

臺灣臺北地方法院民事判決

110年度保險字第72號

原告 允強實業股份有限公司

法定代理人 張金鈺

訴訟代理人 劉慧君律師

鄧依仁律師

陳怡君律師

參加人 臺灣緹堡股份有限公司

法定代理人 廖振嵐

參加人 歐美車業社

法定代理人 林麗燕

參加人 維京全球貿易有限公司

法定代理人 林郁淳

參加人共同 陳廷瑋律師

訴訟代理人 鄭猷耀律師

被告 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 林佩儀律師

被告 嘉錫興業股份有限公司

法定代理人 趙一葵

訴訟代理人 黃明展律師

孫瑜繁律師

上列當事人間請求給付保險金等事件，本院於民國112年3月17日
言詞辯論終結，判決如下：

主 文

01 被告嘉錫興業股份有限公司應給付原告新台幣壹仟伍佰零陸萬零
02 貳佰伍拾元及自民國一百一十年八月十日起至清償日止按年息百
03 分之五計算之利息，及給付原告新台幣壹仟伍佰零陸萬零貳佰伍
04 拾元之懲罰性賠償金。

05 原告其餘之訴駁回。

06 訴訟費用由被告嘉錫興業股份有限公司負擔三分之二，餘由原告
07 負擔。

08 本判決第一項於原告以新台幣壹仟零肆萬零壹拾柒元為被告嘉錫
09 興業股份有限公司供擔保後，得假執行；被告嘉錫興業股份有限
10 公司以新台幣參仟零壹拾貳萬零伍佰元為原告預供擔保，得免為
11 假執行。

12 原告其餘假執行之聲請駁回。

13 事實及理由

14 一、本件原告允強實業股份有限公司（下稱允強公司）起訴主張其
15 向被告嘉錫興業股份有限公司（下稱嘉錫公司）購買之車輛起
16 火受燒毀損，其並就該車輛向被告新光保險股份有限公司（下
17 稱新光公司）投保車體損失險，原告乃依兩造間買賣契約、保
18 險契約關係等，先位主張新光公司應給付保險金新台幣（下
19 同）1258萬元及利息，備位主張嘉錫公司應賠償1506萬250元
20 及利息、給付1506萬250元之懲罰性違約金（見本院卷一第9-2
21 5頁），嗣基於同一基礎事實關係，為訴之聲明之變更、追加
22 如後所述（見本院卷一第369-391頁），被告未異議而為言詞
23 辯論，核與民事訴訟法第255條第1項第1款、第2款、第3款、
24 第7款規定相符，應予准許。

25 二、又允強公司主張其向嘉錫公司所購得之車輛即廠牌藍寶堅尼
26 （Lamborghini）型號URUS休旅車（下稱系爭車輛）有瑕疵，
27 起火燒毀，致生損害，嘉錫公司抗辯此係因允強公司擅自改裝
28 系爭車輛排氣管所致，允強公司據此主張所改裝之排氣管係由
29 維京全球貿易有限公司（下稱維京公司）代理進口、台灣緹堡
30 股份有限公司（下稱緹堡公司）經銷，後由歐美車業社安裝於
31 系爭車輛，倘若嘉錫公司上開抗辯有理由，則允強公司可向維

京公司、緹堡公司及歐美車業社求償，故其等就本件訴訟自有法律上利害關係，爰於本件訴訟繫屬中為訴訟告知（見本院卷二第353-356頁），維京公司、緹堡公司及歐美車業社受告知後，為輔助允強公司而為訴訟參加（見本院卷三第5-9頁、第39-53頁），兩造並無異議（見本院卷三第27頁），依民事訴訟法第58條第1項、第60條第1項、第65條第1項規定，亦應予准許。

三、允強公司主張：

(一)伊於民國108年9月22日以價金1480萬1500元向嘉鐸公司購買系爭車輛（下稱系爭買賣契約），於109年10月26日領得牌照登記BAE-8989，伊並向新光公司投保車體損失險，兩造約定保險期間自109年10月26日中午12時起至110年10月26日中午12時，保險金額為1480萬元（下稱系爭保險契約）。又伊於109年7月間向緹堡公司訂購由維京公司所代理、進口之德國知名品牌Capristo排氣管（下稱系爭排氣管），同年10月29日委由歐美車業社安裝於系爭車輛，費用共計25萬8750元。

(二)後伊於110年2月24日發現系爭車輛停放處有漏油痕跡，即將車輛送回嘉鐸公司台中廠檢修，由嘉鐸公司技師更換差速器及燃油連接器，於同年3月17日完成維修（下稱系爭維修）。訴外人即伊法定代理人之子張博凱於110年4月27日駕駛系爭車輛行駛至彰化縣○○鄉○道○號南下214.7公里處（下稱系爭事故），系爭車輛竟起火受燒毀損，系爭保險契約第1條第2款約定：「承保範圍：被保險汽車在本保險契約有效期間內，因下列危險事故所致之毀損滅失，本公司對被保險人負賠償之責：...二、火災。...」，又依系爭保險契約第12條第1款、附表二約定，賠償率為85%，系爭事故係發生於系爭保險期間，系爭車輛亦起火受燒毀損，系爭保險契約之保險事故已經發生，伊自得依上開契約約定、保險法第34條規定，先位請求新光公司給付保險金1258萬元（即1480萬元×85%=1258萬元）及自110年5月13日（即伊請求理賠之日加計15日）起至清償日止按年息10%計算之利息。又伊購買嘉鐸公司所進口、販售之系

爭車輛，嘉鋸公司並提供保固維修等售後服務，系爭事故發生時，系爭車輛交車不到6個月，行駛里程數未逾4000公里，而系爭車輛於系爭維修時里程數為3679公里，詎不到1個月即發生系爭事故，系爭車輛受燒毀損，依彰化縣消防局所出具之火災原因調查鑑定書（下稱系爭鑑定報告）所載，起火原因為電氣因素，可見系爭車輛、系爭維修皆欠缺通常可合理期待之安全性，導致系爭車輛及所加裝之系爭排氣管於系爭事故受燒毀損，伊所受損害共計1506萬250元（即1480萬1500元+25萬8750元=1506萬250元），扣除伊得向新光公司請求理賠之保險金1258萬元，伊亦得依消費者保護法（下稱消保法）第7-9條、民法第184條第1項前段、第191條之1、第227條規定請求嘉鋸公司賠償伊所受其餘損害計248萬250元（計算式：1506萬250元-1258萬元=248萬250元），並依消保法第51條但書規定請求嘉鋸公司給付損害額一倍之懲罰性賠償金1506萬250元。倘認本件新光公司無理賠責任，則備位依消保法第7-9條、第51條但書、民法第184條第1項前段、第191條之1、第227條、規定請求嘉鋸公司如數賠償伊所受損害1506萬250元、損害額一倍之懲罰性賠償金1506萬250元等語，聲明：1.先位聲明：(1)新光公司應給付原告1258萬元及自110年5月13日起至清償日止按年息10%計算之利息。(2)嘉鋸公司應給付原告248萬250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，及給付原告1506萬250元懲罰性賠償金。2.備位聲明：嘉鋸公司應給付原告1506萬250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，及給付原告1506萬250元懲罰性違約金。3.願供擔保請准宣告假執行。

四、新光公司則以：系爭車輛固於系爭保險契約有效期間內因發生系爭事故受燒毀損滅失，惟系爭保險契約第4條「不保事項」第1項第3款約定：「非因外來意外事故直接所致機件損壞或電器及機械之故障」（下稱系爭不保條款），可知事故倘若係因「機件損壞或電器及機械之故障」所致，則理賠條件以「外來意外事故」為限。而依系爭鑑定結果，系爭事故起火原因係肇

01 因於系爭車輛之超級電容設備，其中連接電子防傾桿負極線之
02 搭鐵處接觸不良，進而產生電弧之放電火花及高溫，經由固定
03 處金屬鋁管傳導熱至對側充滿油氣之加油管、空氣導管、溢流
04 （油）管受熱燒熔而發火燃燒；上開超級電容設備之搭鐵處接
05 觸不良，則係因嘉鋸公司員工於系爭維修過程中，更換差速器
06 完畢後，裝回電子防傾桿過程中未將搭鐵固定處之螺帽鎖緊所
07 致，螺帽因而未發揮其應有功能，可見系爭事故火災發生原因
08 為機械故障，且引起機械故障之原因係來自系爭車輛自身內
09 部，並非來自汽車以外之外在因素，故系爭事故不具外來性，
10 為系爭不保條款約定事由，允強公司自不得請求伊給付保險金
11 等語，資為抗辯，聲明：(一)原告之訴及假執行之聲請均駁回。
12 (二)如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

13 五、嘉鋸公司則以：系爭保險契約既已約定以火災為承保範圍，系
14 爭車輛於系爭事故受燒毀損，新光公司自應理賠。而允強公司
15 並未能舉證證明系爭事故係因伊所出廠、維修之系爭車輛有何
16 瑕疵所致，自無從請求伊負損害賠償責任，況依系爭車輛燒毀
17 殘骸、專家所出具之鑑定報告，系爭事故火災係因允強公司改
18 裝系爭排氣管密合不全、鬆脫或系爭車輛行駛間系爭排氣管受
19 異物撞擊，系爭排氣管因而鬆脫，導致引擎產生之高熱、高壓
20 氣體直接從鬆脫處噴向後方塑膠製油箱，使其燒熔，引燃內部
21 油料所致，非可歸責於伊，又允強公司所請求賠償車價1480萬
22 1500元，屬商品自傷範圍，非侵權行為、商品責任保護客體，
23 允強公司不得據為請求損害賠償、懲罰性賠償金等語，資為抗
24 辯，聲明：(一)原告之訴及假執行之聲請均駁回。(二)如受不利判
25 決，願供擔保請准宣告免為假執行。

26 六、參加人主張：允強公司向緹堡公司訂購由維京公司所代理、進
27 口之系爭排氣管，由歐美車業社安裝於系爭車輛，後系爭車輛
28 於系爭事故中起火受燒毀損，依系爭鑑定報告鑑定結果，系爭
29 車輛起火原因為電氣因素，並無嘉鋸公司所指系爭排氣管密合
30 不全、鬆脫之情，況且歐美車業社於109年10月29日安裝系爭
31 排氣管完畢，持續由允強公司使用系爭車輛至110年2月24日，

