

# 臺灣臺中地方法院民事判決

98年度消字第3號

原告 住台中市  
訴訟代理人 洪 住同上  
黃肇萍律師

上一人  
訴訟代理人 涂宜君 住台中市西區自由路1段101號15樓之1  
被告 中部汽車股份有限公司  
設台中市南區復興路1段369號1樓

法定代理人 張於正 住同上  
被告 和泰汽車股份有限公司  
設台北市中山區松江路121號8-14樓

法定代理人 蘇燕輝 住同上

共同  
訴訟代理人 黃虹霞律師

上當事人間請求損害賠償事件，本院於民國99年2月11日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。  
訴訟費用由原告負擔。



事實及理由

一、原告主張：

- (一) 原告於民國94年7月28日向被告中部汽車股份有限公司（下稱中部汽車公司）購買由被告和泰汽車股份有限公司（下稱和泰汽車公司）代理進口之LEXUS廠牌、車型GS430、車牌號碼 -LD號之汽車一部（下稱系爭車輛），該車平時大多由原告配偶洪 使用。洪 於97年5月5日下午5時4分許，駕駛系爭車輛途經國道3號公路北上243公里412公尺處，行駛於最外側車道時，遭左後方紅色車輛由最內側急速變換車道至其所行駛的車道，距離相當近，約5個車身以內，且該車變換車道至系爭車輛正前方後，竟急踩剎車（經內政部警政署國道公路警察局第七警察隊

找雙方對質，該紅色車輛說明當時在閃輪胎皮，但比對警方現場照片，事故現場路面淨空並無障礙物），原告配偶洪 見狀隨即重踩剎車，但重踩剎車時感覺方向盤已不受控制，車輛直接往內側護欄行進，導致左前車頭先擦撞內側護欄後反彈，再往外側護欄滑行至路肩靜止，造成系爭車輛左前車頭嚴重受損及部分車體板件變形之損害。

(二) 本件行車事故乃肇因於被告和泰汽車公司代理進口而由被告中部汽車公司銷售之系爭車輛，容有下列生產、製造、設計之瑕疵，致使原告配偶洪 駕駛該車時，無法操控自如而發生碰撞【詳細論述參照卷附系爭車輛「疑似機械故障鑑定書（下稱鑑定書）之內容】：

I、系爭車輛於事故發生當時，油門及剎車同時做動，此項嚴重瑕疵導致車輛無法及時停止，因而撞及高速公路內側護欄後，再往外側護欄滑行（其詳細說明及引證見鑑定書第4頁至第7頁說明）。

II、系爭車輛之ECB（Electronically Controlled Braking）系統撞車當時為關閉之狀態：

(1) ECB全名為電子剎車控制系統，Motor Relay 1（馬達繼電器1）為常規運作，然車輛撞擊當時，該繼電器為OFF，而Motor Relay 2（馬達繼電器2）為ABS發生作用時，因為需要更大的剎車油壓輔助力道而必須啟動。但車輛撞擊當時，該繼電器為OFF，顯示當時ABS系統並無啟動。惟車輛撞擊後12秒，故障碼C1289所記錄相關數據，其中顯示撞擊後12秒ECB Motor Relay又為ON了，當時車輛已經靜止在路肩，為什麼車輛失控時ECB Motor Relay為OFF，而撞擊後靜止12秒後又為ON呢？此顯示車輛剎車系統在撞擊中央護欄時控制ECU當機，而12秒後又恢復正常，該車輛事後在南台中廠由原廠電腦檢測並無ECB Motor Relay的故障，顯示ECB Motor Relay並無機械上實體故障，而是電腦當機所引起，此與BENZ之E-CLASS電子剎車系統失靈情形類似，而BENZ最後以升級更新剎車系統軟體，即可解決

電子剎車失靈問題，顯見也是軟體上之Bug。且系爭車輛剎車系統全面電子化，剎車踏板只是一個剎車模擬器，全部傳送電子訊號，並無傳統機械總磅真空油壓式的剎車系統，全部由ECB Motor Relay控制增壓馬達，並未保留一部份機械剎車，如此一來，如果剎車系統的電腦在高速行駛中當機，那車輛即完全沒有剎車可用，如此之車輛設計是極端的危險，已嚴重的危及到消費者的生命安全，設計上顯有瑕疵。（詳細說明及引證見本院卷附鑑定書第8至15頁）。

- (2) Motor Relay Voltage Value=0V：系爭車輛撞擊中央護欄時，Motor Relay Voltage Value值=0V，而撞擊後12秒鐘車輛出現另一個故障碼C1289，該故障碼代表VGRS Control System Malfunction，而Motor Relay Voltage Value值=11.45V，表示Motor Relay在車輛撞擊當時系統是沒有供應電壓的，反而12秒鐘後另一個故障碼C1289所記錄Motor Relay又有供電，可參考原廠設計的常規運作電壓應該是多少？即可確認剎車系統在撞擊當時無運作。（詳細說明及引證見本院卷附件即LEXUSGS430 0565-LD疑似機械故障鑑定第16、17頁）。
- (3) SLRFR & SLRFL Solenoid Current值異常：系爭車輛撞擊中央護欄時，SLRFR & SLRFL Solenoid Current值分別為1.48A和1.50A，然撞擊後12秒鐘車輛出現另一個故障碼C1289，該故障碼代表VGRS Control System Malfunction，而SLRFR & SLRFL Solenoid Current數值運作在原廠參考值的上限，原廠設計的常規運作電流，SLRFR & SLRFL Solenoid Current參考值為0~1.5A，代表該系統輸出壓力範圍，與前述提到ABS無運作有其相關連，且SLRFR & SLRFL撞及護欄時輸出最大制動壓力，而導致車輪鎖死，產生長約200米之無間斷剎車痕跡。（詳細說明及引證見卷附鑑定書第18頁至第22頁）。
- (4) FR、FL、RR、RL Target Oil Pressure值異常：車輛撞擊

時FR、FL、RR、RL Target Oil Pressure=0Mpa，比對撞擊後12秒的數據，各輪的系統壓力為3.92~4.15Mpa由公式計算（1Mpa=10.2kgf/cm<sup>2</sup>=145psi），相當於39.984~42.3310.2 kgf/cm<sup>2</sup>的系統壓力值，剎車做動時FR、FL、RR、RL Target Oil Pressure應該要有適當壓力，反觀車輛撞擊當時該感應器顯示剎車系統壓力為零，顯見剎車系統有問題（詳細說明及引證見卷附鑑定書第23、24頁），此相較於前述（3）之紀錄，一則表示系爭車輛有剎車之情形，一則表示無剎車之情形，顯然二者相互矛盾，足證該車電子系統存有重大瑕疵。

