發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912



一、從Mazda引擎瑕疵事件談起

2019年11月30

日，當全台灣浸淫在選前的激情氛圍中，一群無奈的公民卻集結在凱道抗議，要求交通部與經濟部正視他們因為買到瑕疵車所引發的安全問題。什麼樣的瑕疵？處於保固期內的新車，卻在行駛

Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912

中驟然喪失動力，同時導致方向機

和煞車失效的連鎖反應。從2015

年起，許多車主在國道、快速道路與一般平面道路，接連遭遇無預警喪失動力的問題，有些人在滑行至路肩後，因過度驚恐而全身顫抖放聲大哭，有些人不敢再開車上路，面對眼前要價超過百萬的新車，心中不再有信任感，取而代之的是無限的恐懼與憤怒。

在走上凱道之前，這群公民已經歷過至少三年的抗爭，從網路集結到籌組自救會，從國會陳情到包圍交通部，在多次的協商中承受車商的蠻橫對待。更無奈的是，作為主管道路與車輛安全的交通部與財團法人車輛安全審驗中心（Vehicle Safety Certification Center, 簡稱VSCC），不僅沒有能力鑑定車輛瑕疵，更不願積極地助消費者解決問題。由於車廠始終不願坦承瑕疵，僅在故障發生時，一再地以個案方式，要求車主簽署保密協定來換取維修保固。這群車主於是展開自力救濟，自費更換引擎，將原被馬自達扣留的瑕疵引擎交由具備航空器引擎修復專業的車友進行拆解檢視，發現引擎墊片及鏈條的材料瑕疵；接著，又自費將有問題的感知元件送至半導體封測廠作X

光檢視，確認感知器為不良瑕疵件，同時，

自救會約700多位成員，每人出資1萬元，共募集超過新台幣700

萬的訴訟費，集體控告跨國車商，此外，不間斷地向國會議員陳情，一連串的作為，以及拆解引擎所提出的有利證據，終於讓車商坦承材料與設計瑕疵，提出引擎終身保固的解決方案（車商原本所提出的賠償方案是贈送6瓶機油）。

Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912



由於遲遲無法等到安全性召回的通案性瑕疵判定，馬自達車主包圍交通部。

（圖片來源：

https://attach.mobile01.com/attach/201907/mobile01-463c70f0f5cea1e6114694e6c5bd0b35.jpg）

既然跨國車商已經讓步，車主為何還要聚集凱道抗議？這個問題涉及到兩個層次：首先，具有安全疑慮的通案性瑕疵認定，為什麼要車主歷盡千辛萬苦，親力親為，花費金錢耗費心力去證明，

Phoca PDF

政府的角色在哪裡？其次，終身保固方案只是代表車廠願意吸收引擎失效後的更換與維修費用，但是，車廠並無法擔保相同問題不會再發生，然而，一顆不會突然失去動力的引擎，不是最基本的品質要求嗎？如果因為引擎失效而造成嚴重傷亡，命都沒了，要保固做什麼？

這段自力救濟的經歷，第一個問題涉及到車輛安全性召回，第二個問題則是檸檬車法所提供的保障。

二、安全性召回的制度缺陷

每一輛存有瑕疵缺陷的車輛，都可能引發一連串的道路公安事故(NHTSA 2017)，美國自1966年頒布「國家交通與動力車輛安全法案」(National Traffic and Motor Vehicle Safety Act)以來，至2015年為止，已經有超過5億輛的安全性召回(safety-related defect recall)（Lemov 2015）。這個數據顯示，即便車輛從設計到開發、製造、組裝皆有相關的安全與品質標準規範，但是，當消費者實際上路後，車輛仍可能出現各種瑕疵問題，因此，車輛的道路監管至為重要，所以才有安全性召回的制度設計，透過公權力介入，對車商課責，要求車商負起責任。

以美國為例，一旦消費者發現自己所購入的車輛有問題，便可以自行至聯邦運輸部底下的「國家高速公路交通安全管理局」(National Highway Traffic Safety Administration, 簡稱NHTSA)的網頁作瑕疵問題通報，而NHTSA下轄的「瑕疵調查辦公室」(Office of Defect Investigation, 簡稱ODI)

Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912

便會檢視通報內容與通報數量，啟動相關的調查程序。調查除了接受車商或零組件商的說明，也會透過籌組專家會議的模式來認定瑕疵問題，最後做出是否安全性召回的決議。在美國安全性召回的歷史中，包括通用汽車的啟動開關、福特的Pinto

