臺灣高等法院高雄分院民事判決

108年度上易字第52號

上　訴　人　永驊汽車股份有限公司
法定代理人　楊玉書
訴訟代理人　洪千惠律師
被上訴人　　黃寧旭
訴訟代理人　湯金全律師

上列當事人間請求返還價金事件，上訴人對於中華民國107年12月26日臺灣高雄地方法院107年度訴字第189號第一審判決提起上訴，本院於108年12月4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、被上訴人起訴主張：被上訴人於民國105 年5 月22日向上訴人購買如附表所示之AMAROK SE M640棕2000.C .C 小貨車乙輛（下稱系爭車輛），總價為新臺幣（下同）135 萬元，被上訴人於同年月26日付清車款後，上訴人即於翌日辦理新車領牌檢驗以核發行車執照，並登記於被上訴人所經營之興固通運股份有限公司（下稱興固公司）名下，且於同年6 月2 日交車。詎被上訴人於交車後1 周內發現四輪驅動系統迄今無法啟動等重大瑕疵，上訴人均無法改善。又被上訴人購買系爭車輛係因上訴人標榜該款車輛具有四輪驅動系統可提供強勁之扭力，以適應各種崎嶇路面，始願花費鉅資購買，此為被上訴人購車目的亦即系爭買賣契約之預定效用，並為上訴人於締約所明知。上訴人並保證足供契約預定效用，乃安排被上訴人至其位於東勢之協力廠商安裝拖曳架，於安裝後即105 年8 月16日代為補換「兼供曳引」行車執照以符法令。然被上訴人於假日駕車拖曳小艇至屏東大鵬灣時，一啟動四輪驅動系統後，僅方向盤稍微轉動，整部車即動彈不得，須賴拖車救援始得脫困。隨即通知上訴人處理仍無法修復，嗣上訴人委請德國總公司派工程師（下稱德國回來的技師）

前來檢測，德國原廠技師檢測後告知系爭車輛竟無中央差速器亦表束手無策，可見已達「於一般路段（平坦路面）低速過彎狀態時，四輪驅動之故障燈即呈現亮起及無法穩定行駛」之「四輪驅動相關系統（組件）異常」之重大瑕疵，被上訴人乃依系爭買賣契約第13條約定於105 年11月29日以存證信函向上訴人為解除買賣契約之意思表示，並請求返還價金，惟遭上訴人拒絕等語，爰依據買賣關係，提起本件訴訟，並聲明：上訴人應給付被上訴人135 萬元；並願供擔保，請准宣告假執行。

二、上訴人則以：上訴人於被上訴人在購買系爭車輛前，即有向被上訴人說明 AMAROK 四輪驅動小貨車有切換式（即俗稱手動）及全時式（即俗稱自動）兩種，前者必須依「路況」決定是否使用四輪驅動系統，而後者則會自動根據路況調整，但自動四輪驅動之車價較手動為貴，被上訴人最後決定購買手動即可切換式之系爭車輛，系爭車輛無「中央差速器」，此乃可切換式（手動）四輪驅動，與全時式（自動）四輪驅動之重要差異所在，並非瑕疵，且上訴人於系爭車輛之說明傳單及車主使用手冊都有告知上情，至於台灣區汽車修理工業同業公會（下稱汽修公會）鑑定認為系爭車輛「於一般路段（平坦路面）低速過彎狀態時，四輪驅動之故障燈即呈現亮起及無法穩定行駛」之「四輪驅動相關系統（組件）異常」，則有錯誤類比、資料不足、與事實不符等錯誤，又縱使上訴人應返還之金額亦應扣除系爭車輛之折舊金額等語，資為抗辯。

三、原審判命上訴人應於被上訴人交付如附表所示車輛之同時，給付被上訴人135 萬元。上訴人不服，提起上訴，上訴聲明：㈠原判決廢棄。㈡被上訴人在第一審之訴及假執行聲請均駁回。被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

四、兩造不爭執事項如下：

㈠被上訴人於105 年5 月22日向上訴人購買系爭車輛，總價為135 萬元，並於同年月26日付清車款。系爭車輛以興固公司

之名義辦理登記、領牌及核發行車執照（車牌號碼為000-0000），上訴人於同年6月2日交車。

㈡被上訴人購買系爭車輛後，於105年7月間系爭車輛電腦燒毀，但上訴人已修復完畢。

㈢被上訴人於105年11月29日寄發原審卷第21頁至第22頁之存證信函向上訴人為解除系爭買賣契約之意思表示，並請求於文到7日內返還價金，上訴人已於105年12月2日收受該存證信函。

