

臺灣高等法院臺南分院民事判決

107年度上易字第238號

上訴人 富成小客車租賃有限公司

法定代理人 顏若瑜

訴訟代理人 林煊琪律師

被上訴人 英屬維京群島商太古國際汽車股份有限公司

法定代理人 高振榮

訴訟代理人 張光源

陳子揚

上列當事人間請求損害賠償等事件，上訴人對於中華民國107年5月28日臺灣臺南地方法院第一審判決（106年度訴字第1218號），提起上訴，本院於108年12月5日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，及該部分訴訟費用之裁判均廢棄。

被上訴人應給付上訴人新台幣壹拾貳萬玖仟貳佰參拾參元，及自民國一〇六年八月八日起至清償日止，按年利率百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

廢棄部分第一審及第二審訴訟費用，由被上訴人負擔；上訴駁回部分第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、本件上訴人起訴主張：兩造於民國（下同）105年1月9日簽立買賣合約書（下稱系爭買賣合約），由上訴人以新臺幣（下同）163萬元向被上訴人購買2016年份T6車型全新之牌照號碼000-0000號福斯汽車乙部（下稱系爭車輛），做為機場接送載運客人之用。被上訴人於同年1月29日交付系爭車輛予上訴人後，上訴人均有按時進被上訴人保養廠保養，惟自105年12月2日起至106年5月4日止，系爭車輛因有附表所示問題陸續進被上訴人保養廠維修，顯已逾一般正常車輛得以正常使用之情形，況系爭車輛曾於高速公路上突然靜止，顯然有危害生命安全身體健康之虞，致上訴人受有營業上損失

714,846元、折舊損失166,395元、支出2次拖車費用共21,700元及可請求懲罰性賠償金357,423元，合計1,260,364元。爰依民法第227條、第216條及消費者保護法（下稱消保法）第7條、第51條規定，求為判命：被上訴人應賠償1,260,364元及法定遲延利息等語。原審為上訴人全部敗訴之判決，上訴人聲明不服，提起上訴，並聲明：(一)原判決廢棄。(二)被上訴人應給付上訴人1,260,364元，及自起訴狀繕本送達翌日即106年8月8日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

二、被上訴人則以：系爭車輛之前均有按時進廠去保養，於105年12月2日第1次發生問題時，即已使用11月餘，且行駛里程高達106,026公里。又系爭車輛所發生之問題係個案特殊情況，故障原因亦涉及柴油品質及用車習慣等複雜問題，被上訴人亦已傾全力以保固方式無償修復，因要整體的檢查，換完若還有疑義，就會持續的維修。系爭車輛自105年12月2日起至106年5月4日止，在被上訴人保養廠維修5、6個月時已連續換了20幾支噴油嘴，於106年3月17日更換引擎，被上訴人於106年5月4日將系爭車輛交給上訴人以後都正常使用。上訴人買車之目的是供營業用，並非消費者，就無消保法之適用，其不能依消保法主張系爭車輛有瑕疵。又經原審及本院送鑑定結果，並未完全提出到底是哪方面的瑕疵，只是說不排除。又車輛一經駕駛就會消耗，不能因此就認為被上訴人應負契約規範的保固責任等語，資為抗辯。並答辯聲明：上訴駁回。

三、兩造不爭執事實：

(一)兩造於105年1月9日簽立系爭買賣契約，由上訴人以163萬元向被上訴人購買系爭車輛，做為機場接送載運客人之用；被上訴人並於同年1月29日交車，上訴人均有按時進被上訴人保養廠保養。

(二)系爭車輛自105年12月2日起至106年5月4日止，因有附表所示問題，而由被上訴人保養廠維修，連續換了20幾支噴油嘴，於106年3月17日更換引擎，被上訴人於106年5月4日修繕

01 完成而將系爭車輛交給上訴人，以後都正常使用迄今。

02 四、兩造爭執事項：

03 上訴人依民法第227條及消費者保護法第7條、第51條等規定
04 請求被上訴人賠償其所受之損害，及給付懲罰性賠償金，是
05 否有理由？若是，其金額應以若干為妥適？

