

臺灣高等法院民事判決

113年度上易字第787號

上訴人 李益安

訴訟代理人 葉恕宏律師

蔡昱延律師

被上訴人 賓航賓士汽車股份有限公司

法定代理人 陳宗仁

訴訟代理人 李宜光律師

李曉坤

上列當事人間請求返還不當得利等事件，上訴人對於中華民國113年1月9日臺灣新北地方法院112年度訴字第1097號第一審判決提起上訴，本院於114年4月1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：伊為從事私人旅遊包車司機，於民國109年12月2日向被上訴人訂購VITO TOURER FL德國賓士9人座轎車1輛（下稱系爭車輛），並於同日簽訂系爭車輛之訂購合約書（下稱系爭契約）。交車後，伊依約將系爭車輛定期送至被上訴人處為車輛保養，詎伊於111年12月24日下午5時30分許駕駛系爭車輛載客至清境農場途中，發生系爭車輛油門未有動力，儀表板未顯示任何故障燈號之情形，伊遂依被上訴人業務人員蔡沛勳（下稱蔡沛勳）建議將系爭車輛送至被上訴人處修繕，然蔡沛勳於112年1月5日始告知系爭車輛之故障原因為車輛水箱下之水管有破洞致水箱內之水滲漏完畢後，造成引擎過熱進而故障，並表示系爭車輛曾於111年1月16日與機車於桃園市中壢區發生對撞之車禍（下稱系爭車禍），且經非賓士原廠授權之訴外人稼汽車企業有限公司（下稱稼公司）進行維修，故上開車輛故障不在系爭契約第16條

01 本文約定保固範圍內，而要求伊給付修繕費用。然伊自交車
02 後均遵守保養手冊定期保養系爭車輛，且系爭車輛故障問
03 題，並非導因於111年間遭撞或至家稼公司維修所致，而為
04 系爭車輛本身儀表板之瑕疵，故被上訴人應依系爭契約第16
05 條本文約定負修復保固責任，爰依民法第179條規定，請求
06 被上訴人返還伊已給付之修繕費用新臺幣（下同）120萬5,3
07 79元本息。又被上訴人拒絕負擔依約應負之保固維修責任，
08 致伊遲未能取回修繕完畢之系爭車輛，而受有自112年1月5
09 日起至同年3月29日止期間計84日無法工作之營業損失，依
10 民法第227條、第231條第1項規定請求被上訴人給付無法工
11 作之營業損失12萬0,795元本息。

12 二、被上訴人則以：上訴人於111年1月16日駕駛系爭車輛發生系
13 爭車禍，導致前保險桿、引擎蓋、水箱罩等受損，嗣上訴人
14 逕將系爭車輛送至家稼公司維修，因維修未完全，使系爭車
15 輛之水箱支架、前方橫樑變形，與水箱下水管摩擦破裂而漏
16 水，進而造成引擎過熱而生本件故障原因，故該故障係可歸
17 責於上訴人，並非系爭契約所保固範圍之項目。又系爭車輛
18 之車載診斷系統及儀表板故障燈號並無異常，亦非屬系爭車
19 輛發生故障之原因，是上訴人請求伊返還修繕費用、給付無
20 法工作之營業損失，均屬無據等語，資為抗辯。

21 三、原審判決上訴人全部敗訴，上訴人不服，提起上訴，上訴聲
22 明為：（一）原判決廢棄。（二）被上訴人應給付上訴人132萬6,17
23 4元，及自民事變更訴之聲明狀繕本送達翌日起至清償日
24 止，按週年利率百分之5計算之利息。被上訴人則答辯聲
25 明：上訴駁回。

26 四、兩造不爭執事項（見本院卷第123至124、266至267頁）：

27 （一）上訴人為從事私人旅遊包車司機，於109年12月2日向被上訴
28 人訂購系爭車輛，並於同日簽訂系爭契約。

29 （二）上訴人於111年1月16日駕駛系爭車輛發生系爭車禍，造成系
30 爭車輛之前保險桿、引擎蓋、水箱罩等受損。上訴人於同年
31 月26日將系爭車輛送至家稼公司維修。

01 (三)系爭車輛交車後，上訴人於110年5月8日、同年12月27日，
02 及系爭車禍後之111年4月8日、同年9月12日至被上訴人處或
03 原廠授權之中華賓士桃園服務廠進行一萬公里里程保養。

04 (四)上訴人於111年12月24日下午5時30分許，駕駛系爭車輛載客
05 至清境農場途中，發生踩油門卻無動力之故障情形，於翌日
06 凌晨2時許將系爭車輛拖吊送至被上訴人之中和服務廠維
07 修。

