

臺灣臺中地方法院民事判決

112年度消字第22號

原告 元合開發股份有限公司

法定代理人 鄭文傑

訴訟代理人 謝秉錡律師

複代理人 劉靜芬律師

馬偉桓律師

林育正律師

被告 台灣賓士股份有限公司

法定代理人 劉禹策

被告 中華賓士汽車股份有限公司

法定代理人 劉禹策

共同

訴訟代理人 葉至上律師

李佳霖律師

上列當事人間損害賠償事件，經本院於民國114年9月4日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、原告主張：

一、原告於民國111年11月1日由代表人與被告中華賓士汽車股份有限公司（下稱中華賓士）訂立車輛預約合約書，支付訂金100萬元，並於同年月21日與中華賓士簽立車輛買賣合約（總價金1008萬元，購買GLS600汽車《下稱系爭車輛》乙輛，車牌號碼000-0000，並給付尾款完畢，車輛指定登記於原告名下）。中華賓士是被告台灣賓士股份有限公司（下稱

01 台灣賓士)授權經銷商，車輛係由台灣賓士自德國進口至國  
02 內，再交由各經銷商出售。原告之法定代理人鄭文傑於同年  
03 12月4日於台中市凱旋路與經貿九路口發生車禍事故(下稱  
04 系爭事故)，在駕車當時係開啟GLS車系配備的「主動防撞  
05 輔助系統」(下稱系爭系統)，依中華賓士網站廣告應發揮  
06 「可以感應車輛衝出，且會以警示符號及警示音提醒駕駛人  
07 注意同時視情況依序提供部分及全力煞車輔助」之功能，然  
08 卻完全未發揮，系爭車輛完全未有減速，直接撞擊受撞車  
09 輛，警示燈也未亮起提醒車主，致系爭車輛因系爭事故而方  
10 向盤受損。

## 11 二、系爭系統發生瑕疵部分：

12 (一)被告均屬消費者保護法(下稱消保法)第2條第2款所稱之企  
13 業經營者，而有消保法之適用。系爭車輛因系爭事故原告認  
14 跌價20萬元，依民法第184條第2項、第185條第1項規定，就  
15 被告共同違反保護他人之法律(即消保法第22條規定)之侵  
16 權行為，請求被告連帶負損害賠償責任，併依消保法第51條  
17 規定，請求連帶賠償懲罰性賠償金20萬元。

18 (二)又系爭車輛欠缺主動防撞功能，自屬減少車輛價值之瑕疵，  
19 亦欠缺被告中華賓士所保證之品質，原告自得向被告中華賓  
20 士依民法第359條請求減少價金或依同法第360條請求不履行  
21 之損害賠償40萬元。又系爭車輛、廣告之規格表單均由被告  
22 中華賓士所提供及交付，原告顯無任何可歸責之事由，是該  
23 不完全給付情事屬可歸責於被告中華賓士，原告得依民法第  
24 227條第1項規定準用給付不能之規定，請求被告中華賓士給  
25 付40萬元。

## 26 三、中華賓士無法更換方向盤部分：

27 (一)中華賓士於111年12月9日提出估價單，原告即已簽認在上，  
28 預計111年12月30日修復完畢，然迄今仍無法交付原廠方向  
29 盤予原告，致原告無法使用系爭車輛，只得另尋其他車輛處  
30 理公務。以每日車輛租賃價格約2,000元計算，自112年1月1  
31 日迄112年8月10日(約220日)總計44萬元損失。原告依消

01 保法第7條第1項、第3項及同法第8條第1項、第9條規定，請  
02 求被告連帶賠償44萬元。

03 (二)被告中華賓士另依民法第227條第1項、第2項規定，亦應負  
04 上開原告無法使用系爭車輛所受之44萬元損害賠償責任。

05 四、並聲明：被告應連帶給付原告84萬元，及自起訴狀送達至被  
06 告翌日起，迄清償日止按年息5%計算之利息。如受有利判  
07 決，願供擔保請准為假執行。

08 貳、被告則以：

09 一、消保法第7條第2項所稱之受危害之「財產」並不包括「商品  
10 本身」。原告於此請求關於「系爭車輛自身跌價損失」之客  
11 體及範圍，顯屬「商品自傷」之範疇，並非消保法所應保護  
12 之客體。