- （5）現場無間斷之剎車痕長達約200公尺，表示系爭車輛ABS系統失效：依警方繪製之交通事故現場圖所示，系爭車輛撞擊內側護欄後，往外側護欄反彈，其中橫越5個車道，剎車痕跡第一段長達145米，第二段則長40米（經原告本人現場多次實際測量約50米），且警方測量兩條剎車痕寬為1.5米，與系爭車輛軸距寬度相當（1540~1545mm），表示車輛沒有測滑，而是車頭筆直往外側護欄滑行，如果有側滑情形，剎車痕寬度應該小於車輛軸距寬度，且會出現2條以上剎車痕跡。且由現場照片顯示，車輛輪胎有局部嚴重磨損脫膠痕跡，此於被告和泰汽車公司製作之車輛事故調查說明照片13中清晰可見，並經其技師確認證實。若輪胎沒有鎖死或是ABS做動產生剎車點放效果，胎面應該會有多處磨損痕跡，而不會只有一處，其他警方現場採證照片，均顯示剎車痕無間段現象（詳細說明及引證見鑑定書第25頁至33頁）。
- （6）事故現場剎車痕長度不合理，顯示可能系爭車輛前輪已鎖死，但後輪動力持續輸出：依據一般警方與事故鑑定單位常用之剎車距離與行車速度推估方法之對照表計算，系爭車輛撞擊內側護欄車速有160公里／每小時，撞擊外側護欄車速有100公里，之間只有60公里速度差，卻造成長達145公尺的剎車拖痕，由此可證系爭車輛在剎車的時候，

引擎動力一直持續輸出沒有關閉，導致車輛邊剎車邊推進，才會拉長剎車距離，顯見當時剎車油門同時做動（詳細說明及引證見卷附鑑定書第34頁至36頁）。

- (7) 系爭車輛電子動力轉向系統（EPS），因有瑕疵而召回檢修：系爭車輛電子動力轉向系統（Electrical PowerSteering (P/S) System）發生事故前即97年5月4日下午3時許，曾進廠（被告中部汽車公司市政廠）檢查，被告和泰汽車公司針對方向機召回問題，檢查後確定原告所有系爭車輛在召回問題名單中，由於當天更換時間不足，因此直接預約後天即97年5月6日上午8點30分進廠更換方向機事宜。未料，在召回檢修更換該系統前，即發生車輛失控之事故（詳細說明及引證見卷附鑑定書第37頁至41頁）。
- (8) 系爭車輛之VDIM（Vehicle Dynamics Integrated Management）系統未發揮效用：VDIM為LEXUS引以為傲的車輛動態整合管理系統，該系統偵測到車輛有偏移或四輪其中一輪有打滑情形時，會啟動ABS系統及介入電子節氣門控制，使引擎輸出扭力降低，避免發生失控、打滑情形，但由前述可知系爭車輛引擎輸出扭力並無受到VDIM系統控制降低，反而持續以接近最大扭力輸出，並沒有將引擎動力降低的跡象。事故發生同時，如VDIM有介入的話，當車輛失控時，任其油門踏板100%全開，VDIM系統也會下最高優先權指令，關閉節氣門使引擎輸出扭力降低，而不是在極短時間（78毫秒）內輸出80%（31.4Kg）的引擎扭力，導致更嚴重的車輛失控（詳細說明及引證見卷附鑑定書第42頁）。
- (9) 系爭車輛原廠所配備之10顆安全氣囊未正常作用：Lexus GS-430車型原廠配備10顆安全氣囊，本件事故發生當時有兩次撞擊護欄情形，第一次撞擊左前車頭，瞬間時速電腦記錄為161公里/小時，無任何氣囊啟動，第二次右前車頭撞擊外側護欄，瞬間時速由煞車痕跡推估約為100公里/小時，此時車內右後側邊及右側共有2個安全氣囊啟動。然

右側前後座均無乘客，安全氣囊不應該會啟動，是否電腦異常判斷？況車輛失控狀態擊護欄當時，第一次撞擊速度、嚴重程度，均比第二次撞擊大很多，何以第一次撞擊安全氣囊未啟動，第二次撞擊卻啟動安全氣囊？再者，第二次撞擊護欄時僅為輪圈與水泥護欄擦撞，兩次撞擊力道差距極大，顯然電腦異常判斷，造成氣囊該爆不爆，不該爆者反而爆了兩個。足見系爭車輛於本件事故發生時，安全氣囊並未正常作用。

- (三) 原告因被告和泰汽車公司及中部汽車公司所分別代理進口、銷售之系爭車輛存有設計、生產或製造上之瑕疵，致原告受有損害，因依消費者保護法（下稱消保法）第7條第1項、第3項，第7條之1第1項、第8條第1項及第9條及民法第213條、第216條規定，請求被告賠償下列各項損害：
- (1) 回復原狀之維修費用：系爭車輛因本件事故受有左車頭嚴重損壞及全車板件變形，經被告中部汽車公司估價，其維修費用共計新台幣（下同）1,347,812元。
  - (2) 原告無法使用系爭車輛之損害：原告因系爭車輛失控撞損無法使用該車，而受有損害，其損害相當於以同型車租車價額。以車款LEXUS LS430每日租金12,000元及VW Passat 2.0每日租金6,000元之中間值計算，粗估每日約需租車費8,000元。自事發計算至98年2月5日止共270天，其金額合計為2,160,000元（計算方式： $8,000 \times 270 = 2,160,000$ 元）。
  - (3) 系爭車輛無法使用期間之牌照稅及燃料費支出：系爭車輛之排氣量為4293C.C，每年之牌照稅為46,170元，燃料稅則為11,220元，以前述無法使用之270天計算，其金額共計為42,453元【計算方式： $(46,170 + 11,220) \times 270 / 365 = 42,453$ 】。
  - (4) 系爭車輛無法使用期間之保險費支出：
    - 1、強制汽車責任險部分：系爭車輛投保強制汽車責任保險每年保費1,281元，以無法使用該車270天計算，為948元。

2、自行投保碰撞險及第三人責任險部分：系爭車輛除投保強制汽車責任保險外，又另行投保訴外人富邦產物保險股份有限公司（下稱富邦產險公司）之車輛碰撞及第三人責任險等保險，保險費每年20,500元，以無法使用該車270天計算，為15,164元。

（五）綜上，原告所受之損害，合計為3,566,377元，爰依法提起本件訴訟。並聲明：（1）被告應給付原告3,566,377元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息；（2）願供擔保，請准宣告假執行。

二、原告對被告抗辯所為之陳述：

（一）系爭車輛於本件事故發生當時之時速雖超過法定限制速限，然亦不得遽此認定係「不依商品正常使用方法」使用商品。蓋所謂「依商品正常使用方法」使用商品，因各商品之特性而略有不同，一般產品若附有使用說明或操作手冊，按使用手冊內容操作商品，即應符合「正常使用」之方法。系爭車輛為進口車輛，與國外所販售者為同樣形式，該車之車主使用手冊第308、309頁之使用操作方法指引，說明每檔位之最高允許速度，且關於每一檔位之車速，係原廠載明「在公路上行駛或經過車流較慢之區域時，可最大加速，注意各檔位之最高允許速度」（原廠手冊第308頁），可見系爭車輛在公路行駛之允許速度，且並無任何警告超速之字眼。又該手冊第358頁更指出「請隨時注意您的車速」，意指隨時注意每一檔位之車速，不要超過車輛之檔位速度限制。且依該手冊之操作方法，GS-430之車輛於第4檔時，最高速度每小時可達202公里，而系爭車輛於事故當時之車速並未逾越此一數值。故原告在系爭車輛允許之速度範圍內使用，應屬正常使用無疑。更何況高速公路之最高速度限制，乃各國為維持國道高速公路順暢行車所設之限制，其速度限制各國不一，甚至未設有車速限制者亦不少，此為國家道路政策之行政管制，並非車輛性能速度之管制，與車輛能否行駛至一定速度及是否為肇事