08 (五)上訴人於112年3月29日支付被上訴人系爭車輛修繕費用50萬
09 元，並取回系爭車輛，嗣於起訴後之同年6月20日將費用餘
10 額70萬5,379元支付被上訴人完畢。

11 五、上訴人主張系爭車輛因儀表板瑕疵而發生111年12月24日之
12 故障，被上訴人應依系爭契約第16條本文約定負保固責任，
13 被上訴人仍向其請求修繕費用120萬5,379元，且其因未能取
14 回修繕完畢之系爭車輛，受有112年1月5日至同年3月29日止
15 期間計84日無法工作之營業損失，故依民法179條規定請求
16 返還已給付之修繕費用120萬5,379元，及依同法第227條、
17 第231條第1項規定請求被上訴人給付12萬0,795元，共計132
18 萬6,174元本息等情，為被上訴人否認，並以前詞置辯。茲
19 查：

20 (一)依兩造間簽訂之系爭契約第16條約定「乙方（即被上訴人）
21 除應依民法及其他法令規定對甲方（即上訴人）負擔瑕疵擔
22 保責任外，並應自交車之日起36個月且不計里程數，對車輛
23 本身之瑕疵零件負更新或修復之責任，但損害係因甲方未依
24 使用手冊使用車輛，或未依保養手冊所載時間、里程、場所
25 保養或維護所致者，乙方不負保固責任。車輛因天然災害、
26 自然耗損或可歸責於甲方之事由致生損壞者，亦同」（見原
27 審卷一第49頁），可知系爭契約雖約定被上訴人於車輛交付
28 後之一定期間負保固責任，惟亦明定因可歸責於上訴人之不
29 當使用、維護或處置造成車輛損害時，不得要求被上訴人就
30 該損害負保固之責。

31 (二)上訴人主張於111年12月24日下午5時30分許駕駛系爭車輛發

01 生踩油門卻無動力之故障情形，經原審送請台灣區汽車修理
02 工業同業公會鑑定該日故障原因、系爭車禍與故障原因關聯
03 性等事項後，鑑定結論認「(一)系爭車輛故障原因為冷卻液流
04 失過低後，導致無法使引擎有效散熱，致使引擎損壞的可能
05 性極高。(二)系爭車輛冷卻液流失係因下水管位移後磨損，與
06 系爭車禍後未完全修復有極高的關聯性。」等語，有鑑定報
07 告書可佐（見原審卷二第37至53頁），復經鑑定證人黃德劭
08 於本院審理時證稱：伊為鑑定報告之製作者，有參與該次鑑
09 定過程，系爭車輛前因車禍經第三方維修，而就車輛底部護
10 板、水箱散熱器支撐架、車身橫樑未完全修復而有損壞或變
11 形，水箱散熱器支撐架因此下滑位移，造成下水管與引擎油
12 底殼上方線簇固定座之接觸點長時間震動摩擦而產生破損，
13 進而冷卻液流失減少，導致車輛引擎過熱運轉損壞，此為車
14 輛故障原因等語（見本院卷第162至164頁），可徵系爭車輛
15 於111年12月24日發生故障原因為引擎過熱運轉而損壞，且
16 係源於同年1月16日上訴人駕駛系爭車輛發生系爭車禍時，
17 損及系爭車輛之底部護板、水箱散熱器支撐架、車身橫樑等
18 部位而未完成修復所致。又依系爭車輛之原廠保固條款第6
19 條約定「保固責任排除條款：Mercedes-Benz小客車倘非經
20 授權的服務廠或合格技師依原廠技術規範進行任何維修／保
21 養作業或改裝，或自行安裝不符合原廠規範的零組件，致車
22 輛發生故障或損壞者，原廠製造商不予承擔保固責任。Merc
23 edes-Benz的車主應依據車主使用手冊和車主保養手冊上的
24 注意事項來進行操作或使用車輛，並定期至授權廠保養車
25 輛，使車輛經常保持理想狀態和理想效能。Mercedes-Benz
26 的車主倘若因未遵守車主使用手冊和車主保養手冊上的規
27 定，以致對車輛的狀態和效能產生負面的影響，原廠製造商
28 不予承擔保固責任。倘若Mercedes-Benz車輛於保固期間發
29 生之意外事故係肇因於人為因素（如：超過車輛許可的總重
30 或許可的軸載重），原廠製造商不予承擔保固責任。此條款
31 不適用於Mercedes-Benz車輛運作狀態下的自然損耗、磨損