06 五、本院之判斷：

07 (一)上訴人主張被上訴人出售之系爭車輛因引擎故障燈亮引擎抖
08 動，而危害行車安全，其給付之系爭車輛有瑕疵，屬可歸責
09 於被上訴人事由，不符合債之本旨，依民法第227條第1項規
10 定，應負不完全給付之責任，並依民法第216條及消保法第7
11 條、第51條規定，負損害賠償之責等語。惟為被上訴人所否
12 認，並以前詞置辯。經查：

13 1.系爭車輛經原審以106年12月26日南院武民兩106年度訴字第
14 1218號函，囑託台灣區汽車修理工業同業公會進行鑑定系爭
15 車輛故障原因，其鑑定報告載稱略以：一、本會聯絡上訴人系
16 爭車輛停放地點，上訴人表示以書面保養紀錄為鑑定依據。
17 二、本會依維修工單進行審議，系爭車輛維修項目大部份是定
18 期保養及消耗零件更換或鈑噴，根據進廠資料，系爭車輛主
19 要是噴油嘴發生故障。三、按本會鑑定小組研議後，會產生噴
20 油嘴故障原因有噴油器磨損、針閥卡住、噴孔阻塞、噴油壓
21 力過高或過低。1噴油器磨損：噴油器(軸針式)經常發生磨
22 損的部位有密封錐面、噴孔、針閥與針閥孔導向面，密封錐
23 面的磨損是由於噴油器彈簧的衝擊與柴油中雜質的作用所致
24 ，一般情況下採取更換針閥偶件的辦法來修復噴油器，針閥
25 與針閥孔導向面磨損是由於柴油中含有雜質所致，應按時保
26 養柴油濾、清器，經常排放濾、清器和油箱內的沉澱油，以
27 防灰砂雜質的侵入而加速針閥偶件的磨損。2針閥卡住的主
28 要原因如下：(1)噴油器安裝不當，導致噴油嘴局部溫度過高
29 而燒壞。(2)噴油器沒有定期保養和調整噴油壓力。(3)柴油中
30 含有雜質或過多的水分。(4)噴油嘴針閥錐面密封不嚴，滲漏
31 到噴油嘴端面的柴油燃燒時導致噴油嘴燒壞。(5)柴油機的工

01 作溫度過高。3 噴孔阻塞的主要原因如下：(1)柴油機長期放
02 置，噴嘴鏽蝕致噴孔半阻塞或完全阻塞。(2)燃油中混進了固
03 體雜質微粒，或因燃燒不良產生積碳，工作時間稍長就會積
04 結在噴油器的噴孔周圍，使噴孔成為半阻塞狀態。4 油壓力
05 過高的原因如下：(1)針閥粘住或卡死在針閥體內。(2)調壓彈
06 簧壓力過大。(3)噴孔堵塞。5 噴油壓力過低的原因如下：針
07 閥導向部分與針閥體間隙過大或針閥錐面密封不嚴。…系爭
08 車輛在維修工單上只說明故障，未提供故障碼及損壞原因，
09 故本會無法分析真正故障原因，只能提供上述一般噴油嘴會
10 損壞的情形以供參考等語（見原審卷第154至156頁）。可知
11 上開鑑定報告根據進廠資料，認系爭車輛主要是噴油嘴發生
12 故障，而噴油嘴故障有上述多種原因。

13 2. 然查，上述噴油嘴故障原因中，有可能與被上訴人無關者，
14 僅有未定期保養、使用油品柴油含有雜質及過多水份或駕駛
15 人個人因素所致；惟被上訴人對於上訴人有按期保養，且均
16 至其保養廠保養乙事並不爭執（不爭執事實(一)），復有保養
17 紀錄在卷可稽（見原審卷第79-105頁），且上訴人均使用中
18 油得利卡加油，該卡僅能使用於中油直營站，而不能使用於
19 加盟站，亦有上訴人之加油單據附卷可稽（見原審卷第197
20 頁）。又系爭車輛於維修前後使用之油品、駕駛人皆無變動
21 ，於維修期間被上訴人亦使用上訴人所有之得利卡加油進行
22 測試系爭車輛，並無發現油品有問題等情，已據證人即系爭
23 車輛之駕駛黃永霖於本院具結證述無訛（見本院卷(二)第192
24 、194頁）。何況系爭車輛於106年5月4日維修完成後，同樣
25 定期在被上訴人為修廠保養，仍使用中油得利卡加油，由同
26 一駕駛黃永霖使用下，至今未再有相同故障狀況發生（不爭
27 執事實(二)），足證系爭車輛可以排除其他油品、未定期保養
28 、駕駛個人因素等故障原因。

