

臺灣臺北地方法院民事判決

105年度訴字第3366號

原告 新光產物保險股份有限公司

法定代理人 吳昕紘

訴訟代理人 林明輝律師

複代理人 許朝昇律師

被告 非凡能源科技股份有限公司

法定代理人 柯祺禾

訴訟代理人 丁福慶律師

複代理人 陳智勇律師

上列當事人間請求損害賠償事件，經本院於中華民國110年11月10日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告應給付原告新臺幣玖拾伍萬伍仟參佰肆拾參元，及自民國一百零五年九月四日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。
訴訟費用新臺幣壹萬零肆佰陸拾元由被告負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣參拾貳萬元為被告供擔保後，得假執行。但被告如以新臺幣玖拾伍萬伍仟參佰肆拾參元為原告預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

一、原告主張：訴外人新光兆豐股份有限公司花蓮分公司（下稱兆豐公司花蓮分公司）於民國104年7月17日向原告投保商業火災保險，保險期間自104年7月17日中午12時起至105年7月17日中午12時止，保險標的物為建築物（保險金額新臺幣【下同】2,877萬2,781元）、營業裝修（保險金額216萬1098元）、營業生財（保險金額225萬8,300元）、貨物（保險金額60萬元）等，總保險金額3,379萬2,179元、保險標的地址為花蓮縣○○鎮○○街00號（按即新光兆豐休閒農場，下稱兆豐農場），火險自負額為每一事故賠償金額之10%。嗣

於104年7月21日下午10時10分許，因前開保險標的內租車處第4棟停車棚（下稱系爭車棚）編號第13號停車位（下稱第13號車位，停放於該車位之電動車，下稱第13號電動車）發生火災，致燒毀多項承保標的物（此火災事故下稱系爭火災事故），經花蓮縣消防局鑑定結果認起火原因乃被告所製造因試用而裝設在兆豐公司花蓮分公司所有之電動車上之改裝鋰鐵電池模組（下稱系爭電池模組）所引起。原告於被保險人即兆豐公司花蓮分公司通知發生保險事故後，隨即委任華信保險公證人有限公司進行損害查核，經查核結果再酌以各政府機關文件、兆豐公司花蓮分公司提出損失標的原始取得憑證、殘餘物處理費用報價單等，出具公證報告書，其理算結果為本次火災賠償金額為106萬1,492元，扣除自負額10萬6,149元後，實際理賠金額為95萬5,343元，乃由原告賠付前開金額予兆豐公司花蓮分公司，原告於賠付前開金額後依法代位函催被告給付前揭金額，惟被告迄未給付，為此爰依民法第184條第1項前段、第191條之1第1項前段、消費者保護法第7條第1項、第3項前段、民法第227條第2項、保險法第53條第1項規定，代位兆豐公司花蓮分公司請求擇一判命被告給付上開金額，並聲明：被告應給付原告95萬5,343元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息，原告並願供擔保請准宣告假執行。

二、被告則抗辯：原告主張被告應就系爭火災事故負賠償責任，主要係以花蓮縣消防局之火災原因調查鑑定書（下稱系爭鑑定書）為其依據，然系爭鑑定書有瑕疵，不足以做為火災責任歸屬之認定依據：

（一）系爭鑑定書未於現場採樣送鑑定，未確實履行調查程序，其結論僅憑主觀臆測。

1. 依內政部消防署（下稱消防署）98年11月17日消署調字第09809004454號函公告之修正「火災原因調查鑑定書製作規定」（下稱系爭規定），火災原因調查鑑定書其格式包括：一、封面封底，二、目錄，三、火災原因調查鑑定書摘要，

…八、火災跡證鑑定報告，……」共十大部份。其中第三項火災原因調查鑑定書摘要應記載六個項目：(1)火災發生時間、(2)火場現場記述、(3)火災後現場勘查、(4)火災原因研判、(5)現場跡證鑑定結果、(6)結論。系爭規定開宗明義指出：「火災原因調查鑑定書以一案一冊為原則，必要項目不得疏漏」，依此規定必要項目非可由承辦人斟酌刪減。該規定除在前文將「火災跡證鑑定報告」列為主要項目第八點之外，在條文第3條之(五)再度規定「現場跡證鑑定結果：記載現場採樣跡證，經鑑定儀器設備分析比對完成之結果」。可見火災現場之跡證鑑定為必要項目，否則豈會一再規範、強調。但系爭鑑定書完全省略第8大項「火災跡證鑑定報告」，僅憑報告製作者的五官知覺主觀判斷現場起火的原因，未見有現場採樣送鑑定。而起火原因眾多，人為蓄意、用火不慎、電路電器故障短路、天災等等可能。火災鑑定書僅以「現場勘查起火戶停車棚內之燃燒後狀況並無明顯多點起火與使用促燃劑之燃燒現象」一語帶過無人為蓄意之可能，未交代認定無使用促燃劑之依據，完全係製作報告者主觀認定而非客觀採證化驗結果，令人難以信服。又系爭鑑定書完全省略火災跡證鑑定係有意省略還是無意疏忽遺漏，他人無法從書面判斷，形式上自屬有瑕疵。系爭規定是消防署制訂用以規範下級機關之行政規則，依行政程序法第159條規定有拘束下級機關之效力。花蓮縣消防局為消防署下級機關，所出具之系爭鑑定書自應符合消防署所制訂的格式內容，依序詳細記載其事實、理由，否則其調查鑑定書即有瑕疵。實則，被告之系爭電池模組所使用的電芯係向國內長利科技股份有限公司(C-LiFetechnologies, Inc.)購買，該公司的電芯取得多項國際認證即使過充仍不會起火爆炸。鑑定報告以肉眼觀察火災過後第13號電動車電池燒毀、外殼膨脹為由即認定是電池過充所致，並未就現場跡證採樣鑑定，也未向被告查證，其推測不免速斷。系爭鑑定書未能小心求證，故結論才使用「起火原因以電器因素故障(鋰鐵電池過

01 充)引燃之可能性最大」此高度不確定用語。是系爭鑑定書
02 不僅書面格式不符規定，調查範圍亦有所疏漏而有瑕疵，不
03 適合為本件判斷依據。

- 04 2. 關於火災現場採證作業，消防署特別規定「火災案件證物採
05 驗規範」（下稱系爭規範），俾消防人員採證所遵循。其中
06 第7條規定火災應採證項目包括固狀證物、油類等液狀證
07 物、電氣證物、火藥證物等4項。後3項跡證雖不見得每場火
08 災都有，但第一項「固狀證物」從其敘述內容來看，是指火
09 災後現場遺留的殘餘物而言，此由條文：「七、火場證物之
10 處理原則如下：(一)固狀證物1. 宜連同原包裝容器一併封緘送
11 驗。2. 採取地毯證物時應包括地毯碳化與未碳化部分。3. 木
12 質地板因具吸附性應予清掃及擦拭，以便發現易燃性液滲入
13 其內，燃燒後留下之較深碳化痕，所切取之地板應包括碳
14 化、未碳化及中間部分。4. 易燃性液體滲透燃燒留下之游離
15 碳及殘渣，易在周圍地面留下明顯之液體燃燒痕跡，但揮發
16 性極強之液體如酒精、乙醚等不易留下此種痕跡。可在燒痕
17 處或分隔銅條、踢腳板或磁磚接合處、裂縫、接孔，挖掘附
18 著物並採取部分之水泥塊；水泥塊之採取以向下挖掘五公分
19 深處為宜。5. 易燃性液體被倒在棉被、衣物、床鋪、沙發上
20 燃燒，會形成碳化的坑或洞，可採取吸附性較強且未完全燒
21 燬之多孔或吸水性部位。6. 於遠離起火點之處選擇相同之物
22 品採樣，以便作空白對照試驗。」條文所指固狀證物是指火
23 災現場必定會有的災後殘餘物。花蓮縣消防局出具的系爭鑑
24 定書沒有記載有將現場殘餘物採樣送請化驗，只將主觀認係
25 起火點的系爭電池模組之充電器（下稱系爭充電器）採樣帶
26 回。系爭充電器之殘餘物只是第7條規定的「電氣證物」，
27 不能代表現場其他「固狀證物」，其採樣顯有不足，與消防
28 署規定之系爭規範之意旨顯有不符。依系爭鑑定書第4頁(三)
29 之5記載：「火災調查人員經現場火流勘查、燃燒路徑痕跡及
30 清理復原，研判起火處為第4棟停車棚受火燒損之第13號車
31 輛一帶，經查該處所僅擺放電動車，且以充電器正在為駕駛

01 座椅墊下方之鋰鐵電池組充電，除此之外並沒有其他自燃物
02 質或明火等發火源條件存在。因此火調人員就現場起火處所
03 進行逐層清理、挖掘、與復原重建過程……」，既已進行挖
04 掘，為何卷證不見依系爭規範第7條第1項第4點規定之採樣
05 行為？究係不曾採樣送鑑定，還是曾採樣送鑑定而無所獲？系
06 爭鑑定書並無交代，顯有疏漏之處。

