

臺灣新北地方法院民事判決

110年度訴字第1311號

原告 李淑敏

潘清魁

上二人共同

訴訟代理人 毛英富律師

被告 車麗屋汽車百貨股份有限公司

法定代理人 卓豐閔

訴訟代理人 蘇信誠律師

受告知

訴訟人 陳裕祺

伯捷汽車租賃股份有限公司

上一人

法定代理人 陳明月

受告知

訴訟人 黃啟霖

中太紙器有限公司

上一人

法定代理人 吳金樹

受告知

訴訟人 許世偉

上列當事人間請求損害賠償事件，經本院於民國112年3月13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

一、原告主張：

(一)原告李淑敏於民國109年11月13日將其所有之廠牌速霸陸(SU BARU)、車號000-0000號自小客車(下稱系爭車輛)委由被告公司板橋店施作車輛定期保養服務，被告於同日完成保養維護後，交予原告取回。

(二)同年月19日，原告李淑敏之配偶即原告潘清魁駕駛系爭車輛搭載原告李淑敏(坐於系爭車輛之副駕駛座)，開車往基隆行駛。於行經臺北市○○區○道0號北向18.3公里內側車道處時，系爭車輛突然失去動力無法行駛前進。系爭車輛在瞬間停止無法行駛往前時，立刻遭到後方由受告知訴訟人陳裕棋所駕駛之車號000-0000號小貨車(車主為受告知訴訟人伯捷汽車租賃股份有限公司)因未注意車前狀況下，從後面追撞。車號000-0000號之小貨車追撞系爭車輛瞬間，由受告知訴訟人黃啟霖所駕駛之車號000-0000號小貨車(乘客為受告知訴訟人許世偉，車主為受告知訴訟人中太紙器有限公司)因未與前車保持行車安全距離由後追撞車號000-0000號小貨車(下稱系爭事故)。系爭車輛經由車號000-0000號、車號000-0000號小貨車連續撞擊下，受損嚴重，幾近全毀。

(三)系爭事故發生後，原告經協助將系爭車輛拖吊至訴外人昶鴻車業有限公司(下稱昶鴻公司)停放，並由昶鴻公司之負責人即證人李哲明、系爭車輛之原廠速霸陸總公司廠長即證人陳嘉彥會同將系爭車輛引擎蓋打開，發現「空氣濾清器」銜接的「空氣導管」其導管上面的固定鐵束帶上之螺絲並未拴緊，「空氣導管」與「空氣濾清器」是處於鬆脫狀態，沒有將螺絲緊密接合的狀態，且「空氣導管」的另外一端的螺絲亦沒有拴緊，呈鬆弛狀態。

(四)系爭事故係因系爭車輛於109年11月13日由被告公司進行保養時，被告之員工在施作「空氣濾清器檢查」項目時，鬆脫拆卸「空氣導管」之固定鐵束帶的螺絲，將空氣導管與空氣濾清器分離；復於檢查完畢後，未將空氣導管其上之螺絲與

01 空氣濾清器拴緊，導致系爭車輛於行進中，因空氣進入空氣
02 導管，空氣導管在沒有拴緊螺絲的情況之下，空氣導管與空
03 氣濾清器間因空氣不斷經空氣濾清器過濾後，再進入空氣導
04 管的流動之下及汽車行進時振動之下造成空氣導管與其接合
05 之空氣濾清器鬆脫，空氣不能正常經由「空氣流量感知器」
06 進入「空氣導管」以計算引擎應給的空氣量及油量，造成系
07 爭車輛瞬間失去動力無法行進。

08 (五)原告李淑敏所有之系爭車輛委由被告施作車輛之定期保養工
09 作，被告就系爭車輛進行保養維護工作，兩造間就系爭車輛
10 保養維護工作有承攬契約之法律關係存在。本件被告施作系
11 爭車輛維護保養工作，因其重大過失在進行「空氣濾清器」
12 檢查項目後，未將「空氣導管」接回「空氣濾清器」的螺絲
13 拴緊使其密合不會脫落，造成系爭車輛行進間產生失去動力
14 無法行駛，導致系爭事故發生。而系爭車輛於109年11月19
15 日系爭事故發生時，當時之車價有新臺幣（下同）60萬元，
16 原告李淑敏自得依民法第495條第1項後段、第227條、消費
17 者保護法第7條、民法第184條第2項、第213條第3項、第215
18 條規定，請求賠償損害60萬元；系爭車輛之受損顯然是被告
19 公司為企業經營者之承攬工作之重大過失所致之損害，故原
20 告李淑敏自得依消費者保護法第51條，請求90萬元之懲罰性
21 違約金。又系爭事故造成原告李淑敏受有左側膝關節瘀挫
22 傷、頸椎肌肉拉傷，及巨大極度精神驚嚇精神健康受損；原
23 告潘清魁亦因本件車禍身體受傷及精神健康均有受損，故均
24 請求各精神賠償30萬元之非財產上之損害。是本件原告李淑
25 敏得請求被告給付180萬元（計算式：600,000+900,000+30
26 0,000=180,000）之損害賠償；原告潘清魁得請求被告給付3
27 0萬元之損害賠償。

