

臺灣高等法院民事判決

113年度消上字第4號

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

上訴人 張綉瑜等248人（姓名、地址詳如附表一所示）
共同
訴訟代理人 黃仕翰律師
張家和律師
伍經翰律師
呂紹宏律師
黃昱維律師
被上訴人 三和汽車股份有限公司
法定代理人 陳貽彬
被上訴人 加達汽車股份有限公司
法定代理人 王中和
被上訴人 北達汽車股份有限公司
法定代理人 王中和
被上訴人 右達汽車股份有限公司
法定代理人 蔡榮城
被上訴人 東大汽車股份有限公司
法定代理人 童若飛
被上訴人 英屬維京群島商標達汽車股份有限公司
法定代理人 佟德望（TUNG Te-Wang）
被上訴人 高達汽車股份有限公司
法定代理人 王中和
被上訴人 鈞賀企業股份有限公司
法定代理人 郭武陸
被上訴人 瑞達汽車股份有限公司
法定代理人 康登春
被上訴人 慶達汽車股份有限公司
法定代理人 邱振達
被上訴人 駿達汽車股份有限公司
法定代理人 王中和

01 被上訴人 台灣馬自達汽車股份有限公司
02 法定代理人 大須賀学
03 上12人共同
04 訴訟代理人 蔣大中律師
05 施穎弘律師
06 羅浩璋律師

07 上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國112年9月
08 4日臺灣士林地方法院107年度消字第16號第一審判決提起上訴，
09 並為訴之追加，本院於114年6月25日言詞辯論終結，判決如下：

10 主 文

11 上訴及追加之訴均駁回。

12 第二審訴訟費用（含追加之訴部分）由上訴人負擔。

13 事實及理由

14 壹、程序方面：

15 一、上訴人陳劉素華於民國108年11月27日死亡，其繼承人陳晉
16 育、陳怡如具狀聲明承受訴訟（見本院卷一681頁）；被上
17 訴人三和汽車股份有限公司（下稱三和公司）、台灣馬自達
18 汽車股份有限公司（下稱台灣馬自達公司）之法定代理人原
19 分別為宗成功、工藤秀俊，依序變更為陳貽彬、大須賀学，
20 有三和公司變更登記表、經濟部商工登記公示資料查詢可考
21 （見本院卷二295頁、305頁），三和公司與台灣馬自達公司
22 具狀聲明承受訴訟（見本院卷二287頁、299頁），核均無不
23 合，應予准許。

24 二、按訴訟繫屬中為訴訟標的之法律關係，雖移轉於第三人，於
25 訴訟無影響；第一項情形，第三人未參加或承當訴訟者，當
26 事人得為訴訟之告知；當事人未為訴訟之告知者，法院知悉
27 訴訟標的有移轉時，應即以書面將訴訟繫屬之事實通知第三
28 人，民事訴訟法第254條第1項、第4項分別定有明文。查附
29 表一（見本院卷四81至87頁）編號2、5、6、14、17、19、2
30 7、28、32、42、49、66、69、77、79、83、88、96、104、
31 105、118、121、125、128、132、134、138、144、160、16

01 3、167、170、174、178、198、207、227、229、234至23
02 8、242所示之上訴人於訴訟中出售其等所有之車輛予訴外人
03 即附表一「現任車主」欄所示之人（下稱現任車主），兩造
04 均未為訴訟之告知，本院乃依前揭規定將兩造訴訟繫屬之事
05 實通知現任車主（見本院卷三363頁），現任車主迄未表明
06 承當本件訴訟。是上開編號所示之上訴人基於當事人恆定原
07 則，仍為本件當事人。

08 三、次按，在第二審為訴之變更或追加，非經他造同意，不得為
09 之，民事訴訟法第446條第1項、第255條第1項第1款分別定
10 有明文。又按，不變更訴訟標的，而補充或更正事實上或法
11 律上之陳述者，非為訴之變更或追加，同法第256條亦有明
12 定。本件上訴人在原審依消費者保護法第7條第1項、第3
13 項、民法第359條、第354條第1項、第179條、第227條第1
14 項、第226條第1項、第191之1條第1項等規定，請求被上訴
15 人應連帶給付新臺幣（下同）20萬元本息。嗣於本院先位依
16 消費者保護法第7條第1、3項等規定，請求：（一）被上訴人台
17 灣馬自達公司應分別與三和公司以次等11家公司（下稱三和
18 等11家公司，與台灣馬自達公司合稱被上訴人，分別逕稱公
19 司名）連帶給付附表二編號A至K表格所示之上訴人各8萬元
20 本息。（二）台灣馬自達公司應給付附表二編號M表格所示之上
21 訴人各8萬元本息。（三）如獲有利判決，願供擔保，請准宣告
22 假執行。備位則依民法第359條、第354條第1項、第179條、
23 第227條第1項、第226條第1項、第191之1條第1項等規定，
24 請求：（一）台灣馬自達公司應分別給付附表二編號A至M表格所
25 示之上訴人各8萬元本息。（二）三和等11家公司應分別給付附
26 表二編號A至K表格所示之上訴人各8萬元本息。（三）前開各項
27 給付，被上訴人中任一人對編號A至K表格所示之上訴人為給
28 付，其餘被上訴人於該給付之範圍對編號A至K表格所示之上
29 訴人免除給付義務。（四）如獲有利判決，願供擔保，請准宣告
30 假執行（見本院卷四260、261頁）。關於上訴人請求金額部
31 分，其等陳明為一部請求，保留其餘請求權（見本院卷二19

