臺灣高等法院民事判決

112年度上易字第313號

上　訴　人　謝良超

訴訟代理人　江信志律師（法扶律師）

被　上訴人　北都汽車股份有限公司

法定代理人　許志寬

訴訟代理人　傅宏達

上列當事人間請求損害賠償等事件，上訴人對於中華民國112年1月13日臺灣士林地方法院110年度訴字第367號第一審判決提起上訴，並為訴之追加，本院於112年9月26日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

上訴及追加之訴暨假執行之聲請均駁回。

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款定有明文。本件上訴人在原審依民法第359條、第360條之規定，請求被上訴人應將車牌號碼000-0000號汽車（下稱系爭車輛）修復使之能正常行駛，或依民法第364條第1項之規定，更換與系爭車輛同款之車輛予上訴人，並依民法第360條、第227條、第227條之1準用第195條之規定，給付新臺幣（下同）33萬8450元本息（原審卷第401、409頁、本院卷第61頁），嗣上訴人上訴後，主張其另受有營業損失及額外支出油耗費用之損害，乃追加依民法第360條、第227條之規定，請求被上訴人給付139萬6294元本息（本院卷第176頁），經核其追加之訴與原訴之原因事實，均為兩造間就系爭車輛買賣關係所衍生，其社會事實具共通性及關聯性，且證據資料得互相援用，核屬請求基礎事實同一，復經被上訴人同意（本院卷第126頁），自應予准許。

貳、實體方面：

一、本件上訴人主張：伊為計程車司機，於民國107年10月13日向被上訴人購買AURIS車型1987cc小客車1輛，經被上訴人於同年月26日交付系爭車輛。詎系爭車輛之變速箱存在瑕疵，致於交車後，儀表板上經常出現「起步輔助控制系統故障請聯絡經銷商」或「引擎故障請至經銷商檢查」等字樣（下稱系爭字樣），而有無法正常啟動、於行駛中熄火等情形，伊多次至被上訴人保養廠維修，均未見改善。被上訴人復於108年4月8日召回系爭車輛更換變速箱，過程中竟不慎毀損換檔感知器插頭，致儀表板上仍不時出現系爭字樣，並不時發生無法行駛、行駛中熄火、倒車時暴衝等情形。伊於109年2月7日至被上訴人保養廠維修，始發現前開換檔感知器插頭毀損情形。伊因被上訴人交付有瑕疵之系爭車輛及於維修系爭車輛時毀損換檔感知器插頭等不完全給付行為，受有系爭車輛於更換變速箱4日及更換換檔桿感知器16日，共計20日維修期間之不能營業損失3萬280元及更換換檔桿感知器費用損失8170元，並受有系爭車輛於交車後無法正常駕駛之營業損失10萬元及精神損害20萬元。爰依民法第359條、第360條之規定，請求被上訴人應將系爭車輛修復使之能正常行駛，如無法修復，則依民法第364條第1項之規定，請求被上訴人更換與系爭車輛同款之車輛予上訴人，另依民法第360條、第227條、第227條之1準用第195條之規定，請求被上訴人給付33萬8450元本息，並願供擔保請准宣告假執行等語（原審為上訴人敗訴之判決，上訴人聲明不服，提起上訴）。並上訴聲明：㈠原判決廢棄；㈡被上訴人應將系爭車輛修復使之能正常行駛；如無法修復，應更換同型AURIS1987cc小客車1部予伊；㈢被上訴人應給付伊33萬8450元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息；㈣願供擔保請准宣告假執行。嗣於本院主張因其損失尚有139萬6294元（系爭車輛於維修期間之不能營業損失3028元、於交車後5年間無法正常駕駛之營業損失106萬9266元、額外支

出油耗費用32萬4000元），並依民法第360條、第227條之規定，追加請求被上訴人應再賠償伊139萬6294元本息。並追加聲明：㈠被上訴人應給付伊139萬6294元，及自上訴理由四狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息；㈡願供擔保請准宣告假執行。

二、被上訴人則以：系爭車輛於交付時並無瑕疵，實則係上訴人就系爭車輛有自行改裝車內線路，換裝非原廠之電瓶及裝設多項電子設備等行為，致系爭車輛無法正常行駛及換檔感知器受損，上訴人自不得向伊主張任何權利。況伊於車主手冊內已有特約，載明附帶之費用或損失如營業損失等，不能受理補償，上訴人就營業損失自不得向伊請求。另油耗測試值，因駕駛習慣及客觀環境等因素影響，與實際油耗，不可相提並論，上訴人就支出油耗費用亦不得向伊請求。又上訴人未受人格權之侵害，其請求精神撫慰部分無理由等語，資為抗辯。並答辯聲明：㈠上訴及追加之訴均駁回；㈡如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、上訴人主張其為計程車司機，於107年10月13日向被上訴人購買AURIS車型1987cc小客車1輛，經被上訴人於同年月26日交付系爭車輛。系爭車輛儀表板上曾出現系爭字樣。被上訴人於108年4月8日召回系爭車輛更換變速箱。另上訴人於109年2月7日至被上訴人保養廠維修，更換換檔桿感知器，花費8170元等情，為兩造所未爭執，且有汽車買賣契約書、汽車新領牌照登記書、照片、工作傳票、電子發票證明聯、安全性召回改正函、TOYOTA服務手冊暨安全指南等可證（原審卷第16至70、223至229、237至241頁、本院卷第151、156頁），堪信為真實。

