

臺灣士林地方法院民事判決

111年度消字第4號

原告 興亞營造工程股份有限公司

法定代理人 卓燦然

原告 卓政懋

卓政興

共同

訴訟代理人 林永頌律師

沈巧元律師

被告 臺灣蒙地拿股份有限公司

法定代理人 黃震智

訴訟代理人 盧柏岑律師

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，本院於民國114年11月11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、程序部分：

本件被告之法定代理人於訴訟繫屬中變更為黃震智，經其聲明承受訴訟（見本院卷五第314-315頁），核無不合，應予准許。

貳、實體部分：

一原告興亞營造工程股份有限公司、卓政懋、卓政興（下合稱原告，分稱興亞公司、姓名）主張：

(一)卓政懋曾向被告預購民國105年第2季出廠、車身號碼為VIN：ZFF79AMZ000000000、型號為488GTB之法拉利跑車1輛（下稱系爭跑車），並於交車前將買賣契約權利義務轉讓給台灣福斯財務服務股份有限公司（下稱台灣福斯公司）承當。嗣興亞公司

01 透過台灣福斯公司、遠銀國際租賃股份有限公司（下稱遠銀公
02 司）出面與被告訂立系爭跑車買賣契約，並由興亞公司分別與
03 台灣福斯公司、遠銀公司簽立融資性租賃契約（下稱系爭租
04 約），約定將系爭跑車租賃興亞公司之方式，向被告購置系爭
05 跑車，實則興亞公司為系爭跑車之實質所有權人。且興亞公司
06 指示將系爭跑車交付卓政懋、卓政興實際上為使用，且由卓政
07 懋向被告註冊為其所營運之臺灣法拉利車主協會（下稱系爭車
08 主協會）之車主。其後，卓政懋於108年11月5日參加系爭車主
09 協會於臺中麗寶國際賽車場所主辦，被告為協辦單位，名為
10 「FOC-Track-Day臺灣法拉利車主協會賽道日」之活動（下稱
11 系爭活動），卓政懋並依系爭車主協會活動規章，邀同其兄弟
12 卓政興一同參與。於系爭活動日下午3時許，由卓政興駕駛系
13 爭跑車，卓政懋則坐於副駕，並以時速約200公里之速度在賽
14 道中行駛，在行經觀眾席前方直線，處於直線上即將要右轉
15 （下稱系爭路段）前，卓政興為過彎，而正常踩踏煞車時，因
16 系爭跑車煞車油壺蓋設計不當，導致煞車管內存在空氣而影響
17 煞車制動力；且系爭跑車有潛在制動液（即俗稱剎車油）洩漏
18 問題，導致制動力部分或完全喪失（下稱系爭制動零件瑕
19 疵），系爭跑車因而發生煞車失靈情事（下稱系爭煞車失效減
20 損狀態），系爭跑車因而失控衝出系爭路段車道而撞上邊牆
21 （下稱系爭事故），造成系爭跑車全部毀損，卓政懋、卓政興
22 並因而受傷。伊等本不知系爭事故發生原因為何，迨至110年1
23 1月間，方因看到國外媒體報導被告出售車輛品牌法拉利之原
24 廠召回同款跑車，以改正煞車油壺蓋缺失時，始查閱資料，方
25 悉被告所輸入之系爭跑車，因有系爭制動零件瑕疵，欠缺跑車
26 商品之合理可期待安全性，始生系爭事故，造成原告分別受有
27 系爭跑車全毀；卓政懋、卓政興受傷之損害。是伊等自得依消
28 費者保護法（下稱消保法）第7條、民法第191-1條、第184條
29 第2項商品責任之規定，請求被告賠償興亞公司因系爭跑車全
30 毀所受系爭跑車價額新臺幣（下同）1271萬5200元之損害；另
31 請求被告賠償卓政懋、卓政興因受傷，身體權受侵害，所受非

01 財產損害慰撫金各40萬元、20萬元，並均加計法定遲延利息。

02 (二)法拉利原廠早在104年間即已知悉或應知悉與系爭跑車同款跑

03 車有系爭制動零件瑕疵之煞車問題，且於107年間已因而有小

04 規模召回，被告為系爭跑車法拉利原廠之輸入代理商，亦應知

05 悉或可得而知，卻未揭露，而隱瞞不告知，被告應與法拉利原

06 廠負同一責任，而可認有故意或重大過失。是伊等亦得依消保

07 法第51條規定，各請求被告賠償損害額1倍懲罰性賠償金，並

08 均加計法定遲延利息等語。

09 (三)並聲明：被告應給付興亞公司2543萬0400元、卓政懋80萬元、

10 卓政興40萬元，及均自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按

11 年息5%計算之利息，及願以現金或等值之臺灣銀行無記名可

12 轉讓定期存單供擔保後，聲請宣告假執行。

13 二、被告則以：(一)系爭跑車並非設計供賽道使用之車輛，且非專業

14 賽車手之一般車主，於賽道短時間內激烈操駕系爭跑車即以時

15 速200公里行駛之行為本屬高風險行為。甚者，系爭活動之規

16 章係僅限會員才能下賽道駕駛，且參與系爭活動之會員及來

17 賓，於系爭活動當日均有簽署「活動免責聲明（下稱系爭免責

18 書），知悉來賓不能下場駕駛，非專業賽車手，且不接受教練

19 指導，就在短時間內激烈操駕系爭跑車，更屬提高風險之行

20 為，是卓政懋違反系爭活動規定自行容許非專業賽車手之卓政

21 興擅自駕駛系爭跑車，於賽道上高速行駛，自不符系爭跑車之

22 通常使用，因而發生系爭事故，自不得逕自主張被告應負商品

23 責任。(二)系爭活動屬於高風險性活動，為系爭跑車之非通常使

24 用，本無法確保零事故，系爭車主協會方才會令卓政懋、卓政

25 興簽署系爭免責書，約定除非伊或系爭車主協會，對舉辦系爭

26 活動有何故意或重大過失，否則不得對伊提出請求或主張，應

27 已免除伊之商品責任。且興亞公司為系爭跑車之承租人，其將

28 該跑車交付給卓政懋使用，應認卓政懋對系爭跑車之承諾及於

29 興亞公司，原告均已不得再違反系爭免責書之聲明，而再對伊

30 主張請求。(三)系爭跑車於系爭事故前已使用3年，均無煞系爭

31 煞車失效減損狀態之問題，於系爭活動前，已進行安檢更換來

01 令片，並為試車，及系爭活動前4個單元使用系爭跑車時，亦
02 均無系爭煞車失效減損狀態之問題。原告亦未舉證證明，系爭
03 跑車於系爭活動中，行經系爭路段時，有出現系爭煞車失效減
04 損狀態，自無從僅以被告有改正相關煞車系統召回之舉，即推
05 認系爭事故係系爭煞車失效減損狀態所致。(四)且於系爭事故發
06 生後，總教練及專業賽車手曾依現場賽車場路線、地面煞車
07 痕，判定事故原因係極高速進入彎道（即卓政興並未在直行路
08 段將車速降至70、80公里之過彎速限）太晚煞車（即卓政興並
09 未適時踩踏煞車，直到即將右彎處才踩煞車），過彎時突又緊
10 急煞車，造成系爭跑車發生俗稱「推頭」現象，疑脫出賽道所
11 致，是系爭事故應係卓政興操駕不當所造成。(五)系爭跑車於上
12 市前，均符合交通部規定之安全檢驗標準，並經車輛型式安全
13 檢測及審驗合格，法拉利在臺上市多年，亦從未發生車輛因系
14 爭制動零件瑕疵之原因而發生事故，是系爭跑車應符合當時科
15 技或專業水準可合理期待之安全性。(六)消保法之商品責任，不
16 包括商品自傷之損害，系爭跑車滅失為商品自傷之損害，原告
17 無從依商品責任主張。(七)興亞公司係以執行業務為目的而非為
18 消費目的，而租用系爭跑車，是就系爭跑車而言，與被告應非
19 處於消費關係，且興亞公司於系爭事故發生時，亦非系爭跑車
20 之所有權人，不得主張車輛滅失之損害，且系爭跑車於系爭事
21 故前，已使用3年，價值應不高於525萬元，原告請求之價額賠
22 償亦不合理。(八)伊僅為法拉利品牌之經銷商，非設計、製造業
23 者，不具備檢驗煞車油壺蓋功能未達法拉利最高標準品質規範
24 之專業能力，伊並已為系爭活動採取許多安全措施，且法拉利
25 在臺上市多年，亦從未有同款車輛因系爭制動零件瑕疵原因發
26 生事故，是應認伊對於損害之防免已盡相當之注意，或縱加以
27 相當之注意而仍不免發生損害，而應不負損害賠償責任，或應
28 減輕伊之責任。(九)系爭事故於108年11月5日發生，原告於111
29 年7月26日始提起本件訴訟，已逾越短期時效2年，伊得為時效
30 抗辯。(十)原告所舉報導，均為訴訟當事人之單方主張，且法拉
31 利原廠曾進行之小規模召回，所召回之理由，亦與原告所主張

01 之系爭制動零件瑕疵無關，原告並未舉證伊有違反善良管理之
02 抽象輕過失，其請求懲罰性賠償金不應高於0.2倍等語，資為
03 抗辯。並聲明請求駁回原告之訴，及如受不利之判決，願供擔
04 保，聲請宣告免為假執行。

05 三、兩造協議簡化之不爭執事項（見本院114年11月11日言詞辯論
06 筆錄，本院並依論述需要，調整其順序或簡化其文字用語，且
07 刪除兩造有爭執部分之陳述）：

08 (一)系爭跑車買賣及性能相關：

09 1.被告為義大利品牌法拉利（Ferrari）在臺唯一授權代理商，
10 業務範圍包括負責法拉利跑車在臺灣地區之銷售、行銷與售後
11 服務等項目。公司登記公示資料如本院卷一第454頁所示；變
12 更登記表如本院卷一第458-464頁所示。其內顯示公司登記及
13 實收資本額為5億5000萬元。

14 2.卓政懋曾於104年12月2日以1464萬元，向被告預購105年第2季
15 出廠、型號488GTB之系爭跑車1輛，並簽訂汽車買賣契約書如
16 本院卷一第500-505頁被證1所示（下稱系爭買賣契約）。後到
17 港確認車身號碼為VIN：ZFF79AMZ000000000，第一次領牌後之
18 車牌號碼000-0000。

19 3.卓政懋於105年間交車前將系爭買賣契約權利義務轉讓給台灣
20 福斯公司承當，卓政懋簽立之轉讓同意書如本院卷一第506頁
21 被證2所示。

22 4.興亞公司曾於105年8月1日、108年8月12日，與台灣福斯公
23 司、遠銀公司，接續訂立車輛出貨契約，租用被告所代理進口
24 之系爭跑車。相關：

25 ①系爭跑車新車總價金為1464萬元。

26 ②扣除卓政懋於105年簽約時給付之438萬元後，剩餘款項實際均
27 由台灣福斯公司事後加以支付。

28 ③興亞公司於105年8月1日曾與台灣福斯公司簽訂3年期車輛租賃
29 契約，契約書如本院卷一第44-50頁原證1所示（下稱系爭租約
30 一）。

31 ④系爭租約一第一條約定：租期自105年8月1日至108年8月1日

01 止，每月租金30萬1238元（未稅），即含稅每月租金31萬6300
02 元，3年共36個月之租金總計1138萬6800元。

03 ⑤系爭租約一第三條約定略以：興亞公司於簽約時應一併給付保
04 證金420萬元，租賃期滿系爭跑車返還台灣福斯公司時，保證
05 金無息退還等語。實際上，興亞公司依本條應於105年8月1日
06 支付之保證金，係由上述卓政懋訂約時支付之438萬元定金經
07 交互結算後完成支付。差額18萬元則於交互結算過程中退還至
08 興亞公司。