01 5頁、卷四420頁)；又依請求權之類型，依序聲明如先、備
02 位聲明所示，訴訟上之請求始能通過一貫性審查，核屬更正
03 法律上之陳述，均非訴之變更或追加，應予准許。至上訴人
04 於先位之訴追另加消費者保護法第8條規定、備位之訴另追
05 加民法第191之1第4項規定為請求，則為被上訴人所同意
06 (見本院卷四260頁、卷四420頁)，依前揭說明，亦應准
07 許。

08 貳、實體方面：

09 一、本件上訴人主張：伊所有如附表二編號A至M所示車型（即CX
10 3、CX5及M6）、車號之汽車（下合稱系爭車輛）係由日本馬
11 自達公司製造，而由台灣馬自達公司輸入進口，並由三和等
12 11家公司經銷出售予附表二編號A至K所示之上訴人；附表二
13 編號M表格所示之上訴人則係向該表格所示之「出賣人」購
14 得該表格所示之車輛（即二手車）。然系爭車輛因「引擎活
15 塞頭設計不良，導致汽缸墊片密度性下降，冷卻水外溢，造
16 成車輛行駛中會因冷卻水從副水箱溢出，而啟動引擎保護程
17 式，而暫時抑制引擎動力輸出，使車速降低」、「進氣閥門
18 彈簧設計不良，導致累積積碳磨損凸輪軸，造成車輛行駛中
19 可能熄火」；「排氣壓力感知器所採用之封裝膠體材質選用
20 不良，造成排氣壓力感知器故障，引擎燈會亮起，並進入保
21 護模式，並限制變速箱整合控制輸出動力，會影響車速」；
22 「機油鏈條與張力器有強度與設計上瑕疵，造成車輛會處於
23 無法加速的狀態，並有失速滑行的可能」等情形（下稱系爭
24 情形）之瑕疵，而不符合當時科技或專業水準可合理期待之
25 安全性，致系爭車輛減損出售之價值20萬元（下稱系爭損
26 害）。被上訴人均為消費者保護法所稱之「企業經營者」，
27 爰先位依消費者保護法第7條第1項、第3項、第8條等規定，
28 請求被上訴人賠償系爭損害。如先位請求權均無理由，因被
29 上訴人所交付之系爭車輛具系爭情形之瑕疵，而減少其通常
30 效用，台灣馬自達公司應賠償系爭車輛因而減損之價值、三
31 和等11公司則應減少價金，並返還或賠償該減少之價金予

01 伊，則備位擇一依民法第359條、第354條第1項、第179條、
02 第227條第1項、第226條第1項、第191之1條第1項、第4項等
03 規定為請求（原審為上訴人敗訴之判決，上訴人聲明不服，
04 提起一部上訴，保留其餘請求，並為訴之追加）。並上訴聲
05 明：先位聲明(一)原判決廢棄。(二)台灣馬自達公司應分別與三
06 和等11家公司連帶給付如附表二編號A至K表格所示之上訴人
07 各8萬元本息。(三)台灣馬自達公司應給付附表二編號M表格所
08 示之上訴人各8萬元本息。(四)如獲有利判決，願供擔保，請
09 准宣告假執行。如先位無理由，則備位聲明(一)原判決廢棄。
10 (二)台灣馬自達公司應分別給付附表二編號A至M表格所示之上
11 訴人各8萬元本息。(三)三和等11家公司應分別給付如附表二
12 編號A至K表格所示之上訴人各8萬元本息。(四)前開(二)、(三)給
13 付，被上訴人中任一人對編號A至K表格所示之上訴人為給
14 付，其餘被上訴人於該給付之範圍，對編號A至K表格所示之
15 上訴人免除給付義務。(五)如獲有利判決，願供擔保，請准宣
16 告假執行。

17 二、被上訴人則以：上訴人所主張之損害係系爭車輛因設計缺陷
18 或不具安全性，致減損價值之財產上損失，不在消保法第7
19 條規定保護範圍之列，且系爭車輛符合當時科技或專業水準
20 可期待之安全性。又上訴人自認系爭車輛於交付時，並無系
21 爭情形之瑕疵存在，且台灣馬自達公司已提供相關之召回服
22 務，防免損害之發生，上訴人亦不得請求減價或賠償等語，
23 資為抗辯。並答辯聲明：(一)上訴駁回。(二)如受不利判決，願
24 供擔保請准宣告免為假執行。

