

臺灣臺北地方法院民事判決

107年度簡上字第251號

上訴人 龍貓通運有限公司
法定代理人 黃立偉
上訴人 光華通運股份有限公司
法定代理人 施燦輝
上訴人 大聖通運股份有限公司
法定代理人 翁千雅
上訴人 鼎誠通運有限公司
法定代理人 劉靜樺
共同
訴訟代理人 李式嘉
侯雪芬律師

上一人
複代理人 柳慧謙律師
被上訴人 台灣中油股份有限公司
法定代理人 歐嘉瑞
訴訟代理人 丁福慶律師
複代理人 陳智勇律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於民國107年2月27日
本院105年度簡字第16號第一審簡易判決提起上訴，本院於108
年7月3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

壹、程序方面：

一、本件被上訴人之法定代理人於本院審理中變更為歐嘉瑞，有
被上訴人公司資料查詢列印資料在卷可稽（見本院卷第391
頁），並由其具狀聲明承受訴訟（見本院卷第389頁），於
法尚無不合，應予准許。

二、按於第二審程序為訴之變更或追加，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。上開規定，於簡易訴訟程序之第二審準用之，亦為同法第436條之1第3項所明定。本件上訴人原依民法第360條、第227條為請求，嗣於本院審理時追加依照民國104年1月6日新北市遊覽車駕駛員職業工會陳情活動溝通座談會議紀要會議紀錄2之（二）記載：「故障車輛如確向本公司購油，且經第三公正機關證明故障原因係油品品質所造成，本公司自依規定予以賠償」併為請求權之基礎（見本院卷第103頁），其所為訴之追加與原訴請求之基礎事實同一，依上說明，自應予以准許。

貳、實體方面：

一、上訴人主張：

（一）我國政府為降低車輛一氧化碳排放汙染，於97年起實施車用柴油全面摻配生質柴油政策，即將一般（化石）柴油，添加一定比例之以植物油、回收食物油提煉而成之生質柴油。被上訴人於99年6月15日至103年5月5日期間，對外銷售摻配2%酯類（脂肪酸甲酯）之車用生質柴油（下稱系爭B2柴油），且於上開期間並無提供其他種類之車用柴油，造成伊等於購買使用系爭B2柴油後，發生車輛油路堵塞而損害車輛功能、增加維修費用等。依監察院於104年9月2日提出之「生質能源政策失當、監察院糾正經濟部及能源局之報告（下稱系爭監察院調查報告）」指明：生質柴油較傳統化石柴油氧化穩定性較差，已是學界及實務界普遍之共識，因應上開特性，民眾必須注意油品不能久置及經常檢查車輛油箱、管路、濾清器等之沉積物或提高更換頻率，加油站業者則須配合增加加油機濾芯更換及儲油槽等清洗之頻率；於此必然增加相關之保養或管理等成本。能源局推動生質能源政策，沒有將前開情形納入考量，等到B2政策推行出現糾紛後，竟仍堅稱車輛故障是民眾未能落實定期保養或清理油箱所造成，刻意忽視民眾爭執及不滿，將政策衍生之成本「全部」轉

嫁由人民承擔，終致激發民眾串聯抵制，國家生質能源政策之推動進程因而嚴重受挫；能源局就B2政策推動相關之危機處理，違失情節明確；且經監察院調取被上訴人相關客訴資料比對，發現被上訴人自97年7月15日起配合實施B1政策期間，尚無發生相關客訴情形。惟於99年6月15日配合實施B2政策後，自該年9月起，即陸續接獲近百件客訴，直到103年6月1日停止摻配生質油料後，從同年7月2日起不再有客訴案件。另依監察院派員赴國內6大商用車公司之保修廠實地訪談結果，亦多有反映B2政策期間易發生柴油芯阻塞及黏稠性有機物沉澱等問題，甚至有車輛原廠因而配合縮短柴油芯更換週期之情等語，足見被上訴人生產之系爭B2柴油確具有瑕疵。

- (二) 1. 龍貓公司所有之車號00-000號營業遊覽大客車（下稱系爭A車）於使用被上訴人生產之系爭B2柴油後，因車輛故障而先後於103年4月28日、同年11月9日在博大汽車股份有限公司（下稱博大公司）維修支出1萬5,165元、1萬1,546元，並造成2日無法營業之損失6,432元，合計損失3萬3,143元（計算式：15,165 + 11,546 + 6,432 = 33,143）。
2. 光華公司所有之車號000-00號營業遊覽大客車（下稱系爭B車）於使用系爭B2柴油後，於104年1月27日因車輛故障而在臺北合眾汽車有限公司（下稱合眾公司）維修支出2,750元，並造成1日無法營業之損失3,216元，合計損失5,966元（計算式：2,750 + 3,216 = 5,966）。
3. 車號000-00號營業遊覽大客車（下稱系爭C車）原屬訴外人匯豐通運有限公司（下稱匯豐公司）所有，該車於使用系爭B2柴油後，因車輛故障而先後於102年11月16日、同年11月18日、同年12月9日、103年6月3日在香港商太古商用汽車有限公司臺灣分公司（下稱太古公司）維修支出4,157元、2萬1,300元、8,900元、4,871元，並造成4日無法營業之損失1萬2,864元，合計損失5萬2,092

