

臺灣高等法院臺中分院民事判決

110年度上國易字第6號

上訴人 協弘遊覽汽車有限公司

法定代理人 葉英

訴訟代理人 林益輝律師

林榮財

被上訴人 臺中市政府環境保護局

法定代理人 陳宏益

訴訟代理人 顏宇彤

被上訴人 瑩諮科技股份有限公司

法定代理人 楊炯浩

被上訴人 吳孟和

共同

訴訟代理人 張智翔律師

上列當事人間請求國家賠償等事件，上訴人對於民國110年8月23日臺灣臺中地方法院108年度國字第19號第一審判決提起上訴，本院於110年12月8日言詞辯論終結，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

一、上訴人主張：上訴人所有之車號000-00號營業遊覽大客車（下稱系爭車輛），於民國107年7月9日在被上訴人臺中市政府環境保護局（下稱臺中市環保局）建置之臺中市柴油車排煙檢測站南屯站進行柴油車排煙檢驗，由臺中市環保局委託之被上訴人瑩諮科技股份有限公司（下稱瑩諮公司）僱用之檢測人員即被上訴人吳孟和執行檢驗。吳孟和可預見系爭車輛可能因檢驗行為而損害車輛零件，竟於進行無負載急加

速不透光率檢測（下稱無負載急加速檢測）過程中，不違背其損害系爭車輛之本意，或未注意系爭車輛之狀態及個別車輛設計上之差異，於系爭車輛已明確標示引擎得負載之最大額定轉速為2100rpm之情形下，仍執意適用行政院環境保護署公告之不當檢測方法，連續3次分別以2490rpm、2431rpm、2438rpm之定轉速進行檢測，致系爭車輛於完成柴油車排煙檢驗後，經訴外人林天送將系爭車輛駛離檢測站並前往他處執行業務途中，發現系爭車輛排出大量白煙，隨即將系爭車輛停放路邊並拖運至修車廠進行檢查，始知系爭車輛受有渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂等損壞，上訴人因而支出修理費共新臺幣（下同）23萬1263元，並受有自107年7月10日至同年11月18日共129日，每日6000元之營業損失共77萬4000元，合計100萬5263元。爰先位依國家賠償法第2條第2項規定，請求臺中市環保局給付上訴人100萬5263元本息，備位依民法第184條第1項前段、第188條第1項前段規定，請求瑩諮公司、吳孟和連帶給付上訴人100萬5263元本息。

二、臺中市環保局抗辯：臺中環保局建置之柴油車排煙檢測站係依據行政院環境保護署103年3月18日環署空字第000000000號「柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序」公告（下稱103年排煙檢測方法公告）內容執行相關檢驗業務，且車輛受柴油車排煙檢驗前，檢測人員除確認車主、車籍相關資料外，亦會於車輛受驗前會同受試者實施車況點檢、說明相關注意事項，作成紀錄後經受試者確認簽名，初步確認車況無虞後始進行檢驗作業；檢驗過程中，車輛若有異常狀況，檢測人員將立即終止檢驗程序並予以退驗。系爭車輛受驗過程均符合103年排煙檢測方法公告之內容，且完成檢驗後已由林天送駛離檢測站，系爭車輛檢驗過程前、中、後均無發生車輛異常情形。上訴人係於系爭車輛完成柴油車排煙檢驗後4日（即107年7月13日）始陸續向臺中市環保局、瑩諮公司反映系爭車輛上開損害，且無證據證明係因檢測人員行為不當所致等語。

01 三、瑩諮公司及吳孟和抗辯：瑩諮公司員工吳孟和為行政院環境  
02 保護署委託機構訓練合格之檢測人員，其於107年7月9日對  
03 系爭車輛執行柴油車排煙檢驗，過程皆依據103年排煙檢測  
04 方法公告之內容進行，且檢測站相關檢測設備儀器均經第三  
05 方公正單位完成校正。為上開無負載急加速檢測時，依103  
06 年排煙檢測方法公告之內容，本應連續3次以超過車輛引擎  
07 所得負載之最大額定轉速進行測試，僅有限制引擎轉速不得  
08 逾最大額定馬力轉速百分之130。系爭車輛檢測時，3次引擎  
09 轉速分別為2490rpm、2431rpm、2438rpm，皆未超過系爭車  
10 輛最大額定馬力轉速之百分之130即2730rpm範圍，並無忽視  
11 系爭車輛額定轉速而致系爭車輛受有渦輪增壓器內葉片碎  
12 裂、芯軸斷裂等車損之情形等語。