09 ⑥系爭跑車後經台灣福斯公司指示被告於105年8月2日直接交付
10 予卓政懋實際使用。

11 ⑦興亞公司已全數繳清系爭租約一之3年租金予台灣福斯公司，
12 各期支票存根、領款簽收單如本院卷一第52-87、88-123頁原
13 證1-1、1-2所示。

14 ⑧系爭租約一期滿時，台灣福斯公司曾詢問是否續約或由興亞公
15 司買斷系爭跑車，但因台灣福斯公司報價較高，故興亞公司改
16 委由遠銀公司繼續負責承接系爭跑車租賃事務。

17 ⑨興亞公司並於系爭租約一屆期後已向台灣福斯公司取回420萬
18 元保證金。興亞公司現存公司轉帳傳票如本院卷四第96頁原證
19 41所示。

20 ⑩遠銀公司後曾向台灣福斯公司以420萬元價金買受系爭跑車。
21 興亞公司依系爭租約二之約定，於簽約時給付遠銀公司保證金
22 126萬元後，遠銀公司即直接支付420萬元價金予台灣福斯公
23 司。

24 ⑪遠銀公司買受後，興亞公司乃於108年8月12日與遠銀公司簽訂
25 3年期車輛租賃契約（下稱系爭租約二），契約書如本院卷一
26 第124-131頁原證2所示。

27 ⑫系爭租約二約定：租期自108年8月12日至111年8月11日止，每
28 月租金9萬0500元（含稅），3年共36個月租金共325萬8000元
29 （如本院卷一第128頁所示）。另興亞公司與遠銀公司同日另
30 簽訂保證金協議書如本院卷一第130頁所示。約定：簽約時興
31 亞公司一併給付遠銀公司保證金126萬元，租期屆滿無息退

01 還，且興亞公司同時另與遠銀公司簽訂協議書如本院卷一第13
02 1頁所示。其內約定：租期屆滿，興亞公司或其指定之第三人
03 同意以126萬元為對價，承買系爭跑車，並須以自己名義或指
04 定第三人買受。如興亞公司或指定之第三人未支付126萬元價
05 金，遠銀公司得逕行將支付之保證金沖抵買賣價金；或取回租
06 賃車輛，並將保證金抵銷遠銀公司之損失，如有剩餘，始退還
07 興亞公司。

08 ⑬興亞公司已1次開出36張支票交付遠銀公司，各期支票存根、
09 領款簽收單如本院卷一第132-203頁原證2-1、2-2所示。遠銀
10 公司均按月逐期提示兌現，因租期至111年8月11日止，本件起
11 訴時尚有最後一期於111年7月6日到期之支票尚未遭提示兌
12 現，後屆期已兌現。

13 ⑭系爭租約二第7條第1項規定：「本合約租期屆滿或解除、終止
14 之日，承租人應將租賃車輛連同證件交還至出租人登記之營業
15 地址或雙方議定之地點……」等語。

16 ⑮系爭租約二第8條規定：「違約情事：1. 承租人未能依約如期
17 支付租金、其他應付款項或違反本合約任何條款或義務。2. 承
18 租人提前終止或解除本合約。……倘有上述任一情事發生，承
19 租人同意出租人得不經通知及催告即有權隨時終止本合約，請
20 求承租人給付所有未到期之租金（即全部租金總額扣除已支付
21 租金）。如繳有保證金時併沒收保證金」等語。

22 ⑯總計興亞公司為系爭跑車租金及保證金一共支付1590萬4800
23 元。

24 ⑰系爭租約二租期於111年8月10日屆滿後，興亞公司曾依如本院
25 卷一第131頁協議書第3條約定，指定第三人金泯序（即卓政懋
26 配偶）支付剩餘126萬元，而已取得如本院卷一第222頁原證5
27 照片所示發生系爭事故後之系爭跑車現有狀態之所有權。金泯
28 序與遠銀公司曾簽訂之買賣契約如本院卷三第244頁原證38所
29 示；金泯序於111年8月10日匯款126萬元予遠銀公司之匯款
30 單、遠銀公司於111年8月11日開立記載買受人為金泯序之發票
31 如本院卷三第246-248頁原證39所示。

- 01 ⑱系爭租約二第11條約定：「租賃車輛係出租人依據承租人指示
02 向承租人指定車商購買之，故租賃車輛係以現況交付承租人使
03 用，租賃車輛因設計、製造、使用等瑕疵不應歸責於出租人，
04 出租人有共同處理之義務，但承租人不得以其瑕疵作為解約之
05 依據」等語。
- 06 ⑲金泯序已於111年8月12日與興亞公司間簽訂債權讓與契約書，
07 將因系爭事故所可能產生之損害賠償請求權讓與興亞公司，債
08 權讓與契約書如本院卷三第250頁原證40所示。興亞公司並已
09 將上情以如本院卷二第238頁之111年11月10日準備二狀送達以
10 為通知被告，被告已收受該書狀。原告更另以如本院卷三第21
11 6頁之112年3月7日書狀送達被告以為通知。
- 12 5.學者陳忠五所撰寫之「論消費者保護法商品責任的保護法益範
13 圍」文章如本院卷二第420-446頁所示。其認為：商品瑕疵缺
14 陷因而導致商品「物之完整性」受損害，此一商品自傷應解為
15 一種「物之所有權受侵害」，應有消保法適用，否則將獨厚
16 「商品以外其他之物」，且買受人亦可免於受限企業經營者以
17 契約上理由抗辯卸責、或基於連鎖契約關係輾轉求償造成之實
18 體及程序上不利益。
- 19 6.系爭跑車於系爭事故發生時，車齡為出廠至少3年之車輛。且
20 系爭事故時里程數約8000多公里。
- 21 7.法拉利原廠認證中古車網站資料如本院卷一第332-349頁原證1
22 5所示。其內顯示：
- 23 ①2022年該站有售出2017年款488GTB、里程數1萬3593公里之同
24 款車輛，售價為1188萬元，如本院卷一第339頁原證15所示。
- 25 ②2017年款488GTB、里程數6650公里之同款車輛售價為1228萬
26 元，如本院卷一第341頁原證15所示。
- 27 ③2016年款488GTB、里程數1萬6800公里之同款車輛售價為1128
28 萬元，如本院卷一第342頁原證15所示。
- 29 8.本院曾依被告聲請於111年8月10日向遠銀公司函詢系爭跑車相
30 關事項，該公司具覆如本院卷二第10頁所示。內載：本公司向
31 台灣福斯公司購買系爭跑車之價格為420萬元整（含稅）；另

01 承租人興亞公司依系爭租約二共給付本公司租金合計325萬800
02 0元（含稅）；另依系爭租約二第6條第1項約定：「租賃期間
03 內，承租人應以出租人為保險受益人投保車體險、竊盜險及第
04 三人責任險，保險費由承租人負擔，…」，故系爭跑車有關車
05 體險及責任險等保險均由興亞公司自行投保，並非本公司投
06 保，後續保險理賠事宜本公司亦不知情等語。並檢送系爭租約
07 二如本院卷二第14-18頁所示。

08 9.興亞公司並未為系爭跑車投保車體險，於系爭事故發生之後，
09 無從向保險公司請求理賠。

10 10.興亞公司就系爭跑車有投保任意第三人責任險及汽車強制責任
11 險，並有保障駕駛及乘客之任意險如本院卷三第242頁所示。
12 且原告客觀上目前於系爭事故後並未就本件損害辦理任何出
13 險。

14 11.本院曾依被告聲請函詢遠銀公司：查明有關係爭跑車保險有關
15 事宜，具覆如本院卷三第118-119頁所示。內載：…二本公司
16 與興亞公司所簽立之車輛租賃合約書，其中第6條第1項固約
17 定，租賃期間內承租人應以出租人為保險受益人投保車體險、
18 竊盜險及第三人責任險，惟前開保險屬任意險範圍，故興亞公
19 司僅在租期第1年投保第三人責任險並提供該保險保單影本予
20 本公司，並未另提供車體險及竊盜險等保單副本，故系爭跑車
21 （更改後之牌照號碼為RCN-9682號，下同）自108年8月12日起
22 租時起至首年屆滿即109年8月11日之相當期間，僅有投保強制
23 險及第三人責任險。三另針對系爭跑車業於108年11月5日在
24 「麗寶國際賽車場」發生事故致毀損乙事，本公司係遲至109
25 年3月中左右，因接獲國際通商法律事務所盧柏岑律師（被告
26 委任律師）發函通知，略稱：「一、貴公司購買之系爭跑車，
27 據本公司所知，系爭跑車融資租賃給興亞公司，實際使用人包
28 括卓政懋等。二、系爭跑車於2019年11月5日下午，在麗寶國
29 際賽車場發生碰撞意外而損壞，經本公司雇人拖回保管，實際
30 使用人稱業經貴公司同意而於2020年2月14日取回」云云，始
31 知上情。四綜上，因系爭跑車係由興亞公司自行辦理投保，且

01 僅提供首年第三人責任險保單影本予本公司留存，故系爭跑車
02 發生事故毀損後，本公司從未向保險公司請求車體損失險保險
03 理賠或類似給付，且系爭車輛在第1年保險期滿，即於109年8
04 月14日已向監理所申請停駛，故本公司未要求興亞公司再提供
05 後續自保保單副本等語。

06 12.興亞營造公司租用系爭跑車交卓政懋使用超過3年，期間維修
07 均正常，駕駛人也未反應過有煞車失靈或制動力不足之問題。

08 13.系爭跑車設計之初，系爭跑車於標準測試場地下之最高時速約
09 時速325公里以上。被告曾於本案答辯三狀第11頁如本院卷二
10 第190頁載稱最高時速為330公里。

11 14.麗寶國際賽車場，一圈有23個彎道，高低落差約5層樓高，賽
12 道設計「挑戰車手極限及車輛設定」。

13 15.法拉利品牌車輛確實至少為一般道路上使用之高性能跑車。市
14 面上強調一般道路上使用高性能跑車之品牌甚多，包括藍寶堅
15 尼、麥拉倫、蓮花、保時捷、Mercedes-AMG、BMW-M系列等。

16 16.488GTB型跑車經常在麗寶國際賽車場之賽道上持續行駛。媒體
17 曾報導持續更新488GTB車主於「賽道日單圈成績排行榜」，報
18 導如本院卷二第376-377頁原證34所示。

19 17.車勢文化網站對於法拉利在上海舉行之賽道日活動報導如本院
20 卷二第378-384頁原證35所示。內載：「…在Ferrari法拉利賽
21 道日嘉年華中，部分來賓幸運地能夠在賽道上體驗Ferrari法
22 拉利的極致性能，試駕包括812 Superfast、488GTB、488 Spi
23 der、Portofino、GTC4Lusso以及GTC4Lusso T，同時在教練的
24 指導下盡情領略Ferrari法拉利全系列車型的無窮魅力。賽道
25 是Ferrari法拉利成功與榮耀的根基，不論在直線或彎道中每
26 一款Ferrari法拉利皆完整詮釋躍馬賽道DNA的無限潛能」等
27 語。