㈣被上訴人所提出之買賣合約書、系爭車輛行照、廣告單、存證信函，形式上真正不爭執。錄影光碟之錄音內容，與被上訴人所提出之原審卷第71頁至第75頁之錄影（音）譯文相符。

五、兩造爭執事項如下：

㈠系爭車輛有無四輪驅動相關系統（組件）異常之瑕疵？該等瑕疵是否無法改善，且屬重大瑕疵？

㈡被上訴人得否解除買賣契約，並請求上訴人返還被上訴人已給付之價金135萬元？如可，則應否扣除折舊？

六、本院判斷：

㈠系爭車輛有四輪驅動相關系統（組件）異常之瑕疵：

1.被上訴人主張系爭車輛有「於一般路段（平坦路面）低速過彎狀態時，四輪驅動之故障燈即呈現亮起及無法穩定行駛」之「四輪驅動相關系統（組件）異常」之重大瑕疵等情，業據其提出105年12月8日其與上訴人所屬人員在上訴人公司及文水公有停車場測試系爭車輛之四輪傳動操作實況錄影光碟及其錄音譯文為憑（原審卷第70頁至第75頁），嗣經原審依被上訴人聲請囑託汽修公會鑑定系爭車輛究竟有無被上訴人主張之上開瑕疵，並經汽修公會鑑定屬實，此有汽修公會107年8月1日台區汽工（聰）字第107164號函所附鑑定報告書可參（原審卷第94頁至第99頁），堪認被上訴人主張系爭車輛具有前開瑕疵，已盡舉證之責。

2.上訴人雖以：系爭車輛為切換式（手動）四輪驅動系統，必

須依「路況」決定是否使用四輪驅動系統，系爭車輛無「中央差速器」，此乃可切換式（手動）四輪驅動，與全時式（自動）四輪驅動之重要差異所在，並非瑕疵，此有車輛研究測試中心試車場部實車測試課人員文章載稱：分時四驅沒有中央差速器，所以不能在硬地面（鋪裝路面）上使用四驅系統等語可佐，且已於系爭車輛之說明傳單及車主使用手冊都有告知上情。汽修公會鑑定報告有錯誤類比、資料不足，其鑑定結果與事實不符，不能採為認定系爭車輛具有前揭瑕疵之依據云云。惟查：

⑴觀之上訴人所製作之系爭車輛說明傳單關於「4MOTION 四輪驅動系統（可切換式）」載稱：「Amarok的可切換式4MOTION 四輪驅動系統在『任何路面』都能保有可靠的循跡性當行駛於一般道路時，切換至後輪驅動模式行駛，實用而經濟。按下按鈕切換至4MOTION 模式後，Amarok就會將引擎所輸出的動力平均分配至前後車軸提升其越野性能。當Amarok面臨極度崎嶇的地形或陡坡時，更可切換至額外的加力箱設定，提供超強勁的扭力輸出。（搭配6 速手排）」等語（原審卷第12頁），僅有聲稱系爭車輛同時具有「實用而經濟之後輪驅動模式」、「提升其越野性能之4MOTION 模式」、「極度崎嶇的地形或陡坡之超強勁的扭力輸出（搭配6 速手排）」等行駛模式而已，並無明確說明或提醒購買系爭車輛之被上訴人注意系爭車輛有限制駕駛人應在何地形時只能適用何種行車模式之註記。

⑵上訴人所提出之車主使用手冊雖有載稱如其所述之「4MOTION 四輪驅動系統（可切換式）附加力箱○○○區○○○○路面、街道（後輪驅動）、越野及崎嶇地形（4MOTION ）」、「在乾燥且堅實的路面上行駛時請使用後輪驅動」、「在乾燥，且堅實的路面上接通和操作全輪驅動可能會損壞傳動系統和其他元件，並導致輪胎高耗損和高耗油量」、「越野功能僅能在鬆軟的路面上使用，且不適用冬季的街道狀態」等語（原審卷第129 頁至第135 頁），但該車主使用手冊既已

清楚載明「在乾燥且堅實的路面上行駛時請使用後輪驅動。…若在乾燥且堅實的路面上不使用後輪驅動，改用全輪驅動…或採用低速行駛檔位的全輪驅動…會提高耗油量，且輪胎耗損比較快」等語，並無限制系爭車輛之車主在乾燥且堅實的路面上行駛時「不能」使用其他模式，更無說明若不在何地形使用何模式即會有「四輪驅動之故障燈即呈現亮起及無法穩定行駛」之情形。