07 (二)系爭鑑定書製作人李漢龍在臺灣高等法院花蓮分院（下稱花
08 蓮高分院）關於兆豐公司花蓮分公司與被告間106年度上字
09 第17號侵權行為損害賠償事件（一審為臺灣花蓮地方法院
10 【下稱花蓮地院】105年度訴字第101號，該事件下稱另案）
11 審理中證述現場採樣的充電器經以目視分析研判為廠商提供
12 何款充電器，並在鑑定書第96頁至109頁皆有相片的記載及
13 記錄…，現場的物證是以目視去做分析比對，並由相片作為
14 記載之依據等語。嗣詢以如為電池爆炸，為何鑑定書認定的
15 爆炸起火車輛的第13號電動車的電池電芯在火災後仍整齊排
16 列，並提示鑑定書所附現場照片供其辨識，李漢龍答稱：第
17 13號電動車電芯依鑑定書裡面的照片，其外殼已呈變色膨
18 脹，依現場殘留的物證其電芯呈散裂狀態，與同車棚第12號
19 停車位（下稱第12號車位）電動車（下稱第12號電動車）電
20 芯比對完全不同等語，但依系爭鑑定書第12、13號電動車的
21 電池模組，第13號電動車因火燒毀外殼致電芯裸露，但電芯
22 仍如書本狀整齊折疊排列，並無呈散列狀態。第12號電動車
23 燒毀程度沒有第13號電動車嚴重，除電池外殼上蓋遭燒毀消
24 失，內部電池組之連結各組電芯的塑膠版、樁頭、電線等結
25 構尚屬完整，二者僅受火燒毀程度不同，沒有李漢龍所稱散
26 裂狀態，所言與照片不符。又第13號電動車如為起火點，燒
27 毀程度較別處車輛嚴重為事理之然，無法僅因第13號電動車
28 電池外殼上蓋覆版以及內部連結電芯塑膠版、樁頭、電線遭
29 到燒毀，導致電芯裸露，就認定是電池爆炸所致，若係電池
30 過充爆炸，其力道應由電池內部向外擴散，電芯不可能如書
31 本書頁般整齊排列，其鑑定意見與常理不符。另證人李漢龍

01 證稱：火災鑑識小組於104年7月22日到現場進行鑑識採樣，
02 地面進行清理後未發現有異常物品及促燃劑等痕跡殘留的情
03 形等語。經追問挖掘後是否是依目視觀察時，李漢龍稱：是
04 依現場燃燒樣態，先確認起火處的相關位置，在起火處進行
05 清理，現場未有促燃劑的燃燒樣態及所殘留的痕跡，並依現
06 場園方所提供的監視器影像，作為後續火災原因研判的參考
07 依據等語，可見除以目視方式外，未採取更仔細的採證方
08 式，就有關所質疑為何不採取系爭規範第7條第1項第4點規
09 定，可在燒痕處或分隔銅條、踢腳版、磁磚接合處等等地方
10 挖掘採樣，以確認是否有揮發性極強的液體，酒精、乙醚等
11 物品殘留，李漢龍對此一再迴避，僅陳述採樣需視具體狀況
12 而定，其採樣過程合乎相關規範等語。但易燃液體除汽油、
13 柴油、煤油等液化石油類的液體會在燃燒後留下燃燒圖痕之
14 外，酒精、乙醚之類的容易揮發的液體不易在燃燒後留下痕
15 跡，故系爭規範第7條第1項第4點特別針對揮發性極強之液
16 體如酒精、乙醚予以特別規定。花蓮縣消防局僅以肉眼辨識
17 未依照前揭採樣規範加以採證，顯過於輕忽，違反系爭規範
18 第6條第4項：「應具細心耐心，反覆勘查現場，任何鉅細痕
19 跡均需勘查採證，不可遺漏」之規定，採樣過程不確實。再
20 花蓮縣消防局鑑定判斷事證之一的監視器畫面，經詢問確認
21 其作為判斷依據的監視畫面已擷取照片附於系爭鑑定書第80
22 至83頁，李漢龍表示：這是最清楚的監視器錄影畫面，監視
23 器錄影畫面是從當日員工下班後所記載時間，約下午5時30
24 分後開始觀察，直至系爭鑑定書所記載下午9時41分26秒之
25 時間才發生異狀，這段期間沒有看到有人員進出的情形等
26 語。惟上開畫面拍攝角度是從他處往起火點拍攝，不是起火
27 點現場的攝影機畫面，且畫面模糊不清，無法清楚看到起火
28 點的情況，只能從遠處看到火光。加上李漢龍證稱：兆豐公
29 司花蓮分公司提供用以研判起火位置的監視器影像，在停車
30 場周圍有部分攝影機是故障無法運作的。可見除無起火點監
31 視器畫面外，連車棚週邊也有部分攝影機故障無法運作，監

視畫面無法完整還原火災發生狀況，難以憑藉監視畫面認定本件是電池過充爆炸引起。花蓮縣消防局在火災調查時已經先入為主排除其他可能，直接認定系爭電池模組、充電器為起火原因，此從李漢龍證稱：本件燃燒條件，第13號電動車在火災事發前為故障車輛，故障原因為何還有待查證，鑑定人僅依現場所殘留的物證進行分析、比對，鑑定的條件是在第13號電動車為故障車，其電瓶已經出現故障的情形，此部分應可進行分析，因為那顆電瓶在火災發生前發生了什麼狀況目前是不清楚的，只知道發生了故障的現象等語。但從火災發生前到兆豐公司花蓮分公司提起訴訟進行期間，並無任何證據資料顯示是第13號電動車使用電池發生故障。如兆豐公司花蓮分公司明知第13號電動車電池故障，卻不予維修仍進行充電，豈不意味兆豐公司花分司有利用電池故障造成火災的不確定故意，經詢以：到底有無人告訴是電池故障？或所回答電池故障只是推測？證人李漢龍才回答：從談話筆錄記載係指車輛故障，是否為電池故障目前沒有依據可參等語。既無證據證明系爭電池模組在火災發生前就故障，李漢龍卻證稱有此事實，顯見鑑定人一開始蒐證主觀認知如此，故僅帶回系爭電池模組、充電器(含燒毀未燒毀)加以肉眼觀察比對，而不依消防署制訂的系爭規範就現場加以採證，立場有失客觀，已影響鑑定報告之正確性。

(三)況兆豐公司花蓮分公司就其財產投有產物保險，而花蓮縣消防局之鑑定報告為「人為縱火因素」或「電器故障因素」勢必影響保險之理賠，此因「人為縱火因素」即有刑責，勢必由檢察機關查明究由何人縱火始有理賠之可能，則花蓮縣消防局是否為酒精等採樣自有其必要性，該局僅憑模糊不完整的監視畫面排除人為縱火可能，未按正常程序採樣，該鑑定報告自不足為採。至系爭鑑定書結論雖稱「起火原因以電器因素故障(鋰鐵電池過充)引燃之可能性最大」，經詢問李漢龍如何認定是「故障因素」還是「人為因素」？，李漢龍答稱：本件起火原因研判結論為使用到錯誤電壓的充電器致系

01 爭電池模組產生過充現象，此過程為電氣因素造成，故結論
02 為電器因素故障引燃的可能性最大等語。可知縱是電池故
03 障，也是人為使用不當導致故障，非單純因電池故障引發火
04 災。再對照訴外人兆豐公司花蓮分公司員工詹朕喆接受花蓮
05 縣消防局訪談時稱：起火的是住宿區(即飯店區)的車輛，住
06 宿區客人把車輛開入園區發生問題無法啟動，才把車輛停在
07 園區第13號車位。住宿區充電器為48V，與園區充電器為36V
08 的不一樣，48V車輛沒電應該拖回住宿區等語。其另於105年
09 11月7日在花蓮地院另案作證稱：兆豐公司花蓮分公司曾經
10 請被告教導員工如何區分36V、48V之充電器等語，兆豐公司
11 花蓮分公司竟發生誤用，設因此發生火災致生損害，也是該
12 公司不當使用所致，非被告提供系爭電池模組、充電器有瑕
13 疵。又依系爭鑑定書記載，受訪談人員僅詹朕喆，並未再與
14 被告確認，其採證顯不夠客觀容易受片面之詞誤導。又系爭
15 鑑定書詢問之相關人員僅有詹朕喆，然被告曾於調查過程派
16 員工李鍵到場協助調查卻未詢問該員意見，僅憑詹朕喆片面
17 說詞認定「火災原因以電器因素故障(鋰鐵電池過充可能性
18 最大」，採證顯不客觀易受誤導。因兆豐農場位於花蓮，被
19 告則位於新北市新店區，交通往返耗時，被告為免因兆豐農
20 場一遇故障即需前往排除，故於安裝電池、充電器時除教導
21 兆豐農場員工使用方法並告知簡易障礙排除，如係充電器故
22 障只需將故障充電器整具拆下更換新品接上插頭即可，並無
23 困難。且被告曾於104年4、5月後寄送新充電器供兆豐農場
24 備用。系爭車棚位於園區內，兆豐農場於園區停車棚停放
25 的是使用被告36V鋰鐵電池車，並無48V規格之充電器，使用
26 48V鋰鐵電池之電動車停放於飯店區，故48V之充電器亦裝設
27 飯店區，故48V之充電器亦裝設飯店區，二區距離500公尺以
28 上，是完全不同區域，完全無誤用可能，被告亦從未在園區
29 裝設任何48V充電器，火災現場48V充電器實非被告所裝設。
30 詹朕喆於接受消防訪談時亦稱：「第12及第13號車的位置上
31 方鋰電池充電器並無區分專供何車輛使用，上方鋰電池充電

器安裝時間大概是從103年4月左右當時為測試鋰鐵電池安裝，大概過沒多久2、3個月就壞掉，記得曾經更換過兩次最後一次時間是104年4月30日，當時知道更換了一台，位置我不清楚」，而本件火災發生於104年7月21日，距最後一次安裝已隔約3個月，若該電池不安全或是充電器安裝錯誤致過充爆炸起火，則火警早該發生，不可能遲至3個月後雙方簽約前夕才發生？故即便是系爭電池模組過充導致火災，也應是兆豐農場誤將48V充電器裝至火災現場之使用不當所致，非被告安裝的系爭電池模組、充電器有瑕疵或不當之處。況起火的第13號電動車既屬住宿區，電池規格48V，失火現場第13號車位充電器經花蓮縣消防局鑑定也是48V，對照之下規格並無不合之處，又怎會有兆豐公司花蓮分公司所稱誤用充電器可能？唯一合理解釋，就是被告安裝在兆豐公司花蓮分公司園區的是36V充電器，但該公司貪圖方便，為省去48V車輛在園區沒電還要拖回住宿區充電麻煩，逕自在第13號車位改裝被告寄給該公司備用的充電器，以便48V電動車就近在園區充電，否則該公司員工明知故障之第13號電動車電池規格是48V，與園區充電器36V規格不符，為何將規格不符電池、充電器湊在一起充電？可推認兆豐公司花蓮分公司已自行替換充電器，知道與電動車電池規格相符，才將48V電動車留在園區充電，則系爭火災事故發生自非可歸責被告。

