

裁判字號：臺灣高等法院 臺中分院 99 年消上字第 2 號民事判決

裁判日期：民國 99 年 10 月 05 日

裁判案由：損害賠償

臺灣高等法院臺中分院民事判決

99年度消上字第2號

上 訴 人 甲○○

訴訟代理人 乙○○

黃肇萍律師

被 上訴人 中部汽車股份有限公司

法定代理人 丙○○

被 上訴人 和泰汽車股份有限公司

法定代理人 丁○○

共 同

訴訟代理人 黃虹霞律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國99年3月16日臺灣臺中地方法院第一審判決（98年度消字第3號）提起上訴，本院於99年9月21日言詞辯論終結，茲判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

甲、程序方面：

本件被上訴人和泰汽車股份有限公司（下稱和泰汽車公司）之法定代理人已變更為丁○○，此有其提出之經濟部函暨公司變更登記表影本乙件在卷可稽，茲據其具狀聲明承受訴訟，核無不合，爰由其承受本件之訴訟，先此敘明。

乙、實體方面

壹、上訴人主張：（一）伊於民國94年7月28日向被上訴人中部汽車股份有限公司（下稱中部汽車公司）購買由被上訴人和泰汽車公司代理進口之LEXUS廠牌、車型GS430、車牌號碼0000-00之汽車一部，平時多由伊夫乙○○使用。乙○○於97年5月5日下午5時4分許，駕駛系爭車輛經國道3號公路北上243公里412公尺處，行駛於最外側車道時，突遭左後方紅色車輛由最內側急速變換車道至其行駛之車道正前方5個車身以內，該車並急踩剎車，乙○○見狀隨即重踩剎車，但感覺方向盤不受控制，車輛直接往內側護欄行進，致左前車頭先擦撞內側護欄後反彈，再往外側護欄滑行至路肩靜止，造成系爭車輛左前車頭嚴重受損及部分車體板件變形。系爭車輛因存有設計、生產或製造上之瑕疵，於流通進入市場時，不符當時科技或專業水準可合理期待之安全性，肇生本件事故，致伊受有：1.系爭車輛回復原狀所需維修費用新台幣（下

同) 1,347,812元； 2.自事發時起至98年2月5日止，共270天無法使用系爭車輛之損害，以同型車租金中間值約每日8,000元計，為216萬元； 3.系爭車輛無法使用期間之牌照稅及燃料費支出42,453元【計算式：（牌照稅46,170+燃料稅11,220） $\square 270/365=42,452.87\dots$ 】； 4.無法使用期間之保險費支出：(1)強制汽車責任險部分為948元（ $1281\square 270/365=947.58\dots$ ），(2)自行投保碰撞險及第三人責任險部分為15,164元（ $20500\square 270/365=15164.38\dots$ ）；合計3,566,377元之損害，伊自得依消費者保護法（下稱消保法）第7條第1項、第3項，第7條之1第1項、第8條第1項、第9條及民法第213條、第216條等規定，請求被上訴人賠償。（二）又消保法第7條所定商品製造人責任，本質係侵權責任，其賠償範圍應包括「商品本身」之損害，始符消保法之立法意旨，且為司法實務上多件判決所肯認，否則，不僅徒增消費者訟累，且有違請求權規範競合之意旨。是上開伊所受損害，應為消保法第7條之賠償範圍。（三）再本件有瑕疵之油門、剎車等電子系統為車輛之重要設備，不論在購買時或事故發生時，均為應具備之功能，而此等瑕疵，不會因時間而不同，是自不得以系爭車輛自出售至發生事故相距近3年，即認本件不符消保法第7條「於提供商品流入市場時」之要件。況系爭車輛於事發時仍在3年10萬公里之保固期內，被上訴人自不能推拖卸責。且該規定所稱「於提供商品流入市場時」，不僅指出售時，更應包含出售後之「後續觀察義務」，即一旦觀察到某已進入市場之產品經常發生危險，不能任令對此種瑕疵商品無任何改善措施、僅因出售當時無瑕疵而得免責。又系爭車輛雖前曾發生事故，惟，已回被上訴人公司原廠維修、更換零件，若已非原狀、未能完全修好，何以被上訴人當初未告知？或係更換過之引擎電腦與本件事故中之電腦當機有關？是自不得以系爭車輛前曾因事故維修、即謂本件不符上開消保法之規定。（四）又因消費者處於專業知識相對弱勢之地位，故依消保法第7條之1之規定，應由業者證明自己無庸負責，而非由消費者證明業者欠缺消保法所定之商品安全性。況且，一般商品於流通進入市場時（新品），瑕疵較不易顯現，俟經使用一段時間後（舊品）始慢慢發生，此為一般之經驗法則，是不能以本件事故前約2年7個月之使用期間未發生油門失控及剎車等瑕疵狀況，即遽認系爭車輛安全性無缺，實則，系爭車輛確有瑕疵，致無法操控自如而發生本件碰撞事故，詳言之（1.~ 9.，並參乙○○作成之「疑似機械故障鑑定」書）：1.於事故發生時，油門及剎車同時做動：致車輛無法及時停止而碰撞護欄。此同時作動，可能肇因於行車電腦之瑕疵，此可參油門自己（非駕駛踩踏）100%全開，且於車撞中央護欄及彈離、應有旋轉偏移角度時，Yaw Rate Sensor（偏航率感應器；車輛偏移駕駛航線之比率）竟仍=0deg/s，可見電腦當機，完全不知車輛已失控。易

言之，本件事故之主因，應係引擎電腦當機，造成油門全開，導致車輛失控。全球車輛大廠如BENZ、BMW、AUDI、GM、VW等最早於10年前即已加裝「剎車優先系統」，避免錯誤之油門訊號導致意外事故，且非將此系統列為消費者需另加價選購之配備，而係原廠設計之安全機制，即雖非法定之配備，但仍早已將之列為車輛基本應備之系統；然，系爭車輛未有該安全機制，顯難認其具備流入市場當時科技或專業水準合理期待之安全性。