元（計算式：4,157 + 21,300 + 8,900 + 4,871 + 12,864 = 52,092）。又大聖公司已於103年11月3日取得系爭C車之所有權，匯豐公司亦將上開維修費用及營業損失之損害賠償債權讓與大聖公司。

4. 鼎誠公司所有之車號000-00號營業遊覽大客車（下稱系爭D車；與系爭A車、系爭B車、系爭C車合稱為系爭四車）於使用系爭B2柴油後，因車輛故障而先後於103年5月17日、同年月31日、同年6月5日在成侑柴油噴射器有限公司（下稱成侑公司）、昌泰汽車修配所（下稱昌泰公司）維修支出6萬6,150元、1,300元、18萬3,980元，合計損失25萬1,430元（計算式：66,150 + 1,300 + 183,980 = 251,430）。

據上，被上訴人生產之系爭B2柴油既具有瑕疵，自應負物之瑕疵擔保責任，且被上訴人未依債之本旨為給付，造成伊等受有上開損害，此可歸責於被上訴人，故依民法第360條、第227條規定，請求被上訴人賠償上開金額。

(三) 系爭監察院調查報告已指明B2生質柴油之氧化穩定性較差，民眾使用B2生質柴油必須注意不能久置及必須經常檢查車輛油箱、管路、濾清器等之沉積物或提高更換頻率，加油站業者須配合增加加油機濾芯更換及儲油槽清洗頻率，進而會增加相關保養或管理成本等情，是被上訴人本應告知及提醒用油人員注意，此屬被上訴人之附隨義務，卻未盡此義務，導致伊等於使用系爭B2柴油後，發生油路堵塞、爬坡熄火，衍生維修費用及營業損失，故依民法第227條不完全給付之債務不履行規定，請求被上訴人賠償上開損害。

(四) 依104年1月6日新北市遊覽書駕駛員職業工會陳情活動溝通座談會議紀要會議紀錄2之（二）記載：「故障車輛如確向本公司購油，且經第三公正機關證明故障原因係油品品質所造成，本公司（即被上訴人）自依規定予以賠償」，可見兩造已有若上訴人有向被上訴人購油且經第三公正機關證明有油品品質問題，被上訴人即會賠償之合意。而第三公正機

01 關監察院已認定係因系爭B2柴油因素致上訴人受損，則被上
02 訴人自應依上開會議紀錄賠償上訴人所受損害。

03 二、被上訴人則以：

04 (一)系爭監察院調查報告中之相關資料，並未侷限於伊生產之系
05 爭B2柴油，尚包括B1、B100生質柴油。且於99年6月15日至
06 103年5月5日期間，國內市面上販售之車用柴油僅有B2生質
07 柴油，並無其他種類之柴油，若使用B2生質柴油會造成車輛
08 受損，則全國使用B2生質柴油之車輛均會受損，不會只有系
09 爭四車，足見系爭四車縱有上訴人所稱故障情形，也與使用
10 系爭B2柴油無必然之相當因果關係。伊販售之系爭B2柴油符
11 合CNS1471國家標準，具備市面上車用柴油通常之品質；系
12 爭監察院調查報告雖指摘B2生質柴油有缺點，但該報告檢討
13 者是國內市面上販售之B2生質柴油，並未針對伊販售之產品
14 ，縱然報告意見屬實，也是B2生質柴油之特性使然，並非伊
15 所生產販售之系爭B2柴油品質未達國家標準，或劣於市售其
16 他B2生質柴油。

17 (二)上訴人所提出原證14、15之由被上訴人開立鼎誠公司、光華
18 公司統一編號之統一發票，發票上均未記載車號，且鼎誠公
19 司名下之遊覽車並非只有系爭D車，光華公司名下亦非只有
20 系爭B車，是上開統一發票均不足作為系爭D車、系爭B車
21 曾購買使用系爭B2柴油之證據；而龍貓公司、大聖公司迄今
22 均未提出購油證明，則上訴人既無法證明曾向伊購買使用系
23 爭B2柴油，自無從推論係因使用系爭B2柴油導致系爭四車受
24 損。又依上訴人司機到庭證述之車輛使用習慣，系爭四車受
25 損並非因正常使用系爭B2柴油所導致；且依財團法人車輛研
26 究測試中心（下稱車研測試中心）製作之102年度及103年
27 度之研究報告，使用B2生質柴油之車輛若經常行駛且遵照原
28 廠建議定期維修保養，並不會發生故障問題。另依上訴人提
29 出之維修單據，均不足以證明上訴人係因使用系爭B2柴油而
30 受有損害。再者，每台遊覽車之營業情況不同，無法一概而
31 論，上訴人以全國遊覽車年收入之平均值117.4萬元，推估