13 二、系爭系統作為輔助煞車系統，本來就有其物理上限制，絕不  
14 能因為該物理上有此限制，即遽稱該系統不具有可期待的安全  
15 性。此系統係融合雷達及影像感知系統偵測，並透過電子  
16 演算分析前方車況，於緊急時系統主動介入煞車控制，但其  
17 觸發仍有一定條件（包含車速、偵測範圍、各種障礙物等  
18 等），且仍有可能因為該輔助系統之啟動條件未達，而未能  
19 啟動。系爭事故發生，系爭系統雖未觸發，係因駕駛者駕駛  
20 行為介入，並非該系統有瑕疵或有安全疑慮。另系爭車輛之  
21 規格配備表確有將輔助系統之物理上限制，以警語方式清楚  
22 告知廣告受眾，於系爭車輛車主使用手冊（網頁上及紙本）  
23 亦告知駕駛系統和駕駛人的責任、主動防撞輔助警示、主動  
24 防撞輔助識別性能受限時可能導致意外事故，足認系爭系統  
25 係以「輔助」為名，而被告確也透過廣告及車主手冊充分告  
26 知。另兩造間從無111年12月30日交車期限之合意，缺料之  
27 遲延亦不可歸責於被告。且原告先行拒絕被告提供的代步車  
28 方案，事後請求無車可用之代步車費用，有違誠信原則。

29 三、並聲明：原告之訴駁回。如受不利判決，被告願供擔保請准  
30 宣告免為假執行。

31 參、本院之判斷：

01 一、原告主張原告於111年11月1日由代表人與中華賓士訂立車輛  
02 預約合約書，並於同年月21日與中華賓士簽立車輛買賣合  
03 約。中華賓士是台灣賓士授權經銷商，車輛係由台灣賓士自  
04 德國進口至國內，再交由各經銷商出售。原告之法定代理人  
05 鄭文傑於同年12月4日駕駛系爭車輛發生系爭事故，在駕車  
06 當時係開啟GLS車系配備的系爭系統等節，為被告所不爭  
07 執，並有車輛預約合約書、車輛買賣合約、BNJ-1203行車執  
08 照、行車紀錄器影片在卷可參（本院卷一第21至25頁、第4  
09 3頁），堪信屬實。

10 二、原告主張系爭系統發生瑕疵請求損害賠償40萬元部分：

11 (一)原告依民法第184條第2項、第185條第1項規定請求被告連帶  
12 負損害賠償責任部分：

13 按「違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責  
14 任。但能證明其行為無過失者，不在此限。」，民法第184  
15 條第2項定有明文。次按「企業經營者應確保廣告內容之真  
16 實，其對消費者所負之義務不得低於廣告之內容。企業經營  
17 者之商品或服務廣告內容，於契約成立後，應確實履  
18 行。」，消保法第22條亦定有明文。原告主張被告違反消保  
19 法第22條，應依民法第184條第2項負損害賠償責任，為被告  
20 所否認。經查：

- 21 1.依系爭車輛之規格配備表記載「智慧駕駛輔助系統非自動駕  
22 駛，僅為輔助工具。駕駛人仍負有遵守交通規則的責任，且  
23 需依車主手冊操作系統功能，留意安全使用智慧駕駛輔助系  
24 統的相關限制，如在特定天候條件與道路環境使用。駕駛人  
25 需隨時注意路況並負責掌控車輛安全，於必要時主動介入，  
26 以確保行駛過程安全無虞。」（本院卷一第29頁）。
- 27 2.依車主使用手冊亦記載「具有駕駛系統的車輛可在行駛、駐  
28 車和操控車輛時提供協助。駕駛系統只是一項輔助工具。此  
29 系統無法取代駕駛人應隨時注意車輛周圍以及遵守道路交通  
30 法規的責任。駕駛人對保持安全車距、車速、煞車時機以及  
31 將車輛維持在車道上仍負有全責。請隨時注意交通情況，必

