

# 臺灣高等法院民事判決

113年度消上字第13號

上訴人 陳鴻基

訴訟代理人 吳艾倫律師

張菟萱律師

被上訴人 大桐汽車股份有限公司

法定代理人 許明榮

訴訟代理人 蘇明淵律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國113年1月19日臺灣桃園地方法院111年度消字第9號第一審判決提起上訴，並為訴之追加、減縮，本院於114年4月16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：

按在第二審為訴之變更或追加，非經他造同意，不得為之，但擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第446條第1項、第255條第1、2款分別定有明文。次按，不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法律上之陳述者，非為訴之變更或追加，同法第256條亦有明定。查上訴人於原審依消費者保護法第7條、第8條第1項、第51條、民法第227條第1、2項、第359條、第179條等規定，請求被上訴人給付新臺幣（下同）212萬9,398元及自起訴狀繕本送達翌日起算之法定遲延利息。嗣於本院先位依消費者保護法第7條第1、3項、第8條第1項、第22條、第51條等規定，請求被上訴人給付上訴人186萬3,630萬元本息（含所受損害及懲罰性賠償金）；備位依兩造簽訂之訂購契約書（下稱系爭契約）第7條第1、2項等約定、民法第359條前段、第179條、第360條、第227條第2項等規定，請求被上訴人給付95萬1,0

01 00元本息（即所受損害，見本院卷584、585頁），則上訴人  
02 依請求權之分類，依序以先、備位聲明為請求，其訴訟上之  
03 請求始能通過一貫性審查，核屬更正法律上之陳述，非為訴  
04 之變更或追加。又上訴人於本院所為之聲明，核屬減縮應受  
05 判決事項之聲明，依前揭說明，應予准許。再者，上訴人於  
06 先位之訴追加消費者保護法第22條規定為請求；備位之訴追  
07 加系爭契約第7條第1、2項等約定及民法第360條之規定為請  
08 求，均為被上訴人所同意（見本院卷490頁），依前揭說  
09 明，亦應准許。

## 10 貳、實體方面：

11 一、上訴人主張：伊於民國109年7月16日以220萬元向被上訴人  
12 購買BMW 廠牌520D SEDAN型號（下稱系爭車款）自用小客車  
13 （下稱系爭車輛），並簽立系爭契約，被上訴人為經銷系爭  
14 車輛，並提供系爭車輛維修服務之企業經營者。嗣伊於111  
15 年7月19日駕駛系爭車輛停等紅燈時，車體劇烈抖動，遂至  
16 被上訴人設於桃園市平鎮區之服務中心（下稱平鎮服務中  
17 心）進行檢測，經告知系爭車輛有「汽缸3運轉平穩性調節  
18 器：允許範圍之外的修正量」之引擎瑕疵。然被上訴人不願  
19 更換系爭車輛引擎，且未召回系爭車輛進行改正計畫，亦未  
20 於系爭車輛保固期滿前提供「保固終險」服務，故被上訴人  
21 所經銷之系爭車輛（商品）及其所提供之服務（服務）均不  
22 符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，致伊於112  
23 年11月2日出售系爭車輛，乃減損市場交易價值60萬元，且  
24 伊因111年7月22日至112年10月31日間無法正常使用系爭車  
25 輛，支出計程車交通費用35萬1,000元，合計受有財產損害9  
26 5萬1,000元（60萬元+35萬1,000元=95萬1,000元）。爰先位  
27 依消費者保護法第7條第1、3項、第8條第1項、第22條、第5  
28 1條等規定（擇一有利），請求被上訴人賠償損害95萬1,000  
29 元及懲罰性賠償金91萬2,630元，合計186萬3,630元。如先  
30 位請求權均無理由，則被上訴人所交付之系爭車輛存有引擎  
31 瑕疵，應更換新引擎，惟被上訴人僅願以清積碳方式維修，