28 (二)系爭事故經過：

29 1.卓政懋於108年1月8日即以系爭跑車使用人身分申請參加系爭
30 車主協會，成為該協會會員。

31 2.「社團法人臺北市法拉利車主協進會」，其地址設在臺北市中

- 01 山區民權西路，法人查詢資料如本院卷二第334頁原證29所
02 示。此並非系爭車主協會。
- 03 3.系爭車主協會係一社會團體，於104年2月12日成立，全國性人
04 民團體查詢資料如本院卷二第336-337頁原證30所示。其內顯
05 示：會址設於瑞光路258巷2號5樓，理事長是孫宇文。已於104
06 年5月21日經核准設立並向法院登記取得法人格，本院核發之
07 法人登記證書如本院卷二第500頁被證18所示。
- 08 4.被告官網上有介紹，系爭車主協會是法拉利原廠官方認可之協
09 會。系爭車主協會於各項活動扮演重要角色，其中包括如晚
10 宴、慈善活動與賽道日活動等語，被告官網列印資料如本院卷
11 二第338-347頁原證31所示。
- 12 5.系爭車主協會俱樂部網頁，是在被告官網右上方各標題項中
13 「法拉利車主」標題下之子項，與車主可個性化訂製、法拉利
14 精品店等被告提供之項目並列（如本院卷二第340頁所示）。
- 15 6.媒體於103年訪問被告時所出之網路報導如本院卷二第346-348
16 頁原證32所示。被告於該報導表示：凡購買法拉利之消費者，
17 原廠就會頒發一張車主卡讓其參加法拉利相關活動。該報導並
18 內載：…負責法拉利在臺灣銷售與服務的台灣蒙地拿行銷公關
19 經理郭哲維表示…加入法拉利家族…所有法拉利專屬的特別活
20 動，車主都能以貴賓身分前來參加。郭哲維進一步表示，在台
21 灣，目前約有五百位的法拉利車主，雖然相關的家族俱樂部在
22 台灣今年底之前才要開始。但是，卻不因此影響到這群法拉利
23 車主的權利，國外車主能享有的，在台灣的車主一樣享受得
24 到。最明顯的例子就是台灣車主可以參加法拉利集團每年在全
25 世界各地舉行的嘉年華活動等語。
- 26 7.位在臺中之麗寶國際賽車場曾於108年11月5日舉行法拉利車主
27 俱樂部（下稱俱樂部）之下稱系爭活動。系爭活動為系爭車主
28 協會所主辦，被告則為協辦單位。
- 29 8.系爭活動係系爭車主協會委請被告邀請專業賽車手擔任教練，
30 讓車主有機會能夠約略感受賽道體驗之活動。
- 31 9.卓政懋為興亞公司董事長卓燦然之子，且卓政懋亦為興亞公司

- 01 董事，登記資料如本院卷二第56頁原證16所示。
- 02 10.卓政懋為系爭車主協會成員，經系爭車主協會通知有系爭活動
03 後，卓政懋報名參加系爭活動，且系爭活動亦規定容許系爭車
04 主協會成員尚能攜帶1名親友參與，卓政懋即報名時，同時申
05 報將協同胞弟即卓政輿一同參加。
- 06 11.系爭車主協會就系爭活動曾要求報名會員在活動前將其參與車
07 輛送檢維修，以確保車輛性能及安全。
- 08 12.系爭活動，系爭車主協會所設置GOOGLE表單之報名表格式如本
09 院卷二第350-375頁原證33所示。該表單格式中，係區分「車
10 主姓名」與「攜伴姓名」欄位。
- 11 13.承上，google表單報名表內，有要求報名者說明有無在麗寶國
12 際賽車場賽道駕駛經驗、有無受過法拉利駕駛課程，並有將
13 「無經驗」、「未曾參與駕駛課程」等，列為前開兩問題可勾
14 選之選項。
- 15 14.卓政懋曾於108年8月19日填寫活動報名相關資料。系爭車主協
16 會系統目前檔存之名為卓政懋報名資料原始檔如本院卷二第49
17 0-498頁「2019-Ferrari-Owners Track-Day報名（回應）-goo
18 gle表單原始檔所示。
- 19 15.承上，其中所顯示名為卓政懋之報名者所填寫之項目包括系爭
20 跑車、車主（含個資）、攜帶來賓（含個資），有無飲食禁
21 忌、住宿需求、安檢地點與選擇3個安檢日期、時段，有無使
22 用過麗寶國際賽車場、有無完成Ferrari駕訓課程、是否需要
23 拖車服務等事項。且其內所登載之填寫個人資訊均與客觀卓政
24 懋、卓政輿個人資訊相符。又名為卓政懋者所填寫登記會員為
25 卓政懋，攜伴為卓政輿。
- 26 16.本院曾依被告聲請向系爭車主協會函詢系爭活動相關事項，系
27 爭車主協會具覆如本院卷三第36-42頁所示。內載：系爭活動
28 是由系爭車主協會主辦之協會會員專屬活動。既是協會會員專
29 屬活動，賽道日活動僅開放協會有效會員報名參加，賽道駕駛
30 也限報名參加會員才可進行賽道駕駛。同行來賓可於休息區等
31 待觀賞或於副駕駛座以乘客方式參與，無法下賽道駕駛。「示

01 範或展示單元」是由教練指導會員駕駛。讓參加活動之會員在
02 自行駕駛前充分瞭解賽道駕駛之車輛操控技巧及須注意事項。
03 單元進程序如下，首先透過教練駕駛會員車輛，會員乘坐於
04 副駕駛座在賽道中進行示範駕駛；而後由教練於副駕駛座上指
05 導會員進行賽道駕駛，並讓會員親自體驗教練於示範或展示過
06 程所提醒的賽道駕駛技巧與注意事項。系爭活動「限會員才能
07 下賽道駕駛」。賽道駕駛是激烈操作駕駛車輛的高風險運動，
08 會員作為賽道日活動的駕駛者，需自行對其自身行為及其可能
09 造成的人員及車輛損失負所有責任。同時為確保賽道活動安
10 全，本活動安排對自有車輛熟悉的會員本人在賽道上駕駛其車
11 輛，會員邀請的來賓可以乘坐副駕駛座，但於不影響駕駛者行
12 駛安全為原則。參加系爭活動的會員與來賓均需簽署「活動免
13 責聲明書」，因賽道駕駛屬高風險運動，其駕駛時速、操控方
14 式及車輛狀態，將隨駕駛者行為及賽道駕駛圈數不斷增加而增
15 添變數，包括會員精神狀態、輪胎及其他零件狀態等。另外賽
16 道駕駛不同於一般道路駕駛，有嚴格的交通法規規範駕駛速
17 度、方式及行車路線。為避免因駕駛人個人在賽道的駕駛行為
18 難以判斷的因素，對自己、他人及車輛產生危害而有爭議，協
19 會也依循國際在安排賽道駕駛活動之慣例，參加活動的每位會
20 員及攜伴來賓皆需簽署免責聲明，表明並自行承擔風險及一切
21 損害賠償責任，始能參與賽道活動。並隨函檢附附件「保時捷
22 英國動態駕駛體驗-賽道日免責聲明」影文文件如本院卷二第4
23 0-42頁所示。

24 17.卓政懋亦曾於108年10月8日將系爭跑車送至維修廠安檢。維修
25 廠檢查時，檢查技師所填具之檢查報告如本院卷一第508頁被
26 證3所示，該文件曾經維修技師Eric-Lin署名。其內顯示：檢
27 查項目區分為「車輛位於地面」、「車輛舉起」、「試車」及
28 「試車後」四大項。其中「車輛舉起」大項下的項次26（檢查
29 剎車盤和煞車片狀態）、項次27（檢查手煞系統狀態）、28
30 （檢查煞車管路是否損壞）、項次37（檢查剎車液位）：「試
31 車」大項下的項次5（檢查離合器、煞車、油門踏板性能）、

- 01 項次13（檢查ABS/ASR系統）；「試車後」大項下的項次2（檢
02 查煞車液位），均安檢正常。
- 03 18.系爭跑車安檢後有更換煞車前來令片之情形，卓政懋於108年1
04 0月9日簽署之「賽道路活動安檢結算單」如本院卷二第212-21
05 4頁被證16所示。其上記載：安檢技師Eric-Lin與被證3之簽名
06 技師相同，且被告之車輛系統中登記系爭跑車之車主或客戶姓
07 名係卓政懋。
- 08 19.煞車油洩漏時，儀表板煞車油位警告燈會亮起，而煞車油位警
09 告燈係位於駕駛座正前方之儀表板，位置如本院卷二第195頁
10 照片所示。
- 11 20.參與系爭活動之會員及來賓於系爭活動當日均有簽署系爭免責
12 書。卓政懋、卓政輿所簽系爭免責書如本院卷一第510-513頁
13 被證4所示。於108年8月19日網路報名時，報名者曾於該報名
14 表頁勾選同意同一內容之活動免責聲明。報名者之名義為卓政
15 懋。系爭免責書之制式內容為被告所擬定。系爭免責書簽署聲
16 明之對象為被告。相關：
- 17 ①系爭免責書左上標有被告名稱與商標，且全文未提到法拉利車
18 主協會或本協會之文字。
- 19 ②系爭免責書1.載稱：定義：以下稱於本聲明書上簽署姓名者為
20 「閣下」，其中負責駕駛車輛者為「車主」，其他未駕駛車輛
21 者為「來賓」。
- 22 ③系爭免責書6.事前準備：車主應於活動事前了解官方發布的活
23 動規則，並應依循規定做車輛相關檢測（參加賽道活動及拉力
24 賽者應適用第12條）。本公司建議如愛車三個月內未進行任何
25 安全檢測，車主應於參加活動前將車輛駛入本公司各地服務中
26 心進行免費安全檢測。如車主未遵循上開建議，對於因為車主
27 對車輛的保養維修不足而生之任何問題，本公司不負任何責
28 任。
- 29 ④系爭免責書8.活動期間：車主應自行負責保管、駕駛車輛及遵
30 守本公司活動組的指揮，在『一般道路』上駕駛時，因個人之
31 故意、重大過失、具體及抽象輕過失，甚至因事變及不可抗力

01 對任何人（含車主本人、來賓及本公司指定之陪同人員）、任
02 何物及『車輛本身』所造成之傷害及侵害，均由車主自負一切
03 之法律責任，因車主違犯之道路交通安全等法規所應負之行政
04 法規上之一切處分，亦由車主負責。

05 ⑤系爭免責書10.記載：「免責條款：閣下同意本聲明書之有效範
06 圍延伸至本公司或其相關人員，除非本公司及其相關人員之
07 『故意或重大過失』造成閣下損害，否則閣下不得對本公司及
08 其相關人員有任何請求或主張。車主同意本聲明書之有效範圍
09 應延伸至法律允許範圍，如法律不允許其中的某個部分，閣下
10 同意其餘部分可繼續在法律允許範圍內生效。

11 ⑥系爭免責書12.記載：「自承風險條款：除上開條款外，閣下知
12 悉在專業賽道上進行賽道運動為高風險運動，國內保險公司極
13 少針對此類高風險運動提供任何意外保險，因此除旅遊平安險
14 外，本公司所能為閣下所投保的保險範圍將不及於閣下參與之
15 賽道活動所引起的任何人身傷害與車輛毀損之風險。此外台灣
16 國內賽車車道目前均『未符合國際標準賽道規格』，僅符合國
17 內賽車車道規格。因此閣下如參加賽道活動時，務必盡閣下極
18 致的注意義務、遵守賽道規則（請事先前往賽道官方網站閱
19 讀）及賽道工作人員的指揮，以免閣下之愛車發生任何毀損、
20 引起任何人員傷亡或財物毀損（包括賽道毀損）。如有發生上
21 開情事，除恐無保險公司理賠外，本公司亦概不負責。閣下進
22 一步承諾因參加賽道活動而給車輛或第三人造成人身傷害及/
23 或財產損失時，由閣下承擔一切損害賠償責任」等語。

24 21.系爭活動流程相關：

25 ①上午8:30至9:00，由總教練及教練群進行安全講習，要求參與
26 活動會員及陪同來賓參加，內容包括正確的坐姿與腳部位置、
27 彎道駕駛路線等。卓政懋、卓政興均有參加，並於聽完安全講
28 習後簽署系爭免責書。當時相關照片如本院卷一第514頁被證5
29 所示。