13 四、原審判決駁回上訴人上開之訴，上訴人提起上訴，兩造聲明  
14 如下：

15 (一) 上訴聲明：(一)原判決廢棄。(二)先位聲明：臺中市環保局應  
16 給付上訴人100萬5263元，及自108年10月24日起至清償日  
17 止，按週年利率百分之5計算之利息。(三)備位聲明：瑩諮  
18 公司、吳孟和應連帶給付上訴人100萬5263元，及自108年  
19 10月24日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利  
20 息。

21 (二) 臺中市環保局答辯聲明：先位之訴上訴駁回。

22 (三) 瑩諮公司、吳孟和答辯聲明：備位之訴上訴駁回。

23 五、本院依民事訴訟法第270條之1第1項第3款規定，由兩造整理  
24 並協議簡化爭點如下：

25 (一) 不爭執事項：

26 (一)臺中市環保局委託瑩諮公司於臺中市柴油車排煙檢測站南  
27 屯站辦理柴油車排煙檢驗。

28 (二)系爭車輛於107年7月9日由林天送駕駛至臺中市柴油車排  
29 煙檢測站南屯站進行柴油車排煙檢驗，由瑩諮公司之檢測  
30 員吳孟和進行檢驗。

31 (三)系爭車輛之最大額定轉速為2100rpm。

01 (四)本次無負載急加速檢測之轉速分別為2490、2431、2438rp  
02 m，皆未超過系爭車輛最大額定馬力轉速百分之130即273  
03 0rpm之範圍（詳原審卷(一)第43頁）。

04 (二)爭點：

05 (一)系爭車輛渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂之損害，是否  
06 為進行無負載急加速檢測所致？

07 (二)上訴人先位請求臺中市環保局給付100萬5263元本息，有  
08 無理由？

09 (三)上訴人備位請求瑩諮公司及吳孟和連帶給付100萬5263元  
10 本息，有無理由？

11 六、本院之判斷：

12 (一)按公務員於執行職務行使公權力時，因故意或過失不法侵  
13 害人民自由或權利者，國家應負損害賠償責任。公務員怠  
14 於執行職務，致人民自由或權利遭受損害者亦同；受委託  
15 行使公權力之團體，其執行職務之人於行使公權力時，視  
16 同委託機關之公務員。受委託行使公權力之個人，於執行  
17 職務行使公權力時亦同，國賠法第2條第2項、第4條第1項  
18 定有明文。準此，人民依國家賠償法第2條第2項前段規  
19 定，請求國家賠償，應具備：(一)行為人須為公務員、(二)須  
20 為執行職務行使公權力之行為、(三)須係不法之行為、(四)須  
21 行為人有故意或過失、(五)須侵害人民之自由或權利、(六)須  
22 不法行為與損害之發生有相當因果關係之要件，始足相當  
23 （最高法院90年度台上字第371號判決參照）。所謂故  
24 意，係指行為人對於執行職務構成權利侵害之事實，明知  
25 並有意使其發生；或預見其發生而其發生並不違反其本  
26 意。而所謂過失，是僅指雖非故意，但按其情節應注意、  
27 能注意而不注意，或對於執行職務構成權利侵害之事實，  
28 雖預見其發生，而確信其不發生之情形。構成侵權行為之  
29 過失，係指抽象輕過失即欠缺善良管理人之注意義務。行  
30 為人已否盡善良管理人之注意義務，應依事件之特性，分  
31 別加以考量，因行為人之職業、危害之嚴重性、被害法益

之輕重、防範避免危害之代價，而有所不同（最高法院110年度台上字第1308號、109年度台上字第2605號判決參照）。又按損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之間，有相當因果關係為成立要件。所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即有相當之因果關係。反之，若在一般情形上，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果並不相當，不過為偶然之事實而已，其行為與結果間即無相當因果關係（最高法院110年度台上字第1114號判決參照）。

（二）臺中市環保局委託瑩諮公司在臺中市柴油車排煙檢測站南屯站進行柴油車排煙檢驗，由瑩諮公司僱用之檢測人員吳孟和執行柴油車排煙檢驗，吳孟和於執行柴油車排煙檢驗時，依國家賠償法第4條第1項規定，固視同臺中市環保局之公務員，且該檢驗行為即為其執行職務行使公權力之行為。惟查：