(四)綜上，系爭鑑定書有如上瑕疵以及與另案證人證詞不符之處，另案未予詳究，逕採系爭鑑定書為被告不利認定，自不足取。並聲明：原告之訴及其假執行之聲請均駁回，如受不利判決願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、兩造不爭執之事實（詳見本院106年9月20日、110年11月10日言詞辯論筆錄及花蓮高分院判決書，本院卷二第125至126頁、第318頁、第215、216頁）：

(一)兆豐公司花蓮分公司於104年7月17日向原告投保商業火災保險，保險期間自104年7月17日中午12時起至105年7月17日中午12時止，保險標的物為建築物（保險金額2,877萬2,781

元）、營業裝修（保險金額216萬1,098元）、營業生財（保險金額225萬8,300元）、貨物（保險金額60萬元）等，總保險金額3,379萬2,179元，保險標的地址為兆豐農場，火災自負額為每一事故賠償金額10%。

(二)被告於103年4月間在兆豐公司花蓮分公司位於兆豐農場內2台紅色電動車(電壓為36伏特)裝設被告之系爭電池模組。

(三)被告於103年5月間將系爭電池模組裝設在兆豐農場1台電動車測試；於103年6月間將系爭電池模組裝設於兆豐農場4台綠色電動車(電壓為48伏特)進行測試。

(四)被告於104年2月間將系爭電池模組裝設於兆豐農場20台紅色電動車(電壓為36伏特)進行測試；於104年2月間將系爭電池模組裝設於兆豐農場10台金色（電壓為36伏特）、10台綠色（電壓為48伏特）電動車測試；於104年5月間，金色電動車（編號VIP57號）因單顆電瓶電壓異常過高，由被告至兆豐農場拆除裝設於該台電動車之問題電池模組帶回。

(五)兆豐公司花蓮分公司與被告間就系爭電池模組裝設於兆豐農場電動車部分，未為任何書面契約之簽訂。

(六)104年7月21日下午10時10分許發生，其中一輛裝設有被告系爭電池模組之電動車起火燃燒，致發生火警即系爭火災事故。

(七)系爭火災事故經花蓮縣消防局火災原因調查鑑定書研判結論記載「起火原因以電氣因素故障(鋰鐵電池過充)引燃之可能性最大」，有被告提出之花蓮縣消防局系爭鑑定書影本可參（見本院卷一第193至135頁）。

(八)因系爭火災事故，財政部臺北國稅局中正分局（下稱臺北國稅局）准予兆豐司花蓮分公司核備所受之財物損失金額為：固定資產及設備報廢金額164萬1,182元，原物料商品報廢金額為：89萬1,419元，合計253萬2,601元。原告已賠付兆豐公司花蓮分公司95萬5,343元。

四、原告主張其於104年7月17日承保兆豐公司花蓮分公司就兆豐農場內相關建築物（保險金額2,877萬2,781元）、營業裝修

（保險金額216萬1,098元）、營業生財（保險金額225萬8,300元）、貨物（保險金額60萬元）等，總保險金額3,379萬2,179元之火災保險，嗣於104年7月21日下午10時10分許之保險期間內，因被告所製造基於試用而裝設在兆豐公司花蓮分公司所有之電動車上之系爭電池模組引燃致發生系爭火災事故，經理算結果賠償金額為106萬1,492元，扣除自負額10萬6,149元後，實際理賠95萬5,343元。爰依保險法第53條規定代位請求被告賠付上開已理賠金額等語，被告就原告主張兆豐公司花蓮分公司投保火災保險、系爭火災事故之發生及原告已賠付兆豐公司花蓮分公司款項等情均不爭執，然否認系爭火災事故之發生係因其所製造之系爭電池模組所造成，本件主要爭點為：（一）系爭火災事故是否係因被告所提供之系爭電池模組於充電時起火燃燒所致？如是，被告是否應負賠償責任？（二）如被告就系爭火災事故應負賠償責任，賠償金額為何？茲就兩造上開爭執分敘如下：

（一）系爭火災事故係因被告所提供之系爭電池模組於充電時起火燃燒所致，且係可歸責被告，被告應負賠償責任：

1. 系爭火災事故於104年7月21日下午10時10分許發生後，經花蓮縣消防局完成救災，於翌日即22日8時起派員進入火災現場調查起火處及研判起火原因，發現：「……（四）起火原因研判：1. 現場勘查起火戶停車棚內之燃燒後狀況並無明顯多點起火與使用促燃劑之燃燒現象，在起火當時該農場離下午營業結束時間已有4個小時，起火位置位於農場內，進出該處皆有監視設備監控且農場內設有24小時之保全警衛，經查看火災發生前錄影紀錄，未發現有人員異常進入及保全設備被啟動情形，故本案排除有外人進入該戶縱火之可能性。2. 現場勘查第4棟停車棚受火燒損編號第13號車輛位置一帶，經清理後未發現有擺放烹調爐具等器物，且該處為專供電動車輛停放使用，故本案排除有因煮食不慎引起火災之可能性。3. 現場勘查第4棟停車棚受火燒損編號第13號車輛位置一帶，經清理後未發現有香爐及神龕等器具物品，且該處為專

01 供電動車輛停放使用，故本案排除有因祭祀不慎引起火災之
02 可能性。4. 現場勘查第4棟停車棚受火燒損編號第13號車輛
03 位置一帶，該處及周圍經清理後並未發現有煙蒂、煙灰缸、
04 蠟燭、精油及垃圾桶遺留之情形，另據該區域電動車維修人
05 員詹朕喆談話筆錄所載：『21日當天我是最後一位離開，離
06 開時間是下午5時33分左右。』，本案起火時間為晚間10點
07 多，離最後一位離開已逾4個小時且該空間為開放空間，地
08 面為水泥鋪面，其因微小火源起火之可能性很低，故本案排
09 除上述處所因故遺留火種(煙蒂)、使用蠟燭或精油不慎引火
10 之可能性。5. 火災調查人員經現場火流勘查、燃燒路徑痕跡
11 及清理復原，研判起火處為第4棟停車棚受火燒損之編號第1
12 3號車輛一帶，經查該處所僅擺放電動車，且以充電器正在
13 為駕駛座椅墊下方之鋰鐵電池組充電，除此之外並沒有其他
14 自燃物質或明火等發火源條件存在。因此，火調人員就現場
15 起火處所進行逐層清理、挖掘與復原重建，過程發現鋰鐵電
16 池組呈現嚴重燒燬，內部電池芯呈現散開現象，部分電池芯
17 極板銅片亦有破損燒裂痕跡，電池組金屬外殼亦有膨脹裂開
18 情形，顯然鋰鐵電池組可能出現內部故障燃燒與爆裂之現
19 象，故本案針對現場電動車之鋰鐵電池組內部結構及周邊充
20 電設備進行比對與分析。(1)檢視火災發生前車輛使用及充電
21 情形：據新光兆豐農場租車處電動車維修人員詹朕喆談話筆
22 錄所載：『21日當天我是最後一位離開，離開時間是下午5
23 時33分左右，我離開前只有將維修區域的電源關閉，電動車
24 停車棚內電動車平常都是夜間在做充電的作業模式』、『鋰
25 鐵電池充電器在屋頂橫樑下方，用電源線往下拉，車子充電
26 插孔位置在電動車右後座位下方』、『一般車輛充飽時充電
27 器皆會自動跳停，但充電的電源線皆插在車上』、『編號第
28 13號車輛為我們公司編號95號車，該車配置3顆電池為廠商
29 安裝的，一顆20A，3顆合計60A，電壓依廠商提供的資料，
30 單顆為13.2V，我們電動車的鉛酸電池單顆標準大概是225
31 A、單顆電壓為6V，一般配置6顆為串聯使用，火災發生前該

車是飯店區客人將車開入園區，因在園區內發生問題無法啟動，被現場工作人員先行拖回第4棟車棚並停放車棚外，當時初步檢查為沒有電，所以將該車推入車棚車頭朝內，並用設置在橫樑下方的鋰鐵電池充電器為該車進行充電作業』、
『編號第12號車輛為工作使用拖車，因需要較大馬力，該車安裝有5顆電瓶，計100A，輸出電壓為36V，該車目前使用正常』、『從去年4月、6月、今年2月及4月分批裝了47台，保護裝置我只知道住宿區綠色48V的車及金色的車，內部在電瓶與電燈間配線有降壓器是48V轉12V供大燈使用，但充電器到電瓶間是沒有看到其他外接保護裝置，充電器裝置皆是非凡公司所安裝』、『鋰鐵電池車輛在現場充電器可交叉使用，車輛未固定停放於固定之位置進行充電』、『編號第12號工作拖車沒有固定停放位置，就現場編號第12、第13兩個位置都曾停放過，並使用上方鋰鐵電池充電器進行充電作業』、『編號第12號及第13號車的位置上方鋰鐵電池充電器並無區分專供何車輛使用』、『第12號及第13號車位置只供36V車充電使用，48V鋰鐵電池的車是無法在園區內充電，園區裡面鋰鐵電池充電器只有36V的，沒有安裝48V鋰鐵電池的充電器，48V鋰鐵電池的車在園區內沒電都需要拖回飯店區充電，鋰鐵電池的充電器安裝我們維修人員都不干涉，都是非凡公司人員安裝』，依以上關係人所陳述，受火燒損之編號第13號車，在火災發生前是處於停放於車棚內充電中之狀態，該車經查為原公司編號第95號車(外觀為金色)內部配置3顆鋰鐵電池組，輸出電壓為36V，在第4棟停車棚編號第12號及第13號車的位置上方鋰鐵電池充電器並無區分專供何車輛使用，但僅供36V車充電使用。另園區人員說明使用48V鋰鐵電池車輛是無法在園區內充電，園區裡面鋰鐵電池只有36V的充電器，沒有安裝48V鋰鐵電池的充電器，且充電器與電瓶間是沒有看到其他外接保護裝置。(2)勘查現場未受火燒損車輛內部鋰鐵電池結構及組裝情形：據火災概要7所述，現場鋰鐵電池有兩款分別為藍色及黑色，外觀材質除頂蓋為塑