01 且未盡召回系爭車輛進行改正計畫，違反系爭契約第7條第  
02 1、2項所約定之保證義務；亦未於系爭車輛保固期滿前提供  
03 「保固終險」服務，違反廣告所稱之保證義務，爰依系爭契  
04 約第7條第1、2項等約定、民法第359條前段、第179條、第3  
05 60條、第227條第2項等規定（擇一有利），請求被上訴人給  
06 付95萬1,000元等語（原審為上訴人敗訴判決，上訴人不服  
07 提起上訴，並為訴之減縮、追加），並上訴聲明：(一)原判決  
08 廢棄。(二)被上訴人應給付上訴人186萬3,630萬元，其中182  
09 萬5,260元自111年10月25日起、其餘3萬8,380元自112年12  
10 月1日起，均至清償日止按週年利率5%計算之利息。(三)願供  
11 擔保請准宣告假執行。

12 二、被上訴人則以：系爭車輛發生抖動係因排氣門桿結垢所致，  
13 得以排除，並非瑕疵；且伊依BMW原廠規範執行維修保養義  
14 務，故系爭車輛與伊所提供之服務均符合當時科技或專業水  
15 準可期待之安全性。又系爭車輛未經總代理商汎德股份有限  
16 公司（下稱汎德公司）召回，伊復於112年4月6日提供「保  
17 固終險」服務，並無違反系爭契約及廣告所定之保證義務等  
18 語，資為抗辯。並答辯聲明：(一)上訴駁回。(二)如受不利判  
19 決，願供擔保請准宣告免為假執行。

20 三、查上訴人於109年7月16日以220萬元向被上訴人購買系爭車  
21 輛，並簽立系爭契約，被上訴人對於系爭車輛之保固責任於  
22 於112年7月15日屆滿。上訴人於111年7月19日駕駛系爭車輛  
23 於路邊停等時，因發現系爭車輛車體抖動，前往被上訴人之  
24 平鎮服務中心進行檢測，顯示有「汽缸3運轉平穩性調節  
25 器：允許範圍之外的修正量」之情形（下稱系爭情形）。上  
26 訴人未接受被上訴人對系爭情形所提供之服務，於111年7月  
27 21日將系爭車輛自平鎮服務中心駛離等事實，有上訴人所拍  
28 攝系爭車輛抖動情形之影像光碟、111年7月20日電腦檢測紀  
29 錄（下稱系爭電腦檢測紀錄）可證（見原審證物袋、原審卷  
30 61頁），並為兩造所不爭執（見原審卷170至172頁、344、3  
31 45頁，本院卷492、552頁），堪信為真實。

#### 01 四、【先位之訴】

02 上訴人主張被上訴人所經銷之系爭車輛存有系爭情形及所提供之服務，均未符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性云云，為被上訴人所否認。查：

05 (一)按消費者保護法第7條1、3項規定：「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。」、「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。」；第8條第1項規定：「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。」；第22條規定：「企業經營者應確保廣告內容之真實，其對消費者所負之義務不得低於廣告之內容。企業經營者之商品或服務廣告內容，於契約成立後，應確實履行。」；第51條規定：「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五倍以下之懲罰性賠償金；但因重大過失所致之損害，得請求三倍以下之懲罰性賠償金，因過失所致之損害，得請求損害額一倍以下之懲罰性賠償金。」。查上訴人主張被上訴人銷售系爭汽車，並於其平鎮服務中心提供維修服務，為消費者保護法第7條第1項、第8條第1項所揭示之企業經營者，為被上訴人所不爭執（見本院卷585頁），自堪信實。

26 (二)上訴人主張系爭車輛發生劇烈抖動係因汽缸瑕疵所致，已超過合理允許之範圍，而影響行車安全，未符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性云云，固提出系爭電腦檢測紀錄（見原審卷61頁）及台灣區汽車修理工業同業公會鑑定報告書（下稱系爭鑑定報告書，見原審外放卷）。觀諸系爭電腦檢測紀錄記載系爭車輛「汽缸3運轉平穩性調節器：允許範