01 因發現漏油，方送回嘉鋸公司台中廠檢修、保養（即系爭維
02 修），其間約4個月，系爭車輛與所安裝之系爭排氣管均處於
03 正常使用狀態，而嘉鋸公司為進行系爭維修，曾拆卸後再重行
04 安裝系爭排氣管，始發生系爭事故，亦徵歐美車業社安裝系爭
05 排氣管並無過失或導致系爭車輛設備異常之情，系爭車輛於系
06 爭事故中受燒毀損，參加人並無責任等語。

07 七、兩造均不爭執：

08 (一)允強公司於108年9月22日向嘉鋸公司購買廠牌型號Lamborghini
09 iURUS休旅車（即系爭車輛），於109年10月26日領得牌照登記
10 BAE-8989，價金為1480萬1500元，兩造成立系爭買賣契約關
11 係。此有汽車訂購契約書、統一發票、汽車新領牌照登記書為
12 證（見本院卷一第35-47頁）。

13 (二)允強公司於109年7月間向緹堡公司訂購由維京公司所代理、進
14 口之德國品牌Capristo排氣管（即系爭排氣管），同年10月29
15 日由歐美車業社安裝於系爭車輛，費用共計25萬8750元。此有
16 交貨單、統一發票及出貨單為證（見本院卷一第63-67頁）。

17 (三)允強公司於109年10月26日向新光公司投保系爭車輛車體損失
18 險，保險期間自109年10月26日中午12時起至110年10月26日中
19 午12時止，保險金額為1480萬元，兩造成立系爭保險契約關
20 係。此有汽車保險單暨保單條款為證（見本院卷一第49-61
21 頁、第137-145頁、卷二第239-246頁）。

22 (四)允強公司於110年2月24日發現系爭車輛停放處有漏油痕跡，當
23 日即將系爭車輛送至嘉鋸公司台中廠維修，嘉鋸公司台中廠更
24 換差速器及燃油連接器，於同年3月17日完成檢修（即系爭維
25 修），原告取回系爭車輛。此有結帳工單為證（見本院卷一第
26 73頁）。

27 (五)允強公司法定代理人之子張博凱於110年4月27日駕駛系爭車
28 輛，行駛至彰化縣○○鄉○○道○○號南下214.7公里處，系爭車
29 輛起火，系爭汽車因而受燒毀損（即系爭事故）。此有彰化縣
30 消防局提供火災調查資料內容為證（見本院卷一第75頁）。

31 (六)允強公司於系爭事故發生之翌日即110年4月28日向新光公司申

01 請理賠，新光公司拒絕理賠。此有理賠申請書暨附件為證（見
02 本院卷一第77-83頁）

03 上開事實均堪信為真。

04 八、允強公司主張系爭車輛於系爭事故中受燒毀損，其受有1506萬
05 0250元之損害（即系爭車輛價金1480萬1500元加計改裝系爭排
06 氣管價金25萬8750元，合計1506萬0250元），系爭保險契約之
07 保險事故已經發生，乃先位依系爭保險契約關係、保險法第34
08 條規定請求新光公司給付保險金1258萬元，又系爭車輛出廠、
09 為系爭維修，欠缺通常可合理期待之安全性，嘉鐸公司應依消
10 保法第7-9條、第51條但書、民法第184條第1項前段、第191條
11 之1第1項、第4項、第227條規定賠償其扣除受領保險金1258萬
12 元後之損害248萬250元，及一倍懲罰性賠償金1506萬250元；
13 倘允強公司先位請求、請求新光公司給付保險金部分無理由，
14 則備位依上開規定請求嘉鐸公司賠償其所受損害計1506萬250
15 元、給付賠償金1506萬250元，為新光公司、嘉鐸公司所否
16 認，並以前詞置辯。經查：

17 (一)系爭保險契約第1條第2款記載：「被保險汽車在本保險契約有
18 效期間內，因下列危險事故所致之毀損滅失，本公司對被保險
19 人負賠償之責：二、火災」（見本院卷一第54頁）。兩造均不爭
20 執系爭車輛於系爭保險契約有效期間內發生系爭事故，系爭車
21 輛因此起火受燒毀損（見本院卷三第349頁），系爭車輛駕駛
22 人張博凱亦指稱：「行駛中看到數位儀表板顯示差速器故障燈
23 亮起，...看到副駕駛座的窗外黑煙，停好後發現右邊有
24 火。...」（見本院卷一第219頁之談話筆錄），系爭鑑定報告
25 並記載：「...五、火災原因研判：(一)起火車輛研判：... 2....
26 火災現場為國道一號南下214.7公里處路肩停放（車號000-000
27 0）自小客車（即系爭車輛）受燒燬損，...，故研判BAE-8989
28 自小客車為起火車輛。...」（見本院卷一第176頁），是以系
29 爭車輛於系爭事故因火災受燒而毀損滅失，足以認定。

30 (二)系爭車輛之起火原因為何，允強公司以系爭鑑定報告之鑑定結
31 果為據，主張為電氣因素，為新光公司所不爭執、為嘉鐸公司

01 所否認。查：

02 1.依系爭鑑定報告所載(見本院卷一第169-325頁)，鑑識人員研
03 判事發當天系爭車輛受燒情形、3次勘查系爭車輛、鑑定其受
04 燒後殘骸，並委由內政部消防署(下稱消防署)就跡證鑑定，
05 鑑定結果如下：

06 (1)110年4月27日7時37分，系爭車輛起火燃燒，初期發現車輛右
07 後輪底部冒出火光，系爭車輛右後方起火燃燒，勘查系爭車輛
08 車頭火災初期未有火煙，係自右後方起火燃燒，並向四周擴大
09 延燒。火災初期系爭車輛後方起火燃燒，並往前方車頭延燒，
10 消防人員抵達現場後滅火，火勢撲滅後由國道拖吊車將系爭車
11 輛拖離火災現場。勘查系爭車輛受燒後車尾下傾較車頭嚴重，
12 國道拖吊車隨即將系爭車輛拖離火災現場。勘查右後輪受燒燒
13 白較前輪嚴重，排氣管尾段因吊車吊起後，形成排氣管尾段與
14 車體分離之情(下稱第1次勘查，見本院卷一第191-192頁、照
15 片1-8即第293-296頁)。

16 (2)將系爭車輛拖移至嘉錫公司台中廠進行第2次勘查(下稱第2次
17 勘查，自110年4月27日11時30分起至同日17時)，勘查右側門
18 邊骨架受燒情形，以右後門受燒變形較前門嚴重。勘查左側骨
19 架受燒情形，以後方受燒變色較前方嚴重。勘查左側輪框受燒
20 情形，以後輪受燒燒白較前輪嚴重。勘查前輪受燒情形，以右
21 輪輪胎燒失較左輪嚴重。勘查四輪輪框受燒情形，以右後輪金
22 屬輪圈燒白且燒破較為嚴重。觀察右後輪受燒情形，以前上方
23 燒破較為嚴重，輪框燒破後可看到輪框內部碟盤(見本院卷一
24 第192頁，照片9-14即297-299頁)。

25 (3)勘查乘客座右下方車架受燒情形，以內(左)側受燒燒破較外
26 (右)側嚴重。勘查排氣管中段右側以下方受燒變色較上方嚴
27 重、排氣管中段以下方受燒較上方嚴重(見本院卷一第192
28 頁、照片15-17即第300-301頁)。

29 (4)110年5月7日至嘉錫公司台中廠就系爭車輛進行第3次勘查(自
30 13時起至18時)，由內政部消防署火災鑑定委員會黃道易委員
31 協助鑑定，系爭車輛右後車廂放置一顆48V超級電容(下稱系

爭電容），供電至電子防傾桿使用；逐層清理後車箱受燒物，上方受燒物碳化較下方嚴重；逐層清理系爭電容左側碳化物底部受燒情形，上方受燒碳化較下方嚴重。勘查系爭電容所使用正極樁頭電源配線，發現有短路熔痕痕跡，放置證物1標示牌，發現系爭電容另條電源配線短路熔痕，放置證物2標示牌；勘查後車箱與後乘客座中間右側，置放一台12V轉48V升壓器供系爭電容使用（下稱系爭升壓器），將系爭升壓器拆除並勘查端子受燒情形，端子呈現相黏痕跡無法分開，而固定端子螺帽未與端子相黏（即照片28，本院卷一第306頁），發現系爭升壓器負極線、系爭電容負極線、系爭防傾桿負極線呈現相黏情形，與金屬板固定處分離，放置證物3標示牌。將系爭升壓器拆除並勘查端子受燒情形，端子呈現相黏痕跡無法分開，而固定端子螺帽未與端子相黏，放置證物3標示牌；將採證系爭升壓器負極線、系爭電容負極線、電子防傾桿負極線搭鐵線端子，利用三用電表測量系爭電容，呈現殘電情形（即照片30，本院卷一第307頁）。證物1為系爭電容正極樁頭電源配線，證物2為系爭電容電源配線，證物3為系爭升壓器負極線、系爭電容負極線、電子防傾桿負極線之搭鐵處端子及固定端子螺帽，將證物1、2、3擺放至相對位置，送消防署鑑識（見本院卷一第192-193頁、照片18-35即第301-310頁）。

(5)依據消防署火災證物鑑定報告（案件編號0000000）所載：

①證物1：花線熔痕證物。

證物2：花線熔痕證物。

證物3：端子熔痕證物。

②鑑定事項：熔痕種類。

③鑑定方法：巨觀實體觀察法、微觀金相觀察分析法、電子顯微鏡/能譜儀元素分析法。

④鑑定結果：

證物1：花線標示熔痕1A及1B依巨觀及微觀特徵與導線受電弧燒熔所造成之通電痕相同。

證物2：花線標示熔痕2A依巨觀及微觀特徵與導線受熱燒熔所

造成之熱熔痕相同。

證物3：端子標示熔痕3A經分析熔痕表面元素成分，含有錫及銅等元素，且以錫的成分較高，研判3個鍍錫銅端子受熱後，造成表面錫熔化黏結。

(6)勘查與系爭車輛同款Urus後車廂，勘查48V超級電容：電容位於後車廂下方，勘查該電容接頭相對位置，後(正極近車尾)、中(控制單元)、前(負極近乘客座)，其正極連接中繼易熔絲板(即固定於升壓器附近之金屬板)；升壓器位於超級電容前側與右側後乘客座的後方，並在上橫樑處固定，升壓器附近為中繼易熔絲板：超級電容正極連接中繼易熔絲板，中繼易熔絲板上有4接頭，從上到下依序為前電子防傾桿正極、後電子防傾桿正極、升壓器正極、電容正極。下方搭鐵處為升壓器負極線、電容負極線、電子防傾桿負極線；將搭鐵處螺帽拆除，確認螺帽非黏住或焊死狀態：將升壓器負極線、電容負極線及電子防傾桿負極線端子拆開，確認非黏住或焊死狀態(見本院卷一第194頁，照片41-48即313-316頁)。