28 (六)被告辯稱空氣導管鬆脫係因車輛碰撞導致云云，然依系爭車
29 輛行車紀錄可知，本件系爭車輛係先失去動力無法繼續行駛
30 後，始遭後車追撞，又證人李哲明證稱以本件空氣導管鬆脫
31 的狀況來看，系爭車輛是無法行駛，且空氣導管上固定鐵束

01 帶須使用工具才能使其鬆脫，而系爭車輛於被告公司進廠保
02 養前，並未有空氣導管鬆脫狀態，卻在出廠後就發生鬆脫情
03 況，足見本件係被告公司之技師即證人李家明於保養系爭車
04 輛時有動過空氣導管兩頭分別接空氣濾清器、節氣門上面的
05 束帶，而未鎖緊回去無疑。

06 (七)此外，按原廠保固作業手冊及鑑定人證述，在空氣濾清器檢
07 查的過程中，會去拆解空氣導管的兩個固定夾箍。是被告以
08 其自拍被證6保養模擬影片即被證8影片辯稱檢查空氣濾清器
09 不會去拆卸空氣導管的接合處其上之固定夾箍云云，及證人
10 李家明、王大慶之證詞，均不足以排除被告對系爭車輛保養
11 未將空氣導管其上之固定夾箍(鐵束環)鎖緊之疏失，其所提
12 光碟模擬影片更非系爭車輛之真實情況，自非可採。

13 (八)由鑑定人黃德劭證述可知，汽車之煞車與汽車之動力無關，
14 煞車不會造成汽車失去動力；煞車是為了讓車速減緩，煞車
15 系統最主要是要減緩輪轂或碟盤的轉動；怠速的情形是沒有
16 踩油門，而非汽車會失去動力之事實，則系爭車輛無動力輸
17 出失去動力，即非是煞車作動所造成。且鑑定人黃德劭亦證
18 述「該鎖緊的夾箍沒有鎖緊」、「應該是保養時有動到但沒
19 鎖緊」、「我當下看的時候夾箍是鬆脫」等語，顯見被告有
20 保養完成後並沒有將其鎖緊之情事。

21 (九)就台灣區汽車修理工業同業公會ALB-7832鑑定報告書(下稱
22 系爭鑑定報告)，表示意見：

23 1.鑑定分析第5項第2點所載為「系爭車輛因遭撞擊後導致進氣
24 導管脫落、空氣濾清器外殼破損、固定夾箍鬆脫及固定位
25 移」，惟鑑定結論第3項關於系爭車輛空氣導管兩端的固定
26 夾箍未鎖緊狀態原因可能有2種情形，尚非如鑑定分析第5項
27 第2點所載之「撞擊後進氣導管位移脫落」，則並無證據證
28 明該空氣導管是在系爭車輛遭撞擊後才產生脫落。

29 2.依鑑定分析第8項所載可知，系爭車輛之空氣導管前(接空氣
30 濾清器)、後(接節氣門)同時有鬆脫，必是汽車做保養時有
31 施作「空氣濾清器」檢查及本來要做積碳清洗有去鬆脫空氣

導管前、後兩端的固定夾箍，事後沒有確實將空氣導管其上之固定夾箍鎖緊，也就是裝配時固定不良。與鑑定結論第3項不相適合，鑑定分析即屬有誤。

3.又依鑑定分析第1項可得知，空氣導管(前端)與空氣濾清器鬆脫其瞬間因空氣進氣量的不正常，導致空氣濾清器後端的MAP空氣流量計無法正確探測進氣量回饋給ECU(引擎電腦)，以提供正確的噴油量，才會造成汽車失去動力無法行進。

4.系爭鑑定報告檢附光碟之附件四「進氣導管後端脫離測試」(系爭鑑定報告書第18頁照片編號32之測試情形-2)檢視結果，僅就系爭車輛在節氣門閥體進氣導管固定夾箍固定不良情形下，引擎轉速情形如何做測試，並未對前端空氣導管接空氣濾清器「完全脫離狀況下，引擎轉速」情形如何做測試。而依相同情形應做相同判斷原則，則在空氣導管(前端)與空氣濾清器「完全脫離狀況下，引擎轉速有下降情形」，終至失去動力。又系爭車輛空氣導管與節氣閥體已經完全脫離，已無正常空氣流量進入，進而無法決定應給發動機ECU注入多燃油(汽油)，在引擎無法獲取正常燃油之狀況下，導致失去動力，則引擎轉速非僅如鑑定書所謂「引擎轉速有下降情形」而已，並會導致引擎停轉而終失去動力。鑑定人並未將實際情況說明完整。

5.依鑑定分析第7項可知，系爭車輛先失去動力(無動力輸出)之後，才遭後車撞擊，與系爭車輛有無作動煞車，並無關聯，且系爭車輛並沒有作動煞車，也就是在失去動力之前沒有踩煞車(即無需要踩剎車的情況發生)，即使系爭車輛有煞車優先系統(BOS)裝置，該裝置並不會使得汽車失去動力，則鑑定結論第1項認「空氣導管」與「空氣濾清器」二者沒有正確密合的狀態與系爭事故無關聯性，即有誤認。此外，系爭車輛於109年11月13日完成保養後至系爭事故前，已行駛205公里，亦踩踏無數次煞車，然並未有失去動力情形發生，系爭車輛雖有配備B類煞車輔助系統，但該煞車輔助系統的作動與汽車的動力產生或失去無關，顯見鑑定報告結論

