

臺灣彰化地方法院彰化簡易庭民事判決

113年度彰簡字第381號

原告 蔡俊任  
被告 江立森

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國113年11月5日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

- 一、被告應給付原告新臺幣143,150元。
- 二、原告其餘之訴駁回。
- 三、訴訟費用(減縮部分除外)新臺幣73,420元，由被告負擔百分之46，餘由原告負擔。
- 四、本判決原告勝訴部分得假執行。但被告如以新臺幣143,150元為原告預供擔保後，得免為假執行。

事實及理由

- 一、訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之基礎事實同一、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限；又該規定於簡易訴訟程序亦有適用，民事訴訟法第255條第1項但書第2、3款、第436條第2項分別定有明文。本件原告原依民法第225、359、494、495條等規定起訴請求被告應給付新臺幣(下同)240,200元，嗣於民國113年11月5日最後言詞辯論時變更請求權基礎為民法第494條及第495條規定，請求被告應給付311,596元，並撤回其餘請求權基礎(見本院卷第365、367頁)，核其變更屬請求之基礎事實同一，且係擴張應受判決事項之聲明，與上開規定相符，應予准許。
- 二、原告主張：原告於112年3月11日委託被告維修廠牌型號Honda S2000、車身號碼JHMAP21414T001979號、車牌號碼000-0000號中古車輛(下稱系爭車輛)之引擎(含上下半座，下稱系爭引擎)，被告以原告提供之中古引擎上半座及全新曲軸零件，及被告向汽車零件廠商採購大小波司、機油及機油濾清

01 芯子零件，進行系爭引擎維修(下稱系爭修繕工程)，約定承  
02 攬報酬為133,300元。被告於112年9月18日維修完成後，原  
03 告同意由被告測試後再交車，被告復向原告追加檢修報酬1  
04 3,000元，原告均已完成支付共146,300元，被告於112年10  
05 月14日通知原告取車，原告當場上路試車及確認車況後即完  
06 成交車。豈料，系爭車輛之引擎於翌日即112年10月15日出  
07 現異音，被告於原告反映後拖回檢查，拆解後發現曲軸柄及  
08 波司燒壞磨損、動能不足等問題，顯見被告之檢修有嚴重瑕  
09 疵，被告經原告多次通知修補瑕疵，均藉詞推託未予修繕。  
10 原告已依民法第494條規定發函解除兩造契約，被告應返還  
11 修繕報酬113,300元，如解除不合法，亦請求減少報酬，及  
12 依第495條規定被告應賠償原告另尋廠商修復系爭引擎之損  
13 害198,296元，共計311,596元等語。並聲明：被告應給付原  
14 告311,596元。

15 三、被告答辯：我係依照原廠維修手冊指引之正常程序維修，於  
16 112年10月14日通知原告取車時有確認引擎轉速為8500rpm，  
17 原告當場上路試車約10分鐘及確認車況，系爭引擎運轉及動  
18 力均正常。原告係於翌日反映引擎有異常，被告拖回系爭車  
19 輛進行檢查，拆解後發現波司、曲軸再度磨損，且系爭引擎  
20 轉速有9300rpm超轉紀錄，超出原廠設定上限，足認系爭引  
21 擎異常超轉並非歷史紀錄，而係原告不當換檔及操作所致，  
22 非被告維修有瑕疵；被告修繕過程並無重大瑕疵，原告不得  
23 解除契約；鑑定報告之估價單係經兩造當場確認並簽名，修  
24 復費用依據應以此份估價單為準，原告之原廠報價單項目  
25 中，包含交車後原告不當駕駛所生之二次損害，與被告之修  
26 繕瑕疵並無關聯等語。並聲明：原告之訴駁回。