(7)依原廠提供48V超級電容、12V轉48V升壓器相對位置說明圖，電容位於右後車廂供電至電子防傾桿使用，升壓器位於後乘客座右方後側與後車廂之間。升壓器附近為中繼易熔絲板，連結前、後電子防傾桿正極、升壓器正極與超級電容正極。依原廠提供該車款車體材質，升壓器搭鐵處為右後車輪拱附近，為綠色鋁板材質(見本院卷一第194頁，照片49-52即第317-318頁)。

(8)勘查與系爭車輛同款Urus車型，加油蓋位於左側，加油孔下方有一溢油孔並連結溢油(流)管；加油管圍繞半透明溢油(流)管，另加油管連結油氣回收管至右後輪拱下方的活性碳罐，主要用於油氣回收至引擎處燃燒。加油管往下連結右後車輪，輪拱內後側為避震器，前側相關油管由後往前為加油管、空氣導管、溢流(油)管；依據系爭車輛原廠技師蔡秉辰提供影片指出溢油(流)管附近另一邊為12V轉48V升壓器負極線、48V超級電容負極線、電子防傾桿負極線之搭鐵處端子固定

01 處。溢油（流）管往右後車輪內側附近，將溢出的汽油經該溢
02 油（流）管，並流出車體外（見本院卷一第193頁，照片36-40
03 頁即310-312頁）。依據原廠提供加油管、空氣導管、溢流
04 （油）管三管熔點約為100°C（見本院卷一第207頁）。

05 2.依系爭鑑定報告之張博凱談話記錄所載：「（火災發生當天早
06 上發車到起火時，路線請概述）大約早上7點從我家出發，約5
07 分鐘到加油站加油，後上五權交流道上國道一號往南前往溪州
08 公司上班。（火災發生當天前往加油站名稱？加油站加何種油？
09 加多少量？多少錢？服務人員是否確實關閉加油蓋？）中油安詳
10 加油站。98無鉛汽油跳停，59.14公升。1792元，我有確定服
11 務人員有確實關閉加油蓋」（見本院卷一第219頁），且經彰
12 化縣消防局鑑識人員調閱當天監視錄影器畫面，亦顯示加油站
13 加油人員加油完畢關閉加油蓋（見本院卷一第322頁之照片5
14 9），而張博凱當天加油種類、數量及價錢亦與張博凱上開所
15 述相符，此有電子發票可憑（見本院卷一第322頁之照片60，
16 統一發票證明聯翻拍照片）。

17 3.依據系爭鑑定報告所載，彰化縣消防局依據上開勘查及消防署
18 鑑定結果與張博凱之談話紀錄等，就系爭車輛起火原因為鑑
19 定：

20 (1)勘查起火處並無煮食用之鍋具類等物品之情，以及張博凱之談
21 話筆錄，排除炊事不慎、爆竹煙火、燃燒雜草、遺留火種、施
22 工不慎、菸蒂、敬神敬祖燃燒金紙、縱火詐領保險金、加油站
23 加油人員未關閉加油蓋等因素引起火災之可能性。

24 (2)彰化縣消防局鑑識人員依現場燃燒後狀況即上述第八(二)、1.(1)
25 -(3)點之勘查系爭車輛受燒後殘骸情狀，研判火流由右後輪前
26 上方與右後乘客座後方附近開始往四周延燒，該處即為起火處
27 （見本院卷一第208頁）。

28 (3)彰化縣消防局鑑識人員並依據上述第八(二)、1.(4)-(6)點之勘查
29 系爭電容、升壓器、電子防傾桿受燒後情狀，與消防署所為上
30 開跡證鑑定結果即第八(二)、1.(5)④所述，同時依張博之凱談話
31 記錄所載：「...右駕駛外面冒出火勢，當時發現濃煙時內部

01 沒有聞到味道，也沒有異音但行駛感覺整台車往下沈，有頓
02 挫，方向盤沒有晃動。...」，以及證物1電源配線（系爭電容
03 正極樁頭電源配線），因系爭車輛為未達一年新車，里程數未
04 達5000公里，其電源配線披覆不屬老舊劣化，且張博凱並未聞
05 到味道，故研判系爭電容正極電源配線短路引發火災可能性
06 小；證物2電源配線非為通電產生熔痕，故可排除受熱產生短
07 路熔痕引發火災之可能性。再對照上述第八(二)、1.(7)、(8)點，
08 系爭車輛同款車型Urus後車廂之12V轉48V超級電容、升壓器、
09 升壓器附近之中繼易熔絲板、電子防傾桿之位置，以及中繼易
10 熔絲板有4接頭，從上到下依序為前電子防傾桿正極、後電子
11 防傾桿正極、升壓器正極、電容正極，下方搭鐵處為升壓器負
12 極線、電容負極線、電子防傾桿負極線搭鐵，搭鐵處螺帽非黏
13 住或焊死狀態。原廠技師蔡秉辰之談話記錄：「...中繼易熔
14 絲板上有4接頭，從上到下依序為前電子防傾桿正極、後電子
15 防傾桿正極、升壓器正極、電容正極...中繼易熔絲板下方搭
16 鐵為3條活動非相黏的負極線（48V超級電容負極線、升壓器負
17 極線、電容負極線、後電子防傾桿負極線）...前、後電子防
18 傾桿馬達藉由中繼易熔絲板上升壓器正極及48V超級電容正極
19 （穩壓用）供電全時使用。...」，而證物3之端子為受熱表面
20 相黏（熔接），且螺帽非為相黏（熔接）且非固定於搭鐵處，
21 彰化縣消防局鑑識人員據此研判搭鐵線間端子鬆動，造成接觸
22 不良，產生電弧放電火花並使連結中繼易熔絲板上系爭電容正
23 極線源配線上電流迴路過負載，產生正極電源配線過熱，電源
24 配線披覆燒熔，形成短路熔痕（證物1），彰化縣消防局並勘
25 查搭鐵處固定於右後車輪拱附近，為鋁金屬材質，熔點約為60
26 0℃，該鋁金屬車輪拱相對另一側為加油管、空氣導管、溢流
27 （油）管三管固定處附近，與上開第八(二)、3.(2)點所研判之起
28 火點位置相符。又端子錫的熔點約為231℃，而端子固定處鋁
29 金屬未燒熔，故彰化縣消防局鑑識人員研判電弧火花溫度高於
30 錫熔度，而系爭事故發生前油箱係加滿情形（見上述第八(二)2.
31 點所載），使加油管、空氣導管、溢流（油）管充滿油氣現

象，且加油管、空氣導管、溢流（油）管熔點約為100℃（見上述第八(二)1.(8)點），而上開搭鐵處接觸不良，產生電弧之放電火花高溫經由固定處金屬鋁傳導熱至對側充滿油氣之加油管、空氣導管，溢流（油）管受熱燒熔並發火燃燒，綜合研判以電氣因素引起火災之可能性較大。

4.本院審酌系爭鑑定報告所載內容，經核與現場照片影像相符（照片1-59頁，見本院卷一第293-322頁），且彰化縣消防局鑑識人員係依據事發當天張博凱駕駛系爭車輛行車經過、事發後系爭車輛受火燒毀殘骸，逐一比對車體受燒狀況，據以研判起火點為系爭車輛右後輪前上方與右後乘客座後方附近；再就車體殘骸採樣之系爭電容正極樁頭電源配線熔痕（即證物1）、於系爭電容發現另條電源配線短路熔痕（即證物2），系爭電容、系爭升壓器、電子防傾桿負極線相黏（即證物3），且搭鐵線端子有殘電現象，送消防署鑑定所得結果，再比對原廠提供之同款車型電容、升壓器、電子防傾桿、中繼易熔絲板之相對位置，以及加油蓋、加油管、空氣導管、溢流（油）管之位置，並考慮系爭車輛機具、零件之材質、熔點，與張博凱駕駛系爭車輛於事發前甫加滿汽油等情狀，排除其餘引發系爭事故火災之可能性，方得出上開以電氣因素引起火災可能性較大之結論，所為採證、論述均稱完整，允強公司據為主張系爭事故火災為電氣因素所致，且為新光公司所不爭執，堪認可採。

(三)至嘉鋸公司抗辯系爭鑑定報告明顯違背客觀證據，且與專家陳俊勳教授、黃俊翰教授所出具之鑑定報告結果不同，系爭鑑定報告不可採。查：

1.嘉鋸公司抗辯110年5月8日勘驗系爭車輛，嘉鋸公司員工林逸峻遞出套筒，以利拆卸搭鐵處螺帽，可見事發時並未有系爭鑑定報告所指搭鐵線間端子鬆動之情，並舉照片、110年5月8日火災調查影片（節錄）、陳俊勳教授所出具之鑑定報告為證（見本院卷二第249頁、第262頁，外放之陳俊勳教授火災鑑定分析）。查：

01 (1)本院以111年10月19日函文就嘉鋸公司上開抗辯情事，詢問彰
02 化縣消防局，該局以111年10月25日彰消調字第1110033437號
03 函文回覆本院，記載：「...本案鑑定書（指系爭鑑定報告）
04 第6頁記載『...且螺帽非為相黏（熔接）且非固定於搭鐵處，
05 研判搭鐵間端子鬆動，造成接觸不良，...』，其中『固定於
06 搭鐵處』係指火災燃燒高溫致使螺帽燒熔並黏固於搭鐵處』，
07 因勘查時發現搭鐵間端子皆為相黏（熔接），而其上方螺帽非
08 與其下方搭鐵線端子相熔於固定處，因此可排除該車輛起火燃
09 燒產生高溫致使車體變形，而造成該處搭鐵端子與螺帽同受火
10 災燃燒高溫一併相熔，...搭鐵線端子相黏（熔接）並非火災
11 燃燒高溫使其燒熔相黏，而是起火前長時間端子間接觸不良產
12 生放電電弧使其受高溫燒熔之意。...研判搭鐵間端子接觸不
13 良，係屬端子間有間隙未完全接觸，而造成端子間有間隙，係
14 因所屬螺帽未能發揮其鎖緊功能（使端子間有間隙而產生電弧
15 情形）。而勘查時須利用「套筒」將鎖緊在搭鐵處的螺帽進行
16 拆卸，係因火災高溫受燒使整輛車體金屬皆變形，由鑑定書第
17 90頁照片13-14起火處附近，可觀察到金屬輪框受燃燒高溫燒
18 穿並嚴重變形，故本案研判之起火處為最先燃燒亦屬燃燒時間
19 最久，而當車體起火燃燒高溫亦致使該處金屬螺牙與螺帽受高
20 溫變形而卡死（勘查時無法用手輕易將螺帽轉開，而需要工具
21 協助」（見本院卷三第295-296頁）。