01 因無法營業所受之損害為每日3,216元，於法無據。綜上，
02 上訴人未舉證證明系爭四車曾向伊購買系爭B2柴油使用，也
03 未證明所提出維修單上記載之項目，係因使用系爭B2柴油所
04 致，故上訴人依民法第360條之物之瑕疵擔保及第227條之
05 債務不履行規定請求伊賠償，均無理由。又上訴人所指之10
06 4年1月6日新北市遊覽駕駛員職業工會陳情活動溝通座談
07 會會議紀錄2之（二）所記載內容，被上訴人僅表明如有可
08 歸責事由，願依法賠償之立場，未創造新的法律關係，上訴
09 人無從據以作為請求權基礎等語，資為抗辯。

10 三、原審為上訴人敗訴之判決，上訴人提起上訴，並聲明：（一）原
11 判決廢棄。（二）上開廢棄部分：1.被上訴人應給付龍貓公司3
12 萬3,143元，及自105年7月26日起至清償日止，按年息5
13 %計算之利息。2.被上訴人應給付光華公司5,966元，及自
14 105年7月26日起至清償日止，按年息5%計算之利息。3.
15 被上訴人應給付大聖公司5萬2,092元，及自105年7月26
16 日起至清償日止，按年息5%計算之利息。4.被上訴人應給
17 付鼎誠公司25萬1,430元，及自105年7月26日起至清償日
18 止，按年息5%計算之利息。被上訴人則聲明：上訴駁回。

19 四、經查，被上訴人於99年6月15日至103年5月5日期間，對
20 外銷售摻配2%酯類之車用生質柴油即系爭B2柴油，上開期
21 間除被上訴人外，尚有台塑石化集團旗下之台亞石油股份有
22 限公司（下稱台亞公司）亦供應添加2%酯類之生質柴油。
23 又龍貓公司所有之系爭A車先後於103年4月28日、同年11
24 月9日在博大公司維修；光華公司所有之系爭B車於104年
25 1月27日在合眾公司維修；匯豐公司所有之系爭C車先後於
26 102年11月16日、同月18日、同年12月9日、103年6月3
27 日在太古公司維修，而大聖公司係於103年11月3日自匯豐
28 公司受讓取得系爭C車之所有權；鼎誠公司所有之系爭D車
29 先後於103年5月17日、同月31日、同年6月5日在成侑公
30 司、昌泰公司維修等情，有經濟部103年5月5日經能字第
31 0000000000號、99年6月10日經能字第09904603550號公

告、系爭四車之行車執照、系爭C車之汽（機）車過戶登記書、車主歷史查詢資料、博大公司、合眾公司、太古公司、成侑公司、昌泰公司之維修歷史資料、結帳工單、估價單等在卷可稽（見原審卷一第22至25、27、28、76至89、243頁及背面，原審卷二第207、319-1至331、336至350頁）；復有系爭監察院調查報告之全卷影本可佐，上開事實應堪認定。

五、得心證之理由：

上訴人主張其向被上訴人購買之系爭B2柴油具有瑕疵，且被上訴人未盡提醒用油人員注意事項之附隨義務，造成系爭四車故障，使其受有上開損害，被上訴人應賠償上開金額等語，為被上訴人所否認，並以上開情詞置辯。茲敘述如下：

（一）系爭B2柴油是否有瑕疵？

1.我國有關B2生質柴油之推行，係政府為發展綠色能源由上而下以國家能源政策方式推動；系爭B2柴油產品由被上訴人配合國家政策建置油品配銷體系供應，並非被上訴人自己研發之產品；經濟部於99年6月10日公告銷售國內之車用柴油必須由98%之化石柴油摻配2%之脂肪酸甲酯始得販售，並自00年0月00日生效，被上訴人即依上開公告規定販售系爭B2柴油等情，除經被上訴人陳明在卷外，並有車用柴油CNS1471國家標準、經濟部99年6月10日經能字第09904603550號函及經濟部能源局96年2月之推動生質柴油執行計畫書在卷可佐（見原審卷一第274頁，原審卷二第35頁背面至45頁）。

