

# 民事上訴理由狀

案號：99 年度消上字第 2 號

股別：目股

上訴人即原告：邱 00      台中市

訴訟代理人：黃肇萍律師

被上訴人即被告：中部汽車股份有限公司

法定代理人：張於正      台中市南區復興路 1 段 369 號 1 樓

被上訴人即被告：和泰汽車股份有限公司

法定代理人：蘇燕輝      台北市中山區松江路 121 號 8~14 樓

為當事人間請求損害賠償事件，謹提出上訴理由事：

上      訴      聲      明

- 一、原判決廢棄。
- 二、被上訴人應給付上訴人新台幣 356 萬 6,377 元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率百分之五計算之利息。
- 三、第一、二審訴訟費用由被上訴人負擔。
- 四、上訴人願供擔保，請准宣告假執行。

## 事實及理由

一、原審駁回上訴人之起訴及假執行之聲請，其理由略以：「

(一)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。

(二)本件原告之配偶洪00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。

(三)然系爭車輛於肇事當時，經原告配偶洪00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，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。

- (四)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，核與本件事務發生之原因渺不相涉，原告就此所為指摘，實屬牽強。
- (五)然本件車禍事故發生當時，原告之配偶洪 00 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 00 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。
- (六)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。
- (七)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。」等語云云。

二、惟查，原審就本件之事實認定、適用法則，容有諸多違誤之處，詳細說明如下：

- (一)事故當時雖系爭車輛速度超過法定速限，不

得因此遽認定為有「不依商品正常使用方法」，使用商品：

1. 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，而一般產品若附有使用說明或操作手冊，則按使用手冊內容操作商品，即應符合「正常使用」之方法。系爭車輛為被上訴人代理進口及銷售之LEXUS-GS430之高級車種，其銷售之廣告更標明：「不僅生於豪華，更為速度而生。」，依該車之車主手冊第308、309頁之使用操作方法指引，說明每檔位之最高允許速度，而此型GS-430之車輛第4檔，最高速度可達198公里／小時。故上訴人在車輛允許之速度範圍內使用，應屬正常使用無疑。
2. 再查，高速公路之最高速度限制，為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？
3. 再觀道路交通管理處罰條例及道路交通安

全規則之內容，均為規範行駛於道路上之車與車、車與人間應遵守之相對應規則。故其內容大略分為汽車、機車、行人等章節為次序，且於道路交通管理處罰條例第一條明訂：「為加強道路交通管理、維護交通秩序、確保交通安全，制定本條例。」，作為其立法之精神及目的。反觀本件上訴人主張為被上訴人代理進口之系爭汽車，有設計、生產之瑕疵問題，而非車與車、車與人之相對應應遵守之規則問題，不能僅因上訴人違反行政法中之速限規定，即認定非「合理之方法使用產品」。況且，原審亦肯認，系爭車輛於4檔時之時速可達202公里之「性能」，自應在此「性能」下檢視系爭車輛是否有上訴人所指稱之瑕疵，方屬正辯。否則汽車製造業僅須製造符合當地法令限制上之功能車輛即可，又何須追求極致功能之突破。且「合理使用」與「違反行車速限」，不應混為一談。顯然原審誤將行政上外部之限制，作為是否合理使用商品之內部限制之考慮，似有倒果為因之誤。

(二)商品於流通進入市場時，是否符合當時科技或專業水準可合理期待之可能性判斷，應以該瑕疵之本身是否於流通進入市場時即已存在（事後還原認定），並非以流通進入市場後時

間之長短為據。況且一般商品於流通進入市場時（新品），本身所存在之瑕疵較不易顯現，俟經使用一段時間後（舊品）始慢慢發生，此為一般之經驗法則。系爭車輛雖於購入後已使用約二年七個月，未曾發生油門失控及剎車等瑕疵狀況，並不能遽邇認定系爭車輛安全性無缺。又系爭車輛尚且於保固期內，而上訴人主張之油門失控、電子剎車系統、VDIM 系統及 ABS 防鎖死剎車系統，均屬行車重要之安全系統，被上訴人當然須負保固之責，不以僅因售出已二年七個月，無發生行車問題，即可抗辯符合當時科技專業水準。