22 (2)由上開函文所載，可知彰化縣消防局認搭鐵間端子鬆動，係因
23 火災後搭鐵間端子相黏，然未與螺帽相黏之故，而系爭車輛受
24 燒毀損，螺牙、螺帽受高溫變形卡死，必須藉由工具套筒予以
25 拆卸。準此，彰化縣消防局係以端子、螺帽受燒後並未一併燒
26 熔之狀況、端子燒熔之原因、端子間之所以會產生電弧火花之
27 原因，推認端子、螺帽間於事發前即已鬆動，螺帽未能發揮鎖
28 緊功能，否則端子間不致接觸不良，產生電弧火花，端子因而
29 燒熔相黏但未與螺帽一併相熔。嘉鋸公司僅以事後其人員以套
30 筒拆卸變形卡死之螺牙、螺帽，即據以反推螺帽、搭鐵處於火
31 災前並無鬆動之情、系爭鑑定報告不可採，即難認有據。

01 (3)依陳俊勳教授所出具之鑑定報告所載「...若搭鐵線間端子的
02 確鬆動，邱先生應可毫不費力即以手指輕易扭開...，但現實
03 是反其道而以板手且須施力扭開，足見案發當時火災車輛未有
04 搭鐵處間端子鬆動情形，...」（見外放之陳俊勳教授火災鑑
05 定分析說明，第9頁），亦與嘉鎷公司持上開同樣見解，為本
06 院所不採，理由同上所述。

07 2.嘉鎷公司抗辯系爭車輛原廠、嘉鎷公司及黃俊翰教授三度針對
08 「搭鐵處螺帽未鎖緊是否會產生電弧火花」進行實驗，發現即
09 便將上開系爭車輛搭鐵處螺帽鬆脫並且高速劇烈行駛，只會造
10 成搭鐵處、車體鈹件微幅升溫，甚至輸出電流很小，時間短
11 暫，不會產生電弧火花，甚至在行駛速度越快情況下，受風力
12 影響，散熱狀態反而更好；上開系爭車輛搭鐵處之系爭電容正
13 極線在電路中設有中斷易熔絲，若接觸不良而發生電流迴路過
14 載，保險盒中的中斷易熔絲將會燒熔而使電路中斷，不可能持
15 續高熱，進而引發系爭事故火災；又系爭車輛之車輪拱、加油
16 管、空氣導管及溢流管間尚未完全貼合（間隔1-3公分），及
17 在不是密閉空間情況下，依照熱傳導學基本原理，車輛在行駛
18 狀況下將引進外界冷空氣，並產生與冷卻鋁質車輪拱之效果，
19 故系爭鑑定報告認接觸不良所產生之高熱，透過鋁質車輪拱傳
20 導到另一側之油管，使其燒熔而使內部油氣起火燃燒，並非可
21 採，況且依張博凱之談話紀錄，若當時有接觸不良產生高熱，
22 理應先行引燃後座易燃的裝板及隔音棉，而非相距甚遠且難燃
23 的油管，並產生強烈異臭及濃煙；系爭車輛鐵處之端子、螺帽
24 為不同材質，又為達成增加導電性目的，防止發生接觸不良情
25 形，所以會用環形端子來讓電線鎖附在車身上，並以焊錫手法
26 來處理，而錫的熔點只有231.93℃，在火災高熱情況下，必定
27 會熔化而使端子相黏，然螺帽係位於端子上方，端子熔化呈液
28 態向下流動，自然不會與上方螺帽相黏，才會產生端子呈現相
29 黏無法分開，而固定端子螺帽未與端子相黏」現象；再者，系
30 爭車輛在電路設計上，倘若搭鐵處端子有接觸不良，則儀表板
31 上故障燈會亮起，顯示「主動抗晃穩定系統故障」，然依據張

01 博凱之談話記錄，系爭事故發生並未出現上開情事，準此，可
02 見系爭事故火災並非搭鐵處螺帽未鎖緊所致等情，並提出原廠
03 測試報告、黃俊瀚教授鑑定報告、嘉鎷公司測試報告、陳俊勳
04 鑑定報告、照片、張博凱之談話筆錄為證（見本院卷二第25
05 1、252頁、第265頁、卷三第403-417頁、卷四第37-44頁）。
06 查：

07 (1)依前所述，彰化縣消防局鑑識人員係以證物3之端子為受熱表
08 面相黏（熔接），且螺帽非為相黏（熔接）且非固定於搭鐵
09 處，且證物1之花線（即系爭電容正極線）標示熔痕1A及1B依巨
10 觀及微觀特徵與導線受電弧燒熔所造成之通電痕相同，因而研
11 判搭鐵線間端子鬆動，造成接觸不良，產生電弧放電火花並使
12 連結中繼易熔絲板上系爭電容正極線源配線上電流迴路過負
13 載，產生正極電源配線過熱，電源配線披覆燒熔，形成短路熔
14 痕，而端子接觸不良係因搭鐵處螺帽未鎖緊之故。又依據彰化
15 縣消防局111年2月21日彰消調字第1110005008號函所載：「本
16 案搭鐵線間端子鬆動研判可仍係其螺帽未鎖緊於固定處，又因
17 駕駛行駛於高速公路，其高速產生震動形成鬆動情形」（見本
18 院卷二第103頁）、彰化縣消防局111年10月25日彰消調字第11
19 10033437號函記載：「...搭鐵線端子相黏（熔接）並非火災
20 燃燒高溫使其燒熔相黏，而是起火前長時間端子間接觸不良產
21 生放電電弧使其高溫燒熔之意」（見本院卷三第296頁）。由
22 上，可知彰化縣消防局鑑識人員認系爭車輛搭鐵處螺帽未鎖
23 緊，導致端子接觸不良，尚有系爭車輛行駛於高速公路，高速
24 產生震動，以及起火前長時間端子接觸不良等因素，此外，彰
25 化縣消防局所得鑑定結果並參以張博凱於系爭事故發生前甫將
26 系爭車輛加滿汽油、勘查系爭車輛殘骸受燒部位狀況、系爭車
27 輛機具、設備與起火處之相對位置等。

28 (2)而嘉鎷公司所舉上開原廠測試影片、鑑定報告及測試報告，均
29 無從完全還原系爭事故發生狀況，並據為測試基準，故其等僅
30 就其中單一或部分因素測試，是否可得全貌，並非無疑。參以
31 彰化縣消防局就黃俊翰教授所出具之鑑定報告所載內容，亦

01 認：「...該實驗未能得知火災前真實車況，故其所得出之實
02 驗資料與數據，是否有未盡呈現實際之駕駛操駕反應及行駛路
03 況相異之情況，應具有實驗參數之重現性不足之疑慮。而本局
04 之鑑定是採用火場（車輛火災）之火流特性與分析，並融入車
05 輛火燒致災之危險因子進行評估，並非單一事項即可進行完全
06 之論證等情事」（見本院卷三第451-452頁之彰化縣消防局111
07 年12月22日彰消調字第1110040190號函所載）。況且，嘉鐸公
08 司就其所辯系爭事故係因系爭車輛改裝排氣管中段管徑與原廠
09 不合、致引擎產生之高熱、高壓氣體直接從鬆脫處噴向後方塑
10 膠製油箱，使其燒熔，引燃內部油料等情，亦未進行實驗、實
11 測以為佐證，參以彰化縣消防局就陳俊勳教授所出具之鑑定報
12 告，亦認「...寫到Lamborghini原廠工程師立即在義大利的工
13 廠內試車跑道進行相關端子鬆脫及可能導致跳電之種種測試，
14 然Lamborghini原廠未針對排氣管脫離是否會造成右後輪附近
15 起火燃燒進行驗證，...」（見本院卷三第85頁），從而嘉鐸
16 公司所為上開抗辯，尚不足為有利於嘉鐸公司之認定。

17 (3)又嘉鐸公司抗辯倘若系爭車輛搭鐵處端子接觸不良，則儀表板
18 上故障燈會亮起，並顯示「主動抗晃穩定系統故障」，然依張
19 博凱之談話紀錄，事發時並未出現上開現象，足見系爭火災並
20 非搭鐵處螺帽未鎖緊所致（見本院卷四第169-170頁），並舉
21 陳俊勳教授所出具之鑑定報告、黃俊翰教授所出具之鑑定報
22 告、照片為證（見本院卷二第252頁、卷三第403-417頁及外放
23 之陳俊勳教授火災鑑定分析）。查：

24 ①嘉鐸公司所舉照片（見本卷二第252頁），為系爭車輛同型車
25 款之儀表板指示燈圖，陳俊勳教授出具之鑑定報告記載：
26 「...再檢視圖3的電路圖，如果接地點...真的發生接觸不良
27 的狀況時，最直接的故障燈反應應該會是在48V超級電容，後
28 電子主動式防傾桿以及12V轉48V升壓器相關的迴路之中，應該
29 會是如圖4（即上開本院卷二第252頁之儀表板指示燈圖）中的
30 主動式抗晃穩定故障燈亮起才對。...」（見外放之陳俊勳教
31 授火災鑑定分析，第14頁）。

01 ②然依嘉鋸公司所舉、黃俊翰教授所出具之鑑定報告第1頁則記
02 載：「...電子防傾桿系統，若遇有故障時，儀表板上故障燈
03 會迅速閃亮，...實驗測試前因需要在三條搭鐵線上黏貼辨識
04 標籤而必需將搭鐵線『拆離』，...，因而造成電子防傾桿系
05 統電路異常，此時儀錶板上之故障燈立即亮起並顯示『主動式
06 翻滾抑制系統：故障！』的故障訊息，...本實驗...電子防傾
07 桿搭鐵線固定螺帽在『未鎖緊』的情況下，雖然在車輛行駛過
08 程中，搭鐵處有明顯的鬆動，...儀表上並沒有顯示電子防傾
09 桿系統的故障訊息，...」（見本院卷三第414-415頁）。可
10 見黃俊翰教授之鑑定報告認為，搭鐵處「拆離」固定處，儀表
11 板方會顯示主動式翻滾系統抑制系統異常，倘若僅只是「螺帽
12 未鎖緊」、「搭鐵處明顯鬆動」，則儀表板並不會有任何異常
13 之顯示。