車款因油箱設計瑕疵所導致的撞擊後引發火燒車事件，乃至豐田汽車的暴衝(unintended

acceleration)，到安全氣囊供應商高田(Takata)

的瑕疵性調查，都是相當著名的安全性

召回事件，以福特Pinto

油箱設計瑕疵的問題來說，更促成美國針對車輛進行後方撞擊測試的車安法規項目，這些經典案例突顯出「安全性召回」具有的公權力意涵，透過公權力的介入來進行道路安全治理與保障消費者生命安全。



Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912

Ford Pinto因油箱設計缺陷，導致車輛在撞擊之後，容易引發火燒車的意外。

（圖面來源：https://www.yahoo.com/news/bp/sept-11-ford-pinto-arrives-date-1970-132129169.html）

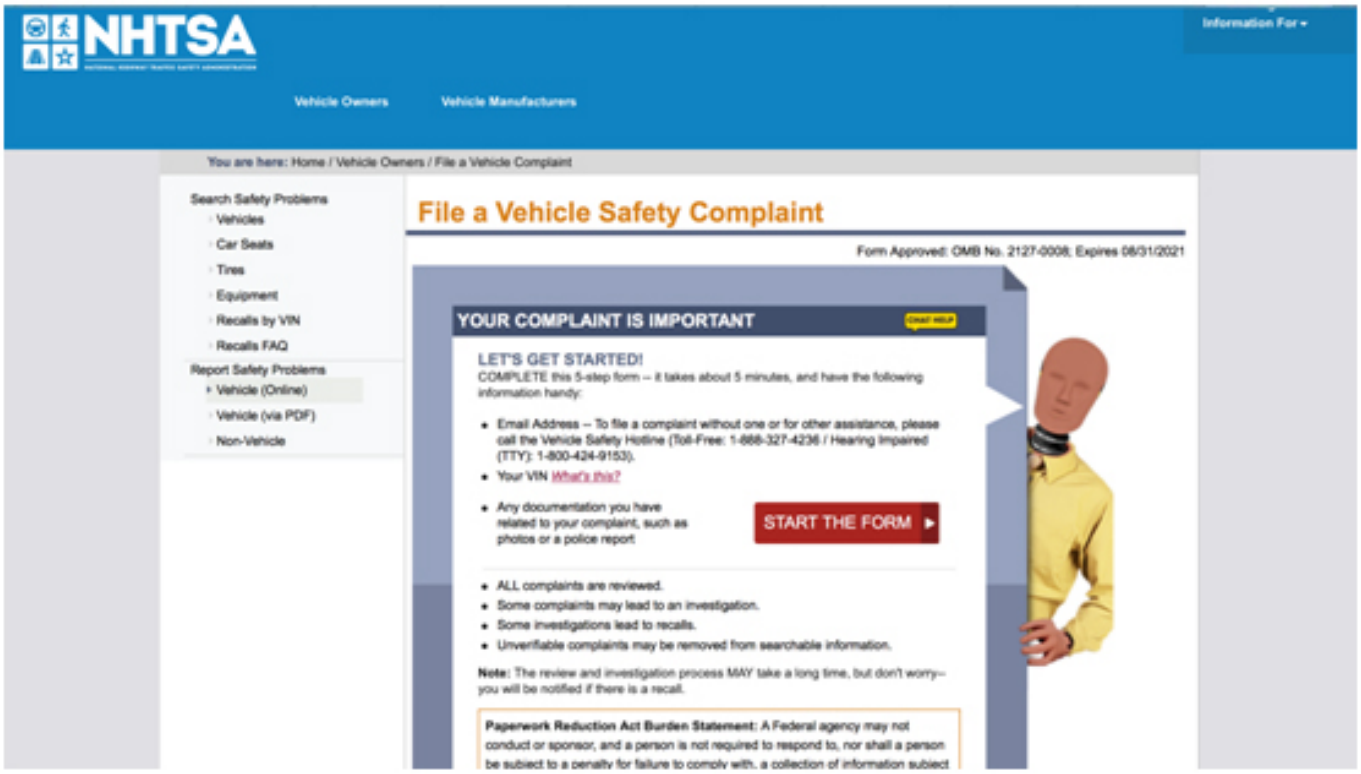
台灣自2004年11月開始實施「汽車安全性調查召回改正及監督管理辦法」，根據該辦法，交通部是負責汽車安全性調查召回的權責機關，而在實務上，交通部則是委託其下轄的VSCC來辦理，執行實際的調查作業。從該辦法所明定的23條條文來看，看似周全，面面俱到的召回辦法，卻處處是阻礙，馬自達自救會的陳情案，就像是玻璃窗前的一隻蒼蠅，前途光明卻找不到出路。

