

臺灣高等法院高雄分院民事判決

109年度上易字第383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 陳博建律師

王芷涵律師

許譽鐘律師

被上訴人 黃寧旭

訴訟代理人 湯金全律師

湯詠瑜律師

上列當事人間請求返還不當得利事件，上訴人對於中華民國109年10月16日臺灣高雄地方法院109年度訴字第931號第一審判決提起上訴，本院於110年3月24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。

上開廢棄部分，被上訴人應給付上訴人新臺幣肆拾萬貳仟柒佰參拾參元，及自民國一〇九年六月二十一起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

第一、二審訴訟費用由被上訴人負擔十分之三，餘由上訴人負擔。

事實及理由

一、上訴人主張：被上訴人於民國105年5月22日向上訴人購買AM AROKSE M6棕2,000C.C.小貨車乙輛（下稱系爭車輛），總價為新臺幣（下同）135萬元（下稱系爭買賣契約）。被上訴人於105年5月26日付清前開車款後，即於翌日辦理新車領牌檢驗以核發行車執照（車牌號碼為00-000），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，上訴人並於105年6月2日交付系爭車輛予被上訴人。嗣被上訴人以系爭車輛之四輪驅動系統異常等具有重大瑕疵情事，請求解除系爭買賣契約並返還價金，經本院108年

01 度上易字第52號民事判決，認定被上訴人解約為有理由，解
02 約後，雙方互負回復原狀之義務確定在案（下稱系爭確定判
03 決）。上訴人據此於109年1月13日被上訴人交還系爭車輛之
04 同時返還135萬元價金予被上訴人。又系爭車輛具備一般無
05 四輪驅動系統車輛之完整功能，仍得作為一般車輛正常使用
06 行駛，有別於車輛無法使用之重大瑕疵情形，而自上訴人交
07 付系爭車輛至被上訴人返還車輛時止，共計3年7月又13日，
08 被上訴人仍以一般無四輪驅動系統車輛之狀態持續使用系爭
09 車輛，此由被上訴人於末次回廠期日即107年12月10日，系
10 爭車輛之里程數已達46,917公里，迄其於109年1月13日交還
11 車輛止，系爭車輛之里程數更已高達54,610公里可知。系爭
12 買賣契約解約後，雙方互負回復原狀之義務，然被上訴人無
13 法律上原因無償使用系爭車輛長達3年7月又13日、行駛
14 54,610公里，顯屬無法律上原因而受有利益，已構成不當得
15 利，茲以與系爭車輛相類似、價金相仿之無四輪驅動系統車
16 輛即HINO X ZU600L之月租金新臺幣（下同）27,300元計算
17 ，被上訴人應返還相當於系爭車輛租金之不當得利，共計
18 1,185,721元（計算式：27,300× 43又13/30÷ 1,185,721）
19 。爰依不當得利之法律關係提起本件訴訟等語。並聲明：（一）
20 被上訴人應給付上訴人1,185,721元，及自起訴狀繕本送達
21 翌日即109年6月21日起至清償日止，按年息5%計算之利息
22 。（二）願供擔保，請准宣告假執行。

23 二、被上訴人則以：系爭確定判決業已認定被上訴人解約為有理由，系爭買賣契約自始消滅，雙方互負回復原狀之義務，兩造亦於109年1月13日相互交車、返還價金完畢。而系爭車輛為具重大瑕疵之車輛，被上訴人因系爭車輛電腦故障瑕疵維修、鑑定、試車等等目的而使用，並非將系爭車輛出租或其他營利行為以取得利益，並無獲利亦無車損可言。況於109年1月13日被上訴人返還系爭車輛前，系爭買賣契約仍有效存在，被上訴人基於買賣關係占有系爭車輛，並非無法律上原因，上訴人之請求並無理由等語為辯。

01 三、原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服，提起上訴。上訴聲
02 明：(一)原判決廢棄。(二)被上訴人應給付上訴人1,185,721 元
03 ，及自起訴狀繕本送達翌日即109年6月21日起至清償日止，
04 按年息5%計算之利息。被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

05 四、兩造不爭執事項：

06 (一)被上訴人於105年5月22日向上訴人購買系爭車輛，總價為13
07 5萬元。被上訴人於105年5月26日付清前開車款後，即於翌
08 日辦理新車領牌檢驗以核發行車執照（車牌號碼為00-0
09 00），並登記於被上訴人所經營之興固公司名下，上訴人
10 於105年6月2日交付系爭車輛予被上訴人。