25 三、查附表二編號A至K表格所示上訴人於表格所示時間、金額，
26 向三和等11家公司購買各該車輛；附表二編號M表格所示上
27 訴人於表格所示時間、金額，向訴外人即該表格所示「出賣
28 人」購買各該車輛。台灣馬自達公司為系爭車輛之進口商等
29 情，為兩造所不爭執（見本院卷四260頁），堪信為真實。

30 四、【先位之訴】

31 上訴人主張由台灣馬自達公司所進口、三和等11家公司所經

01 銷之系爭車輛存有系爭情形之瑕疵，未符合當時科技或專業
02 水準可合理期待之安全性，致系爭車輛交易價值減損8萬
03 元，爰依消費者保護法第7條第1項、第3項、第8條等規定為
04 請求云云，非但為被上訴人所否認，且按「從事設計、生
05 產、製造商品或提供服務之企業經營者，於提供商品流通進
06 入市場，或提供服務時，應確保該商品或服務，符合當時科
07 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
08 費者生命、身體、健康、財產之可能者，應於明顯處為警告
09 標示及緊急處理危險之方法。消保法第7條第1項、第2項分
10 別定有明文。上開條文規定於第2章『消費者權益』之第1節
11 『健康與安全保障』，佐以消保法第1條明定該法之立法目
12 的，在於保護消費者權益，促進國民消費生活安全，提昇國
13 民消費生活品質，可見上開規定旨在規範商品或服務應具備
14 安全性與衛生性，以保護消費者從事消費活動時，其自身之
15 安全及固有財產，不致因所購買之商品或服務不具備當時科
16 技或專業水準可合理期待之安全性，而受到危害。至商品因
17 本身缺陷或不具安全性，致毀損、滅失或不堪使用而生之財
18 產上損失，與消費者之健康與安全保障並無直接關係，消費
19 者得依民法瑕疵擔保責任或債務不履行等規定請求賠償，應
20 不在消保法第7條規定保護範圍之列」（最高法院111年度台
21 上字第339號判決意旨參照）。查上訴人主張台灣馬自達公
22 司代理進口，三和等11家公司所經銷之系爭車輛存有系爭情
23 形之瑕疵，不符當時科技與專業水準可合理期待之安全性，
24 其乃受有系爭車輛價值減損之損害等語，足認上訴人所主張
25 其所受之損害係因系爭車輛本身瑕疵所生之財產上損害，且
26 為上訴人所不否認（見本院卷四421頁），依上開說明，該
27 項損害不在消保法第7條規定保護範圍之列，則上訴人依消
28 費者保護法第7條第1項、第3項、第8條等規定，請求被上訴
29 人給付如其先位聲明所示，不應准許。上訴人既不得依前揭
30 消費者保護法之規定請求被上訴人賠償系爭損害，則系爭車
31 輛是否符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性、上訴

01 人是否均為消費者，即無庸另為審酌，併予敘明。

02 五、【備位之訴】

03 上訴人再主張其於107年9月間經蘋果日報報導始發現系爭車
04 輛於交付時即具系爭情形之瑕疵，而減少系爭車輛之通常效
05 用，且無法修復，致其受有系爭車輛價值減損之損害，乃主
06 張應減少價金。台灣馬自達公司應與日本馬自達公司負同一
07 製造人責任，賠償系爭車輛所減損之價值、三和等11家公司
08 則應返還因減少價金所受之不當得利或賠償系爭車輛所減損
09 之價值，擇一依民法第359條、第354條第1項、第179條、第
10 227條第1項、第226條第1項、第191之1條第1項等規定，請
11 求被上訴人給付如備位聲明所示云云，為被上訴人所否認。
12 查：

13 (一)上訴人主張系爭車輛於交付時具有引擎活塞頭設計不良、進
14 氣閥門彈簧設計不良、排氣壓力感知器所採用之封裝膠體材
15 質選用不良、機油鏈條與張力器有強度與設計上瑕疵（合稱
16 系爭設計瑕疵）等情，而減少其通常效用，致減損交易價
17 值，其等得依民法第354條第1項、第359條、第179條等規
18 定，請求三和等11家公司應減少價金，並返還該價金云云。
19 按民法第354條第1項規定：「物之出賣人對於買受人，應擔
20 保其物依第373條之規定危險移轉於買受人時無滅失或減少
21 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
22 之瑕疵。但減少之程度，無關重要者，不得視為瑕疵。」、
23 第359條規定：「買賣因物有瑕疵，而出賣人依前五條之規
24 定，應負擔擔保之責者，買受人得解除其契約或請求減少其價
25 金。但依情形，解除契約顯失公平者，買受人僅得請求減少
26 價金。」而所謂物之瑕疵係指存在於物之缺點而言。凡依通
27 常交易觀念，或依當事人之決定，認為物應具備之價值、效
28 用或品質而不具備者，即為物有瑕疵（最高法院113年度台
29 上字第2214號判決意旨參照）。查：

