

臺灣臺中地方法院民事判決

108年度國字第19號

原告 協弘遊覽汽車有限公司

法定代理人 葉英

訴訟代理人 林榮財

吳榮昌律師

上一人

複代理人 林彥君律師

被告 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

被告 瑩諮科技股份有限公司

法定代理人 楊炯浩

被告 吳孟和

上二人共同

訴訟代理人 張智翔律師

複代理人 洪明立律師

上列當事人間請求國家賠償事件，本院於民國110年8月11日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

一、按法定代理人之代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人或
取得訴訟能力之本人承受其訴訟以前當然停止，為民事訴訟
法第170條所明定。又第168條至第172條及前條所定之承受
訴訟人，於得為承受時，應即為承受之聲明；聲明承受訴訟
，應提出書狀於受訴法院，由法院送達於他造。民事訴訟法
第175條第1項、第176條分別定有明文。原告提起本件訴訟
時，被告臺中市政府環境保護局（下稱被告臺中環保局）之
法定代理人為吳志超，嗣於本件訴訟進行中，被告臺中環保

01 局之法定代理人變更為陳宏益，並經具狀聲明承受訴訟（見
02 本院卷一第383頁），與上開規定無違，合先敘明。

03 二、次按訴之預備合併，有客觀預備合併與主觀預備合併之分；
04 主觀預備訴之合併，縱其先、備位之訴之訴訟標的容或不同
05 ，然二者在訴訟上所據之基礎事實如屬同一，攻擊防禦方法
06 即相互為用，而不致遲滯訴訟程序之進行，苟於備位訴訟之
07 當事人未拒卻而應訴之情形下，既符民事訴訟法所採辯論主
08 義之立法精神，並可避免裁判兩歧，兼收訴訟經濟之效，自
09 為法之所許（最高法院94年度台抗字第980號裁定、98年度
10 台上字第1486號判決意旨參照）。本件原告起訴主張被告臺
11 中環保局委託被告瑩諮科技股份有限公司（下稱被告瑩諮公
12 司）執行柴油車黑煙排放不透光率檢驗（下稱柴油車排煙檢
13 驗），被告瑩諮公司之檢測人員被告吳孟和執行柴油車排煙
14 檢驗時不法侵害其權利，應負賠償責任，並主張先位請求被
15 告臺中環保局應負國家賠償法（下稱國賠法）第4條第1項及
16 第2條第2項之國家賠償責任，備位請求被告瑩諮公司及被告
17 吳孟和應連帶負民法第184條第1項前段及第188條第1項侵權
18 行為損害賠償責任，是原告先位及備位之請求，核屬複數被
19 告之主觀預備訴之合併，其先、備位訴訟標的雖不相同，惟
20 均基於被告吳孟和執行柴油車排煙檢驗有無不法侵害原告權
21 利之同一基礎事實，攻擊防禦方法亦得相互為用，不致遲滯
22 訴訟程序之進行，且備位訴訟之被告瑩諮公司及被告吳孟和
23 已應訴，揆諸前揭說明，原告就此主觀預備合併之訴訟程序
24 ，應予准許。

25 三、再按依國家賠償法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務
26 機關請求之；賠償義務機關對於前項請求，應即與請求權人
27 協議，協議成立時，應作成協議書，該項協議書得為執行名
28 義；賠償義務機關拒絕賠償，或自提出請求之日起逾30日不
29 開始協議，或自開始協議之日起逾60日協議不成立時，請求
30 權人得提起損害賠償之訴，國賠法第10條第1項、第11條第1
31 項前段分別定有明文。本件原告主張被告臺中環保局應負國

01 家賠償責任，原告已先以書面向被告臺中環保局提出賠償請
02 求，並經其拒絕賠償在案（見本院卷一第25頁至第42頁），
03 堪認原告已踐行上揭法定起訴前置程序，應予敘明。

