

臺灣高等法院民事判決

110年度上字第424號

上訴人 邱奕舜

訴訟代理人 董郁琦律師

複代理人 李思慧律師

被上訴人 松駿貨運有限公司

法定代理人 吳建宇

訴訟代理人 張澤平律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國110年1月22日臺灣桃園地方法院109年度訴字第1284號第一審判決提起上訴，並為訴之追加，本院於111年5月10日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴及追加之訴均駁回。

第二審訴訟費用（含追加之訴部分）由上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

按第二審訴之變更或追加，非經他造同意不得為之，但請求之基礎事實同一者，不在此限；民事訴訟法第446條第1項、第255條第1項第2款分別定有明文。查，本件上訴人在原審依兩造所簽訂中古汽車買賣合約書（下稱系爭合約）第4條約定，請求被上訴人返還車牌號碼000-0000號（引擎號碼0-00000號）曳引車（下稱系爭曳引車）之買賣價金新臺幣（下同）110萬元本息（見原審卷第8頁），嗣上訴人上訴後，追加依民法第354條、第359條之規定，主張解除系爭合約，請求被上訴人返還系爭曳引車之買賣價金110萬元本息（見本院卷第348頁、第351頁），經核其追加請求之基礎事實與

01 原起訴請求之基礎事實，均係本於買賣系爭曳引車所生瑕疵
02 所衍生之爭執，與民事訴訟法第446條第1項但書及第255條
03 第1項第2款規定相符，自應予准許。

04 貳、實體方面：

05 一、上訴人主張：伊於民國（下同）108年8月31日與被上訴人簽
06 訂系爭合約，以110萬元向被上訴人購買臺灣達富（DAF）汽
07 車有限公司、西元2010年出廠之系爭曳引車，因尚未尋得貨
08 運公司掛牌靠行，故系爭曳引車至108年9月26日止，皆停放
09 在被上訴人處，直至同年9月30日，伊與新竹物流股份有限
10 公司（下稱新竹物流公司）之承攬人吉達通運股份有限公司
11 （下稱吉達通運公司）簽署承攬契約，伊擔任新竹物流公司
12 之次承攬人後，始於108年10月8日凌晨3時50分，首次駕駛
13 系爭曳引車，自桃園市中壢區出發，惟行經苗栗縣○○鄉○
14 ○村00000號時，發生引擎機械故障，經伊多次請求被上訴
15 人處理，均未獲置理。伊遂向臺灣桃園地方法院（下稱桃園
16 地院）聲請保全證據，並經臺灣區汽車修理工業同業公會（
17 下稱臺灣區汽車同業公會）鑑定認係系爭曳引車第5、第6汽
18 缸之缸體因長期使用散熱過程中如發生散熱不良時，冷卻水
19 會於沸騰後形成氣泡，並呈現以高溫的氣態和流動的衝擊壓
20 力，衝擊汽缸外側之金屬本體，導致形成氣穴及侵蝕進而腐
21 蝕造成嚴重之銹穿孔，造成汽缸金屬銹穿孔形成裂紋，引擎
22 機油與破損流出之冷卻水相互攪動形成乳化態機油，致使冷
23 卻水異常地流注入汽缸內，形成引擎之嚴重損壞，故被上訴
24 人於出售系爭曳引車時，引擎第5、第6汽缸業已存在「汽缸
25 氣穴」、「銹穿孔」、「嚴重積碳」、「汽缸裂紋」之破損
26 情形，導致引擎水混入機油內，造成引擎之損害，伊得依系
27 爭合約第4條約定，請求被上訴人退還買賣價款。又因被上
28 訴人故意不告知上述汽缸鏽蝕之引擎瑕疵，交付有瑕疵之系
29 爭曳引車，使伊受有如附表所示之損害；另伊自108年10月9
30 日至同年月31日止，本可獲得每月平均212,476元之營業收
31 入，亦因此僅得於吉達通運公司擔任受薪司機，每月薪資為

34,966元，而尚有差額177,510元之所失利益，伊亦得依民法第227條第1項、第226條不完全給付適用給付不能、民法第360條後段規定，請求被上訴人賠償伊前開損害。並聲明：(一)被上訴人應給付上訴人1,641,663元，及其中110萬元自109年3月13日起、420,023元自起訴狀繕本送達翌日起、109,640元自民事補充理由二狀繕本送達即109年9月1日之翌日起、12,000元自民事補充理由五狀繕本送達即110年1月14日之翌日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(二)願供擔保，請准宣告假執行（原審為上訴人敗訴之判決，上訴人聲明不服，提起上訴，並於本院追加依民法第354條、第359條之規定為請求權基礎）。並上訴聲明：(一)原判決廢棄。(二)被上訴人應給付上訴人1,641,663元，及其中110萬元自109年3月13日起、420,023元自起訴狀繕本送達翌日起、109,640元自民事補充理由二狀繕本送達即109年9月1日之翌日起、12,000元自民事補充理由五狀繕本送達即110年1月14日之翌日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(三)願供擔保，請准宣告假執行。