27 四、兩造不爭執之事實(見本院卷第367-369頁)：

28 (一)原告於107年購入93年7月出廠、車牌號碼為000-0000號中古  
29 系爭車輛。

30 (二)於111年間系爭車輛之引擎鋼壁、大小波司曲軸等發生損  
31 壞，原告曾在位於新竹市之維修廠維修，曾更換引擎下半

01 座，更新後仍發現動能不足問題。

02 (三)原告於112年3月11日委託被告檢修系爭車輛引擎(含上下半  
03 座，下稱系爭引擎)，經被告於112年5月間拆解檢查後，告  
04 知原告系爭引擎有機由泵浦入口遭鋁屑堵塞、大波司、小波  
05 司及汽缸壁嚴重磨損、區軸位置感知器之齒盤安裝錯誤、引  
06 擎上半座損壞等問題，並提議更換機油幫浦、大波司、小波  
07 司、曲軸及汽缸蓋、引擎上半座中古零件等零件，原告同意  
08 後，即由原告購買中古引擎上半座及全新曲軸零件交給被  
09 告，大小波司、機油及機油濾清芯子零件則由被告向汽  
10 車零件廠商訂購上開零件並著手維修。被告於112年9月18日  
11 維修完成後，原告同意由被告測試後再交車，被告於112年  
12 10月14日通知原告取車。

13 (四)原告取車當日，兩造當場進行最後檢查，引擎空轉及加速至  
14 4000RPM轉速沒有異音、熄火測量引擎機油量在上限、發動  
15 引擎溫度表在正常位置一半以下、機油警示燈未亮等，原告  
16 再上路試車約10分鐘及確認車況後即完成取車。

17 (五)兩造原約定承攬報酬為133,300元，經被告檢修後又追加報  
18 酬13000元，共承攬報酬146,300元，原告已支付被告檢修報  
19 酬共146,300元

20 (六)原告取車後隔日即112年10月15日發現系爭引擎出現異音、  
21 曲軸柄及波司燒壞磨損、動能不足，即向被告反映，被告拖  
22 回檢查。

23 (七)系爭車輛原廠的設定轉速上限8200RPM。

24 (八)被告在112年10月15日時傳照片給原告，告知引擎轉速達930  
25 0RPM，已超過原廠的設定轉速上限。

26 (九)被告於113年1月8日拆開引擎，告知波司曲軸再度損壞，而  
27 未再檢修。

## 28 五、本院之判斷：

29 (一)被告應負承攬人之瑕疵擔保責任：

30 1.承攬人完成工作，應使其具備約定之品質，及無減少或減失  
31 價值，或不適於通常或約定使用之瑕疵，民法第492條定有

01 明文。此項承攬人之瑕疵擔保責任係法定責任，不以承攬人  
02 具有過失為必要。又債務人負有依債務本旨為給付之義務，  
03 違背債務之本旨為給付，即屬不完全給付，為瑕疵之給付。  
04 定作人以工作有瑕疵，主張承攬人應負瑕疵擔保責任，僅須  
05 就工作有瑕疵之事實舉證，即為已足，無庸證明承攬人有可  
06 歸責之事由(最高法院97年度台上字第210號民事判決意旨參  
07 照)。

08 2.系爭車輛經送台灣區汽車修理工業同業公會(下稱台灣汽車  
09 公會)鑑定，鑑定報告記載略以：「系爭車輛的油底殼內發  
10 現薄片金屬屑沉積、機油泵浦齒輪磨損情形、曲軸主軸承頸  
11 刮痕跡象、大波司內層薄片金屬嚴重磨損剝落及活塞連桿大  
12 端的波司磨損等跡象，研判系爭引擎故障無法發動與曲軸主  
13 軸承頸嚴重磨損，且大波司內層金屬薄層剝落嚴重磨損，影  
14 響潤滑系統作用極有相關。引擎曲軸主軸承頸及大波司的裝  
15 配有一定之顏色標記尺寸配合與裝配程序，及標準公差檢測  
16 方式，以確認油膜厚度。系爭引擎曲軸為原告所提供之零  
17 件，引擎大修包(含大小波司)為被告所供應之零件，系爭引  
18 擎曲軸主軸承頸及大波司現況已拆卸分解並損壞，且大波司  
19 裝配尺寸顏色記號已磨損無法識別，曲軸主軸承座與波司下  
20 片兩者現況配合間隙有微大情形，亦無系爭引擎修復裝配時  
21 實際裝配驗證作業程序佐證資料可供參考。另系爭車輛曲軸  
22 銷直徑約在47.950~47.965mm之間(接近標準規範47.976~48.  
23 000mm下限值)，活塞連桿大端(含小波司)已磨損後內徑約在  
24 51.605~52.205mm之間，兩者配合顯示間隙略大，且因未有  
25 實際裝配時引擎大修包相關零件規格佐證資料可參考；再  
26 則，曲軸與大小波司零件為不同廠商來源提供；研判引擎  
27 故障可能與曲軸與大小波司零件選配及裝配程序有關聯性。  
28 六、系爭車輛於112年10月14日修復完成後被告通知原告取  
29 車時，原告與被告於當日驗車時未確認Defi-LinkMeterAdva  
30 nceZD引擎動態紀錄器引擎參數峰值紀錄-最高轉速：9300rp  
31 m、水溫：112oC、油溫：127oC、機油壓力：7.5x100kPa等