14 ③由上，嘉鋸公司就上開搭鐵處螺帽「未鎖緊」、端子因而「接
15 觸不良」（即非完全拆離），系爭車輛儀錶板究竟會不會顯示
16 異常？倘若會顯示異常，則所顯示者究竟為「主動式抗晃穩定
17 故障燈亮起」，抑或是「主動式翻滾抑制系統故障」？嘉鋸公
18 司所舉陳俊勳教授、黃俊翰教授之鑑定報告已有上開不同意
19 見，從而嘉鋸公司此項抗辯，亦難認可採。

20 3.嘉鋸公司抗辯系爭車輛出廠前均經詳細檢查，且若交車時有搭
21 鐵處端子鬆動情形，不可能於半年後始發生系爭事故，允強公
22 司於上開期間恐有不正常使用系爭車輛，甚至發生事故造成機
23 件損毀，進而發生系爭事故，系爭車輛因而受燒毀損，並舉系
24 爭車輛109年10月28日結帳工單為證（見本院卷二第315頁）。
25 然上開工單僅記載「新車交車前檢查，...保固」，檢查之內
26 容為何？並未詳載，且該工單為嘉鋸公司自行製作，已難為有
27 利於嘉鋸公司之認定。況嘉鋸公司亦不爭執允強公司於110年2
28 月24日發現系爭車輛停放處有漏油痕跡，當日即將系爭車輛送
29 至嘉鋸公司台中廠維修，嘉鋸公司台中廠更換差速器及燃油連
30 接器，於同年3月17日完成檢修（即系爭維修），可見依嘉鋸
31 公司所言，系爭車輛雖於出廠前已經檢查，然亦歷經4個月左

01 右始被發現漏油，而需再度回廠進行系爭維修，可見爭車輛漏
02 油亦非可得於出廠檢查時即被發現，或於出廠後立即被發現。
03 故嘉鋸公司抗辯系爭車輛於出廠前經檢查乙節，並不足以反推
04 系爭車輛不可能存有端子鬆動、螺帽未鎖緊之情，嘉鋸公司抗
05 辯倘若系爭車輛出廠即有上開端子鬆動、螺帽未鎖緊之情，不
06 可能於半年後始發生系爭事故，顯非可取。再者，依張博凱之
07 談話記錄所載：「...（最近行駛有無異狀？）最近沒有異
08 狀。...（有無於車輛...車上改裝或加設任何電器設備用品或
09 曾發生碰撞或事故過？）沒有發生事故或碰撞，於原廠出廠前
10 加裝前後行車紀錄器，雷達測速器。...」（見本院卷一第219
11 頁），而嘉鋸公司亦未舉證允強公司有何不正常使用系爭車
12 輛、系爭車輛曾經發生事故造成機械損毀之情，故其抗辯允強
13 公司不正常使用系爭車輛、系爭車輛曾因事故造成機械故障，
14 均難認有據。

15 4. 嘉鋸公司抗辯系爭車輛於系爭事故受燒毀損，後由拖吊車移回
16 嘉鋸公司台中廠保管，途中經過多次挪移，足以產生破壞車體
17 結構之風險，系爭鑑定報告並未提出任何科學數據或實驗結
18 果，徒以燒毀後面目全非、又在拖吊過程中遭破壞之車體殘
19 骸，即逕自猜測系爭車輛於事故發生前有螺帽未鎖緊之情，顯
20 已流於主觀判斷，並提出110年4月27日國道小型車拖救服務契
21 約三聯單為證（見本院卷二第319頁）。惟彰化縣消防局製作
22 系爭鑑定報告之過程、依據，已如前所述，鑑識人員為第1-3
23 次勘查，利用三用電表測量系爭電容呈現殘電情形，採證證物
24 1、2、3，委由消防署為跡證鑑定，消防署則以巨觀實體觀察
25 法、微觀金相觀察分析法、電子顯微鏡/能譜儀元素分析法就
26 證物1、2、3為熔痕種類鑑定，鑑定證物1之花線標示熔痕1A及
27 1B依巨觀及微觀特徵與導線受電弧燒熔所造成之通電痕相同等
28 情，系爭鑑定報告據為研判系爭事故為電氣因素之理由之一，
29 是以，難認系爭鑑定報告有嘉鋸公司所辯之流於主觀判斷之
30 情。

31 (四) 嘉鋸公司並抗辯系爭事故係因允強公司所擅自改裝之系爭排氣

01 管有設計不良瑕疵，即便將束環鎖緊，依然會因管徑不同而密
02 合不全，於系爭車輛行駛中車體震盪，系爭排氣管因而鬆脫，
03 而排氣管接口處與油箱蓋板相距14.5公分、油箱相距40.5公
04 分，造成引擎產生之高熱、高壓氣體直接從排氣管接口鬆脫處
05 噴向後方塑膠製油箱，使其燒熔，引燃內部油料，因而發生系
06 爭事故。查：

- 07 1.嘉鎷公司抗辯起火點為油箱，此與系爭鑑定報告記載「因油箱
08 受燒破裂，起火油料流入地面」相符等語，然系爭鑑定報告上
09 開記載，至多僅為油箱受燒情形，不足認起火點即為油箱，況
10 且，嘉鎷公司亦未能舉證其所辯之以油箱為起火點之火勢延燒
11 路徑為何。而系爭鑑定報告係依據現場燃燒後狀況、勘查系爭
12 車輛受燒後殘骸等，研判火流係由右後輪前上方與右後乘客座
13 後方附近開始往四周延燒，故該處即為起火點，已如前所述。
14 從而嘉鎷公司既然未能提出具體證據，以證明其所指起火點、
15 火流延燒路徑，其上開抗辯已難認可採。
- 16 2.嘉鎷公司抗辯系爭事故發生後，經測量系爭排氣管內徑均為6
17 5.24公釐，而原廠排氣管內徑卻分別為66.59公釐、67.17公
18 釐，足見縱使將系爭排氣管銜接處之束環鎖緊，而有密合不全
19 之情，並舉照片為證（見本院卷三第191、192頁），惟上開數
20 據為嘉鎷公司自行測量所得，是否可採，已非無疑，且系爭排
21 氣管受燒，有無因此影響口徑尺寸，亦非無疑。況曾歷任嘉鎷
22 公司技師、廠長、業務經理之證人王柏凱，到庭證稱其擔任嘉
23 鎷公司業務經理期間，因允強公司張董事長同時有兩部相同休
24 旅車，第1輛休旅車安裝由嘉鎷公司與Akrapovic聯名推出之排
25 氣管，第2輛休旅車即系爭車輛尚未運抵台灣，張董事長即向
26 其詢問，除嘉鎷公司所推出之排氣管品牌以外，有無其他品
27 牌？其答稱全世界有多家排氣管品牌，除嘉鎷公司所推出之賽
28 車排氣管，另有一個比較優質之品牌，是與藍寶堅尼賽車部合
29 作之品牌，即Capristo排氣管（即系爭排氣管品牌），請張董
30 事長參考，其並表示願意協助安裝；Capristo排氣管只針對超
31 級跑車客製化排氣管，所以絕對符合允強公司董事長所訂購之

車款；就其所知，允強公司張董事長改裝系爭車輛排氣管係因排氣管聲浪不同，Capristo排氣管與原廠排氣管之差別在於排氣聲音細膩度不同，排氣管管徑會有正常公差；嘉鋸公司亦曾應客戶需求，安裝其他廠牌排氣管，均不曾發生排氣管脫落之情事等語（見本院卷三第355-366頁），證人王柏凱並證稱其為高職汽修科畢業，從事汽車維修長達16年，自2002年間起至2021年間止歷任嘉鋸公司之技師、廠長、業務經理，後自行離職，與嘉鋸公司並未因離職而發生不愉快等情（見本院卷三第355頁），嘉鋸公司均未予爭執，堪認以證人王柏凱之學識、工作經歷及離職經過，就系爭排氣管是否因設計瑕疵而與系爭車輛有管徑不合之情，應知之甚稔，且其亦無設詞構陷嘉鋸公司之動機，其所為上開證詞應為可採。從而嘉鋸公司抗辯系爭排氣管有設計不良瑕疵，即便將束環鎖緊，依然會因管徑不同而有密合不全之情，難認可信。

3. 嘉鋸公司抗辯於系爭事故發生「前」，改裝之系爭排氣管中段、尾段雖經束環鎖緊，但已經與系爭車輛原廠排氣管頭段鬆脫，故系爭事故發生後，多張系爭車輛底盤照片均顯示系爭排氣管中段、尾段與系爭車輛原廠排氣管頭段完全脫開，且束環管面有煙燻、飛灰及火燒痕跡，並舉照片、原廠技師蔡秉辰之筆錄、及陳俊勳教授所出具之鑑定報告、原廠回覆信件及火災調查報告為證（本院卷一第255頁、卷二第256頁、第258頁，外放之「陳俊勳教授火災鑑定分析說明」），查：

(1) 嘉鋸公司就其所舉照片（本院卷二第256頁、第258頁）既稱為系爭事故發生「後」之車底底盤照片，則系爭車輛既已受燒毀損，系爭排氣管中段、尾段與原廠排氣管頭段脫落，或者束環管面有煙燻、飛灰及火燒痕跡，已不足反推於系爭事故發生「前」，系爭排氣管即已鬆脫、脫落。況依系爭鑑定報告第87頁之照片7、8及說明（見本院卷一第296頁）：「勘查自小客車（BAE-8989）受燒受車尾下傾較車頭嚴重」、「國道拖吊車，隨即將自小客車（BAE-8989）拖離火災現場。... 勘查排氣管尾段，因吊車吊起後形成車尾與車體分離及排氣管尾段與

車體分離情形」，彰化縣消防局111年10月25日彰消調字第1110033437號函文記載：「...於吊起車輛時，是否僅有排氣管尾端脫離、而排氣管前段、中段仍與車體連結，本局無法確認（見本院卷三第295頁），至多僅可認定國道拖吊車於事故現場拖吊系爭車輛時，系爭排氣管尾端因吊車吊起而與車體脫開，並不足推認嘉鎢公司所指系爭排氣管中段與原廠排氣管頭段於火災「前」業已鬆脫、脫開乙節為可採。且系爭車輛既然受大火燒毀殆盡，則排氣管鬆脫、脫開之原因亦可能多樣，而依彰化縣消防局111年2月21日彰消調字第1110005008號函文所載：「...本案脫開原因，主要火災受燒高溫使束環材質發生變化並變形，並於吊車作業造成排氣管中段與後段位移所致。...」（見本院卷二第101頁），亦徵系爭排氣管鬆脫乙節，並不足逕予推認係因其中段管徑與原廠排氣管頭段管徑不合所致。