30 ②9:00至16:30共安排5個單元。每個單元1小時。第1個單元是
31 「示範或展示時段」亦即由教練駕駛，會員坐副駕駛座，由教

- 01 練示範講解賽道駕駛之操控車輛方式並帶會員熟悉賽道。又系
02 爭跑車僅有兩個座位，指導時，僅能容許教練與另1名乘員，
03 無法由教練、卓政懋、卓政輿同時於車輛上。
- 04 ③「示範或展示單元」之目的，一方面讓會員熟悉賽道，另一方
05 面由教練指導會員在賽道上操控車輛之技術，並提醒會員其他
06 注意事項，例如高速進入彎道前何時需鬆油門，何時需踩煞
07 車，及賽道上各指示牌位置、目的與車輛操控建議等。
- 08 ④另4個單元是「會員自駕時段」。30位報名參加的會員區分
09 藍、橘、綠三組，每組有10部車，每個單元的「會員自駕時
10 段」，藍、橘、綠三組車輛各使用20分鐘。「會員自駕時段」
11 由會員自行駕駛，會員也可要求教練陪同坐副駕駛座協助。依
12 此各組車輛均可在4個時段各下場20分鐘進行操駕。
- 13 ⑤卓政懋屬藍組第7號，當日活動流程表如本院卷一第516頁被證
14 6所示。其內顯示每部車駕駛者均為會員。
- 15 ⑥108年11月5日系爭活動之教練指導駕駛時段即當日上午，至少
16 卓政懋客觀上在教練教導下駕駛系爭跑車。卓政輿客觀上是否
17 有輪流駕駛有爭議。
- 18 ⑦當日最後1個單元，即第4個「會員自駕時段」，藍組車輛排定
19 15:30開始。系爭事故即發生於此時段。當時客觀上，輪到系
20 爭跑車上賽道時，係由卓政輿駕駛。然依規定，是否得由非會
21 員之來賓卓政輿駕駛，兩造有爭議。
- 22 22.系爭活動日下午3時左右，卓政輿曾駕駛系爭跑車，卓政懋則
23 坐於副駕，並以時速約200公里之速度在賽車場跑道中行駛，
24 於系爭路段時，客觀上卓政輿有踩煞車。然系爭跑車並未減速
25 至得以過彎之速度，之後間隔不到1秒，系爭車輛即失控衝出
26 車道而撞到牆壁發生系爭事故。
- 27 23.系爭事故發生時，現場工作人員曾攜帶滅火器抵達系爭事故現
28 場噴灑進行滅火，並拉出駕駛座上之卓政輿。副駕駛座之卓政
29 懋係經拉出或自行爬出，及卓政輿是否昏迷，車輛燃燒時點，
30 兩造有爭議。
- 31 24.系爭事故發生後，客觀上係由救護車將卓政懋、卓政輿送醫急

- 01 診。
- 02 25.系爭活動賽道圖如本院卷一第518頁被證7所示。系爭事故發生
03 位置如其上標示第1旗號手（黃色1號圓圈）所在灰色圓圈範
04 圍；其上標示煞車點指示牌位置則係指被告所抗辯現場所設置
05 煞車標示牌所在，現場有無設置，兩造有爭執。第1號旗手前
06 直線賽道上確實有設置煞車指示牌，其意義為指示車手經過時
07 要煞車減速，該標示牌就是如本院卷三第198頁被證23所示，
08 且其位置所在。
- 09 26.系爭事故所在地點之google衛星照片如本院卷二第34頁所示。
- 10 27.有關法拉利網路文章報導如本院卷三第374頁原證17。其內顯
11 示：法拉利488-Pista Spider在時速200公里至停止之煞車距
12 離只有116公尺。然此報導中所載之型號並非與系爭跑車同
13 款。
- 14 28.自由時報曾有報導指出系爭跑車所屬之488GTB型，較前1代458
15 GTB型煞車距離縮短了9%，如本院卷三第378頁原證18所示。
16 而媒體報導中並曾指出458-GTB型於時速200公里煞車至停止之
17 煞車距離為128公尺，如本院卷三第380頁原證19所示。其上有
18 作者來源之版本如本院卷四第380-391頁原證18-1、第392-407
19 頁原證19-1所示。
- 20 29.系爭事故發生後，自由時報、中時新聞網網路相關報導如本院
21 卷一第204-212頁原證3所示。
- 22 30.卓政懋、卓政輿因系爭事故發生，皆有受傷送醫救治，卓政懋
23 具體傷勢有頸部挫傷、右側前胸壁挫傷、創傷性皮下氣腫、左
24 側小指脫白等傷害，而自108年11月5日至同年9日共住院5日
25 開刀。卓政輿具體傷勢為有腦震盪，伴有少於30分鐘意識喪失
26 及外部左側手指脫白等傷害，於當日治療後返家。卓政懋、卓
27 政輿之健保紀錄如本院卷一第214-221頁原證4-1、4-2所示。
- 28 (三)系爭事故其後交涉相關整理：
- 29 1.被告公司內曾有張凱竣業務員任職，現已離職。張凱竣係於10
30 9年1月31日離職，系爭事故發生時在職，事故當日有在活動現
31 場。

- 01 2.被告總經理曾對車主俱樂部陳姓副會長提出被證9、10系爭事
02 故時現場人員拍攝之照片，及車主俱樂部委請活動公關公司拍
03 攝之當天活動影片給副會長觀看，並對副會長口頭表示，由照
04 片可看到有煞車痕、影片可看到卓政興太晚煞車云云，而否認
05 有發生所謂系爭煞車失效減損狀態之情形。
- 06 3.卓政懋、卓政興得知有照片、影片後，曾致電被告請求提供。
- 07 4.兩造經過多次溝通，被告於109年2月6日在其臺中展示場出示
08 事發時之2張照片（下稱系爭二張照片，即如本院卷一第522-5
09 26頁或卷二第158-162頁左側乙證15其中2張）供卓政懋、卓政
10 興觀看。
- 11 5.系爭二張照片中，賽道地面顯示有系爭跑車之車輪胎痕（下稱
12 系爭胎痕）。
- 13 6.承上，卓政懋、卓政興於上開觀看系爭二張照片之時，即對被
14 告總經理反應上開意見，但被告堅持系爭事故原因是太晚踩煞
15 車所造成，系爭跑車並無任何瑕疵故障等語。
- 16 7.卓政懋、卓政興於109年2月14日（即取回系爭跑車日）曾前往
17 被告內湖保養廠觀看事發影片（下稱系爭影片），被告接洽者
18 為總經理。
- 19 8.被告總經理曾於109年2月底將系爭二張照片及系爭影片提供卓
20 政懋、卓政興之父（興亞公司負責人）觀看。
- 21 9.至本案起訴前，被告均尚未提供系爭事故照片、影片之拷貝副
22 本給原告。
- 23 10.系爭跑車於系爭事故後，當晚即由被告拖送至被告臺北市內湖
24 保養場存放。原告係於109年2月14日取回。
- 25 11.系爭事故發生後約3週左右，被告即致電原告，詢問是否要將
26 系爭跑車報廢。
- 27 12.卓政懋、卓政興曾於109年2月14日觀看系爭影片日，前往被告
28 內湖保養場表示希望取回系爭跑車。被告當場拒絕之。
- 29 13.卓政懋當下報警，警察到場後，被告總經理即同意卓政懋將系
30 爭跑車裝箱運回，運回當日現場照片如本院卷一第230-232頁
31 原證5所示。

- 01 14.被告為避免爭議，曾於109年3月13日發函遠銀公司，說明其購
02 買之系爭跑車已由卓政懋取回，律師函如本院卷一第530頁被
03 證11所示。
- 04 15.系爭跑車現車況係存放在原告車庫中。系爭跑車109年2月14日
05 存放被告保養廠時拍攝之照片如本院卷一第222-228頁原證5所
06 示。
- 07 16.卓政懋、卓政興曾於109年3月27日委託律師寄發臺北法院郵局
08 存證號碼117存證信函予被告，請求其提供拷貝事發照片、影
09 片等資料，經被告收受。信函及回執如本院卷一第234-248頁
10 原證6所示。被告後並無任何回應。
- 11 17.卓政懋、卓政興於111年2月25日再次寄發台北古亭郵局存證號
12 碼164之存證信函予被告，經被告收受。信函、回執如本院卷
13 一第314-330頁原證14所示。內載：卓政懋、卓政興已見及相
14 關煞車失靈報導，請求被告賠償系爭跑車價值、加害給付造成
15 卓政懋、卓政興財產及非財產上損害，及依消保法得請求之懲
16 罰性賠償金1203萬5654元等。然被告並未回應。
- 17 18.本院曾依原告聲請向被告、月眉國際開發股份有限公司調閱系
18 爭事故當時之影片及照片所示。具覆如本院卷一第546頁所
19 示。內載：系爭活動係由被告與本公司締有麗寶國際賽車場專
20 案活動契約書，自108年11月4日至108年11月8日於本公司麗寶
21 國際賽車場舉辦。依據契約書第19條約定「乙方（即被告）所
22 舉辦之『法拉利車主活動』涉及參加車主之隱私，甲方（即本
23 公司）未經乙方同意，不得於契約期間針對乙方所承租之場地
24 範圍內進行攝、錄影」，因雙方約定有保密條款，本公司未就
25 系爭活動拍攝照片或影片，亦未委請活動公關公司拍攝，且系
26 爭活動舉辦時本公司賽車場屬試營運時期，相關中控監視設備
27 是時仍在建置中，故無從提供事故當時之照片與影片等語。
- 28 (四)系爭事故發生原因相關整理：
- 29 1.中國文財網之網頁上曾於110年11月2日報導有關法拉利召回大
30 量型號為458GTB、488GTB車型之法拉利跑車，疑似原因為煞車
31 失靈之網路報導資料如本院卷一第250-251頁原證7所示。其內

01 容記載，法拉利正在召回2010至2019年將近10000台型號458、
02 488之法拉利，原因是前開型號車輛存在潛在制動液洩漏問
03 題，並將可能導致部份或完全喪失制動力之系爭制動零件瑕疵
04 而使得煞車失靈，且法拉利無法補救，因此將召回前開型號車
05 輛等語。

06 2.國外網站The Break Report於110年11月2日報導標題為「制動
07 液洩漏導致法拉利召回 (Brake fluid leak leads to Ferrar
08 i recall)」之報導如本院卷一第252-255頁原證8所示。內
09 載：…若相關儲液罐中之制動液減少了最大儲液罐液位之5
10 2%，車輛儀表板上將顯示一條信息，內容如下：制動液液位
11 低，慢慢去經銷商處，此外，儀表板上還會出現經警告燈，並
12 響起鋒鳴器…等語。

13 3.TOP speed於110年11月4日報導標題為「法拉利出於一個非常
14 可怕的原因召回了超過5600輛汽車(Ferrari recalls over 56
15 00 cars for a very scary reason)」之報導如本院卷一第25
16 6-267頁原證9所示。其內並記載：法拉利458、488型號之制動
17 液洩漏，將可能使得該車型可能會在沒有警告的情況下突然失
18 去煞車能力等語（如本院卷一第257頁所示），並記載：法拉
19 利已採取措施確保這種情況不會經常發生。如果制動液儲液罐
20 已滿48%或更少，儀表板中將顯示1條消息："制動液液位低，
21 請緩慢前往經銷商處。"還會有警告燈和噪音，以確保駕駛員
22 知道該怎麼做等語，如本院卷一第259頁所示。

