臺灣臺中地方法院民事判決

108年度訴字第1795號

原　　告　高光明
訴訟代理人　林祺祥律師
被　　告　上立汽車股份有限公司
法定代理人　吳建立
訴訟代理人　陳鴻謀律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109 年8 月27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、原告主張：

一、原告於民國108 年1 月21日將其所有車牌號碼000-0000號之福特自小客車（下稱系爭汽車），交由被告所營上立文心廠（下稱被告文心廠）進行定期保養及零件更換（下稱系爭保養）。之後，原告僅於臺中市區及近郊等中短程距離駕駛系爭汽車，且無不當操作之情形。詎原告108 年3 月23日駕駛系爭汽車自高雄返回臺中，行經國道三號某上坡路段時，系爭汽車未出現任何警示，油表指針即無故驟降，並失去動力，原告見狀立刻停靠路肩，系爭汽車引擎則因過熱而自燃，節溫器亦因高溫、高壓而爆裂破損，致引擎室竄出大量濃煙，並噴出大量黃褐色油水混合濃稠液體（下稱系爭事故）。造成系爭汽車如本院卷第17至18頁附表一所示零件（下稱系爭零件）受損，須進行更換及維修。原告另因系爭事故支出新臺幣（下同）2,500 元之拖吊費用。

二、觀諸系爭事故乃發生於系爭保養不久後，可見被告之使用人即技師進行保養時應有使用錯誤的冷卻液、或冷卻液稀釋方法、比例有誤、或於更換作業上有錯誤，方導致引擎發生過熱，進而造成節溫器破損之重大過失。退言之，縱認節溫器破損非因被告使用錯誤稀釋之冷卻液所致，而係於系爭事故

發生前即已存在破損情形，則被告亦有疏未察覺、盡速予以更換節溫器之重大過失。基上，被告為企業經營者，其所提供之系爭保養服務欠缺符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，且具有重大過失，致原告受有系爭零件及拖吊費用之損害。又被告就系爭零件之更換及維修已提出估價單，可見該等損害可回復原狀。爰依消費者保護法第7 條第3 項、民法第213 條第1 項、第215 條規定，請求被告更換系爭零件並修復至無瑕疵狀態，及給付拖吊費用2,500 元；另依消費者保護法第51條、民法第224 條規定，請求被告給付懲罰性賠償金150,000 元等語。

三、並聲明：

（一）被告應更換系爭零件，並修復至無瑕疵之狀態。

（二）被告應給付原告152,500 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。

貳、被告則以：

被告進行系爭保養時，系爭汽車並無節溫器破損情形，否則原告於保養後不可能再行駛1886公里。被告向來均使用福特原廠指定之冷卻液，從未發生類似本件狀況，且系爭汽車於107 年1 月23日保養時，亦係使用相同冷卻液，該次保養後系爭汽車仍正常行駛21971 公里，未發生事故，足見被告並無所謂使用錯誤冷卻液之問題。本件實係因系爭汽車之節溫器於系爭保養後，因機械性損壞而發生異常卡滯，致引擎溫度過高，造成節溫器破損及冷卻液大量流失。又因原告駕駛時未注意引擎溫度過高而仍繼續行駛，始發生系爭事故。故系爭事故與被告提供之系爭保養服務間，並無因果關係等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴駁回。

參、得心證之理由：

一、原告主張其所有系爭汽車於108 年1 月21日交由被告文心廠進行系爭保養後，其於108 年3 月23日駕駛系爭汽車自高雄返回臺中時發生系爭事故，且系爭汽車之節溫器經檢視有破損情形等節，業據提出系爭保養之結帳工單、系爭事故之錄

影截圖畫面、節溫器破損照片（見本院卷第21至23、27至29、33頁）。此部分事實，堪信屬實。

二、原告另主張：被告於系爭保養時就冷卻液之使用或更換作業上有重大過失，其所提供之服務欠缺安全性，造成節溫器破損，致發生系爭事故乙節，並提出福特車主手冊為證，為被告所否認。經查：

（一）本院依兩造之合意，送請台灣區汽車修理工業同業公會（下稱公會）進行鑑定（見本院卷第105、125至126頁）。關於系爭汽車引擎過熱受損之原因，鑑定結果略以：「本案之引擎損害情形，依其汽缸床墊片與汽缸接合面之燒灼（毀）情形，可研判屬引擎高溫所致，另活塞與汽缸間之嚴重刮痕亦是屬於引擎高溫所致，而引擎曲軸軸頸及曲軸波司軸承僅呈現些微磨損，應屬正常使用之情形……。再由車主提供車輛損壞當時之攝影畫面，其引擎室所噴濺在外的黃褐色液體，可研判為水箱防凍冷卻液（原廠為橘紅色）與柴油混合後所產生之液體，因高溫後形成之高壓（沸騰之高溫高壓）所致，其噴濺為引擎室左側位置，與節溫器破裂之角度位置相符，又其噴濺之液體皆為濃稠狀而非水箱防凍冷卻液之流動性高之液體，依此可證引擎應為內部組件嚴重高溫後，先將其汽缸床墊片燒毀導致汽缸內之密合度下降，致使柴油未能於汽缸內燃燒而是向外（汽缸水道內）噴出，造成油、液混合並產生一股異常之高壓壓力，進而將節溫器之外蓋衝擊而破裂，並沿其方向噴出殘留於引擎室左側附近，符合其相對角度及位置」（見外放鑑定報告第45至46頁）；「造成引擎高溫之可能原因為散熱系統異常所致，於鑑定測驗時，針對其節溫器進行單獨加熱測試，發現其加熱後能穩定開啟及正常作動之狀態，呈現有不穩定之卡滯（時開時不開）的情形，且其感溫區之金屬外表，呈現有一道明顯之磨痕，依此可證明此節溫器於測試作動時，所會發生之間歇性故障是因為其有部分變形或作動行程有異所致，亦表示本節溫器於事故當