01 「失去動力因素研判為煞車被觸動後」，自屬有誤。

02 6.就「為何系爭車輛無動力輸出」之問題，鑑定人黃德劭證稱
03 「至於為何無動力輸出我不知道」，且鑑定人黃德劭、鑑定
04 人高景崇均稱煞車與汽車之動力無關，煞車並不會造成汽車
05 失去動力之結果，則鑑定結論第1項載明「系爭車輛加速行
06 駛間突然失去動力因素，經影片及實車檢測研判為煞車被觸
07 動後」云云，即非正確。再者，煞車只會產生急速，並不會
08 造成失去動力。

09 (十)就系爭車輛原廠台灣意美汽股份有限公司111年12月8日111
10 意客法字第0005號函(下稱意美公司函)，表示意見：

11 系爭車輛駕駛人原告潘清魁於系爭事故當天在汽車無動力輸
12 出失去動力之前，其開車行進間並沒有踩踏煞車，更無同時
13 踩下煞車踏板及油門踏板，因當時並沒有需要踩踏煞車之情
14 形，更沒有需要同時踩下煞車踏板及油門踏板之狀況發生，
15 故當時煞車優先系統(BOS)並沒有作動，其汽車失去動力之
16 因素並非是同時踩踏煞車及油門踏板所造成的等語。

17 並聲明：1.被告應給付原告李淑敏180萬元，及自起訴狀繕
18 本送達翌日起至清償日止按年息5%計算之利息。2.被告應給
19 付原告潘清魁30萬元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日
20 止按年息5%計算之利息。3.原告願供擔保，請准宣告假執
21 行。

22 二、被告則以：

23 (一)本件原告雖以被告未將系爭車輛空氣導管之固定夾箍鎖緊，
24 因而導致系爭車輛失去動力，主張被告應就系爭事故負責，
25 然依被證6模擬保養影片及檢附旁白譯文內容、證人王大
26 慶、李家明之證詞，可證明系爭車輛更換空氣濾清器的濾芯
27 時，根本無須動到固定夾箍（或稱固定鐵束環），更甚系爭
28 車輛最後一次保養時空氣濾清器的濾芯並無更換，積碳清洗
29 亦因原告的預算而取消，故被告並沒有去碰觸空氣導管或固
30 定夾箍。另外，依109年11月13日系爭車輛完工交車時的圖
31 片存檔（被證8-1），亦可清楚看到夾箍都妥善置於導管上

01 正確的位置。再者，依證人李家明證述得知，若固定夾箍
02 （即束帶）鬆脫，行進間即會感覺異樣，但原告自保養後持
03 續行駛一週卻未感覺異樣，亦未向被告維修廠反映有任何後
04 續問題，足見夾箍於維修完畢時並未鬆脫。是原告稱系爭事
05 故係因系爭車輛固定夾箍沒有鎖緊云云，並非事實。原告以
06 撞擊後的情形去推論出廠時的狀況，實屬臆測。

07 (二)又被告以與系爭車輛相同廠牌及車款之104年出廠車輛測試
08 （被證8-2、8-3），可證實車輛正常發動狀況下或踩油門狀況
09 下，進氣管路不會動，縱使進氣管路上的固定夾箍未鎖緊，
10 進氣管路亦無法自行脫離，且引擎發動並踩油門拉高引擎轉
11 速的狀況之下，引擎的晃動範圍幾乎為零。又系爭車輛停放
12 之維修廠拍攝之照片所見，系爭車輛的「集氣罩」已完全脫
13 離原本位置，由此更可判斷出，系爭車輛因受後方車輛高速
14 撞擊後，導致引擎室內集氣罩、進氣管路受到大力擠壓而造
15 成脫離之事實，是原告所述，並非事實。

16 (三)此外，證人陳嘉彥證述「一般來說，油門會沒有反應，甚至
17 熄火。」可知若真出現原告所稱之「空氣導管與空氣濾清器
18 未密合」，理論上應該旋即發現，但原告於系爭車輛109年1
19 1月13日保養完成後，行駛了一週卻沒問題，顯見系爭車輛
20 之空氣導管與空氣濾清器應有密合。

21 (四)本件系爭鑑定報告結果已說明，系爭車輛加速行駛間突然失
22 去動力，與車輛引擎室內「空氣導管」與「空氣濾清器」二
23 者沒有正確密合的狀態無關聯性，系爭事故應係原告有誤觸
24 煞車所導致。且鑑定人黃德劭證稱「無動力輸出的原因應該
25 是煞車作動的結果，至於煞車作動的程度是否到停止，要看
26 各家廠商如何設計」，亦呼應被證5美國速霸陸因PCV曲軸通
27 風閥瑕疵的報導。原告爭執系爭鑑定報告有照片沒有做對照
28 組云云，然此屬於鑑定人的專業取捨，亦不影響鑑定結果。
29 原告復稱系爭事故當天原告潘清魁沒有踩煞車，故系爭鑑定
30 報告就煞車被觸動致失去動力的結論並非正確云云，惟原告
31 就原告潘清魁沒有踩煞車的說法並未舉證，且本件鑑定報告