二、被上訴人則以：上訴人於108年8月31日簽訂系爭合約當天即開走系爭曳引車，依遠通電收股份有限公司（下稱遠通電收公司）之高速公路里程紀錄顯示，上訴人於108年9月間即開始執行載運任務，是系爭曳引車自交車日至108年10月8日發生故障時，已在高速公路駕駛有2,000餘公里，並無證據可證明上訴人所稱第5、第6汽缸缸體破裂之瑕疵，於伊交車時即已存在。況伊在出售系爭曳引車前，曾特別送鉅展汽車保養廠進行維修保養後，始出售系爭曳引車，維修保養期間，鉅展汽車保養廠並未反應上訴人所稱之汽缸問題，是伊於出售系爭曳引車前已盡相當之注意，並無可歸責之事由，自無須負民法第227條之不完全給付責任，亦無故意不告知瑕疵之情事。又系爭合約第4條所約定之解除權，並未排除民法第354條、第373條規定之適用，上訴人應舉證證明系爭曳引車第5、第6汽缸缸體破裂之瑕疵於交車時即已存在，方得行

01 使解除權。另上訴人於交車後駕駛超過2,700公里後，才打
02 電話告知伊系爭曳引車在半路上故障，若系爭曳引車在交車
03 時已存在上訴人所稱之汽缸裂紋或乳化態機油之狀況，則在
04 上訴人駕駛超過2,700公里之前，應會發現車輛之溫度表或
05 水位表因冷卻水異常滲出，而有異常指標，或在日常之車輛
06 檢查，亦可憑上訴人職業駕駛之專業知識，藉由油標尺發現
07 乳化機油狀況，絕無可能在行駛超過2,700公里後才突然發
08 現。是上訴人主張之瑕疵應係在交車後因上訴人操作不當等
09 行為所致，倘令上訴人得解除契約，對伊顯失公平。上訴人
10 既無法證明其所稱之瑕疵於交車時即已存在，伊自不負瑕疵
11 擔保責任，另上訴人無法證明伊有可歸責之事由，伊亦不負
12 第227條第1項、第226條之債務不履行責任。退萬步言，縱
13 認上訴人得退回系爭曳引車，由伊退還車款，伊主張同時履
14 行抗辯，上訴人亦需將系爭曳引車返還等語，資為抗辯。並
15 答辯聲明：(一)上訴及追加之訴均駁回。(二)如受不利判決，願
16 以現金或等值之有價證券為擔保，請准宣告免為假執行。

17 三、兩造不爭執事項（見本院卷第125頁至第126頁）：

18 (一)兩造於108年8月31日簽訂系爭合約，約定買受標的為系爭曳
19 引車，買賣價金為110萬元，於系爭合約第4條約定：「交車
20 後乙方（即上訴人）若發現該車是借屍還魂或車身、車體有
21 熔接、證件、引擎號碼有偽造、泡水車或引擎、變速系統故
22 障等情事，乙方可要求退車，甲方（即被上訴人）願無條件
23 退還所有車款不得主張異議。」，並以手寫合意特約事項：

24 「賣方承諾買方：①車體主結構大樑及側樑無受外力事故造
25 成變形或修復補焊之行為②引擎、變速箱、水箱、行車電腦
26 、差速器、變速箱電腦皆保固半年③賣方未經買方許可不得
27 將車輛做借貸或買賣之行為。」。

28 (二)系爭曳引車於108年9月26日靠行登記在益銓物流股份有限公
29 司（下稱益銓物流公司）名下。

30 (三)系爭曳引車經上訴人聲請桃園地院以109年度聲字第261號為
31 證據保全後，囑託臺灣區汽車同業公會就引擎異常情形為鑑

01 定，經該公會鑑定後，出具KLE-3993號鑑定報告書（下稱系
02 爭鑑定報告）。系爭鑑定報告結論為：本車之引擎系統經各
03 項鑑定後，應可確定是第5、第6汽缸之缸體破裂所致，而造
04 成此損壞之因素應屬長期使用及損害多時所致，非短期間操
05 作所會產生之引擎損壞之案件。

06 (四)依遠通電收公司之高速公路里程記錄顯示，系爭曳引車自10
07 8年9月26日起至同年10月8日止，在高速公路已行駛里程達
08 2,142公里；自108年8月31日起至同年9月6日止，在高速公
09 路已行駛里程達625.2公里。

10 (五)系爭曳引車於108年8月7日被上訴人持有期間，所行駛之公
11 里數為126萬5,064公里。

12 四、本件上訴人主張伊於108年8月31日以110萬元向被上訴人購
13 買系爭曳引車，因尚未尋得貨運公司掛牌靠行，系爭曳引車
14 至108年9月26日止，皆停放在被上訴人處，直至同年9月30
15 日，伊與吉達通運公司簽署承攬契約，擔任新竹物流公司之
16 次承攬人，始於108年10月8日凌晨3時50分，首次駕駛系爭
17 曳引車，自桃園市中壢區出發，惟行經苗栗縣○○鄉○○村
18 00000號時，發生引擎機械故障，經臺灣區汽車同業公會鑑
19 定始知被上訴人於出售系爭曳引車時，引擎第5、第6汽缸業
20 已存在「汽缸氣穴」、「鏽穿孔」、「嚴重積碳」、「汽缸
21 裂紋」之破損情形，導致引擎水混入機油內，造成引擎之損
22 害，伊得依系爭合約第4條約定，請求被上訴人退還買賣價
23 款。又因被上訴人故意不告知上述汽缸鏽蝕之引擎瑕疵，交
24 付有瑕疵之系爭曳引車，使伊受有如附表所示之損害，及自
25 108年10月9日至同年月31日止，每月薪資差額177,510元之
26 所失利益，伊亦得依民法第227條第1項、第226條不完全給
27 付適用給付不能、民法第360條後段規定，請求被上訴人賠
28 償伊前開損害。另伊亦得追加依民法第354條、第359條規定
29 ，解除系爭合約，請求被上訴人返還買賣價款等語；惟為被
30 上訴人所否認，並以前詞置辯。是本件應審究者厥為：(一)兩
31 造簽訂系爭合約後，被上訴人於何時將系爭曳引車交付上訴