2.本件被上訴人於99年8月起至103年7月供應系爭B2柴油期間，固有接獲100件客訴，並於103年6月1日車用柴油停止添加生質油料後，從103年7月2日起不再有客訴案件等情，有被上訴人於104年7月16日回覆監察院約詢生質柴油說明資料及被上訴人104年4月30日油關發字第10410226851號函附「本公司有關生質柴油之說明」暨「車用柴油客訴處理表」附卷可考（見原審卷二第29頁背面，系爭監察院調

查報告卷二第77頁背面至87頁)。惟查，被上訴人生產販售之系爭B2柴油符合CNS1471之車用柴油國家標準，有經濟部標準檢驗局公布之上開國家標準、被上訴人化驗服務中心化驗報告、桃園煉油廠檢驗報告、經濟部能源局106年6月13日能油字第10600120290號函及附件之車用柴油檢驗報告等存卷可查(見原審卷一第190至204頁背面、274至276頁，原審卷二第128至141頁背面)。且依：(1)車研測試中心102年12月製作之「生質燃料柴油車輛適用性研究計畫」載明：該中心完成系爭B2柴油與4種油箱型式(小客車、貨車、客車與遊覽車)，油箱與油濾長期儲存系爭B2柴油對油品質影響之試驗，研究結果顯示經兩個月以上長期靜置系爭B2柴油，並無油泥生成，水分與酸價均符合標準等語(見原審卷二第98、112頁背面)；及(2)車研測試中心103年12月製作之「生質柴油車輛適用性與應用技術研究計畫」亦說明：該中心研究系爭B2柴油於實車靜置耐適性研究，以市佔率高及具4期後電控共軌燃油系統(B2客訴案常見噴油系統)之車型作為研究標的，模擬車輛長期靜置後啟動影響，完成目標3部車輛靜置3階段(第1階段靜置1個月，第2階段靜置2個月，第3階段靜置3個月)共6個月試驗，完成12車次啟動狀況檢查(共軌壓力、怠速穩定)及12車次黑煙馬力量測，車輛啟動狀況皆正常良好。馬力量測無異常差異，各轉速下馬力值差異小於3%；黑煙排放皆符合法規標準，無異常劣化現象。車輛長期靜置期間亦完成7次油品抽驗(水分、酸價、氧化穩定性)追蹤分析。測試油品檢驗結果，在靜置第3個月後開始發生B2油品氧化穩定性低於標準值的現象(但油箱無油泥生成)，說明B2油品在車輛運轉頻率低且戶外靜置條件下保存期限約3個月，於此期間車輛啟動性能具有良好妥適性(電瓶滿電狀況下)。經由實車長期靜置研究，顯示B2油品在車輛運轉頻率低且戶外靜置條件下保存期限建議不超過3個月，另整合專案油品存放研究、車輛與石油公司使用期限資訊，建議國內B2油品保存期限，於靜置

01 存放勿超過6個月，於車輛油箱中勿超過3個月。另完成2
02 部實車運行耐久測試，達6萬公里，依據原廠保養規範及週
03 期，車輛運行良好，定期油箱檢查並無發現雜質及油泥，說
04 明落實車輛保養管理是B2車輛使用的重要關鍵項目等語（見
05 原審卷二第67、70頁及背面、83頁背面）。又依卷附(3)系爭
06 B車燃油系統異常技術分析報告書載明：鑑定人採集系爭B
07 車柴油油箱及濾清器等位置，發現柴油中懸浮有金屬粉末情
08 形，而該金屬成分應是由非屬油品本身之外界所造成，可能
09 因①油箱內曾添加燃油油精、省油添加物（綠色小精靈等）
10 、②油箱本體之內部金屬表面生鏽、電鍍層剝離等現象、③
11 引擎燃油系統之相關組件磨損等因素造成金屬成分與油品混
12 合，形成對油品之污染；濾清器於本次會勘中發現，濾清器
13 芯子之污損情形下層較為髒汙，使用時間越久，髒汙情形愈
14 為嚴重，若依此情研判，濾清芯子應是過濾到過多的金屬粉
15 末，導致下層開始阻塞，而逐漸向上堆疊，形成油路系統阻
16 塞其正常之供油作用。另該濾清器吸附有少許之有機性懸浮
17 物質，研判應屬油箱內含有部分水份與其他物質轉質成有機
18 物雜質有關，但其存在量不足以直接完全包覆濾清器芯子形
19 成阻塞等語（見原審卷二第59至62頁背面）。另依(4)系爭監
20 察院調查報告亦稱：B2生質柴油本質上較傳統化石柴油有較
21 差之氧化穩定性，因應上開特性，消費者必須注意油品不能
22 久置，及避免車輛停放於高溫環境下，並應經常檢查車輛油
23 箱、管路、濾清器等之沉積物或提高更換頻率，加油站業者
24 則須配合增加加油機濾芯更換及儲油槽等清洗之頻率等語（
25 見系爭監察院調查報告卷四第14頁）。綜上各情，復以摻配
26 2%之脂肪酸甲酯之系爭B2柴油產品為國家強制之規定，系
27 爭B2柴油之品質經測試結果，確已符合國家標準，自無減失
28 或減少其價值之瑕疵，亦無減失或減少「通常效用」或「契
29 約預定效用」之瑕疵可言。至上開報告雖稱：建議國內B2油
30 品保存期限，靜置存放勿超過6個月，及車輛油箱中勿超過
31 3個月，並應經常檢查車輛油箱、管路、濾清器等之沉積物