29 3. 又證人即南台科技大學兼任教授吳宗霖於本院準備程序具結
30 證稱：「（問：在一般的情形之下，噴油嘴大概可以用多久
31 ？或多少里程？）噴油嘴是非消耗品，不是隨用隨丟，有一

01 定的壽命，按照系爭汽車公司保護手冊及相關網頁公告有載
02 稱，是2年無限公里的保固，是非常精密的。」「（問：一
03 般油嘴發生阻塞的原因，有哪些？）油品有可能，噴油嘴、
04 油壓幫浦零件有瑕疵也可能發生。」「（問：系爭車輛在噴
05 油嘴阻塞之前都是用中油駕駛，也駕駛好幾萬公里，後來交
06 給被上訴人修護5個多月，修好之後也使用中油的油品，一
07 直到現在也駕駛10萬公里了，到目前為止也沒有發生阻塞的
08 狀況，這樣子是不是可以排除油品的問題？）如果要釐清的
09 話，你們在修車的時候，修護廠有沒有告訴你們油品有沒有
10 問題。」「（問：他們說有去驗，但是沒有跟我們說油品有
11 問題，而且在維修期間，車上有中油加油卡，修護廠還徵詢
12 我們，車子沒油了，是不是可以用中油卡去加油，後來他們
13 也是拿中油卡去加油，那輛車其實很少開出去，在維修的期
14 間總共換了20幾支的噴油嘴，但是既然很少開，怎麼會換了
15 那麼多支？）不能排除零組件沒有問題，因為沒有辦法再驗
16 證這件事情，但因為系爭車輛已經由上訴人開出，繼續駕駛
17 2年多，表示油管是通暢的，因此就以前零組件是否有瑕疵
18 ，已沒有辦法再做驗證。」「（問：你剛剛說的意思，你沒
19 辦法看到那些零組件，所以沒有辦法驗證，是這個意思嗎？
20 ）重點還是油管的問題，因為零組件當時沒有做證物保存，
21 零組件是不是原來那些也不知道，如果在第一時間立刻拆開
22 油管，把油管的油倒出來，以顯微鏡看有沒有細微的金屬粉
23 末，就可以知道是不是油幫浦有瑕疵，而造成有金屬屑產生
24 故障。」等語（見本院卷(二)第166、167頁）；證人黃永霖具
25 結證述：「（問：維修的時候，維修廠的技師有沒有曾經跟
26 你說，為什麼車子會故障？）他是說柴油的高壓幫浦損壞，
27 裡面有鐵屑。」「（問：高壓幫浦壞了產生鐵屑，是不是？
28 ）是。」「（問：然後產生鐵屑，造成什麼？）油會循環回
29 去，會有迴油管路回去油箱裡面，造成鐵屑跑到噴油嘴，去
30 塞住噴油嘴，是技術組長陳值源說的。」等語（見本院卷(二)
31 第194頁）。