01 人使用？(二)系爭合約成立時，系爭曳引車之引擎第5、第6汽
02 缸是否已存在「汽缸氣穴」、「鏽穿孔」、「嚴重積碳」、
03 「汽缸裂紋」之破損瑕疵？(三)上訴人依系爭合約第4條約定
04 ，及追加依民法第354條、第359條規定，解除系爭合約，請
05 求被上訴人退還買賣價款110萬元，有無理由？(四)上訴人依
06 民法第227條第1項、第226條、第360條後段之規定，請求被
07 上訴人賠償如附表所示之損害，及自108年10月9日至同年月
08 31日止，每月薪資差額177,510元之所失利益，有無理由？

09 五、得心證之理由：

10 (一)兩造簽訂系爭合約後，被上訴人於何時將系爭曳引車交付上
11 訴人使用？

12 上訴人主張伊於108年8月31日向被上訴人購買系爭曳引車時
13 ，因尚未覓得貨運公司掛牌靠行，系爭曳引車至108年9月26
14 日止，皆停放在被上訴人處，直至108年10月8日凌晨3時50
15 分，始首次駕駛系爭曳引車載送貨物云云；被上訴人則抗辯
16 稱：上訴人於108年8月31日簽訂系爭合約當天即將系爭曳引
17 車開走，依遠通電收公司之高速公路里程紀錄顯示，上訴人
18 自108年9月至108年10月8日發生故障時止，已駕駛系爭曳引
19 車在高速公路行駛有2,000餘公里等語。經查：

20 1.依上訴人於本院主張系爭曳引車於108年8月31日至9月3日，
21 即交車後4日內行駛612.6公里，隨即發現水箱溫度異常，並
22 以LINE通知被上訴人，要求維修；108年8月31日、9月1日行
23 駛期間因係空車無負重、行駛於平緩道路狀態，故難以明顯
24 看出引擎水箱溫度異常情形，直至9月2日載運貨物，自桃園
25 南下台南永康，9月3日再從台南永康載貨回桃園，隨即發現
26 水箱溫度異常之情形，並於9月4日通知被上訴人等語（見本
27 院卷第227頁）；及證人羅文火於本院證稱：兩造簽完系爭
28 合約後，上訴人就把系爭曳引車開走等語（見本院卷第252
29 頁）。可知兩造簽訂系爭合約後，被上訴人即將系爭曳引車
30 交付上訴人使用，並由上訴人駕駛系爭曳引車載運貨物。是
31 被上訴人抗辯上訴人於108年8月31日簽訂系爭合約當天即將

01 系爭曳引車開走等語，為可採信；上訴人主張伊於108年8月
02 31日向被上訴人購買系爭曳引車時，因尚未覓得貨運公司掛
03 牌靠行，系爭曳引車至108年9月26日止，皆停放在被上訴人
04 處，直至108年10月8日凌晨3時50分，始首次駕駛系爭曳引
05 車載送貨物云云，無可採信。

06 2.另遠通電收公司110年10月14日總發字第1100001476號函檢
07 送系爭曳引車自108年8月31日起至108年10月8日止之車輛通
08 行明細（見本院卷第187頁至第188頁、第195頁至第209頁）
09 ，上訴人自承前揭車輛通行明細上所載之通行時間及路段，
10 均為其所使用等語（見本院卷第263頁）。則依遠通電收公
11 司之高速公路里程紀錄（見原審卷第189頁、第193頁、第19
12 5頁）及車輛通行明細（見本院卷第195頁至第209頁）可知
13 ，上訴人自交車後，駕駛系爭曳引車自108年8月31日起至同
14 年9月6日止，在高速公路行駛里程數為625.2公里，自108年
15 9月26日起至同年10月8日止，在高速公路行駛里程數為2,14
16 2公里，以上合計為2,767.2公里（計算式：625.2+2,142＝
17 2,767.2）；且多數時間為均為連續駕駛逾6小時、7小時，
18 甚至逾12小時之情形。顯見上訴人在系爭曳引車交車後，有
19 連續駕駛系爭曳引車長時間、長途、高速行駛國道高速公路
20 之情事。是上訴人辯稱被上訴人自108年9月至108年10月8日
21 發生故障時止，已駕駛系爭曳引車在高速公路行駛有2,000
22 餘公里等語，亦可採信。