（三）系爭車輛煞車系統與煞車防鎖死系統（ABS），為兩者獨立運作之系統，而上訴人一再強調，煞車痕長達『無間斷』200 米，故煞車系統先行做動後，將車輪制動鎖死，而車輪鎖死後，ABS 理應介入煞車系統，將壓力閥釋放，以防止車輪持續鎖死，當車輪恢復轉動後，再對車輪制動產生最大制動力道，直到車輪又鎖死，此一動作持續反覆進行，直到車輛停止或是釋放煞車踏板。然此一正常運作之方式，所產生之煞車痕應為間斷如同虛線一般，並非直線無間斷，直線無間斷則代表 ABS 沒有發揮作用。顯然原審判決對煞車系統運作方式有所誤解。且原審 98 年 12 月 3 日庭期中，原

審法官有詢問被上訴人正常 ABS 繼電器電壓常規運作值應為幾伏特？被上訴人回答約 12 點多伏特。但由系爭車輛當時所記錄凍結資料，ABS 繼電器電壓 = 0 伏特，明顯可證系爭車輛 ABS 系統故障。原審竟忽略此一重要事證，而謂系爭車輛之 ABS 有發揮作用，顯有違誤。

(四)原審判決第 24 頁謂，『然系爭車輛於肇事當時，經原告配偶洪 00 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前進，……等，顯難認為系爭車輛有前輪鎖死之情況』，此為原審判決誤解事發經過順序，上訴人有製作動畫說明(附件 2)，可明確知道事發經過細節。另系爭車輛前輪鎖死乃不爭之事實，此由現場照片系爭車輛前輪嚴重磨損之擦痕，及200 公尺之剎車拖痕即為前輪鎖死之最佳實證。

(五)安全氣囊啟動與否，對駕駛者本人安全並無影響，但無人乘坐的位置，竟然會啟動三個安全氣囊，依照目前所有車輛設計準則，無人乘坐的位置並不會啟動安全氣囊，系爭車輛在無人乘坐之位置，啟動安全汽囊，實令人匪夷所思，徒增車主 148,340 元維修成本。上訴人所要表達的是該車輛電腦已經失控、當機。安全氣囊如果在第一撞擊點就啟動，則安全氣囊會

同步將車輛引擎強制熄火，將有效使車輛迅速停止，而不會發生踩下剎車後油門仍然全開、動力持續輸出，將車輛往前推行 200 米，而造成本件車輛之嚴重損壞。

(六) Yaw Rate Sensor ( 偏航率感應器；車輛偏移駕駛航線之比率 ) = 0 deg/s，由系爭車輛凍結資料顯示，車輛電腦當機，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。由原廠技術資料得知，該感知器運作範圍為 min:-128 deg/s, max:127 deg/s（附件 27），車輛靜止的時候為 0 deg/s，如果車輛行進有扭轉、滑移現象，該感之器則會偵測出相對應角度，進而修正車身平衡，而由系爭車輛之凍結資料所示，該感知器在車輛撞擊中央護欄時，角度均為零度，顯然可知該感知器所送出的訊息錯誤，或是車輛電腦當機，以致於沒有收到感知器送出之訊息，甚至在車輛未失控之前，就已經出現上述現象，導致駕駛重踩煞車，而車輛電腦當機、油門又自己 100% 全開，車輛電腦不知道車身已經開始扭轉，而造成無法挽回的



嚴重失控。同型車輛在中國也發生類似，車輛電腦因受到電磁干擾，而產生車輛煞車鎖死、車身不自主飄移等現象，可參考附件 28（關於外界信號干擾造成 GS430 行車無制動案例）、附件 29（GS430 VGRS 執行器故障），該資料為中國雷克薩斯原廠內部技術通報，可茲證明該同型車款有電腦容易受干擾、當機之情形。