01 資訊，系爭引擎損壞的原因無法排除人為操作使引擎轉速過  
02 高的可能性。」等語，有該鑑定報告書在卷可查(見本院卷  
03 第285-310頁，下稱系爭報告書)。而台灣汽車公會之成員長  
04 久從事汽車修繕，就此應具有特別知識及經驗，其就汽車之  
05 專業智識檢視系爭車輛廠牌、型式、出廠年份、零件來源及  
06 受損情形等因素，綜合判斷所得，另該公會與兩造並無利害  
07 關係，應無偏頗之虞，其所作成之鑑價報告應具公正性而堪  
08 採信。

09 3.是系爭車輛經台灣汽車公會檢視已拆卸分解之系爭引擎零組  
10 件，發現曲軸主軸承頸嚴重磨損，大波司內層金屬薄層剝落  
11 嚴重磨損，裝配尺寸顏色記號已磨損無法辨識，曲軸主軸承  
12 座與波司下片兩者現況配合間隙有微大情形，影響潤滑系統  
13 作用，研判引擎故障可能與曲軸與大小波司零件選配及裝配  
14 程序有關連性，堪認系爭車輛動力不足、出現異音，確與被  
15 告承攬系爭引擎修繕工程有關，又被告負責選配大小波司、  
16 機油及機油濾清芯子零件，卻未選配符合系爭引擎合適之零  
17 件尺寸規格，於裝配時曲軸銷與活塞連桿大端(含小波司)留  
18 有略大間隙，亦未重新選配或校正，即逕為裝修，其承攬修  
19 繕並交付之引擎自屬瑕疵之給付。被告未能於鑑定時提供系  
20 爭引擎修復裝配時實際裝配驗證作業程序佐證資料可供參  
21 考，復未能於言詞辯論中前提出引擎修復裝配時實際裝配驗  
22 證作業程序確已符合標準作業流程之資料，依上開說明，自  
23 應負承攬人之瑕疵擔保責任。

24 (二)原告依民法第494條解除契約或請求減少報酬部分：

25 1.工作有瑕疵者，定作人得定相當期限，請求承攬人修補之；  
26 承攬人不於前項期限內修補者，定作人得自行修補，並得向  
27 承攬人請求償還修補必要之費用；如修補所需費用過鉅者，  
28 承攬人得拒絕修補，前項規定，不適用之。又承攬人不於前  
29 條第1項所定期限內修補瑕疵，或依前條第3項之規定拒絕修  
30 補或其瑕疵不能修補者，定作人得解除契約或請求減少報  
31 酬；但瑕疵非重要，或所承攬之工作為建築物或其他土地上