或提高更換頻率等語，核屬作為摻配酯類之系爭B2柴油，與一般未摻配酯類之傳統化石柴油相較之下，因其本身之特性，於使用、保存、車輛保養方式等之建議事項，惟尚難以此認為系爭B2柴油具有瑕疵。再被上訴人於99年8月起至103年7月間供應系爭B2柴油期間固接獲100件客訴，並於103年6月1日車用柴油停止添加生質油料後，從103年7月2日起即不再有客訴案件等情，已如上述。惟上開期間客戶加用被上訴人系爭B2柴油車次約1.64億次，上開客訴之比例相當於每百萬車次約0.61件（見原審卷二第28頁）。而若係系爭B2柴油油品本身具有「瑕疵」，理應對於所有加油之車輛應均會等同造成影響，應不可能於上開期間僅100件之客訴案件，此亦可佐系爭B2柴油油品本身並非有「瑕疵」。

3. 上訴人雖主張：依經濟部能源局106年6月13日能油字第10600120290號函覆說明三略以：「（一）99年6月至103年5月期間共查驗694件樣品，不合格樣品共有23件」（見原審卷二第128至141頁），是以被上訴人供油體系確實高度可能發生供油品質不合格之情事等語。惟查，依上開函文可知，上開23件不合格樣品，其中：①20件為「密度」不符合標準（100年5件、101年12件、102年2件及103年1件）（見原審卷二第128頁）。而檢驗油品密度之作用，係為確認油品是否有混入重質油或輕質油，主要與車輛省油性相關，據被上訴人陳明在卷外，並提出經濟部石化產業高值化推動辦公室網頁列印資料為佐（見本院卷第145頁）。②其中2件為「硫含量」不符合標準（101年10月12日1件、102年9月16日1件）。序號408抽檢日期為101年10月12日，含硫量為13PPM，序號581抽驗日期為102年9月16日，含硫量為11PPM（見原審卷二第136頁背面、139頁背面）。而根據上開經濟部能源局函檢附之檢測報告註2所示，生質柴油「硫含量」自100年7月1日起至103年5月間，應低於10PPM等語（見原審卷二第141頁背面），上開二者均因「含硫量」高於標準值，被認定不合格。然依「國內加油

站車用柴油（B2）油槽污泥探討」技術專家小組第7次會議之會議資料可知，較高硫分油品有抑制微生物生長趨勢（見原審卷二第46頁）。且上訴人亦主張B2生質柴油於100年7月1日應添加含硫量從50PPM降為10PPM，導致微生物易為滋生（見原審卷二第170頁）。則上開油品硫含量高於10PPM雖然不符合標準，但相對抑制微生物滋生效果應反而較高，衡情，較不會產生上訴人所主張車輛油路阻塞情形。再依經濟部石化產業高值化推動辦公室網頁列印資料記載：「硫含量：歐二排放標準的汽油中硫的含量為不大於0.050，而與歐二標準相比，歐三排放標準中規定汽油中主要指標硫的含量要少三分之二，僅為不大於0.015，這將讓汽車尾氣排放的二氧化硫大大減少」等語（見本院卷第145頁），可知「硫含量」太高主要影響應為空氣污染問題。③其中1件為「脂肪酸甲酯」不符合標準。102年8月6日抽檢，序號558樣品之「脂肪酸甲酯」含量僅為1.76%（見原審卷二第139頁），不符合B2生質柴油之「脂肪酸甲酯」之比例須大或等於2%之規範（根據該檢測報告之註3所示，車用柴油之脂肪酸甲酯99年12月10日至103年5月期間應高於2%，見原審卷二第141頁背面）。而本件上訴人係主張化石柴油摻配生質柴油（B2即摻配2%生質柴油），造成油品品質不穩定，易滋生微生物，導致車輛故障。然上開序號558之樣品摻配脂肪酸甲酯之比例係低於國家標準2%，理應更無上訴人所主張之情事發生。據上說明可知，上開23件樣品不合格之情事，實均與上訴人所主張B2生質柴油因摻配脂肪酸甲酯，易滋生細菌導致油路阻塞乙節無關，自均無足以之認為系爭B2柴油有所主張之導致車輛油路阻塞之瑕疵。