(七)上訴人所接獲被上訴人公司之「顧客滿意服務活動通知」，其內容為「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」，所謂「部分」、「特定使用情況」、「例如」，皆非完整性之陳述召修之範圍，尤其以「例如」為比喻，是否有其餘瑕疵存在，召修通知上並未明載。且電子輔助轉向系統及煞車卡鉗滑動銷生鏽阻滯現象，涉及車輛轉向及煞車之行車安全事項，是否僅有被上訴人所稱「低速」下之瑕疵，不得單憑被上訴人召回

之內容所載為準。上訴人既然對此質疑，原審法院理應依證據加以認定，不得僅憑被上訴人所提「召回事由」之內容，證明系爭車輛除此之外，並無其他瑕疵存在之可能。

(八)煞車優先系統，英文全名稱為 Brake Override System，也有人稱為 Brake Override Advice 或智慧踏板 (Smart Pedals)，顧名思義，就是在任何狀況下，只要啟動該機能，就是煞車最大。這樣的設計主要目的便是預防車輛動力系統失控或是油門不聽使喚，或是油門踏板 (不小心卡) 在踩踏的狀況，只要駕駛者踩下煞車踏板，這時候行車電腦內便會以煞車指令為優先，立即切斷電力輸出，讓行駛中的車輛可以煞停下來。與系爭車輛同款之車型自從上市至今，並無『煞車優先系統』，這已經由豐田證實 (2010 年後部分車種加裝)，而 BENZ 同級距車種，早在 10 年前就已經加裝煞車優先系統 (證 )，可向台灣賓士汽車股份有限公司查證。另該煞車優先系統並非消費者可加價選購之配備，乃原廠所設計之安全機制，且該機制從沒有在所有車輛的規格表內註明，顯見其他車廠早已將該煞車優先機制，列為車輛基本應必備之系統，例如 VOLVO 發生暴衝後，政府為基於安全的考量也開始重視此一問題，規定自 1999 年開始

所有的自排車輛都必須加裝 ASL (Automatic Shift Lock; 排檔桿鎖定裝置)，列為車輛安全必備之裝置。反觀系爭車輛，與其他同級車輛比較下，卻未能配備此項安全系統，導致系爭車輛發生事故時，油門與剎車同時作用，而無法及時停剎，故此種安全系統之欠缺，難以認為其具備流入市場當時科技或專業水準合理期待之安全性。

(九) 上訴人於原審聲請就本件系爭車輛肇事原因送請鑑定，並列出 9 大疑點，惟原審未送請鑑定又未針對上訴人所提出之疑點一一說明，顯有判決理由不備之違誤：

1. 上訴人於原審時曾就系爭車輛事故當時之行車記錄資料，經比對後製作「疑似機械故障鑑定書」，送院參酌，並於起訴狀中敘明此等設計、生產之 9 大瑕疵。惟原審未針對該 9 項瑕疵不採之理由一一詳述，又未送請鑑定，執意將財團法人車輛研究測試中心 (ARTC) 之函文引為對上訴人不利之判斷，實難令上訴人甘服。
2. 另有關財團法人車輛研究測試中心 (ARTC) 之函覆，其表明「前述會議結論並非鑑定結果」，且未就上訴人所提出之疑點，詳細審究。上訴人一再表示不得作為判斷本件事故之鑑定，故有再請其鑑定之必要。上

訴人原審所提出之三個鑑定機關，原審亦可任擇其一送鑑，上訴人亦同意被上訴人所提出之送請消費者文教基金會為鑑定，而該聲請鑑定亦非顯無必要，惟原審皆未採納，實有違證據調查之法則。

3. 上訴人茲再次聲請，將系爭車輛所有故障碼取出（上訴人可提供原廠維修技術光碟）、包含凍結資料，請被上訴人公司解讀後，交由公正之鑑定機關判議是否有異常之處，以釐清是否有如上訴人所指稱之瑕疵存在。

三、綜上所陳，原審判決認事用法容有諸多違誤，已如前述。懇請 鈞院鑒核上情，廢棄原判決，賜判如聲明，以保權益。

謹 狀

台灣高等法院台中分院 民事庭 公鑒

具 狀 人：邱 00

訴訟代理人：黃肇萍律師

中 華 民 國 九 十 九 年 五 月 日