01 圍之外的修正量」等語，僅能證明系爭車輛第三汽缸出現異  
02 常情形，尚不能證明系爭車輛即未符合當時科技或專業水準  
03 可合理期待之安全性。又經審視系爭鑑定報告，可知系爭車  
04 輛之引擎系統為柴油共軌系統，柴油引擎車在使用過程，皆  
05 會於進/排氣系統組件上積存有碳微粒，進而影響引擎之機  
06 件運作（諸如：油耗異常、轉速抖動等）。而系爭車輛經原  
07 廠電腦診斷「汽缸3運轉平穩性調節器：允許範圍之外的修  
08 正量」之故障原因可能是排氣門汽門桿上結垢，排氣門偶而  
09 無法完全關閉，導致燃燒斷火和運行平穩性控制故障。依此  
10 診斷之論述並按柴油引擎之作動原理，柴油引擎之進/排氣  
11 系統組件上，皆會有機會產生部分積碳之情事，也因此  
12 在維修及保養時，會視消費使用需求及車況進行添加相關  
13 燃油添劑，以作為該系統之除碳作業之依據。是系爭車輛  
14 第三缸汽門相關組件異常情形，屬間歇性故障，可依原廠  
15 作業程序，啟動保固機制進行該項組件之修復程序等情  
16 （外放系爭鑑定報告書18至21頁），堪認系爭車輛於111年  
17 7月19日雖發生引擎第三缸汽門異常情形，然屬間歇性故  
18 障，依原廠作業規範即可進行修復，尚非系爭車輛本身之  
19 瑕疵，難認系爭車輛未符合當時科技或專業水準可合理  
20 期待之安全性。至上訴人執車輛安全資訊網之下載資料  
21 （見本院卷197頁）及汎德公司112年9月22日函（下稱  
22 汎德9月22日函，見車輛安全審驗中心回函外放資料）  
23 主張系爭車輛有行車安全之虞云云。經審視前揭下載資  
24 料及汎德9月22日函僅得證明汎德公司對BMW相關系列  
25 車型（含系爭車款）因柴油引擎之廢氣再循環系統冷卻  
26 液少量滲漏之瑕疵可能造成之損害，召回各該車輛進行  
27 改正計畫，核與系爭車輛係引擎第三缸汽門異常情形者，  
28 顯不相同，前揭文書均難為上訴人有利之認定。

29 (三)上訴人又主張被上訴人於系爭車輛保固期間刻意隱瞞  
30 系爭車輛有「引擎積碳」情形，亦未拆卸車輛零組件進行  
31 全面清碳，所提供之維修服務，未符合當時科技或專業  
32 水準可合理期待之安全性云云，固提出被上訴人檢測報  
33 告、維修紀錄、

01 上訴人進場紀錄明細等件為憑（見原審卷211頁、255至272  
02 頁、395頁）。經審視被上訴人檢測報告、維修紀錄及上訴  
03 人進場紀錄明細等件固見上訴人依序於110年3月4日、9月2  
04 日、111年2月23日、7月19日、112年4月3日至平鎮服務中心  
05 進行系爭車輛之維修，其中111年2月23日維修包含「燃油管  
06 路保護劑」、「柴油燃油清潔劑」等情（見原審卷264  
07 頁），核與系爭鑑定報告所稱「添加相關燃油添加劑以作為  
08 除碳作業之依據」等語相符（見外放資料19頁），不以拆卸  
09 車輛零組件進行全面清碳為必要，上訴人以被上訴人未拆卸  
10 車輛零組件進行全面清碳，遽認被上訴人隱匿積碳現象云  
11 云，不足採信。又111年7月19日之維修診斷顯示系爭車輛所  
12 生系爭情形，需更換汽缸蓋乙節（見原審卷211頁），核與  
13 證人即執行系爭電腦檢測之技師姜家驥證稱：上訴人於111  
14 年7月19日將系爭車輛開至平鎮服務中心，反應車輛會抖  
15 動，次日以原廠電腦診斷儀器進行診斷，發現有一故障碼，  
16 點開該故障碼，原廠指示出現更換零件即汽缸蓋，但上訴人  
17 未將車輛留在維修場，而是把車開走等語相符（見本院卷42  
18 4頁），堪認被上訴人就系爭情形依原廠作業程序所提供之  
19 維修服務係更換汽缸蓋，核與系爭鑑定報告所稱依原廠作業  
20 程序，啟動保固機制進行該項組件之修復程序等語相符（外  
21 放系爭鑑定報告書20頁），則上訴人主張被上訴人僅願就系  
22 爭情形提供清碳服務云云，無可憑採。再者，系爭鑑定報告  
23 認被上訴人就系爭車輛所為歷次保養，未有異常性之保養及  
24 操作等情（見外放系爭鑑定報告書19、20頁），足認被上訴  
25 人對於系爭車輛所提供之維修服務，符合當時科技或專業水  
26 準可合理期待之安全性。至上訴人執其與訴外人之對話紀錄  
27 （見原審卷329頁）主張被上訴人就系爭情形應更新零件修  
28 復，不能僅清除積碳云云（見本院卷574頁）。觀諸前揭對  
29 話紀錄記載上訴人詢問Line名稱為圓滾滾之訴外人之「BMW  
30 X5休旅車」換「汽缸零件」後，是否不再有抖動現象？該訴  
31 外人回覆換了後不再抖動等語（見原審卷329頁），僅足以