(二)上訴人主張被上訴人未盡提醒用油人員注意事項之附隨義務，有無理由？

- 1.按契約成立生效後，債務人除負有給付義務（包括主給付義務與從給付義務）外，尚有附隨義務。所謂附隨義務，乃為履行給付義務或保護債權人人身或財產上利益，於契約發展

01 過程基於誠信原則而生之義務，包括協力及告知義務以輔助
02 實現債權人之給付利益。倘債務人未盡此項義務，應負民法
03 第227條第1項不完全給付債務不履行之責任（最高法院10
04 0年度台上字第2號判決意旨參照）。

05 2. 依上開研究報告、調查報告，可知系爭B2柴油因摻配2%脂
06 肪酸甲酯，與一般化石柴油相較，固具有氧化穩定性較差之
07 特性，惟依車研測試中心103年12月製作之「生質柴油車輛
08 適用性與應用技術研究計畫」說明：另完成2部實車運行耐
09 久測試，達6萬公里，依據原廠保養規範及週期，車輛運行
10 良好，定期油箱檢查並無發現雜質及油泥，說明落實車輛保
11 養管理是B2車輛使用的重要關鍵項目等語（見原審卷二第67
12 、70頁及背面、83頁背面）。另由財團法人工業技術研究院
13 暨財團法人車輛研究中心102年12月30日「國內加油站車用
14 柴油（B2）油槽污泥問題探討」技術專家小組結案報告「1.
15 6.4 車輛使用與保養維護要點」，就關於使用B2生質柴油之
16 車輛，亦表示：(一)使用符合國家CNS1471車用柴油（B2）標
17 準的燃油。…(二)依據車輛定期保養建議週期，更換燃油濾清
18 器及油水分離器，…。(四)遵照原廠保養規定，檢查油箱蓋與
19 燃油管路鬆動或損壞、清潔。…另依據客訴案例提供以下建
20 議：(一)建議車輛使用者根據車輛使用手冊定期維護保養，…
21 等語，有上訴人所提出之「柴油車輛油箱保養維護建議作法
22 」在卷可佐（見原審卷一第21頁及背面），則可認縱系爭B2
23 柴油與一般化石柴油相較，固具有氧化穩定性較差之特性，
24 然若生質柴油車輛依據原廠保養規範及週期維護，對於車輛
25 之正常使用並無影響。則系爭B2柴油（縱穩定性較一般化石
26 柴油差）既然於車輛一般「正常使用」下，不致於有所影響
27 ，即被上訴人依約所交付之買賣商品，依照原本該商品所被
28 使用之方式，並不致於產生危害，則被上訴人是否有上訴人
29 所主張之告知及提醒系爭B2柴油使用人不能久置及必須經常
30 檢查車輛油箱、管路、濾清器等之沉積物或提高更換頻率之
31 「契約上附隨義務」之產生，誠屬有疑。

01 3.再者，我國有關B2生質柴油之推行，係政府為發展綠色能源
02 由上而下以國家能源政策方式推動，由被上訴人配合政策建
03 置油品配銷體系供應系爭B2柴油，並非被上訴人自己研發系
04 爭B2柴油之產品；經濟部於99年6月10日公告銷售國內之車
05 用柴油必須由98%之化石柴油摻配2%之脂肪酸甲酯始得販
06 售，並自00年0月00日生效，被上訴人即依上開公告規定販
07 售系爭B2柴油等情，已如上述。則系爭B2生質柴油既非被上
08 訴人所研發，被上訴人係依公告之國家標準為摻配，被上訴
09 人抗辯：其無法決定成分比例，且對於油品特性並不熟悉。
10 則被上訴人對於系爭B2柴油是否會因摻配酯類滋生細菌造成
11 油路堵塞乙節，事先不知情，實無從在一開始販售時即提醒
12 消費者相關注意事項等語，實非無據，應可採認。則系爭B2
13 柴油之上開特性尚難認為被上訴人所得預見，自難期以其未
14 於上市時即提醒消費者上開相關注意事項而認已有附隨義務
15 之違反。