（一）柴油車排煙檢驗之無負載急加速檢測方法，依103年排煙檢測方法公告說明參、五、(三)所載：「試驗取樣：於吹除積存物後5至6秒內，應進行試驗取樣程序。1.開始試驗時，急加速並保持2秒後，立即釋放油門踏板回復至怠速並保持11秒，共計13秒完成1次試驗循環。於每次試驗循環油門踏板開始動作時，同時進行連續取樣，取樣時間共計5秒，以取樣時間內之最大值為試驗結果。2.重複以上步驟至連續3次試驗循環記錄之最大值及最小值光吸收係數相差不超過 $0.25\text{m}^{-1}$ 為止，且連續3次之最高引擎轉速皆應大於最大額定馬力轉速，並不得逾最大額定馬力轉速百分之130。」（詳原審卷(一)第104至105頁）可知，柴油車進行無負載急加速檢測時，引擎轉速須於最大額定馬力轉

01 速百分之130範圍內，連續3次以大於最大額定馬力轉速採  
02 檢取樣，始符合上開公告之規定。以系爭車輛最大額定馬  
03 力為2100rpm，其百分之130為2730rpm，是於進行無負載  
04 急加速檢測時，引擎轉速需在大於2100rpm且不逾2730rpm  
05 範圍內。而吳孟和為經行政院環境保護署認定具有空氣污  
06 染物及噪音檢查人員訓練要點規定之資格，准予擔任柴油  
07 車排放煙度儀器檢查之人員，並領有合格證書（詳原審卷  
08 (一)第161頁），具有實施無負載急加速檢測之專業能力，  
09 系爭車輛進行柴油車排煙檢驗時車況正常，駕駛人林天送  
10 亦切結已會同檢測站人員進行車況確認後，並無任何車輛  
11 異常現象，有臺中市環保局柴油車排煙檢測站車輛車況點  
12 檢表（詳原審卷(一)第153頁）可稽，吳孟和對系爭車輛進  
13 行無負載急加速檢測時，3次引擎轉速分別為2490rpm、24  
14 31rpm、2438rpm，並未超過該公告規定之2730rpm，完全  
15 符合103年排煙檢測方法公告之內容，並無任何不法之行  
16 為，或有故意、過失之情事。

17 (二)上訴人雖主張系爭車輛受損與被上訴人依103年排煙檢測  
18 方法公告進行無負載急加速檢測有關，103年排煙檢測方  
19 法公告之無負載急加速檢測方法不當，並提出上訴人訴訟  
20 代理人林榮財之提案報告、研討會成果報告、柴油汽車黑  
21 煙排放不透光率檢測方法及程序修正對照表及總說明、聯  
22 合報報導影本為證（詳原審卷(一)第63至67頁、卷(二)第27至  
23 49頁）。然行政院環境保護署97年9月26日環署空字第097  
24 0073105號函說明記載：「柴油引擎工作原理為壓縮點火  
25 方式，其噴射泵之油門與調速器是作為控制輸出動力及維  
26 持引擎安全運轉之用，故執行無負載急加速試驗時，將油  
27 門急踩到底，調速器將限制引擎最大轉速，以確保引擎轉  
28 速維持在原廠設定之安全範圍內。依財團法人車輛研究測  
29 試中心之工程經驗，柴油車輛於正常狀態下，實際最大引  
30 擎轉速約高於最大額定馬力轉速百分之30範圍內」等語  
31 （詳原審卷(一)第429頁至第430頁），同署98年4月21日環