23 (二)系爭合約成立時，系爭曳引車之引擎第5、第6汽缸是否已存
24 在「汽缸氣穴」、「銹穿孔」、「嚴重積碳」、「汽缸裂紋
25 」之破損瑕疵？

26 按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任；
27 民事訴訟法第277條前段定有明文。又民事訴訟如係由原告
28 主張權利者，應先由原告負舉證之責，若原告先不能舉證，
29 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
30 能舉證，或其所舉證據尚有疵累，亦應駁回原告之請求。次
31 按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）。本件上訴人主張系爭合約成立時，系爭曳引車之引擎第5、第6汽缸已存在「汽缸氣穴」、「銹穿孔」、「嚴重積碳」、「汽缸裂紋」之破損瑕疵乙節，為被上訴人否認，上訴人自應就其前開主張有利於己之事實負舉證之責。經查：

1. 本件經臺灣區汽車同業公會就系爭曳引車之引擎異常情形為鑑定，其鑑定結果略謂：經以機油油尺檢查及將機油洩露，均發現有明顯之乳化態機油，於搖臂室蓋（即引擎最頂部之密封式外蓋）及搖臂室之各部組件，並發現有明顯之乳化態機油，且乳化積垢屬深層式之狀態；第1缸至第6缸之柴油噴嘴處，及汽缸上部、汽缸蓋均呈現嚴重積碳之情形；引擎油道處發現有明顯之乳化態機油及金屬鏽痕，引擎活塞頂部發現有明顯之金屬鏽痕及部分積水或水痕；第1缸至第6缸活塞頂部發現有明顯之金屬鏽痕及部分積水或水痕；第1缸、第2缸汽缸呈現嚴重積碳、金屬鏽痕之情形，第3缸、第4缸呈現嚴重積碳、金屬鏽痕、水痕之情形，第5缸、第6缸呈現嚴重積碳、金屬鏽痕、數道汽缸裂痕、水痕之情形；排氣管、渦輪增壓器均呈現有金屬鏽痕之情形。白色乳化態機油一般為油水混合之生成物，是汽車引擎機油與冷卻水或外界的水互相攪動後所構成，當機油中進入了水分，水和機油互不相溶。在機油遭到水侵入後，其極性較強之添加劑會析出至水中

，會促使機油之清淨分散能力、抗氧化性、中和酸性能力迅速衰減，而無法保持其潤滑性與清潔性，易使引擎機件快速磨損，嚴重時會導致散熱及高溫膨脹、破裂損壞。本案之引擎機油已呈現嚴重之乳化態機油。汽車引擎運轉所產生的高溫，絕大部分都是經由冷卻水及冷卻系統組件進行散熱作用，以達到降溫的目的。冷卻水作用時是儲存於引擎的水道管路及散熱水箱內，散熱過程中，如發生散熱不良時，冷卻水會於沸騰後形成氣泡，並呈現以高溫的氣態和流動的衝擊壓力，衝擊汽缸外側之金屬本體，導致形成「氣穴」及鏽蝕進而腐蝕造成嚴重之「鏽穿孔」，致使冷卻水異常性的流注入氣缸內，形成引擎之嚴重損壞。引擎冷卻水的作用是吸熱與散熱之間的溫度變化，意即冷卻水的膨脹與收縮的反覆性變化，相對於壓力也隨之變化，變化過程中，於金屬的表面上，氣泡的黏附和表面張力的交互作用下，氣泡會以高速度與表面形成非常高的溫度和衝擊壓力，之後氣泡再分裂成更小的氣泡，這個氣泡的高速流動會在堅硬的金屬表面上產生鏽蝕、侵蝕、腐蝕，一方面使金屬疲勞，另一方面又使冷卻液變質，對金屬產生化學腐蝕作用，因而使元件表面受到侵蝕、剝落，或出現海綿狀的小洞穴稱為氣穴現象。這圈氣穴對金屬表面產生腐蝕的現象稱為氣蝕。氣穴的形成導致導管堵塞，致使冷卻水通道之導水率相對降低造成散熱不良；氣蝕的形成導致金屬腐蝕，嚴重時會造成組件穿孔或裂紋而造成漏水之情形，本案之汽缸裂紋應可研判為此現象所造成之損壞。是系爭曳引車之引擎系統經各項鑑定後，應可確定是第5、第6汽缸之缸體破裂所致，而造成此損壞之因素應屬長期使用及損害多時所致，非短期間操作所會產生之引擎損壞等情，有系爭鑑定報告附卷可按（見原審卷第149頁至第180頁）。另參與系爭曳引車為前開鑑定及製作系爭鑑定報告之鑑定人高景崇於本院證稱：「（問：關於鑑定報告提及第5、第6汽缸有嚴重積碳、金屬銹痕，數道汽缸裂痕等情形，鑑定人能否判斷出這些積碳、金屬銹痕、裂痕大約使用多少