(2)嘉鎢公司雖又舉原廠技師蔡秉辰之談話筆錄為證（見本院卷一第255頁），該筆錄固記載：「...於本件事故多張車底盤照片，可以發現原廠排氣管...其改裝品之中段（非原廠）及尾段（非原廠）已經完全與原廠頭段脫開，且連接點之束環已經鎖緊至螺牙行程底部，另也看出束環管面有煙燻和火燒的痕跡，由此判斷事發當時前述兩管可能已經分開，導致燻黑及火燒。...」，然蔡秉辰亦稱其為系爭車輛原廠技師、原廠汽車修復技師，原廠委由其說明相關資訊（見本院卷一第239頁），而其不能配合火災調查人員於火場勘查完畢後立即製作筆錄，與調查人員約於110年5月25日製作筆錄，其理由為：「我們在等待國外原廠官方的一些資料，所以延期，亦因為人手不足關係所以延至110年5月25日配合線上筆錄」（見本院卷一第239頁），可知系爭車輛原廠委由蔡秉辰說明，且蔡秉辰係依原廠所提供之資料而為上開陳述，是其所為上開陳述難認中立、客觀，而得據為有利於嘉鎢公司之認定。

(3)嘉鎢公司並舉陳俊勳教授所出具之鑑定報告為證（見外放之「陳俊勳教授火災鑑定分析說明」），查：

01 ①上開鑑定報告指稱依據系爭事故之殘骸排氣管脫落照片，認不
02 管是原廠或改裝之排氣管，接頭內部中均有火痕、飛灰，以及
03 認為在沒有外力狀況下，排氣管本身接頭處或束環要燒熔才可
04 能鬆脫，而系爭車輛束環完好無缺的保持在原廠排氣管上，改
05 裝排氣管靠右側那支已經有一些變形卻完全沒有燒熔的現象發
06 生，顯示該接頭處是不至於在火災當中脫落，因此排氣管很有
07 可能是在火災發生前而車子行進時發生鬆脫而導致脫離等語
08 （見該報告第15-17頁）。惟依系爭車輛原廠技師蔡秉辰之上
09 開談話筆錄所載：「（同款車輛排氣管中段未鎖緊或掉落，駕
10 駛人開起來會有何反應？）...因為脫落後會比較大聲，主要是
11 排氣沒有通過後方的消音器，...因為原廠排氣管的消音器是
12 有效的消音效果。...，如果行駛中中段束環脫落，沒有燈號
13 會亮起，駕駛人開起來不會有頓挫感，只是會有聲音上的差
14 別」（見本院卷一第243頁），證人王柏凱亦證稱：「（行駛
15 中排氣管脫落會有什麼狀況？駕駛人是否會知道？）...原本的
16 排氣聲浪也會改變，駕駛人一定能夠感受到明顯的差異。...
17 （就你所知，藍寶堅尼的排氣管與Capristo的排氣管會明顯不
18 同？）差別是聲音的細膩度，不是因為聲音的大聲而改排氣
19 管」（見本院卷三第358-359頁），可知倘若系爭排氣管於系
20 爭車輛行駛間鬆脫，車輛排氣因而未能通過系爭排氣管之消音
21 器，排氣聲浪會有所變異，駕駛人張博凱應會察覺，且駕駛人
22 張博凱亦不會有頓挫感、系爭車輛儀錶板燈號不會顯示。然依
23 駕駛人張博凱之談話紀錄所載：「行駛中看到數位儀表板顯示
24 差速器故障燈亮起，不到一秒鐘氣壓懸吊燈亮起，我放慢速度
25 準備停靠路肩，看到副駕駛座的窗外黑煙，停好後發現右邊有
26 火」、「右駕駛外面冒出火勢，當時發現冒煙時內部沒有聞到
27 味道，也沒有異音，但行駛感覺整台車往下沉，有頓
28 挫，...」（見本院卷一第219頁、第221頁），則從駕駛人張
29 博凱所述當時情狀，即並無異音、駕駛有頓挫感，及數位儀表
30 板有燈號顯示異常，皆與原廠技師蔡秉辰所述排氣管尚有鬆脫
31 之徵狀，並不相符，從而嘉鐸公司所舉陳俊勳教授所出具之鑑

01 定報告，認系爭排氣管於系爭事故發生前、發生當時即已鬆
02 脫，難認可採，該鑑定報告無從為有利於嘉鋸公司之認定。至
03 嘉鋸公司抗辯系爭車輛隔音效果良好，而系爭排氣管以聲量大
04 為其賣點，於行駛中縱使有排氣管鬆脫之情，只要沒有掉落在
05 地面上，駕駛在車內不容易發現等語，然即此與證人王柏凱之
06 上開證詞不符，為本院所不採。

07 ②況且，依陳俊勳教授所出具之鑑定報告所載：「... 4.本件火
08 災發生可能原因：...一旦排氣管在車子行進中因為某種原因
09 鬆脫脫離，其引擎所產生的高溫（700～900℃）高壓廢氣將會
10 以高速氣流形式衝擊後方所有的高分子（塑膠）元件而引燃起
11 火。首先是油箱前方的蓋板（離排氣管束環相距僅14.5公
12 分），...」（見報告第17頁），堪認該份報告認系爭車輛最
13 初起火點應為與排氣管束環相距僅14.5公分之油箱前方蓋板，
14 然該份報告並未具體指明，支持系爭車輛起火點為油箱前方蓋
15 板之事證為何（見外放之陳俊勳教授火災鑑定分析說明），從
16 而該鑑定報告既未提出事證，證明起火點為油箱、油箱前方蓋
17 板，以及火勢延燒之路徑為何，則其認系爭排氣管於系爭事故
18 發生前即已鬆脫，實難以採信。

19 ③再者，陳俊勳教授所出具之鑑定報告記載：「... 4.本件火災
20 發生可能原因：...引擎所產生之高溫（700～900℃高壓廢氣
21 將會以高速氣流形式衝擊後方所有的高分子（塑膠）元件而引
22 燃『起火』，首先是油箱前方的蓋板，...『因在車架外部底
23 部燃燒』，尚未影響車子本身的電路，同時車主完全聞不到任
24 何異味，所以車主仍未知覺而持續行駛，直至車主驚覺發現狀
25 況而停車並離開車子，此時火勢已往車內部沿椅背及裝修延
26 燒，在此同時油箱也開始破裂，而使火勢更加擴大，致使整輛
27 車陷入火海」（見外放之陳俊勳教授火災鑑定分析說明，第17
28 頁），似認張博凱駕駛系爭車輛於「行駛中」即已「起火燃
29 燒」，然嘉鋸公司抗辯：「駕駛張博凱於消防局筆錄中表示，
30 系爭車輛在行進中只有黑煙，是在『停車後才起火』，則油箱
31 既然在停好後才燒穿，汽油當然不會在行駛中滴落地

面。...」（見本院卷四第204頁，嘉鐸公司所提出之簡報），就張博凱停車前，系爭車輛究竟是否已經起火燃燒乙節？嘉鐸公司所辯情節與陳俊勳教授之上開鑑定報告所載，似已有所出入，亦難認該份鑑定報告得為有利於嘉鐸公司之認定。

(4)嘉鐸公司復舉原廠回覆信件及火災調查報告為證（見本院卷四第45-74頁），查：

①原廠回覆信件固記載「...經過詳細分析後，發現明顯的證據顯示，...本人根據測試的結果...」、「...原廠排氣系統與配件公司Capristo的改裝系統（排氣系統）之間的連結已斷開，導致廢氣的高溫讓底部的隔熱罩融穿。由於廢氣的溫度極高，造成附近之塑膠零件的溫度急遽升高、融化，進而引燃（達自燃溫度）。結果，燃油箱內因為熱過載而遭到破壞，導致燃油箱漏油，然後逸出的燃油非常迅速的引燃。這些調查發現與現場照片相符，現場可以看到火勢非常迅速地蔓延」（見本院卷四第45頁），惟該信件並未具體、明確指出分析對象、過程為何？所謂明顯證據、測試結果為何？且該信件就其所指排氣系統間連結已經斷開，究竟是因為受燒而斷開，亦或於事故發生前已經斷開，亦未論證，從而該信件認系爭車輛起火原因為系爭排氣管連結斷開所致，難認可採。

②上開火災調查報告記載：「...顧客陳述：顧客於2021年4月27日開著他的車，在高速公路上行駛了大約10公里時，於其他用路人的示警下，發現車底竄出火焰與煙霧。他停下車，走出車外，發現車底冒出濃煙。...」（見本院卷四第49頁）、「...他（指顧客）表示在火災之前並未出現任何警示，...」（見本院卷四第51頁），此與彰化縣消防局第四大隊田尾分隊談話記錄所載駕駛人張博凱所稱經過情形：「行駛中看到數位儀表板顯示差速器故障燈亮起，不到1秒氣壓懸吊燈亮起，我降慢速度準備停靠路肩，看到副駕駛座的窗外黑煙，停好後發現右邊有火」（見本院卷一第219頁），已經大相逕庭，從而該份調查報告就事發經過情形，既然已與張博凱之上開談話紀錄不符，其所載內容及推認結果，是否可信，亦非無疑。

01 4.嘉鐸公司抗辯其進行系爭維修時，其員工即已發現系爭排氣管
02 將系爭車輛後保險桿燒熔，即請允強公司改回，允強公司置之
03 不理，方發生系爭事故，並提出嘉鐸公司員工宣誓書、照片為
04 證（見本院卷三第235-236頁、第333頁），查宣誓書記載：
05 「...銷售業務羅兆晟發現後保險桿與排氣管消音器之間有明
06 顯燒熔狀況，隨即將燒熔部位告知給車主知道，...隨後技師
07 邱組長確認了解燒熔位置的狀況，其主要原因為『改裝排氣管
08 與後保險桿之間間隙過小，導致排氣管溫度高將後保險桿燒
09 熔』，...」（見本院卷三第235頁），而依嘉鐸公司所言，上
10 開照片為「嘉鐸公司台中廠110年2月24日監視器畫面（鍾依
11 政、羅兆晟手指系爭車輛後保險桿向允強公司董事長張金鈺解
12 釋」（見本院卷三第333頁），然嘉鐸公司於本件係抗辯因系
13 爭車輛改裝之系爭排氣管管徑與原廠排氣管頭段管徑不合，方
14 導致系爭車輛於系爭事故受燒毀損，此與改裝系爭排氣管與後
15 保險桿之間間隙是否過小，難認具有關聯性，從而嘉鐸公司此
16 項抗辯，亦不足為有利於嘉鐸公司之認定。