11 (二)被上訴人嗣以系爭車輛之四輪驅動系統異常等具有重大瑕疵
12 情事，主張解除系爭買賣契約並請求返還價金，經系爭確定
13 判決，認定被上訴人解約為有理由，系爭買賣契約自始消滅
14 ，雙方互負回復原狀之義務。被上訴人已於109年1月13日交
15 付系爭車輛予上訴人，上訴人亦已返還被上訴人135萬元價
16 金。

17 (三)自上訴人交付系爭車輛予被上訴人即105年6月2日起至被上
18 訴人返還車輛即109年1月13日止，共計3年7月又13日。

19 五、本院論斷：

20 (一)上訴人得否依不當得利規定請求被上訴人返還系爭車輛使用
21 利益？

22 上訴人主張系爭買賣契約經解約後，契約自始消滅，被上訴
23 人占有使用系爭車輛為不當得利等語。被上訴人則辯以其係
24 基於買賣關係占有系爭車輛，並非無法律上原因，且民法第
25 259條為同法第179條之特別規定，其既已返還系爭車輛而回
26 復原狀完畢，上訴人自不得再請求其返還使用利益云云。查
27 ：

28 1.無法律上之原因而受利益，致他人受損害者，應返還其利益
29 。雖有法律上之原因，而其後已不存在者，亦同，民法第17
30 9條定有明文。又契約一經解除，契約即溯及歸於消滅，與
31 自始未訂立契約同，因此契約解除後，當事人在契約存續期

間所受領之給付，即成為無法律上之原因，自構成不當得利，此觀民法第179條後段立法理由揭櫫：「其先雖有法律上之原因，而其後法律上之原因已不存在（如撤銷契約、解除契約之類），亦應返還其利益」自明。是被上訴人辯稱其係基於買賣關係占用系爭車輛，並非無法律上原因，不構成不當得利云云，並無可採。

2. 又不當得利制度不在於填補損害，而係返還其依權益歸屬內容不應取得之利益，亦即倘欠缺法律上原因而違反權益歸屬對象取得其利益者，即應對該對象成立不當得利。而解除契約之法律效果，係以使契約當事人處於如契約未締結之狀態，該已為之給付亦應回復為原來狀態，同樣是回復當事人之原權益歸屬狀態，民法第259條回復原狀之規定並無排除同法第179條適用之效果。而在汽車買賣之情形下，車廠交付買賣標的物即汽車本體予消費者受領，消費者除取得汽車本體所有權之利益外，其因消費受領物（即汽車）同時亦取得該車之使用利益，則於解約後，欲回復原狀或原權益歸屬狀態，消費者一方所應返還者，除汽車本體外，自應包含其使用該車之利益。被上訴人固於109年1月13日返還系爭車輛並與上訴人簽署返還價金確認書（訴字卷第35頁），然當時兩造並未提及該車使用利益，亦未就此有何協商，為兩造所不爭執（本院卷第186、249頁），則被上訴人當時僅返還系爭車輛本體，而未返還系爭車輛之使用利益，自難謂已依民法第259條規定回復原狀完畢，被上訴人辯稱其已回復原狀完畢云云，即有誤認。

3. 再者，契約解除回復原狀之規範目的，係以回復契約雙方當事人互為給付前之原有狀態，而契約當事人就解約事由是否有可歸責原因，僅係無責之一方得另向有責之他方請求損害賠償之問題（民法第260條），並不影響雙方應互負回復原狀之義務，故縱系爭車輛係因存在重大瑕疵而遭解約，上訴人仍得依法請求被上訴人返還使用利益以回復原狀。至被上訴人是否因使用具有瑕疵之系爭車輛而受有損害，為被上訴

人是否另行請求損害賠償問題，則非本件所應審究。又被上訴人雖辯稱系爭車輛具有重大瑕疵，其為維修、鑑定、試車等目的而使用，並非將系爭車輛出租或其他營利行為以取得利益，並無獲利可言。然被上訴人如將系爭車輛出租或其他營利行為以取得利益，係屬民法第181條所指「本於該利益（即系爭車輛）更有所取得」之情形，與本件上訴人係請求被上訴人因消費（行駛）系爭車輛而取得之使用利益並不相同，而被上訴人使用系爭車輛期間，如因維修、鑑定、試車等目的而使用，此部分消費固得認因於合乎車輛使用性質上之合理耗損而不應列入被上訴人所受利益範圍計算，除此外，被上訴人仍因消費系爭車輛而受有使用利益，自應予返還。