01 或校正工作，如定位或車軸調整時的損耗，以及積碳、油泥
02 的清除或油路的清潔。除此之外，車輛若因車主疏忽、不當
03 使用、不當儲放或不當運載而導致受損，總公司亦無法承擔
04 保固責任」（見原審卷一第257頁），本件上訴人於111年1
05 月16日發生系爭車禍時，將系爭車輛送至非原廠授權之服務
06 廠即家稼公司進行維修等情，既為兩造所不爭執，而系爭車
07 輛於111年12月24日發生引擎損壞係因上訴人前將系爭車輛
08 送至家稼公司維修而未完成修復，業如前述，則上訴人未將
09 系爭車輛依約送至原廠授權服務廠進行維修，應屬前揭保固
10 條款規定被上訴人保固責任除外之範疇，自不得再請求被上
11 訴人就系爭車輛於111年12月24日之故障情形負無償修復之
12 保固責任。

13 (三)上訴人雖稱：系爭車輛故障原因與系爭車禍並無關連，而係
14 因系爭車輛儀表板未顯示故障燈號之異常與業務人員錯誤指
15 示其繼續發動引擎所致，且伊於系爭車禍後之111年4月8
16 日、同年9月12日至被上訴人或原廠授權之中華賓士桃園服
17 務廠進行定期保養時，被上訴人亦未發現異狀等情，然依前
18 述，系爭車輛於111年12月24日發生故障原因為引擎過熱運
19 轉而損壞，且係因水箱散熱器支撐架下滑位移，造成下水管
20 與引擎油底殼上方線簇固定座之接觸點長時間震動摩擦而產
21 生破損，進而使冷卻液流失減少，實與系爭車輛儀表板是否
22 顯示故障燈號，或上訴人是否繼續發動引擎無關；又依鑑定
23 證人黃德劭於本院審理時證稱：車輛底部有護板在，如果沒
24 有把底部護板拆下，一般是不容易發現有變形之情形。車輛
25 未發生故障時，基本上不會出現故障燈號，一般來說故障燈
26 號是指引擎橘紅色之警示燈亮起，冷卻液過低或不足情形，
27 也不會出現故障燈號，而是會出現添加引擎冷卻液參閱使用
28 手冊之訊息，系爭車輛在鑑定時，已有故障情形，故有出現
29 故障燈號。系爭車輛有出現故障問題，就會有車載之電腦診
30 斷資訊，伊是針對這些診斷資訊為鑑定，一般與電腦、引擎
31 控制模組（ECM）有相關訊號，車載診斷系統都會有紀錄，

01 鑑定時系爭車輛之車載電腦診斷系統應該是正常的，依照其
02 所輸出之資料，系爭車輛之ECM應該可以正常運作，不然抓
03 不到資料等語（見本院卷第163至169頁），併觀諸上開鑑定
04 報告書之鑑定結論所載：「(三)原廠針對系爭車輛執行正常定
05 期保養程序，冷卻液無洩漏、不足情形下，保養時無法發現
06 系爭車輛冷卻液流失的問題。(四)系爭車輛發生故障時，診斷
07 電腦所讀取紀錄之診斷文件，呈現系爭車輛故障燈號資訊，
08 並有冷卻液液位過低的訊息紀錄資料，因此，系爭車輛儀表
09 板會顯示故障燈號，且儀表面板應曾有顯示『添加引擎冷卻
10 液參閱使用手冊』訊息。(五)系爭車輛發生故障時，電腦診斷
11 紀錄文件僅能看出第一次冷卻液不足的訊息於46,480km產
12 生，及最後一次冷卻液不足的訊息於47,536km產生，冷卻液
13 不足不會有故障燈號產生」（見原審卷二第53頁），及佐以
14 系爭車輛於鑑定時經檢視情形，系爭車輛車身底盤底部為封
15 閉密合狀態，外觀無發現異常現象，系爭車輛之水箱散熱器
16 支撐架、下水管、車身橫樑均置車身底板內，經拆卸逐一檢
17 視車輛底部護板、水箱散熱器支撐架、車身橫樑，有破損或
18 變形之情形；系爭車輛經汽車鑰匙第一段、第二段開啟，儀
19 表板均顯示正常，故障燈號檢測無誤後熄滅，且於啟動引擎
20 後，儀表板顯示正常；系爭車輛冷卻液量於下限值以上時，
21 儀表板無顯示冷卻液不足資訊及故障燈號情形，冷卻液量低
22 於下限值，儀表板顯示添加冷卻液資訊，並無顯示故障燈
23 號，於按下返回鍵後，添加冷卻液資訊將儲存於訊息而未再
24 自動顯示等情，有鑑定報告書及相關車輛鑑定照片可參（見
25 原審卷二第38至39、43、45頁），足見系爭車輛於111年12
26 月24日因上開磨損所致冷卻液流失減少，終至引擎過熱運轉
27 而損壞時，該車輛儀表板於冷卻液下降低於下限值後，會顯
28 示添加引擎冷卻液參閱使用手冊之訊息，而無上訴人所指儀
29 表板應該出現故障燈號之情形，且系爭車輛經檢視及鑑定後
30 均認無上訴人所稱儀表板異常之情事。另查，系爭車輛前經
31 車禍而未修復之車輛底部護板、水箱散熱器支撐架、車身橫