01 要時請主動介入。請注意安全使用駕駛系統的限制。若未調  
02 整駕駛方式，駕駛系統既不能減少發生意外事故的危險，亦  
03 會受限於物理定律。系統可能無法完全考量到路面和天候狀  
04 況以及交通狀況。」、「主動防撞輔助包含下列功能：……  
05 若駕駛人對於系統發出的警示無反應，則系統『可能』會在  
06 危險情況時導入自動煞車。……請遵守駕駛系統和駕駛人責  
07 任的注意事項，否則可能無法辨識到危險」、「主動防撞輔  
08 助並不一定能清楚地辨識出物體及複雜的交通情況。在這種  
09 情況下，主動防撞輔助可能會出現下列情形：・無故發出警  
10 示或煞車・不發出警示或不煞車。主動防撞輔助僅是一項  
11 『輔助』功能。車輛駕駛人對保持足夠的安全車距、車速和  
12 煞車時機負有全責。請隨時注意交通情況，勿僅依靠主動防  
13 撞輔助的輔助。請隨時準備好煞車，必要時採取閃避措施。  
14 ……亦請注意主動防撞輔助的系統極限。」、「駕駛人可隨  
15 時以下列方式結束主動防撞輔助的作動煞車：・確實地踩下  
16 加速踏板或強迫降檔・透過釋放煞車踏板若符合以下其中一  
17 個條件，主動防撞輔助的作動煞車便會結束：・透過轉向閃  
18 避障礙物。・撞擊危險不存在時。・未偵測出車道上有障礙  
19 物時。」（本院卷一第143至150頁）。

20 3.本件經送請台灣區汽車修理工業同業公會鑑定，結果略如下  
21 （參外放鑑定報告書）：

- 22 ①參考被證8資料其表單序號95-Servicebrake煞車之作動情  
23 形，於事故前0.5秒時為未作動（off）之狀態、事故0秒時  
24 為作動（on driver）之狀態，即表示事故發生當時才有進  
25 行煞車之踩動情形。
- 26 ②依相關影片及被證8之數據資料等，應可證明事故發生之  
27 際，本車之主動防撞輔助系統屬未觸發（未發生作用）之情  
28 形；又鑑定程序中亦有至事故現地進行場勘，過程中該路段  
29 未發現有異常之路障，惟路口之停止線左側之人行磚道上有一  
30 柱行人穿越道指示燈桿，但距離尚遠與車輛之偵測能力無關。  
31 另依EDR數據及影像記錄器等跡證，車輛之行駛速度分

別為49及54km/h)，再比對本車行駛之路徑由停止線距事故處尚有約17公尺（依google地圖標示及查驗，路口停止線至路口中心處之相對距離，如下圖所示）進行計算其行駛之時間需約為1.25及1.13秒抵達。另依被撞車輛之行車紀錄器之影像跡證進行計算其車輛之行駛平均速度42.5 km/（（依 google地圖進行標示及查驗，路段相對位置至路口中心處之相對距離（行駛約耗3.3秒，距離約39公尺）。再佐以物理學上所述之煞車距離計算公式，依據相關數據進行比對，本車於事故前0.5 秒之節點時，其煞車為未作動（off）之狀態、事故0秒時為作動（on driver）之狀態，若以寬鬆之推估為駕駛者於該節點後即放開油門踏板，隨即踩踏煞車進行減速，本車於此節點時，車輛是無法煞停於行駛軌跡上，無法避免事故之發生。另如以嚴謹之推估則駕駛於撞擊事故時，才放開油門踏板，隨即踩踏煞車之停車反應處置。

③依本車之車主手冊P.185所示”駕駛系統和駕駛人的責任”篇之內容「具有駕駛系統的車輛可在行駛、駐車和操控車輛時提供協助。駕駛系統只是一項輔助工具。此系統無法取代駕駛人應隨時注意車輛周圍以及遵守道路交通法規的責任。駕駛人對保持安全車距、車速、煞車時機以及將車輛維持在車道上仍負有全責。請隨時注意交通情況，必要時請主動介入。請注意安全使用駕駛系統的限制。」又車主手冊P.205所示”取消主動防撞輔助的作動煞車”之內容，駕駛人可隨時以下列方式結束主動防撞輔助的作動煞車：•確實地踩下加速踏板或強迫降檔•透過釋放煞車踏板。故綜合以上各論，本車之駕駛者於事故發生時，確實有踩踏油門踏板（0.5秒時、26%），此操控之狀態會致使本輔助系統取消之依據，且輔以車輛之各項物理特性上，亦違反車輛運動狀態之極限值，因此極難認定”未觸發（未發生作用）”為本系統異常所致。

④本車之功能設計與配置屬於 LEVEL 2之等級，即所稱為部分自動化之輔助性系統，其操控權主體仍須由駕駛者本身進行

承擔，而相關之輔助系統則是以協同方式進行非為主控之運作機制，另依國內交通部所頒佈之「車輛型式安全審驗管理辦法」附件七十二、緊急煞車輔助系統之內文所列適用範圍為 M2、M3類車輛（並無M1類車輛）（M1：指以載乘人客為主之四輪以上車輛，且其座位數（含駕駛座）未逾九座者），因此無法依據國內之安全審驗機制進行評估，但如核對目前本車原廠所提供之軟體更新資訊，及國內其他車廠使用中之車輛的此類型系統之功能，應可推論為合於當時科技或專業水準可合理期待之安全性。

