庭

審判長法　官　蔡和憲

法　官　蕭清清

法　官　邱靜琪

正本係照原本作成。

如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本）上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466 條之1第1項但書或第2項（詳附註）所定關係之釋明文書影本。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　　109　　年　　6　　月　　3　　日

書記官　張淨卿

附註：

民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人。但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法

院認為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。