原因，並無一定之關連性。否則會產生相同之車輛相同之速度，若駕駛於無速度限制之道路上，則為「正常使用」，駕駛於限制路段即為「非正常使用」之矛盾、不合理現象。且原告所主張系爭車輛油門、剎車等電子系統之瑕疵，該等系統為車輛之重要設備，不論在購買時之94年8月間或事故發生時97年間，均應其功能，此等設計、製造之瑕疵，不會因時間而不同。又系爭車輛為LEXUS之高級車種，有3年10萬公里之保固，就零件因材質或製造不良發生之損害，負保固之責。系爭車輛自94年8月間購買至97年5月間本件事故發生時，尚未滿3年之保固期，里程數也未超過10萬公里，被告自不能推拖卸責。

- (二) 又卷附向警方所調取之道路交通事故現場圖，其肇事經過摘要欄第一項固載有「自行拖吊離去」、「不願警方處理」等語，然該現場圖「原本」並無此等字眼，而係繪製該現場圖之李榮達警員嗣後重寫加上。原告配偶洪俊杰當時係受現場處理員警指示，為不妨礙道路順暢，由警方指示民營拖吊業者執行自費3,300元拖吊，民營業者將系爭車輛拖吊至南投休息站，再由原廠免費拖吊車拖吊至台中市市政廠停放。倘若原告配偶不願警方處理，大可等原廠免費拖吊到達現場再離開，何必自行多花3,300元請其他民間拖吊業者將系爭車輛先拖離現場，足見上開記載與事實有極大差異。且前開現場圖係第二次警詢筆錄後所製作，非事故發生當時之記載，其原始記載應僅為「A車不當變換車道，導致B車（即系爭車輛）失控撞護欄。A車肇事逃逸」等記錄，其餘記錄則為處理員警自行事後修改加記。本件事故確實是因「油門失控」之瑕疵所引起，超速雖然有可能引發交通事故，但車輛本身若有瑕疵，不論車速高低，絕對會引起嚴重事故。

- (三) 又商品流通進入市場之際，製造人負有依當時技術水準、科學知識來確保商品無瑕疵存在之一般交易安全義務。在進入市場後，製造人仍負有一項繼續觀察其市場上全部產

品之延伸性義務，學說上稱為「商品觀察義務」（Pflicht zur Produktbeobachtung）。故消保法第7條所稱「於提供商品流入市場時」，不僅只是狹指出售時，更應包含出售後之「後續觀察義務」。且因消費者處於專業知識相對弱勢的地位，故依消保法第7條之1之規定，本於舉證責任倒置之精神，應由業者證明自己無庸負責，而非由消費者證明業者欠缺第7條之1所規定之商品安全性。

- (四) 本件事故發生時，油門及煞車同時作動，可能肇因於行車電腦之瑕疵：1、行車電腦有記錄，電腦誤動作，油門自己100%全開，導致車輛失控。2、電腦造成車輛失控後，ABS也失效，油門持續全開，車輛高速橫衝直撞，氣囊未爆。3、Yaw Rate Sensor（偏航率感應器；車輛偏移駕駛航線之比率）=0 deg/s，電腦當機，完全不知道車輛已經失控）。該感知器主要作用是負責偵測車身動態，車輛電腦可以經由該sensor知道車身是否有左右扭轉，或是滑移，如果偵測出車輛不正常偏移，則車輛電腦會對車輛安全系統做出對應指令（如ABS、TRC、VSC、VDIM等），以維持車輛安全行進。而由原廠技術資料得知，該感知器運作範圍為min：-128deg/s，max：127deg/s），車輛靜止時為0 deg/s。若車輛行進有扭轉、滑移現象，該感知器則會偵測出相對應角度，進行修正車身平衡。然由系爭車輛凍結資料顯示，該感知器在車輛撞擊中央護欄時，角度均為零度，顯見該感知器所送出之訊息錯誤，或是車輛電腦當機，致未收到感知器送出之訊息，甚至在車輛未失控之前，即已出現上述現象，導致駕駛重踩煞車，而車輛電腦當機、油門自己100%全開，車輛電腦不知車身已開始扭轉，造成無法挽回之嚴重失控。全球車輛大廠如BENZ、BMW、AUDI、GM、VW等最早於10年前即已加裝「煞車優先系統」，該系統主要是避免錯誤的油門訊號，造成意外事故之發生。換言之，只要有該安全機制，將可有效降低車輛無預期加速事件之發生。系爭車輛未有該安全機制，

顯然已違反消保法第7條所稱「商品或服務不符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性」，消費者並無須就商品或服務可能隱含之「危險」或「瑕疵」負「舉證」證明之責。

### 三、被告則以：

- (一) 汽車行駛於國道高速公路之最高時速限制為時速110公里，未依速限行駛，應依道路交通管理處罰條例第40條之規定處罰，參酌該條例第1條所揭示之立法目的，可認違反道路速限規定即係不安全駕駛。本件原告之配偶洪俊杰已於起訴狀自承系爭車輛於事發當時，撞擊內側護欄車速為每小時160公里，並主張其曾踩煞車云云，顯見本件事故發生時及其前，系爭車輛之時速超過160公里，逾越法定限速甚多。且其於警詢時亦陳稱車速為150-160公里，而警方所製作之道路交通事故現場圖，其上「肇事經過摘要欄」亦載稱「經警方初步研判：A車（指系爭車輛）超速失控而肇事云云」，足見本件事故發生時，系爭車輛之駕駛人即原告配偶洪 顯然有嚴重不當超速駕駛之情形，違反道路交通管理處罰條例第40條之規定，係不安全駕駛，並因此導致本件事故。至系爭車輛手冊中所載該車型車輛之最高時速，係就該車型車輛之性能而言，與是否安全、正常駕駛無涉，此因是否安全、正常駕駛是以駕駛時之道路環境（事故發生地點最高速限定為110公里，即係依我國道路使用狀況及本件事故發生地點之道路環境而設，該規定係強制規定，凡在該地點駕駛者均有遵守，不得超速之義務）為準，而且系爭車輛手冊一再以明顯警語為警告，比如第318頁載稱「警告：為避免事故和傷害，請遵守下列指示，一邊用眼睛確認周圍的安全距離，一邊用煞車緩慢行駛…」、第319頁載稱「警告：…當您移動您的車輛時，必須用眼睛確定汽車與周圍的安全距離，並緩慢行駛，否則可能會發生事故或傷害」、第321頁載稱「警告：…為避免事故或傷害，務必用眼睛確認汽車周圍的安