23 4.CarBuzz網站於110年11月2日報導「近1萬輛法拉利可能遭遇煞
24 車失靈 (Nearly-10,000-Ferraris-could-suffer-brake-fail
25 ure)」，如本院卷一第268-286頁原證10所示。內載：…法拉
26 利打算向所有458和488車主發出臨時通知信，警告他們這個問
27 題，並指示他們，如果車輛儀錶盤上出現"低制動液"警告信
28 息，駕駛員應按照在確保安全之情況下盡快聯繫法拉利道路救
29 援，然後將其拖到最近的法拉利授權經銷商處，法拉利於2018
30 年3月意識到488GTB在美國遭遇煞車故障。於9月也得知另外2
31 輛也發生同樣問題，在其中一種情況下，制動液洩漏到制動助

- 01 力器室中，希望很快就能找到解決方法…等語（如本院卷一第
02 270頁）。
- 03 5.承上，該網站嗣後於111年4月25日進一步報導「法拉利召回近
04 2000輛煞車故障的超級跑車（Ferrari recalls over 2,000 s
05 uper-cars for faulty brakes）」如本院卷一第288-306頁原
06 證11所示。內載：…。據報導，制動液洩漏源於製動液儲液罐
07 蓋，該公司指出它可能無法正常排氣，從而可能在製動液儲液
08 罐內產生真空…（如本院卷一第289頁）等語。
- 09 6.被告曾於111年4月間寄送如本院卷一第308頁原證12所示召回
10 通知予給如系爭跑車同一型號法拉利車主（含原告友人），而
11 為安全性召回（下稱系爭國內召回），然因系爭跑車已於108
12 年11月5日在被告內部資料註記全損，故並未寄給原告。召回
13 函內記載：「依據Ferrari法拉利原廠發布的資料，2010年6月
14 5日至0000年0月0日生產之Ferrari458 …488 GTB WITH HELE
15 車型…，車身號碼從ZFFxxxxZ000000000至ZFFxxxxZ000000000
16 （按包括系爭跑車），需執行『更換煞車油壺蓋並更新儀表板
17 軟體』召回改正。執行說明：由於煞車油壺蓋的功能未達到Fe
18 rrari法拉利最高標準的品質規範，可能造成煞車油壺內部無
19 法保持煞車系統所需之大氣壓力，進而導致車輛的煞車制動能
20 力可能有部份或完全喪失的潛在風險；恐有影響行車安全之
21 虞，Ferrari法拉利為確保車輛最高品質及客戶最完善的安全保
22 護，特此通知車輛回廠執行此項免付費改正服務等語。
- 23 7.系爭跑車為2016年款型號488GTB，車身號碼ZFF79AMZ00000000
24 0，即屬系爭國內召回所列車身號碼之列。
- 25 8.車輛安全資訊網之車輛安全性召回案件查詢資料如本院卷一第
26 310-312頁原證13所示。其內登載被告就系爭國內召回之原
27 因，國內瑕疵發生件數為「0」。且內載改善對策為：更換煞
28 車油壺蓋並更新儀表板軟體，維修時間約1.8小時（如本院卷
29 一第311頁）。
- 30 9.110年間原告所主張系爭國外召回時，另有網路報導新聞如本
31 院卷二第280-281、282-284頁原證21、22所示。記載：「因制

01 動液儲液罐蓋（即煞車油壺蓋）無法確保為保持罐內大氣壓力
02 所需的適當通風，可能會潛在增加制動液洩漏的風險，導致制
03 動性能下降或制動失效」、「一般來說，汽車的儲液罐（即煞
04 車油壺）並非完全密封，罐蓋側邊會留有一個細小的溝槽，空
05 氣可以從溝槽進入，但不會回到大氣中，這樣便能夠確保制動
06 液正常流到總泵補償，實現良好的制動效果。一旦通風口阻塞
07 或密閉性不足，則會導致煞車出現問題，制動液也有洩漏的風
08 險」等語。上開報導有載明作者來源版本如本院卷四第408-40
09 9、410-416頁原證21-1、22-1、22-2所示。

10 10.有關煞車原理之網路文章如本院卷二第286-289頁原證23所
11 示。內載：煞車的原理，是駕駛踩了煞車後，煞車油通過煞車
12 總泵、煞車油管，傳導到各煞車分泵的活塞，推動煞車片摩擦
13 夾緊煞車盤，進而達煞車效果。一般而言，若煞車油不足，就
14 會煞車無力甚至煞車失靈等語。

15 11.煞車油壺蓋功能介紹網頁如本院卷二第290-298頁原證24所
16 示。內載：通常情況，踩煞車時，煞車總泵內的煞車油被擠壓
17 出去煞車油管，煞車油壺裡內的煞車油就需要流入煞車總泵填
18 補空缺，否則就會進入空氣。而煞車油壺裡的煞車油流入煞車
19 總泵後，煞車油壺內產生真空，因而使得煞車油壺蓋的一條縫
20 隙會被吸引變形，而外部空氣就會從此縫隙被吸入煞車油壺
21 內。而鬆煞車時，煞車油回到煞車油壺內，壺內壓力變高，壺
22 蓋上的縫隙再次變形而排出空氣等語。

23 12.有關美國集體訴訟某美國法律事務所網頁資料及國外網站網頁
24 相關報導如本院卷二第292-298、300-307、308-323頁原證2
25 5、26、27所示。其內顯現美國新澤西聯邦法院現有1件名為
26 「Rose-V. -Ferrari North-America, Inc.」之訴訟案。係一名
27 Jeffrey-Rose男子主張於2021年間駕駛其488GTB型法拉利汽
28 車，因儀表板顯示煞車警示燈後，約10分鐘後，煞車突然喪
29 失，導致其汽車掉入湖泊中；約6週後，Rose二手替換之488GT
30 B，煞車警示燈竟又亮起，也在那不到10分鐘後，煞車就失
31 靈。Rose遂對法拉利北美公司提出訴訟。該案目前亦在徵集其

- 01 他受害者加入訴訟。
- 02 13.承上，上開報導並記載：Rose指控法拉利公司自2015年以來就
03 已經或應該掌握了缺陷的訊息，卻一直隱瞞未公開，蓋因自20
04 15年間法拉利的工程師，就有於香港某一車禍致死刑事案件中
05 作證，因此法拉利公司從生產前測試、故障模式分析、及授權
06 經銷商與維修中心、報告等，很早就知道或應該知道有缺陷存
07 在，但遲遲未公開或對買受人揭露問題存在等語。
- 08 14.Alex Kersten於網路上所撰寫文章如本院卷二第324頁原證2
09 8，上開報導並記載：有報導指出，2016年間有職業車手於駕
10 駛488GTB在賽道上行駛時，因煞車失靈而受傷車損。
- 11 15.法拉利原廠於107年間曾就2016年款488GTB曾進行小規模召
12 回，召回理由是「488-GTB儀表控制模塊中用於計算碳纖維陶
13 瓷製制動盤磨損百分比的軟體存在漏洞。可能導致估算的磨損
14 值重置，當制動盤實際達到臨界磨損閾值時，儀表盤不會出現
15 警示信息，造成制動性能下降，存在安全隱患」，相關網路媒
16 體報導如本院卷二第274-276、278-279頁原證19、20所示。
- 17 16.系爭事故發生當時之拍攝照片如本院卷一第522-526頁被證9所
18 示；其上顯示：發生系爭事故之系爭路段直線進入彎道處，順
19 著系爭事故發生時起火之系爭跑車後方路線上均有明顯之系爭
20 胎痕。
- 21 17.系爭事故當下現場拍攝照片如本院卷二第158-162頁乙證12左
22 側所示。
- 23 18.系爭事故後，另有拍攝照片及影片（即同系爭影片）電子檔如
24 本院卷二第206頁被證15光碟所示，內含數張照片及拍攝的系
25 爭影片、系爭跑車起火處往後延伸的系爭胎痕影片。
- 26 19.系爭事故當時由被告委託4914整合行銷公司拍攝系爭活動當日
27 之影像及相關照片。其中拍攝到系爭跑車滑出跑道當時之影片
28 （即系爭影片）電子檔、及現場1位教練所拍攝於起火後往後
29 延伸之系爭胎痕電子檔光碟本院卷二第206頁被證15光碟所
30 示。就系爭影片部分經本院勘驗：其內影片長度僅有5秒，開
31 頭有3輛跑車通過系爭路段事故彎道，車速不明，待影片中該3

01 輛跑車最後1輛即將消失畫面右側時，系爭跑車由系爭路段直
02 線高速駛入彎道處，其速度明顯高於上述3輛跑車甚多，且於
03 彎道處車頭已有約35-45度側轉，然方向仍係向前方滑動，呈
04 現車身直線側滑姿態，衝出直線前方賽道，衝出後，車頭幾乎
05 已90度側轉，打橫滑入消失於鏡頭畫面右側。然本院無從由影
06 片判斷系爭跑車是否有系爭煞車失效減損狀態，及系爭跑車有
07 無系爭制動零件瑕疵。

08 20.Youtube上「CarPlay 愛車趣頻道」之車媒體「Andy老爹」對
09 「開車過彎、煞車」之影片說明影片網址如[https://www.yout](https://www.youtube.com/watch?v=ywUhaL-ojco)
10 [ube.com/watch?v=ywUhaL-ojco](https://www.youtube.com/watch?v=ywUhaL-ojco)所示。其內顯示：該老爹認
11 為：在激烈操駕的情況下，某彎道若以某型車輛來說，過彎最
12 高限速若為80公里前進過彎，已接近抓地力極限，此時踩煞車
13 又過重，會喪失抓地力，使車輛往外跑，即「轉向不足」或俗
14 稱「推頭」。

15 (五)消保法相關整理：

- 16 1.被告就所輸入系爭跑車，應屬消費者保護法上所稱輸入商品之
17 企業經營者。
- 18 2.系爭車主協會是會員間組成之聯誼性社團，舉辦系爭活動供會
19 員參加，並非提供商品或服務為營業之企業經營者，會員也不
20 是「以消費為目的」參與活動。
- 21 3.系爭車主協會安排活動、賽車場場地、安全設備與措施等，供
22 會員下場駕駛，其安排的活動、場地、安全設備與措施，均非
23 原告所爭執的事故原因，而無消保法所稱之「(消費)爭
24 議」。

25 (五)慰撫金及懲罰性賠償金部分：

- 26 1.本院依職權調閱卓政懋、卓政興105-107年間所得、財產總歸
27 戶資料外放禁止閱覽，其內顯示：卓政興108-110年所得531萬
28 0541元、658萬6272元、415萬6589元；財產總歸戶有股票價值
29 約6202萬1700元。卓政懋108-110年所得681萬3994元、635萬5
30 303元、573萬8167元；財產總歸戶有股票價值約1億0359萬739
31 0元。

- 01 2.被告公司登記及實收資本額為5億5000萬元，變更登記表為如
02 本院卷一第458-466頁所示。
- 03 3.消費者保護法於104年6月17日修正公佈施行，第51條修正規
04 定：依本法所提之訴訟，因企業經營者之故意所致之損害，消
05 費者得請求損害額5倍以下之懲罰性賠償金；但因重大過失所
06 致之損害，得請求3倍以下之懲罰性賠償金，因過失所致之損
07 害，得請求損害額1倍以下之懲罰性賠償金。本案若有適用，
08 應適用現行法。
- 09 (六)本院依兩造聲請，最終囑託「明志科技大學」進行鑑定。相關
10 整理如下：
- 11 1.明志科大於113年6月14日來函請本院提供用於系爭跑車同款車
12 種使用之原廠煞車油壺蓋、原廠修護手冊（煞車系統部分）、
13 本車之煞車配備情形（如本院卷五第48頁公函），並提供煞車
14 油溫度測試之方法及鑑定費用說明如本院卷五第50頁所示。其
15 中並載明：…由於系爭跑車於賽道上之動態影片較為短暫，及
16 許多組件已燒毀掉落，因此難以由殘留之物證進行明確之分
17 析，故對於高速過彎踩踏煞車時機過晚且過重、煞車鎖死抓地
18 力不足等，本鑑定程序與分析上無法針對此項提供完整之論述
19 等語（如本院卷五第50頁下方）。
- 20 2.本院於113年6月14日將上開明志科大回函檢送兩造，請兩造協
21 商聯繫明志科大（如本院卷五第52頁函），原告於113年7月16
22 日陳報以明志科大建議之如本院卷五第50頁附表第1項方式進
23 行鑑定。
- 24 3.被告於113年7月3日曾提供系爭車輛煞車系統資料予明志科
25 大，律師函如本院卷五第64頁。
- 26 4.本院於113年7月26日將召回前後油壺蓋函送明志科大如本院卷
27 五第78頁所示。
- 28 5.被告於113年8月1日陳報同意原告陳報之鑑定方式進行鑑定如
29 本院卷五第90頁所示。
- 30 6.本院於113年8月30日曾檢送兩造陳報提供之書狀資料予明志科
31 大（如本院卷五第96頁所示）。