⑶至於上訴人提出之車輛研究測試中心試車場部實車測試課人員之文章（原審卷第77頁）、網路汽車討論區或專欄資料關於討論四驅車行駛道路時在二驅與四驅間手動切換系統之運作動力方式（本院卷第48頁至50-17 頁），據為抗辯系爭車輛屬於分時四驅，沒有中央差速器，所以不能在硬地面（鋪裝路面）上使用四驅系統，特別是在彎道上不能順利轉彎云云（本院卷第50-17 頁），應屬一般常識，而以被上訴人為興固公司之法定代理人，經營汽車貨櫃貨運、汽車批發等頻繁使用及接觸汽車之事業經營者，對各類車輛之特性顯具一定程度之了解，並熟知車輛之正確使用方式，故被上訴人主張系爭車輛之四輪驅動系統無法於硬地面上使用而具有重大瑕疵，與事實不符云云，則為被上訴人所否認，且上開資料屬於訴外人發表之個人意見，並非針對系爭車輛之測試報告，該等文章討論之內容亦與上訴人所交付被上訴人之上開說明傳單、車主手冊所載不同，更遑論上訴人未曾於被上訴人105 年5 月22日購買系爭車輛之時，交付上開文章資料，告知被上訴人應注意系爭車輛之使用方法。故上開文章及網路討論之內容無從採為係兩造針對系爭車輛使用限制之約定。且被上訴人主張其曾於美國駕駛過與系爭車輛同款之手動四輪驅動車，並無系爭車輛之瑕疵情形（本院卷第65頁）；佐以被上訴人於105 年12月8 日與上訴人所屬人員在上訴人公司及文水公有停車場測試系爭車輛之四輪傳動操作情形時，上訴人所屬人員（課長及德國回來的技師）均親身經驗系爭車輛屢次出現四輪驅動故障，但當場上訴人所屬人員均未表

示此為「正常」現象，亦無解釋或說明系爭車輛四輪驅動故障是地形與使用模式錯誤之問題，反而表現對於故障原因亦無法理解等情，有該次實況錄影光碟及其錄音譯文（原審卷第70頁至第75頁）為證。且系爭車輛確有「於一般路段（平坦路面）低速過彎狀態時，四輪驅動之故障燈即呈現亮起及無法穩定行駛」之「四輪驅動相關系統（組件）異常」，亦有汽修公會鑑定報告書可參（原審卷第94頁至第99頁），據此足認系爭車輛四輪驅動之故障，應非僅僅是在何地形以何模式駕駛之駕駛人操作錯誤所造成。是以，上訴人以被上訴人經營汽車相關業務，而抗辯其理應知悉系爭車輛屬於分時四驅，沒有中央差速器，所以不能在硬地面上使用四驅系統，特別是在彎道上不能順利轉彎，乃一般常識云云，亦不足採。

⑷再者，汽修公會鑑定報告之結論係經由通知兩造到場並當場檢查及駕駛系爭車輛後而獲致之結果，有鑑定報告書在卷可稽（原審卷第94頁至第99頁），上訴人雖質疑鑑定結論有錯誤類比、資料不足、與事實不符之理由云云，然經原審將上訴人所質疑之事項函請汽修公會說明釋疑，汽修公會則以107年10月2日台區汽工（聰）字第107211號函文答覆：「…一般四輪驅動系統即指一般汽車原理書籍所提供之原理，和坊間所使用之專業知識；由於鑑定當日現場之相對人員（指上訴人所屬人員）並無法提供原廠之相關技術資料作為參考，另經本會鑑定小組研議後，請上訴人能提供可作為鑑定使用之資訊或資料，以利進行專業鑑定之所需，但該公司並未於期限內提供任何資料或通知訊息。因此本鑑定僅能依一般汽車原理等知識，進行類推適用於此案，如有疑義處，實為當事公司不願提供相關專業資訊所致之情事。…本車於鑑定測試時過程中，當故障警示燈亮起時…該燈號呈現恆亮（持續亮起）之情形，此時車輛確為無法穩定狀態；如使用原廠之診斷電腦進行清除該故障碼後，該燈號消除後，即可再穩定行駛」等語（原審卷第117頁），及以107年11月26日台