全距離，並緩慢行駛」，其他如第322頁、第353頁、第358頁、第361頁也都一再要求小心行駛，保持適當速度及與前面車輛保持安全距離及依規定速度行駛等等。乃原告配偶洪○○竟無視系爭車輛手冊所載應小心駕駛、保持適當速度，並與前面車輛保持安全距離等警語，違反法定速限超速駕駛，甚至極有可能係與其所稱之紅色車輛在高速公路上飛車競逐，發生擦撞，致生本件重大交通事故。原告配偶洪○○所以能毫髮無傷，端賴系爭車輛之優良品質，乃原告竟反指系爭車輛有瑕疵，誠令人費解。更何況，系爭車輛係於94年8月間出售予原告，至本件事故發生時（即97年5月5日）已經原告或其配偶洪○○使用近三年，且該車於本件事故發生前曾發生重大車禍（即使該次車禍並非可歸責原告配偶洪○○，但系爭車輛已非原狀），顯然已與消保法第7條所定「於提供商品流入市場時」之要件不合，自無原告所指消保法相關規定之適用。況消費者欲援引消保法第7條規定請求者，須先舉證證明其係依該商品之正常使用方式使用該商品，如無法舉證證明，則亦不能本於消保法第7條之規定為主張。尤其在本件事故發生前，原告不但未曾主張有所謂「於提供商品流入市場時」即已存在油門失控、剎車等瑕疵，而且應是供每日代步使用，自足證明系爭車輛於流入市場時，並無原告主張之上開瑕疵。本件原告為相反之主張，係屬主張變態之事實，被告既爭執之，自應由原告就其主張之變態事實負舉證責任，倘原告不能舉證，則可推定系爭車型車輛並無瑕疵，本件事故乃肇因於原告配偶洪○○未安全駕駛，即不當使用系爭車輛所導致，應屬無疑。至於保固，則係以正常使用為前提，不當使用無關保固，其損壞自不在保固之範圍。

- （二）又原告於起訴狀載稱系爭車輛「行駛在最外側車道時，遭到左後方紅色車輛，由最內側急速變換車道至其所行駛的車道，對方變換車道速度極快，且距離相當近，約5個車

身以內，且對方車輛變換車道至本車正前方後，急踩煞車…」云云，符合尬車（亦為嚴重不當駕駛行為）之情節，可認系爭車輛於本件事故發生當時，正與其所稱之紅色車輛高速競逐，相互超車致肇事。然原告配偶洪 前於國道公路警察局在事故發生後至現場處理之最初，則自稱其自行擦撞內側護欄失控後停放路肩云云，並自行拖吊離去，不願警方處理，核與上開起訴狀之主張明顯不同。乃原告配偶嗣於本件事故發生後5日即97年5月10日，又至南投名間分隊報案，陳稱係被一部紅色自小客車擦撞左前車頭，才失控擦撞內側護欄而肇事云云，此一說法也與97年5月5日事發當日及起訴狀之說法不同，事發當時究竟實情如何，原告及其配偶洪 前後說詞反覆，顯有可疑。更何況原告配偶洪 所指該紅色車輛縱曾擦撞系爭車輛之左前車頭，然依常理，系爭車輛將因駕駛者向右閃避左側來車之反射動作而高速衝撞距離僅3公尺外之高速公路外側（右側）護欄（蓋原告起訴狀自稱其配偶洪 當時行駛於最外側車道，依交通事故現場圖，該車道與高速公路右側護欄間只有路肩3公尺距離，然與內側即左側護欄間則有12.1公尺之距離），而不應反方向衝撞12.1公尺外之內側護欄。且原告於起訴狀既主張系爭車輛行駛高速公路最外側車道，因前方紅色車輛急踩煞車而緊急煞車，斯時發現方向盤不受控制云云。則斯時，其煞車時方向盤應係向前，怎會左轉直接往內側護欄行進？又如係擦撞系爭車輛左側車頭，則如上所述，為閃避左側來車，方向盤應係向右打，不可能反向向左打直接往內側護欄行進，益見原告及其夫洪 所述事故發生情形不但前後多變，與常理不符，且顯有隱瞞，未為真實陳述。尤有進者，如確有原告所指該紅色車輛，則發生事故時，原向前之方向盤不會自己向左轉，如能左轉而擦撞內側護欄，除已足證明沒有所謂方向盤不受控制問題外，應是原告配偶洪 不甘被紅色車輛快速由系爭車輛左後方超車，而擬再由左後方超

越已在前之該紅色車輛，故將方向盤急速向左打，而因速度快反應不及才肇事。且若有所謂擦撞左前車頭之事實，則原向前之方向盤，必先向右打，次再向左打，才有可能撞到內側護欄，更足證沒有所謂方向盤不受控制之問題。本件確實是人為不當飆車及不當操控方向盤而肇事。此外，由系爭車輛除左前車頭外，餘正前車頭及右前車頭大致完整，顯見並無所謂方向盤不受控制問題，否則車子怎能忽向左又向右，且只有左前車頭受損？足見原告所述不實。

- (三) 另關於原告指稱系爭車輛電子動力轉向系統（EPS）有瑕疵，而召回檢修部分。觀之卷附之「顧客滿意服務通知」，並非原告所稱之召回，而是顧客服務性質之廠家自主性顧客滿意活動。被告因發現車輛在低速行駛時，重覆地將方向盤打到底且強力回轉方向盤，會使EPS動力減弱，導致該時方向盤可能會有轉動時感覺比較重，需要增加轉動方向盤力量之情形，而為之顧客服務，並非方向盤不受控制或所稱之失控，且與本件事故發生時，原告配偶洪係超高速駕駛系爭車輛之情形顯然不同。再者，本件事故發生後，經檢測EPS系統正常，亦足反證沒有原告所指方向盤失控之瑕疵。本件事故確係原告以時速200公里之不當嚴重超高速行駛，甚至是與所稱該紅色車輛在高速公路上飛車競逐，相互超車致肇事。原告配偶洪於交車近3年後，既因嚴重不當使用系爭車輛而肇致本件事故，自無起訴狀所引消保法之適用。又一般所謂之「暴衝」，即無預期加速，如係出於車輛瑕疵，則恆伴隨煞車失靈。然由系爭車輛撞及內側分隔島護欄時，煞車燈開關在「ON」之位置，及由撞及內側分隔島後至撞及外側護欄，車輛停止前，煞車系統正常運作中，可見本件事故並非一般所謂之「暴衝」（即無預期加速）。再者，系爭車輛之節氣門開關係由油門踏板位置感知器將駕駛者踩下油門踏板的角度（程度），轉換成電壓信號傳送到ECM，然後ECM再據此

信號來控制節氣門之開啟變化，仍屬間接由駕駛者以踩下及放開油門踏板控制節氣門開啟變化。而煞車之制動力恆大於油門之驅動力，為車輛基本原理，系爭車輛於系爭事故發生當時，因車速超過每小時160公里，故需相當距離才能安全煞停，益徵本件事故係因系爭車輛之駕駛者即原告配偶洪 不當超速駕駛，甚至係與第三人競速飆車所致，並非一般所謂之暴衝。