2.ECB (Electronically Controlled Braking) 系統（即電子剎車控制系統）於撞車當時為關閉之狀態：系爭車輛撞擊時，ECB系統之Motor Relay 2（馬達繼電器2）為OFF，顯示當時ABS系統並無啟動；至撞擊後12秒、即已靜止於路肩時，又為ON，可參故障碼C1289所記錄相關數據。此顯示ECB系統於撞擊中央護欄時控制ECU當機，而12秒後又恢復正常，此與BENZ之E-CLASS電子剎車系統失靈情形類似，而BENZ最後以升級更新剎車系統軟體，即可解決電子剎車失靈問題。而系爭車輛剎車系統全面電子化，踏板僅為一模擬器，全部傳送電子訊號，並無傳統機械總磅真空油壓式的剎車系統，是若剎車系統之電腦當機，該車即完全無剎車可用，如此之設計極危險，嚴重危及消費者之生命安全，設計上顯有瑕疵。

3.於撞擊時，Motor Relay Voltage Value值=0V：可見於撞擊時，系統未供應電壓；撞擊12秒後又有供電，可參故障碼C1289所記錄相關數據。據此可確認剎車系統在撞擊當時無運作。

4.於撞擊時，SLRFR & SLRFLSolenoid Current值異常：原廠設計之參考值為0~1.5A，代表該系統輸出壓力範圍，而撞擊中央護欄時則為1.48A和1.50A，12秒後出現代表VGRS Control SystemMalfunction之故障碼C1289，可見SLRFR & SLRFL撞及護欄時輸出最大制動壓力，導致車輪鎖死，產生長約200米之無間斷剎車痕跡。且為何SLRFR沒踩煞車的電流為SLRFL有踩煞車的電流值2倍之多，顯然矛盾，再次顯示車輛電腦當機誤判。

5.於撞擊時，FR、FL、RR、RL Target Oil Pressure值=0Mpa，而屬異常；剎車做動時FR、FL、RR、RL Target Oil Pressure應有適當壓力，然，撞擊時該感應器卻顯示剎車系統壓力為零，顯見剎車系統有問題。且相較於前述 4.，一則表示系爭車輛有剎車，一則表示無剎車，顯然二者相互矛盾，足證該車電子系統存有重大瑕疵。

6.現場「無間斷」之剎車痕長達約200公尺（第1段145公尺、第2段40公尺），表示ABS系統（剎車防鎖死系統）失效：ABS系統失靈，實為本件事故之次因。若ABS正常運作，理應將壓力閥釋放，以防車輪持續遭剎車系統鎖死，當車輪恢復轉動後，剎車系統再對車輪制動鎖死，ABS再介入，如此反覆進行，將產生「間斷」如同虛線一般之剎車痕。且被上訴人自承ABS繼電器電壓常規運作值約12點多伏特，而系爭車輛當時所記錄凍結資料，ABS繼電器電壓=0伏特，亦可證系爭車輛ABS系統故障。另依現

場照片顯示，輪胎有局部嚴重磨損脫膠痕跡，若輪胎未鎖死或ABS作動產生剎車點放效果，胎面應會有多處磨損痕跡，而不會只有一處。又輪速感應器係偵測車輛4輪之輪速，本事故中左前輪輪速為零，其他3個輪速感應器亦應發揮作用測得輪速，理應ABS系統亦會認左前輪鎖死而作動，即ABS系統不應因某一輪感應器斷裂、震動脫落或接觸不良，無法判斷車速而關閉ABS、VDIM等系統，否則，實為不安全之設計。況依原廠維修手冊，ABS系統解除或有故障時，ABS警示燈會亮起，何以於本件事故中卻未亮起？7.事故現場剎車痕長度不合理，顯示系爭車輛前輪已鎖死，但後輪動力持續輸出：撞擊內側護欄、外側護欄之車速各為160、100公里/小時，其間僅60公里速度差，剎車距離應在57~66公尺之間，卻造成長達145公尺之剎車拖痕，可證剎車時，引擎動力持續輸出，始會拉長剎車距離，顯見當時剎車油門同時做動。8. EPS (Electrical PowerSteering(P/S)System) 系統（即電子動力轉向系統）因有瑕疵，經被上訴人以所謂「顧客滿意服務活動通知」召回檢修：97年5月4日下午3時許進廠檢修，確定系爭車輛在召回問題名單中，原定97年5月6日上午8點30分進廠更換方向機，卻於更換前，即發生本件事故。被上訴人固辯稱此召修範圍僅針對低速行駛時所產生之特定問題，然，是否有其餘瑕疵存在，不得單憑被上訴人召回通知所載為準，一般召回本即均會把事態嚴重性降低。9.VDIM (Vehicle Dynamics Integrated Management) 系統（即車輛動態整合管理系統）未發揮效用：該系統偵測到車輛有偏移或車輪有打滑情形時，會啟動ABS系統及介入電子節氣門控制，使引擎輸出扭力降低，避免發生失控、打滑情形。惟，本件事故發生時，系爭車輛引擎輸出扭力並未受此VDIM系統控制降低，反而持續以接近最大扭力輸出，導致更嚴重之失控。10.原廠配備之10顆安全氣囊未正常作用：本件事故中，第一次以較快之時速161公里/小時、左前車頭撞擊內側護欄時，竟無任何氣囊啟動，反倒是第二次推估以100公里/小時、右前車頭撞擊外側護欄時，無乘客之右後側邊及右側共2個安全氣囊啟動。安全氣囊啟動與否，固對駕駛者安全並無影響，且非本件事故主因，然，兩次力道差距極大之撞擊中，氣囊該爆不爆、不該爆者反而爆了2個，不僅徒增車主148,340元之維修成本，更顯示電腦已失控而為異常判斷。若安全氣囊在第一撞擊點就啟動，則會同步將引擎強制熄火，將有效使車輛迅速停止，而不會繼續推行、造成更嚴重損害。（五）「車主使用手冊」載明此車型於第4檔時，最高速度可達198公里/小時，而系爭車輛於事發時之車速並未逾此，是系爭車輛既係依使用手冊、在允許之速度範圍內使用，應屬「正常使用」無疑。至當時雖超過高速公路之最高速度限制，惟，速限僅係各國為維持高速公路順暢行車所設之限制，為國家道路政策之行政管制，與車輛性能可否行駛至