01 時間後才會產生前開情形？）答：從時間上多久來分辨是有
02 困難的，我們只能判定是短時間所發生的或長時間所發生的
03 ，至於時間多久會發生這樣的狀況，沒有辦法判定。」、「
04 （問：依照你的鑑定經驗，本件中古曳引車如果只使用兩個
05 多月的時間，有無可能產生上開積碳、銹痕、裂痕等情形？
06 ）答：依照實際鑑車現況確認，理論上此種現象不是短時間
07 發生的。」、「（問：在鑑定實務或學理上，就所謂的『短
08 時間』、『長時間』，有無大概的時間間距？）答：在我們
09 開鑑定委員會的討論中，針對系爭車輛的時間長短我們有做
10 討論，原則上以重型曳引車的短時間是指半年內，半年以上
11 稱為較長時間。」、「（問：被上訴人於交車前，系爭車輛
12 已行駛公里數為126萬多公里，此情形是否為鑑定報告書所
13 指『長期使用』？）答：當時鑑定委員會在討論的時候，有
14 請法院提供行車執照，我們有比對其出廠年月份與發生事故
15 當時的年月份做考量，另外針對一般商用曳引車，其本來使
16 用的公里數會比一般車輛行駛公里數多，依系爭車輛出廠年
17 月份其實並不老舊，但依照公里數來分析，他是行駛較長的
18 公里數，126萬多公里比一般正常多一點點的意思。」、「
19 （問：如果更換新品後再開2142公里，是否會產生『長期使
20 用』所導致的第5、第6汽缸破裂的情形？）答：理論上不會
21 。」、「（問：依照鑑定報告是指車輛出現機油乳化、汽缸
22 出現裂紋的狀況，通常而言一位駕駛在開車時是否可以從水
23 位錶、溫度錶看出前開異常狀況？）答：就從儀表板上水溫
24 錶或機油錶上是可以發現溫度過高或機油短缺的現象，但是
25 以該系爭車輛的此種現象是不容易發現的，因為當儀表板溫
26 度提高時，是已經有問題發生的時候。」、「（問：所謂有
27 問題發生時是指？）答：水短缺或油短缺。因為一般會產生
28 汽缸床墊片被沖掉主要是缺水或缺油所產生的情形才會產生
29 機油與水混合，如鑑定報告上第4、5、6頁的現象發生。至
30 於引擎汽缸套會有裂痕現象是因為長期缺水的關係，才會產
31 生引擎汽缸套龜裂的現象。」、「（問：如果車輛在水位過

01 低或溫度過高的情形下，仍然繼續駕駛，是否容易導致本件
02 機油乳化、汽缸裂紋？）答：是。」、「（問：本件事實是
03 發現機油乳化的現象是10月，貴單位鑑定是12月，停放約有
04 兩個月時間沒有使用，該情形是否會讓汽缸生鏽更加嚴重？
05 ）答：沒有影響。因為當汽缸床墊片被沖掉，已經把水、油
06 乳化成剛才所說鑑定報告第3-5頁的現象，如果在2個月的期
07 間沒有使用，其乳化現象顏色只是深淺不一樣的問題，不會
08 因為停放久了才產生乳化，意即是事先已經油水混合，無論
09 過多久都是混合的狀況，只是顏色深淺的差別。」、「（問
10 ：當水位過低、溫度過高的情形下駕駛，導致的瞬間引擎過
11 熱，是否會形成汽缸裂紋？）答：會。」、「（問：本件鑑
12 定報告結論認定本件為長期使用及損害多時所致之事實理由
13 ，是否有考慮過造成前開瞬間引擎過熱的情形？）答：有考
14 慮過，主要原因是依照車輛現況，當日實車勘查時，均提供
15 本會鑑定委員會討論時假設如果只有單純機油乳化現象，在
16 實車案例與學理上是短時間才會發生的，因為當汽缸床墊片
17 被沖掉，馬上就會產生乳化現象。另，汽缸本體汽缸套會有
18 龜裂情形是要在長時間高溫狀況侵蝕才会有這種現象發生。
19 何謂『長期高溫發生』意即系爭車輛長期均有在水位較低的
20 情形下，因為這樣降溫情形較不好，所以才會在鑑定報告中
21 第29頁第3段所載的情形，以致於汽缸套會有裂紋發生。」
22 等語（見本院卷第257頁至第261頁）。

- 23 2.依系爭鑑定報告及鑑定人高景崇之證述可知，系爭曳引車於
24 上訴人自108年8月31日交付上訴人使用至108年10月8日故障
25 時止，該車引擎，雖經臺灣區汽車同業公會鑑定引擎內機油
26 呈明顯之乳化態機油狀態；第1缸至第6缸之柴油噴嘴處，及
27 汽缸上部、汽缸蓋均呈現嚴重積碳；引擎活塞頂部發現有明
28 顯之金屬鏽痕及部分積水或水痕；第1缸至第6缸活塞頂部發
29 現有明顯之金屬鏽痕及部分積水或水痕；第1缸、第2缸汽缸
30 呈現嚴重積碳、金屬鏽痕之情形，第3缸、第4缸呈現嚴重積
31 碳、金屬鏽痕、水痕之情形，第5缸、第6缸呈現嚴重積碳、