01 4. 依上所述，再酌以不爭執事實(一)、(二)所示，系爭車輛係被上
02 訴人於105年1月29日交付之新車，上訴人均有按時進被上訴
03 人保養廠保養，卻於同年12月2日因引擎故障燈亮引擎抖動
04 進廠維修，經檢查係第4缸噴油嘴故障（見附表），接續換
05 了20幾支噴油嘴，並於106年3月17日更換引擎，且被上訴人
06 於106年5月4日修繕完成而將系爭車輛交給上訴人後都正常
07 使用迄今，可見噴油嘴及引擎均有故障無訛。雖被上訴人迄
08 未能提出自106年3月17日更換引擎至106年5月4日修繕完成
09 之期間內之維修清單（見原審卷第105頁反面至110頁），以
10 明瞭其除更換噴油嘴及引擎外是否尚更換其他機件，然衡諸
11 被上訴人先後接續換了20幾支噴油嘴後仍未能排除故障，而
12 必須一起更換引擎後，始能於106年5月4日修繕完成而將系
13 爭車輛交給上訴人後都正常使用迄今等情，及證人吳宗霖上
14 開證述噴油嘴是非常精密的，非消耗品，其發生阻塞的原因
15 有可能是油品，噴油嘴、油壓幫浦零件有瑕疵也可能發生等
16 情，若上述中油油品之原因已排除，而系爭車輛噴油嘴既非
17 消耗品，且使用尚未及被上訴人保護手冊及相關網頁公告有
18 載稱2年無限公里保固之標準，則噴油嘴自身零件自然耗損
19 故障亦可排除，所剩唯一故障原因即係油壓幫浦零件有瑕疵
20 ；再參以證人黃永霖證述被上訴人技術組長陳值源指出系爭
21 車輛柴油的高壓幫浦損壞而產生鐵屑，跟隨柴油循環迴油管
22 路回去油箱裡面，造成鐵屑跑到噴油嘴，去塞住噴油嘴等情
23 ，可知故障之源頭在於高壓幫浦中心軸料磨損，產生鐵屑之
24 因素可能性最大，即若未更換幫浦，只換噴油嘴，致損壞之
25 幫浦仍繼續造成鐵屑跑到噴油嘴發生阻塞，噴油嘴既不能有
26 充足的油品至引擎，引擎必缺油而抖動，不能順利運轉，終
27 至停止，至為明灼。故上訴人主張因柴油高壓幫浦之中心軸
28 料磨損，產生鐵屑後，導致柴油經迴游管路回到油箱，再又
29 到噴油嘴，致噴油嘴阻塞損壞，然後造成引擎損壞等語，與
30 上開證人證述內容、系爭車輛故障及修護情況相吻合，堪予
31 採信。是系爭車輛確係因車輛零組件有瑕疵而發生故障，應

01 堪認定。被上訴人抗辯：系爭車輛不排除係零件自然耗損原
02 因，非車輛瑕疵，且不能排除其他油品、未定期保養、駕駛
03 個人因素等故障原因云云，尚與事實不合，無可採取。

04 5. 按「因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權人
05 得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利。」「因不
06 完全給付而生前項以外之損害者，債權人並得請求賠償。」
07 「損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補
08 債權人所受損害及所失利益為限。」「依通常情形，或依已
09 定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所
10 失利益。」民法第227條、第216條分別定有明文。至於不完
11 全給付，則指債務人提出之給付，不合債之本旨而言。查系
12 爭買賣合約第11條第1項約定：「買方自交車領牌之日起於
13 24個月內(無里程限制)享有volkswagen原廠就車輛本身提供
14 之保固、自第25個月起至第48個月止(無限里程)享有賣方提
15 供之車輛品質延續保固服務，由賣方對車輛本身之瑕疵零件
16 負更新或修復之責任；但損害係因買方未依使用手冊使用車
17 輛，或未依保養手冊所載時間、里程、場所保養或維修所致
18 者，賣方不負保固責任，車輛因天然災害、自然耗損或因可
19 歸責於買方之事由致生損害者亦同。」(見原審卷第10頁)
20 ；由此約定可知，惟於排除上訴人未按期保養、天然災害、
21 自然耗損、因可歸責於上訴人之原因等事項，被上訴人方有
22 保固責任。依上開所述，系爭車輛均有按期保養，且無天然
23 災害、自然耗損之情形，而被上訴人已依其保固責任維修完
24 成，再參以系爭車輛於106年3月17日由被上訴人更換全新汽
25 車引擎，並於同年5月4日修繕完成交付上訴人後，均能正常
26 駛用等情以觀，顯然系爭車輛之瑕疵非可歸責於上訴人事由
27 發生，而係可歸責於被上訴人之提供之車輛品質不良，不符
28 合現代科技或專業水準可合理期待之安全性，自難認系爭車
29 輛之品質符合債務本旨，是被上訴人應負不完全給付之責任
30 ，應堪認定。從而，上訴人依民法第227條、第216條規定，
31 請求被上訴人應賠償其所受損害，於法有據。