17 (五)嘉鐸公司另抗辯依系爭車輛殘骸顯示，系爭車輛於系爭事故發
18 生前曾受車道異物撞擊，非但造成排氣管變形，並使部分異物
19 沾黏在車底之束環上，並舉系爭車輛照片、新聞報導、陳俊勳
20 教授所出具之鑑定報告為證（本院卷二第256頁、卷三第201-2
21 06頁、外放之陳俊勳教授所出具之火災鑑定分析說明第19
22 頁）。查：

23 1.交通部高速公路局中區養護工程分局111年11月1日中斗字第11
24 10036976號函文載明：「...二、經查110年4月27日上午6時至9
25 時國1南向214.7公里，及對向、前後5公里範圍，本分局並無
26 接獲有異物之通報。（詳附件）」（見本院卷三第311-313
27 頁），而依上開函文附件即工作出勤紀錄表所載（見本院卷三
28 第311頁），就出現於高速公路車道之鐵棍、木頭、胎皮、木
29 板、塑膠墊等異物，就接獲通報之時間、地點、使用機具、出
30 勤人員等，均詳細記載、登錄，是嘉鐸公司抗辯系爭車輛於系
31 爭事故發生前曾遭車道異物撞擊，即難認有據。

01 2.至嘉鐸公司復抗辯我國高速公路駕駛僅有發現大型掉落物方會
02 通報，倘若為小型掉落物諸如螺絲、輪胎皮、五金零件時，即
03 便車輛處於靜止狀態都難以肉眼發現，駕駛以時速百里之高速
04 行駛時，幾乎不可能辨識，遑論通報主管機關等語。惟系爭車
05 輛價金高達千萬元，嘉鐸公司既稱系爭車輛品牌藍寶堅尼（La
06 mborghini）係以提升車輛速度、追求產品品質之汽車品牌
07 （見本院卷一第465頁之民事答辯（一）狀所載），則依其上開所
08 言，系爭車輛行駛中，路面倘有肉眼難以察覺之小型掉落物，
09 即足以撞擊系爭排氣管，排氣管並因此鬆脫，嘉鐸公司前後說
10 詞顯有扞格，其上開所辯即非可取。

11 3.而依陳俊勳教授所出具之鑑定報告所載：「...而另一個可能
12 原因，是路上有異物，如再生胎的脫落輪胎皮或石頭等，若不
13 幸由車子高速（時速至少在110公里/小時以上）轉動的前輪捲
14 起異物瞬間衝擊至束環處也有可能來打脫後端的改裝排氣管，
15 此可由圖5.1和圖7.1的改裝之右管端面和5.2原廠的左管束環
16 端面皆呈現嚴重變形可觀之，...」（見外放之陳俊勳教授火
17 災鑑定分析說明第19頁），惟依前所述，當天並無接獲路面有
18 異物之通報，而上開鑑定報告稱除異物撞擊以外，系爭車輛須
19 達時速110公里/小時以上方有可能發生異物撞擊、打脫系爭排
20 氣管之情。然並無事證顯示張博凱當天駕駛系爭車輛時速高達
21 110公里，且參以嘉鐸公司稱模擬事發當天行車狀況所製作之
22 「Urus高速公路實路測試報告」（見本院卷四第37-44頁），
23 記載「...最終以26分鐘完成一個42.2公里的實車道路測試實
24 驗後，...」（見本院卷四第42頁），亦可徵張博凱當天駕駛
25 系爭車輛時速應不致高達110公里。既然系爭事故發生時，並
26 無事證足以證明系爭車輛車速高達時速110公里/小時以上，則
27 陳俊勳教授認為系爭車輛於高速行進間前輪捲起異物瞬間撞擊
28 至束環處，以致打脫後端排氣管之情，即難認可能發生。

29 4.至嘉鐸公司所稱系爭車輛曾受異物撞擊、造成排氣管嚴重變
30 形，且部分異物沾黏在車底的束環上（見本院卷四第168
31 頁），然系爭車輛既然已經受燒毀損，排氣管嚴重變形並不足

01 遽認為遭異物撞擊所致，且車底束環縱有嘉鋸公司所稱「沾黏
02 異物」，然如前所述，嘉鋸公司並未舉證其所指「異物」究竟
03 為何？所指「沾黏異物」確實非系爭車輛原本之機件受燒之殘
04 遺物質而為外來物質？是嘉鋸公司此項抗辯亦難採信。

05 5.而嘉鋸公司所舉照片（本院卷二第256頁）、新聞報導（見本
06 院卷三第201-208），嘉鋸公司於上開照片註記「改裝排氣
07 管」、「原廠排氣管」，新聞報導則係關於國道公路掉落物導
08 致車禍之報導，皆不足據為有利於嘉鋸公司之認定。

09 (六)依上所述，堪認系爭車輛於系爭事故受火燒毀，係因中繼易熔
10 絲板之系爭升壓器負極線、系爭電容負極線、電子防傾桿負極
11 線搭鐵處螺帽未鎖緊，端子間有間隙，接觸不良、產生電弧火
12 花等電氣因素所致。允強公司並據此主張上開螺帽未鎖緊、端
13 子間接觸不良，係因嘉鋸公司於系爭維修過程中為更換差速
14 器，曾拆卸排氣管、重新安裝系爭防傾桿等諸多底盤部位所
15 致。查：

16 1.兩造均不爭執嘉鋸公司於系爭維修過程中更換差速器及燃油連
17 接器，依原廠技師蔡秉辰之談話紀錄所載：「（更換差速器）
18 會先拆掉排氣管的中、尾段，再來拆除工字樑架（電子防傾桿
19 鎖於工字樑架），再將後軸兩邊傳動軸拆除，再來中央傳動軸
20 拆掉，就可以更換後差速器」（見本院卷一第241頁），系爭
21 鑑定報告亦記載：「...(三)勘查同型款車底盤相對系統相對位
22 置，後差速器前方為後電子防傾桿馬達，排氣管中段、尾段皆
23 為最下方。原廠更換後差速器前，需先將中、尾段排氣管、後
24 電子防傾桿馬達及後差速器拆卸，再進行更換。...」（見本
25 院卷一第194-195頁、第319頁即照片53、54）。

26 2.又依系爭鑑定報告所載：「...(十)...勘查位於12V轉48V升壓器
27 附近為中繼易熔絲板，而48V超級電容正極線連接中繼易熔絲
28 板，勘查中繼易熔絲板上有4個接頭連結，從上到下依序為：
29 前電子防傾桿正極、後電子防傾桿正極、升壓器正極、48V超
30 級電容正極，下方搭鐵處為12V轉48V升壓器負極線、48V超級
31 電容負極線、電子防傾桿負極線；...」（見本院卷一第194

頁)；系爭車輛原廠技師蔡秉辰之談話記錄亦記載：「行李箱空間的右側下方為48V的超級電容，供應前後主動式防傾桿作動供電，接頭相關連結，以48V的相對位置，為後（正極近車尾）、中、前（負極近乘客座），其正極連接中繼易熔絲板（固定於升壓器附近的金屬板），而該中繼易熔絲板受有4個接頭，從上到下依序為前電子防傾桿正極、後電子防傾桿正極、升壓器正極、48V超級電容正極。...，中繼易熔絲板下方搭鐵為3條活動非相黏的負極線（48V超級電容負極線、升壓器負極線、後電子防傾桿負極線），再藉由螺帽（出廠扭力9牛頓）鎖於金屬板上。...」（見本院卷一第247頁），而依證人王柏凱所述，跟據其閱覽系爭車輛維修手冊，更換系爭車輛後差速器，於拆卸排氣管、電子防傾桿及差速器之過程中，會一併拆卸到連接之搭鐵處，即鬆開並卸下螺母，鬆開接地線，以卸下後懸架上的主動扭桿也就是電子防傾桿，而系爭電容即為供應電子防傾桿的電瓶，所以該接地線即與系爭電容有關連等情（見本院卷三第360-362頁）。

3.承上所述，允強公司主張嘉鋸公司所為系爭維修過程中，為更換差速器，即需拆、裝電子防傾桿及連接搭鐵處之螺帽、線路等，應為可採。又依系爭鑑定報告所得鑑定結果，系爭車輛受燒毀損，係因系爭升壓器、系爭電容、電子防傾桿負極線搭鐵處螺帽未鎖緊、固定於搭鐵處，因而端子間接觸不良，產生電弧火花所致（見本院卷一第211-212頁，照片28-30即第306-307頁），準此，允強公司前開主張即非全然無據。

4.至嘉鋸公司抗辯搭鐵處係位於右後座椅下方及底盤「上方」之「車內」位置，依系爭車輛底盤照片所示，後差速器係位於「底盤」下方及排氣管上方之車外位置，兩者位置相距甚遠，中間尚有車輛底盤相隔，是嘉鋸公司於系爭維修更換差速器時顯然不會動到右後座椅下方及「底盤上方」之車內位置搭鐵線間端子處螺絲，故允強公司主張嘉鋸公司於系爭維修過程更換後差速器時未鎖緊螺帽，顯與系爭車輛結構不符。然依前所述，更換差速器需拆、裝電子防傾桿，而電子防傾桿之負極線

01 搭鐵處螺帽未鎖緊，從而嘉鋸公司徒以上開搭鐵處與後差速器
02 之相對位置，抗辯拆、裝後差速器不會動到上開搭鐵處端子螺
03 帽，難認可採。

04 (七)承上，允強公司主張系爭車輛於系爭事故受燒毀損，係因系爭
05 車輛系爭電容負極線、系爭升壓器負極線、電子防傾桿負極線
06 搭鐵固定處螺帽未鎖緊，造成鬆動，端子間接觸不良，進而產
07 生電弧火花所致，而螺帽未鎖緊，係因嘉鋸公司進口系爭車輛
08 或於系爭維修更換後差速器所致，堪以採信。允強公司並據此
09 主張，系爭事故為偶發不可預見之意外事故，新光公司應依保
10 險法第34條規定、系爭保險契約關係給付保險金共計1258萬元
11 及利息，新光公司則抗辯此屬系爭不保條款事由，新光公司不
12 負給付保險金義務。查：