- (四) 又原告雖指稱系爭車輛有「安全氣囊未正常作用」之瑕疵云云。惟輔助防護系統(SRS氣囊)係車輛安全防護設備之一，係為在時速超過30公里時以特定角度撞及不移動或不變形之固定式障礙物時，降低駕駛者及乘客因強大撞擊力衝擊傷亡目的而設，且駕駛和前座乘客安全帶系統為主要保護，輔助防護系統(SRS)前氣囊系統僅設計為其輔助。系爭車輛駕駛者洪 毫髮未傷，既為不爭之事實，則本件自無輔助防護系統(SRS氣囊)作動之必要性(無所欲保護之傷亡)，從而，輔助防護系統(SRS氣囊)是否作動與本件原告之主張並無因果關聯。況本件事故發生時，系爭車輛右側簾式氣囊及右後側氣囊已作動(因高速側面撞及高速公路外側護欄)，故原告主張輔助防護系統(SRS氣囊)均未作動云云，與事實不符；至於駕駛座及前乘客座輔助防護系統(SRS氣囊)係因各該處輔助防護系統(SRS氣囊)之感知器位置，均在車前正面內小燈之內側，未受撞及，故該等輔助防護系統(SRS氣囊)未作動。而左側簾式氣囊及左後側氣囊未作動，也是因其感知器所在位置未受嚴重撞及所致。然如前述，不論輔助防護系統(SRS氣囊)作動與否，均與本件爭議無關等語，資為抗辯。並聲明：(1)原告之訴及假執行之聲請均駁回；(2)如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

#### 四、兩造不爭執之事項：

- (一) 原告於94年7月28日購買由被告和泰汽車公司代理進口，而由被告中部汽車公司銷售之LEXUS廠牌、型號：GS-430

、車牌號碼 -LD號之系爭車輛。

- (二) 原告配偶洪 於97年5月5日下午5時4分許，以時速約160公里左右（電腦紀錄顯示時速為161公里）駕駛系爭車輛行經國道3號公路最外側車道，途經該國道北上243公里412公尺處，因擦撞內側護欄（即中央護欄）後反彈，再往外側護欄滑行擦撞外側護欄，終於路肩靜止，致該車輛之左前車頭、左後車身、右側車身及前後保險桿受損並部分車體板件變形。
- (三) 系爭車輛受損後，經被告中部汽車公司估價所需之必要修繕費用共為1,347,812元。
- (四) 原告配偶洪 前曾向台中市政府申訴系爭車輛疑似暴衝問題，並由交通部委由財團法人車輛研究測試中心為判斷分析，原告配偶洪 並自行製作車輛疑似機械故障鑑定報告書1份（即起訴狀附具之附件）供該中心參酌，該案經專家諮詢小組會議討論，有如下之結果：
- (1) 旨揭案件據業者說明及行車電腦凍結資料等顯示，有關洪 所提之故障碼等部分，係為撞擊後輪速線圈斷裂所致。
- (2) 另所提及疑似暴衝之相關問題點等部分，就原廠技術資料或數據，均屬正常且合理範圍，且該車據警方研判係為超速後操控不當所致。
- (3) 本案初認應係為車主駕駛因素所致，且現階段並無類似通報或於市場上接獲相關案例，惟為求慎重本案後續擬建議後續觀察。

五、原告主張由被告和泰汽車公司所代理進口，而由被告中部汽車公司銷售之系爭車輛因存有油門、煞車等前述設計、生產或製造上之瑕疵，致原告配偶洪 駕駛系爭車輛無法操控自如，而發生本件車禍事故，造成系爭車輛左前車頭嚴重受損及部分車體板件變形，受有損害合計3,566,377元等情。然被告否認系爭車輛於流通進入市場時即已存有原告所指油門失控及剎車等瑕疵情事，並以前揭情詞置辯。是本件兩造

爭執之重點，顯在於：（1）系爭車輛於流通進入市場時，是否即有原告所指各該設計、生產或製造上之瑕疵，致無法操控自如而肇生本件車禍事故？抑或係因原告配偶洪俊杰超速不當駕駛而肇事？（2）本件有無消保法第7條、第8條、第9條之適用？經查：

- （一）按從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於提供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品或服務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。企業經營者違反此項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償責任。復按，從事經銷之企業經營者，就商品或服務所生之損害，與設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者連帶負賠償責任。又輸入商品或服務之企業經營者，視為該商品之設計、生產、製造者或服務之提供者，負本法第7條之製造者責任，消保法第7條第1項、第3項前段、第8條第1項前段及第9條分別定有明文。故由消保法有關商品製造人責任之該等規定，可知消保法所定商品責任主體有三，一為從事設計、生產、製造商品之企業經營者，一為從事經銷之企業經營者，另一則為輸入商品之企業經營者。而消保法第7條第1項所定商品或服務符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，消保法施行細則第5條則明定應就下列情事認定之：1、商品或服務之標示說明。2、商品或服務可期待之合理使用或接受。3、商品或服務流通進入市場或提供之時期。準此可知，判斷商品安全性是否具備（即商品是否有安全性欠缺之瑕疵）之準據時點，為商品流通進入市場（即商品交付流通市場）之時期，不得僅因同時期有性能較佳之其他商品或其後同型商品之性能、設備已有所改良，而被認為不具安全性。且商品責任所以成立，須以商品欠缺安全性為其原因，且消費者受有損害係來自於商品具安全上之瑕疵始可。若消費者所受損害並非基於商品欠缺安全性所致，即難認與損害之間具有相當因果關係，不符商品製造人責任之要

件。

(二) 經查，原告係於94年7月28日購買由被告和泰汽車公司代理進口，而由被告中部汽車公司銷售之系爭車輛，被告中部汽車公司並於94年8月間交付系爭車輛予原告等情，有原告提出之汽車買賣契約書附卷可稽。系爭車輛自交車後至本件事故發生前，概由原告配偶洪（即原告訴訟代理人）使用，已使用約2年7個月期間左右，行駛於市區及高速公路已累計8萬多公里之里程。使用系爭車輛2年多期間，並未曾發生本件訴訟原告所主張之各該油門失控及剎車等瑕疵問題。其間系爭車輛固曾因與他人發生車禍事故，而於95年10月28日進廠維修，然該次事故係因肇事他方違規迴車所造成，系爭車輛之駕駛者即原告配偶洪並無過失，事後雙方並已調解成立，由肇事他方賠償原告配偶洪共35萬元等情，業據原告訴訟代理人陳明在卷（見本院98年6月4日言詞辯論筆錄），並有原告提出之台中市西區調解委員會調解書附卷可按。是依此情形而論，顯見系爭車輛自交車後至本件事故發生前之2年多期間，其使用情況均屬正常，並未曾發生過原告所指之油門失控、電子剎車控制系統、VDIM系統及ABS防鎖死剎車系統等各該設備未正常作用之瑕疵問題，則原告主張系爭車輛於2年多前流通進入市場時，即具有其所指之剎車等各該設備系統瑕疵情事，安全性有所欠缺，未符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性云云，即有可疑。