- 01 7.明志科大於113年11月25日函本院，告知：兩造雙方研議後採
02 用測試方法第1項進行實驗測試，費用為15萬元，並於原告律
03 師支應後，30-45日完成鑑定報告，如本院卷五第114頁所示。
04 相關費用並經原告於113年11月29日匯款繳納，收據如本院卷
05 五第118頁所示。
- 06 8.明志科大於114年1月9日函本院檢送採用測試方式1（即實驗車
07 +原廠煞車油壺）進行實驗測試之鑑定報告乙份及實驗過程之
08 影片光碟乙張（下稱系爭鑑定報告），公函如本院卷五第122
09 頁所示。
- 10 (七)系爭鑑定報告相關整理如下：
- 11 1.本院委託測試說明書事由說明：本測試係針對系爭跑車進行煞
12 車油壺蓋與煞車油溫昇後之洩漏性情形，進行實物驗證與分
13 析。本案之測試內容及工作事項包含以下點，請參閱下頁分析
14 表之說明：1.採用之設備：原廠煞車油壺（含蓋）、實驗車
15 （非原廠用車）及煞車油加溫器（電子式）。2.以電子式煞車
16 油加溫器進行加熱煞車分泵組件，再以頻率式踩放煞車踏板，
17 促使煞車油產生流動並與煞車總泵之煞車油形成對流及循環之
18 實驗，並記錄溫昇之結果。3.以電子式加溫器進行煞車油（加
19 至燒杯中）之加熱程序，直至煞車油達最高之規範溫度值後，
20 再記錄其煞車油之膨脹量，並將其總膨脹量（容量比）之等量
21 煞車油，重新加入原車之煞車油壺內，以測試其液面高度是否
22 可達逸漏於外側之情形。
- 23 2.有關前煞車溫昇之測試過程及結果說明及照片如本院卷五第12
24 6至130頁上方；有關後煞車溫昇之測試過程及結果說明及照片
25 如本院卷五第130頁下方至第134頁上方；煞車油壺及煞車油溫
26 昇之測試情形如本院卷五第136-142頁所示；煞車油壺及煞車
27 油容積測試之情形如本院卷五第144頁上方所示（電子卷缺
28 頁）；煞車油壺全滿時之容量測試及照片如本院卷五第144頁
29 下方至第146頁上方所示；新舊（即召回前後）煞車油壺蓋之
30 檢視情形如本院卷五第146頁下方所示；煞車油壺內部隔版之
31 檢視情形如本院卷五第148頁所示。

- 01 3.實驗分析與討論如本院卷五第150頁所示，其內記載：
- 02 ①前輪碟式煞車分泵組件之溫昇測試：依實驗方式進行並利用熱
- 03 顯像儀量測及記錄；針對溫昇之結果顯示如下：1. 煞車碟盤外
- 04 圈最高溫度為535°C。2. 驅動軸中心最高溫度為131°C。3. 煞車
- 05 油管最高溫度為70.3°C。4. 煞車油壺內之煞車油最高溫度為2
- 06 9.8°C。
- 07 ②後輪鼓式煞車分泵組件之溫昇測試：依實驗方式進行並利用熱
- 08 顯像儀量測及記錄；針對溫昇之結果顯示如下：1. 煞車鼓外層
- 09 最高溫度為429.9°C。2. 煞車油管最高溫度為43°C。3. 煞車油
- 10 壺下方油管溫度為44°C。4. 煞車油壺外殼溫度：38.1°C。
- 11 ③煞車油壺及煞車油溫昇測試：進行煞車油之加溫測試，驗證其
- 12 受高溫後所產生之膨脹容量情形（煞車油之熱脹冷縮特性），
- 13 過程中並記錄其所衍生之容量變化，依其熱脹後之膨脹容量值
- 14 進行標註，再將其膨脹容量值之等量煞車油添加至煞車油壺，
- 15 以驗證其原廠設計之煞車油壺於該車輛使用時，煞車系統高溫
- 16 作動後所會產生之（以下為如本院卷五第152頁）容量/油位等
- 17 變化情形。針對煞車油溫昇及容量變化之結果顯示如下：1. 煞
- 18 車油壺於室溫時及「標準油面」上限之容量（即如本院卷五第
- 19 136頁下方照片狀況）：約300ml。2. 煞車油加溫至200°C時之
- 20 容量：約340ml。3. 煞車油加溫至240°C時之容量：約350ml。
- 21 4. 煞車油加溫至250°C時之容量：「約355ml」。5. 煞車油壺於
- 22 室溫時及「全滿油面」之容量：約「400ml」。
- 23 ④所謂乾沸點，亦即從未開封過、未與空氣接觸的純粹煞車油沸
- 24 點，高達255度，一旦開封後因為與空氣接觸，空氣及空氣中
- 25 的水氣將混入煞車油中而降低其沸點降低。煞車油廠商會特地
- 26 將此標出來告知消費者。
- 27 ⑤綜合上述各項測試可知，各型式之煞車分泵組件於煞車機械性
- 28 作動時之溫昇效應，所會致生煞車油溫昇之關聯性及影響程度
- 29 較低。煞車油壺及其所儲存之煞車油於乾沸點的最高值時，其
- 30 液體受熱膨脹後，所剩餘之餘裕空間約有45ml（即上開加熱到
- 31 乾沸點最高值為355ml，全滿400ml之差），又比對改正前之油

01 壺蓋設計有2處圓形通氣孔作為與大氣壓力狀態下之穩壓功
02 能，另其與壺體之接合面積較小，而改正後之油壺蓋設計則為
03 整體式，『通氣之需求改為細縫，並與壺體之接合面積較大，
04 因此其洩漏情形確實可得到明顯之改善』；再檢視壺體內部之
05 設計其採用有多層式隔板，進行多重式間隔以產生數個油室，
06 來作為緩衝煞車油因熱膨脹及車體傾斜、晃動等動態變化所會
07 導致之油面傾斜而將煞車油大量逸漏於外並造成煞車力下降或
08 不足之情事，故原設計之機構於極端惡劣之行駛環境下（如急
09 轉彎並搭配急上/下坡道、上/下激烈跳動等之地形，是有可能
10 會造成逸漏於外側，但煞車力下降或不足之多寡則需視當時之
11 制（以下如本院卷五第154頁）動力需求而定，非屬必然性之
12 結果；反觀本案之行駛環境，雖為賽車場但路面起伏尚屬平
13 緩，因此會造成煞車油逸漏之機率較低。因此參考上述各項實
14 驗結果，進行推論本案致災因素與原廠改正前之煞車油壺蓋設
15 計，應較無相對之因果關係。

16 4.自由時報113年3月22日報導資料如本院卷五第218-220頁原證4
17 9所示；聯合新聞網111年8月8日報導如本院卷五第224-230頁
18 原證50所示。

19 (八)本院於114年4月23日針對系爭鑑定報告有關事項依原告聲請再
20 函囑託明志科大補行鑑定及補充函詢，明志大學於114年8月25
21 日就補充函詢函覆本院（如本院卷五第286頁），檢送補充說
22 明如本院卷五第288-290頁所示（下稱系爭補充鑑定）。其說
23 明如下：

24 1.液壓煞車系統之作動程序，為當煞車踏板向下進行推力時，會
25 經由煞車總泵之推桿推動煞車總泵內之活塞，而將煞車油送
26 （壓）出，煞車油再經煞車油管分送至各輪分泵，此油壓再將
27 煞車分泵內之活塞推出，使其來令片夾緊煞車碟盤而產生制動
28 作用；另於放鬆煞車踏板時，踏板之回拉彈簧會將踏板拉回原
29 位，又各輪煞車分泵活塞會透過其油封膠圈之回彈力將其拉
30 回，促使煞車制動力釋放，同時並將煞車分泵內之煞車油，壓
31 送回總泵之油壺內儲存。

- 01 2.煞車油的流動性與傳遞性皆需與大氣壓力產生氣壓平衡，因此
02 油壺蓋皆會設置有通氣孔作為其穩壓之用途。本車改正前之油
03 壺蓋之壺體接合面積較小（屬小口徑之油壺瓶口），其與油壺
04 瓶口之接合處是採用O型橡膠環，而改正後之油壺蓋設計則為
05 「整體全覆式」，依一般物理常識應可明確知悉其兩者針對密
06 合性及防漏性之差異，亦可相互比較出其改良設計之處。
- 07 3.另煞車油壺為求煞車作動時之穩壓性，設計有通氣孔作為空氣
08 壓力之穩壓功能，以確保煞車作動時，煞車油之建壓與回壓之
09 穩定性（亦稱為穩壓之用），故可得知其通氣孔是採圓形或細
10 縫，功能上僅於其密封度有差異，穩壓性皆屬相同。
- 11 4.再論其通氣孔位於瓶蓋之中央處附近，與市面上所販售之旋蓋
12 式保溫瓶蓋上所設置通氣孔之氣體穩壓原理相同，另本車改正
13 前之煞車油壺蓋通氣孔位置，設計位於偏離中心點範圍之一側
14 （2處圓形孔），而改正後之煞車油壺蓋通氣孔位置，設計位
15 於中心點處（一處細縫），如再輔以液體於透明瓶內之傾斜度
16 變化情形，液體表面亦會距離該通氣孔有一段之距離（非為直
17 接洩漏之情形），可證其會由該處洩漏煞車油之機率極低，反
18 觀縱有產生些許之洩漏，其油壺內之隔板亦會進行阻隔，防止
19 煞車油直接溢漏於外，且不致產生完全或多數之洩漏殆盡，而
20 致煞車力喪失之態。
- 21 5.煞車作動時煞車來令片與煞車碟盤產生之摩擦高溫（熱量）會
22 形成熱之傳導，路徑之順序為：煞車碟盤、煞車來令片、煞車
23 分泵活塞、分泵內之煞車油、油管内煞車油、ABS系統控制
24 閥、煞車油管、煞車總泵活塞、煞車油壺等，煞車油之熱傳所
25 流經過之各項零組件，皆會有產生散熱及隔熱之效果，且煞車
26 油管佈設於金屬車身及車架上，亦具有散熱之功效，故其高溫
27 蓄積並可達煞車油之乾/濕沸點之可能性較低。
- 28 6.且當煞車油溫變高或產生沸騰時，同時煞車力下降，此狀態皆
29 「非屬短時間」即會產生，而是需累積一段操駕時間，此操駕
30 之階段，駕駛者應能完全知悉其煞車性能之變化趨勢，非為完
31 全無法知悉及感受之情事，故於相關之劇烈操駕環境行駛車