04 貳、實體事項：

05 一、原告主張：

06 (一)原告所有之車牌號碼000-00號營業遊覽大客車（下稱系爭車
07 輛），於民國107年7月9日由訴外人林天送駕駛至被告臺中
08 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
09 煙檢驗，前開檢驗係由被告臺中環保局委託被告瑩諮公司辦
10 理，並由被告瑩諮公司僱用之檢測人員被告吳孟和執行。惟
11 被告吳孟和既為受過專業訓練之檢測人員，自可預見系爭車
12 輛於柴油車排煙檢驗過程中，可能因檢驗行為而損害車輛零
13 件等情，或對前開情事具可預見性，竟於進行柴油車排煙檢
14 驗之無負載急加速不透光率檢測（下稱無負載急加速檢測）
15 過程中，仍不違背其損害系爭車輛之本意，或未注意系爭車
16 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
17 引擎所得負載之最大額定轉速為2,100rpm之情形下，仍執意
18 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
19 以2,490rpm、2,431rpm、2,438rpm之超過系爭車輛引擎所得
20 負載之最大額定轉速進行檢測。

21 (二)當日系爭車輛完成柴油車排煙檢驗後，林天送即將系爭車輛
22 駛離檢測站並前往他處執行業務，惟其於途中發現系爭車輛
23 竟排出大量白煙，隨即將系爭車輛停放路邊並拖運至修車廠
24 進行檢查，始知系爭車輛受有渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸
25 斷裂等損壞。

26 (三)原告因系爭車輛之受有前述損壞，支出系爭車輛修理費新臺
27 幣（下同）231,263元，並致原告受有自107年7月10日至同
28 年11月18日共129日，每日6,000元之營業損失共774,000元
29 （計算式：129日X6,000元=774,000元），共計使原告受有損
30 害1,005,263元（計算式：231,263元+774,000元=1,005,263
31 元）。原告曾屢次向被告臺中環保局及被告瑩諮公司反應並

試行協調，惟仍未獲解決，爰先位依國賠法第2條第2項之規定，備位依民法第184條第1項前段、第188條第1項之規定提起本件訴訟等語（見本院卷二第138、199頁），並聲明：1.先位聲明：被告臺中環保局應給付原告1,005,263元及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息（見本院卷二第138頁）。2.備位聲明：被告瑩諮公司及被告吳孟和應連帶給付原告1,005,263元及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

二、被告臺中環保局則以：

(一)被告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1030022380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；又檢驗過程中，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。而該日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，可見系爭車輛檢驗過程前、中、後均無發生車輛異常情形。

(二)原告於系爭車輛完成柴油車排煙檢驗後4日（即107年7月13日）始陸續向被告臺中環保局、被告瑩諮公司反映系爭車輛因受檢時引擎轉速過高導致渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂等車損及求償事宜，且就系爭車輛損壞之證明，僅檢附12幀照片、報價單及發票影本，此外並無檢附任何資料可資證明系爭車輛損壞之發生係因檢測人員行為不當所致，而此部分應由原告負舉證之責。

(三)系爭車輛之出廠年月為97年1月，於107年7月9日受檢時車齡已逾10年，依當次檢驗結果，其馬力比測值為42%，雖未達退驗之限值（車齡逾10年者，馬力比測值不得低於40%），

01 惟比較系爭車輛106年檢測之馬力比測值為81%，顯示系爭車
02 輛之車況已明顯劣化；而車主是否依原廠車輛手冊之建議進
03 行車輛操作及維護，係影響車況良窳之主因，原告復未提出
04 系爭車輛歷次保養檢修紀錄等，應未能排除系爭車輛車況劣
05 化為造成車損之主要原因。

06 (四)原告雖稱曾收受被告瑩諮公司電傳之和解書、被告瑩諮公司
07 已自承系爭車輛受驗過程有疏失乙節，惟被告臺中環保局並
08 未授權被告瑩諮公司試行和解，該行為僅係雙方私下為疏緩
09 糾紛之自願和解，且和解並未成立，不可據以認定系爭車輛
10 受柴油車排煙檢驗過程有何疏失等語，資為抗辯，並聲明：
11 駁回原告之訴。