⑤鑑定結論：本事故車輛之各項車載系統，並未發現有異常情形或故障現象，故可排除車輛異常所衍生之事故。

4.綜合上開規格配備表、車主使用手冊及鑑定報告，可認系爭車輛之功能設計與配置屬於LEVEL 2之等級，即「部分自動化之輔助性系統」，其操控權主體仍須由駕駛者本身進行承擔，而相關之輔助系統則是以協同方式進行非為主控之運作機制。且系爭車輛之駕駛者於事故發生時，確實有踩踏油門踏板（0.5秒時、26%），此操控之狀態致使輔助系統取消，且輔以車輛之各項物理特性上，亦違反車輛運動狀態之極限值，因此極難認定「未觸發（未發生作用）」為本系統異常所致，系爭車輛之系爭系統確實合於當時科技或專業水準可合理期待之安全性，此外原告無法提出其他證據以實其說，則原告主張被告有違反消保法第22條規定，自屬無據。

5.綜上，原告主張系爭車輛之系爭系統發生瑕疵，顯低於廣告之內容，以被告違反消保法第22條規定，依民法第184條第2項、第185條第1項規定請求被告連帶負損害賠償責任，自屬無據，為無理由。

(二)原告依民法第359條、同法第360條、同法第227條第1項規定請求被告中華賓士給付40萬元部分：

系爭車輛之系爭系統合於當時科技或專業水準可合理期待之安全性，雖於系爭事故發生時並未觸發，然係因駕駛者之駕駛行為介入，原告主張系爭車輛具有減少價值之瑕疵及欠缺

01 被告中華賓士所保證之品質，即非可採。從而，原告依民法  
02 第359條、同法第360條、同法第227條第1項規定請求被告中  
03 華賓士給付40萬元，自屬無據，為無理由。

04 (三)原告依消保法第51條請求懲罰性賠償金20萬元部分：

05 1.按從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於  
06 提供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品或服  
07 務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。商品或  
08 服務具有危害消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應  
09 於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法。消保法第7條  
10 第1項、第2項分別定有明文。上開條文規定於第2章「消費  
11 者權益」之第1節「健康與安全保障」，佐以消保法第1條明  
12 定該法之立法目的，在於保護消費者權益，促進國民消費生  
13 活安全，提昇國民消費生活品質，可見上開規定旨在規範商  
14 品或服務應具備安全性與衛生性，以保護消費者從事消費活  
15 動時，其自身之安全及固有財產，不致因所購買之商品或服  
16 務不具備當時科技或專業水準可合理期待之安全性，而受到  
17 危害。至商品因本身缺陷或不具安全性，致毀損、滅失或不  
18 堪使用而生之財產上損失，與消費者之健康與安全保障並無  
19 直接關係，消費者得依民法瑕疵擔保責任或債務不履行等規  
20 定請求賠償，應不在消保法第7條規定保護範圍之列（最高  
21 法院111年度台上字第339號判決意旨參照）。

22 2.依上開說明，可知消保法第7條第1項規定係在保護消費者從  
23 事消費活動時，其自身之安全及固有財產不致因所購買之商  
24 品或服務不具備當時科技或專業水準可合理期待之安全性而  
25 受到危害。則原告主張之系爭車輛跌價損失及另行租賃代步  
26 車之損失，與消費者之健康與安全保障並無直接關係，均難  
27 謂有消保法第7條第1項規定適用之餘地。其依消保法第51條  
28 規定，併請求被告連帶賠償懲罰性賠償金20萬元，自屬無  
29 據，為無理由。

30 三、原告主張無法更換方向盤請求損害賠償44萬元部分：

31 (一)原告依消保法第7條第1項、第3項及同法第8條第1項、第9條



規定，請求被告連帶賠償44萬元部分：

- 1.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。」、「從事經銷之企業經營者，就商品或服務所生之損害，與設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者連帶負賠償責任。但其對於損害之防免已盡相當之注意，或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，不在此限。」、「輸入商品或服務之企業經營者，視為該商品之設計、生產、製造者或服務之提供者，負本法第7條之製造者責任。」，消保法第7條、第8條第1項、第9條分別定有明文。
- 2.依上所述，原告縱有此財產上損失，與消費者之健康與安全保障並無直接關係，均難謂有消保法第7條第1項規定適用之餘地。原告依前揭規定請求被告連帶賠償44萬元，自屬無據，為無理由。