首先，台灣缺乏美國NHTSA與日本國土交通省所建制的公開通報系統，在美日的平台中，車主只要上網登入基本聯繫資料、車體號碼與故障情形陳述，就完成了通報程序。但自救會成員無論在交通部或VSCC都找不到相關的通報介面，所以，只能以個別去電交通部路政司的方式處理。缺乏公開透明的通報介面，讓車主處於個別化、單一化的狀態，假若沒有籌組自救會，他們或許不會了解到究竟有多少的車輛出現相同的引擎瑕疵問題。這樣的情況下，讓車商掌握了個案化的操作空間，要求個

Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912

別車主簽訂保密條款，以不公開的方式作零組件更換或維修，這樣的處理，類似於歐美稱之為秘密保固(Secret Warranty)的模式，既然是秘密，就不是一體適用，在這個資訊不對稱的情況下，迴避掉應該承擔的產品責任。這也是為什麼目前的自救會要求建立公開通報系統的原因，



NHTSA所建置的瑕疵車通報平台。(資料來源：https://www.nhtsa.gov/recalls)

再者，當交通部委託VSCC進行瑕疵問題調查，讓自救會成員更為憤

Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912

慨的狀況出現了，在多次的溝通過程中，VSCC的承辦主管坦承：「PCM

的程式我們又看不懂」。換言之，VSCC

不具備瑕疵問題的界定與判定能力，然而，這個機構卻具有瑕疵通案認定的權力。缺乏能力卻又

擁有權力，猶如將帥無能，不僅累死三

軍，更拖累百姓。2019年3月12

日，在所謂的

技術專家會議上，自救會成

員把引擎實體運至會場，由車主向在場的VSCC

所禮聘的「專家」，以及日方車商的工程師解說引擎墊片、鏈條、乃至感知器瑕疵之間所產生的

連動性原理，最終又何以造成引擎失效的結果。而他們的參考資訊，除了本身所具備的航空器引

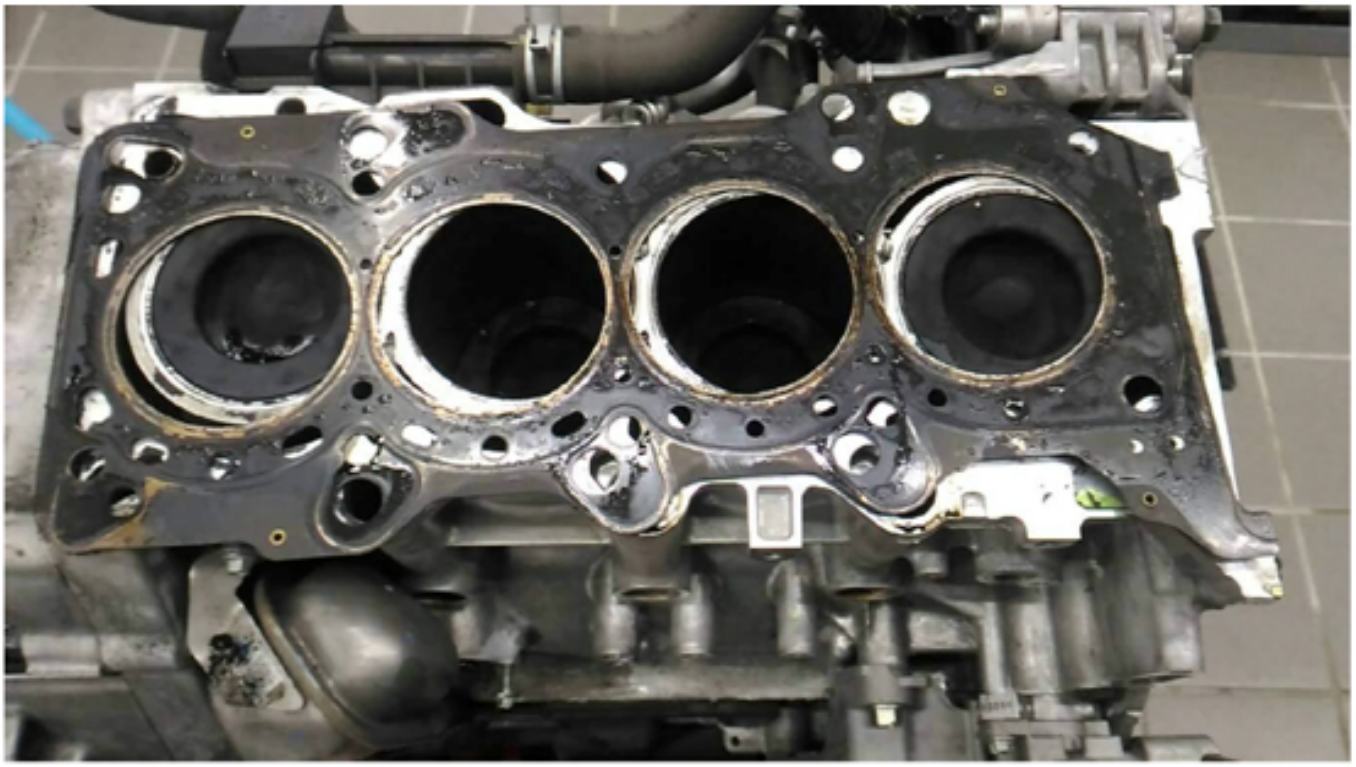
擎知識，更重要的是，在平日下班後犧牲睡眠時間蒐集日本相關的學術資料，在萬全的準備下，