(三) 原告雖主張消費者係處於專業知識相對弱勢之地位，故依據消保法第7條之1之規定，本於舉證責任倒置之精神，應由被告證明自己無庸負責，而非由原告證明系爭車輛欠缺安全性云云。惟查，關於舉證責任之分配，消保法第7條之1第1項固規定：「企業經營者主張其商品於流通進入市場，或其服務於提供時，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性者，就其主張之事實負舉證責任」，惟參酌消保法施行細則第5條所定前揭內容，可知企業經營者僅

對商品符合流通進入市場當時之科技或專業水準負舉證責任，然商品具有欠缺安全性之瑕疵，則應先由被害人加以舉證，而其舉證程度須達到商品已依合理之方法加以使用，但仍不免發生損害，始為已足。此因使用商品之消費者既已依合理之使用方法使用商品，卻仍因而受有損害，即可推定商品欠缺安全性，至於是否有其他免責事實之存在，依舉證責任之轉換，始應由企業經營者負舉證之責。是則，原告自應先舉證證明其已依合理方法使用系爭車輛，然仍發生損害，始可先為推定系爭車輛有欠缺安全性之瑕疵存在。乃原告竟主張其無須先為證明系爭車輛之安全性所有欠缺云云，顯對兩造舉證責任之分配，有所誤會。又原告固主張系爭車輛因具有其所指之各該生產、製造、設計上之瑕疵，無法操控自如，致於本件肇事路段與他車發生碰撞，而肇致本件事故之發生，使其受有本件損害云云。然查，原告配偶洪○○於97年5月5日下午5時4分許，以時速約160公里左右（電腦紀錄顯示時速為161公里）駕駛系爭車輛行經國道3號公路最外側車道，途經該國道北上243公里412公尺處，擦撞內側護欄（即中央護欄）後反彈，再往外側護欄滑行擦撞外側護欄，終於路肩靜止，致該車輛之左前車頭、左後車身、右側車身及前後保險桿受損並部分車體板件變形，雖為兩造不爭執之事實，並經本院向內政部警政署國道公路警察局第七警察隊調取道路交通事故現場圖、調查報告表（一）、（二）、談話紀錄表、調查筆錄及事故現場照片存卷可考。然該肇事路段之速限為每小時110公里，已據上開道路交通事故調查報告表記載明確，而原告配偶洪○○於肇事當時之時速竟高達160公里左右，且系爭車輛之電腦紀錄復顯示其時速為161公里，足見原告配偶洪○○於肇事當時有違規超速駕駛系爭車輛情事，自難謂其已依合理方法使用系爭車輛。就此原告雖主張系爭車輛之車主使用手冊載明該車於第4檔時，最高速度每小時可達202公里，其配偶洪○○於肇事當

時之時速尚未逾越此一數值，顯在系爭車輛允許之速度範圍內行使，應屬正常使用云云。然查，汽車駕駛人之行車速度，須依速限標誌或標線之規定，道路交通安全規則第93條第1項定有明文。汽車駕駛人，其行車速度未依速限之規定行駛，道路交通管理處罰條例第40條並有處罰之明文。其目的乃在維護交通秩序及確保交通之安全，此觀諸該條例第1條之規定即明。系爭車輛之車主使用手冊第308頁雖記載該車於第4檔時之時速可達202公里，然此係屬該車「性能」之表示，非謂汽車駕駛人不論在何處駕駛該車，均可不顧當地交通安全法規之限制，恣意高速行駛，享受極速駕駛之快感，忽視其他參與交通者之安全。茲我國既針對國內特殊之交通環境、地方區域之不同、道路施設狀況、種類暨交通流量及其他一切相關情狀，訂有不同行車速限之規定，則凡於我國地域內駕駛車輛者，即須加以遵守，尚不得援引其他國家或未設有行車速限之規定而加以對抗。因此，本件原告之配偶洪 駕車途經肇事路段，未遵守時速110公里之速限規定，而以時速160公里之高速行駛，自難謂係屬安全駕駛行為，堪認原告並未依合法之使用方法使用系爭車輛。是原告主張其係正常使用系爭車輛云云，要無可採。

- (四) 復查，前開道路交通事故現場圖之肇事經過欄記載：系爭車輛於97年5月5日警方前往處理時，自稱自行擦撞內側護欄，失控後停放路肩，並自行拖吊離去，不願警方處理。嗣於97年5月10日又至分隊報案，稱被一部紅色自小客車（車號不詳）擦撞左前車頭，才失控擦撞內側護欄而肇事等情，顯見原告配偶洪 先則陳稱「自行」擦撞內側護欄而肇事，5日後又向警方改稱係因遭該部不詳車號之紅色自小客車擦撞左前車頭，才失控擦撞內側護欄而肇事云云，前後說詞不僅迥異，且始終未曾提及系爭車輛具有其所指欠缺安全性之各該瑕疵。果爾系爭車輛確有所主張之油門失控該等瑕疵存在，造成其無法正常操控，致與他

人發生碰撞而肇致本件事端，則身為駕駛者之原告配偶洪於本件事故發生當時之第一時間即應已發現，何以卻隱瞞隻字未提，此顯與常情有悖。是原告主張本件事故係肇因於系爭車輛於流通進入市場時即具有其所指之各該設計、生產、製造上之瑕疵云云，實難令人遽信。縱原告事後於本件審理時指摘該道路交通事故現場圖係員警李榮達事後所製作，其肇事經過欄所為上開記載係李榮達警員嗣後擅行修改加記，與事實不符，其原始記載應僅為「A車（即原告所指該部紅色自小客車）不當變換車道，導致B車（即系爭車輛）失控撞護欄。A車肇事逃逸」云云。然查，原告配偶洪曾於97年6月4日接受警方調查，警方並曾向其詢以：「警方於5月5日下午5時5分至發生事故現場處理時，你為何未向警方告知你被他車擦撞失控？」，洪答以：「．．．．．，因對方擦撞我後逃逸，保險沒有理賠，而且沒任何人傷亡，所以自認倒霉想趕快回家，我問處理員警該怎麼做，警方說看你是否要給警方處理或者自行處理，因為我考量我沒有保車之全險，而處理的話也得不到理賠，所以當時未要求警方處理，而自行處理」等語，有該日警方之調查筆錄存卷可查。參以原告嗣於本院審理時，經本院詢以「何以一開始不願警方處理，並向警方表示是自行擦撞？」，原告配偶即原告訴訟代理人洪亦陳明：因為當時紅色車輛駕駛者已經離去，伊以為保險公司不會理賠，所以警方到達現場時，伊未向警方說有該部紅色車輛情形等情在卷（見本院98年6月4日言詞辯論筆錄第2頁），足認原告配偶洪於事故發生當日警方抵達現場處理時，確係考量其所自稱之該部紅色車輛已離開肇事現場，保險公司可能不會理賠，故而向警方表示係自行擦撞內側護欄，而未要求警方介入處理，核與前揭道路交通事故現場圖肇事經過欄所載到場員警處理之經過情形無甚大差異，是原告指摘上開記載內容與事實不符，自難為本院所憑採，附為敘明。