12 三、被告瑩諮公司及被告吳孟和則以：

13 (一)被告瑩諮公司之員工被告吳孟和為行政院環境保護署委託機
14 構訓練合格之檢測人員，其於107年7月9日對系爭車輛執行
15 柴油車排煙檢驗，過程皆依據103年排煙檢測方法公告之內
16 容進行，且檢測站相關檢測設備儀器均經第三方公正單位完
17 成校正。為前開檢驗之無負載急加速檢測時，依103年排煙
18 檢測方法公告之內容，本應連續3次以超過車輛引擎所得負
19 載之最大額定轉速進行測試，僅有限制引擎轉速不得逾最大
20 額定馬力轉速130%。而系爭車輛檢測時，3次引擎轉速分別
21 為2,490rpm、2,431rpm、2,438rpm，皆未超過系爭車輛最
22 大額定馬力轉速之130%即2,730rpm範圍，可知檢測過程已
23 符合行政院環境保護署公告之檢測方法，並無忽視系爭車輛
24 額定轉速而致系爭車輛受有渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷
25 裂等車損之情形。

26 (二)原告於107年7月13日始來電告知系爭車輛受損等情，惟經被
27 告瑩諮公司調閱監視畫面，系爭車輛受驗前、中、後均無異
28 常情事，且系爭車輛駕駛人對檢驗過程亦未提出任何異議。
29 另原告所有與系爭車輛同款式同期別之其他到站檢驗車輛如
30 360-LL號營業用大客車、362-LL號營業用大客車，亦分別於
31 107年7月11日、107年7月3日接受柴油車排煙檢驗，並於進

行無負載急加速檢測過程中，同樣連續3次以超過車輛引擎所得負載之最大額定轉速進行測試，二車經檢測後車況均正常。可知103年排煙檢測方法公告之內容，並非如原告主張將造成車輛引擎受損，是洵難認定進行柴油車排煙檢驗與系爭車輛受損間具因果關係等語，資為抗辯，並聲明：駁回原告之訴。

四、兩造不爭執事項（見本院卷二第139至140頁）：

(一)被告臺中市政府環境保護局委託被告瑩諮科技股份有限公司於臺中市柴油車排煙檢測站南屯站辦理柴油車黑煙排放不透光率檢驗。

(二)原告所有之車牌號碼000-00營業遊覽大客車於107年7月9日由駕駛員林天送駕駛系爭車輛至臺中市柴油車排煙檢測站南屯站進行柴油車黑煙排放不透光率檢驗。由被告瑩諮公司之檢測員吳孟和進行檢驗。

(三)系爭車輛之最大額定轉速為2100rpm。

(四)本次檢測之轉速分別為2490、2431、2438rpm，皆未超過系爭車輛最大額定馬力轉速之百分之一百三十之範圍（2730rpm）

五、本件爭點：

(一)原告主張系爭車輛渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂之損害，是否為被告進行柴油車黑煙排放不透光率檢驗所致？

(二)原告請求被告臺中市政府給付1,005,263元有無理由？

(三)原告請求被告瑩諮科技股份有限公司及吳孟和連帶賠償新臺幣1,005,263元及利息，有無理由？

六、得心證之理由：

(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害人民自由或權利者，國家應負損害賠償責任。公務員怠於執行職務，致人民自由或權利遭受損害者亦同；受委託行使公權力之團體，其執行職務之人於行使公權力時，視同委託機關之公務員。受委託行使公權力之個人，於執行職務行使公權力時亦同，國賠法第2條第2項、第4條第1項定有明文。準

此，人民依國家賠償法第2條第2項前段規定，請求國家賠償，應具備：1.行為人須為公務員；2.須為執行職務行使公權力之行為；3.須係不法之行為；4.須行為人有故意或過失；5.須侵害人民之自由或權利；6.須不法行為與損害之發生有相當因果關係之要件，始足相當（最高法院90年度台上字第371號裁判意旨參照）。所謂故意，係指行為人對於執行職務構成權利侵害之事實，明知並有意使其發生；或預見其發生而其發生並不違反其本意。所謂過失，乃應注意能注意而不注意，即欠缺注意義務，構成侵權行為之過失，係指抽象輕過失即欠缺善良管理人之注意義務。行為人已否盡善良管理人之注意義務，應依事件之特性，分別加以考量，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。又所謂相當因果關係，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因果關係。反之，若在一般情形下，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76年台上字第192號裁判意旨參照）。