13 1.所謂不保事項或除外條款，係保險契約針對原屬包括在內之特
14 定危險事項事故、損失或費用，予以排除承保，用以界定保險
15 人之承保範圍。系爭保險契約第4條第1項第3款記載：「被保
16 險汽車因下列事項所致之毀損滅失，本公司不負賠償之責：三
17 非因外來意外事故直接所致機件損壞或電器或機械之故障」
18 （即系爭不保條款，見本院卷一第54頁），是以新光公司抗辯
19 保險事故發生之「原因」倘若非出於「外來意外事故」「直
20 接」所致，即屬系爭不保條款事由，應為可採。

21 2.允強公司主張系爭事故係因系爭電容負極線、系爭升壓器負極
22 線、電子防傾桿負極線搭鐵處螺帽未鎖緊，端子間接觸不良，
23 產生電弧火花所致，而螺絲未鎖緊係因系爭車輛出廠或嘉鋸公
24 司於系爭維修提供更換差速器之服務所致乙節（見本院卷四第
25 116頁之允強公司民事辯論意旨狀所載），為有理由，已如前
26 所述，從而新光公司抗辯上開螺帽為汽車零件，其作用即在於
27 鎖緊搭鐵線之固定處，使固定處之搭鐵線間之端子無間隙，上
28 開搭鐵處螺帽既因未鎖緊而未能發揮其應有固定作用，自屬機
29 械故障，且係因嘉鋸公司於系爭維修更換後差速器過程中未鎖
30 緊所致，上開機械故障為人為疏失，並非直接外來意外事故所
31 致，為系爭不保條款事由，新光公司不負給付保險金義務，即

屬有據。

3.至允強公司主張意外事故之外來性及突發性，係指事故之原因須存在於要保人及被保險人「意料之外」，系爭不保條款係將要保人、被保險人「人為控制」、「非意料之外」事故排除，而系爭車輛上開搭鐵處端子間鬆動，產生電弧火花高溫引發火災，對於要保人允強公司而言，確屬意料之外之外來意外事故等語。惟保險人對於由不可預料或不可抗力之事故所致之損害，負賠償責任，但保險契約內有明文限制者，不在此限，保險法第29條第1項定有明文。所謂不可預料之事故，指不確定發生之事故而言，包括事故發生與否不確定，或事故確定將發生但何時發生不確定在內，故保險人所承保之保險事故，以本質上具有偶發性者為限，此為保險性質使然，無待契約約定（最高法院109年度台上字第2108號民事判決參照）。準此，倘若系爭不保條款僅係排除允強公司所指被保險人「人為控制」、「非意料之外」事故，則「人為控制」、「非意料之外」事故本就不屬保險契約所指之不可預料、不可抗力事故，為保險契約所不保，自無庸另行約定於系爭不保條款，允強公司上開主張，難認可採。

(八)綜上，允強公司先位聲明第1項依保險法第34條規定，系爭保險契約關係請求新光公司給付保險金，為無理由。按主觀預備合併之訴雖屬複數之訴，仍以先位之訴有理由，為備位之訴之解除條件，先位之訴無理由，為備位之訴之停止條件，然先位之訴一部有理由、一部無理由時，倘若原告依處分權主義行使之結果，主張就先位之訴一部無理由部分，亦為備位之訴之停止條件，並於其聲明範圍內為審理，則為避免裁判矛盾，節省當事人勞費，擴大紛爭解決效能，使紛爭一次解決，而達訴訟經濟之目的，在不違反處分權主義及程序保障、審級利益之情形下，自應對其程序處分權之行使即所提訴之合併型態、方式及內容，儘量予以承認，而非限制提起，以符憲法第16條訴訟權之保障，及民事訴訟法賦予訴訟當事人適時審判請求權之精神（台灣高等法院107年度上易字第1229號判決參照）。本件

01 允強公司主張其先位聲明第1項請求新光公司給付保險金，受
02 限於保險金理賠上限，縱新光公司如數給付保險金仍無法填補
03 允強公司所受損害，故以先位聲明第2項請求嘉錫公司就保險
04 金無法填補損害部分負賠償責任，並給付一倍懲罰性賠償金，
05 倘若新光公司無給付保險金義務，即應由嘉錫公司賠償全額損
06 害及給付一倍懲罰性賠償金，故以備位聲明對嘉錫公司為請
07 求。是以允強公司先位聲明第2項、備位聲明之請求權基礎完
08 全相同，並未相互排斥，若先位聲明第1項請求新光公司給付
09 保險金為無理由，則請求就備位聲明為裁判（見本院卷三第34
10 8-349頁、第471-472頁之允強公司民事準備(八)狀所載）。依上
11 開說明，本院於允強公司先位聲明第1項請求新光公司給付保
12 險金為無理由，即得就允強公司之備位聲明為裁判。允強公司
13 備位聲明依消保法第7-9條、第51條但書規定、民法第191條之
14 1規定、第184條第1項前段、第227條規定請求嘉錫公司賠償其
15 所受損害1506萬0250元、損害額一倍之懲罰性賠償金1506萬02
16 50元，查：

- 17 1.按從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於提
18 供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品或服務，
19 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
20 反前二項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償
21 責任。但企業經營者能證明其無過失者，法院得減輕其賠償責
22 任，消保法第7條第1項、第3項定有明文；又依同法第51條規
23 定，依本法所提之訴訟，因企業經營者之過失所致之損害，得
24 請求損害額一倍以下之懲罰性賠償金。消費者購入未符合當時
25 科技或專業水準可合理期待安全性，而具有危害生命、身體、
26 健康、財產可能之商品，因購入該商品所支出之費用，亦應屬
27 消費者財產上所受之損害（最高法院109年度台上字第2728號
28 判決參照）。
- 29 2.允強公司主張系爭車輛於系爭事故受燒毀損，係因系爭車輛中
30 繼易熔絲板之系爭電容負極線、系爭升壓器負極線、電子防傾
31 桿負極線搭鐵處螺帽未鎖緊，端子間鬆動，接觸不良，產生電

01 弧火花等電氣因素所致，而上開螺帽未鎖緊，為嘉鐸公司進口
02 系爭車輛或於系爭維修更換差速器所致，為有理由，已如前所
03 述。又允強公司主張其於109年10月26日領得系爭車輛牌照，
04 交車不到6個月即於110年2月24日因漏油而進廠為系爭維修，
05 於同年3月17日完成維修，出廠後僅1個月即於同年4月27日發
06 生系爭事故，系爭車輛行車里程數未逾4000公里等情，嘉鐸公
07 司亦未予爭執，準此，允強公司主張依據一般社會通念，汽車
08 通常可合理期待其安全性，系爭車輛為Lamborghini高價品牌
09 休旅車，一般人對其安全性之要求更甚於其他廠牌，詎嘉鐸公
10 司進口系爭車輛販賣、銷售，並提供車輛保固、維修、保養等
11 售後服務，然系爭車輛交車不到6個月即因漏油進廠為系爭維
12 修，維修完成甫一個月即發生系爭事故，系爭車輛受燒毀損，
13 經鑑定起火原因為螺帽未鎖緊、端子間搭鐵處接觸不良所引起
14 之電氣因素，可見系爭車輛不具通常可合理期待之安全性，且
15 嘉鐸公司於販售系爭車輛、為系爭維修為有過失，嘉鐸公司應
16 依消保法第7條規定賠償允強公司所受損害，並依同法第51條
17 規定給付損害額一倍之懲罰性賠償金，為有理由。又允強公司
18 依上開消保法規定請求為有理由，其並依民法第184條第1項前
19 段、第191條之1、第227條等規定為請求，即不予審酌。

20 3.兩造均不爭執允強公司以價金1480萬1500元購買系爭車輛，於
21 109年10月26日領牌登記，復訂購系爭排氣管安裝於系爭車
22 輛，費用共計25萬8750元，後系爭車輛於系爭事故受燒毀損。
23 揆諸上開說明，允強公司所支付之系爭車輛價金、改裝系爭排
24 氣管所支付之費用共計1506萬250元即為允強公司所受損害。
25 準此，允強公司之備位聲明，依據消保法第7條、第51條規定
26 請求嘉鐸公司賠償1506萬250元及自起訴狀繕本送達翌日（110
27 年8月10日，見本院卷一第103頁之送達證書）、給付損害額一
28 倍之懲罰性賠償金1506萬250元，為有理由，應予准許。

29 4.至嘉鐸公司抗辯Lamborghini原廠只承認車主在使用原廠授權
30 排氣管情況下，才能保證行駛安全性，給予保固服務，系爭車
31 輛係因擅自改裝非原廠授權之系爭排氣管而引起火災，不得向

01 嘉鐸公司求償，並舉系爭車輛保修手冊、系爭車輛原廠配件型
02 錄為證（見本院卷二第313頁、第554頁），惟嘉鐸公司抗辯系
03 爭事故是因允強公司改裝系爭排氣管所致，為不可採，系爭車
04 輛、系爭維修不具符合當時科技或專業水準可合理期待之安全
05 性，方導致電氣因素引發系爭事故火災，與允強公司改裝系爭
06 排氣管不具關聯性。再者，嘉鐸公司於系爭維修過程，更換後
07 差速器需拆、裝系爭排氣管，理應知悉系爭排氣管為允強公司
08 所改裝之非原廠排氣管，然嘉鐸公司仍為系爭維修，可徵嘉鐸
09 公司並未因允強公司改裝系爭排氣管即拒絕保固。是以，嘉鐸
10 公司抗辯允強公司改裝系爭排氣管，故其不保證行車安全，即
11 非可採。

12 九、綜上所述，允強公司先位聲明第1項依保險法第34條規定、系
13 爭保險契約關係請求新光公司給付保險金1258萬元及利息，為
14 無理由，應予駁回。允強公司備位聲明請求嘉鐸公司賠償其所
15 受損害1506萬250元及利息、給付損害額一倍之懲罰性賠償金1
16 506萬250元，為有理由，應予准許。

17 十、允強公司請求新光公司給付保險金部分敗訴，其假執行之聲請
18 即失所附麗，應併予駁回。允強公司請求嘉鐸公司賠償損害、
19 給付賠償金部分勝訴，允強公司、嘉鐸公司均陳明願供擔保，
20 請准宣告准、免假執行，核無不合，爰分別酌定相當金額准許
21 之。

22 十一、本件事證已臻明確，兩造其餘主張、攻擊防禦方法及調查證據
23 之聲請，經核均與本件判決結果無影響，爰不一一論述，附此
24 說明。

25 十二、據上論結，本件原告之訴為一部有理由、一部無理由，依民事
26 訴訟法第79條、第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

27 中 華 民 國 112 年 4 月 14 日
28 民事第五庭 法官 匡 偉

29 以上正本係照原本作成。

30 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
31 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

01 中 華 民 國 112 年 4 月 14 日
02 書記官 劉曉玲