一定速度、是否為肇事因素，並無一定之關連性；且道路交通法規均為規範車與車、車與人間應遵守之相對應規則，本件所爭則為車輛本身有設計、生產之瑕疵問題，是不能僅因違反交通法規中之速限規定，即遽認非依正常、合理方法使用商品。超速雖可能引發交通事故，但車輛本身若有瑕疵，不論車速高低，絕對會引起嚴重事故。（六）國道警察製作之道路交通事故現場圖之原始記載應僅為「A車不當變換車道，導致B車（即系爭車輛）失控撞護欄。A車肇事逃逸」，其餘「自行拖吊離去」、「不願警方處理」等字眼，為該現場圖「原本」所無，乃警員於第二次警詢筆錄後重寫所加。乙○○當時係為不妨礙道路順暢，由警方指示民營拖吊業者執行自費拖吊，並非不願警方處理等情，爰依上開規定提起本件訴訟，聲明求為命被上訴人應給付伊3,566,377元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%加計遲延利息之判決。

貳、被上訴人則以：（一）消保法第7條所定商品製造人責任，其賠償範圍應僅指加害給付部分，而不包括商品本身之損害，此參外國立法例、對照消保法第7條與民法第191條之1至之3規定文意即可得知，且為學者王澤鑑、詹森林所肯認，並為若干法院實務案例所採。至上訴人所引二則採相反見解之判決，均係針對九二一大地震之案例，為較特殊之個案。（二）又系爭車輛自出售至發生本件事故，其間已經上訴人或乙○○使用近三年，乙○○並自承曾多次為高速行駛，且前另曾發生重大車禍而大修（已非原狀），是顯與消保法第7條所定「於提供商品流入市場時」之要件不合，自無上訴人所指消保法相關規定之適用。至於保固，則係以正常使用為前提，不當使用無關保固，其損壞自不在保固之範圍。（三）況消費者欲援引消保法第7條規定請求者，須先舉證證明其係正常使用商品。惟，乙○○於最高速限為時速110公里之國道高速公路，竟以時速超過160公里之速度行駛，違反道路交通法規，不但顯非正常使用系爭汽車，且係觸犯公共危險罪之不安全駕駛，因而導致本件事故，上訴人自不得援引消保法規定為本件請求，否則，置其他高速公路用路人之權益於何地？至使用手冊所載最高時速，係指在沒有其他客觀條件影響下之速度性能而言，與是否安全、正常駕駛無涉，並非凡在該性能最高速度下之行車行為即為正常使用；且乙○○顯無視於使用手冊所載應小心駕駛、保持適當速度、與前車保持安全距離等警語，始生本件事故。乙○○於本件重大交通事故中能毫髮無傷，端賴系爭車輛之優良品質，乃上訴人竟反指系爭車輛有瑕疵，誠令人費解。（四）本件確係人為不當飆車及不當操控方向盤而肇事。乙○○於國道警察至現場處理之最初，稱係其自行擦撞內側護欄失控；於事發後5日即97年5月10日向南投警方報案，則稱係被一部紅色自小客車擦撞左前車頭致失控；均與上訴人於本件起訴狀

所載事發經過不同，則事發實情究係如何，上訴人及其夫前後說詞反覆，顯有可疑。實則，依上訴人於本件起訴狀所載事發經過，符合亦屬嚴重不當駕駛行為之「尬車」情節，可認系爭車輛當時係正與所稱之紅色車輛高速競逐，相互超車致肇事。否則，理應向右（即向外側護欄）以閃避左側來車之系爭車輛，何以反而左轉而直接向內側護欄行進？應係乙○○不甘被紅色車輛快速自系爭車輛左後方超車，而擬再自己在前之該紅色車輛左後方超車，故將方向盤急速向左打，而因速度快反應不及才肇事。（五）上訴人或乙○○使用近三年間，未曾反應系爭車輛有所謂油門、剎車等瑕疵，自足證明系爭車輛於流入市場時，並無上訴人主張之瑕疵。依電腦凍結之事故當時資料，就C0205 data 1, data 2及data 3三個時間點之煞車開關燈號分別為「On・Off, Off」，可知系爭車輛的使用人僅曾於第1個時間點輕踩剎車踏板，其後即未踩剎車、而全踩油門踏板，亦足證系爭車輛當時確處於未正常使用之狀態。而系爭車輛既未旋轉打滑現象，則上訴人關於Yaw Rate Sensor（偏航率感應器）（數據0）部分之主張，自無足採。至上訴人所稱之剎車優先系統，至目前為止仍非法定必要配備，系爭車輛買賣亦未約定配有此系統，則系爭車輛無此配備，自不生瑕疵或不具備流入市場當時科技或專業水準合理期待安全性問題。又系爭車輛仍屬間接由駕駛者以踩下及放開油門踏板控制節氣門開啟變化，而煞車之制動力恆大於油門之驅動力，為車輛基本原理，系爭車輛於系爭事故發生當時，因車速超過160公里/小時，故需相當距離才能安全煞停。而上訴人所謂車速若干、剎車痕長應為若干云云，乃引用直線運動公式，使用假想路面摩擦係數及無其他外在因素考量下所得，與真實發生環境多有出入；且上訴人之數據係以車輛為正常行駛為前提，而本件卻係系爭車輛已高速撞擊中央分隔島、左前車輪已嚴重毀損，並非車輛行駛常態；況上訴人之假想狀況需完全放掉油門踏板，而實際情況並非如此，是上訴人之計算結論自不可能為正確。又系爭車輛原設計只於事故發生時由電腦凍結保留故障部分之數據代碼，無故障部分則無數據凍結。本件事故發生時，因左前輪速度感知器（speed sensor）被撞斷，其線路故障，因其屬煞車系統，故與之相關之數據，由電腦凍結保留之。其中油門踏板踩踏深度數據（Accelerator Opening Angle）與煞車系統有關。故在C0205 data1、data2及data3中電腦凍結範圍。而節氣閥開度資料與煞車系統無關，不在凍結範圍，故無相關數據。節氣閥開度雖因油門踏板踩踏情形而變化，但在故障防護狀況下，即使油門踏板全踩，節氣閥亦不會全開，是油門踏板100%全踩不等於節氣閥全開，即不等於引擎動力100%輸出，故本件並無上訴人所謂100%剎車，100%油門全開之情形，尤其油門踏板全踩，係上訴人（本件駕駛人）之行為，與系爭車輛之品質無關。況系爭車輛在事