(二)經查，柴油車排煙檢驗之無負載急加速檢測方法，有該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0.25m-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130%。」等語（見本院卷一第105頁）在卷可參，故可知柴油引擎車輛進行無

負載急加速檢測時，引擎轉速須於最大額定馬力轉速130%範圍內，連續3次大於最大額定馬力轉速，始符合該公告之規定。本件系爭車輛之最大額定馬力為2,100rpm，為兩造所不爭執，是依上開公告明示之檢測方法，系爭車輛於進行無負載急加速檢測時，引擎轉速可達到最大額定馬力轉速2,100rpm之130%轉速即2,730rpm範圍內為檢測。又系爭車輛於檢測時3次引擎轉速分別為2,490 rpm、2,431rpm、2,438rpm，亦為兩造所不爭執，而並未超過該公告規定之2,730rpm轉速範圍外，是被告進行無負載急加速檢測尚符合103年排煙檢測方法公告之內容，合先敘明。

(二)復觀行政院環境保護署97年9月26日環署空字第0970073105號函說明記載：「柴油引擎工作原理為壓縮點火方式，其噴射泵之油門與調速器是作為控制輸出動力及維持引擎安全運轉之用，故執行無負載急加速試驗時，將油門急踩到底，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。依財團法人車輛研究測試中心之工程經驗，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30%範圍內」等語（見本院卷一第429頁至第430頁），並有行政院環境保護署98年4月21日環署空字第0980034142號函同其意旨（見本院卷一第431頁），及行政院環境保護署110年1月13日環署空字第1090110482號函就103年排煙檢測方法公告疑義解釋函覆記載：「(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

01 空檔，並快速踩踏油門到底，獲得噴射泵浦的最大噴油量，
02 同時量測最大黑煙排放值，作為判定符合排氣標準之依據，
03 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
04 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
05 明文件，證明最高引擎轉速逾最大額定馬力轉速130%或無法
06 達到最大額定馬力轉速者，不在此限。(二)依檢測方法規定，
07 執行無負載急加速試驗時，將油門踩到底，獲得噴射泵浦的
08 最大噴油量，同時量測最大黑煙排放值，且調速器將限制引
09 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
10 ，即已考慮車輛引擎與渦輪增壓器之耐受度。」等語（見本
11 院卷一第412頁）在卷可稽。是以：

12 1.系爭車輛進行柴油車排煙檢驗時車況正常，有臺中市政府
13 環境保護局柴油車排煙檢測站車輛車況點檢表（見本院卷
14 一第153頁）附卷可佐，且原告已自承無法取得原車輛製
15 造廠或所屬保養廠、國外原廠國內指定代理人或所屬保養
16 廠出具證明系爭車輛之最高引擎轉速逾最大額定馬力轉速
17 130%或無法達到最大額定馬力轉速相關證明文件在卷（見
18 本院卷二第15頁），故原告無放棄測試、拒卻適用103年
19 排煙檢測方法公告之事由。

20 2.揆諸前揭函文意旨，柴油車輛於正常狀態下，實際最大引
21 擎轉速約高於最大額定馬力轉速30%範圍內，調速器將限
22 制引擎最大轉速，以確保引擎轉速維持在原廠設定之安全
23 範圍內，此機制即已考慮車輛引擎與渦輪增壓器之耐受度
24 ，業如前述，是柴油引擎車輛進行無負載急加速檢測時，
25 將調速器運轉至引擎最大轉速30%範圍內，仍屬安全範圍
26 ，應不至對系爭車輛之引擎與渦輪增壓器造成損壞。故原
27 告主張被告依103年排煙檢測方法公告執行無負載急加速
28 檢測，將致使系爭車輛之渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷
29 裂，尚非有據。

30 (四)再查，系爭車輛先前已進行無負載急加速檢測多年，相同之
31 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