膠材質，瓶身及底部皆為鐵殼材質，頂蓋與瓶身相接處，四個面皆有螺絲固定並有使用黏著劑黏合情形，經使用三用電錶量測，藍色鋰鐵電池組內部電池芯單顆為3.3V，內部為12顆串聯，整組鋰鐵電池約為40.2V及20A；黑色鋰鐵電池組，內部電池芯單顆為3.3V，電池芯為先4顆串聯後再並聯，整組鋰鐵電池約為13.2V及80A；另現場車輛電池組裝分別有3、4、5顆之分別，經分析藍色鋰鐵電池組單顆約為40.2V，使用上為並聯方式，以使電壓不變維持在36V輸出之額定電壓的1.2倍範圍值內，黑色鋰鐵電池組單顆約為13.2V，使用上為串聯方式，電壓以相加方式，當3顆串聯為供36V車輛使用、4顆串聯為供48V車輛使用，本案現場編號第12號車使用5顆鋰鐵電池，應為藍色鋰鐵電池組單顆約40.2V採並聯方式，輸出電壓在36V之額定電壓的1.2倍範圍值內，編號第13號車使用3顆鋰鐵電池，應為黑色鋰鐵電池組單顆約13.2V採串聯方式，輸出電壓也在36V之額定電壓的1.2倍範圍值內，故現場編號第12、13號車輛皆為使用電壓36V之車輛。(3)勘查現場鋰鐵電池充電器內部結構並與編號第12、13受火燒損鋰鐵電池充電器做比對：據火災概要8至10所述，農場園區及飯店區電動車停車棚內使用之鋰鐵電池充電器計有3種不一樣外觀之款式，以顏色區分有銀色、黑色及紅色，檢視銀色鋰鐵電池充電器，外觀廠牌有MW標示字樣，底部標籤輸出電壓OUTPUT：為57.6V；黑色鋰鐵電池充電器，外觀廠牌有QET標示字樣，底部標籤輸出電壓OUTPUT：為36V；紅色鋰鐵電池充電器，外觀廠牌有Intelligent標示字樣，標籤輸出電壓OUTPUT：為36V。以上三組鋰鐵電池充電器內部配置情形皆不相同，但與車輛相接之充電接頭，皆為同款樣式之接頭。將現場所採證之編號第13號車所使用之充電器與銀色鋰鐵充電器比對，電源輸入端側板外觀樣式相符、電源輸出端側板外觀樣式相符、內部零組件配置樣式相符；第13號車所使用之充電器與黑色及紅色充電器在外觀及內部零組件配置樣式皆不相符。第12號車所使用之鋰鐵充電器，輸出端側板

經檢視與黑色鋰鐵充電器相符，與銀色及紅色在外觀配置不相符。經比對後確認編號第13號車所使用之充電器為銀色充電器(外觀廠牌有MW標示字樣)，該款輸出電壓OUTPUT：為57.6V，編號第12號車所使用之充電器為黑色充電器(外觀廠牌有QET標示字樣)輸出電壓OUTPUT：為36V。(4)充電方式與異常風險：電池的終止充電電壓(也叫做限制電壓)為額定電壓的1.2倍，故36V的電池終止充電電壓是 $36V \times 1.2 = 43.2V$ ，所以36V電池組之車輛要進行充電時，最大的充電電壓為43.2V；48V的電池終止充電電壓是 $48V \times 1.2 = 57.6V$ ，所以48V電池組之車輛要進行充電時，最大的充電電壓為57.6V。故使用電壓標示為36V(or 43.2V)輸出之充電器為36V的車充電，當電瓶被充飽後電壓接近額定電壓的1.2倍時(即為43.2V)，該充電器即會自動跳脫停止充電。若使用電壓標示為48V(or 57.6V)輸出的充電器為48V的車充電，當電瓶被充飽後電壓接近額定電壓的1.2倍(57.6V)時，該充電器即會自動跳脫停止充電。若使用電壓標示為36V(or 43.2V)輸出之充電器為48V的車充電，當充電器感應電瓶電壓達到36~43.2V之設定終止充電值時即停止充電，實際上電瓶還在初期充電階段就被迫停止，充電結果往往呈現無法充電狀態。若使用電壓標示為48V(or 57.6V)輸出之充電器為36V的電瓶充電，即便當電瓶內部電壓已達36V額定電壓的1.2倍之43.2V理論充飽狀態，但因充電器感應尚未達到48~57.6V的設定終止充電電壓值，充電器仍會持續輸出電力為電瓶充電，其充電結果往往造成電瓶出現過充現象。故以現場編號第13號車所使用之銀色充電器(外觀廠牌有MW標示字樣、輸出電壓為57.6V)僅能為使用電壓48V之車輛充電使用，該銀色充電器如用來為36V之車輛充電，則會產生電池過充反應。(5)電池組受燒後之狀態及監視錄影分析：第13號車使用電池組，外殼材質封裝方式為密閉無開口狀，內部為鋰鐵離子電池芯所組成，因該電池組金屬外殼出現爆裂現象、電池芯組外殼燒熔呈現內部極板散裂狀態，電池芯極板銅片亦有破損痕跡，其與12號車

01 鋰鐵電池燃燒後狀態互相比較，顯示13號車輛電池組之電池
02 芯已明顯出現內部燃燒與爆裂的現象，此現象與電池過充可
03 能引發的內部過溫、膨脹、爆炸與燃燒現象相似，此景情況
04 與監視器拍攝到畫面(在第4棟停車棚西南側有突然發生疑似
05 爆炸之現象，時間約僅出現1秒鐘，沒多久火勢先變小後才
06 逐漸擴大)之瞬間氣爆內容情形相符。不排除係因電池芯組
07 內電解液等材料裂解而產生易燃氣體，當電池外殼因壓力鼓
08 脹破裂並與空氣中氧反應下便產生引燃或爆炸而致生異常之
09 情形。(6)綜合研判：經由前述現場燃燒後痕跡研判，最先受
10 燒處所位於編號第13號車一帶，現場監視器畫面亦顯示最先
11 異常爆出火光的位置也位於該處。因此火調人員就該位置進
12 行調查蒐證，在起火處附近清理過程發現該車輛原為封閉狀
13 態之電池芯組已呈現爆裂散開現象，電池芯極板銅片有明顯
14 破損燒裂痕跡，其電池組外殼金屬也有膨脹裂開之情形，以
15 上現象說明電池組極有可能內部出現高溫燃燒及易燃性電解
16 液揮發膨脹、爆炸的情形。另現場發現農場園區使用輸出電
17 壓為48V(or57.6V)之充電器替13號車輛36V之鋰電池組進行
18 充電(農場園區人員說明該處僅有36V的充電器)，長時間充
19 電下致鋰鐵電池處於危險過充環境，確實會促使電池芯內產
20 生高溫、裂解與膨脹破裂之情形(此現象亦可由現場證物狀
21 況得到佐證)，而其電解液裂解揮發之可燃性氣體在壓力宣
22 洩後與空氣混合進入燃燒爆炸範圍，進而瞬間產生引燃之爆
23 炸現象(此爆炸現象可從監視器影像中得到佐證)，故本案依
24 據物證燃燒後樣態、錯誤使用充電器之事實及監視影像之燃
25 燒現象佐證，研判起火原因以電氣因素(鋰鐵電池過充)引燃
26 之可能性最大。(五)結論：104年7月21日22時10分花蓮縣○○
27 鎮○○街00號(新光兆豐休閒農場)租車處停車棚火災案，依
28 火災出動觀察紀錄記載、關係人陳述、現場勘查情形、燃燒
29 後火流方向、證物燃燒殘跡與監視器錄影等資料綜合研判，
30 起火戶為花蓮縣○○鎮○○街00號(新光兆豐休閒農場)，起
31 火處在該址農場內租車處第4棟停車棚受火燒損之編號第13

01 號車位置，起火原因以電氣因素故障(鋰鐵電池過充)引燃之
02 可能性最大」等情，有該局所製作之系爭鑑定書影本可稽
03 (見本卷一第391至559頁)，本院認花蓮縣消防局既於完成
04 救災後第一時間即派員至系爭火災事故現場勘查，並就現場
05 跡證及相關人員之陳述，而排除外人進入縱火、煮食、祭
06 祀、遺留火種(煙蒂)、使用蠟燭或精油等情況不慎引起火災
07 之可能性，並參酌電動車維修人員談話紀錄有關係爭電池模
08 組充電情形，及勘查未受火燒損車輛內部鋰鐵電池結構及組
09 裝情形、現場充電器內部結構並比對受火燒損之系爭充電器
10 做比對，並就系爭電池模組受燒後狀態及監視錄影分析，觀
11 察到第13號電動車電池模組之電池芯已明顯出現內部燃燒與
12 爆裂的現象，該現象與電池過充可能引發的內部過溫、膨
13 脹、爆炸與燃燒現象相似，且與監視器拍攝到畫面(在系爭
14 車棚西南側有突然發生疑似爆炸之現象，時間約僅出現1秒
15 鐘，沒多久火勢先變小後才逐漸擴大)之瞬間氣爆內容情形
16 相符，所為研判起火處為第13號車位，起火原因為系爭電池
17 模組過充之電氣因素故障引燃等結論，所為專業意見鑑定結
18 果，應屬可採。

19 2. 被告雖抗辯系爭鑑定書有瑕疵，不足作為火災責任歸屬認定
20 依據云云。經查：

21 (1)消防署規定之系爭規定前文，雖規定「火災案件分為A1類、
22 A2類及A3類等三類，依火災原因調查鑑定書分級列管實施規
23 定貳、製作規定辦理，以一案一冊為原則，必要項目不得疏
24 漏，語意應具體明確合乎邏輯，尺寸大小(A4白紙)、目錄
25 順序、標題文字等均要同一標準，以建立火災原因調查鑑定
26 結果構成及格式之一致性」，然並未規範何謂「必要項
27 目」。而「壹、火災原因調查鑑定書內容包括：一、封面封
28 底，二、目錄，三、火災原因調查鑑定書摘要，四、火災現
29 場勘察人員簽到表，五、火災現場勘察紀錄及原因研判，
30 六、火災出動觀察紀錄，七、談話筆錄，八、火災跡證鑑定
31 報告，九、火災現場平面及物品配置圖，十、火災現場照相