01 之工作物者，定作人不得解除契約。民法第493條、第494條  
02 分別定有明文。承攬人之瑕疵擔保責任固屬無過失責任，不  
03 以承攬人具有過失為必要，定作人得請求修補或解除契約或  
04 減少報酬(最高法院94年度台上字第1126號裁定意旨參照)。  
05 又承攬工作之完成與工作有無瑕疵固屬二事，定作人於承攬  
06 人完成工作時，縱其工作有瑕疵，仍無解於應給付報酬之義  
07 務，然定作人得定相當期限請求承攬人修補，如承攬人不於  
08 所定期限內修補瑕疵，或拒絕修補或其瑕疵不能修補者，定  
09 作人非不得依民法第494條之規定請求減少報酬(最高法院8  
10 1年度台上字第2736號判決要旨參照)。其立法意旨在於兼顧  
11 定作人及承攬人權益與維護社會公益，倘許定作人依一般債  
12 務遲延法則或法規解除契約，則承攬人已耗費勞力、時間與  
13 鉅額資金，無法求償，對承攬人甚為不利，且非衡平之道。  
14 又瑕疵是否達重要程度，應以當事人締結契約之目的為準，  
15 斟酌瑕疵之程度、標的物之特性、比較解除契約及不解除契  
16 約對定作人及承攬人之利益與損害，綜合判斷之。又完工與  
17 否之認定，應依已完成之工作於客觀上是否已達可使用之程  
18 度定之；若客觀上已達可使用之程度，即為已經完工或完成  
19 工作物，縱所承攬之工程尚有缺失仍待改善，亦屬瑕疵修補  
20 或補正之問題。

21 2.被告檢修系爭車輛後，於112年10月14日通知原告取車，原  
22 告當場上路試車及確認車況後即完成交車等情，為兩造所不  
23 爭執，是系爭車輛已交付原告受領且可開車上路返家，已達  
24 可使用之程度，堪認被告之系爭檢修工程已經完工。其次，  
25 系爭車輛之於兩造交車後之翌日即112年10月15日出現異  
26 音，被告拖回檢查並拆解後發現系爭引擎曲軸柄及波司燒壞  
27 磨損、動能不足問題，為兩造所不爭執，此爭議則屬承攬人  
28 瑕疵修補或補正之問題。查原告多次傳訊息要求被告檢修，  
29 並曾於112年12月11日催促被告「森哥，照之前約定，這週1  
30 2月中了，會開始拆開檢查維修嗎」、112年12月29日「那再  
31 麻煩這兩天拆一下，10/15進場，都滿兩個半月了」、113年

01 1月2日「森哥，引擎拆解得如何，下引擎還沒拆？這兩天會  
02 分解嗎？麻煩說一下你現在的計劃」，被告於113年1月4日  
03 允諾該週會拆解，但遲至113年1月5日仍未拆修等情，亦有  
04 對話紀錄在卷可佐(見本院卷第123-136頁)，被告於本院言  
05 詞辯論時亦稱：因為雙方溝通不良、沒有共識，我就跟原告  
06 說不會再幫他修，等有共識再說等語(見本院卷第267頁)，  
07 觀上開對話內容，原告雖未指定期限，然不斷催促被告確認  
08 可檢修之日期，堪認原告已給予被告相當期限修補，然被告  
09 卻一直無實際作為，終因兩造意見不合而拒絕修補，原告自  
10 得依民法第494條解除契約或請求減少報酬。

11 3.原告固主張解除契約並請求返還報酬113,300元，然原告自  
12 陳其於112年10月14日完成取車，原告亦當場上路試車及確  
13 認車況後即長途行駛返回新竹，並於翌日駕駛系爭車輛上路  
14 試車及與朋友聚會等語(見本院卷第146、147、363、364  
15 頁)，顯見被告對於系爭車輛修繕工程已施工完成且可上路  
16 駕駛，並非完全不能行駛，且被告自112年3月11日承攬系爭  
17 工程到113年10月14日完成交車，已經耗費勞力時間成本，  
18 及送鑑定後發現動能不足原因與兩造各自選配之零件規格不  
19 符均有關聯，非可全歸因於被告之疏失，審酌被告施工之範  
20 圍及瑕疵程度，難認瑕疵已達重大之程度，況本件被告已施  
21 工完成，若此時原告得解除全部承攬契約，則被告之所支出  
22 及勞力將完全無法獲得回報，則對被告之經濟損失過大，難  
23 認適當。綜上，系爭修繕工程之瑕疵未達重大，原告尚不得  
24 依民法第494條規定解除系爭承攬契約，惟原告既已證明被  
25 告承攬之系爭引擎有瑕疵，自仍得請求減少報酬，是原告依  
26 依民法第494條規定請求減少報酬，自屬有據。