(五) 再查，原告於起訴狀載稱：肇事當日，原告配偶洪 駕駛系爭車輛行駛於本件肇事路段之外側車道時，遭其左後方紅色車輛由最內側急速變換車道至其所行駛車道之正前方後，並急踩剎車，洪 見狀隨即重踩剎車，斯時感覺方向盤已不受控制，車輛直接往內側護欄行進等語（並參酌卷附原告製作之鑑定書第2頁所載）。而其配偶即原告訴訟代理人洪 前於97年5月10日警詢時亦曾陳稱：伊當時行駛於外側車道，伊左前一部紅色不詳車號自小客車就從中線往伊所行駛之外側車道切入，致伊來不及閃避，就被該不詳車號右後車身擦撞系爭車輛左前車頭，車子失控往內側擦撞內側護欄，再失控往外側護欄擦撞，停於外側路肩。發現危險時，系爭車輛距離該部紅色自小客車僅約5公尺內，伊即先踩煞車，再向右閃避，又往左修正等情，有該次之談話紀錄表在卷可考。互核原告及其配偶洪 所述上開情狀以觀，顯見原告之訴訟代理人即其配偶洪 所駕駛之系爭車輛所以會失控擦撞內側護欄而肇生本件事故，究係因在其「左後方」之該部紅色車輛由「最內側」車道急速變換車道至其所行駛外側車道之正前方後「急踩煞車」；抑或係因在其「左前方」之該部紅色車輛自「中線車道」變換車道至其所行駛外側車道，且該部紅色車輛之右後車身擦撞系爭車輛之左前車頭，致系爭車輛失控擦撞內側護欄而肇事，二者所述之事發經過情形顯然有所歧異，何者所述案發經過情形始為實情，誠非無疑。若肇事經過情況係如原告起訴狀所載上開情形，則該部紅色車輛擬自原告配偶洪 左後方加速變換車道至洪 所駛之外側車道時，其時之車速顯必超過洪 之時速160公里，則於該部紅色車輛以逾160公里以上之時速高速行驶變換車道後又急踩煞車，致在其後方之系爭車輛見狀亦重踩煞車之情況下，衡情應會造成系爭車輛自後追撞該部紅色車輛之情形。但若肇事經過情況係如原告配偶洪 於97年5月10日於警詢時所述前揭情形，則在該部紅色

車輛變換車道不當，致其右後車身擦撞系爭車輛之左前車頭，衡諸常理，應會導致系爭車輛往其右側路肩方向前進，且在二車以逾時速160公里之高速行駛並發生擦撞之情況下，自極易造成二車於擦撞後同時失控之情形，乃該部紅色車輛竟安然無事，顯有違常情。更何況在系爭車輛左前車頭與該部紅色車輛之右後車身發生擦撞之情況下，系爭車輛又如何能往左方內側車道方向衝撞，實令人無法想像。再參諸該部紅色車輛之駕駛者林 嗣於97年6月16日接受警方調查時，亦否認有與系爭車輛發生擦撞之情事，且經警方勘驗肇事當時其所駕駛之該部車號 -UA紅色自用小客車之車體，確未發現有任何車損痕跡。林 並陳述肇事當時伊原行駛於肇事路段之中線車道，時速約110-110公里，因伊車前有一片大型貨車輪胎皮，遂本能地向右方（外側車道）變換車道閃避，過了約3秒左右，伊即聽見後方有車輛撞擊護欄聲響，伊由照後鏡看見有一輛自小客車撞擊內側護欄，又滑行至外側路肩等情，有警方之偵訊（調查）筆錄及該部紅色車輛之現況照片附卷可稽，核與原告及原告訴訟代理人洪 所述前開各該肇事經過情形顯不相符，而與上開道路交通事故現場圖肇事經過欄所載系爭車輛係自行擦撞內側護欄較為符合。是本件事故之肇事經過情形究係如何之原貌，因系爭車輛之駕駛者即原告配偶洪 係親身經歷該事實經過之當事人，對事實真象自當最為知悉。乃其於警詢時竟先後說詞反覆不一，且其所述與常情、原告起訴狀所載前揭意旨及上開事證均有不符，實有可疑。果爾原告或其配偶洪 所指該部紅色自用小客車有變換車道不當情形並非虛妄，則本件車禍事故之發生亦係因該部紅色自小客車變換車道不當及原告配偶洪 違規超速行駛所共同肇致，雙方均有過失。原告主張本件行車事故係因系爭車輛具有卷附鑑定書所載生產、製造、設計上之瑕疵，致原告配偶洪 駕駛該車時，無法操控自如而與該部紅色自用小客車發生碰撞而

肇事云云，尚難遽為憑採。更何況若如原告所稱其配偶於肇事當事重踩煞車後，即感覺方向盤不受控制，則何以原告配偶洪 於97年5月10日警詢時，當警方向其詢以：「發現危險時距離對方多遠？採取何種反應措施」時，其明確答以：「約只5公尺內，踩煞車，再向石閃避，又往左修正」等語。則以當時系爭車輛及洪 所指該部紅色車輛之時速均高達160公里以上，且該紅色車輛突然快速變換車道，與系爭車輛前後僅差距5公尺內距離之情況下，原告配偶洪 臨危時為閃避該紅色車輛，竟能瞬間操控系爭車輛之方向盤先向右閃避，旋即再迅往左修正，除可謂其反應較一般人敏捷外，益見該方向盤之操控甚為靈敏，何來原告所稱方向盤不受控制之可言？是原告所言，顯難採信。

- (六) 又原告雖另指稱肇事當時，系爭車輛之ECB電子剎車控制系統及ABS防鎖死煞車系統未正常作用，剎車系統有問題且原廠配備之10顆安全氣囊亦未正常作用云云。然查，系爭車輛於本件事故發生當時，先擦撞內側中央護欄，再擦撞外側護欄，其間有長達145米之煞車痕，業據上開道路交通事故現場圖載繪明確，且原告亦自承肇事現場留有長達200公尺之剎車痕，並有現場照片附卷可佐。依此情形而論，倘若原告配偶洪 於肇事當時重踩煞車後，煞車系統並未正常作用，亦即煞車處於失靈之狀態，則衡情肇事現場應不會留有剎車痕才是。然由現場照片而觀，現場所留之剎車痕跡甚為清晰，是原告主張肇事當時剎車系統運作異常云云，因與卷附事證有違，即難採信。又原告所以質疑ABS防鎖死煞車系統亦未正常作用，係認為現場煞車痕長達約200公尺，且無間斷，顯示ABS系統失效，並懷疑前輪鎖死，後輪動力持續輸出（參見卷附鑑定書第34、35頁）云云。然查，ABS防鎖死煞車系統係一般消費大眾所熟知之汽車安全輔助系統，其目的、功能係防止車輛在剎車時發生鎖死的現象，提升車輛之操控性能，增加行

