

臺灣基隆地方法院民事判決

114年度訴字第431號

原告 新北市立黃金博物館

法定代理人 林文中

訴訟代理人 邱仁楹律師

被告 金鑛國際開發股份有限公司

法定代理人 林麗美

訴訟代理人 洪進廉

上列當事人間損害賠償等事件，前經臺灣新北地方法院以無管轄權為由，裁定移送前來，本院於民國114年12月18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、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第3款定有明文。經查，本件原告起訴時原聲明為：被告應給付原告新臺幣（下同）2,081,291元，及自起訴狀繕本送達被告之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。嗣原告於民國114年8月28日具狀變更聲明為：被告應給付原告1,751,038元，及自起訴狀繕本送達被告之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。核其所為之變更，係減縮應受判決事項之聲明，合於前開之規定，自應予准許。

二、原告主張：原告新北市立黃金博物館為充分利用園區內輕便台車道，提供民眾搭乘台車體驗礦業運輸，而於111年1月4

日向訴外人駿馳工程股份有限公司（下稱駿馳公司）採購「五坑坑道改善工程」（採購內容包括：台車頭、子車廂及坑道修繕、輕便軌道鋪設等），並於同年12月29日驗收。嗣原告為優化台車頭之行駛動能及電池續航力，爰辦理「輕便台車行駛品質優化升級案」（下稱優化升級案）招標，而由被告公司得標，該案嗣於112年10月18日辦理缺失改善複驗後驗收。嗣原告因考量輕便台車僅有前車頭得操作連結前、後車頭動力輸出以行駛運行，後車頭則無此連動控制功能，爰再辦理「輕便台車行駛雙向控制系統請購案」（下稱雙向系統請購案），亦由被告公司承攬，並於112年12月29日驗收。上開請購案驗收後，原告原定於113年1月18日開幕營運，乃於開幕前測試行駛，詎料原告於同年1月15日測試時，發生前車頭車輪空轉無法完成爬坡行駛，以及返程時後車頭脫軌2次，復有充電機電壓數字顯示框無數字顯示、無法對電池進行充電等問題。嗣原告再於同年1月17日測試時，則再發生後車頭脫軌，並有台車頭行進間極大程度左右搖晃及台車頭傾斜及發生操作前進店門推桿無動力致無法前進等情形。嗣被告公司於同年1月18日至現場勘查，則發生被告公司所建置之懸吊系統避震器焊接處發生斷裂等問題。為此，原告乃於113年2月2日召開「輕便台車現況改善工作會議」，會議中被告公司自承：「現況台車會發生故障之狀況，研判主要是因為日前設計調整輪距及軸距後，造成車頭重量分布至各輪重量不均所致」等語，而依當天會議結論，被告公司應將台車載回進行調整及修繕，並於同年2月5日前向原告回報改善作業完成工作之期程，惟被告公司並未如期回報，嗣經原告催告後，被告公司始於同年2月7日將台車載回，更遲至同年4月29日始將台車載回黃金博物館。然輕便台車經原告持續測試後，原告於113年5、6月間另發現雙向系統請購案，存在有前后台車連接斷線、前后台車動力無法同步而無法上坡之故障問題。為此，原告除即時通知被告公司改善外，並於同年7月8日、7月11日發函限期被告公司改

善完成。更於同年8月2日召開會議討論兩件請購案所存在之前揭問題，會議中被告公司承諾於同年8月7日提出改善方案，然被告公司屆期並未提出，且拒絕修補輕便台車所存在之前揭瑕疵。原告則因此等瑕疵而未能於113年1月18日如期開幕，然已支付餐盒飲水、通車儀式演出、主視覺設計、促銷活動、教育宣傳品、邀請卡、舞台及音響設備、會場布置、教育參觀券印製等費用，合計200,637元，並受有不能如期開幕之營業損失總計1,407,601元。此外，原告為自行修補前揭瑕疵，另洽訴外人泉源儀控科技有限公司（下稱泉源公司）進行修繕，支出修補費用142,800元。為此，爰依民法第495條第1項、第227條第2項、第493條第1、2項規定，請求被告公司賠償期損害並償還修補之費用。並聲明：被告應給付原告1,751,038元，及自起訴狀繕本送達被告之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。原告願供擔保，請准宣告假執行。