金屬鏽痕、數道汽缸裂痕、水痕等情事；惟造成嚴重積碳、第5、第6汽缸缸體裂痕，通常需半年以上之長期使用及損害多時所致。引擎內部如果缺冷卻水或機油造成汽缸墊片被沖掉，即會產生機油與水混合之乳化態機油現象；如果車輛在冷卻水位過低或溫度過高情形下，駕駛人未即添加冷卻水或讓引擎降溫，仍繼續行駛，容易導致機油呈乳化態機油現象及汽缸裂紋。另依系爭曳引車之汽車過戶登記書（見本院卷第330-4頁）所載，系爭曳引車係於108年3月8日登記為被上訴人所有，至108年8月31日出售予上訴人並交付上訴人使用為止，被上訴人持有系爭曳引車之期間為5月又23日；又系爭曳引車於108年8月7日定期檢驗時之里程數為126萬5,064公里，被上訴人於108年8月31日交車時之里程數為126萬5,513公里乙節，有上訴人提出之車輛里程數查詢資料、交車時所拍攝之里程數照片在卷可按（見原審卷第247頁、第249頁），期間里程數僅多出449公里（計算式：1,265,513—1,265,064=449）；而上訴人自108年8月31日至108年10月8日之使用期間為1月又9日，總行駛里程數為2,767.2公里，且連續駕駛系爭曳引車長時間、長途、高速行駛國道高速公路之情，已如前述，是依上訴人交車後之行駛狀況觀之，自容易使系爭曳引車之引擎長時間處於高溫過熱狀態，若未即時補充冷卻水並讓引擎適度降溫，仍繼續長途高速行駛於高速公路，非無可能因水箱內冷卻水之水位過低或缺水，造成引擎內部呈現乳化態機油現象，並因長時間高溫狀況侵蝕汽缸，造成氣穴、鏽穿孔，導致缸體裂痕。

- 3.再者，依鑑定人僅以機油油尺檢查，即可初步發現引擎內部機油有乳化態機油現象，則上訴人身為職業駕駛人，當知每日行車前應做「五油」、「三水」之簡易檢查，此關係本身及其他用路人之行車安全，而所謂「五油」係指動力方向盤油、引擎機油、變速箱油、煞車油、汽油，「三水」係指引引擎冷卻水、電瓶水、雨刷水（見本院卷第447頁至第448頁）。是上訴人每日行車前如有做前述之簡易檢查，即可發現引

01 擎水箱冷卻水有水位過低或缺少情形，而適時予以補充；且
02 抽出引擎之機油油尺檢查，亦可及早發現引擎機油是否有乳
03 化態機油現象，適時停駛送檢查維修。然觀上訴人於交車後
04 ，即連續駕駛系爭曳引車長時間、長途、高速行駛於國道高
05 速公路；另上訴人雖主張伊於108年9月4日以LINE告知被上
06 訴人，水箱溫度異常等語，並提出LINE對話截圖照片為憑（
07 見本院卷第175頁），惟觀該LINE對話內容僅記載「④水箱
08 重車……爬坡一半多」等語，無法看出有表示水箱溫度異常
09 之意。縱認上訴人前開主張屬實，則上訴人既於被上訴人交
10 車後之使用期間發現水箱溫度異常，理應依系爭合約下方以
11 手寫特約事項，被上訴人同意引擎保固半年之約定，通知被
12 上訴人檢查維修，並俟被上訴人檢查維修完畢後，再繼續行
13 駛系爭曳引車，然上訴人未獲被上訴人回覆，亦未自行將系
14 爭曳引車送檢查維修，即自108年9月6日起，連續駕駛系爭
15 曳引車長時間、長途、高速行駛於國道高速公路，並於108
16 年10月8日因機械故障停駛於苗栗縣○○鄉○○村00000號，
17 嗣經臺灣區汽車同業公會鑑定認定引擎內機油呈明顯之乳化
18 態機油狀態，系爭曳引車引擎故障損壞原因為長期高溫使
19 用，致第5缸、第6缸之缸體破裂，造成引擎損壞。顯見上訴
20 人於發現水箱溫度異常後，未待檢查水箱溫度異常之原因，
21 仍自108年9月6日起，連續駕駛系爭曳引車長時間、長途、
22 高速行駛於國道高速公路，直至於108年10月8日故障為止，
23 參酌鑑定人高景崇於本院證稱：當冷卻水水位過低，溫度過
24 高時仍繼續駕駛，會瞬間因引擎過熱造成汽缸裂紋等語（見
25 本院卷第260頁）。則系爭曳引車之引擎亦有可能係因上訴
26 人於發現水箱溫度異常後，未及檢查水箱溫度異常原因，並
27 檢查水箱內冷卻水是否有無水位過低或乾涸情形，即仍連續
28 駕駛系爭曳引車長時間、長途、高速行駛於國道高速公路，
29 終因水箱冷卻水之水位過低或缺水，造成引擎內部呈現乳化
30 態機油現象，並因長時間高溫狀況侵蝕汽缸，造成氣穴、鏽
31 穿孔，導致第5、第6汽缸缸體裂痕。

01 4.綜上，系爭鑑定報告及鑑定人高景崇之證述尚不足證明上訴
02 人稱系爭曳引車之引擎第5、第6汽缸於系爭合約成立時，即
03 存有「汽缸氣穴」、「銹穿孔」、「嚴重積碳」、「汽缸裂
04 紋」之破損瑕疵，上訴人復未舉其他事證證明系爭曳引車之
05 引擎第5、第6汽缸於系爭合約成立時已存在前述之引擎破損
06 瑕疵，則上訴人此部分主張，尚屬無據。