資料十大部份」乃是規範「火災原因調查鑑定書」之「內容」，依其清楚明白之文義，並非所謂「必要項目」。且「八、火災跡證鑑定報告」之內容為「將火災現場採取之跡證經封存程序後，攜回實驗室以科學儀器分析其成份或發現其現象所為記載。其主要內容為編號、鑑定單位、送驗日期、鑑定日期、證物採樣地點（註明照片編號）、證物式樣、鑑定事項、鑑定方法（說明使用儀器名稱、規格與分析條件）、鑑定結果與製表日期等」，亦即倘若在火災現場有採取跡證，火災跡證鑑定報告內容應為上開記載。而「三、火災原因調查鑑定書摘要」項目雖包含「(五)現場跡證鑑定結果，記載現場採樣跡證，經鑑定儀器設備分析比對之結果」，亦無非將「八、火災跡證鑑定報告」之內容予以摘要，以利查閱者初閱即可在最短時間內瞭解案情大概與結論。當非賦予火災現場勘查人員無論如何均應在火災現場採取跡證，亦非無論如何均應記載火災跡證鑑定結果，始符合所謂的「格式」，被告以前文將「八、火災跡證鑑定報告」列為「主要項目」，將「三、火災原因調查鑑定書摘要」項目中規定「(五)現場跡證鑑定結果，記載現場採樣跡證，經鑑定儀器設備分析比對之結果。」強作解釋火災現場之跡證鑑定為「必要項目」，非無曲解文義及規範結構。

(2)又依花蓮高分院於另案向消防署及花蓮縣消防局詢問系爭規定之格式、採取現場跡證、系爭鑑定書是否符合前開規定、系爭規範等相關問題，經前開機關回覆如下：

①消防署以107年1月12日消署調字第1070000198號函回覆結果為：系爭規定係為規範建立火災原因調查鑑定結果構成及格式之一致性，惟鑑定書之格式製作並不影響鑑定書火災原因研判結果之客觀性及正確性。火災現場證物之採集，須經現場清理及復原重建之後，再由火災調查人員研判起火處附近及相關位置採證，以佐證起火原因之研判，不同火災案件之發生情形、肇因均有所不同，故非每一火災現場均有固狀、液狀、電器及火藥證物存在，證物之採集及相關鑑定報告之

01 檢附得依個案實際調查鑑定情形記載。系爭鑑定書尚符系爭
02 規定及系爭規範要求等語（見花蓮高分院卷二第13頁）。

- 03 ②花蓮縣消防局以107年1月12日花消調字第1070000320號函回
04 覆結果為：A. 火災現場跡證之採集需以燃燒狀況、起火處位
05 置研判及可能起火原因分析結果作為依據，並非將現場燃燒
06 後的物體（固狀證物、油類等液態證物、電器證物、火藥證
07 物或其他類證物）均蒐集送驗，而後將所有鑑定結果作為火
08 災原因研判之準則，其倒果為因的推論違反論證因果關係之
09 邏輯。因此，跡證是據可能起火原因之確認或排除目的而採
10 集，本案依燃燒型態、起火處及可能起火原因採集電動車之
11 充電器及電池作為研判結果之跡證。B. 各類火災案之證物採
12 集有其不同的佐證意義，其中採證物品如僅需以肉眼及簡單
13 比對方式辨識其物品種類（如煙頭、打火機、各類電器或鞭
14 炮等）、異常損壞（如容器爆裂、機板燒穿等）或使用動作
15 情形（如瓦斯爐開關、電器開關等）者，則僅需保存屆時供
16 訴訟參佐，但如需以儀器解析是否有特殊殘留物（如化學跡
17 證或火藥等），及電路導線質變原因（判別電線之熱熔痕或
18 短路痕），則需依系爭規範進行蒐集、封裝及送驗。以本案
19 為例，火災現場的監視紀錄已說明火災初期發生的燃燒狀況
20 及位置，其中影像顯示燃燒時間21：41：26的火光爆炸後開
21 始，且爆炸發生後火光也在一秒後瞬間縮小剩一火點，此現
22 象說明火災是爆炸後所造成。就爆炸型態而言，如為可燃性
23 氣體爆炸模式，進入爆炸濃度範圍之可燃性氣體被引燃後會
24 形成火光瞬間外擴的爆炸現象，且可燃性氣體會於空氣中瞬
25 間燃燒殆盡，最後僅有持續產生可燃性氣體的位置會有火
26 光。如為可燃性液體潑灑或丟擲汽油彈的引燃方式，其瞬間
27 爆炸之火光外擴現象較不明顯，僅有可燃性液體散落地面的
28 快速引燃現象，且燃燒範圍不會瞬間縮小，火光會持續數十
29 秒直到散落地面的可燃性液體燃燒殆盡。如為火藥式的爆
30 炸，其不會有明顯的火光（除為煙火類添加特殊金屬粉末的
31 火藥），且其爆炸瞬間強大威力會於屋頂及附近鐵皮牆面留

01 下明顯衝撞痕跡，但現場無此特徵。由上說明，本案可清楚
02 分辨其爆炸型態為可燃性氣體爆炸模式，故排除可燃性液體
03 及火藥的爆炸或燃燒可能，因此無進行化學跡證或火藥殘留
04 之固狀證物、油類等液態證物及火藥證物採集工作。此外，
05 依據監視錄影影像紀錄及火流研判，在起火車輛的電池組上
06 亦發現電池金屬容器出現容器外擴爆炸現象，明確說明爆炸
07 現象確實源自電池，更加佐證上述的爆炸燃燒型態研判無
08 誤，至於電池模組為何會產生可燃性氣體，請參閱系爭鑑定
09 書第27頁起火原因研判章節。C. 火調人員針對起火處逐層的
10 清理、挖掘是為了確認該處燃燒的順序（由殘留物掉落的先
11 後順序研判何處先燒）、檢查異常物品或證物的殘留及地面
12 是否有促燃劑燃燒的痕跡等，將燃燒殘留物復原是為了驗證
13 或分析起火處之火流方向及可能引火之物品與火場的相對關
14 係，最後將以上資訊綜合彙整研判更精準的起火位置及可能
15 發火源，並非為了採樣（固態證物），而火場證物之採樣僅
16 為鞏固起火原因研判斷述之佐證等語（見花蓮高分院卷二第
17 9、10頁）。

18 (3)系爭規定之發布機關即消防署，既已說明鑑定書之格式製作
19 並不影響鑑定書火災原因研判結果之客觀性及正確性，跡證
20 之採集及相關鑑定報告之檢附，得依個案實際調查鑑定情形
21 記載，且系爭鑑定書符合前開規定。被告並非制定該規定之
22 機關，且無消防專業，徒憑己意任意解讀系爭規定，其上開
23 抗辯，自非可取。

24 (4)又本件復經花蓮高分院訊問花蓮縣消防局有關火災之鑑識人
25 員李漢龍到庭作證，已說明其係臺灣警察專科學校消防安全
26 科，自87年起即擔任消防工作，曾受過消防署火災調查專業
27 講習課程結訓，每年亦參加消防署火災調查在職人員課程的
28 職業複訓，擔任火場調查工作已有10年，並曾就電池過充有
29 過火場鑑識經驗之案例，且系爭鑑定書之火災原因調查非伊
30 一人完成，係花蓮縣消防局火災調查小組所有成員共同研判
31 及分析，由伊主筆，參與鑑定人員有火災調查小組成員彭明

01 德、李漢龍及廖志航，其等亦均到過現場，彭明德有電力、
02 電器、電池之背景，廖志航為一般的火災調查員背景，其等
03 每年或之前相關受訓的這些課程，都有包含電氣因素造成火
04 災的相關訓練。調查科人員於105年7月22日上午約8時30分
05 到達火災現場，做現場起火處、起火戶、起火原因勘查，依
06 現場火流先研判出起火戶、起火處相關位置，再從起火處位
07 置進行挖掘及周邊殘留物品的燃燒情形研判可能的起火原
08 因，現場採證的過程約在7月22日之下午，有發現可能起火
09 原因的燃燒物，並攜回實驗室做分析。於同年月25日勘察係
10 為再次確認現場的火流，及研判的燃燒物之確認。依現場燃
11 燒樣態，所攜回起火原因的燃燒物及有可能為起火原因的燃
12 燒物為現場電動車所使用的充電器，在火災後有請電動車廠
13 商提供現場電動車充電器的樣品供比對，系爭鑑定書僅記載
14 跡證鑑定結果（系爭鑑定書第9頁），鑑定過程及分析於系
15 爭鑑定書第21頁第8至10點有相關記錄。有關現場起火電器
16 產品攜回與未燒的樣品進行比對以分析研判可能起火原因，
17 此部分依火災現場的燃燒狀況先分析火流的燃燒方向，研判
18 起火處，再依起火處殘留物證來研判起火原因，在研判起火
19 原因前，要進行各項起火可能因子排除，若為電器產品之火
20 災，需依產品的類型進行後續的鑑析，有部分燃燒的電器產
21 品是可以目視來做比對，並用相片作成記錄。目視及比對僅
22 是火災原因研判的其中一環，火災原因的研判還是需要現場
23 的燃燒後狀況、人員的使用情形、器材的運作情形來做綜合
24 的分析及研判。經勘察被告所提供的充電器，與現場所攜回
25 起火原因之燃燒物進行比對，為先確認燃燒後的充電器的牌
26 及樣式，以供後續火災原因分析比對使用。現場採樣的充電
27 器經以目視分析研判為廠商所提供何款充電器，系爭鑑定書
28 第96至109頁有相片記載及記錄。有關電池部分也有攜回實
29 驗室作分析。依未燒損的電動車所殘留電池發現有兩款樣
30 式，在實驗室內拆解電池外殼，使用電錶量測電池電壓及觀
31 察電池內部的串並聯情形，供現場火災原因分析的研判，系