時，應有因卡滯而導致水箱防凍冷卻水液無法正常於引擎內部循環進行散熱，所衍生之高溫異常情形」（見外放鑑定報告第47頁）。由上可知，系爭事故係因節溫器有部分變形或行動行程異常，導致開啟功能有卡滯情形，致水箱冷卻液無法正常於引擎內部循環進行散熱，造成引擎異常高溫，使柴油向外噴出，並產生異常高壓而將節溫器之外蓋衝破，造成節溫器破損。

（二）又關於節溫器發生異常卡滯之原因，鑑定結果略以：「節溫器之異常應屬機械性損壞所致」「與冷卻液無相對因果關係」等語（見外放鑑定報告第48頁）。經本院函請公會進一步說明何謂「機械性損壞」，以及「系爭保養時是否應就節溫器進行檢驗及保養，當時節溫器是否已有卡滯或機械性損壞情形」，則據其函覆表示：「機械構造（組件）是指活塞桿、蠟球及彈簧等組件，當其有部分變形時，容易造成無法於正常之活動軌跡上，進行閉合及開啟。故機械組件因長期動作時，偶會發生類似情形，皆稱為機械性損壞。此屬無法預知且無法於定期保養或安全檢查時得知之損壞，僅得於其發生異常時，由駕駛者透過儀板表所顯示之水溫指示，進行判斷及處置，以防止損壞加劇及擴大」等語（見本院卷第187 頁）。由此可見，本件節溫器係因部分機械組件變形，致其出現異常卡滯，且此乃無法事先查知之機械性損壞，故與被告於系爭保養時如何添加冷卻液無關。是以，福特車主手冊記載「使用錯誤稀釋的冷卻液可能造成引擎腐蝕、過熱或結凍而損壞」等節（見本院卷第35頁），要無從為有利於原告之認定依據。

（三）綜上足認，原告主張被告於系爭保養時就冷卻液之使用或更換作業上有重大過失，其所提供之服務欠缺安全性，造成節溫器破損，致發生系爭事故乙節，並無可採。

（四）原告雖又主張：節溫器於系爭事故發生前，即已存在破損情形，故被告進行系爭保養時亦有疏未察覺、盡速更換節溫器之重大過失等語。惟查，本件節溫器之機械性損壞乃

無法事先查知，已如前述，自難認被告提供系爭保養服務時就節溫器部分有何欠缺安全性或重大過失。況依108 年1 月21日結帳工單所示，被告進行系爭保養時，系爭汽車之里程數為92140 公里；於系爭事故發生時，其里程數則為94026 公里（見本院卷第21、31頁）。可見系爭汽車於系爭保養後2 個月間，尚可行駛多達1886公里。倘若節溫器之機械性損壞情形於系爭保養前即已存在，系爭汽車要無可能行駛至1886公里才發生系爭事故。由此益徵，本件節溫器確係於系爭保養後始出現機械性之損壞，而與系爭保養無涉。故原告此部分主張，亦無足取。

（五）至原告另聲請傳喚鑑定人到庭說明如本院卷156 至157 頁第1 至4 點事項。經查，鑑定報告已明確說明本件係因節溫器部分組件變形之機械性損壞，而發生異常卡滯，致水箱冷卻液無法正常於引擎內部循環進行散熱，造成引擎異常高溫、過熱所引起，與被告於系爭保養時如何添加冷卻液並無關聯，且上開節溫器之機械性損壞無法預先查知如前。是以，本院自無再行傳喚鑑定人到庭說明上開事項之必要。原告雖又聲請傳喚被告文心廠廠長陳銘儀到庭作證，待證事實為系爭汽車拖吊至被告文心廠時，原告曾詢問儀板表為何未出現警示燈號，陳銘儀當下告知可能是系爭汽車設計上之問題等節（見本院卷第156 頁）。觀諸原告既自陳此可證明系爭汽車在原始設計上有缺漏，顯見此部分事實與本件爭點即被告提供系爭保養服務有無欠缺安全性或重大過失乙節，毫無關聯，自無傳喚陳銘儀到庭作證之必要，均附此敘明。

三、綜上所述，本件係因系爭汽車之節溫器於系爭保養後，發生無法預先查知之機械性損壞，致水箱冷卻液無法正常於引擎內部循環進行散熱，造成引擎異常高溫，而發生系爭事故。是被告提供之系爭保養服務並未欠缺安全性，被告亦無重大過失。從而，原告依上開規定，請求被告更換系爭零件，並修復至無瑕疵之狀態，以及給付原告152,500 元暨法定遲延

利息，均無理由，應予駁回。

肆、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，核與判決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

伍、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　9　　月　　18　　日

民事第二庭　法　官　黃凡瑄

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內，向本院提出上訴狀。（須按他造當事人之人數附繕本）。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　　109　　年　　9　　月　　21　　日

書記官　楊思賢