01 輛，駕駛者皆需接受過相關之「操駕培訓」，以符合其專業
02 性，畢竟此操控技術是屬於具車輛高速度運行之風險活動。

03 7.本實驗過程所採行將煞車油直接加熱法，並記錄及各項溫度與
04 膨脹比例，及其與煞車油壺儲存高度等之變化分析，已屬最直
05 接且嚴苛之實驗論證，主要原因為車輛之煞車油要於操駕行駛
06 時，能達到其沸點之可能性極低，其能於行駛過程中進行散熱
07 之程序。輔以實驗結果與原廠之煞車油壺設計，其內部之設計
08 採用有多層式隔板，及間隔出數個儲油室（空間），以作為緩
09 衝煞車油因熱膨脹及車身傾斜、跳動、搖晃等之動態變化所導
10 致之油面傾斜、搖晃等，並可防止煞車油大量逸漏及造成煞車
11 力下降或不足之情事。反觀改正前/後之油壺蓋構造，可知其
12 由單一條密封圈改正為整體式密封膠體，作為與壺體接合之密
13 合組件，綜上所論其改正設計之作為應是將其煞車油之滲漏機
14 率，預防性的降至最低限度，以符合其高級性能跑車之專屬特
15 性，其與本案之爭點並無相當之因果關係。

16 (九)本件係於111年7月8日起訴。起訴狀係於111年7月26日送達被
17 告（如本院卷一第478頁所示）。

18 (十)上開事實，業據兩造提出與其主張相符之卷內相關文書資料為
19 證，且為兩造所不爭執，當可信為真實。

20 四本件經本院於114年11月11日言詞辯論期日與兩造整理並協議
21 簡化爭點為（見本院同上筆錄，並依論述需要，調整其順序，
22 並為適當精簡）：

23 (一)原告主張：系爭跑車於系爭事故發生時，客觀上存有系爭制動
24 零件瑕疵所致系爭煞車失效減損狀態而不具安全性，造成損
25 害，是否有據？

26 (二)被告是否有原告所主張違反消保法，而使原告得依消保法提起
27 本案訴訟之情形？

28 (三)原告於系爭事故前是否係以通常方式使用商品？何人應負舉證
29 責任？

30 (四)興亞公司主張：其得就系爭跑車滅失，請求賠償其價額1271萬
31 5200元本息，是否有據？

- 01 ①被告抗辯：系爭跑車滅失為商品自傷之損害，無從依商品責任
02 主張，是否可採？
- 03 ②系爭跑車發生事故時之價額應為若干？
- 04 ③被告抗辯：興亞公司於事故發生時並非系爭跑車所有權人，並
05 無所有權財產受損害；興亞公司主張：其為實際所有權人，仍
06 屬權利受侵害，孰為有據？
- 07 ④原告主張：退步言之，其已受讓所有權人之損害賠償請求權，
08 即得請求賠償，是否有據？
- 09 (五)被告抗辯：卓政懋、卓政興曾簽立系爭免責書，應已免除被告
10 商品責任，是否可採？
- 11 ①系爭免責書是否有免除被告就系爭跑車因車輛機件瑕疵所生之
12 商品責任之意旨？其聲明對象為何？
- 13 ②原告主張：系爭免責書約定明顯違反誠信原則，對消費者顯失
14 公平，依消保法第12條規定，應為無效，孰為可採？
- 15 ③系爭免責書效力是否及於興亞公司？
- 16 (六)卓政懋、卓政興得請求之慰撫金應若干為適當？
- 17 (七)原告與被告之間就系爭跑車是否有消費關係存在？
- 18 ①興亞公司是否屬於最終消費系爭車輛之人？
- 19 ②卓政懋、卓政興是否屬於通常可預見之系爭跑車的使用第三
20 人？
- 21 (八)被告對原告主張之違反消保法本身有無違反善良管理之抽象輕
22 過失？何人應負舉證責任？
- 23 (九)懲罰性賠償金應若干為適當？原告以其損害一倍計罰是否有
24 據？
- 25 (十)被告抗辯：原告請求自系爭事故發生後，已逾越短期時效2
26 年，其得為時效抗辯，是否可採？
- 27 五茲就上開爭點論述如下：
- 28 (一)原告並未能舉證證明：系爭跑車於系爭事故發生時，客觀上存
29 有系爭制動零件瑕疵所致系爭煞車失效或減損狀態而不具安全
30 性，並因此造成系爭事故之事件因果關係鍊，尚不能依消保法
31 第7條商品責任規定，請求被告賠償。

01 1.按從事設計、生產、製造商品或從事經銷之企業經營者，於提
02 供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品，符合當
03 時科技或專業水準可合理期待之安全性，倘商品具有危害消費
04 者生命、身體、健康、財產之不安全性，致生損害於消費者或
05 第三人時，企業經營者即應負連帶賠償責任，此觀消保法第7
06 條第1項、第3項及同法第8條第1項之規定自明。而企業經營者
07 主張其商品於流通進入市場，或其服務於提供時，符合當時科
08 技或專業水準可合理期待之安全性者，就其主張之事實負舉證
09 責任，消保法第7-1條第1項定有明文。由此以觀，商品使用受
10 害人依消保法第7條所定請求商品輸入業者與商品製造人負同
11 一之賠償責任，固無庸證明商品之生產所應具備之安全性是否
12 符合當時科技或專業水準可合理期待之水準，以保護消費者之
13 利益，惟就其損害之發生係因該商品之「欠缺安全性」所致一
14 節，仍應先負舉證責任。於受害人證明其損害之發生與商品之
15 欠缺安全性具有相當因果關係前，尚難謂受害人之損害係因該
16 商品本身所致，而令商品製造人或商品輸入業者就其商品負侵
17 權行為之賠償責任。換言之，消保法雖採無過失責任主義，消
18 費者就企業經營者是否具故意或過失固不負舉證責任，但就
19 「商品欠缺安全性」與致生「損害」間是否具有相當因果關
20 係，仍應由消費者或第三人舉證證明，始可獲得賠償（最高法
21 院98年度台上字第2273號判決意旨參照）。而所謂服務安全性
22 之欠缺，係指依當時之科技或專業水準，於一般人以合理期待
23 之態度使用商品或接受服務，發生超出其對安全期待之異常危
24 險，亦即以消費者期待、信賴之消費過程觀察，其使用商品或
25 接受服務，不致發生不合理、難以預見之意外事故而言（112
26 年度台上字第49號判決意旨參照）。

27 2.本件原告主張：系爭跑車於系爭事故發生時，客觀上存有系爭
28 制動零件瑕疵因而產生系爭煞車失效減損狀態而欠缺應具備之
29 安全性，肇致系爭事故等情，然為被告所否認而辯稱：系爭跑
30 車並無系爭煞車失效減損狀態，系爭事故之發生乃係卓政輿於
31 系爭路段過彎煞車遲延造成車輛「推頭」現象所致。而系爭制

01 動零件瑕疵所產生之系爭煞車失效減損狀態，固然已屬超出一
02 般人以合理期待之態度使用跑車商品之安全期待之異常危險，
03 衡諸上開說明，原告雖不必就系爭制動零件瑕疵是否屬於符合
04 當時科技水準之安全性負舉證之責，然仍必須對於系爭跑車於
05 系爭事故發生時，存在「系爭制動零件瑕疵所生之系爭煞車失
06 效減損狀態」此一安全性欠缺情狀，且此一情狀與系爭事故之
07 發生，存有因果關係，舉證證明之。

08 3.原告為此聲請本院囑託明志科技大學進行鑑定及補充鑑定調
09 查，該校並因此出具系爭鑑定報告及系爭補充鑑定在卷。而系
10 爭鑑定報告、系爭補充鑑定均認定：系爭跑車召回改正前後之
11 之煞車油壺蓋之設計，功能上僅其密風度有差異，其穩壓效果
12 均屬相同，且系爭跑車於本案運行條件下，煞車油因煞車分泵
13 組件於煞車機械性作動時之溫昇效應，所會致生煞車油溫昇之
14 關聯性及影響程度較低，於系爭跑車煞車油壺壺體內部之設計
15 採用多層式隔板，作為緩衝，而本案之行駛環境，雖為賽車場
16 但路面起伏尚屬平緩，因此會造成煞車油逸漏之機率較低，推
17 論系爭事故致災因素與原廠改正前之煞車油壺蓋設計，應較無
18 相對之因果關係（見不爭執事項(七)(八)所示）。由此以觀，原告
19 所指之煞車油壺蓋設計不當，使煞車管內存在空氣而影響煞車
20 制動力及煞車系統有潛在剎車油洩漏問題等所謂系爭制動零件
21 瑕疵，並無從認定客觀存在，是亦無從推認於系爭事故發生
22 前，系爭跑車行駛於系爭路段過彎時，確有因此而產生系爭煞
23 車失效減損狀態。申言之，本案能否推認於系爭事故發生當
24 下，系爭跑車客觀上確係處於「系爭煞車失效減損狀態」，顯
25 有疑問。

26 4.原告雖又以被告所為就系爭跑車同款式之車輛，原煞車油壺蓋
27 進行系爭國內召回函件明載：…煞車油壺蓋的功能未達到Ferr
28 ari法拉利最高標準的品質規範，可能造成煞車油壺內部無法
29 保持煞車系統所需之大氣壓力，進而導致車輛的煞車制動能力
30 可能有部份或完全喪失的潛在風險；恐有影響行車安全之虞等
31 語，而指系爭跑車改正前煞車油壺蓋為系爭事故之肇因云云。

01 然查，系爭補充鑑定對此已明認：「…反觀改正前/後之油壺
02 蓋構造，可知其由單一條密封圈改正為整體式密封膠體，作為
03 與壺體接合之密合組件，綜上所論其改正設計之作為應是將其
04 煞車油之滲漏機率，預防性的降至最低限度，以符合其高級性
05 能跑車之專屬特性，其與本案之爭點並無相當之因果關係」等
06 語（見不爭執事項(八)7.所示）。可見，改正後之煞車油壺蓋，
07 較之改正前，確實更加能降低煞車油滲漏機率，而提升零件效
08 能。然改正前之煞車油壺蓋，於系爭跑車所參與之系爭活動之
09 各項環境條件下，仍不至於發生無法穩壓，或令煞車油洩漏之
10 而影響制動力之情。申言之，被告所為系爭國內召回，僅係為
11 將系爭跑車之安全性依照目前科技水準，更佳提升而已，並不
12 足用以證明，系爭事故確實係系爭制動零件瑕疵所造成。

13 5.原告雖有舉相關國內外新聞報導或美國法院之裁判為證，堅指
14 系爭跑車之煞車油壺蓋有缺陷，導致系爭事故云云。然審諸原
15 告所提相關國內外新聞報導，多屬國外車主於個案之主訴，或
16 相關汽車媒體人之個人意見，並無從遽引為本件具體個案因果
17 關係上之科學論證依據。況且，各該新聞報導中，亦無任何一
18 則，其致災之因果關係，有經業界一般可信賴之中立機構，以
19 科學方式加以驗證。甚者，原告所提之美國法院判決，亦不過
20 僅係美國法院對於此類消費者求償之訴訟，認定已達起訴門
21 檻，而認得交付陪審團實體審理之裁定而已，亦非美國法院針
22 對被告所屬法拉利原廠所生產，類如系爭跑車之同款車輛，終
23 局認定有安全性問題致災之實體判決，以之推認本件事實，亦
24 乏說服力。

25 6.綜上，原告已先未能舉證證明：系爭事故發生時，系爭跑車客
26 觀上存有系爭制動零件瑕疵所致系爭煞車失效或減損狀態而不
27 具安全性，並因此造成系爭事故，自尚不能依消保法第7條商
28 品責任規定，請求被告為賠償。

29 (二)次按依本法所提之訴訟，因企業經營者之故意所致之損害，消
30 費者得請求損害額5倍以下之懲罰性賠償金；但因重大過失所
31 致之損害，得請求3倍以下之懲罰性賠償金，因過失所致之損