01 爭鑑定書第14、15頁及相片編號31至48有記載第12、13電動
02 車電瓶（按即系爭電池模組）的燒損狀，依燒損狀情形作為
03 火災原因分析研判依據。第13號電動車電芯依系爭鑑定書所
04 附照片，外殼已呈變色膨脹，依現場殘留的物證其電芯呈散
05 裂狀態，與第12號電動車電芯比對完全不同。一般情形易燃
06 物或是易揮發物引起的火災狀況及電氣引發的火災狀況會依
07 條件不同而有不同樣態，以本件來看，若現場是易燃物、易
08 揮發物所引發的火災，其初期燃燒情形以監視器的影像記錄
09 應為火光由小到大的燃燒現象；若以鋰鐵電池所引起的電氣
10 火災，以此案由電池內部的易燃性氣體膨脹爆炸的燃燒現
11 象，與監視器影片中為火光起燃後又瞬間消失的燃燒狀況相
12 符。現場殘留的固狀證物為燃燒後的充電器、電池等相關物
13 品。依現場的燃燒樣態，與易燃性、易揮發液體的燃燒情形
14 不同，現場勘察時，在起火處周遭，未發現有裝易燃性揮發
15 液體的容器。起火處有進行逐層清理、挖掘及復原，請參系
16 爭鑑定書第74、75頁，照片49至52。又依現場起火處所研判
17 的位置，經清理後未發現有易燃性等揮發液體的燃燒現象。
18 火災現場的挖掘是依現場燃燒後的火流狀況，本案現場有針
19 對電動車地面的燃燒情形進行勘察，在地面未有特殊的燃燒
20 現象，此特殊燃燒現象係指有液態證物等潑灑的燃燒情形。
21 地面進行清理以後未發現有異常物品及促燃劑等痕跡殘留的
22 情形。依現場燃燒樣態，先確認起火處的相關位置，在起火
23 處進行清理，現場未有促燃劑的燃燒樣態及所殘留的痕跡，
24 並依現場兆豐農場所提供的監視器影像記錄，作為後續火災
25 原因研判的參考依據。火災現場證物的採集需經現場清理及
26 復原的重建之後，由調查人員研判起火處附近及相關位置進
27 行採證，以佐證起火原因的研判，不同火災案件的發生其肇
28 因均會有所不同，並不是每個火災現場都均有固態液狀的證
29 物存在，火災現場證物的採集仍須依現場的燃燒樣態、火流
30 的分析綜合做研判，並將相關紀錄作成記載。本案調查人員
31 依消防署規範相關規定進行現場的採證、勘察、火流的研

01 判，及做最後的火災原因分析，其鑑定書及紀錄的製作規
02 定、採樣規範均符合相關製作規定。另監視器錄影畫面是從
03 當日員工下班後所記載之時間，約下午5時30分後開始觀
04 察，直至鑑定書所記載下午9時41分26秒之時間才發生異
05 狀。監視器畫面沒有看到有人員進出的情形。依現場勘察過
06 程，其兆豐農場提供研判起火位置的監視器影像，依兆豐農
07 場員工的筆錄有記載，在停車場周圍有部分攝影機是故障無
08 法運作的。本案起火原因研判結論為使用到錯誤電壓的充電
09 器，而致使鋰鐵電池產生過充的現象，此過程為電氣因素所
10 造成，故結論為電器因素故障引燃的可能性最大。系爭鑑定
11 書第37頁兆豐公司員工談話筆錄最後一行，有詢問第13號電
12 動車火災前發生故障的情形。是否能還原當時車輛的相關樣
13 態，是伊訴求的重點。從談話筆錄記載，係指車輛故障，是
14 否為電池模組故障，目前沒有依據可參考。以本案的燃燒條
15 件，第13號電動車在火災事發前為故障車輛，故障原因為何
16 還有待查證，鑑定人僅依現場所殘留的物證進行分析、比
17 對，鑑定的條件是在第13號電動車為故障車，其電池已經出
18 現故障的情形，此部分應可進行分析。燃燒過後的電池依現
19 在的情形是不能分析其故障原因，因為那顆電池在火災發生
20 前發生了什麼狀況目前是不清楚的，只知道發生了故障的現
21 象。（問：你剛才有提到如果有現場火災的條件的話，你是
22 不排除可以送專業機構的可能性，所謂現場火災的條件所指
23 為何？）首先必須還原第13號電動車故障前、故障時電池當
24 時的情形，此部分若條件相同較有參考性。但現場的物證故
25 障時的狀態已受火燒燬，目前殘存的物證已受勘察時有移動
26 的現象。意即現在送其他的機構鑑定也沒有用等語（見花蓮
27 高分院卷二第158至165頁），已就鑑定小組成員之專業知
28 識背景、跡證鑑定過程、充電器及電池之鑑定過程及結果、
29 易燃物或是易揮發物與電氣引發火災燃燒狀態之說明，並說
30 明本案未發現液態證物等燃燒情形，亦未發現有異常物品及
31 促燃劑潑灑的燃燒情形及就監視器錄影畫面觀察情形等說明

01 綦詳。被告雖辯稱：第13號電動車如為起火點，燒毀程度應
02 較別處車輛嚴重為事理之然，無法僅因第13號電動車電池外
03 殼上蓋覆版以及內部連結電芯塑膠版、樁頭、電線遭到燒
04 毀，導致電芯裸露，就認定是電池爆炸所致，若電池過充爆
05 炸，力道應由電池內部向外擴散，電芯不可能如書本之書頁
06 般整齊排列，鑑定書意見與常理不符云云，然參酌系爭鑑定
07 書所附系爭電池模組照片，其中第12號電動車電池模組配有
08 5顆電池，上半部蓋板受火燒失，內部電池芯受火燒損出現
09 外殼局部熱熔現像，越往南側串接結構燒損越明顯，內部電
10 池芯受火燒損出現局部膨脹變形，但未出現爆開極板裸露現
11 象，容器本體及內部電池芯均出現明顯膨脹現象（見花院卷
12 第171至173頁）；至第13號電動車則配3顆電池，上半部蓋
13 板受火燒失，電池模組金屬外殼均呈現膨脹情形，該3顆電
14 池經逐一檢視，各該電池內部電池芯呈現外殼燒熔、內部極
15 板膨脹分離狀態，且第13號電動車電池模組瓶身及底部皆係
16 無縫鐵殼材質，瓶身轉折處出現多處向外爆裂痕及膨脹狀況
17 （見花院卷第174至179頁），與第12號電動車電池模組火燒
18 後外觀明顯不同，顯見系爭鑑定書所為上開鑑定，自屬有
19 據，是被告所為系爭鑑定報告有瑕疵之抗辯，並無足取。

20 3. 原告主張被告應依民法第191條之1第1項規定負賠償責任，
21 為有理由：

22 (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
23 害，負賠償責任。但其對於商品之生產、製造或加工、設計
24 並無欠缺或其損害非因該項欠缺所致或於防止損害之發生，
25 已盡相當之注意者，不在此限。」、「前項所稱商品製造
26 人，謂商品之生產、製造、加工業者。其在商品上附加標章
27 或其他文字、符號，足以表彰係其自己所生產、製造、加工
28 者，視為商品製造人。」、「商品之生產、製造或加工、設
29 計，與其說明書或廣告內容不符者，視為有欠缺。」、「商
30 品輸入業者，應與商品製造人負同一之責任。」民法第191
31 條之1定有明文。又受害人依民法第191條之1規定請求商品

輸入業者與商品製造人負同一之賠償責任，固無庸證明商品之生產、製造或加工、設計有欠缺，及其損害之發生與該商品之欠缺有因果關係，以保護消費者之利益（最高法院93年度台上字第989號判決意旨參照）。惟受害人依民法第191條之1第1項規定請求商品製造人負賠償責任，仍應就其損害之發生係因該商品之「通常使用」所致乙節，先負舉證責任。於受害人證明其損害之發生與商品之通常使用具有相當因果關係前，尚難謂其損害係因該商品之通常使用所致，而令商品製造人就其商品負侵權行為之賠償責任（最高法院97年度台上字第975號判決意旨參照）。另依民法第191條之1第1項商品製造人對其商品所生之損害，應負賠償責任，欲免除其責任須證明對商品之生產、製造（包括設計）、加工，並無欠缺或其損害非因該項欠缺所致或防止損害之發生，已盡相當之注意（最高法院107年度台上字第628號判決意旨參照）。

(2)本件被告就原告主張被告為系爭電池模組之商品製造人一節未予爭執，僅抗辯本件不適用民法第191條之1規定之商品製造人責任，自堪認原告上開主張為真正。

(3)此外，證人詹朕詰於104年7月24日於花蓮縣消防局談話時陳稱：系爭車棚內電動車平常都是夜間做充電的作業模式，白天有車輛出租時再將車輛電源拉開，當遊客將電動車歸還時會先做充電。13號電動車火災發生前係因飯店區客人將車開入園區，在園區發生無法啟動問題，經工作人員拖回系爭車棚停放車棚外，當時初步檢查以為沒電，所以推入車棚車頭朝內，並用設置在橫樑下方的系爭充電器為該車進行充電作業等語（見花院卷第148頁反面、第149頁反面）。又證人陳世雄於花蓮地院時證稱：充電器的充電是所有員工負責，所有員工可以自行決定充電等語（見花院卷第286、287頁）。依上情形可知，系爭電池模組必須充電始有電力供電動車使用，是系爭電池模組及其充電器之「通常使用」方式即為「充電」。系爭充電器既為被告所安裝，電池模組及其充電

器安裝後，即由兆豐農場員工充電使用，則系爭火災事故發生時停放在系爭車棚之第13號電動車當時正在充電，即為「通常使用」，卻因系爭電池模組過充引燃起火，導致系爭火災事故，使兆豐公司花蓮分公司財物受到損害，被告即應負賠償責任。