故發生後，最後與高速公路護欄平行而停止於路肩，益證其煞車系統已發揮煞車制動力超過引擎輸出動力，自無上訴人所指其全踩煞車而油門仍全開不能煞停之情形。再者，本件事故發時，車輛並無打滑翻覆之情事，故為避免剎車時打滑翻覆之ABS系統是否發揮作用，與本件爭議無關；且VGRS、ABS等無法作動，均係因左前車頭嚴重撞擊，連接之感知器斷裂所致，並非上訴人所稱故障；況ABS無法作動係在撞擊後，則ABS無法作動顯與本件事故無關；又ABS警示燈曾因ABS停止作動而亮起，非如上訴人所謂之未亮起。上訴人所謂OV（伏特）者，並非ABS繼電器電壓，而係馬達繼電器電壓，且OV係出現於C0205 data3時，反應當時剎車系統未作動之狀態，係屬正常，上訴人據此指為ABS故障云云，係其誤解及斷章取義。另事發時，原向前之方向盤既可受操控先向右閃、再左轉而擦撞內側護欄，足證無所謂方向盤不受控制問題。又卷附之「顧客滿意服務通知」，係廠家自主性顧客滿意活動，且係針對「低速」狀況下而為之顧客服務；並非上訴人所稱之召回，亦非方向盤不受控制或所稱之失控，更與本件事故係乙○○「超高速」駕駛之情形顯然不同。再者，事發後，經檢測EPS系統正常，亦足反證並無上訴人所指方向盤失控之瑕疵。另安全氣囊之作動係系爭事故後之結果，而非原因，故與本件爭議無關；實則，安全帶系統為駕駛和前座乘客之主要保護，SRS氣囊系統僅係設計為其輔助防護系統，本件駕駛乙○○既毫髮無傷，本件自無輔助防護系統（SRS氣囊）作動之必要性；至於系爭車輛之右側簾式氣囊及右後側氣囊作動，乃是因為系爭車輛在路肩煞停前曾先另撞擊高速公路右側護欄即撞擊B點，因而觸發側氣囊感知器所致。蓋本件若非系爭車輛使用人於撞擊A點後，系爭車輛右側又撞擊B點，則右側簾式氣囊及右後側氣囊即不會啟動，因此該等二個氣囊之啟動係肇因於系爭車輛使用人行為，無關上訴人所謂瑕疵。又上訴人所謂全氣囊如果在第一撞擊點就啟動，則安全氣囊會同步將車輛強制熄火云云，並無依據。而且由C0205 data2及data3之煞車系統狀態為「OFF」及油門踩踏深度為100%之事實，可以證明在C0205 data2及data3時，系爭車輛使用人未踩煞車，且係全踩油門踏板；斯時，如前安全氣囊已作動，則駕駛人將因而被作動之氣囊影響視線，而恐已生其他更重大之損害，是益徵其上開指摘為不實。（六）綜上，本件上訴人所指系爭車輛左前車頭嚴重受損及部分車體板件變形，而其受有3,566,377元之損害者，乃其駕駛人以時速160公里之超高速與人競速飆車撞及高速公路安全島時即已發生，所指其後185公尺始煞停係出於系爭車輛油門煞車系統瑕疵所致乙節，不但與事實不符，且與上述損害之發生無涉，其仍據此請求伊予以賠償，自無理由等語，資為抗辯。

參、原審法院審理後，斟酌兩造之主張及攻擊防禦方法之結果，

認本件事故發生當時，上訴人之配偶既違規超速行駛於肇事路段，未依合法方法使用系爭車輛，且上訴人主張系爭車輛具有設計、生產、製造上之各該瑕疵，欠缺安全性，致該車無法操控自如，而與他車發生碰撞，肇生本件事故等情，復為該院所不採，則上訴人主張被上訴人應負消保法所定之商品責任，賠償其所受之損害合計 3,566,377元，即難謂有據。從而，上訴人依據消保法第7條第1項、第3項、第8條及第9條之規定，請求被上訴人連帶賠償3,566,377元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回。而為上訴人敗訴之判決。上訴人不服，提起上訴，聲明求為判決：（一）原判決廢棄。（二）被上訴人應給付上訴人3,566,377元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息。（三）第一、二審訴訟費用由被上訴人負擔。（四）上訴人願供擔保，請准宣告假執行。被上訴人則答辯聲明求為判決：（一）上訴駁回。（二）上訴費用由上訴人負擔。（三）如受不利判決，請准供擔保免假執行。