內容及證人的供述並未偏頗，則原告之主張純屬自行臆測，無法推翻系爭鑑定報告等語置辯。
並聲明：原告之訴駁回。

三、本院之判斷：

原告主張原告李淑敏於109年11月13日將其所有之系爭車輛委交被告板橋店施作車輛定期保養服務，同日完成保養，由原告取回。嗣同年月19日由原告潘清魁駕駛系爭車輛搭載原告李淑敏前往基隆，行經國道3號北向18.3公里內側車道時，系爭車輛突然無動力，隨即接連遭到車號000-0000號小貨車、車號000-0000號小貨車自後追撞，致系爭車輛受損嚴重，原告李淑敏受有左側膝關節瘀挫傷、頸椎肌肉拉傷，及精神健康受損，原告潘清魁亦因此身體受傷及精神健康均有受損等情，有系爭事故之道路交通事故現場圖、現場照片、行車紀錄器錄影光碟、車輛保養檢查表、原告李淑敏之診斷證明書、內政部警政署國道公路警察局第九公路警察大隊110年6月15日國道警九交字第1109003613號函暨附件即系爭事故之相關資料及照片光碟、原告潘清魁之診斷證明書、系爭車輛之行車執照、車輛保養工作單、保養廠完工明細表、公路監理電子閘門查詢結果等件在卷可參(見本院卷一第21頁至第30之1頁、第45頁至第47頁、第67頁至第95頁、第113頁、第121頁至第123頁、第147頁至第149頁、第163頁)，復為被告所不爭執，堪信為真。惟原告主張系爭車輛突然無動力係因被告保養時未盡注意義務，故被告應就車輛遭追撞所受損害及原告所受傷害負賠償責任等節，則為被告所否認。
經查：

(一)系爭車輛於行進中突然失去動力：

- 1.原告主張109年11月19日原告潘清魁駕駛系爭車輛搭載原告李淑敏前往基隆，於行經國道3號北向18.3公里內側車道時，系爭車輛突然失去動力等節，業經本院勘驗行車紀錄光碟，而勘驗結果「(影片畫面右下方顯示2020/11/19 14:02:07，在國道三號上，畫面左邊有五號高速公路靠右的標

誌) 0:00:00-0:00:21行駛於國道內側車道，男女聊天，男說感覺胸口緊緊的，愛睏睡不著，女說可以看醫生看心臟、吃芝麻錠等。車輛於0:00:21進入隧道。0:00:21-男女持續聊天，車輛進入隧道後，0:00:24前方車輛煞車燈亮起，原告車輛於0:00:27有減速情形，0:00:31前方車輛煞車燈熄滅，0:00:38男嘆一口氣，說昨天工作有搬動到公媽的事，做完怪怪的，車輛持續等速前進，0:01:35前方車輛感覺有加速情形，兩車間距拉開，0:01:39快到隧道口，原告車速感覺有加快情形，0:01:45前方右側車道車輛有踩煞車的情形，女說不要在動公媽前，沒有拜拜，這樣就不行，0:01:46有喀喀的聲音（無法判斷是什麼聲音），車速突降，女唉喲一聲，怎麼會這樣，0:01:49車輛有頓挫感，接著車輛靜止，0:01:50後車追撞。（全程男女不間斷聊天）」，且對話中之男女即為原告二人，有勘驗筆錄在卷可考，並為兩造所不爭執（見本院卷二第252頁至第253頁），堪信為真。

2.由上開勘驗筆錄可知，系爭車輛於光碟影片時間0:01:39時，快到隧道口，車速感覺有加快，故應有踩油門之情形。又於光碟影片時間0:01:45時，系爭車輛之前方右側車道車輛有踩煞車的情形，隨後光碟影片時間0:01:46有喀喀的聲音，車速即突降，接著光碟影片時間0:01:49系爭車輛有頓挫感，接著系爭車輛即靜止並於光碟影片時間0:01:50遭後車追撞。則系爭車輛於光碟影片時間0:01:45至0:01:46之間，是否因空氣導管脫落，或因同時踩油門及踩煞車而突然失去動力致車速突降，即應釐清。

(二)系爭車輛於行進中突然失去動力致車速突降之原因：

原告主張系爭車輛於行進中突然失去動力係因空氣導管脫落，惟為被告所否認，經查：

1.系爭車輛於系爭事故後，空氣導管前端(接空氣濾清器)、後端(接節氣門)固定鐵束帶上之螺絲並未拴緊，鐵束帶係處於鬆脫狀態，此經本院勘驗錄影光碟，並經證人即昶鴻公司李

01 哲明、原廠速霸陸總公司廠長陳嘉彥證述在卷，亦有錄影光
02 碟擷取照片存卷可參(見本院卷一第258頁、第261頁、第271
03 頁至第272頁、第301頁至第307頁)，堪信為真。

04 2.而系爭車輛之空氣導管與空氣濾清器、節氣門間對接處，兩
05 端管徑大小不同，且有一定深度，可直接接合，接合後需稍
06 用力始能將兩端拉開，錄影光碟中一開始空氣導管兩端與空
07 氣濾清器、節氣門間是接合的，但證人陳嘉彥於發現鐵束帶
08 呈鬆脫現象後，徒手即可將空氣導管與空氣濾清器間對接處
09 拉開等情，亦有勘驗筆錄在卷可參(見本院卷一第258頁)。
10 而空氣導管與空氣濾清器、節氣門間對接處若是脫落，將使
11 車輛進氣不順，電腦判讀不準，導致車輛熄火或不順，亦經
12 證人李哲明證述明確(見本院卷一第261頁)。