(4)被告另辯稱：本件不適用民法第191條之1規定，因為系爭電池模組是客製化，且係依兆豐公司花蓮分公司需求調整，非一個成熟且在市場販售商品，無上開條文規定之適用云云。然查，有關電池製造為被告所營項目之一，被告亦自承系爭電池模組為其所製造，已如前述，且經被告於另案陳述在卷（花蓮高分院卷一第159、160頁、卷四第92頁），而充電器為被告所裝設（詳後）。又依前揭民法第191條之1規定之立法理由謂：凡商品之製造人，對其商品之通常使用或消費所生之損害，應負賠償責任，以保護消費者之利益。商品製造人欲免除其責任，則須證明對商品之生產、製造（包括設計）、加工，並無欠缺或其損害非因該項欠缺所致或防止損害之發生，已盡相當之注意，是只要係該商品為其所製造，經消費者對該商品為通常使用或消費而竟發生損害，即得依前開規定請求商品製造人負賠償責任，尚不以該商品是否為成熟商品且在市場販售為前提要件，或因商品是客製化即認無民法第191條之1規定適用，被告此部分抗辯，自屬無據。

(5)被告復辯稱：兆豐農場位於花蓮，被告則位於新北市新店區，二地相隔較遠，如被告在兆豐農場一遇有故障情形即需前往，不免緩不濟急，故曾教導兆豐農場人員使用電池、充電器方法外，也告知如何排除簡易障礙。被告也曾於104年4、5月間寄送新充電器供兆豐農場備用。參酌詹朕喆在花蓮縣消防局訪談時稱：住宿區的充電器為48V，與園區的充電器為36V的不一樣，48V的車輛沒電應該拖回住宿區。李漢龍於105年11月在花蓮地院作證稱：兆豐公司花蓮分公司曾經請被告教導員工如何區分36V、48V之充電器，兆豐公司花蓮分公司竟發生誤用，假設因此發生火災致發生損害，也是該公司

不當使用所致，並非被告提供系爭電池模組、充電器有瑕疵。另詹朕詰於花蓮地院證稱被告有指導如何充電，區分36V及48V，安裝充電器後，被告有說明過哪些充電器是36V、哪些是48V。系爭車棚停放的是使用被告36V電池電動車，並無48V規格之電動車充電器，使用48V電池之電動車停放於飯店區，故48V之充電器亦裝設飯店區，二區距500公尺以上，無誤用可能，被告從未在系爭火災事故現場之園區裝設任何48V充電器。系爭火災事故發生於104年7月21日，距最後一次安裝相隔約3個月，若系爭電池模組不安全或是充電器安裝錯誤致過充爆炸起火，火災早該發生，怎會遲至三個月後雙方要簽約前夕才發生？本件應是兆豐公司花蓮分公司人員誤將48V的充電器裝至火災現場所使用不當所致云云。查：

- ①證人即兆豐公司花蓮分公司休閒課課長陳慧芝在花蓮地院105年11月7日證稱：伊擔任休閒課課長負責管理電動車業務，有一天場長陳泰明叫伊帶領一鋰電池公司人員（按即被告人員，下稱被告人員）去電動車部門測試，伊即找技師陳世雄一起帶被告人員去電動車停放維修處看，他們先測試一組，因兆豐農場有二種不同安培數，一種是遊園用，一種是住宿用，測試很複雜而做一連串測試，也研發兆豐農場需要的訴求，測試不符需求就配合修改，車輛安裝現場是由技師負責等語（見花院卷第283頁反面、第284頁）；證人陳世雄在花蓮地院審理中證稱：伊擔任兆豐公司花蓮分公司維修技師，被告在農場的電動車安裝鋰電池，所有的充電器都是廠商安裝的等語（見花院卷第286、287頁）。證人詹朕詰於104年7月24日花蓮縣消防局談話時亦陳稱：伊是系爭車棚區域車輛維修人員，兆豐農場電動車營運方式已很多年，以前使用鉛酸電瓶，近一年陸續更換47部電動車使用鋰鐵電池模組，安裝都是被告安裝並有紀錄可查，現階段充電模式設備皆是由被告所提供及安裝等語（見花院卷第149、150頁）。可認兆豐農場內有關係爭電池模組充電器均由被告提供並裝設，安裝位置及充電器樣式均由被告人員決定，而系爭電池模組及

其充電器乃是被告研發製造之商品。被告所稱在園區裝設48V之充電器係兆豐農場所為一節，並未舉證證明；且被告僅係以其曾寄充電器備品予兆豐農場，推測係兆豐公司花蓮分公司貪圖方便，為利48V電動車在園區充電便利而在園區第13號車位逕自改裝上開備用的充電器云云，僅為被告單純臆測之詞，所為上開辯解，尚難遽採。

- ②證人詹朕詰於花蓮地院證稱：現階段充電模式的設備皆是由被告提供，系爭充電器在屋頂橫樑下方，電動車的充電是兆豐公司花蓮分公司休閒課的人員負責充電，沒有專人負責，休閒課的人員都可以充電等語，又證人詹朕詰經被告在花蓮地院審理時當庭提出充電器供其辯認時陳稱：伊無法從外觀辨認36V或48V充電器，兆豐公司花蓮分公司鉛酸電池居多，鋰鐵電池其等無法辨認。被告安裝系爭充電器後，有說明哪些充電器是36V哪些是48V。第4棟只有維修區後方第12、13號車位有放置2台充電器，那邊都是放36V，沒有48V等語（見花院卷第288頁反面、第289頁），詹朕詰於104年7月24日花蓮縣消防局談話時陳稱：第12、13號車位上方之充電器並無區分專供何車輛使用，大概是104年4月左右為測試鋰鐵電池車輛時安裝，大概過2、3個月就壞掉，記得曾換過兩次，最後一次換的時間是104年4月30日，當時只知道換了1台，位置伊不清楚，充電器安裝他們的維修人員都不干涉，都是被告人員安裝等語（見花院卷第150頁）；另證人陳世雄在花院審理作證時，被告方面當庭提出充電器供其分辯時亦證稱：伊辨認不出充電器是36V或48V。火災那一台車是36V，為何會充48V不清楚。其會自行去拆卸鉛酸電池的電瓶，不會去拆卸系爭電池模組，因為是完全不同的性質。其不會去拆卸系爭充電器等語（見花院卷第286、287頁）。而依燃燒後狀況，第12及13號電動車周圍一帶樑柱及鐵皮皆已受火燒損變色嚴重，無法分辨該處位置是否有標示或警語區分電壓之不同，檢視該停車場內其他未受火燒損之區域及充電插座上，均未發現有標示或警語等告示牌等情，有花蓮縣消防

01 局105年10月14日花消調字第1050010109號函在卷可稽（見
02 花院卷第273、274頁）。再者，依燃燒後狀況，第12及13號
03 電動車內所裝設之系爭電池模組，內部組件已受嚴重燒燬，
04 檢視電池組內部電池芯，多呈散裂及膨脹分離狀態，無法分
05 辨內部是否設置有防爆、防燃、防過充等裝置。檢視其他車
06 輛尚保持完好之電池模組，發現有兩種顏色（黑色及藍色）
07 外觀之鋰鐵電池，其材質除頂蓋為塑膠材質，瓶身及底部皆
08 為鐵殼材質，內部為數顆電池芯以銅片連接正負極，除此之
09 外未發現其他保護裝置，故以電池芯組合之電池組內外觀
10 察，未發現有防爆、防燃、防過充等相關設計或裝置，有前
11 開花蓮縣消防局105年10月14日函文可參（見花院卷第274、
12 278、279頁）。是綜上情形，被告為與兆豐公司花蓮分公司
13 訂約而安裝系爭電池模組及充電器，供兆豐農場電動車使
14 用，尚處在測試、磋商階段，前開證人證述有關係爭電池模
15 組及充電器設置等相關事項應屬可採，被告抗辯系爭車棚第
16 13號電動車之充電器為兆豐公司花蓮分公司員工誤裝一節為被
17 告主觀臆測，並未提出任何客觀證據佐證，已如前述。而被
18 告縱有教導說明如何分辨哪些充電器是36V哪些是48V，然證
19 人詹朕詰、陳世雄當庭均無法分辨36V或48V充電器，且證人
20 詹朕詰、陳世雄均非系爭火災事故當日為停放在系爭車棚第
21 13號電動車充電之人，無從判斷該人是否知悉、分辨第13號
22 車位上方之充電器係48V。又受火燒毀之第13號電動車充電
23 器之裝設位置係位於車輛上方橫桿鐵架，其他未受火燒毀之
24 充電器之裝設位置亦皆在橫桿鐵架上，有花蓮縣消防局105
25 年10月14日函附件說明一及所附照片編號1至3、5可參（見
26 花院卷第274至277頁），因充電器位置較高，通常使用上難
27 以察覺有所差異，而現場系爭電池模組與車輛相接之充電接
28 頭皆為同款樣式（參系爭鑑定書所附照片編號104至106；花
29 院卷第207、208頁，本院卷一第268、269頁），被告於花蓮
30 地院另案審理中自承充電器插頭都一樣（見花院卷第290
31 頁），故可認兆豐公司花蓮分公司維修人員於通常使用狀態

01 下為充電行為時，尚難察覺充電器有異。又依上開花蓮縣消
02 防局105年10月14日函說明及編號4至6照片，可知被告在現
03 場未就不同輸出電壓之充電器設立不同之標示或警語等告示
04 牌。該不詳之員工充電時，亦難以查知所充電之電動車為36
05 V，而第13號車位上方之充電器為48V，自難認系爭火災事故
06 係兆豐公司花蓮分公司人員使用不當所致，被告抗辯係因兆
07 豐公司花蓮分公司人員使用自行安裝48V備用充電器於兆豐
08 農場園區，並誤用48V充電器為36V之第13號電動車充電致系
09 爭火災事故發生，是系爭火災事故發生不可歸責被告云云，
10 尚不足取。