- 肆、兩造於原審98年12月3日言詞辯論期日，經承審法官試行整理並簡化爭點，確認就下列事項不為爭執：
- 一、上訴人於94年 7月28日購買由被上訴人和泰汽車公司代理進口，而由被上訴人中部汽車公司銷售之LEXUS廠牌、型號：GS-430、車牌號碼0000-00號之自小客車（即系爭車輛）。
 - 二、上訴人配偶乙○○於97年5月5日下午5時4分許，以時速約160公里左右（電腦紀錄顯示時速為161公里）駕駛系爭車輛行經國道 3號公路最外側車道，途經該國道北上243公里412公尺處，因擦撞內側護欄（即中央護欄）後反彈，再往外側護欄滑行擦撞外側護欄，終於路肩靜止，致該車輛之左前車頭、左後車身、右側車身及前後保險桿受損並部分車體板件變形。
 - 三、系爭車輛受損後，經被上訴人中部汽車公司估價所需之必要修繕費用共為1,347,812元。
 - 四、上訴人配偶乙○○前曾向台中市政府申訴系爭車輛疑似暴衝問題，並由交通部委由財團法人車輛研究測試中心為判斷分析，上訴人配偶乙○○並自行製作車輛疑似機械故障鑑定報告書 1份（按即起訴狀附具之附件）供該中心參酌，該案經專家諮詢小組會議討論，有如下之結果：
 - （一）旨揭案件據業者說明及行車電腦凍結資料等顯示，有關乙○○所提之故障碼等部分，係為撞擊後輪速線圈斷裂所致。
 - （二）另所提及疑似暴衝之相關問題點等部分，就原廠技術資料或數據，均屬正常且合理範圍，且該車據警方研判係為超速後操控不當所致。
 - （三）本案初認應係為車主駕駛因素所致，且現階段並無類似通報或於市場上接獲相關案例，惟為求慎重本案後續擬建議

後續觀察。

伍、本院之判斷及得心證之理由：

- 一、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。企業經營者違反此項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償責任。復按，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。又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，消費者保護法第7條第1項、第3項前段、第8條第1項前段及第9條固定有明文。惟得依此請求賠償者，必須係企業經營者所設計、生產、製造銷售而流入市場之商品有不合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，而因此直接所致之損害為限，此析之上開法條文義甚明，先此敘明。
- 二、查上訴人主張伊於94年7月28日向被上訴人中部汽車公司購買由被上訴人和泰汽車公司代理進口之LEXUS廠牌、車型GS430、車牌號碼0000-00之汽車一部，平時多由伊夫乙○○使用。乙○○於97年5月5日下午5時4分許，駕駛系爭車輛經國道3號公路北上243公里412公尺處，以時速約160公里行駛於最外側車道時，突遭左後方紅色車輛由最內側急速變換車道至其行駛之車道正前方5個車身以內，該車並急踩剎車，乙○○見狀隨即重踩剎車後，車輛直接往內側護欄行進，致左前車頭先擦撞內側護欄後反彈，再往外側護欄滑行185公尺後至路肩靜止，造成系爭車輛左前車頭嚴重受損及部分車體板件變形，致伊受有系爭車輛送修回復原狀需維修費用1,347,812元、自事發時起至98年2月5日止，共270天無法使用系爭車輛，租用同型車代替須216萬元、系爭車輛無法使用期間之牌照稅及燃料費支出42,453元、無法使用期間之保險費支出：16,112元，合計3,566,377元之損害等情，固據提出汽車買賣合約書影本警製交通事故現場圖及現場照片、維修汽車估價單、租車費用表、稅費計算表、汽車保單及保險費收據等在卷可憑。惟上訴人所主張之上開損害，乃系爭汽車之使用人即上訴人之配偶乙○○於上開時地以時速約180公里（見本院卷第一宗第139頁上訴人附圖推估，上訴人起訴所主張之160公里則為左車頭撞安全島反彈後滑行煞車時C0205 data1顯示之速度）之超高速行駛中為紅色福特汽車急超至系爭汽車正前約五公尺（見一審卷第一宗第126頁乙○○在警訊紀錄，嗣起訴狀稱為五部車身）並煞車時，乙○○為避免撞車，迅即「先踩煞車，再向左閃避，又往左修正」（見同頁警訊所供），但因北上車道寬度含內側路肩只14.7公尺，向左斜線亦只約30餘公尺（見一審卷第一宗，第123頁警製現場圖所示），縱於時速160公里之情形下煞車，亦須

120~146公尺以上始能煞停，而乙○○只重踩煞車一下，即迅向左修正（即往左行駛）而非向前（即北方）前進，致第一次撞擊時即致系爭汽車左前車頭、左後車身、前後保險桿、右側車身損壞（見同卷第126頁警訊第一次撞擊之部位及車損之情形時，乙○○所答）之不當使用（駕駛）系爭汽車之不當「行為」所致，上訴人所主系爭汽車有引擎電腦當機，造成油門全開，導致車輛失控不能立即煞停，是否為系爭汽車商品瑕疵有爭議之情事，則發生在系爭汽車第一次撞擊致前輪嚴重損壞、左前輪速度感知器撞毀後之185公尺範圍內（見本院卷第一宗第128頁、第二宗第46頁），縱有該情事，亦非造成上開損害之原因，即上訴人所主張之損害，並非上述（所謂汽車瑕疵）情事所致，則上訴人依消保法之上述規定，請求被上訴人賠償其損害，洵屬無據。茲就此判斷審究申述如下：