4. 綜上，被上訴人於解約後尚未完全回復原狀，上訴人依不當得利之法律關係，請求被上訴人返還系爭車輛之使用利益，自屬有據。

(二) 上訴人得請求被上訴人返還之不當利益為若干？

1. 按依不當得利之法則請求返還不當得利，以無法律上之原因而受利益，致他人受有損害為其要件，故其得請求返還之範圍，應以對方所受之利益為度，非以請求人所受損害若干為準。而汽車係用以代步，故被上訴人所受之利益應係使用系爭車輛之代步利益，具體化即應為汽車之行駛里程數，而非其占用車輛之時間，蓋於車輛未行駛之情況下，被上訴人並無使用利益可言，況雙方之前對系爭車輛有無瑕疵、可否解約情事有所爭訟，被上訴人並陳明係上訴人拒絕收回車輛，酌以上訴人確於系爭確定判決訴訟中否認系爭車輛有瑕疵之情，則系爭車輛因無法交還上訴人而暫置被上訴人處所以待訴訟結果，此訴訟期間之不利益自不應歸由被上訴人負擔。是於計算被上訴人於此所受之使用利益時，應以系爭車輛之行駛里程數而為判斷。上訴人主張應以被上訴人占用期間，按與系爭車輛相類似、價金相仿之無四輪驅動車輛之租金計算云云，並非可採，自無依上訴人請求鑑定系爭車輛租金之

必要。

2.系爭車輛於105年8月10日行駛里程數4,474公里時，因行進間忽然亮起底盤相關警告燈而回廠更換ABS電腦；105年10月7日行駛里程數9,280公里，回廠潤滑保養；105年12月21日行駛里程數14,350公里，四輪驅動執行時，轉向打滑，經原廠派員技術檢查；106年7月4日行駛里程數24,611公里，因使用4×4轉向會咬死鎖定，進行車輛檢查；106年9月18日行駛里程數24,611公里，回廠檢查；107年4月23日行駛里程數39,792公里，回廠潤滑保養；107年12月10日行駛里程數46,917公里，回廠進行ABS檢查；109年1月13日交還上訴人時，行駛里程數為54,610公里，有系爭車輛保養紀錄、照片、統一發票可稽（審訴字卷第29-33、43頁、本院卷第211-235頁）；又被上訴人於105年11月29日發函通知上訴人解除系爭買賣契約，經上訴人於同年12月2日收受該函文【臺灣高雄地方法院107年度訴字第189號卷（下稱189號卷）第21-23頁】，被上訴人並於106年10月11日提出系爭確定判決之訴訟（該案起訴狀收文戳章參照），上情為兩造所不爭執。則被上訴人於105年12月間、系爭車輛行駛里程數約14,350公里時，既已通知上訴人解約，而知悉其負有回復原狀之義務，於其保管期間，除為維持系爭車輛正常合理使用功能而為行駛外，應不得再為其他之利用，然以其於109年1月13日交還系爭車輛時，系爭車輛之行駛里程數已達54,610公里，顯然已逾維持系爭車輛合理使用功能而為行駛之里程數。被上訴人雖辯稱上開公里數係因檢測車輛、維修駕駛所致云云，然依上開保養紀錄，105年12月後僅於106年7月4日曾進行路測（審訴字卷第29-31頁），其後並無路測紀錄，然系爭車輛自106年7月4日路測後迄至109年1月13日期間仍行駛近3萬公里（約2.5年，一年平均行駛約12,000公里），對比依行政院主計總處之統計，105年自用小客車之平均使用車齡為10.8年，行駛里程數為12萬公里（本院卷第269頁），即一年平均約行駛11,111公里，上開里程數顯非被上訴人所指單純路

01 測或檢修車輛所能造成，亦顯然超逾僅為維持系爭車輛正常
02 使用功能而為之合理行駛範疇，被上訴人辯稱其僅為檢測或
03 維修而駕駛系爭車輛，且系爭車輛有重大瑕疵而未獲有使用
04 利益云云，無可採信。