30 1.上訴人於原審自認「被上訴人（即三和等11家公司）出售之
31 搭載系爭引擎車款之車輛，於交付時買受人時，無引擎冷卻

01 水從副水箱溢出、凸輪軸磨損、排氣壓力感知器故障或機油
02 泵浦鍊條斷裂之情形」，此有原審109年5月7日及同年6月22
03 日準備程序筆錄可按（見原審卷八133頁不爭執事項六）、卷
04 九116頁），足認三和等11家公司於交付系爭車輛於買受人
05 時，系爭車輛並無前揭情形存在。是依通常交易觀念，已難
06 認系爭車輛於交付買受人時有減少其通常效用之瑕疵存在。

07 2.上訴人雖執汽車公會於111年10月19日所出具之台區汽工
08 （宗）字第111519號函（下稱補充函，見原審卷十四120
09 頁），主張系爭車輛於交付時雖無排氣壓力感知器故障之情
10 形存在，但該壓力感知器所選用之封裝膠體不當，於交付時
11 即存有設計瑕疵云云。觀諸汽修公會之補充函，說明欄二固
12 記載：「1、排氣壓力感知器封裝膠體功能為密合用途，
13 『如』引擎所排放之高溫廢氣，導致封裝膠體密合產生裂
14 隙... 『致使排力壓力感知器內部電路受損無法作用』，該
15 封裝膠體之選用應為設計上瑕疵」等語，固堪認系爭車輛之
16 排氣壓力感知器封裝膠體如因引擎所排放之高溫廢氣，導致
17 封裝膠體產生裂隙致使內部電路受損無法作用時，則封裝膠
18 體之選用存有設計上之瑕疵，該瑕疵應於交付時即存在。然
19 該函尚記載：「排氣壓力感知器損壞後，..會限制引擎變速
20 箱整合控制輸出動力，不會造成車輛失速情形，車輛不會有
21 行車安全的影響」等語（見原審卷十四120頁），堪認系爭
22 車輛之排氣壓力感知器封裝膠體縱於交付時存有設計之瑕
23 疵，而導致排氣壓力感知器損壞，並不造成車輛失速而影響
24 行車安全，是依通常交易觀念，難認其減少通常效用。則系
25 爭車輛之封裝膠體選用即非減少通常效用之瑕疵。至上訴人
26 主張系爭車輛交付時因前揭瑕疵存在，致減損市場交易價值
27 云云，雖提出權威車訊資料為憑（見本院卷三517至533
28 頁），惟經審視該資料所示車輛車款雖與系爭車輛同款，然
29 均非系爭車輛，且為上訴人所不爭執（見本院卷483頁），
30 亦不足以證明系爭車輛因排氣壓力感知器選用之封裝膠體，
31 而減少其價值。上訴人依前揭規定主張三和等11家公司應系

01 爭車輛所應減少之價金云云，難以憑採。

02 3.上訴人又主張系爭車輛於交付時，雖無引擎冷卻水從副水箱
03 溢出、凸輪軸磨損、排氣壓力感知器故障或機油泵浦鍊條斷
04 裂等情形，但已存有引擎活塞頭設計不良、進氣閥門彈簧設
05 計不良、機油鏈條與張力器強度之設計不良等瑕疵（下合稱
06 系爭設計瑕疵）云云。查：

07 (1)系爭車輛於交付時，無引擎活塞頭設計不良之瑕疵

08 上訴人主張系爭車輛交付時，引擎塞頭設計不良云云，固提
09 出台灣馬自達公司聲明稿、107年10月召回公告、台灣馬自
10 達公司121號函（下稱121號函）、財團法人車輛安全審驗中
11 心（下稱車安中心）車安技字第1747號函（下稱1747號
12 函）、108年度第4次會議紀錄（下稱會議紀錄）、省道險坡
13 統計資料、高公局坡度統計資料及車主手冊等件為憑云云。
14 惟經審視台灣馬自達公司聲明稿（見原審卷一587、589頁）
15 僅能證明台灣馬自達公司針對系爭車輛搭載「SKYACTIV-D2.
16 2L」（下稱系爭引擎）柴油引擎車款之冷卻系統副水箱外溢
17 現象（下稱系爭現象）提出調查結果，並召回相關車輛進行
18 改正活動，無從證明系爭車輛於交付時，有引擎活塞頭設計
19 不良之瑕疵。而經審視台灣馬自達公司107年10月召回公告
20 （見原審卷一590頁）僅能證明該公司於同年月31日召回搭
21 載系爭引擎之車款進行「控制程式之優化作業」，亦不足以
22 證明系爭車輛於交付時有引擎活塞設計不良之瑕疵。又觀諸
23 台灣馬自達公司121號函係記載：「如車輛持續在低轉速及
24 高負荷下行駛（如車輛在上坡路段，以高檔位持續行駛），
25 則高壓燃燒氣體可能會經由汽缸墊片洩漏至引擎冷卻水水
26 道，導致產生系爭現象」等語（見原審卷三202頁），僅能
27 證明車輛於上坡路段，以高檔位持續行駛，可能產生系爭現
28 象，不能證明系爭車輛於交付時有引擎活塞設計不良之瑕疵
29 。另車安中心1747號函雖記載：「台灣馬自達公司於107年1
30 0月31日辦理召回改正後，仍有少數車輛（約23輛，占已完
31 成改正車輛0.32%）又發生冷卻水外溢情形，係因該等引擎