01 害，得請求損害額1倍以下之懲罰性賠償金，消保法第51條定
02 有明文。是依本條規定消費者可請求企業經營者為懲罰性賠償
03 者，必以企業經營者有違反消保法，而使消費者可依消保法提
04 起訴訟之情形。然查，原告已不能依消保法第7條商品責任規
05 定，請求被告為賠償，已認定如上，則被告尚無原告所主張違
06 反消保法而可由原告提起訴訟之情形，原告依消保法第51條請
07 求懲罰性賠償，當亦無所據，不能准許。

08 (三)原告於系爭事故前，並非以通常方式使用系爭跑車，亦無從依
09 民法第191條之1商品製造人責任規定，向被告請求賠償。

10 1.按商品製造人因其商品之通常使用或消費所致他人之損害，負
11 賠償責任。但其對於商品之生產、製造或加工、設計並無欠缺
12 或其損害非因該項欠缺所致或於防止損害之發生，已盡相當之
13 注意者，不在此限；且商品輸入業者，應與商品製造人負同一
14 之責任，民法第191條之1第1項、第4項定有明文。是商品使用
15 受害人依民法第191條之1規定請求商品輸入業者與商品製造人
16 負同一之賠償責任，固無庸證明商品之生產、製造或加工、設
17 計有欠缺，及其損害之發生與該商品之欠缺有因果關係，以保
18 護消費者之利益，惟就其損害之發生係因該商品之「通常使
19 用」所致一節，仍應先負舉證責任。於受害人證明其損害之發
20 生與商品之通常使用具有相當因果關係前，尚難謂受害人之損
21 害係因該商品之通常使用所致，而令商品製造人或商品輸入業
22 者就其商品負侵權行為之賠償責任（最高法院93年度台上字第
23 989號判決、97年度台上字第975號判決意旨參照）。蓋若因
24 受害者對商品不當使用，致使商品之安全或衛生上發生危險，
25 即無前開規定之適用，否則將導致商品企業經營者卻步，造成
26 消費者生活上之不便，與保護消費者權益之立法目的有違。而
27 所謂「通常使用」，當指「該商品之一般用途或正常效用，按
28 一般交易觀念之使用方式、通常使用者或消費者之認識及相關
29 情狀為判斷」（最高法院110年度台上字第183號判決意旨參
30 照）。申言之，通常使用之判斷，並非僅以商品本身之條件以
31 為判斷，更需結合其使用人之資格、使用環境之適合性等，一

01 般交易觀念中之情狀，綜合研判之。

02 2.經查，系爭跑車乃為法拉利品牌所生產之跑車，其銷售面向者
03 為一般消費者，並非僅限專業賽車手始得購買，故充其量，其
04 僅為一般道路上使用之高性能跑車而已，並非供專業賽車手於
05 專業賽道上競速之比賽用車。而系爭活動乃屬於被告所認可之
06 由系爭跑車同類跑車車主所組成之系爭車主協會（見不爭執事
07 項(二)3.所示）所主辦，被告為求服務車主一同協辦（見不爭執
08 事項(二)7.所示）之讓一般法拉利車主可以體驗專業賽車之刺激
09 快感所舉辦之體驗活動。而於賽道上高速劇烈操駕環境駕駛車
10 輛行駛，駕駛者一般皆需接受過相關之「操駕培訓」，以符合
11 其專業性，畢竟此操控技術是屬於具車輛高速度運行之風險活
12 動，亦據系爭補充鑑定明確說明（見不爭執事項(八)6.所示）。
13 而系爭活動場地之麗寶國際賽車場，其內一圈有23個彎道，高
14 低落差約5層樓高，賽道設計「挑戰車手極限及車輛設定」之
15 專業賽道上（見不爭執事項(-)14.所示）。是以車輛於具有相當
16 難度之專業賽道上激烈操駕本身即屬高風險之活動，即便參與
17 者係專業賽車手，亦非於一般道路上操駕性能車可比，已難認
18 屬系爭跑車之一般性通常使用。況卓政懋、卓政興係以非專業
19 賽車手之一般駕駛人身分參與，更非屬尋常。是由系爭跑車此
20 一商品之一般用途或正常效用而言，已難認參與系爭活動於賽
21 道激烈操駕，屬於通常使用。

22 3.甚者，系爭活動之主辦方於參與系爭活動之車主進入賽道前，
23 已事先要求參與車主簽立系爭免責書，卓政懋、卓政興並均已
24 簽署（見不爭執事項(二)20.所示）。系爭免責書12.明載：「自承
25 風險條款：…閣下知悉在專業賽道上進行賽道運動為高風險運
26 動，國內保險公司極少針對此類高風險運動提供任何意外保
27 險，因此除旅遊平安險外，本公司所能為閣下所投保的保險範
28 圍將不及於閣下參與之賽道活動所引起的任何人身傷害與車輛
29 毀損之風險。此外台灣國內賽車車道目前均『未符合國際標準
30 賽道規格』，僅符合國內賽車車道規格。因此閣下如參加賽道
31 活動時，務必盡閣下極致的注意義務、遵守賽道規則（請事先

01 前往賽道官方網站閱讀)及賽道工作人員的指揮，以免閣下之
02 愛車發生任何毀損、引起任何人員傷亡或財物毀損(包括賽道
03 毀損)。如有發生上開情事，除恐無保險公司理賠外，本公司
04 亦概不負責。閣下進一步承諾因參加賽道活動而給車輛或第三
05 人造成人身傷害及/或財產損失時，由閣下承擔一切損害賠償
06 責任」等語(見不爭執事項(二)20.⑥所示)。是無論由舉辦系爭
07 活動之主辦方，或由參與系爭活動之包括卓政懋、卓政輿一般
08 車主，主觀上之認識而言，將系爭跑車之同類車輛，由非賽車
09 手之一般消費者，用於專業賽道上激烈操作，以體驗專業賽車
10 手賽車競速快感(當然並非完全等同賽車)之系爭活動，當非
11 同於購置系爭跑車，於一般道路上享受操駕樂趣之一般使用，
12 而屬於一種高風險、非常規之操作使用。是按一般交易觀念之
13 使用方式、通常使用者或消費者之認識相關情狀判斷，以系爭
14 跑車參與系爭活動均無從認屬被告出售系爭跑車予一般駕駛車
15 主之通常使用。

- 16 4.更甚者，本院曾就系爭活動相關事項函詢系爭車主協會具覆：
17 「系爭活動是由系爭車主協會主辦之協會會員專屬活動。既是
18 協會會員專屬活動，賽道日活動僅開放協會有效會員報名參
19 加，賽道駕駛也限報名參加會員才可進行賽道駕駛。同行來賓
20 可於休息區等待觀賞或於副駕駛座以乘客方式參與，無法下賽
21 道駕駛。「示範或展示單元」是由教練指導會員駕駛。讓參加
22 活動之會員在自行駕駛前充分瞭解賽道駕駛之車輛操控技巧及
23 須注意事項。單元進程序如下，首先透過教練駕駛會員車
24 輛，會員乘坐於副駕駛座在賽道中進行示範駕駛；而後由教練
25 於副駕駛座上指導會員進行賽道駕駛，並讓會員親自體驗教練
26 於示範或展示過程所提醒的賽道駕駛技巧與注意事項。系爭活
27 動「限會員才能下賽道駕駛」。賽道駕駛是激烈操作駕駛車輛
28 的高風險運動，會員作為賽道日活動的駕駛者，需自行對其自
29 身行為及其可能造成的人員及車輛損失負所有責任。同時為確
30 保賽道活動安全，本活動安排對自有車輛熟悉的會員本人在賽
31 道上駕駛其車輛，會員邀請的來賓可以乘坐副駕駛座，但於不

01 影響駕駛者行駛安全為原則。參加系爭活動的會員與來賓均需
02 簽署「活動免責聲明書」，因賽道駕駛屬高風險運動，其駕駛
03 時速、操控方式及車輛狀態，將隨駕駛者行為及賽道駕駛圈數
04 不斷增加而增添變數，包括會員精神狀態、輪胎及其他零件狀
05 態等。另外賽道駕駛不同於一般道路駕駛，有嚴格的交通法規
06 規範駕駛速度、方式及行車路線。為避免因駕駛人個人在賽道
07 的駕駛行為難以判斷的因素，對自己、他人及車輛產生危害而
08 有爭議，協會也依循國際在安排賽道駕駛活動之慣例，參加活
09 動的每位會員及攜伴來賓皆需簽署免責聲明，表明並自行承擔
10 風險及一切損害賠償責任，始能參與賽道活動」等語（見不爭
11 執事項(二)16.及本院卷三第36-42頁所示）。由此可知，主辦單
12 位之系爭車主協會因認知系爭活動為非常規之高風險操作，故
13 針對參與者已有限制於會員，且於過程中，並提供專業賽車教
14 練之教學資源以指導會員，或者限制駕駛者為會員本人，以避
15 免由會員以外，不熟悉車輛之人駕駛，而求降低活動風險。此
16 等要求，核均屬因應系爭活動高風險屬性所必要，參與者本應
17 積極配合遵守。

18 5.然而，卓政懋、卓政輿於簽署系爭免責書後，或於僅有由卓政
19 懋接受專業教練實際操駕指導下（被告抗辯之說法），或兩人
20 輪流接受專業教練實際操駕指導下（原告主張之說法，然無論
21 何者，均不能按原訂活動規範充分受專業教練充分完全之指
22 導），對此仍充若罔聞，而於系爭活動中，擅自協議由非會員
23 車主之卓政輿駕駛系爭跑車，卓政懋則坐於副駕，並以時速約
24 200公里之速度在賽道中行駛（見不爭執事項(二)22.所示），顯
25 然違反活動規則，並更加深系爭活動此一高風險事態之風險程
26 度。是結合使用系爭跑車之使用人及使用環境而言，於系爭事
27 故發生前，卓政懋、卓政輿對系爭跑車之使用，實難解為該當
28 「通常使用」之要件。據此，系爭事故之發生，亦無從排除系
29 爭事故係不熟悉系爭跑車之非會員車主卓政輿，因不熟悉系爭
30 跑車性能，及未能充分接受指導之情況下，因操駕不當，過晚
31 啟用煞車而未能順利過彎造成系爭事故之可能。

01 6.綜上小結，原告既然未能舉證證明，其依一般交易觀念之使用
02 方式、通常使用者或消費者之認識及相關情狀，通常使用系爭
03 跑車導致發生損害，則其依民法第191條之1商品製造人責任規
04 定，請求賠償，亦無所據，無從准許。

05 (四)原告經以上開爭點判斷，已無從依其主張之消保法第7條、消
06 保法第51條、民法第191條之1請求權基礎為賠償請求，則原列
07 爭點(四)至(十)，或屬無論如何認定，均不影響本案結論者，或屬
08 已失其認定之前提，而無須加以認定者，自均不必再予贅論，
09 併此敘明。

10 六從而，原告依消保法第7條、民法第191條之1、第184條第2項
11 之商品責任規定及消保法第51條懲罰性賠償金之規定，請求被
12 告賠償興亞公司2543萬0400元本息；賠償卓政懋80萬元本息；
13 賠償卓政興40萬元本息，均為無理由，應予駁回。又原告之訴
14 既經駁回，則其假執行之聲請亦失所依附，應併予駁回。

15 七本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻防方法、陳述及訴訟資
16 料，經本院斟酌後，核與判決結果不生影響，爰不逐一論列，
17 均附此敘明。

18 八據上論結，本件原告之訴為無理由，爰判決如主文。

19 中 華 民 國 114 年 12 月 16 日

20 民事第三庭 法官 王沛雷

21 以上正本係照原本作成。

22 原告如對本判決上訴，應於判決送達後20日內向本院提出上訴
23 狀，若委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費，否則本
24 院得不命補正逕行駁回上訴。

25 中 華 民 國 114 年 12 月 16 日

26 書記官 張淑敏