13 3.系爭車輛空氣導管上之鐵束帶未鎖緊之原因，及與系爭事故
14 間之關係：

15 (1)依證人李哲明所證稱，其為昶鴻公司之負責人，做汽車維修
16 二十幾年，汽車保養時，若發現空氣導管上的鐵束帶沒有栓
17 緊，當然是把他束緊。在修車時，一般都是客戶有反應，針
18 對他的反應去維修。如果沒有去碰空氣導管上的鐵束帶，一
19 般不太會發現是鬆脫狀態。空氣濾清器檢查項目是指檢查要
20 不要換空氣箱裡的濾芯。檢查時要打開空氣箱，才看得到濾
21 芯要不要換，一般有兩個金屬扣環，如果打開金屬扣環後濾
22 芯拿得出來，就不用鬆開空氣導管的鐵束帶，若拿不出濾
23 芯，就要鬆開空氣導管的鐵束帶。如果需要鬆開空氣導管的
24 鐵束帶，只需要鬆開靠近進氣箱的一端，不用兩端都鬆開。
25 另外，積碳清理和空氣濾清器沒有關係，除非有打開節氣門
26 來清洗積碳，上面有一項引擎油泥清洗劑的項目，看不出來
27 是從節氣門清洗或是從油箱清洗，如果是從節氣門清洗，就
28 需要打開空氣導管另外一端的鐵束帶。如果有做積碳清理，
29 空氣導管就會拆掉，所以兩端鐵束帶就會拿掉。本件被證1
30 工作單上看起來沒有更換濾芯，其上手寫積碳清理又刪除是
31 否係事後追加，我不清楚，因為工作單不是我們開的。從原

01 證6車輛保養檢查表看起來，比較有可能需要打開空氣導管
02 鐵束帶的是空氣清淨器的檢查和清潔這一項，上面沒有積碳
03 清理或引擎油泥清理。每種車型狀況不同，我沒有修過與系
04 爭車輛相同型號的車，所以不知道系爭車輛更換空氣清淨器
05 濾芯需否鬆開空氣導管的鐵束帶等語(見本院卷一第261頁、
06 第264頁至第269頁)

07 (2)依證人陳嘉彥證稱：汽車保養時，若發現空氣導管上的鐵束
08 帶是鬆脫的，會把他鎖緊，如果鎖不緊的當下，可能就會有
09 零件費用的產生，我們會回報車主。不論鎖不鎖得緊，都要
10 告知車主。原證6車輛保養檢查表看不出來當天保養需要動
11 到空氣導管，檢查項目看不出來需要動到空氣導管或鬆脫鐵
12 束帶。系爭車輛更換空氣濾清器直接開金屬扣環就可以更
13 換，不需要拆空氣導管。系爭事故發生後，我到昶鴻公司檢
14 查系爭車輛及拍攝錄影光碟時，為何提到可能之前更換空氣
15 濾清器時鬆開導管，不曉得什麼這樣，原則上是不用拆，真
16 的是不用拆。我們在做車輛保養時，至少會目視每個螺絲是
17 否鎖緊，大顆的會手去摸一下，沒有保養的項目，有時候很
18 忙就不會這麼細，主要針對有保養的項目檢查。鐵束帶上的
19 螺絲不算大顆螺絲，目視應該目視不到，除非他是脫離，眼
20 睛就看得到的，如果只是鬆脫，要用手去摸。被證1工作單的
21 工作項目也沒有需要鬆開空氣導管的鐵束帶。工作單上的引
22 擎油泥清洗劑，一般有機器油導清洗機，接到引擎的機油底
23 部做清洗，所以不需要鬆開空氣導管的鐵束帶，工作單上寫
24 油道清洗應該是這部分。下面手寫又劃掉的積碳清理部分，
25 系爭車輛車型適用的方式不需要打開空氣導管鐵束帶等語
26 (見本院卷第274頁至第277頁、第280頁)。

27 (3)被告公司板橋店店長即證人王大慶則證稱：系爭事故後，10
28 9年11月25日有到昶鴻車行，當時有檢查空氣芯，發現是髒
29 的，還有樹葉存在，判斷109年11月13日保養時應該是沒有
30 更換，更換空氣濾淨器濾芯不用拆卸空氣導管鐵束帶，因為
31 系爭車輛有兩個扣環，只要把扣環扳開，盒子就可以拿起

來，不需要拆到鐵束帶。空氣導管上的鐵束帶螺絲鬆緊度，在保養時不會檢查，因為車子上有很多螺絲和束帶，保養時不會一一檢查，但若有發現鬆脫，當然會幫他固定好。109年11月13日該次保養屬於基礎保養，但有追加煞車油和引擎油泥的清洗，引擎油泥清洗不會動到空氣導管，因為是從引擎下方油底殼和機油濾清器去接機器的管子做循環，所以不會拆到進氣的導管。積碳清洗通常是從空氣濾清器插管子，讓氫氣吸入後自動清洗節氣門和燃燒室，清洗裡面的積碳，從空氣濾清器插管子不用打開空氣導管，只需打開換濾芯的兩個扣環就可以等語(見本院卷一第284頁至第286頁、第289頁、第292頁)。