27 (三)原告依民法第495條請求損害賠償部分：

28 1.因可歸責於承攬人之事由，致工作發生瑕疵者，定作人除依  
29 前2條之規定，請求修補或解除契約，或請求減少報酬外，  
30 並得請求損害賠償，此為民法第495條第1項所明定。考其立  
31 法目的，係因承攬人具有專業知識，修繕能力較強，且較定

01 作人接近生產程序，更易於判斷瑕疵可否修補，故由原承攬  
02 人先行修補瑕疵較能實現以最低成本獲取最大收益之經濟目  
03 的。是以民法第495條雖規定，因可歸責於承攬人之事由，  
04 致工作發生瑕疵者，定作人除依同法第493條及第494條規定  
05 請求修補或解除契約，或請求減少報酬外，並得請求損害賠  
06 償。又債務不履行之債務人所以應負損害賠償責任，係以可  
07 歸責之事由為要件，故債權人苟證明債之關係存在，債權人  
08 因債務人不履行債務(給付不能、給付遲延或不完全給付)而  
09 受損害，即得請求債務人負債務不履行責任，如債務人抗辯  
10 損害之發生為不可歸責於債務人之事由所致，即應由其負舉  
11 證責任，如未能舉證證明，自不能免責(有最高法院85年度  
12 台上字第844號裁判參照)。

13 2.系爭引擎有選配零件及裝配不當之瑕疵，業經本院認定如  
14 前，堪認被告有可歸責性，且被告於原告催告修繕後仍拒絕  
15 修補，則原告依民法第495條第1項規定請求損害賠償，自屬  
16 有據。

17 (四)原告本件請求與有過失，應減輕被告賠償責任：

18 1.民法第217條第1項規定，損害之發生或擴大，被害人與有過  
19 失者，法院得減輕賠償金額或免除之。此項規定之適用，原  
20 不以侵權行為之法定損害賠償請求權為限，即契約所定之損  
21 害賠償，除有反對之特約外，於計算賠償金額時亦難謂無其  
22 適用。債權人就損害之發生或擴大，與有過失，應僅生是否  
23 適用過失相抵之原則而已，要不得謂債務人即可因此免責。  
24 法院對於賠償金額減至何程度，抑為完全免除，雖有裁量之  
25 自由，但應斟酌雙方原因力之強弱與過失之輕重以定之(最  
26 高法院54年台上字第2433號、82年度台上字第3034號民事判  
27 決意旨參照)。

28 2.被告就系爭引擎之修繕，因選配零件及裝配不當而有瑕疵，  
29 固有可歸責事由，然系爭引擎上半座及曲軸零件係原告所提  
30 供，而大小波司、機油及機油濾清芯子零件由被告負責選  
31 配，被告固應就其選配零件及裝配不當負瑕疵擔保責任，然

01 系爭引擎上半座及曲軸零件係原告所供給，自原告亦應就系  
02 爭引擎損壞自負部分責任。再者，被告所提出之彰化縣汽車  
03 保養商業同業公會(下稱彰化汽車公會)鑑定意見：「行車於  
04 高速檔要退檔結果退到中低速檔致使車速、轉速、驟降會導  
05 致曲軸及波司磨損燒壞；車輛於低、中檔位扭力大，引擎轉  
06 速拉高，遲延變換中高速檔位，致使引擎轉速超過極限，駛  
07 曲軸和波司燒毀磨損，又因此車為手排檔之變速箱，人為操  
08 作不當之可能性也是有的」(見本院卷第177頁)；復觀台灣  
09 汽車公會鑑定結論為「系爭車輛引擎故障原因不排除曲軸零  
10 件大小波司選配問題、大小波司裝配程序或人為操作不當所  
11 致之可能性；引擎動態紀錄引擎轉速峰值顯示達9300rpm，  
12 無法判定為過去歷史紀錄或更換引擎後所產生之紀錄」(見  
13 本院卷第309頁)，兩份鑑定報告均提及引擎受損原因存在人  
14 為操作不當之因素，而原告自陳：取車當日原告有開車上路  
15 試車，試車當下沒有異音，被告已經交車給我，我開車去加  
16 油熄火後發現啟動會不順，我以為是電瓶的電力不足就沒有  
17 告訴被告，駛回新竹縣住家，翌日復行駛至北埔鄉台三線；  
18 上班地點在新竹科學園區，這台車平時上下班、假日開台三  
19 線與朋友聚會等語(見本院卷第146頁)，可見原告取車回程  
20 中發現啟動不順，理應停駛避免發生危險或損害擴大，卻未  
21 馬上向被告反應，仍駛回新竹縣住家，並於翌日繼續高速行  
22 駛，已屬不當操作。次查，系爭車輛原廠設定轉速上限為82  
23 00rpm，被告拖回系爭車輛進行檢查，拆解後發現波司、曲  
24 軸再度磨損，且系爭引擎轉速有9300rpm超轉紀錄，超出原  
25 廠設定上限一節，為兩造所不爭執，參系爭車輛原廠設定轉  
26 速上限為8200rpm，而系爭車輛為原告107年所購入之93年7  
27 月出廠二手車，為兩造所不爭執，並有買賣合約書、系爭車  
28 輛行照在卷可佐(見本院卷第146、251、289頁)，原告於112  
29 年3月11日始委託被告維修系爭引擎，此時系爭車輛距離出  
30 廠日已經18年8月之久，系爭車輛已使用相當年限，參以原  
31 告自陳我是依常理推斷引擎轉速達9300rpm，應係過去之歷