才把跨國車商早已清楚的缺陷秘

密公諸於世，然而，在這之前，VSCC一概採信跨國車商的說明，而不願承認通案性瑕疵的事實。

Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912



自救會車主自行拆卸引擎，檢視內部材料瑕疵問題。資料來源：自救會提供。

2004年頒布實施，2008

年進行修正的「汽車安全性調查召回改正及監督管理辦法」真正印證了孟子所言：徒法不足以自行。一部完善的法典，倘若缺乏執行的能力與意志，終究只能是自欺欺人的華麗幻影。

三、檸檬車法案的意義

Phoca PDF

George A. Akerlof因此將出廠後有瑕疵卻又屢屢無法修復的汽車稱為檸檬車。

在美國，

安全性召回與檸檬法是兩個不同體系，法源也不同。安全性召回的車輛並不等同於「檸檬車」，因為檸檬車是指在一定的時間與里程內，針對特定的瑕疵問題，「履修不復」。以美國為例，安全性召回是由NHTSA

負責，而檸檬車則需要消費

者透過法律訴訟程序，要求車廠「退車」(refund)、「換車」(replacement)或「賠償損失」(cash and keep

settlement)

，而有關檸檬車的認定，除了必須具備履修不復（有的州四次，有的三次，視各州法律而定）的條件之外，更重要的是，「車主」必須承擔「舉證」的責任，證明同樣的瑕疵問題無法在車廠的處理方案中獲得解決，此後，方得在法庭上進行攻防。而這個過程與安全性召回並不相同，召回是國家公部門在接獲消費者陳報之後，展開調查程序，進行通案認定，進而要求車廠必須主動召回解決車輛瑕疵問題，當然，也可以由車廠自願性的啟動召回程序（通常是安全性相關的問題）。

以馬自達自救會的案例來說，在走過安全性召回的程序之後，這群車主體驗到公權力不彰是台灣消費者弱勢

處境的根源，他們轉向

要求設立檸檬車專法，並且由馬自達擴及到福

特與Volvo

Phoca PDF

（後兩者皆為變速箱瑕疵所導致的安全問題）的受害車主，共同組成推動檸檬車法的主體。在進入檸檬車法的訴求階段，權責機構加入了經濟部商業司。

有關檸檬車法，最重要也最關鍵的核心是，一輛新車究竟出廠多久、行駛多長的距離而出現履修不復的問題可以被視為「瑕疵」？有關這個問題，經濟部商業司很體貼地委託了與車商關係密切的商總針對檸檬車的時間與里
程標準進行研究，最後提出的版本是180天內或12000公里，180天是什麼概念，180
天約等同於六個月
，也就是半年，但是，車廠光是新車
所提供的保固期就不只180
天了，檸檬車的認定居然還短於新車原本的保固期。對此，自救會參考美國多個洲別的檸檬車法，提出2年或38400公里的標準。