01 汽缸墊片原已受損，因檢測方法不夠嚴苛無法檢測發現該受
02 損現象，就該公司未有相關設計避免該情形乙節，認有未具
03 符合專業水準可合理期待之安全性情形」等語（見原審卷三
04 230、231、233頁），僅能證明台灣馬自達公司就「檢測車
05 輛引擎汽缸墊片密合度之方法不夠嚴苛」，不能證明系爭車
06 輛於交付時存有引擎活塞設計不良之瑕疵。至省道險坡統計
07 資料、高公局坡度統計資料及車主手冊等件（見原審卷二44
08 1至453頁、本院卷三431至434頁、503至515頁），核與系爭
09 車輛之引擎活塞之設計無涉，均無從證明系爭車輛於交付
10 時，有引擎活塞設計不良之瑕疵。

11 (2)系爭車輛於交付時，無進氣閥門彈簧設計不良之瑕疵

12 上訴人主張系爭車輛於交付時進氣閥門彈簧設計不良致磨損
13 凸輪軸云云，雖提出台灣馬自達公司108年7月12日安全性召
14 回改正公告為憑（下稱108年7月召回公告）。查上訴人自認
15 系爭車輛於交付時，並無凸輪軸磨損之情形，已如前述，且
16 上訴人亦未提供系爭車輛已磨損之凸輪軸供汽修公會進行鑑
17 定乙節，有汽修公會110年鑑定報告可證（見該鑑定報告55
18 頁），則上訴人主張系爭車輛進氣閥門彈簧設計不良致磨損
19 凸輪軸云云，已難採信。又經審視台灣馬自達公司108年7月
20 召回公告（見原審卷三358、359頁），僅能證明該公司因Ma
21 zda6、CX5等柴油車型之引擎進氣閥門彈簧「可能」無法完
22 全清除積碳，導致進氣閥門無法完全關閉，乃召回相關車
23 款，進行檢測、更換進氣閥門彈簧，並更新PCM動力模組控
24 制程式，以「排除」影響行車安全之「疑慮」，不能證明系
25 爭車輛於交付時有進氣閥門彈簧設計不良之瑕疵存在。

26 (3)系爭車輛於交付時，無機油鏈條與張力器強度之設計瑕疵上

27 訴人主張系爭車輛之機油鏈條與張力器有強度與設計上瑕
28 疵，致機油泵浦鍊條斷裂云云，提出車安中心會議紀錄及台
29 灣馬自達121號函為憑。然觀諸車安中心之會議紀錄係記載
30 （見本院卷二601頁）：「機油泵浦鍊條斷裂案：本案馬自
31 達公司表示機油泵浦鍊條經日本原廠件測符合設計規範，品

01 質無問題，台灣機油泵浦鍊條斷裂案例係因車主未依保養週
02 期機油，導致機油劣化造成鍊條異常磨損斷裂.... 國內此型
03 引擎機油泵浦鍊條案件頻傳，迄今已達51件.... 該鍊條斷裂
04 無法提供機油潤滑，車輛無法加速，已有影響行車安全之疑
05 慮.... 建議馬自達公司主動辦理召回改正，.... 另亦需配套
06 加強宣導交浴車主正確得用車保養觀念，明確告知車主當機
07 油更換指示燈亮起時即應儘早回廠報養以及正確機油更換週
08 期，以消弭安全疑慮」等語，僅得證明車安中心因認引擎機
09 油泵浦鍊條斷裂，有影響行車安全之疑慮，建議台灣馬自達
10 公司辦理召回改正，不足以證明系爭車輛之機油泵浦鍊條於
11 交付時，有設計之瑕疵。再經審視121號函（見原審卷三20
12 2、216、360至363頁）則係台灣馬自達公司於108年6月6日
13 以該函回覆車安中心，說明該公司於車主手冊已載明若有嚴
14 苛的操作條件應更頻繁更換機油；並檢具安全性召回改正，
15 通知相關車主進行機油泵浦鍊條之檢修、更換及進行PCM軟
16 體更新等情，亦不足以證明系爭車輛於交付時，機油鍊條與
17 張力器強度之設計有瑕疵。

18 4. 綜上，上訴人自認系爭車輛於交付並無「引擎冷卻水從副水
19 箱溢出、凸輪軸磨損、排氣壓力感知器故障或機油泵浦鍊條
20 斷裂之情形」，亦不能證明系爭車輛交付時存在減少其通常
21 效用之瑕疵，則上訴人依民法第354條第1項、第359條等規
22 定，主張系爭車輛應減少8萬元價金，並依同法第179條規
23 定，請求三和等11家公司應返還該8萬元本息予附表二編號A
24 至K所示之上訴人云云，不應准許。

25 (二) 上訴人又主張三和等11家公司所出售之系爭車輛具系爭情形
26 之瑕疵，該瑕疵係因可歸責於三和等11家公司之事由所致，
27 且無從補正，依民法第227條第1項、第226條第1項等規定，
28 應賠償其等系爭車輛所減損之價值云云。按民法第227條第1
29 項規定：「因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，
30 債權人得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權
31 利。」、第226條第1項規定：「因可歸責於債務人之事由，