11 (6)被告未能舉證證明其有民法第191條之1第1項但書之免責事
12 由，依據前揭說明，原告主張系爭車棚及電動車車棚受損係
13 因被告所製造之系爭電池模組過充而引發火災所致，應依民
14 法第191條之1第1項規定負商品製造人之損害賠償責任，即
15 屬有據，且應由被告負全部責任。

16 (二)如被告就系爭火災事故應負賠償責任，賠償金額為何？

17 1. 按「災害損失：一、凡遭受地震、風災、水災、火災、旱
18 災、蟲災及戰禍等不可抗力之災害損失，受有保險賠償部
19 分，不得列為費用或損失。二、前款災害損失，除船舶海
20 難、空難事件，事實發生在海外，勘查困難，應憑主管官署
21 或海事報告書及保險公司出具之證明處理外，應於事實發生
22 後之次日起三十日內，檢具清單及證明文件報請該管稽徵機
23 關派員勘查；其未受保險賠償部分，並依下列規定核實認
24 定：(一)建築物、機械、飛機、舟車、器具之一部分遭受災害
25 損壞，應按該損壞部分所占該項資產之比例，依帳面未折減
26 餘額計算，列為當年度損失。(二)建築物、機械、飛機、舟
27 車、器具遭受災害全部滅失者，按該項資產帳面未折減餘額
28 計算，列為當年度損失。(三)商品、原料、物料、在製品、半
29 製品及在建工程等因災害而變質、損壞、毀滅、廢棄，有確
30 實證明文據者，應依據有關帳據核實認定。(四)因受災害損壞
31 之資產，其於出售時有售價收入者，該項售價收入，應列入

01 收益。(五)員工及有關人員因遭受災害傷亡，其由各該事業支
02 付之醫藥費、喪葬費及救濟金等費用，應取得有關機關或醫
03 院出具之證明書據，予以核實認定。」營利事業所得稅查核
04 準則第102條第1項、第2項定有明文。而有關折舊，「固定
05 資產因特定事故未達固定資產耐用年數表規定耐用年數而毀
06 滅或廢棄者，營利事業除可依會計師查核簽證報告或年度所
07 得稅查核簽證報告，並檢附相關資料，或提出經事業主管機
08 關監毀並出具載有監毀固定資產品名、數量及金額之證明文
09 件等核實認定者外，應於事前報請稽徵機關核備，以其未折
10 減餘額列為該年度之損失。但有廢料售價之收入者，應將售
11 價作為收益」，同準則第95條第10項亦定有明文。從而遭受
12 火災之災害損失，應於事實發生後之次日起30日內，檢具
13 「清單及證明文件」報請該管稽徵機關派員勘查，其未受保
14 險賠償部分，並應核實認定。又被保險人因保險人應負保險
15 責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險
16 人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請
17 求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限，為保險法
18 第53條第1項所明定。

- 19 2. 兆豐公司依前開規定，向稽徵機關申請災害損失報備，經臺
20 北國稅局准予備查，而依兆豐公司申請災害損失報備之相關
21 資料，即包含電動車車棚燒燬數量之說明書、火災受損案理
22 算總表、營業生財實值理算表、建築物理算表、營利生財損
23 失理算表、賠償請求書、保險金同意暨承諾事項書、代位求
24 償同意書、財政部北區國稅局花蓮分局（下稱北區國稅局）
25 104年8月21日北區國稅花蓮營字第1041208118號函及所附之
26 花蓮分公司災害申請相關報備資料、財產目錄彙總表（資產
27 編號）、進銷存年度彙總表、庫存異動查詢、電動車火災事
28 故照片、花蓮縣消防局火災現場保持完整通知書等件，有臺
29 北國稅局105年4月8日財北國稅中正營所字第1050253122號
30 函及所附之營利事業原物料、商品變質報廢或災害申請書等
31 件附卷可參（見花蓮高分院卷四第7至32頁）。經核備內容

01 為固定資產及設備報廢金額164萬1,173元、商品報廢金額90
02 萬0,329元，有臺北國稅局108年10月25日財北國稅審一字第
03 1080037899號函可稽（見花蓮高分院卷五第119頁）。又兆
04 豐公司於104年度營利事業所得稅結算申報時，將該固定資
05 產及設備報廢列於出售資產損失項下164萬1,182元，原物
06 料、商品報廢以受災日當月之存貨加權平均成本計算金額89
07 萬1,419元列報於其他損失項下，又因該損失尚非鉅大，無5
08 年平均攤列之適用，並經臺北國稅局核認在案，有臺北國稅
09 局前開函文可考（見花蓮高分院卷五第119頁），並有該局1
10 08年6月5日財北國稅審一字第1080021694號函及所附之兆豐
11 公司於104年度營利事業所得稅結算申報之損益及稅額計算
12 表、會計師簽證申報查核報告書節本及核定通知書等件可憑
13 （見花蓮高分院卷四第58至61頁）。花蓮高分院曾向財政部
14 國稅局（下稱國稅局）函詢兆豐公司104年度申報營利事業
15 所得稅時，有關火災事故之損失，所申報之具體內容如品
16 項、金額等問題，經國稅局於108年9月25日以財北國稅審一
17 字第1081022182號函請勤業眾信聯合會計師事務所游素環會
18 計師檢附104年度本期報廢固定資產164萬1,182元之明細項
19 目及相關帳簿憑證、申報火災損失89萬1,419元之具體內容
20 （含品項及金額等）及相關帳簿文據，並說明金額。經勤業
21 眾信會計師事務所游素環會計師提出「新光兆豐股份有限公司民國104年度營利事業所得稅查核簽證申報補充說明」，
22 可知兆豐公司104年度申報報廢固定資產164萬1,182元之明
23 細項目，包含：電動車棚遷移及室內裝修及設備、電動車棚
24 新建、電動車車棚、電動車車棚機電工程、電動車、電動車
25 （VIP）、電動高爾夫球車等項目，並說明因104年度報廢資
26 產皆為火災損失之資產，故全數列入災害損失申請報廢核
27 准，而查核說明之報廢損失164萬1,182元與報廢核准函之損
28 失金額164萬1,173元差異9元，主要係申報公司申報固定資
29 產及設備報廢或災害申請時，取得金額及已提累計折舊計算
30 單位數量帳面餘額之尾差所致，此部分申報於「48出售資產
31

損失」項下；又申報公司104年度申報火災損失89萬1,419元之具體內容係存貨—電動車零件，該金額未扣除保險理賠，稽徵機關核備之「營利事業原物料、商品變質報廢或災害損失申請書」實際受損或受災金額90萬0,329元，係以申報日上一個月之存貨加權平均成本計算火災損失之金額，火災損失未包含建築物損失，惟申報公司係以受災日當月之存貨加權平均成本計算火災損失89萬1,419元據以入帳，並於104年度營利事業所得稅結算申報於「52其他損失」項下，提出兆豐公司104年度申報報廢固定資產164萬1,182元之明細項目、營利事業固定資產及設備報廢或災害申請書、105年度損益及稅額計算表、兆豐公司台北總公司與花蓮分公司105年度明細分類帳—其他營業外收入、104年度損益及稅額計算表、104年度營利事業所得稅結算網路申報書、104年度營利事業所得基本稅額申報表、兆豐公司104年5月25日第14屆第2次董事會議事錄、所得稅費用、104年度處分固定資產彙總表、104年度資產報廢明細、104年度財產目錄、土地清冊、兆豐公司花蓮分公司財產目錄彙總表、台北總公司財產目錄、兆豐公司104年度營利事業所得稅結算申報書等件為證（見花蓮高分院卷五第123至274頁）。前開項目金額，既經稽徵機關、會計師、國稅局相關人員層層審核認定，當可採信，是綜上各情，系爭火災事故發生後，兆豐公司已依營利事業所得稅查核準則第95條第10項、第102條第1項、第2項之規定填具申請書，檢具「清單及證明文件」，向稽徵機關申請核備，經稽徵機關核實認定後，核備內容為固定資產及設備報廢金額164萬1,173元、商品報廢金額90萬0,329元，並據核備內容，由游素環會計師代理該公司104年度營利事業所得稅簽證申報，且提出簽證報告，詳列系爭火災事故災損明細、項目，將該固定資產及設備報廢列於出售資產損失項下164萬1,182元，原物料、商品報廢以受災日當月之存貨加權平均成本計算金額89萬1,419元列報於其他損失項下（與核備金額之差異乃是因尾差及存貨加權平均成本計算

基準不同所致），則兆豐公司申報104年度營利事業所得稅時所列系爭火災事故之損失，既經稅捐機關核實認定，會計師簽證，且經臺北國稅局核定，自可認上開金額合計253萬2,601元（計算式：1,641,182+ 891,419= 2,532,601）屬兆豐公司花蓮分公司就系爭火災事故之實際損害，已逾原告依保險契約賠付予兆豐公司花蓮分公司之理賠金額95萬5,343元，則原告自得於賠付後依保險法第53條第1項規定，代位對被告請求上開理賠金額。

五、綜上所述，本件被告依民法第191條之1第1項規定應賠付兆豐公司花蓮分公司253萬2,601元，原告已依與兆豐公司花蓮分公司間之商業火災保險契約賠付95萬5,343元，原告於賠付兆豐公司花蓮分公司上開金額後，依保險法第53條第1項規定代位請求被告給付上開金額，及自起訴狀繕本送達翌日即105年9月4日（本院卷一第309頁送達證書參照）起至清償日止，按年息5%計算之利息為有理由，應予准許。

六、又兩造分別聲請供擔保請准宣告假執行及免為假執行，經核並無不合，爰分別酌定相當之擔保金額准許之。

七、本件為判決之基礎已臻明確，兩造其餘之陳述及所提其他證據，經本院斟酌後，認為均於判決之結果無影響，亦與本案之爭點無涉，自無庸逐一論述，併此敘明。

八、原告之訴為有理由，並依民事訴訟法第78條、第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

中 華 民 國 110 年 12 月 1 日
民事第四庭法 官 蔡政哲

以上正本係照原本作成。

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。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中 華 民 國 110 年 12 月 1 日
書記官 劉曉玲