(二)按「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。」「商品或服務具有危害消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法。」「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。」消費者保護法第7條固定有明文。惟消費者保護法第1條第1項規定：「為保護消費者權益，促進國民消費生活安全，提昇國民消費生活品質，特制定本法」，第2條第1款、第3款規定：「本法所用名詞定義如下：一、消費者：指以消費為目的而為交易、使用商品或接受服務者。…三、消費關係：指消費者與企業經營者間就商品或服務所發生之法律關係」；又消保法之立法目的乃在於保護消費者權益，促進國民消費生活安全，提昇國民消費生活品質。所謂「消費者」，係指以消費為目的，而為交易、使用商品或接受服務者而言。消費者與企業經營者間就商品或服務所發生之法律關係，稱之為「消費關係」。又租用商品，如其目的主要供執行業務或投入生產使用，並非單純供最終消費使用者，核與消費者保護法第2條有關消費者及消費關係之定義未合，尚無消費者保護法之適用（最高法院91年度台上字第1001號、98年度台上字第526號判決參照）。查，上訴人係以經營租賃自小客車為業，其與被上訴人簽訂系爭買賣合約之目的，係購買系爭車輛供機場接送載運客人之用，並非單純供最終消費使用，應非以消費為目的而交易，揆諸前揭說明，即與消保法第2條有關消費者、消費關係之定義未合；是上訴人購買系爭車輛既係提供機場接送載運客人服務之行為，自無消保法之適用，亦無從認定上訴人係屬消保法第7條第3項所定接受服務之第三人。從而，上訴人主張依消保法第7條、第51條請求被上訴人賠償懲罰性賠償金，於法無據。

01 (三)又查，如上所述，上訴人依民法第227條、第216條規定請求
02 損害賠償，既有理由，茲所審究者，厥為上訴人所得請求被
03 上訴人賠償之金額，爰分述如下：

04 1.得請求營業上損失107,533元：

05 上訴人主張購買系爭車輛係供機場接送載運客人之用，自10
06 5年2月起至11月止，每月扣除營業成本後，平均月收入為14
07 5,887元，而系爭車輛自105年12月2日第1次進廠維修日起至
08 106年5月4日最後一次出廠日，扣除其中偶可使用之7日（即
09 12月1日、12月10日、12月11日、12月28日至12月31日），共
10 計147天不能使用，是伊受有營業損失714,846元等語，固據
11 其提出105年2月起至11月收入總表、每月收入計算書、派車
12 單為據（見原審卷第25-30頁，本院卷(一)第105-751頁）。然
13 查，上訴人所指平均月收入為145,887元，僅泛稱扣除營業
14 成本，並未詳細說明扣除系爭車輛相關油資、司機薪水、車
15 輛折舊保養等費用等成本支出，自不足採。而按財政部所公
16 布之「105、106年度稅務行業標準分類暨同業利潤標準」所
17 示，上訴人淨利率為13%（見本院卷(二)第259頁）。而系爭車
18 輛於105年12月2日開始即至被上訴人處維修，迄被上訴人於
19 105年1月29日維修完成交付系爭車輛，將近半年期間均無法
20 載客，上訴人就此期間自得請求營業收入之損失。因之，上
21 訴人於維修前僅有105年2月至11月可以載客，此段期間總計
22 營收1,688,118元，有上開收入總表、每月收入計算書、派
23 車單可佐，且為被上訴人所不否認，應堪信為真實。準此，
24 上訴人於此期間之每月平均收入為168,812元【計算式：1,6
25 88,118元÷10月=168,812元，元以下四捨五入，下同】，
26 再依上開財政部所公布之淨利率標準估算，上訴人於上開共
27 計147天不能使用所受營業損失為107,533元【計算式：168,
28 812元×13%÷30日×147天=107,533元】，至逾此部分之請
29 求，亦屬無據。