(二)原告依民法第227條第1項，第2項規定請求被告中華賓士賠償44萬元部分：

- 1.按「因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權人得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利。」、「因不完全給付而生前項以外之損害者，債權人並得請求賠償。」，民法第227條第1項，第2項分別定有明文。
- 2.原告主張兩造合意交車期限為111年12月30日，為被告所否認。原告主張無非係以估價單上有上開日期之記載為憑（本院卷一第45頁、卷二第65至66頁），惟證人林金助於本院證稱：（原告名下車號000-0000之GLS600賓士車（系爭車輛）當時進廠維修，是否由你親自處理接待聯繫？）是。（可否簡短說明，系爭車輛從111年12月5日進廠維修，為何要修到

01 112年8月10日？）主要是因為零件缺料。（缺料為何要等這  
02 麼久？）因為德國那邊沒有料，因為德國缺料才導致維修時  
03 間上那麼長。（訂料是否只有訂1次？）沒有，我們有追加  
04 過3次。（每次訂料都需要等多久？）一般來說，如果在亞  
05 洲有料是在新加坡，新加坡大概兩個禮拜；如果是德國有  
06 料，大概一個月。如果德國供應商也沒有料，時間上就不可  
07 考。（有無印象系爭車輛等最久的料是什麼？）方向盤。

08 （從訂料之後到一直等到料約多久時間？）我記得是從2  
09 月、3月訂料，第一次到料是在7月。（《提示被證14號估價  
10 單，鈞院卷二第65-66頁》被證14號估價單中間紅框處記載  
11 「30/12/202212.00」，此日期是否代表「111年12月30日中  
12 午12時」？）是。（為何會有此日期之記載？）這是預估  
13 值，預估維修的時間。（誰預估的？）是我預估的。（承  
14 上，被證14號估價單所記載之「111年12月30日中午12  
15 時」，是否為雙方約定之完工交車期限？）不是。（可否簡  
16 單解釋為何要預估這個日期？）主要是要給技師知道這台車  
17 可能要去施工，只是初估的時間值。（你有無跟原告承諾一  
18 定會在這個時間交車？）沒有等語（本院卷二第95至97  
19 頁），且該估價單左上方業已記載「請先折開確定零件、是  
20 否有追加、零件空運或缺料、以利訂料」文字，足認被告自  
21 無可能於系爭車輛111年12月5日進廠維修時，即承諾於111  
22 年12月30日交車，且上開日期之記載僅為證人預估經電腦註  
23 記之預定期限，尚非被告已有承諾交車日期，此外原告復未  
24 提出其他證據以實其說，其主張兩造間有交車期限111年12  
25 月30日之合意，即非可採。

26 3.另依兩造間車輛修理協議書條款約定第5條：「經本人選定  
27 之零配件，非經本人簽認同意，保修廠不得逕行變更；但因  
28 選定之零配件缺料所致之遲延，保修廠不負遲延責任。」，  
29 依此約定此缺料所造成的遲延，自不能歸責於被告。況且，  
30 修繕期間被告亦提出代步車方案，然為原告所拒，此亦經證  
31 人林金助證述在卷，其事後再請求代步車費用之損害，自與

01 誠信原則有違。

02 4.綜上，原告請求依民法第227條第1項，第2項規定請求中華  
03 賓士賠償44萬元，自屬無據，為無理由。

04 四、綜上所述，原告依消保法第7條第1項、第3項及同法第8條第  
05 1項、第9條規定、第51條、民法第184條第2項、第185條第1  
06 項、第359條、第360條、第227條第1項、第2項規定，請求  
07 被告連帶賠償84萬元，及自起訴狀送達翌日起至清償日止，  
08 依年息百分之5計算之利息，為無理由，應予駁回。原告之  
09 訴既經駁回，其假執行之聲請，亦失所依附，併予駁回。

10 肆、本件事證已臻明確，兩造其餘攻防方法及所提證據，經本院  
11 斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不予逐一論述，併此敘  
12 明。

13 伍、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

14 中 華 民 國 114 年 10 月 15 日

15 民事第二庭 法 官 顏銀秋

16 上正本係照原本作成。

17 如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。如  
18 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

19 中 華 民 國 114 年 10 月 15 日

20 書記官 賴恩慧