01 證明該訴外人之休旅車有更換汽缸零件乙節。而被上訴人依  
02 原廠作業程序所提供之維修服務係更換汽缸蓋，已如前述，  
03 則上訴人仍主張被上訴人僅願以清除積碳修復系爭情形云  
04 云，不足採信。

05 (四)上訴人再主張被上訴人未召回系爭車輛進行改正計畫，亦未  
06 提供保固期滿前之「保固終檢」服務，不符合當時科技或專  
07 業水準可合理期待之安全性云云，固提出交通部公共運輸及  
08 監理司函（下稱交通部函）、保固終檢網路下載資料（下稱  
09 系爭廣告）、台北尚德估價單、汎德公司112年2月9日及9月  
10 22日召回函（下合稱汎德公司召回函）為憑【見原審卷335  
11 頁、353至359頁、391頁及車輛安全審驗中心（下稱車安中  
12 心）外放資料】。經審視交通部函及汎德公司召回函（見原  
13 審卷335頁、車安中心外放資料固可證明汎德公司於112年2  
14 月9日、同年9月22日進行相關車款（包括「系爭車款」）召  
15 回改正計畫，上訴人因未接獲「系爭車輛」召回改正乃向交  
16 通部陳情等情，然汎德公司前揭召回車輛之範圍係以生產區  
17 間為西元2014年7月4日至2019年2月11日為限，系爭車輛因  
18 生產日期為2020年2月27日，乃不在召回範圍等情，業據汎  
19 德公司回覆本院函附卷可證（見本院卷537頁），則「系爭  
20 車輛」既未經汎德公司召回，被上訴人自無召回系爭車輛之  
21 責。上訴人雖主張被上訴人於原審112年12月12日言詞辯論  
22 程序自認原廠確實有通知召回「系爭車輛」之事實，惟為被  
23 上訴人所否認，抗辯其真意係指「系爭車款」確實經原廠通  
24 知召回。查原審法官於112年12月12日係提示原證23予被上  
25 訴人確認是否爭執，被上訴人稱：原證23就「系爭車輛」原  
26 廠確實有通知召回等語，有該日筆錄可按（見原審卷404  
27 頁），然觀諸原證23僅記載「系爭車款」即「520D」（見原  
28 審卷331頁），顯非系爭車輛，足窺被上訴人之真意係指  
29 「系爭車款」確實經原廠通知召回，則上訴人主張被上訴人  
30 自認「系爭車輛」原廠確實有通知召回之事實云云，不足採  
31 信。上訴人另主張汎德公司為其向車安中心檢舉之利害關係