車之安全。配備有ABS系統之車輛，會利用車輪感知器，監測車輪是否發生鎖死的狀況，當車輛發生鎖死狀況時，ABS系統會介入剎車系統之下，釋放剎車之壓力，使被鎖死之車輪剎車放開，讓車輪恢復滾動，使車輛重新取得操控之能力。但若未配備ABS系統，則緊急剎車造成輪胎鎖死時，煞車距離反而變長，且如果是前輪鎖死，車子由於失去側向轉向力，會造成車輛仍一直向前行進無法轉向之現象。然系爭車輛於肇事當時，經原告配偶洪俊杰重踩煞車後，方向盤之操控仍然甚為靈活，而非無法轉向，造成系爭車輛仍一直向前行進，已如前述【見前第（3）項理由第63行至75行所載】，是依據上開說明，顯難認為系爭車輛有前輪鎖死之情況，故原告據此質疑ABS系統未正常作用云云，自亦無可採。至原告所指系爭車輛原廠所配備10顆安全氣囊未正常作用一節。查安全氣囊（Air-bag，或稱Supplementary Restraint System，簡稱SRS），係指安裝在汽車上的充氣軟囊，使用在車輛發生撞擊事故的瞬間彈出，藉以達到緩衝的作用，保護駕駛和乘客的安全，可見此項汽車輔助安全設備最主要之功能係為防護駕駛者與乘客之安全，避免車輛發生碰撞意外時，其乘座人員頭部和身體，直接撞擊到車輛內部，減少人員受傷害之程度，達到防護人身安全之效果。是系爭車輛原廠所配備之安全氣囊於本件車禍事故發生時是否正常發生作用，核與本件事故發生之原因渺不相涉，原告就此所為指摘，實屬牽強，委無可採。再者，原告雖另指稱系爭車輛之動力轉向系統（EPS）有瑕疵，曾被召回檢修（參見卷附鑑定書第37至41頁）云云。惟查，觀諸原告所提出之「LEXUS GS300 / 430 / 、IS / 250電子輔助轉向及後煞車卡鉗顧客滿意服務活動通知」，其內容載稱：「部分LEXUS GS300 / 430 / 、IS / 250車型，由於在某些特定使用情況下，例如在『低速』行駛時，重覆地將方向盤打到底且強力回轉方向盤，會使電子輔助轉向系統動力減弱，而導致駕駛人

可能需要增加轉動方向盤之力量。另外，後煞車卡鉗的滑動銷（Slide pin）可能產生生鏽及阻滯現象，如果持續在這樣的情況下行駛車輛，可能會使煞車塊有不均勻的磨耗並有些許的異音」，依此情形研判，系爭車輛所以會被召回檢修，係因被告發現系爭車輛在諸如「低速」行駛之特定情況下，若重覆地將方向盤打到底且強力回轉方向盤，會使電子輔助轉向系統動力減弱，致使駕駛人可能需要增加轉動方向盤之力量之故。然本件車禍事故發生當時，原告之配偶洪○○既係以時速達160公里左右之高速，違規超速行駛於肇事路段，則其時洪○○使用系爭車輛之情形，顯非上開活動通知所指之「低速」行駛情況，故應不可能發生該通知所指重覆將方向盤打到底且強力回轉方向盤，會使電子輔助轉向系統動力減弱情事。是原告執此指摘系爭車輛之動力轉向系統（EPS）有瑕疵，亦難謂有據，而無足採。

- （七）另原告固亦指摘系爭車輛並未如其他汽車大廠如BENZ、BMW、AUDI、GM、VW等早於10年前即加裝「煞車優先系統」，以避免錯誤的油門訊號，造成意外事故之發生，有效降低車輛無預期加速事件之發生。系爭車輛未安裝該安全機制，已不符合該車流通進入市場當時科技或專業水準可合理期待之安全性云云。然查，商品是否欠缺安全性，而未符合消保法第7條第1項所稱當時科技或專業水準可合理期待之安全性，應以商品流通市場，即交付市場之時點以為論斷，既如前述，則自不得僅因其並未配備與其他車廠之車輛相同之設備，即認其欠缺安全性。故原告以系爭車輛並未如BENZ、BMW、AUDI、GM、VW等汽車大廠於所生產之汽車上安裝煞車優先系統為由，遽認系爭車輛未具備流入市場當時科技或專業水準可合理期待之安全性云云，顯屬率斷，亦無可取。

- （八）原告主張系爭車輛有煞車系統等前揭設備未正常運作，安全性有所欠缺等情，尚難為本院所採信，既如前述。復參

酌原告訴訟代理人即其配偶洪○○前曾向台中市政府申訴系爭車輛有疑似暴衝問題，並由交通部委由財團法人車輛研究測試中心為判斷分析，洪○○並自行製作卷附鑑定書，指摘系爭車輛之各該瑕疵情形供該中心參酌。該中心於97年12月5日召開會議，經專家諮詢小組會議討論結果，其結論認為依被告和泰汽車公司之說明及行車電腦凍結資料等顯示，有關洪○○所提之故障碼等部分，係為撞擊後輪速線圈斷裂所致，並初認本件事故應係車主駕駛因素所致，且現階段並無類似通報或於市場上接獲相關案例等情，亦為兩造所不爭執，並有該中心98年2月16日車專字第0980000546號函附卷可按，益徵原告所指系爭車輛並不符合流入市場當時科技或專業水準可合理期待之安全性，即其安全性有所欠缺云云，尚難謂有據。從而，原告主張系爭車輛存有設計、生產、製造上之瑕疵，欠缺可合理期待之安全性，致其配偶洪○○駕駛該車，無法操控自如，致於本件肇事路段，與他車發生碰撞而肇生本件車禍事故，受有損害，請求被告連帶賠償，即非法之所許。至原告雖聲請本院命行鑑定，請求本院囑託台北科技大學車輛工程系、中華民國汽車消費者保護協會、ARTC財團法人車輛研究測試中心、大葉大學機械與自動化工程學系或南台科技大學機械工程系為鑑定，旨欲證明系爭車輛是否有原告所指之瑕疵情事。然查，原告聲請本院擇一囑託鑑定之機關既包括財團法人車輛研究測試中心，且該中心前又已經就此事故召開專家諮詢小組會議討論而獲致上開結論，認系爭車輛並無原告所指之各該瑕疵存在，詳如前述，故本院核無再命行鑑定之必要，附此敘明。

九、綜上所述，本件事故發生當時，原告之配偶既違規超速行駛於肇事路段，未依合法方法使用系爭車輛，且原告主張系爭車輛具有設計、生產、製造上之各該瑕疵，欠缺安全性，致該車無法操控自如，而與他車發生碰撞，肇生本件事故等情，復為本院所不採，則原告主張被告應負消保法所定之商品

責任，賠償其所受之損害合計3,566,377元，即難謂有據。從而，原告依據消保法第7條第1項、第3項、第8條及第9條之規定，請求被告連帶賠償3,566,377元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息，為無理由，應予駁回。

十、原告之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所依據，應併予駁回。

十一、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法，與本件判決結果尚不生影響，爰不逐一贅敘，併此敘明。至被告雖聲請本院訊問江、洪、吳，並聲請勘驗系爭車輛，然因本件判決結果已臻明確，核無必要，併為敘明。

十二、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中 華 民 國 99 年 2 月 2 日  
民 事 第 二 庭

正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後20

中 華 民 國 99 年