(4)被告公司技師即證人李家明於本院證稱，系爭車輛109年11月13日保養是由我進行，空氣濾清器檢查時，我將空氣外殼扳開，抽出3分之1濾芯檢查是乾淨的，所以我又把他裝回去，因此只有記錄檢查，沒有記錄更換。系爭車輛更換空氣濾淨器完全不會動到空氣導管鐵束帶及螺絲，上面有兩個扣子，把空氣外殼往外推，就拿得出來。積碳清洗寫了又劃掉，是因為我在保養前，有查過保養紀錄，系爭車輛已經有2、3萬公里沒有清洗積碳，根據過去經驗，我有加上清洗積碳，但車主後來有加輪胎部分，費用比較高，且車主對積碳清洗沒有意願，所以我就刪掉了。引擎油泥清洗和積碳清洗不同，不需要動到空氣導管，不會透過節氣門清洗。而積碳清洗有兩種方法，一種是導入氫氣進入燃燒室清洗，另一種是會順便清洗節氣門，那種才需要把空氣導管打開。109年11月13日我從頭到尾沒有碰空氣導管及鐵束帶、螺絲，也沒有察覺空氣導管有鬆脫現象等語(見本院卷一第293頁至294頁、第296頁至第297頁)。

(5)則依證人李哲明、陳嘉彥、王大慶、李家明所證述：

①執行空氣濾清器檢查，只需要打開空氣濾清器上的金屬扣環即可作業，並不需要打開空氣導管，即無需鬆開空氣導管上鐵束帶。

- 01 ②此外，證人陳嘉彥、王大慶、李家明也證稱引擎油泥清洗也
02 與空氣導管無關，雖證人李哲明稱若是從節氣門清洗，就需
03 要打開空氣導管另外一端的鐵束帶，但證人李哲明亦稱其未
04 維修過與系爭車輛同型號車輛，則其稱引擎油泥清洗可能自
05 節氣門清洗部分，應無參考價值。
- 06 ③又關於積碳清理部分，證人陳嘉彥、王大慶均稱不會動到空
07 氣導管，而證人李哲明、李家明雖稱若有打開節氣門、順便
08 清洗節氣門，則會動到空氣導管，惟本件並無執行積碳清理
09 項目，亦無打開節氣門或清洗節氣門之紀錄，是此部分尚難
10 因此認定109年11月13日保養時，有動到空氣導管及鐵束
11 帶。
- 12 ④且依證人李哲明、陳嘉彥、王大慶、李家明所證述，空氣導
13 管上鐵束帶的螺絲不算大螺絲，目視看不到，一般若未做檢
14 查項目，不會發現鬆脫。
- 15 ⑤則由上開4名證人證述，佐以原證6車輛保養檢查表、被證1
16 工作單(見本院卷一第45頁、第147頁)，尚難認定系爭車輛
17 的空氣導管鐵束帶螺絲鬆脫係因被告執行保養時所造成，亦
18 無從認定被告應一一檢查不在保養範圍內之空氣導管鐵束帶
19 螺絲鬆緊度。
- 20 ⑥且系爭車輛於109年11月13日保養完成後(里程數185,327公
21 里)，迄109年11月19日系爭事故發生止(里程數185,532公
22 里)，期間系爭車輛仍可行駛達205公里遠之距離，有車輛保
23 養檢查表及系爭車輛里程表照片在卷可知(見本院卷一第45
24 頁、第345頁)。而就此部分，證人陳嘉彥證稱「(從109年11
25 月13日保養後到109年11月19日空氣導管脫落車禍，以你的
26 專業，為何會隔那麼多天，這6天中車輛還可以正常行進?)
27 大腳油門，急加速的瞬間，導管脫離。」等語(見本院卷一
28 第276頁)，然依前開行車紀錄器光碟之勘驗筆錄可知，於系
29 爭車輛突然失去動力前，並無突然急加速之情形，是亦難自
30 此部分逕認系爭車輛空氣導管鐵束帶於系爭事故發生前有鬆
31 脫情形。