01 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
02 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
03 後（車牌號碼000-00號107年數據2204rpm、2435rpm、0000r
04 pm；108年數據2430rpm、2428rpm、2422rpm；109年數據000
05 0rpm、2262rpm、2273rpm；110年數據2230rpm、223 6rpm、
06 0000rpm；車牌號碼000-00號107年數據2198rpm、224 6rpm
07 、2230rpm；109年數據2259rpm、2255rpm、2233rpm），車
08 況均仍正常，有車牌號碼000-00號及362-LL號之車輛資訊及
09 107年至110年柴油車黑煙排放不透光率檢驗結果表附卷可稽
10 （見本院卷二第167至181頁），此亦為原告所不爭執，甚至
11 系爭361-LL號車輛於107年維修後，嗣於108、109年亦均順
12 利通過無負載急加速檢測，108年數據2426rpm、2417rpm、0
13 000rpm；109年數據2450rpm、2444rpm、2456rpm；100年數
14 據2420rpm、2414rpm、2426rpm，亦均超過2100rpm，有該車
15 之柴油車黑煙排放不透光率檢驗結果表在卷足憑（見本院卷
16 二第213至217頁），且檢測後車況亦均未見異常，則原告主
17 張連續3次以超過車輛引擎之最大額定轉速進行測試，造成
18 系爭車輛之損壞等語，尚非無疑。再者，系爭車輛車齡已10
19 年有餘，107年受檢之馬力比測值42%相較106年受檢之馬力
20 比測值81%，已顯著下降39%，亦有106、107年之柴油車黑煙
21 排放不透光率檢驗結果表可證（見本院卷一第253至255頁）
22 。準此，是否車輛進行無負載急加速檢測，均會發生渦輪增
23 壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂等損壞，尚有疑義；且系爭車輛
24 之車況已明顯下滑，其零件亦可能因長年使用、未妥善維修
25 保養等原因而多有受損，故原告主張連續3次以超過系爭車
26 輛引擎所得負載之最大額定轉速2,100rpm進行無負載急加速
27 測試，與系爭車輛受損間具相當因果關係，即尚嫌率斷，尚
28 不足採。

29 (五)末查，為系爭車輛進行檢測之被告吳孟和，為經行政院環境
30 保護署認定具有空氣污染物及噪音檢查人員訓練要點規定之
31 資格，而准予擔任柴油車排放煙度儀器檢查人員之人，並領

有合格證書（見本院卷一第161頁）在卷，應認其具有實施無負載急加速檢測之專業能力；且我國柴油車排煙檢驗之無負載急加速檢測係新車及使用中車輛均有適用，有前開行政院環境保護署110年1月13日環署空字第1090110482號函在卷可參。則被告吳孟和於系爭車輛進行柴油車排煙檢驗時，已遵照103年排煙檢測方法公告之內容為系爭車輛進行無負載急加速檢測，其應非有致使系爭車輛發生損害之意，且因無須特別注意系爭車輛究為新車或使用中狀態之注意義務，故被告吳孟和亦無原告所稱未注意系爭車輛之狀態及個別車輛設計上之差異、對系爭車輛於柴油車排煙檢驗過程中可能因檢驗行為而損害車輛零件一事具可預見性等情，是被告吳孟和對系爭車輛受損一事，應無間接故意或過失。

(六)至原告雖主張系爭車輛受損與被告依103年排煙檢測方法公告進行無負載急加速檢測有相當因果關係、103年排煙檢測方法公告之無負載急加速檢測方法不當等語，並提出報價單、發票及估價單影本各1份、照片12幀、原告訴訟代理人林榮財之提案報告、研討會成果報告、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總說明、聯合報報導影本及被告瑩諮公司出具之和解書各1份為證，惟查：