07 (三)上訴人依系爭合約第4條約定，請求被上訴人退還買賣價款1
08 10萬元，有無理由？

09 次按解釋意思表示，應探求當事人之真意，不得拘泥於所用
10 之辭句，民法第98條定有明文，係因意思表示之解釋，應屬
11 探求表意人為該意思表示之目的性及法律行為之和諧性。故
12 如當事人對於契約有所爭執者，其於解釋時，應探求立約之
13 真意，並所應力求者，應於解釋契約條款時，可斟酌訂約時
14 客觀上所存在之一切情事而論，使契約當事人所欲達成之契
15 約目的能夠達成，並且應不違背契約本質者，始稱符合公平
16 正義之契約解釋。上訴人主張系爭合約第4條約定「交車後
17 乙方（按即上訴人）若發現有引擎、變速系統故障等情事，
18 乙方可要求退車」，應認係一約定解除權之約款，由確定事
19 實存在而受有不利益之上訴人，選擇是否為解除權之行使。
20 況參酌系爭合約下方以手寫特約事項約定被上訴人就系爭曳
21 引車引擎保固半年，及被上訴人事先及訴訟中均有提及特別
22 保證交車前已更換引擎新零件等情，故兩造始約定被上訴人
23 同意如有引擎瑕疵願無條件解除契約退還所有車款，並不得
24 主張異議。是前揭約定亦應解釋為，契約成立前已存在「引
25 擎故障之瑕疵」或「所擔保內容（引擎已更換新品不會故障
26 ）為不實」，而給予上訴人在契約成立後半年期間發現上開
27 現象。是系爭合約第4條應解釋為約定契約解除權，於上訴
28 人主動為解除契約之表示時，被上訴人即須被動同意上訴人
29 解除契約之意思表示，並不得主張其他抗辯云云。經查：

30 1.系爭合約第4條約定：「交車後乙方（按即上訴人）若發現
31 該車是借屍還魂或車身、車體有熔接、證件、引擎號碼有偽

01 造、泡水車或引擎、變速系統故障等情事，乙方可要求退車
02 ；甲方（按即被上訴人）願無條件退還所有車款不得主張異
03 議。」等語（見原審卷第25頁）；惟就上開約款中所謂「引
04 擎系統故障」，是否包含交車後因其他因素所導致之引擎故
05 障，或僅限於系爭曳引車於被上訴人交車時即存在之瑕疵，
06 系爭合約第4條並無明確規範，故須解釋該約款之意義及探
07 求當事人間締約之真意。參酌系爭合約第4條中其餘與引擎
08 系統故障並列之退款事由，包含「借屍還魂車或車身、車體
09 有熔接、證件、引擎號碼有偽造」等約定內容，皆係系爭曳
10 引車交車前已存之瑕疵情形，且若依上訴人主張，被上訴人
11 就交車後任何引擎系統之故障皆應負退款責任，則在被上訴
12 人無法預見上訴人係以何種方式使用系爭曳引車，亦無法實
13 際管領系爭曳引車之情況下，卻須承擔任何系爭曳引車引擎
14 系統故障之風險，顯悖於民法第373條之買賣契約危險承擔
15 原則。是探求當事人真意及買賣契約之本質，並參酌民法買
16 賣契約規定，系爭合約第4條中所稱「引擎系統故障」應解
17 釋為被上訴人對系爭曳引車交車時所存在之引擎系統瑕疵、
18 故障，方應負返還價金責任。是上訴人主張依系爭合約第4
19 條及特約事項關於引擎保固半年之約定，上訴人只要於交車
20 後半年內發現引擎故障而要求退還車款，被上訴人應無條件
21 退還車款云云，洵屬無據。

22 2.上訴人另主張依系爭合約手寫特約事項約定被上訴人就系爭
23 曳引車引擎保固半年，及被上訴人事先、訴訟中均有提及特
24 別保證交車前已更換引擎新零件可知，被上訴人擔保引擎已
25 更換新零件不會故障，若於契約成立後半年期間發現有引擎
26 故障情事，伊可依系爭合約第4條約定行使約定解除權云云
27 ；惟此為被上訴人所否認，並抗辯稱伊只擔保交車時之瑕疵
28 擔保責任等語（見本院卷第167頁）。查，被上訴人於原審
29 係抗辯其於出售系爭曳引車之前，曾將系爭曳引車送鉅展汽
30 車保養廠保養維修，保養廠並未反應上訴人所稱之汽缸問題
31 等語（見原審卷第185頁），並提出鉅展汽車保養廠派修單

為憑（見原審卷第197頁），觀諸上揭派修單所載，系爭曳引車當時更換之零件為中古引擎電腦、方向機邦浦油管、機油心子、柴油心子、水箱濾水心子，並無上訴人稱引擎已更換新零件之情形；上訴人復未舉證證明其所主張被上訴人曾擔保交車前已更換引擎新零件，並保固半年，若半年內引擎有故障情事，伊可依系爭合約第4條約定行使約定解除權等語，為真實可採。是上訴人前揭主張，亦屬無據。