- （一）查上訴人所有系爭汽車於上開時地由其配偶乙○○駕駛發生本件事故後，即於同日報由國導公路警察局名間分隊到場處理，此有原審法院向內政部警政署國道公路警察局第七警察隊調取道路交通事故現場圖、調查報告表（一）、（二）、談話紀錄表、調查筆錄及事故現場照片存卷可考（見一審卷第一宗第122-132頁）。依前開道路交通事故現場圖之肇事經過欄記載為：系爭車輛於97年5月5日警方前往處理時，自稱自行擦撞內側護欄，失控後停放路肩，並自行拖吊離去，不願警方處理等情。嗣乙○○又於97年5月10日至該分隊報案，稱系爭汽車當時係被一部紅色自小客車（車號不詳）擦撞左前車頭，才失控擦撞內側護欄而肇事時陳稱：當時行駛於外側車道，伊左前一部紅色不詳車號自小客車就從中線往伊所行駛之外側車道切入，致伊來不及閃避，就被該不詳車號右後車身擦撞系爭車輛左前車頭，車子失控往內側擦撞內側護欄，再失控往外側護欄擦撞，停於外側路肩。發現危險時，系爭車輛距離該部紅色自小客車僅約5公尺內，伊即先踩煞車，再向右閃避，又往左修正等情，並於97年6月4日接受警方調查時，警方曾向其詢以：「警方於5月5日下午5時5分至發生事故現場處理時，你為何未向警方告知你被他車擦撞失控？」，乙○○答以：「．．．．．，因對方擦撞我後逃逸，保險沒有理賠，而且沒任何人傷亡，所以自認倒霉想趕快回家，我問處理員警該怎麼做，警方說看你是否要給警方處理或者自行處理，因為我考量我沒有保車之全險，而處理的話也得不到理賠，所以當時未要求警方處理，而自行處理」等語，有各該警方之談話紀錄表、調查筆錄存卷可查。即於原法院審理時，經詢以「何以一開始不願警方處理，並向警方表示是自行擦撞？」，上訴人之配偶即其訴訟代理人乙○○亦陳明：因為當時紅色車輛駕駛者已經離去，伊以為保險公司不會理賠，所以警方到達現場時，伊未

向警方說有該部紅色車輛情形等情在卷（見原法院98年6月4日言詞辯論筆錄第2頁）。惟於警方在97年6月16日（即事故後11日之後）尋獲上訴人所指紅色福特汽車車主林承彥後，因林承彥否認上情，警方於11日後所見該紅色福特汽車車尾部分已無車損痕跡（僅目視及拍照存證，而未用紅外線等儀器檢視是否經換修車體，見一審卷第一宗第129-131頁），所謂遭紅車擦撞失控之事實難以成立求償後，上訴人於98年1月23日具狀向原審起訴請求被上訴人賠償時，始改稱：肇事當日，上訴人配偶乙○○駕駛系爭車輛行駛於本件肇事路段之外側車道時，遭其左後方紅色車輛由最內側急速變換車道至其所行駛車道之正前方後，並急踩剎車，乙○○見狀隨即重踩剎車，斯時感覺方向盤已不受控制，車輛直接往內側護欄行進等語（並參酌卷附上訴人製作之鑑定書第2頁所載）。則其為求償而一再編織事由之情事彰彰明甚，自有可議。然綜合觀之系爭汽車於紅色福特汽車以時速180公里以上快速予以超越並於其正前方急煞後，既自北上最外側車道偏左以左前車頭撞及中間分隔島之事實，乃與乙○○於97年5月10日在警局所供「（先）踩煞車再向右閃避又往左修正」之情節相符。而當時乙○○乃以時速180公里以上之高速前進（見本院卷第一宗第139頁附圖之推估，第192頁反面，被上訴人訴訟代理人黃虹霞律師引據上圖為此陳述時，乙○○亦不爭執），於含內側路肩僅14.7公尺寬之北上最外側車道遇此緊急危險時，如急踩煞車，亦須在120至146公尺之間始可煞停（見本院卷第一宗第85頁反面兩造之陳述），然乙○○知其不可能直行煞住以避免追撞該紅色福特汽車，乃重踩煞車一下後，向右再向左修正前進躲避，向左之結果則偏左直衝斜線不過三、四十公尺距離之中間分隔島，乃其以超高速駕車於此短距離及短時間內緊急反應之必然結果，即使無上訴人所稱「100%踩煞車，而油門仍100%全開」之情形存在，其高速偏左修正前進躲避之行為，亦不可能避免撞及該中央分隔島。況系爭汽車之使用人乙○○當時乃以180公里時速之超高速駕車，遇此情況，只重踩煞車0下（原可減速有限）之情形下，仍以接近原180公里時速之快速偏左行進三、四十公尺（故於撞車後於汽車電腦凍結保存之故障資料C205 data1煞車時其時速仍為161km/h），並無所稱100%煞車油門仍100%全開之情形於此時發生之事實證明。承上足斷，系爭汽車之撞毀受損，乃上訴人之汽車使用人乙○○之上開不當駕駛「行為」所致，而與該汽車商品之品質無關。

二、上訴人雖稱：系爭汽車於撞擊時，SLRFR & SLRFL Solenoid Current值異常，原廠設計之參考值為0~1.5A，代表該系統輸出壓力範圍，而撞擊中央護欄時則為1.48A和1.50A，12秒後出現代表VGRS Control System Malfunction之故障碼C12