01 史紀錄，且該歷史紀錄亦有可能為前手所造成等語(見本院  
02 卷第366-367頁)，且斟酌被告已於112年10月14日完成交  
03 車，此時甫修繕完成且原告測試無異音，衡情波司、曲軸應  
04 無磨損情形，然系爭引擎於翌日開拆後，引擎動態紀錄引擎  
05 轉速峰值顯示卻達9300rpm，波司、曲軸再度磨損等情事，  
06 衡以系爭車輛維修前係在原告或其前手長年持有使用，極難  
07 排除引擎轉速峰值係原告或其前手持中(包含112年10月15  
08 日第二次故障前)所產生之可能性，且原告於被告修繕完成  
09 後已受領系爭車輛並可上路行駛，則被告辯稱原告委託被告  
10 維修系爭引擎時轉數8500rpm，持續升高至9300rpm引擎轉速  
11 峰值紀錄，波司、曲軸再度磨損係交車後所發生，且有其檢  
12 修時之照片佐證(見本院卷第83-93頁)，自非無據，足堪採  
13 信。準此，應認原告就系爭引擎損壞同有可歸責事由。原告  
14 雖主張9300rpm引擎轉速峰值紀錄為前手之歷史紀錄，然未  
15 能提出反證舉證以實其說，自非可採。

16 3.系爭引擎上半座及曲軸零件係原告所提供，致曲軸主軸承座  
17 與波司下片兩者現況配合間隙有微大情形，影響系爭引擎潤  
18 滑系統作用，復因原告操作系爭車輛不當，致引擎動態紀錄  
19 引擎轉速峰值顯示達9300rpm，超出原廠設定上限，亦為曲  
20 軸及波司磨損燒壞之原因，經本院說明如前，是原告就系爭  
21 引擎修復損失之發生，顯與有過失，惟依上開說明，被告仍  
22 不可因此免責。

23 (五)原告得請求之項目及數額：

24 1.查兩造原約定承攬報酬為133,300元，被告復向原告追加檢  
25 修報酬13,000元，原告均已完成支付共146,300元等情，為  
26 兩造所不爭執，而系爭引擎故障原因業經本院認定如前，本  
27 院考量大小波司等零件選配係由被告負責，致配合間隙有略  
28 大情形，被告自陳原告已支付零件費用為72,700元，此部分  
29 之零件費用，自不應由原告負擔，然原告復自稱其中中古壓  
30 縮機、Toda普利盤零件價值33,000元並無損壞(見本院卷第3  
31 65頁)，且為原告持用中，此部分即無須請求被告返還而應