01 致給付不能者，債權人得請求賠償損害。」查：

- 02 1.上訴人於原審自認「被上訴人（即三和等11家公司）出售之
03 搭載系爭引擎車款之車輛，於交付時買受人時，無引擎冷卻
04 水從副水箱溢出、凸輪軸磨損、排氣壓力感知器故障或機油
05 泵浦鍊條斷裂之情形」，詳如前述，已難認三和等11家公司
06 有何可歸責之事由，而應負本件賠償之責。
- 07 2.上訴人雖執汽修公會之補充函（見原審卷十四120頁），主
08 張三和等11家公司所交付之系爭車輛所選用之封裝膠體有設
09 計瑕疵，為不完全給付云云。查系爭車輛所選用之排氣壓力
10 感知器封裝膠體，尚非減少其通常效用之瑕疵，已如前述，
11 況該封裝膠體之選用尚非三和等11家公司所為，且上訴人並
12 未舉證證明三和等11家公司對該封裝膠體之選用有何可歸責
13 事由，則上訴人遽主張三和等11家公司應就該設計瑕疵負損
14 害賠償之責云云，與法未合。
- 15 3.至上訴人主張三和等11家公司所交付之系爭車輛有引擎活塞
16 頭、進氣閥門彈簧、機油鏈條與張力器等瑕疵存在，為不完
17 全給付云云，雖提出台灣馬自達公司聲明稿、107年10月、1
18 08年7月12日等召回公告、121號函、車安中心1747號函、會
19 議紀錄、省道險坡統計資料、高公局坡度統計資料及車主手
20 冊等件為憑。然系爭車輛於交付時並無引擎活塞頭設計不
21 良、進氣閥門彈簧設計不良、機油鏈條與張力器有強度與設
22 計上瑕疵等情，詳如前述，難認三和等11家公司所交付之爭
23 車輛為不完全給付。再者，觀諸台灣馬自達公司聲明稿（見
24 原審卷一587、589頁）僅能證明該公司就系爭現象提出調查
25 結果，並召回相關車輛進行改正活動；107年10月召回公告
26 （見原審卷一590頁）僅能證明該公司於同年月31日召回搭
27 載系爭引擎之車款進行「控制程式之優化作業」；馬自達公
28 司121號函僅能證明車輛於上坡路段，以高檔位持續行駛，
29 可能產生系爭現象；車安中心1747號函僅能證明台灣馬自達
30 公司就「檢測車輛引擎汽缸墊片密合度之方法不夠嚴苛」；
31 省道險坡統計資料、高公局坡度統計資料及車主手冊等件

01 (見原審卷二441至453頁、本院卷三431至434頁、503至515
02 頁)，均與系爭車輛之引擎活塞之設計無涉。而台灣馬自達
03 公司108年7月召回公告(見原審卷三358、359頁)，僅能證
04 明該公司召回Mazda6、CX5等相關車型進行檢測等情。車安
05 中心會議紀錄(見本院卷二601頁)僅能證明該中心因認引
06 擎機油泵浦鍊條斷裂，有影響行車安全之疑慮，建議台灣馬
07 自達公司辦理召回改正；而121號函(見原審卷三202、21
08 6、360至363頁)則僅能證明台灣馬自達公司依車安中心建
09 議召回相關車輛改正，通知相關車主進行機油泵浦鍊條之檢
10 修、更換及進行軟體更新等程序，均如前述，亦無從證明三
11 和等11家公司對上訴人主張之系爭車輛之系爭設計瑕疵，有
12 何可歸責之事由。

13 4.承上，上訴人不能證明其所主張之系爭設計瑕疵係因可歸責
14 於三和等11家公司之事由所致，則其逕依民法第227條第1
15 項、第226條第1項等規定，請求三和等11家公司賠償附表二
16 編號編號A至K所示之上訴人各8萬元本息云云，礙難准許。

17 (三)上訴人再主張日本馬自達公司所製造之系爭車輛因具系爭情
18 形之之瑕疵，其因通常使用系爭車輛而受有交易價值減損8
19 萬元之損害，台灣馬自達公司進口輸入系爭車輛，應與日本
20 馬自達公司負同一責任，爰依民法第191條之1第1項、第4項
21 為請求云云。按民法第191-1條第1項規定：「商品製造人因
22 其商品之通常使用或消費所致他人之損害，負賠償責任。但
23 其對於商品之生產、製造或加工、設計並無欠缺或其損害非
24 因該項欠缺所致或於防止損害之發生，已盡相當之注意者，
25 不在此限。」、第4項規定：「商品輸入業者，應與商品製
26 造人同一之責任。」而商品製造人之責任，宜採侵權行為說
27 (參酌該條88年4月21日之立法理由)，故前揭規定之損害
28 範圍可知，應包括因商品瑕疵所造成消費者之財產上損害。
29 又按，「民法第191條之1第1項所謂商品之通常使用或消
30 費，
31 應依該商品之一般用途或正常效用，按一般交易觀念之使用