四、茲就兩造之爭點及本院之判斷，分述如下：

㈠系爭車輛於交付時有無變速箱之瑕疵？

1.按物之出賣人，對於買受人應擔保其物依民法第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，或保證之

品質，此觀同法第354條規定自明。是買受人受領買賣標的物後，主張出賣人應負物之瑕疵擔保責任，而為出賣人所否認時，應由買受人先就物之瑕疵存在之有利於己事實，負舉證責任，必須證明其為真實後，出賣人於其抗辯之事實，始應負證明之責。上訴人主張被上訴人交付系爭車輛有瑕疵，被上訴人既否認之，因本件未涉有「證據遙遠」或因年代久遠致「舉證困難」之情形，尚無從依民事訴訟法第277條但書規定，減輕上訴人舉證責任，依舉證責任分配原則，應由上訴人就瑕疵之事實負舉證責任。

2.系爭車輛有無法正常行駛之情，係上訴人未正常使用系爭車輛所致乙節，業經原審委請台灣區汽車修理工業同業公會，鑑定系爭車輛儀表板上出現系爭字樣及系爭車輛D檔不走或R檔不走或向後暴衝之原因，鑑定結論認：本案在鑑定過程，車主表示本車於使用期間已更換過3次外廠之電瓶，共計已使用4顆電瓶，並說明電瓶平均約7至8月會出現異常，再進行比對本車所換裝之電瓶規格與型號皆非原廠所訂之標準規則，目前車載上電瓶為65AH，較原廠值高5AH，即表示本車之發電機需增加發電量以支應其所需；又察覺本車之駕駛室內加裝有多項電子設備，且又於手套箱外側處裝設有非原廠之電源線組等，發電量會增加許多，並會造成電瓶所承受之電壓值及穩壓頻率之提升，同時產生電瓶之溫度升高，最終電瓶水亦會因熱漲冷縮之情形而經由電瓶通氣孔洩漏於外側；如在配合本車之電瓶底座呈現之金屬螺栓表層生鏽、塑膠殼表層白色結晶物及部分腐蝕等異常情形，其外加之非原廠規格電瓶及多項電子設備所造成之關聯性，實屬具極大之因果關係、變速箱上方處之線束及換檔行程感知器(含接頭)部分，其塑膠護殼表層、感知器本體及接頭處，呈現有白色結晶物及部分腐蝕等異常情形，就其裝設之相對位置進行推論，應與電瓶水(電解液)洩漏於外側，具有極大之因果關係，亦會造成變速箱在進行車輛行駛操作時之異常，主因該受損之感知器的功能為換檔行程之信號產生功能，如出現異

常時將會造成駕駛人員於排檔位時，無法將正確產生檔位信號並傳送至車載控制電腦處，以利控制車輛進行動力傳遞之工作，即造成系爭車輛損害之主因為換裝非原廠電瓶以及裝設過多電子設備所致，另次因為電瓶水(液)噴濺至變速箱組件處造成信號異常，所衍生之車輛損壞情事，有台灣區汽車修理工業同業公會TDH-8193鑑定報告（下稱系爭鑑定報告）在卷可參(原審卷第368至371頁)，堪認上訴人所指系爭車輛儀表板上出現系爭字樣，並生無法啟動、於行駛中熄火及暴衝情形，係因上訴人換裝非原廠之電瓶及裝設多項電子設備等行為所致，而非系爭車輛之變速箱本身瑕疵所致。

3.至上訴人雖稱：系爭車輛上之計程車計費表裝設是在被上訴人協助下完成，且上訴人多次將系爭車輛送至被上訴人保養廠維修，被上訴人從未告知系爭車輛損壞是非原廠電瓶及裝設行車紀錄器、音響喇叭、多媒體主機所造成，電子裝置設備與系爭車輛損壞無關云云。惟被上訴人在107年12月19日已建議立即移除車內線路改裝設備，有國都汽車服務明細表可參（本院卷第141頁，下稱系爭明細表）。且系爭車輛除計程車計費表外，另私自裝設有非原廠之安卓系統多媒體主機、音響喇叭、電源線組、電子設備、魚眼式燈具等情，亦有車內照片可證（原審卷第344至345、353至354頁），其所耗用之電量，應已超逾原廠發電機及電瓶額定承受值。是上訴人主張上開電子裝置設備與系爭車輛損壞無關云云，自難遽信。