其次，有關瑕疵如何認定和舉證的問題，經濟部主張瑕疵的檢測單位必須經過車商與車主的「合意」鑑定，但自救會則主張，不需合意鑑定。其中的差異在於，合意看似公允，實際上卻存在諸多的操弄空間，車商只要在合意的形式程序拖延，就無法進入實質的檢定程序，因為缺乏合意，便不具有證據的正當性，因此自救會才主張無須合意鑑定。

對於自救會來說，推動檸檬車法是捍衛自身權益的最後一道防線，原先寄託於公權力介入的安全性召回，結果卻處處碰壁，因此希望透過檸檬車立法，讓往後同樣遭遇瑕疵車的消費者能夠獲得基本的民法保障，無奈的是，倘若消費者與車商透成一道天平，經濟部顯然加碼在車商那端。

Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912

四、健全車安治理體制輔助產業升級

當先進國家都將「零死傷」願景(Vision

Zero)作為道路安全治理的終極目標，而開啟了

道路安全的多元

想像，賦予跨國車商與道路規劃

者、醫療救護體系應有的課責性(accountability)

，道路安全治理中的車輛因素，也逐漸在台灣社會獲得重視。

過去，車輛安全甚少有機會成為眾所矚目的公共議題，然而，由於國產車長期以來在安全配備上

偷工

減料，不

僅氣囊配置比人家

少，車體結構強度更是一塊不透明的

黑箱，台灣社會因此在2016與2017年出現倡議設置新車評鑑計畫(New Car Assessment Program,

NCAP)的聲浪（蘇紫雲 2016 ；劉清耿 2017,

2020），經歷2

次的公民倡議行動，才讓交通部同

意建置評估新車安全性能的T-NCAP

；而在這段期間，催生檸檬車法案的公民連署行動也在同步進行，這些趨勢顯示出車輛安全已經

不再是無關緊要的邊緣議題。不管是NCAP

倡議、安全性召回，甚或推動檸檬車立法，我們可以觀察到公部門始終從產業發展的觀點作為權

Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912

衡車輛安全治理的核心，從過往經驗來看，以發展或保護產業為前提的政策思維，不僅犧牲了消費者的基本權益，更無法提升產業競爭力。以此對比歐美日等先進國家，他們透過保護國家公民，保護市場上的消費者，維持市場運作的基本秩序，規範產業遵循相關的章程法令，進而推動產業技術升級的模式，相當值得台灣借鏡。

這群倡議訂立檸檬車專法的公民，經歷了安全性召回的制度障礙與官僚怠惰，進而推動檸檬車立法，他們的集體行動與付出，為台灣社會試驗出當前車安治理的盲點，這是非常珍貴的民主資產，也是台灣的道路安全再次進步與提升的動力。回到選前在凱道上的場景，這群車主的具體主張分別是：（一）以2年或38400
公里作為基準，（二）建立公開透明的故障通報平台，培養具備專業鑑定能力的技術人員，落實安全性召回制度。（三）瑕疵鑑定無須採合意制。



Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912

檸檬車立法凱道集結，三項具體主張資料來源：作者拍攝

普獲新民意支持的新政府，是否願意回頭審視這段車安議題發展軌跡所揭示的豐富意涵？

參考資料：

Lemov, Michael R., 2015. Car Safety Wars: One Hundred Years of Technology, Politics, and Death. Fairleigh Dickinson University.

NHTSA, 2017. “Motor Vehicle Safety Defects And Recalls”.

U.S. Government Publishing Office, 2014. “Examining the GM Recall and NHTSA's Defect Investigation Process”

NHTSA召回官網：https://www.nhtsa.gov/recalls

馬自達自救會成員訪談

Phoca PDF

蘇紫雲，2016

，〈經濟的升

級與轉型正義：台灣汽車安

規標準亟需改革〉，《台灣新社會智庫》

http://nk210-201-138-33.cl.static.apo

l.com.tw/index.php/政策報告/社會安全/7108-

經濟的升級與轉型正義：台灣車輛安規標準亟需改革

劉清耿，2017，汽車安全重要嗎？NCAP

的全球化與車輛安全的基本權利。刊登在自

由評論網A舍專欄。https://talk.ltn.com.tw/article/breakingnews/2209341

劉清耿，2020

，〈台灣的汽車安全市場應該回歸什麼樣的市場機制？〉收錄在潘美玲、王宏仁主編《巷仔口社

會學3》。頁53-59。大家出版。

Phoca PDF

發佈：2020-04-24, 週五 12:11
點擊數：7912

作者 劉清耿 為國立陽明大學人社中心兼任助理教授

Phoca PDF