1.原告固提出報價單、發票及估價單影本各1份及照片12幀（見本院卷一第53頁至第59頁）以證明系爭車輛之渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂，原告支出系爭車輛修理費231,263元、受有營業損失共774,000元之事實，惟該照片僅能說明系爭車輛受有損壞，尚無法說明該車損與進行無負載急加速檢測間有相當因果關係；又觀諸上開報價單及發票之記載，系爭車輛送廠報價修繕時間分別為107年11月16日及108年6月10日，修理費用均為68,723元，不僅與原告主張被告檢測系爭車輛之107年7月9日之間，已逾相當時日；且合計報價單及發票記載之金額（68,723元+68,723元=137,446元），與原告主張之修理費231,263元不符。是上開報價單及發票亦無法證明系爭車輛修繕之必要，確

01 係於107年7月9日進行無負載急加速檢測時所造成。

02 2.又原告雖提出林榮財之提案報告、研討會成果報告、109
03 年柴油汽車黑煙排放不透光率檢測方法及程序修正對照表
04 及總說明及聯合報報導影本（見本院卷一第63頁至第67頁
05 、本院卷二第27頁至第49頁）以說明103年排煙檢測方法
06 公告之無負載急加速檢測方法不當，而主責機關已於109
07 年修正柴油車排煙檢驗方法等情，惟前開報告均為林榮財
08 自行製作，並非由具柴油車排煙檢驗專業之公正第三人或
09 專責機關所出具，實難採信；且觀前揭109年柴油汽車黑
10 煙排放不透光率檢測方法及程序修正對照表及總說明影本
11 有關無負載急加速檢測之內容，仍未廢除每次試驗之最高
12 引擎轉速皆應大於最大額定馬力轉速，並不得逾最大額定
13 馬力轉速130%之規定，至將檢測次數由3次改為1次部分，
14 則係為簡化程序、節省車主到檢時間。是原告主張103年
15 排煙檢測方法公告之無負載急加速檢測方法不當等語，尚
16 難採信。

17 3.原告雖另提出被告瑩諮公司出具之和解書（見本院卷一第
18 51頁），主張被告瑩諮公司已自承系爭車輛受驗過程有疏
19 失等語，惟被告瑩諮公司係欲以訴訟外和解方式尋求紛爭
20 之解決，而和解所提方案，通常涉及權利讓步，並非訴訟
21 標的之捨棄或認諾，尚且不得本於認諾而為被告敗訴之判
22 決，且上開和解請求終因兩造意見不一而未成立。是原告
23 前揭主張，亦非可採。

24 (七)綜上，系爭車輛之渦輪增壓器內葉片碎裂、芯軸斷裂，應與
25 柴油車排煙檢驗之無負載急加速檢測之執行無相當因果關係
26 ，且檢測人員被告吳孟和執行檢測時，並無間接故意或過失
27 ，是原告之主張自難憑採。

28 七、綜上所述，原告先位依國賠法第2條第2項請求被告臺中環保
29 局給付原告1,005,263元及自起訴狀繕本送達之翌日起至清
30 償日止，按年息百分之5計算之利息；及備位依民法第184條
31 第1項前段、第188條第1項規定請求被告瑩諮公司及被告吳

01 孟和連帶給付原告1,005,263元及自起訴狀繕本送達之翌日
02 起至清償日止，按年息百分之5計算之利息，均無理由，應
03 予駁回。

04 八、至原告聲請鑑定引擎轉速超過系爭車輛之最大額定轉速2,10
05 0rpm是否會造成引擎損壞、連續3次以引擎轉速分別為2,490
06 rpm、2,431rpm、2,438rpm測試引擎，是否會造成系爭車輛
07 引擎損壞、渦輪增壓器內葉片碎裂、活塞、活塞環及汽門損
08 害等情，因原告提出欲送鑑之車輛零件照片，尚無從確認是
09 否即為系爭車輛之零件，亦無從確認該照片是否為原告發現
10 系爭車輛受損即107年7月9日所拍攝，且本院據上心證已明
11 爰無調查之必要，附此敘明。

12 九、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，經本院
13 斟酌後，對於判決之結果不生影響，故不再逐一論列，併此
14 敘明。

15 十、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

16 中 華 民 國 110 年 8 月 23 日
17 民事第二庭 法 官 蔡美華

18 正本係照原本作成。

19 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
20 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

21 中 華 民 國 110 年 8 月 23 日
22 書記官 蔡柏倫