89，可見SLRFR & SLRFL撞及護欄時輸出最大制動壓力，導致車輪鎖死，產生長約200米（應為 $145+40=185$ 公尺）之無間斷剎車痕跡。且為何SLRFR沒踩煞車的電流為SLRFL有踩煞車的電流值2倍之多，顯然矛盾，再次顯示車輛電腦當機誤判。又於撞擊時，FR、FL、RR、RL Target Oil Pressure值=0Mpa，而屬異常；剎車做動時FR、FL、RR、RL Target Oil Pressure應有適當壓力，然，撞擊時該感應器卻顯示剎車系統壓力為零，顯見剎車系統有問題。且相較於前述情形，一則表示系爭車輛有剎車，一則表示無剎車，顯然二者相互矛盾，足證該車電子系統存有重大瑕疵。而現場「無間斷」之剎車痕長達約200公尺（第1段145公尺、第2段40公尺），表示ABS系統（剎車防鎖死系統）失效，ABS系統失靈，實為本件事故之次因。若ABS正常運作，理應將壓力閥釋放，以防車輪持續遭剎車系統鎖死，當車輪恢復轉動後，剎車系統再對車輪制動鎖死，ABS再介入，如此反覆進行，將產生「間斷」如同虛線一般之剎車痕。且被上訴人自承ABS繼電器電壓常規運作值約12點多伏特，而系爭車輛當時所記錄凍結資料，ABS繼電器電壓=0伏特，亦可證系爭車輛ABS系統故障。另依現場照片顯示，輪胎有局部嚴重磨損脫膠痕跡，若輪胎未鎖死或ABS作動產生剎車點放效果，胎面應會有多處磨損痕跡，而不會只有一處。又輪速感應器係偵測車輛4輪之輪速，本事故中左前輪輪速為零，其他3個輪速感應器亦應發揮作用測得輪速，理應ABS系統亦會認左前輪鎖死而作動，即ABS系統不應因某一輪感應器斷裂、震動脫落或接觸不良，無法判斷車速而關閉ABS、VDIM等系統，否則，實為不安全之設計。況依原廠維修手冊，ABS系統解除或有故障時，ABS警示燈會亮起，何以於本件事故中卻未亮起？本件事故現場剎車痕長度不合理，顯示系爭車輛前輪已鎖死，但後輪動力持續輸出：撞擊內側護欄、外側護欄之車速各為160、100公里/小時，其間僅60公里速度差，剎車距離應在57~66公尺之間，卻造成長達145公尺之剎車拖痕，可證剎車時，引擎動力持續輸出，始會拉長剎車距離，顯見當時剎車油門同時做動。又EPS（Electrical PowerSteering (P/S) System）系統（即電子動力轉向系統）因有瑕疵，經被上訴人以所謂「顧客滿意服務活動通知」召回檢修，於97年5月4日下午3時許進廠檢修，確定系爭車輛在召回問題名單中，原定97年5月6日上午8點30分進廠更換方向機，卻於更換前，即發生本件事故。被上訴人固辯稱此召修範圍僅針對低速行駛時所產生之特定問題，然，是否有其餘瑕疵存在，不得單憑被上訴人召回通知所載為準，一般召回本即均會把事態嚴重性降低。又VDIM（VehicleDynamics Integrated Management）系統（即車輛動態整合管理系統）未發揮效用，該系統偵測到車輛有偏移或車輪有打滑情形時，會啟動ABS系統及介入電子節氣門控制，使引擎輸出扭力降低，避免

發生失控、打滑情形。惟，本件事故發生時，系爭車輛引擎輸出扭力並未受此VDIM系統控制降低，反而持續以接近最大扭力輸出，導致更嚴重之失控。再者，原廠配備之10顆安全氣囊未正常作用。本件事故中，第一次以較快之時速161公里/小時、左前車頭撞擊內側護欄時，竟無任何氣囊啟動，反倒是第二次推估以100公里/小時、右前車頭撞擊外側護欄時，無乘客之右後側邊及右側共2個安全氣囊啟動。安全氣囊啟動與否，固對駕駛者安全並無影響，且非本件事故主因，然，兩次力道差距極大之撞擊中，氣囊該爆不爆、不該爆者反而爆了2個，不僅徒增車主148,340元之維修成本，更顯示電腦已失控而為異常判斷。若安全氣囊在第一撞擊點就啟動，則會同步將引擎強制熄火，將有效使車輛迅速停止，而不會繼續推行、造成更嚴重損害云云，而認系爭汽車品質有瑕疵云云，被上訴人則以上述各詞置辯。經查：如前所述，系爭汽車駕駛人乙○○於紅色福特汽車突然超車至系爭汽車正前方後急煞於其前方約五公尺（或五個車身範圍）內時，為避免予以追撞，係重踩煞車一下後急循偏左躲避，此時之速度應仍在接近時速180公里之程度，上訴人不能證明其在撞及中間分隔島之前循偏左躲閃時一直踩著煞車，是所稱撞車時系爭汽車之電子剎車控制系統為關閉狀態或無運作之情形，不能據此證明系爭設備確有瑕疵。且系爭汽車撞擊中間分隔島既係因乙○○以接近180公里之超高速循偏左方向躲避追撞前車而於極短時間及極短距離內所發生及彈離，當時不能證明乙○○係一直踩著煞車，現場就此部分亦無煞車痕之殘留，是此時應無上訴人所謂100%煞車而油門亦100%全開之情形存在，則所謂偏航感應器無所知部分，與系爭汽車之撞擊中間分隔島及因此所生之損害間，並無任何原因力，即其損害之發生乃與偏航感應器之無所知無涉。至上訴人其餘指摘關於系爭汽車ABS系統故障、車輪鎖死、煞車及油門同時作動（即煞車100%，油門亦100%全開），致有145（或185）公尺煞車拖痕，系爭汽車反彈後又撞及外側護欄及二個無人坐位之安全氣囊爆開部分，均係於其系爭汽車使用人乙○○以不當駕駛行為高速撞擊中間分隔島後之情況。所指ABS系統，要只防車輪鎖死，打滑翻車之煞車輔助系統，本身並非煞車器，而且在現有汽車科技上，其乃端賴車輪上之速度感應器發生啟動之作用。然系爭汽車於高速撞擊中央分隔島之力道甚鉅，已使系爭汽車左前車頭毀損及左前輪毀損（已皮毀落、金屬輪圈打橫，不具輪胎可自由轉動之功能，見本院卷第一宗第170頁相片）並使速度感應器斷裂，為不爭之事實。則就該已不具正常車輪功能之打橫左前輪而言，自屬已鎖死，即使ABS系統發生作用，對之亦無何助益，仍不能免系爭汽車於反彈時滑行之拖力皮拖痕。又系爭汽車原設計只於事故發生時由電腦凍結保留故障部分之數據代碼，無故障部分則無數據保留，而本件事故發生時，左前輪速度感知