01 方式、通常使用者或消費者之認識及相關情狀為判斷」（最
02 高法院110年度台上字第183號判決意旨參照）。查台灣馬自
03 達公司為系爭車輛之進口商，核屬民法第191條之1所定之商
04 品輸入業者，則上訴人主張台灣馬自達公司應與系爭車輛製
05 造人即日本馬自達公司，對通常使用系爭車輛所致之損害，
06 負同一之責任，即屬有據。惟台灣馬自達公司抗辯系爭車輛
07 之製造並無欠缺乙節，提出交通部車輛型式安全審驗合格證
08 明（見原審卷二259至359頁）、外放台灣區汽車修理工業同
09 業公會（下稱汽修公會）所出具之110年、111年之鑑定報告
10 書為證。查：

11 (甲)系爭車輛之引擎活塞頭、進氣閥門彈簧、機油鏈條與張力器
12 之製造與設計均無欠缺

13 1.經審視交通部車輛型式安全審驗合格證明（見原審卷二259
14 至359頁），可知系爭車輛（車型CX-5、M6）於102年至106
15 年間經交通部安全審驗合格。而審視汽修公會所出具之110
16 年鑑定報告書可知，上訴人即附表二編號99吳宇晴、編號17
17 9顧勇豐及編號229原車主林羿君提供其等所有車輛（車牌依
18 序為000-0000即1號車、000-0000即2號車、000-0000即3號
19 車，下合稱受測車輛，單獨依序分稱1號車、2號車、3號
20 車），經原審送請汽修公會進行鑑定，其中就「引擎汽缸墊
21 片密合性」部分，鑑定結果為：「受測車輛於引擎轉速固定
22 2000rpm持續240秒與失速測試檢測下，汽缸床墊片密合良
23 好；汽缸床墊片如發生密合性不良情形與引擎活塞頭設計應
24 無關聯性」（見外放110年鑑定報告書49、54、55頁），足
25 認受測車輛引擎於通常使用之情形下，汽缸墊片密合度良
26 好，系爭車輛之活塞設計，並無欠缺。而汽修公會因上訴人
27 無法提供系爭車輛之「已磨損之凸輪軸與進氣閥門彈簧零件
28 （下稱系爭零件）」進行系爭車輛進氣閥門彈簧有無設計不
29 良之情形（見110年鑑定報告書55頁），足窺系爭車輛並無
30 進氣閥門彈簧設計不良之欠缺，亦如前述。再審視111年鑑
31 定報告書可知附表二編號94所示上訴人楊黃純菊提供其車輛

01 (車牌000-0000)之斷裂鏈條，由汽修公會就該「機油鏈
02 條」部分為相關鑑定，鑑定結論為：「系爭車輛行駛累積15
03 萬9,619公里，內鏈片與襯套斷裂為脆性破壞，研判為長期
04 使用後鏈條間隙過大或機件疲勞所導致，系爭車輛機油鏈條
05 採用張力型設計，造成機油鏈條斷裂之關聯性不大」等語
06 (見111年鑑定報告書4、16頁)，足認該受測車輛之機油鏈
07 條斷裂，係因長期使用或機件疲勞所致，尚非系爭車輛之設
08 計有欠缺所致。綜上，系爭車輛之引擎活塞頭、進氣閥門彈
09 簧、機油鏈條與張力器之製造與設計均無欠缺。

10 2.上訴人雖主張系爭車輛之引擎活塞頭、進氣閥門彈簧、機油
11 鏈條與張力器強度之製造及設計有欠缺云云，雖提出台灣馬
12 自達公司聲明稿、107年10月、108年7月12日等召回公告、1
13 21號函、車安中心1747號函、會議紀錄、省道險坡統計資
14 料、高公局坡度統計資料及車主手冊等件為憑。然台灣馬自
15 達公司聲明稿(見原審卷一587、589頁)僅能證明該公司就
16 系爭現象提出調查結果，並召回相關車輛進行改正活動；10
17 7年10月召回公告(見原審卷一590頁)僅能證明該公司於同
18 年月31日召回搭載系爭引擎之車款進行「控制程式之優化作
19 業」；馬自達公司121號函僅能證明車輛於上坡路段，以高
20 檔位持續行駛，可能產生系爭現象；車安中心1747號函僅能
21 證明台灣馬自達公司就「檢測車輛引擎汽缸墊片密合度之方
22 法不夠嚴苛」；省道險坡統計資料、高公局坡度統計資料及
23 車主手冊等件(見原審卷二441至453頁、本院卷三431至434
24 頁、503至515頁)，均與系爭車輛引擎活塞之設計無涉。而
25 台灣馬自達公司108年7月召回公告(見原審卷三358、359
26 頁)，僅能證明該公司召回Mazda6、CX5等相關車型進行檢
27 測等情。車安中心會議紀錄(見本院卷二601頁)僅能證明
28 該中心因認引擎機油泵浦鍊條斷裂，有影響行車安全之疑
29 慮，建議台灣馬自達公司辦理召回改正；而121號函(見原
30 審卷三202、216、360至363頁)則僅能證明台灣馬自達公司
31 依車安中心建議召回相關車輛改正，通知相關車主進行機油