(7)本院囑託台灣區汽車修理工業同業公會鑑定，鑑定結果以：
「…□系爭車輛引擎室內冷卻水箱破損、移位情形，研判為系爭車輛後車遭撞擊所致。□系爭車輛依進氣系統管路脫落檢測(如附件一~四測試影片)，及現場進氣系統管路勘查，研判結果如下：(一)空氣濾清器後之進氣導管路前、後端固定夾箍已鬆脫；(二)系爭車輛因遭撞擊後導致進氣導管脫落、空氣濾清器外殼破損、固定夾箍鬆脫及固定位移；(三)空氣流量計位於空氣濾清器之後，當空氣濾清器外殼鬆脫後，引擎中高速運轉時，對引擎動力產生變化影響不大；(四)當節氣門閥體前端進氣導管完全鬆脫時，導致引擎動力下降，依現況檢測節氣門閥體前端進氣導管未完全鬆脫狀況下，引擎動力未有失去動力現象。□系爭車輛引擎與變速箱動力輸出檢測(如附件五測試影片)，檢測結果顯示高速狀態下引擎與變速箱仍有動力輸出，研判系爭車輛高速狀態下失去動力輸出與變速箱無關聯性。□系爭車輛原證8遭BC車撞擊動態檔(如附件六影片)，於影片約007秒(行車紀錄器影像時間：14:03:50)車輛動力開始發生異常(無動力輸出)，約0012秒(行車紀錄器影像時間：14:03:54)時，系爭車輛遭後車撞擊，間隔時間約4秒內，且於0011秒(行車紀錄器影像時間：14:03:53)時系爭車輛遭後車撞擊，該車型有煞車優先(BOS)裝置，當車輛加速時如煞車被作動，車輛會以煞車功能優先作動，引擎油門不輸出，並於約3秒內煞停。若車輛以高速(80 km/hr)行駛的狀態下，引擎瞬間失去動力輸出，車輛會以滑行方式繼續前進，其滑行距離與時間會有一段長距離及時間。」故其鑑定結論為：「(一)系爭車輛加速行駛間突然失去動力因素，經影片及實車檢測研判為煞車被觸動後，與車輛引擎室內『空氣導管』與『空氣濾清器』二者沒有正確密合的狀態無關聯性。(二)系爭車輛引擎系爭車輛引擎室內空氣進氣導管與空氣濾清器未接合鬆脫，研判系爭車輛因遭撞擊後導致進氣導管脫落、空氣濾清器外殼破損、水箱固定座斷裂。(三)系爭車輛空氣導管兩端的固定夾箍未鎖緊狀態原因可

01 能為：1.撞擊後空氣濾清器與進氣導管位移力道，致使固定
02 夾箍未固定；2.裝配時固定不良。(六)系爭車輛後端空氣導管
03 與空氣濾清器未鎖緊而導致兩者分離情形，車輛會有動力不
04 足情形，但仍可行駛；若未鎖緊但兩者仍接合情形，不會有
05 車輛動力不足情形。」(見鑑定報告)。

06 (8)則依鑑定報告意旨，系爭車輛之空氣導管鐵束帶未鎖緊可能
07 係因1.撞擊後空氣濾清器與進氣導管位移力道，致使固定夾
08 箍未固定；2.裝配時固定不良。而所謂裝配時固定不良，依
09 鑑定人黃德劭所證稱，係指保養時有動到但沒鎖緊等語(見
10 本院卷二第146頁至第147頁)，且如果鐵束帶是鎖緊的狀態
11 下，車子受到很大力撞擊，是有可能鬆脫的，我無法判斷是
12 因沒鎖緊或是因受撞擊而鬆脫，也無法判斷是因為鬆脫後才
13 被撞，或是被撞後才鬆脫，但因水箱固定座破裂，應該是有
14 受到一定程度的撞擊，集氣箱在水箱後方有一段距離在，整
15 個車體已經受到撞擊，但無法推斷空氣濾清器的導管是因此
16 鬆脫等語(見本院卷二第147頁)，則自鑑定報告尚無從認定
17 空氣導管鐵束帶鬆脫之原因，亦難逕認被告於保養時有未鎖
18 緊空氣導管鐵束帶之情形。

19 (9)且系爭車輛於109年11月13日保養完成後，迄109年11月19日
20 系爭事故發生止，期間系爭車輛仍可行駛達205公里遠之距
21 離，已認定如前，此與鑑定結論(六)「即便系爭車輛後端空氣
22 導管與空氣濾清器未鎖緊而導致兩者分離情形，車輛僅會有
23 動力不足情形，但仍可行駛；若未鎖緊但兩者仍接合情形，
24 不會有車輛動力不足情形」相符，且行車紀錄光碟影片經勘
25 驗後，亦無看到原告潘清魁有如證人陳嘉彥所稱突然急加速
26 致導管脫離之情形，則即便空氣導管鐵束帶於系爭事發生前
27 即有未鎖緊之情形，與系爭事故間亦難逕認有因果關係。

28 4.系爭事故發生可能係系爭車輛煞車優先系統(BOS)裝置作
29 動：

30 (1)鑑定結論(一)「系爭車輛加速行駛間突然失去動力因素，經影
31 片及實車檢測研判為煞車被觸動後，與車輛引擎室內『空氣

導管』與『空氣濾清器』二者沒有正確密合的狀態無關聯性。」及鑑定人黃德劭證稱：無動力輸出的原因，我推測是煞車作動，因為我有提到煞車優先，若同時踩煞車和油門，電腦會判斷是誤踩，會是煞車優先。我真正要表達的是動力異常，至於為何無動力輸出我不知道等語(見本院卷二第146頁)。