署空字第000000000號函亦同此意旨（詳原審卷(一)第431頁）。另經原審函詢行政院環境保護署有關103年排煙檢測方法公告疑義，該署以110年1月13日環署空字第0000000000號函覆記載：「(一)...故測試過程中，有轉速偏高或其他異常狀況發生，應立即放棄測試，請車主回廠檢修後再行檢驗；若車輛經進廠維修保養、確認車況符合原廠規範後，轉速仍有偏高情形，則應向車主詳細說明測試流程與相關規範，並取得車主同意後，始得進行檢驗。(二)我國柴油車輛均係自國外引進或由國外原廠授權於國內組裝，故檢測方法亦參考國外之無負載急加速不透光率試驗法制訂，且包括新車及使用中車輛均適用此方法；另依柴油引擎工作原理，當油門到底時具有最大噴油量，同時黑煙汙染排放也最高，所以無負載急加速測試方法，是將車輛檔位排入空檔，並快速踩踏油門到底，獲得噴射泵浦的最大噴油量，同時量測最大黑煙排放值，作為判定符合排氣標準之依據，此時轉速應大於最大額定馬力轉速，但取得原車輛製造廠或所屬保養廠、國外原廠國內指定代理人或所屬保養廠出具證明文件，證明最高引擎轉速逾最大額定馬力轉速百分之130或無法達到最大額定馬力轉速者，不在此限。(三)依檢測方法規定，執行無負載急加速試驗時，將油門踩到底，獲得噴射泵浦的最大噴油量，同時量測最大黑煙排放值，且調速器將限制引擎最大轉速，以確保引擎轉速維持在原廠設定之安全範圍內，即已考慮車輛引擎與渦輪增壓器之耐受度。」等語（詳原審卷(一)第412頁），堪認103年排煙檢測方法公告，係參考國外之無負載急加速不透光率試驗法制訂，且已考量柴油車輛的調速器會限制引擎最大轉速，以確保引擎轉速維持在原廠設定之安全範圍內，即已考慮車輛引擎與渦輪增壓器之耐受度，測試過程中，有轉速偏高或其他異常狀況發生，會立即放棄測試，請車主回廠檢修後再行檢驗，並無上訴人指摘檢測方法不當之情事。而上訴人提出林榮財的報告，乃行政院環

01 境保護署邀集中華民國遊覽車客運商業同業公會全國聯合  
02 會、全國老車自救會等團體，召開柴油車黑煙測試程序討  
03 論會時，出席之林榮財自行製作的報告，為其個人意見的  
04 陳述，並非由具柴油車排煙檢驗專業之公正第三人或專責  
05 機關所出具，難以此為上訴人有利之認定；且觀諸109年  
06 柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序修正對照表及  
07 總說明，有關無負載急加速檢測之內容，仍未廢除每次試  
08 驗之最高引擎轉速皆應大於最大額定馬力轉速，並不得逾  
09 最大額定馬力轉速百分之130之規定，至於將檢測次數由3  
10 次改為1次部分，則係為簡化程序、節省車主到檢時間。  
11 是上訴人主張103年排煙檢測方法公告之無負載急加速檢  
12 測方法不當，且與系爭車輛受損間有關等語，尚難採信。

13 (三)系爭車輛於107年7月9日受檢時，車齡已10年有餘，107年  
14 受檢之馬力比測值為百分之42，相較106年受檢之馬力比  
15 測值為百分之81，已顯著下降百分之39，有106、107年之  
16 柴油車黑煙排放不透光率檢驗結果表可證（詳原審卷(一)第  
17 253至255頁）。系爭車輛車況於107年受檢前已明顯下  
18 滑，其零件亦可能因長年使用、未妥善維修保養等原因而  
19 多有受損，無法排除系爭車輛渦輪增壓器內葉片碎裂、芯  
20 軸斷裂之損害，係因系爭車輛本身零件老舊所致。上訴人  
21 固提出報價單、發票、估價單各1份及照片12張（詳原審  
22 卷(一)第53至59頁），證明因系爭車輛之渦輪增壓器內葉片  
23 碎裂、芯軸斷裂，支出系爭車輛修理費23萬1263元、及受  
24 有營業損失共77萬4000元之事實，惟該照片僅能說明系爭  
25 車輛受有損壞，尚無法說明該車損與進行無負載急加速檢  
26 測間有相當因果關係；又觀諸上開報價單及發票之記載，  
27 系爭車輛送廠報價及開立發票時間，分別為107年11月16  
28 日及108年6月10日，修理費用為6萬8723元，不僅與上訴  
29 人主張被上訴人檢測系爭車輛時間107年7月9日，已逾相  
30 當時日；且報價單及發票記載之金額6萬8723元，亦與上  
31 訴人主張之修理費23萬1263元完全不符。是上開報價單、