01 人，起訴後所回覆本院之回函有偏頗，關於召回車輛之範圍  
02 應以汎德公司於起訴前於聯合報所登載之製造日期為準云云  
03 （見本院卷586頁），提出車輛安全性召回案件查詢資料、  
04 交通部函及汎德公司召回函等件為憑（見原審卷331、335  
05 頁，車安中心回函外放資料）。觀諸車輛安全性召回案件查  
06 詢資料僅記載召回「車輛年份」為西元2014～2020年（見原  
07 審卷331頁），並未記載召回車輛之「製造日期」。而審視  
08 交通部函則係因上訴人因未接獲系爭車輛召回改正乃向交通  
09 部陳情，交通部回覆上訴人已復請汎德公司向上訴人回覆等  
10 情（見原審卷335頁），已如前述，足見系爭車輛是否召回，  
11 仍應以汎德公司回覆為據。再觀諸外放車安中心回函資料，  
12 汎德公司於112年2月9日回覆該中心該次係召回12種車型於  
13 西元2014年4月8日至2020年5月12日期間所生產之車輛，並  
14 提出汽車安全性召回計畫為附件，其上記載召回「系爭車  
15 款」之生產期間為「西元2014年7月4日至2019年2月11  
16 日」；於112年9月22日回覆該中心該次係召回相關車型於西  
17 元2011年3月31日至2020年5月12日期間所生產之車輛，並提  
18 出「汽車安全性召回計畫」為附件，其上記載召回「系爭車  
19 款」之生產期間為「西元2014年7月4日至2019年2月11  
20 日」，核與汎德公司回覆本院函所記載召回「系爭車款」之  
21 生產期間為為「西元2014年7月4日至2019年2月11日」及所  
22 附「汽車安全性召回改正」計畫相符（見本院卷543、547  
23 頁），難認汎德公司回覆本院函有何偏頗，上訴人前揭主  
24 張，並未舉證，洵屬臆測。另審視系爭廣告（見原審卷353  
25 至359頁）可知被上訴人應提供車輛保固到期前免費檢查之  
26 服務。查被上訴人已於112年4月6日進行「保固終險」服務  
27 ，有上訴人審閱及簽名之維修單可按（見本院卷555頁），  
28 佐以系爭鑑定報告書記載系爭車輛於112年4月6日於桃園平  
29 鎮區為第二次鑑定時，里程數為4萬8,729公里，並未發現儀  
30 錶之指示燈呈現有故障及其他系統之異常情形，相關組件雖  
31 呈現部分積碳，尚屬合理；電腦資訊資料並無異常，未構成

01 有明顯之故障及影響引擎運轉等之情形；系爭車輛歷次保養  
02 紀錄進行檢核，亦未發現有異常性之保養及操作等語（外放  
03 系爭鑑定報告書18至21頁），足認被上訴人於系爭車輛保固  
04 期滿（即112年7月15日）前已提供完整「保固終險」服務，  
05 且所提供之服務，均符合保養及操作程序。上訴人僅以112  
06 年4月6日係因鑑定而進入平鎮服務中心，即認被上訴人未提  
07 供「保固終險」服務云云，無可憑採（見本院卷570頁）。  
08 而台北尚德估價單（見原審卷391頁）僅能證明系爭車輛於  
09 保固期滿後之112年10月2日因引擎故障燈亮進行檢查維修而  
10 支出維修費用，上訴人執以主張被上訴人未提供「保固終  
11 險」服務云云（見本院卷470頁），洵無足採。上訴人另主  
12 張系爭車輛保固期間於112年7月15日屆滿，被上訴人應於保  
13 固期滿3個月內即112年4月16日以後始能啟動「保固終險」  
14 服務，太早於同年4月6日啟動該服務，無法達到終險目的云  
15 云（見本院卷569頁），固提出T V B節目側錄光碟及譯文  
16 為憑（見本院卷577、578頁及外放證物袋）。經審視系爭廣  
17 告並無「保固終險」服務應於保固期滿前3個月內提供之記  
18 載（見原審卷353至359頁），則上訴人主張被上訴人應於11  
19 2年4月16日以後始能啟動「保固終險」服務云云，已難採  
20 信。再經審視前揭譯文記載僅能證明汎德竹圍總廠廠長對該  
21 節目製作人稱「...客人進場做保養或維修，只要在保固期  
22 間3個月之內，我們都會直接幫客人做保固終險..基本上，  
23 我們在保固到期前1個月，都會以電話、DM或簡訊給車主。  
24 讓車主找時間，趕快進場」等語（見本院卷578頁），不足  
25 以證明被上訴人即應於保固期滿3個月內始能啟動「保固終  
26 險」服務。則上訴人主張被上訴人太早於同年4月6日啟動該  
27 服務，無法達到終險目的云云，洵無足採。