- 05 3. 本件應以系爭車輛之行駛里程數計算被上訴人所受利益，已
06 如前述，而因車輛解約多涉及車輛瑕疵，瑕疵非於車輛交付
07 並實際使用後，無法發現，且發現後通常尚需經過車廠多次
08 檢測、修繕，如仍無法改善，消費者始會為解約之舉措，而
09 為檢測、修繕車輛勢必行駛相當之里程數，如認解約後之回
10 復原狀包含在解約前所行駛之里程使用利益，等同將解約之
11 不利益轉嫁由無可歸責性之消費者負擔，並非公平。復參酌
12 經濟部之汽車買賣定型化契約應記載及不得記載事項修正草
13 案第7條：「汽車於交付後○日（不得少於180日）或行駛○
14 公里數（不得少於12,000公里）之內（以先到者為準）有重
15 大瑕疵時，消費者得請求更換同型（或等值）新車或解除契
16 約…」意旨，亦認車輛於一定之使用期間（或里程數）內如
17 發現重大瑕疵，消費者可請求更換同型（或等值）新車，等
18 同原行駛里程歸零而重新使用車輛。是本院認於計算被上訴
19 人所受之使用利益時，應將解約前已使用之里程數予以扣除
20 ，始符其平。又被上訴人於保管期間為檢測、維修車輛使用
21 之里程數，係為車廠之利益而為，並非其因此所受之使用利
22 益，自亦應予扣除。從而，系爭車輛於105年12月解約時之
23 里程數為14,350公里，被上訴人於解約後，於106年7月4日
24 、106年9月18日、107年4月23日、107年12月10日曾至上訴
25 人設於高雄市○○區○○○路○○○號車廠保養（本院卷第225
26 -235頁）；另因前案訴訟，於107年6月26日至上開車廠進行
27 鑑定（189號卷第95頁）；而被上訴人住家至上開車廠為13.
28 7公里（GOOGLE地圖資料參照），故被上訴人因檢測、維修
29 車輛合理使用之里程數為137公里（計算式：13.7公里×5次
30 ×2來回=137），是被上訴人於此所受之使用（行駛）利益
31 應為40,123公里（計算式：54,610公里-14,350公里-137公

里 = 40,123公里)。

4. 被上訴人所受之使用利益為行駛里程40,123公里，而里程數無法以原物返還，參酌國外就車輛具有瑕疵而允許解除契約之檸檬車法案，多以一定之里程數為分母（如10萬公里或英里），以製造商接受返還前行駛之公里數扣除消費者使用車輛之合理扣減額為分子乘以車輛之契約總價計算其價額（本院卷第117-162頁），本院認如以車輛一般使用年限之總里程數為分母，以製造商接受返還前行駛之公里數扣除消費者使用車輛之合理扣減額為分子乘以車輛之契約總價計算，應可合理反應消費者應返還之里程數之使用利益價額。而105年度國人使用之車輛平均車齡為10.8年，行駛里程數為12萬公里，有國情統計通報資料可參（本院卷第269頁），則被上訴人所受之行駛里程利益（40,123公里）之價額應為451,384元（計算式：價金135萬元 $\times$ 40123/12萬=451,383.75元，元以下四捨五入）。又被上訴人返還車輛前為維修車輛支出18,921元，及繳付牌照稅13,013元、燃料使用費16,717元共計48,651元，有維修費單據、牌照稅及燃料使用費費額表可參（本院卷第211-239頁），並為被上訴人所不爭執。故被上訴人因使用系爭車輛所受之利益應為402,733元（計算式：451,384元-48,651元=402,733元），是上訴人請求被上訴人返還402,733元範圍內為有理由，超逾上開範圍外，則無依據。

5. 至上訴人雖另稱上開檸檬車法案適用情狀為契約解除當下在累積使用利益與原狀間之差異，即契約解約時14,350公里內之使用有其適用，對契約解除後之更為使用應無適用，否則無異鼓勵車主以有利費率繼續使用車輛而不返還云云。惟：車輛瑕疵解約之情況，通常係車廠不願意回收車輛，鮮有消費者甘冒行駛之風險及反覆進場維修之困擾而繼續使用瑕疵車輛不返還者。且解約前之行駛里程數應予扣除，業經本院說明如前，上訴人上開主張，並非可採。

六、綜上所述，上訴人依不當得利之規定，請求被上訴人給付40

2,733 元，及自起訴狀繕本送達翌日即 109 年 6 月 21 日起至清償日止，按年息 5% 計算之利息部分，為有理由，應予准許，逾此範圍外，則無依據，應予駁回。原審就上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，自有未當，應由本院予以廢棄改判如主文第 2 項所示。至其餘部分，原審駁回上訴人之請求，並無不合。上訴論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，爰判決如主文。

中 華 民 國 110 年 4 月 21 日

民事第五庭

審判長法官 蘇姿月

法官 謝雨真

法官 郭宜芳

以上正本證明與原本無異。

本件不得上訴。

中 華 民 國 110 年 4 月 21 日

書記官 呂姿儀