4.另上訴人主張：系爭車輛於107年10月26日交付時有變速箱之瑕疵，致儀表板經常出現系爭字樣，而有無法正常啟動等情，雖提出系爭明細表為據。然依該明細表所示，該次檢查係免費修繕變速箱檔域感知器及保險絲，且於保險絲段路更新換，代碼消除路試即為正常，並建議車內線路改裝立即移除並復原避免再燒毀，益徵該次車輛異常係因線路改裝，並非變速箱具有瑕疵。互核上訴人自陳：系爭車輛儀表板上出現系爭字樣，係於107年12月間始發生（本院卷第44、61

頁），及被上訴人提出之工作傳票（本院卷第69頁），僅得認系爭車輛之儀表板上曾於107年12月19日出現系爭字樣，而經上訴人進場主訴有「起步輔助控制系統故障（引擎檢查燈亮）、行使中無法跳檔」之情（本院卷第69頁），然系爭車輛之儀表板上出現系爭字樣之原因不一，是否為變速箱有瑕疵所致，本非無疑，且系爭車輛儀表板上出現系爭字樣，係在系爭車輛交付後經過相當之時間始發生，則上訴人以此主張系爭車輛於交付時即具有變速箱之瑕疵，尚嫌無據。

5.上訴人另以系爭車輛經被上訴人召回更換變速箱為據，主張系爭車輛之變速箱瑕疵存在云云。惟依證人即上訴人光復服務廠廠長方思惠於本院證述：會召回是因為有一定的不良率，但不代表特定車輛一定有瑕疵，公司是就這個區間生產的車子全部召回等語（本院卷第189頁），可知縱特定型式車輛有召回改正情形，然召回對象車輛未必存在瑕疵。復依系爭車輛之安全性召回改正通知記載「本次召回對象為部分2018年8月8日至2018年10月16日生產之AURIS車型。由於變速箱的扭力轉換器內部葉片製造不良，可能導致部份葉片未妥善組裝；若車輛長期處於重負荷狀況（例如:由低速突然急加速），可能導致葉片脫離並破碎，進而造成變速箱故障並失去動力，提高事故發生的風險。為此，謹邀您回廠免費更換變速箱與扭力轉換器。」等語（本院卷第151頁），可知系爭車輛之同款車召回之原因係與變速箱之扭力轉換器內部葉片相關，核與系爭車輛之變速箱換檔感知器損壞有別，又是次召回之潛在瑕疵可能影響為變速箱故障並失去動力，與上訴人主張之系爭車輛故障情形，即不時出現系爭字樣及倒車暴衝情形有異，是以，縱系爭車輛有經被上訴人召回更換變速箱，亦不足遽以推認系爭車輛之瑕疵存在。至上訴人另提出之召回廣告（原審卷第133頁），依其上所載「本次召回對象為部份2013年10月至2019年8月生產之COROLLA ALTIS、CAMRY、ALPHARD、LAND CRUISER PRADO、CAMRY HYBRID、SIENNA及2017年7月至2019年9月生產之LEXUS ES200、ES

300h、GS300、GS300h、GS350、IS300、LC500、LC500h、LS350、LS500、LS500h、LX570、NX200t、RC300、RC350、RX300、RX350、RX350L、RX450h、RX450hL部份車型。.....」等語，可見該廣告中所召回之特定型式車輛與系爭車輛不同，自不足以此為不利被上訴人之認定，併此敘明。

6.上訴人又主張：系爭車輛實際平均油耗為每公升8.2公里，低於宣稱平均油耗為每公升16.2公里，係因變速箱瑕疵導致云云。惟車輛油耗測試結果之市區油耗及高速油耗試值係於實驗室內測得，駕駛人在道路上開車時，因天候、路況、塞車、使用車上空調系統、甚至駕駛習慣等因素影響，油耗數值在實驗室內測試與實際路跑有所差距，乃屬當然（本院卷第111、163頁）。上訴人執系爭車輛顯示之平均油耗照片主張系爭車輛實際平均油耗未達油耗測試結果（本院卷第111至115頁）乙節，縱然屬實，惟系爭車輛實際行駛環境與實驗測試環境有別，自難以系爭車輛未達車輛油耗測試結果，遽認系爭車輛之變速箱具有瑕疵。