- (2)而原廠速霸陸總公司即台灣意美汽車股份有限公司111年12月8日111意客法字第0005號所函覆：「□系爭車輛有搭配煞車優先系統(BOS)。…□煞車優先系統(BOS)作動時機，需車速行駛10km/h以上，必須在同一時間踩下(煞車踏板和油門踏板)煞車優先系統(BOS)才會作動，同時於高速也會作動。□承上，SUBARU煞車優先系統(BOS)作動時效果，當車輛ABS電腦接收到駕駛者踩下煞車訊息時，同時引擎電腦也接收到駕駛者踩下油門時，引擎電腦將關閉油門訊號給引擎，以降低引擎動力轉速輸出。此時煞車減速效果是取決於駕駛者踩下煞車踏板力道深淺及時間長短而定，車輛電腦及本身煞車設計，不會干涉駕駛人之行為。同時引擎控制電腦將關閉進氣節流閥作動，進而降低引擎動力轉速輸出，此時引擎動力轉速並不會回到引擎怠速時轉速。□SUBARU煞車優先系統(BOS)作動時，因當時車輛一定還有行駛車速在，引擎控制電腦關閉進氣節流閥時，此時車輛以滑行拖行引擎動力轉速方式，進而同時降低車速，直到車輛完全停止時，引擎動力轉速才會回到怠速之轉速。□1.SUBARU煞車優先系統(BOS)作動時，車輛減速程度或停止，取決於駕駛者踩下煞車踏板力道深淺及時間長短而定，進而減速到車輛停止。2.車輛時速60-80公里下煞車優先系統(BOS)作動時，引擎動力轉速回到至引擎怠速轉速時間，取決於駕駛者踩下煞車踏板力道深淺及時間長短而定。3.車輛時速60-80公里下，一般駕駛者如突然緊急狀況重踩煞車時，是有可能於4-5秒內將停止車輛，尤其SUBARU煞車優先系統(BOS)需要同時才會作動。□SUBARU煞車優先系統(BOS)啟動後，取決駕駛者放開煞車踏板

01 ABS電腦未收到駕駛者踩下煞車訊息時，此時煞車優先系統
02 (BOS)解除後，引擎動力回復。」(見本院卷二第223頁至第2
03 25頁)。則系爭車輛有煞車優先系統，於高速行駛下，若同
04 時踩下油門及煞車，將使煞車優先系統作動，使得引擎電腦
05 將關閉油門訊號給引擎，以降低引擎動力轉速輸出。因當時
06 車輛一定還有行駛車速在，引擎控制電腦關閉進氣流閥時，
07 此時車輛會以滑行拖行引擎動力轉速方式，進而同時降低車
08 速，直到車輛完全停止時，引擎動力轉速才會回到怠速之轉
09 速。而引擎動力轉速回到至引擎怠速轉速時間，取決於駕駛
10 者踩下煞車踏板力道深淺及時間長短而定。此亦與鑑定報告
11 中所指「系爭車輛原證8遭BC車撞擊動態檔(如附件六影
12 片)，於影片約007秒(行車紀錄器影像時間：14:03:50)車
13 輛動力開始發生異常(無動力輸出)，約0012秒(行車紀錄器
14 影像時間：14:03:54)時，系爭車輛遭後車撞擊，間隔時間
15 約4秒內，且於0011秒(行車紀錄器影像時間：14:03:53)時
16 系爭車輛遭後車撞擊，該車型有煞車優先(BOS)裝置，當車
17 輛加速時如煞車被作動，車輛會以煞車功能優先作動，引擎
18 油門不輸出，並於約3秒內煞停。若車輛以高速(80km/hr)行
19 駛的狀態下，引擎瞬間失去動力輸出，車輛會以滑行方式繼
20 續前進，其滑行距離與時間會有一段長距離及時間。」及本
21 院勘驗筆錄中所載：於0：01：46有喀喀的聲音(無法判斷
22 是什麼聲音)後，車速突降，接著0：01：49車輛有頓挫
23 感，隨後車輛靜止」，暨原告潘清魁稱車輛失去動力後有踩
24 煞車等語相符(見本院卷二第152頁)。則系爭車輛突然失去
25 動力原因不能排除係因煞車優先系統作動，應可認定。

26 (3)原告雖稱踩煞車不會因此讓車輛失去動力云云，然踩煞車與
27 同時踩油門及煞車係為二事，此處並非指單踩煞車即致車輛
28 失去動力，而是指同時踩油門及煞車致煞車優先系統作動，
29 因而使得引擎電腦將關閉油門訊號給引擎，以降低引擎動力
30 轉速輸出之情形，是原告此部分主張並無理由。

31 (4)原告又稱系爭事故發生前，原告潘清魁並未踩煞車云云，然

01 為被告所否認，且此部分並無證據可資證明，是此部分尚難
02 排除。

03 (三)綜上所述，本件系爭車輛於109年11月13日定期保養項目並
04 無需打開空氣導管之項目，復無證據證明被告有將系爭車輛
05 空氣導管鐵束帶之螺絲鬆脫之行為，且系爭事故發生之原
06 因，尚難認係因系爭車輛空氣導管鐵束帶之螺絲鬆脫所致，
07 即其間尚難認有因果關係，是故原告依民法第495條第1項後
08 段、第227條、消費者保護法第7條、民法第184條第2項、第
09 213條第3項、第215條、消費者保護法第51條規定，請求被
10 告賠償原告李淑敏180萬元及其法定遲延利息、賠償原告潘
11 清魁30萬元及其法定遲延利息，即無理由，應予駁回。又原
12 告之訴既經駁回，其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁
13 回。

14 四、本件事證已臻明確，兩造所為其餘攻擊、防禦及舉證，經本
15 院審酌後，認與判決結論均無影響，爰不一一論列，附此敘
16 明。

17 五、據上論結，本件原告之訴為無理由，因此判決如主文。

18 中 華 民 國 112 年 4 月 27 日
19 民事第七庭 法 官 謝宜雯

20 以上正本係照原本作成

21 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
22 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

23 中 華 民 國 112 年 4 月 27 日
24 書記官 劉德玉