30 2.不得請求折舊損失166,395元：

31 上訴人主張系爭車輛維修期間為147天，此修護期間伊不能

01 使用該車，因而受有折舊損失166,395元云云。惟按物被毀
02 損時，依民法第196條請求賠償物被毀損所減少之價額，得
03 以修復費用為估定之標準，但以必要者為限，如修理材料以
04 新品換舊品，應予折舊(最高法院77年度第9次民事庭會議決
05 議可資參考)。查，上訴人買受之系爭車輛並非遭被上訴人
06 毀損，而係因引擎故障燈亮引擎抖動之瑕疵，而至出賣人即
07 被上訴人修護廠進行維修，期間已由被上訴人更換噴油嘴、
08 引擎等新品，且屬保固免費維修；再者，被上訴人既已應依
09 法維修其所受之損害，則系爭車輛在此期間固無法營業，其
10 折舊仍屬當然，即上訴人既獲賠償，自無法請求本應折舊之
11 損失。故上訴人請求系爭車輛修護期間受有折舊損失166,39
12 5元，尚非有據。

13 3.得請求托車費之損害21,700元：

14 系爭車輛於106年2月22日及同年3月29日無故停止，致生2次
15 拖車費用共21,700元，自屬必要費用，而被上訴人對該等金
16 額不爭執（見本院卷(二)第255、256頁），上訴人此部分之請
17 求，應予准許。

18 4.不得請求懲罰性賠償金357,423元：

19 上訴人主張被上訴人係企業經營者，提供車輛買賣與消費者
20 使用，然系爭車輛有前述之瑕疵，該商品顯有安全疑慮，且
21 系爭車輛係供載運大眾之用，是為維護消費者權益，爰依消
22 保法第51條後段，請求營業上損失之0.5倍，計357,423元之
23 懲罰性賠償金云云。然如上所述，本件並無消保法之適用，
24 上訴人依消保法第51條後段規定，請求懲罰性賠償金，與法
25 未合，不應准許。

26 5.綜上，上訴人得請求被上訴人賠償之金額共計為129,233元

27 【計算式：107,533元 + 21,700元 = 129,233元】。

28 六、綜上所述，上訴人依民法第227條、第216條規定，請求被上
29 訴人應給付其129,233元，及自起訴狀繕本送達翌日即106年
30 8月8日（見原審卷第43頁）起至清償日止，按週年利率百分
31 之5計算之利息，自屬正當，應予准許；逾此部分之請求，

為無理由，不應准許；其此部分假執行之聲請亦失所附麗，應並予駁回。從而原審就上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，於法尚有未洽（至聲請假執行部分，因其勝訴金額已不得上訴第三審，故原審駁回其假執行之聲請，結論並無二致）；上訴人上訴意旨就此部分指摘原判決不當求予廢棄改判，為有理由，爰由本院予以廢棄改判如主文第2項所示。至於上訴人之請求不應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，經核並無不合，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回此部分之上訴。

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。

八、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第1項、第79條，判決如主文。

中 華 民 國 108 年 12 月 26 日
民 事 第 三 庭 審 判 長 法 官 張 世 展
法 官 黃 佩 韻
法 官 王 浦 傑

上為正本係照原本作成。

不得上訴。

中 華 民 國 108 年 12 月 27 日
書 記 官 翁 心 欣

附表：

進 廠 日 期	過 程
105年12月2日	因引擎故障燈亮引擎抖動進廠，經檢查係第4缸噴油嘴故障，維修後於105年12月9日出廠。

(續 上 頁)

105年12月12日	因引擎故障燈亮進廠，經檢查係第2缸噴油嘴故障，維修後於105年12月14日出廠。
106年1月1日 (因該日係週日 隔日逢補假日， 故服務工單記載 接收日期為1月3 日)	因預熱塞燈亮進廠，經檢查將噴油嘴第1、3缸拆裝，維修後於106年1月10日離廠試車，惟上訴人因屢屢故障，要求試車1千公里。 106年1月15日被上訴人保養廠於告知可離廠試車，因引擎抖動未改善，又直接回廠維修。 106年1月19日又再次離廠試車，因引擎抖動未改善，又再回廠維修。 106年2月22日被上訴人保養廠告知可離廠，詎系爭車輛於行駛在高速公路內側時突然停止不動，又拖吊進廠維修。 106年3月29日被上訴人保養廠人員自行將車輛開至臺北試車，結果於開車回南部途中又故障，所以拖吊回臺南廠維修。 106年5月4日被上訴人告知維修完成，交付系爭車輛予上訴人。