7.從而，系爭車輛損壞非變速箱之瑕疵存在所致，應堪認定，上訴人主張爭車輛於交付時有變速箱之瑕疵，難認可採。

㈡系爭車輛於108年4月8日召回改正時，有無不完全給付之情？

1.按不完全給付，係指債務人所為之給付，因可歸責於其之事由，致給付內容不符債務本旨，而造成債權人之損害所應負之債務不履行損害賠償責任。不完全給付責任之成立，除須以有可歸責於債務人之事由為要件，其損害發生與給付不完全間，尚須具有相當因果關係。

2.上訴人雖主張系爭車輛於108年4月8日召回更換變速箱與扭力轉換器時，於過程中不慎毀損換檔感知器插頭，並提出照片為證（原審卷第123至131頁）。惟依上開照片及系爭車輛109年2月7日工作傳票（本院卷第72頁），至多僅能證明系爭車輛於109年2月7日時，有換檔桿感知器故障之情，然無從認定其損壞原因為何？亦無從遽認該損壞係被上訴人於10

8年4月8日更換變速箱時所致。至於上訴人另主張被上訴人工作傳票記載不實，有所隱瞞云云。惟上訴人曾自承「有時不在被上訴人公司保養」（原審卷第200頁），且依系爭鑑定報告記載「本案在鑑定過程中，車主表示本車於使用期間已更換過三次外場之電瓶」等語（原審卷第369頁），可知系爭車輛並非均在被上訴人之服務廠維修，則被上訴人無系爭車輛之全部保修紀錄，自屬當然，上訴人空言主張被上訴人隱匿工作傳票云云，應無可採。另上訴人提出系爭車輛入廠影片（本院卷第105頁），主張其曾於111年8月26日入廠維修，惟該日乃兩造會同於上訴人光復服務廠為系爭鑑定之日（原審卷第327、342頁），自應由鑑定人出具鑑定報告，被上訴人無該日工作傳票，亦與常情無違。再者，互核兩造留存之資料，系爭車輛107年12月19日之維修紀錄（本院卷第69、141頁）及109年2月7日之維修紀錄（本院卷第72至73、143頁），尚無明顯歧異之處，自難認上訴人所稱工作傳票遭事後增補之情為真。

3.上訴人復以更換變速箱通常所需為1至2日，惟系爭車輛召回維修卻長達4日，可見係因被上訴人於更換變速箱時損壞換檔感知器，故致維修期間延長云云。經查，證人方思惠於本院證述：更換變速箱依照一般經驗需要最少1至2天等語（本院卷第189頁），及系爭車輛之安全性召回改正通知記載「本次入場更換作業約需9小時」（本院卷第151頁），雖可認更換變速箱通常所需時日為1至2日，而系爭車輛召回維修時間為4日（原審卷第115頁）。惟衡以車輛實際更換作業所需時間長短，或因現場人力、需否待料、車輛現況等情影響，尚難僅因系爭車輛實際維修時間超逾通常作業時間，逕認系爭車輛於維修過程必然有發生相關損壞之情。

4.復參酌系爭鑑定報告，可知系爭車輛換檔桿感知器係因電瓶水（液）腐蝕而損壞，進而致異常信號（如系爭字樣等）出現，及換檔不順或動力輸出銜接不順之情形（原審卷第370至371頁），而非因更換變速箱與扭力轉換器時維修不當所

致。從而，上訴人主張被上訴人有維修不當之不完全給付，亦不足採。

㈢本件上訴人主張系爭車輛於被上訴人交付前存在瑕疵，致自交車日起於儀表板上經常出現系爭字樣，並生無法啟動、於行駛中熄火及暴衝等情事，及被上訴人於108年4月8日召回系爭車輛更換變速箱時，不慎毀損換檔感知器插頭，並擅自不當以黑膠黏合該插頭，使系爭車輛儀表板上仍常出現系爭字樣，而有熄火、暴衝等情，既非可採，業如前述，則上訴人據以請求被上訴人應將系爭車輛修復使之能正常行駛，如無法修復，請求被上訴人更換與系爭車輛同款之車輛予上訴人，並請求被上訴人賠償其財產上及非財產上之損害，均屬無據，不能准許。

五、綜上所述，上訴人依民法第354條、第359條、第360條、第364條第1項、第227條、第227條之1準用第195條之規定，請求被上訴人應將系爭車輛修復使之能正常行駛，或更換與系爭車輛同款之車輛，並應給付33萬8450元本息部分，非屬正當，不應准許。從而原審所為上訴人敗訴之判決，並無不合。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360條、第227條之規定，請求被上訴人應給付139萬6294元本息部分，亦為無理由，應予駁回，其追加之訴之假執行聲請亦失所附麗，應併予駁回。

六、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。

七、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　　112　　年　　10　　月　　17　　日

民事第十四庭

審判長法　官　黃珮禎

法　官　周珮琦

法　官　陳雯珊

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　　112　　年　　10　　月　　17　　日

書記官　陳韋杉