01 泵浦鍊條之檢修、更換及進行軟體更新等程序，詳如前述，
02 均無從證明日本馬自達公司就系爭車輛之引擎活塞頭、進氣
03 閥門彈簧、機油鍊條與張力器強度等零件之設計、製造有欠
04 缺。

05 (乙)系爭車輛所選用之排氣壓力感知器封裝膠體雖有欠缺，然台
06 灣馬自達公司於防止損害之發生，已盡相當之注意
07 查系爭車輛之排氣壓力感知器所選用之封裝膠體如因引擎所
08 排放之高溫廢氣，導致封裝膠體產生裂隙致使內部電路受損
09 無法作用時，則封裝膠體之選用存有設計上之瑕疵，則上訴
10 人主張日本馬自達公司就該封裝膠體之設計有欠缺，固堪可
11 採。然台灣馬自達公司經日本馬自達公司通知，於107年10
12 月31日發函召回系爭車輛進行排氣壓力感知器之檢查及更換
13 。該更換之新排氣壓力感知器內部晶片隔有金屬隔膜，排放
14 廢氣中之水蒸氣不會入侵而產生因電蝕造成端子線斷裂之問
15 題，並提供永久保固之擔保等情，有台灣馬自達公司121號
16 函及訊息公告在卷可證（見原審卷三218頁、361至362
17 頁），且為上訴人所不爭執（見本院卷五425頁），足見台
18 灣馬自達公司提供更換新排氣壓力感知器之零件，並對該更
19 換之排氣壓力感知器提供永久保固之擔保，依一般交易觀念
20 及通常使用者或消費者之認識，堪認已足以回復系爭車輛之
21 排氣壓力感知器封裝膠體之正常功能，而難認上訴人仍受有
22 系爭車輛交易性貶值之損害。至上訴人所提出之權威車訊資
23 料不能證明系爭車輛因排氣壓力感知器封裝膠體瑕疵而減損
24 交易價值，詳如前述，更無從證明系爭車輛經更換新排氣壓
25 力感知器，上訴人仍受有交易價值減損之損害。審酌前情，
26 台灣馬自達公司就系爭車輛進行排氣壓力感知器之更換，並
27 提供永久保固之擔保，堪認於防止系爭車輛之交易性貶值之
28 損害發生，已盡相當之注意。

29 (四)據上，系爭車輛之引擎活塞頭、進氣閥門彈簧、機油鍊條與
30 張力器之製造與設計，均無欠缺；日本馬自達公司對系爭車
31 輛之排氣壓力感知器所選用之封裝膠體雖有欠缺，然台灣馬

01 自達公司對於防止系爭車輛交易性貶值損害之發生，已盡相
02 當之注意。則上訴人依民法第191條之1第1項本文、第4項等
03 規定，請求台灣馬自達公司賠償上訴人系爭車輛交易貶值之
04 損害各8萬元本息云云，礙難照准。

05 六、綜上所述，上訴人先位依消費者保護法第7條第1、3項等規
06 定，請求：(一)台灣馬自達公司應分別與三和等11家公司連帶
07 給付如附表二編號A至K表格所示之上訴人各8萬元本息。(二)
08 台灣馬自達公司應給付附表二編號M表格所示之上訴人各8萬
09 元本息；備位依民法第359條、第354條第1項、第179條、第
10 227條第1項、第226條第1項等規定，請求：(一)台灣馬自達公
11 司應分別給付附表二編號A至M表格所示之上訴人各8萬元本
12 息。(二)三和等11家公司應分別給付如附表二編號A至K表格所
13 示之上訴人各8萬元本息。(三)前開(一)、(二)項給付，被上訴人
14 中任一人對編號A至K表格所示之上訴人為給付，其餘被上訴
15 人於該給付之範圍，對編號A至K表格所示之上訴人免除給付
16 義務，均非正當，不應准許。從而，原審所為上訴人敗訴之
17 判決，並無不合。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改
18 判，為無理由，應駁回其上訴。至上訴人先位追加消費者保
19 護法第8條第1項之規定、備位追加民法第191之1第4項之規
20 定為請求部分，亦無理由，併予駁回。

21 七、汽修公會關於關於排氣壓力感知器等之鑑定部分業經該公會
22 發函補充說明，已如前述，上訴人就此部分聲請命台灣馬自
23 達公司提出相關量產計畫資料為補充鑑定，即無調查之必
24 要。是本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所
25 用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結
26 果，爰不逐一論列，附此敘明。

27 八、據上論結，本件上訴及追加之訴均為無理由，判決如主文。

28 中 華 民 國 114 年 7 月 23 日

29 民事第五庭

30 審判長法 官 賴劍毅

31 法 官 賴秀蘭

法官 洪純莉

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 114 年 7 月 23 日

書記官 何旻珈