發票、估價單及照片，均無法證明被上訴人於107年7月9日進行無負載急加速檢測時，連續3次以超過車輛引擎之最大額定轉速進行測試，有造成系爭車輛渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂之損害。而柴油車輛於正常狀態下，實際最大引擎轉速約高於最大額定馬力轉速百分之30範圍內，調速器將限制引擎最大轉速，以確保引擎轉速維持在原廠設定之安全範圍內，此機制即已考慮車輛引擎與渦輪增壓器之耐受度，業如前述，是柴油車輛進行無負載急加速檢測時，連續3次以大於最大額定馬力轉速，未逾最大額定馬力轉速百分之130進行檢測，仍屬安全範圍，並無證據證明會對系爭車輛造成損壞。再者，系爭車輛先前已進行無負載急加速檢測多年，相同之檢測方式之前並未發生車輛損壞之情形，且系爭車輛同款式同期別之其他到站檢驗車輛，於進行無負載急加速檢測過程中，同樣連續3次以超過車輛引擎之最大額定轉速進行測試，車況均仍正常，有車號000-00號及000-00號車輛資訊及107年至110年柴油車黑煙排放不透光率檢驗結果表可稽（詳原審卷(二)第167至181頁），甚至系爭車輛嗣於108至110年亦均順利通過無負載急加速檢測，108年數據2426rpm、2417rpm、2424rpm；109年數據2450rpm、2444rpm、2456rpm；110年數據2420rpm、2414rpm、2426rpm，亦均超過2100rpm，有該車之柴油車黑煙排放不透光率檢驗結果表在卷足憑（詳原審卷(二)第213至217頁），且檢測後車況亦均未見異常。是上訴人亦未能證明被上訴人於107年7月9日進行無負載急加速檢測時，連續3次以超過車輛引擎之最大額定轉速進行測試，與系爭車輛之渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂之損害，有相當因果關係存在。

（三）上訴人雖另提出瑩諮公司出具之和解書（詳原審卷(一)第51頁），主張瑩諮公司已自承系爭車輛受驗過程有疏失等語，惟瑩諮公司係欲以訴訟外和解方式尋求紛爭之解決，而和解所提方案，通常涉及權利的讓步，並非訴訟標的之

01 捨棄或認諾，亦非訴訟上的自認，尚不得以此為不利之認  
02 定，且上開和解契約終因兩造意見不一而未成立。是上訴  
03 人上開主張，亦非可採。

04 七、綜上所述，上訴人既未能證明臺中市環保局委託瑩諮公司於  
05 臺中市柴油車排煙檢測站南屯站辦理柴油車排煙檢驗，瑩諮  
06 公司僱用之檢測人員吳孟和執行無負載急加速檢測時，有何  
07 不法行為及故意、過失情事，亦無法證明系爭車輛之渦輪增  
08 壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂，與無負載急加速檢測有何相當  
09 因果關係，臺中市環保局自無國家賠償責任可言，吳孟和個  
10 人既未構成侵權行為，瑩諮公司亦無需負僱用人連帶賠償責  
11 任。是上訴人先位之訴依國賠法第2條第2項規定，請求臺中  
12 市環保局給付100萬5263元本息；及備位之訴依民法第184條  
13 第1項前段、第188條第1項前段規定，請求瑩諮公司及吳孟  
14 和連帶給付100萬5263元本息，均無理由，應予駁回。原審  
15 為上訴人敗訴之判決，經核洵無違誤。上訴意旨，指摘原判  
16 決不當，請求廢棄改判，為無理由，應予駁回。

17 八、本件事證已臻明確，上訴人雖聲請本院以上開報價單、發票  
18 及照片，囑託臺灣區汽車修理工業同業公會鑑定，以系爭車  
19 輛於107年檢測時車齡逾10年以上，馬力比測值為百分之4  
20 2，連續3次以引擎轉速分別為2490rpm、2431rpm、2438rpm  
21 等檢測，與系爭車輛渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂等損  
22 害，有無相當因果關係，因上訴人提出上開報價單、發票及  
23 照片，無從確認是否為系爭車輛於107年7月9日檢測後之送  
24 修資料及受損照片，以之為鑑定的基礎，其鑑定結果亦無從  
25 憑採，自無再行調查之必要，另兩造其餘攻擊防禦方法及舉  
26 證，經審酌於判決結果不生影響，不予論列，附此敘明。

27 九、據上論結，本件上訴為無理由，爰判決如主文。

28 中 華 民 國 110 年 12 月 29 日

29 民事第二庭 審判長法官 楊國精

30 法官 李立傑

31 法官 陳得利

01 正本係照原本作成。

02 不得上訴。

03

書記官 王譽澄

04 中 華 民 國 110 年 12 月 29 日