器既已撞斷，故與之有關之煞車系統含油門踏板踩踏深度數據均予保留，關於供油數量之節氣閥數據則不在凍結保留之列等情，已據被上訴人陳明甚詳，是上訴人所指系爭汽車於撞擊中間分隔島後反彈之際煞車100%時，油門踏板深度亦為10 0%全開之狀態，即使屬實，亦不能證明斯時節氣閥（油門）係一直全開。況在C0205 data1、C0205 data2、C0205 data 3三個時間點，系爭汽車保留之煞車燈號僅第一時間點為「ON」，另二時間點均為「OFF」，即後二時間點內並無踩煞車之情形，是上訴人指反彈之際全屬煞車100%、油門10 0%全開之情形，亦與事實不符。而系爭汽車反彈後，確於18 5公尺處安全停住，依現場相片所示，係與外側車道白線平行整齊停於路肩上，益徵其煞車系統仍發生煞車作用（即節氣閥開度已歸零）。雖系爭汽車拖痕長達185公尺，似較正常情形為長，惟系爭汽車強力撞擊中間分隔島時已使左前輪全毀並打橫該車輪，自有鎖死拖行之痕跡，且如前所述，僅C020 5 data1時間點之煞車燈號為「ON」，其餘時間點則無踩煞車且屬油門踏板系全踩之情形，而系爭汽車最後乃平穩與外側車道白線平行停止於路肩（自係完美操控之結果），足證另三車輪未鎖死，仍可靈活操控，均足見其煞車系統於ABS未作動之情形下仍完全發揮其動能無訛。又上訴人所指如駕駛坐位上之安全氣囊於系爭汽車撞擊中央分隔島時發生作用，即可使汽車引擎熄火部分，並無依據。況系爭汽車係撞擊後反彈並滑行，與引擎是否熄火無關。且其反彈中，僅煞車燈於第1時間點為「ON」，其車最後並完美與外側車道白線平行停於路肩，乃係引擎未熄火經完美操控之所賜，是所謂氣囊爆開即熄火云云，亦非的論。至其餘二個無人坐位之氣囊爆開，乃系爭汽車之使用人以高速撞擊中央分隔島致左前輪撞毀打橫汽車反彈拖行撞及右側護欄所致，應認係該不當駕駛行為之結果，而非系爭汽車之品質瑕疵所致。是上訴人所指上情，均難認屬系爭汽車不具安全要求之瑕疵，且非造成所主張損害之原因。又本件事發時，原向前之方向盤既可受操控先向右再修正為向左，足認無不受控制之情事。至上訴人所提之「顧客滿意通知」，係廠家自主性顧客滿意活動，且係針對「低速」行駛時重複把方向盤打到底再強力回轉時會使電子輔助動力減弱之情形而召回，此有該通知在卷可考，是其召回之原因乃與系爭汽車駕駛人高速行駛中右打方向盤再向左修正（而非重複打到底再強力回轉）之情形顯然不同，自不能指此為系爭汽車失控撞擊中間分隔島之原因。況系爭汽車撞擊中間分隔島，乃肇因於使用人超高速行駛於該緊急情況下反應不當，已如前述，益徵與上述之召回無涉，其情甚明。又上訴人所指系爭汽車並未如BENZ、BMW、AUDI、GM、VW等汽車大廠於所生產之汽車上安裝煞車優先系統為由，遽認系爭車輛未具備流入市場當時科技或專業水準可合理期待之安全性云云，惟此並非當前汽車科技必備之

設備，有無安裝純為價值判斷之問題，且本件事故之發生，既肇因於系爭汽車使用人嚴重超速而不及煞車之不當行為而與所指上開瑕疵無涉，則有無此設備，均非本件損害發生之原因，自無加以置論之必要。以上各情再參以上訴人之訴訟代理人即其配偶乙○○前曾向台中市政府申訴系爭車輛有疑似暴衝問題，並由交通部委由財團法人車輛研究測試中心為判斷分析，乙○○並自行製作卷附鑑定書，指摘系爭車輛之各該瑕疵情形供該中心參酌。該中心於97年12月5日召開會議，經專家諮詢小組會議討論結果，其結論認為依被上訴人和泰汽車公司之說明及行車電腦凍結資料等顯示，有關乙○○所提之故障碼等部分，係為撞擊後輪速線圈斷裂所致，並初認本件事故應係車主駕駛因素所致，且現階段並無類似通報或於市場上接獲相關案例等情，亦為兩造所不爭執，並有該中心98年2月16日車專字第0980000546號函附卷可按，益徵上訴人所指系爭車輛欠缺安全性之上開瑕疵並非造成上訴人上開損害之原因，其就此請求送請鑑定機關鑑定系爭汽車於本件事故發生時有無其所主張電腦當機使油門全開失其控制等情事，亦無必要。

陸、綜上，本件上訴人所主張之上開損害，既非上訴人所主張系爭車輛具有設計、生產、製造上之各該瑕疵，欠缺安全性，致該車無法操控自如，而發生碰撞，肇生本件事故所致，則上訴人主張被上訴人應負消保法所定之商品責任，賠償其所受之損害合計3,566,377元，即難謂有據。從而，上訴人依據消保法第7條第1項、第3項、第8條及第9條之規定，請求被上訴人連帶賠償3,566,377元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息，為無理由，應予駁回。上訴人之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所依據，應併予駁回。原審因而為上訴人敗訴之判決，駁回其訴及假執行之聲請，依法並無不合。上訴意旨仍執陳詞，指摘原判決為不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。

柒、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法，與本件判決結果尚不生影響，爰不逐一贅敘，併此敘明。

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	99	年	10	月	5	日
				民事第三庭	審判長法官	陳照德			
					法官	曾謀貴			
					法官	朱 樑			

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於收受判決送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院提出上訴理由書（須按他造人數附具繕本）。

上訴時應提出委任律師為訴訟代理人之委任狀。具有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項之情形為訴訟代理人者，另應附具

律師及格證書及釋明委任人與受任人有該條項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

書記官 陳妙瑋

中 華 民 國 99 年 10 月 6 日
V

資料來源：司法院法學資料檢索系統