16 4.又99年6月10日公告國內車用柴油必須摻配2%之脂肪酸甲
17 酯始得販售，並自0月00日生效後，被上訴人隨即進行油庫
18 、加油站換儲作業，而於99年8月起開始供應系爭B2柴油，
19 並於99年12月全面供應系爭B2柴油（見原審卷二第27頁背面
20 ，系爭監察院調查報告卷二第78頁）。而被上訴人於隔年之
21 100年3月17日即上網公告「B2柴油特性說明」，有被上訴
22 人提出之內部簽呈可佐（見原審卷一第272頁）。依「B2柴
23 油特性說明」第三點：「針對生質柴油特性，請客戶注意車
24 輛油箱及管路之沈積物，於使用B2生質柴油後，可能緩慢析
25 出，因此請車主經常檢查濾清器或提高更換頻率，並請客戶
26 加油後油品儘快用完，勿存放過久」等語，則已於實際銷售
27 後隔年（約8個月）即已有提醒消費者系爭B2柴油之特性及
28 注意事項。另被上訴人亦提出102年10月22日、103年3月
29 6日、103年4月8日被上訴人網站及新聞媒體網站之列印
30 資料（見原審卷二第288至291頁），可佐被上訴人確有於
31 網站刊登有關B2柴油特性及使用方式說明之公告。再被上訴

人於103年1月28日後，在旗下加油站發送共8萬份之系爭B2柴油使用注意事項宣導文宣等情，亦據提出宣導文宣、文宣配送地點及份數、被上訴人內部簽呈、103年1月28日銷業發字第10310048940號函等附卷可查（見原審卷一第273頁，原審卷二第288至293頁）。稽上，亦難認被上訴人係於知悉系爭B2柴油之特性後，卻疏未提醒油品使用人注意之情形。

(三)綜上：系爭B2柴油並無上訴人所主張致油路阻塞之瑕疵，已如上述；而系爭B2柴油因摻配2%之脂肪酸甲酯而產生之「特性」，對於車輛於正常使用（依據原廠保養規範及週期維護）之情況下並無影響，則尚難逕認被上訴人有上訴人所主張，告知及提醒系爭B2柴油使用人不能久置及必須經常檢查車輛油箱、管路、濾清器等之沉積物或提高更換頻率之「契約上附隨義務」產生。再系爭B2柴油是否有較易造成車輛油路堵塞之特性，尚難認為被上訴人於出售之初即可得預見，自難課予被上訴人於上市時即應提醒消費者相關注意事項之義務。且系爭B2柴油係於99年8月後開始販售，至100年3月間被上訴人確有上網公告「B2柴油特性說明」，縱認提醒注意事項係屬於被上訴人銷售系爭B2柴油之「附隨義務」，亦無積極事證足認被上訴人有所違反。是以，上訴人上開主張系爭B2柴油有瑕疵，被上訴人未盡提醒用油人員注意事項之附隨義務，被上訴人應負民法物之瑕疵擔保及不完全給付之損害賠償責任，均已難認為有理由。

(四)此外，就上訴人所主張之故障車輛：

1.其中光華公司主張系爭B車因故障於104年1月27日在合眾公司維修，維修項目為油箱拆管清潔、配合管路檢查、柴油芯拆裝，有合眾公司維修車歷可證（見原審卷一第82頁）。另證人（即光華公司司機）施燦輝於原審審理中亦證稱：104年1月27日修理原因為油路阻塞等語（見原審卷一第289頁背面）。而系爭B車因上開故障，經被上訴人會同新北市遊覽車駕駛員職業公司及鑑定人等於104年1月27日至合眾

公司會勘系爭B車管路堵塞故障情形，並鑑定其故障原因，而依鑑定報告即104年2月16日系爭B車燃油系統異常技術分析報告書載明：採集系爭B車柴油油箱及濾清器等位置，發現柴油中懸浮有金屬粉末情形，而該金屬成分應是由非屬油品本身之外界所造成，可能因①油箱內曾添加燃油油精、省油添加物（綠色小精靈等）、②油箱本體之內部金屬表面生鏽、電鍍層剝離等現象、③引擎燃油系統之相關組件磨損等因素造成金屬成分與油品混合，形成對油品之污染；濾清器於本件會勘中發現，濾清器芯子之污損情形下層較為髒汙，且使用時間越久，髒汙情形愈為嚴重，若依此情研判，濾清芯子應是過濾到過多的金屬粉末，導致下層開始阻塞，而逐漸向上堆疊，形成油路系統阻塞其正常之供油作用。另該濾清器吸附有少許之有機性懸浮物質，研判應屬油箱內含有部分水份與其他物質轉質成有機物雜質有關，但其存在量不足以直接完全包覆濾清器芯子形成阻塞等語，其鑑定結論認為：本車之異常情形，應是油箱長時間未清洗保養、表面生鏽及腐蝕，燃油使用過程中有添加油精以及其他添加物形成金屬粉末，而部分有機性懸浮物質未清除完成等狀況所致。因此建議：1.勿添加來路不明（未認證）之產品於燃油系統中。2.定期進行各項保養（含油路管路）。3.勿額外加裝非原廠認定之組件（燃油濾清器）等語（見原審卷二第59至62頁背面），則依上開鑑定報告，其「油路系統阻塞」之現象，與使用B2生質柴油間無相當之因果關係，應可認定；且自上開分析報告書亦可知，會造成「油路系統阻塞」之情形，本有多端，不能只以「油路系統阻塞」之發生，即逕認為僅係B2生質柴油之特性所導致。亦即，不能因「B2生質柴油」在某些車輛之使用情形下，可能造成「油路系統阻塞」，即認為車輛有「油路系統阻塞」之現象即為該車輛使用「B2生質柴油」所致，或有相當之因果關係。