28 (五)據上，系爭車輛引擎第三缸汽門異常情形，得依原廠作業規  
29 範進行修復，該修復方式符合當時科技或專業水準可合理期  
30 待之安全性；而被上訴人所提供之保養、修復及檢修服務，  
31 亦符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，且被上訴

01 人無召回系爭車輛之責，並已提供「保固終險」服務，則上  
02 訴人先位依消費者保護法第7條、第8條第1項、第22條、第5  
03 1條等規定，請求被上訴人給付186萬3,630元本息，不應准  
04 許。

#### 05 五、【備位之訴】

06 上訴人主張被上訴人違反系爭契約第7條第1、2項等約定，  
07 未於系爭車輛保固期間內更換系爭車輛引擎以復修系爭車輛  
08 瑕疵，亦未安排召回檢修服務，欠缺其依前揭契約所約定之  
09 保證責任；且未依系爭廣告提供「保固終檢」服務，欠缺其  
10 依系爭廣告所保證之品質云云，固提出系爭契約第7條及廣  
11 告為憑。系爭契約第7條第1項本文約定：乙方（即被上訴  
12 人）除應依民法或其他法律規定對甲方（即上訴人）負瑕疵  
13 擔保外，自交車起36個月內不限里程，對車輛本身之瑕疵零  
14 件負更新或修復之責任；第2項約定：買賣標的物經製造  
15 商、進口商或進口人召回改正者，乙方應安排檢修之時間與  
16 地點，並負免費檢修之義務等語（見原審卷159頁），固堪  
17 認被上訴人於系爭車輛保固期間內，對於經製造商召回之車  
18 輛，應安排檢修，並負免費檢修之義務；而審視網路廣告固  
19 可知被上訴人應予保固期滿前提供「保固終險」服務（見原  
20 審卷353至359頁）。然系爭車輛引擎第三缸汽門異常情形，  
21 依原廠作業規範更換汽缸蓋即可修復，而無更換該引擎之必  
22 要；被上訴人並無召回系爭車輛進行改正計畫之責；且已依  
23 廣告提供「保固終險」服務，均如前述，堪認被上訴人並未  
24 違反系爭契約第7條第1、2項等約定及系爭廣告之保證義  
25 務。則上訴人備位依系爭契約第7條第1、2款等約定，民法  
26 第359條前段、第360條、第179條、第227條第2項等規定，  
27 主張被上訴人違反保證義務，應賠償或返還95萬1,000元本  
28 息云云，亦不應准許。

29 六、綜上所述，上訴人先位依消費者保護法第7條第1、3項、第8  
30 條第1項、第51條等規定，請求被上訴人給付186萬3,630元  
31 本息；備位依民法第359條前段、第179條、第227條第2項等

01 規定，請求被上訴人給付95萬1,000元本息，均非正當，不  
02 應准許。從而，原審所為上訴人敗訴之判決，並無不合。上  
03 訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回  
04 其上訴。至上訴人先位追加消費者保護法第22條之規定，備  
05 位追加系爭契約第7條第1、2項等約定、民法第360條之規定  
06 為請求部分，亦為無理由，併予駁回。

07 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  
08 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不  
09 逐一論列，附此敘明。

10 八、據上論結，本件上訴及追加之訴均為無理由，判決如主文。

11 中 華 民 國 114 年 4 月 30 日  
12 民事第五庭

13 審判長法 官 賴劍毅

14 法 官 賴秀蘭

15 法 官 洪純莉

16 正本係照原本作成。

17 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  
18 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  
19 （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  
20 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  
21 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  
22 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  
23 者，應一併繳納上訴審裁判費。

24 中 華 民 國 114 年 5 月 1 日

25 書記官 何旻珈