3.系爭合約下方以手寫特約事項約定：「賣方承諾買方：①車體主結構大樑及側樑無受外力事故造成變形或修復補焊之行為。②引擎、變速箱、水箱、行車電腦、差速器、變速箱電腦皆保固半年。③賣方未經買方許可不得將車輛做借貸或買賣之行為。」等語（見原審卷第25頁）可知，兩造就系爭曳引車之引擎、變速箱、水箱、行車電腦、差速器、變速箱電腦部分，有約定被上訴人須負保固半年之責任。參酌系爭曳引車為西元2010年份，距買賣時間108年8月31日，屬已使用9年左右之中古車，且108年8月31日交車時之里程數為126萬5,513公里，則系爭曳引車之引擎、變速箱、水箱、行車電腦、差速器、變速箱電腦部分，究非新品，難免因長久使用而有損耗之風險，此情形非通常檢查所能發現，加以上訴人購買系爭曳引車之目的係為長途運送貨物營生之用，故兩造前開所約定之「保固條款」，應係擔保系爭曳引車之引擎、變速箱、水箱、行車電腦、差速器、變速箱電腦部分，如於交車後半年內發生損壞之情事時，被上訴人應負修補責任，而非上訴人所稱系爭曳引車於半年保固期間內，引擎若有故障情事，伊即可依系爭合約第4條約定行使約定解除權。是上訴人主張依系爭合約特約事項之保固約定，及系爭合約第4條約定解除系爭合約云云，尚乏依據。

4.綜上，本件上訴人既無法證明上訴人稱系爭曳引車之引擎第5、第6汽缸於系爭合約成立時，即存有「汽缸氣穴」、「銹穿孔」、「嚴重積碳」、「汽缸裂紋」之破損瑕疵；及被上訴人曾擔保交車前已更換引擎新品，並保固半年，若半年內

引擎有故障情事，上訴人可依系爭合約第4條約定行使約定解除權；暨系爭合約特約事項關於引擎之保固約定，係指系爭曳引車之引擎於半年保固期間內，若有發生故障情形，上訴人即可依系爭合約第4條約定行使約定解除權等情事，則上訴人主張依系爭合約第4條約定，追加依民法第354條、第359條規定，解除系爭合約，並請求被上訴人退還車款110萬元云云，即為無理由。

(四)上訴人依民法第227條第1項、第226條、第360條後段之規定，請求被上訴人賠償如附表所示之損害，及自108年10月9日至同年月31日止，每月薪資差額177,510元之所失利益，有無理由？

查，系爭曳引車自108年8月31日交車起至108年10月8日發生故障前，共已行駛2,767.2公里；且依系爭鑑定報告及鑑定人高景崇之證述尚不足證明引擎第5、第6汽缸缸體破裂之起因即散熱過程中如發生散熱不良時，冷卻水會於沸騰後形成氣泡，並呈現以高溫的氣態和流動的衝擊壓力，衝擊汽缸外側之金屬本體，導致形成氣穴及侵蝕進而腐蝕造成嚴重之鏽穿孔，致使冷卻水異常地流注入汽缸內，係在系爭合約成立時即已存在，且被上訴人於本件買賣前曾將系爭曳引車送鉅展汽車保養廠保養維修，被上訴人並未向上訴人擔保系爭曳引車之引擎於交車前已更換引擎新零件，並保固半年等情，已如前述。又上訴人復無法證明系爭曳引車之引擎於系爭合約成立時即已存有前述之引擎瑕疵，自亦無所謂被上訴人故意或過失不告知前揭引擎瑕疵之情事。則被上訴人依兩造所簽訂之系爭合約，依系爭曳引車保養維修後之現況交付予上訴人，尚難謂有何未依債之本旨交付系爭曳引車之債務不履行情事。從而，上訴人主張依民法第226條、第227條第1項、第360條之規定，請求被上訴人賠償如附表所示之損害，及自108年10月9日至同年月31日止，每月薪資差額177,510元之所失利益，即為無理由。

六、綜上所述，上訴人依民法第227條第1項、第226條、第360條

後段之規定，請求被上訴人應給付上訴人1,641,663元，及其中110萬元自109年3月13日起、420,023元自起訴狀繕本送達翌日起、109,640元自民事補充理由二狀繕本送達即109年9月1日之翌日起、12,000元自民事補充理由五狀繕本送達即110年1月14日之翌日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息，非屬正當，不應准許。從而，原審為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，核無不合。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。另上訴人追加依民法第354條、第359條規定，請求返還買賣價款110萬元部分，亦為無理由，併予駁回。

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，本件上訴及追加之訴均為無理由，依民事訴訟法第449條第1項、第78條，判決如主文。

中 華 民 國 111 年 6 月 14 日
民事第十庭

審判長法 官 黃嘉烈
法 官 張文毓
法 官 高明德

附表：

編號	項 目	金額（新臺幣）
1	租車費用	24萬元
2	拖吊費用	13,000元
3	引擎拆解費用	21,000元
4	益銓公司保管停車費	47,000元
5	貨車任意險	16,257元
6	秋季燃料費	490元
7	冬季燃料費	8,500元

8	牌照稅	5,551元
9	汽車行車執照費與證照 資料列印費	215元
10	貨車強制險	10,500元
11	寄發存證信函費用	140元
12	罰鍰費用	1,500元
合計		364,153元

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 111 年 6 月 14 日

書記官 郭彥琪