區汽工（聰）字第107255號函文答覆：「依鑑定資料之影片記錄可證，於播放實況（如下表、指示燈狀況分析表）中可看出，本車儀表板上有一指示燈呈現持續亮起，並以頻率性閃爍，待閃爍約4-5 秒鐘後，再請隨車之車廠工程師，進行原廠診斷電腦之系統檢測，其診斷結果為無故障碼之顯示，但此時本車已無法正常穩定行駛及操駕；由原廠所提供之車主手冊第177 、178 頁資訊所列舉，當黃色指示燈呈現持續閃爍時即表四輪驅動有故障之情形，並須尋求專業協助，意指本車已有驅動之故障問題，需進場檢查及維修。因此本鑑定之結論仍與上次之畫面說明一致，本車之四輪驅動相關系統（組件）確實有異常之情形。」等語（原審卷第141 頁）。據上足認該鑑定機關係以一般正常之手動四驅車之駕駛方式，並於參照鑑定當時上訴人車廠工程師所攜原廠診斷電腦之系統檢測後，始鑑定系爭車輛確有上開「四輪驅動相關系統（組件）異常」，並無上訴人所述之錯誤類比、資料不足、與事實不符等謬誤。況且，上訴人並未舉證系爭車輛有何別於一般正常之手動四驅車之獨門設計或機件，是汽修公會以一般正常之手動四驅車之駕駛方式，鑑定系爭車輛確有上開「四輪驅動相關系統（組件）異常」，自難謂有何違誤。況被上訴人於105 年12月8 日與上訴人所屬人員在上訴人公司及文水公有停車場測試系爭車輛之四輪傳動操作情形時，上訴人所屬人員（課長及德國回來的技師）對於系爭車輛屢次出現四輪驅動故障之情形亦無法理解等情，有該次實況錄影光碟及其錄音譯文可佐（原審卷第70頁至第75頁），此測試經過核與上開鑑定結果無異，益徵系爭車輛確有「四輪驅動相關系統（組件）異常」之「結果」。

⑸上訴人另舉奧迪福斯汽車股份有限公司（下稱奧迪福斯公司）108 年10月23日（108 ）奧福商字第108102301 號函文內容：「．．．因機械構造設計，於平坦路面啟動四輪驅動模式下無法改變行駛方向，係可切換式四輪驅動車型之性能特性；於切換至四輪驅動模式時，若儀表板及中控台之四輪驅

動模式燈號呈現恆亮，則屬選用四輪驅動模式下正常情狀。若如鈞院來函所述，車輛在選用四輪驅動功能後轉彎，屬於不當操作，極可能發生故障；若該轉彎後『即亮起』之四輪驅動燈號係持續閃爍，則顯示可能已有或將發生因不當操作所導致之故障，必須停止行駛，並尋求協助」等語（本院卷第162頁），據為抗辯系爭車輛出現上開異常，係因被上訴人不當操作所致云云。然對照奧迪福斯公司提供之使用手冊，則記載此種儀錶板持續閃爍之情形為「全輪驅動出現錯誤，請讓專業人員處理」、或「四輪驅動故障。因應方式：請洽詢Volkswagen經銷商」（原審卷第132頁、本院卷第218頁），並未認定係因駕駛操作不當所致，且上開函文意見並未針對系爭車輛進行測試，奧迪福斯公司為系爭車輛之進口商，並經上訴人自陳在卷（本院卷第128頁），可見奧迪福斯公司與上訴人就本件訴訟勝敗非無利害關係（此觀兩造買賣契約第19條約定即明），而上訴人所屬人員（課長及德國回來的技師）與被上訴人於文水停車場駕駛系爭車輛測試時，屢次出現四輪驅動故障之情形，上訴人所屬人員均未曾表示此係因被上訴人不當操作所造成之結果。參以系爭車輛確有「四輪驅動相關系統（組件）異常」之「結果」，亦經汽修公會實車鑑定屬實，業如前述，是奧迪福斯公司上開函文之意見，尚不足採為有利於上訴人之認定。

㈡被上訴人解除系爭車輛之買賣契約，並請求上訴人返還已給付之價金135萬元，應予准許：

1.按「物之出賣人對於買受人，應擔保其物依第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之瑕疵。但減少之程度，無關重要者，不得視為瑕疵。出賣人並應擔保其物於危險移轉時，具有其所保證之品質。」、「買賣因物有瑕疵，而出賣人依前五條之規定，應負擔保之責者，買受人得解除其契約或請求減少其價金。但依情形，解除契約顯失公平者，買受人僅得請求減少價金。」、「契約解除時，當事人雙方回