01 予扣除，故應減少零件費用之報酬為39,700元(計算式：72,  
02 700元-33,000元=39,700元)；另原告所提供之零件系爭引擎  
03 曲軸，與被告提供之大小波司零件與系爭引擎規格不相吻  
04 合，影響潤滑系統作用，均為導致系爭引擎故障之可能原  
05 因，則被告收取工資73,600元部分，衡量系爭車輛修補情  
06 形、瑕疵原因、兩造可歸責程度等情況，認工資部分應減少  
07 報酬之數額，應以50%即36,800元計算(計算式：73,600元×  
08 50%=36,800元)，較為適當。是本件系爭修繕工程契約應減  
09 少之報酬應為76,500元計算(計算式：39,700元+36,800元=  
10 76,500元)。從而，被告受領該部分給付，即無法律上原  
11 因，原告請求被告給付76,500元，應屬有據。逾此部分之請  
12 求，則屬無據。

13 2.原告另主張被告應賠償原告另尋廠商修復系爭引擎之損害19  
14 8,296元，並提出原廠估價單為證(見本院卷第355-357頁)，  
15 為被告所爭執。本院囑託台灣汽車公會於鑑定系爭引擎所需  
16 修復費用數額，該會於鑑定當日會同兩造確認所需修復費用  
17 為133,300元，有系爭報告書可憑(見本院卷第309、310  
18 頁)，原告雖主張其未同意以台灣汽車公會出示之估價單內  
19 容作為修復之損害額云云，然原告亦稱為台灣汽車公會出示  
20 之估價單項目為正確，我就簽名，但僅不同意其上所載金額  
21 (見本院卷第365頁)，審酌台灣汽車公會鑑定系爭引擎所需  
22 修復費用數額133,300元，係其就汽車之專業智識檢視系爭  
23 車輛廠牌、型式、出廠年份、零件來源及受損情形等因素，  
24 綜合判斷所得，並會同兩造當場確認，兩造並自承有簽名，  
25 且無明顯不合理之處，自可採為本件損害額之判斷之依據。  
26 至於原告所提出之原廠估價單報價日期為113年6月29日(見  
27 本院卷第355頁)，距離交車日112年10月14日已相距8個月之  
28 久，且原告自行計算損害額時亦自行剔除與本案無關之項目  
29 而未足額求償(見本院卷第351、365頁)，則被告辯稱原告之  
30 原廠估價單包含原告自行造成之二次損害而爭執其項目、金  
31 額，應屬可信。原告之原廠估價單既有可疑，且屬其自行委

01 託車廠之估價，欠缺客觀公正專業單位檢視機會，自為本院  
02 所不採。準此，本件判斷原告之損害額，應以台灣汽車公會  
03 鑑定報告鑑定修復費用數額133,300元為據，然因原告與有  
04 過失，本院衡酌系爭車輛出廠年月、系爭引擎損害經過、兩  
05 造可歸責之原因等情，本院認兩造各應負一半之責任，依過  
06 失相抵原則，原告就修復費用之損害僅得請求被告賠償66,6  
07 50元(計算式：133,300元×50%=66,650元)。

08 3.從而，因被告應減少系爭修繕工程契約報酬76,500元，則原  
09 告此範圍內得請求被告返還，又被告應賠償修復費用損害6  
10 6,650元，故被告應返還及賠償費用共計143,150元(計算  
11 式：76,500元+66,650元=143,150元)。超過此部分之請求，  
12 即屬無據，不應准許。

13 六、綜上所述，原告依民法第494條請求返還減少之報酬及依第  
14 495條規定請求損害賠償共143,150元，為有理由，應予准  
15 許；逾此部分之請求，即屬無據，應予駁回。

16 七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，核  
17 與判決結果無影響，毋庸逐一論述。

18 八、本件原告勝訴部分，係就民事訴訟法第427條訴訟適用簡易  
19 程序所為被告敗訴之判決，依同法第389條第1項第3款規  
20 定，應依職權宣告假執行，並依同法第392條第2項規定，依  
21 職權宣告被告如預供相當擔保，得免為假執行。

22 九、訴訟費用(含鑑定費用70,000元)負擔之依據：民事訴訟法第  
23 79條。

24 中 華 民 國 113 年 11 月 19 日  
25 臺灣彰化地方法院彰化簡易庭  
26 法 官 范嘉紋

27 以上正本係照原本作成。

28 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(須  
29 附繕本)。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

30 中 華 民 國 113 年 11 月 19 日  
31 書記官 趙世明