01 樑，均位於車身底板內部，未經拆卸車輛底部逐一檢視該構
02 件，被上訴人實難於系爭車輛定期保養程序發現該等部位之
03 車體構件破損或變形，縱依上訴人所提出車主保養手冊之內
04 容（見原審卷一第333至335頁），亦未有關於車輛底部護
05 板、水箱散熱器支撐架、車身橫樑之檢查或保養流程，併參
06 以前述鑑定報告書所載內容（見原審卷二第52頁），原廠針
07 對系爭車輛執行正常定期保養程序，如冷卻液無洩漏、不足
08 情形，保養時無法發現系爭車輛冷卻液流失之問題，系爭車
09 輛於111年12月24日發生故障時，診斷電腦所讀取紀錄之診
10 斷文件，呈現系爭車輛故障燈號資訊，且有冷卻液液位過低
11 之訊息紀錄資訊，益徵系爭車輛於111年4月8日、同年9月12
12 日於原廠進行定期保養程序時，尚未出現冷卻液洩漏、不足
13 之情形，而係因該車輛之下水管與引擎油底殼上方線簇固定
14 座之接觸點長時間震動摩擦而產生破損，而至同年12月24日
15 冷卻液自破損處逐漸流失至低於下限值，並造成引擎運轉過
16 熱損壞，是上訴人主張系爭車輛儀表板於發生故障時未顯示
17 故障燈號、被上訴人業務人員錯誤指示其繼續發動引擎、被
18 上訴人於定期保養程序未發現系爭車輛異常，因而導致系爭
19 車輛於111年12月24日發生故障，難認有據。

20 (四) 基上各情，系爭車輛於111年12月24日故障原因即引擎損壞
21 非屬被上訴人依約應負保固責任之範圍，其受領上訴人給付
22 之修繕費用120萬5,379元，即非無法律上原因，自未構成不
23 當得利之要件，故上訴人依民法第179條規定，請求被上訴
24 人返還120萬5,379元本息，自屬無據。又依前述，被上訴人
25 既不須對上訴人負上開保固責任，而得對之請求系爭車輛修
26 繕費用，則上訴人主張因被上訴人拒絕負上開保固責任，致
27 其遲未取回修繕完畢之系爭車輛，而依民法第227條、第231
28 條第1項規定請求被上訴人給付112年1月5日起至同年3月29
29 日期間共計84日無法工作之損失12萬0,795元，亦非可取。

30 六、綜上所述，上訴人依民法第179條、第227條、第231條第1項
31 規定，請求被上訴人給付132萬6,174元本息，為無理由，應

01 予駁回。從而原審為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴論
02 旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回上
03 訴。

04 七、本件事證已臻明確，上訴人聲請傳喚故障當日乘坐車輛旅客
05 吳繪偉、其弟李益和、業務蔡沛勳，及再請求就系爭車輛之
06 車載診斷系統及儀表板進行鑑定，欲證明系爭車輛當日出現
07 異常時，車載診斷系統及儀表板故障而未顯示故障燈號乙
08 事，然李益和、蔡沛勳均非在場親自見聞之人，且系爭車輛
09 故障原因為上訴人前於系爭車禍交付該車輛與他人而未完全
10 修復，進而於111年12月24日造成冷卻液流失致引擎運轉過
11 熱損壞，與其儀表板是否顯示故障燈號並無關聯，業經本院
12 認定如前，是此部分證據實不足影響本院前揭心證，故無調
13 查之必要。至兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經
14 本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論
15 列，附此敘明。

16 八、據上論結，本件上訴為無理由，判決如主文。

17 中 華 民 國 114 年 4 月 22 日
18 民事第十五庭

19 審判長法官 陳慧萍
20 法官 吳若萍
21 法官 潘曉玫

22 正本係照原本作成。

23 不得上訴。

24 中 華 民 國 114 年 4 月 22 日

25 書記官 賴竺君