復原狀之義務，除法律另有規定或契約另有訂定外，依左列之規定：…二、受領之給付為金錢者，應附加自受領時起之利息償還之。」民法第354 條、第359 條、第259 條第1 款定有明文。兩造簽訂之買賣契約第13條亦約定：「賣方應擔保買賣標的物符合交車之環保、耗能、行車安全及其他相關法令之規定標準，車輛未達規定標準而能改善者，買方得訂期一個月內催告賣方改善，逾期未改善或不能改善者，買方得解除合約，請求償還已付之價金，及自受領日起至返還日止，依法定利率計算之利息，如有其他損害，並得請求賠償」等語，此有被上訴人提出之買賣契約書影本可稽（原審卷第6 頁背面），堪以認定。

2.經查，被上訴人於105 年11月29日寄發存證信函載稱：「…四輪傳動系統自前揭交車日（新車）…貴公司均無法改善，爰依買賣契約第13條規定自即日起解除雙方買賣契約」等語，向被告為解除系爭買賣契約之意思表示，並請求於文到7 日內返還價金，且上訴人已於105 年12月2 日收受該存證信函等情，為兩造所不爭執（原審卷第113 頁），並有上開存證信函影本可參（原審卷第21頁至第22頁）、原審函詢上開存證信函送達日期之高雄郵局107 年3 月30日函載稱「送達日期為105 年12月2 日」等語可佐（原審卷第63頁），堪以認定。而系爭車輛有「於一般路段（平坦路面）低速過彎狀態時，四輪驅動之故障燈即呈現亮起及無法穩定行駛」之「四輪驅動相關系統（組件）異常」之重大瑕疵等情，業如前述，且此瑕疵既已達到無法穩定行駛之程度，自屬上開規定所謂之欠缺系爭車輛之通常效用及契約預定效用之重大瑕疵，堪認符合系爭買賣契約第13條所謂之車輛未達規定標準之重大瑕疵，又此瑕疵業經被上訴人向上訴人催告改善，上訴人迄今仍不願或不能修復。是以，被上訴人依上開規定及系爭買賣契約第13條之約定，以上開存證信函向上訴人為解除系爭買賣契約之意思表示，並請求返還價金，為有理由。

3.按因契約互負債務者，於他方當事人未為對待給付前，得拒

絕自己之給付，民法第264 條第1 項本文定有明文。又上開規定，於當事人因契約解除而生之相互義務，亦準用之，此觀同法第261 條之規定甚明。是在買賣契約經解除之情形，出賣人返還價金之義務，即與買受人返還買賣標的物之義務，互為對待給付之關係，而有同時履行抗辯之適用。查，上訴人於原審時為同時履行抗辯（原審卷第113 頁），依上開規定及說明，洵屬有據。故被上訴人請求上訴人返還價金應同時其將系爭車輛交付上訴人。

4.上訴人雖抗辯：系爭車輛交付被上訴人時起已受其使用，迄107 年12月10日止，里程數已達46,917公里，已非全新車輛，故上訴人如需返還買賣價金，自應扣除系爭車輛之折舊金額云云。惟依系爭買賣契約第13條：「…買方得解除合約，請求償還已付之價金，及自受領日起至返還日止，依法定利率計算之利息，如有其他損害，並得請求賠償」之約定（原審卷第6 頁背面），是被上訴人依該條約定請求上訴人償還已付之價金，自無庸扣除系爭車輛之折舊金額。是上訴人抗辯其返還之價金應扣除系爭車輛之折舊云云，核不足採。

七、綜上所述，被上訴人依買賣契約之法律關係，請求上訴人給付135 萬元，自屬正當，應予准許。上訴人所為同時履行抗辯，易有理由，從而原審命上訴人如數給付並為同時履行抗辯之判決，並無不合。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回上訴。

八、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。

九、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第1項、第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　27　　日

民事第一庭

審判長法　官　吳登輝

法　官　王琁

法　官　蘇姿月

以上正本證明與原本無異。

本件不得上訴。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　27　　日

書記官　黃旭淑

附表

車牌號碼	備註
ANY-8268	車身號碼：WV1ZZZ2HZFA047342 出廠日期：104年7 月 廠牌：Volkswagen 型式：AMAROK 2.0 TDI 顏色：棕