2.鼎誠公司所有系爭D車，據證人（即鼎誠公司經理兼司機）吳麓頡於原審審理中證述：「（問：系爭遊覽車為00年出廠

，95至99年間有無因噴油嘴上黏稠物的原因，車輛無法正常行駛，而至保養廠維修的情形？）有」等語（見原審卷一第287頁反面），然95年至99年5月間，國內並無B2生質柴油，而該段期間系爭D車故障維修時亦發現有噴油嘴有黏稠物之情形，更徵該車於103年間噴油嘴因黏稠物而堵塞，究否與使用B2生質柴油所致或二者間是否有相當因果關係，甚堪存疑。

3. 又B2生質柴油係於99年6月15日至103年5月5日期間販售，已如上述。然龍貓公司系爭A車於104年12月15日，距離停售時間已約1年半許，卻仍發生油水分離器過濾網阻塞之油路阻塞問題而維修之事實，業經證人（即龍貓公司司機）廖崇賢於原審證述在卷（見原審卷二第150頁背面），並有上訴人所提出之104年12月15日博大公司工作及結帳清單（見原審卷一第79頁）可稽，亦難遽認系爭A車於103年間發生油路阻塞之事，即係使用B2生質柴油所致或二者間有相當因果關係。

4. 稽之上所述，系爭四車當中，系爭B車油路阻塞與系爭B2柴油無相當因果關係，系爭D車在無B2生質柴油期間，亦發生噴油嘴有黏稠物油路阻塞之情形，系爭A車在距離B2生質柴油停售時間已經1年半許，仍有發生油水分離器過濾網阻塞之油路阻塞問題，更難以系爭B2柴油之特性有可能造成「油路阻塞」之分析，在無其他積極事證可資佐證下，即認為系爭A、C、D車「油路阻塞」情形，即為使用B2生質柴油所致或與使用B2生質柴油間具有相當之因果關係。

(五) 綜合上述，上訴人主張被上訴人應負民法物之瑕疵擔保及不完全給付之損害賠償責任，均為無理由。

(六) 至上訴人主張依104年1月6日新北市遊覽車駕駛員職業工會陳情活動溝通座談會議紀要會議紀錄2之（二），兩造已有若上訴人有向被上訴人購油且經第三公正機關證明有油品品質問題，被上訴人即會賠償。而監察院已認定係因系爭B2柴油因素致上訴人受損，被上訴人自應依上開會議紀錄賠償

上訴人等語。查上開溝通座談會會議紀錄載以：「1.工會表達如下：…(三)請中油公司就上述二項擇一處理。2.中油公司表達如下：(一)…(二)故障車輛如確向本公司購油，且經第三公正機關證明故障原因係油品品質所造成，本公司自依規定予以賠償」等語（見系爭監察院調查報告卷一第16頁），可知被上訴人僅係表明：如有可歸責事由，願依法賠償之立場，尚難認兩造間有達成何協議或契約，上訴人憑此作為本件損害賠償之請求依據，當屬無據。

六、綜上所述，上訴人依民法第360條、第277條規定及104年1月6日新北市遊覽車駕駛員職業工會陳情活動溝通座談會議紀要會議紀錄2之（二）內容，請求被上訴人分別賠償龍貓公司3萬3,143元、光華公司5,966元、大聖公司5萬2,092元、鼎誠公司25萬1,430元，及均自105年7月26日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為無理由，應予駁回。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，本院認定理由雖與原審認定有不同之處，然結果則無二致，故本件上訴為無理由，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所為舉證，核於判決結果無影響，爰不逐一論述，附此說明。

八、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第436條之1第3項、第449條第1項、第78條、第85條第1項前段，判決如主文。

中	華	民	國	108	年	8	月	21	日
			民事第七庭審判長			法	官	徐千惠	
						法	官	劉娟呈	
						法	官	黃愛真	

以上正本係照原本作成。
本判決不得上訴。

中	華	民	國	108	年	8	月	21	日
						書記官		王曉雁	