三、被告則以：原告所指台車前車頭車輪空轉、後車頭脫軌、左右搖晃及台車頭傾斜等缺失，並非存在於台車頭本身，而係原告另向他人採購之子車原始設計為前後固定輪，只能用於直線行駛，如遇不平衡鐵軌或轉彎無法活動差速及連結桿製作錯誤遇到上下坡無法上下擺動，造成轉彎時硬拉扯，因而造成鐵軌不平衡所致。此外，台車原始設計為動力輪水平固定式，而台車行駛之鐵軌路面工程則為原告另行發包，該鐵軌工程完成之初，鐵軌鋪設路面之高度水平尚符合標準，但該工程品質不佳，隨後鐵軌鋪設路面疑似基礎下陷致水平變更，造成台車動力輪無法貼合鐵軌。為配合鐵軌水平之缺失，原告乃要求被告公司調整台車左右輪距並更改動力輪為自動調整系統，被告公司亦已依原告之要求施作完成，鐵軌鋪設路面疑似基礎下陷致水平變更所造成的問題已全部改善，並完成驗收。嗣原告於行駛試營運階段，認為動力輪在轉彎時持續未貼合鐵軌，遂委請專家現場勘查，並建議將原來設置之自動調整系統改回水平固定式，被告公司遂即向原

告表示台車經多次更改，已影響車體結構，原告乃與被告公司協商重新設計車輛平衡，此部分工程亦於113年4月30日測試完成驗收。輕便台車依原告委請專家建議改採水平固定式動力輪在行駛直線路線時，並無未貼合之現象，僅在轉彎時才發現未貼合鐵軌，此明顯為轉彎鐵軌不符合標準所致，與被告公司之工作內容無關。再者，被告公司早就建議原告每台子車都要做連結剎車系統及跟母車間必須要有連結雙向操作剎車系統並加裝安全裝置，以防人為因素造成損壞，4輪必須要有差速輪轉彎才會順暢，原告都不做何來優化，出了問題才把所有責任推給被告。另關於雙向系統請購案部分，被告公司於當時報價時，提供2種施工方式：(一)臨時線裸線做法：此做法為裸線臨時線路，會因曝曬及拉扯原因損壞，非正確做法，不符公共安全規範。(二)標準做法採安全保護迴路。但原告選擇第1項做法，故被告公司報價時也只收取材料費及工資，且因原告同意被告公司不做任何保證及保固，事後如有任何問題，被告才施工配置。原告所指前后台車頭連接電線斷線、前后台車無法同步等問題，實係電力迴路電纜線完成後不久，因在海風吹、雨打、太陽日曬下快速老化及人為操作不當損壞造成線路斷裂所致等語，資為抗辯。

四、本件原告主張原告為充分利用其園區內輕便台車道，提供民眾搭乘台車體驗礦業運輸，而於111年1月4日向駿馳公司採購「五坑坑道改善工程」（採購內容包括：台車頭、子車廂及坑道修繕、輕便軌道鋪設等），並於同年12月29日驗收。嗣原告為優化台車頭之行駛動能及電池續航力，辦理優化升級案招標，而由被告公司得標，該案嗣於112年10月18日辦理缺失改善複驗後驗收。嗣原告因考量輕便台車僅有前車頭得操作連結前、後車頭動力輸出以行駛運行，後車頭則無此連動控制功能，爰再辦理雙向系統請購案，亦由被告公司承攬，並於112年12月29日驗收。上開請購案驗收後，原告原定於113年1月18日開幕營運，乃於開幕前測試行駛，然原告於同年1月15日測試時，發生前車頭車輪空轉無法完成爬坡

01 行駛，以及返程時後車頭脫軌2次，復有充電機電壓數字顯
02 示框無數字顯示、無法對電池進行充電等問題。嗣原告再於
03 同年1月17日測試時，則再發生後車頭脫軌，並有台車頭行
04 進間極大程度左右搖晃及台車頭傾斜及發生操作前進店門推
05 桿無動力致無法前進等情形。嗣被告公司於同年1月18日至
06 現場勘查，則發生被告公司所建置之懸吊系統避震器焊接處
07 發生斷裂等問題。為此，原告乃於113年2月2日召開「輕便
08 台車現況改善工作會議」，會議中被告公司自承：「現況台
09 車會發生故障之狀況，研判主要是因為日前設計調整輪距及
10 軸距後，造成車頭重量分布至各輪重量不均所致」等語，而
11 依當天會議結論，被告公司應將台車載回進行調整及修繕，
12 並於同年2月5日前向原告回報改善作業完成工作之期程，惟
13 被告公司並未如期回報，嗣經原告催告後，始於同年2月7日
14 將台車載回，更遲至同年4月29日始將台車載回黃金博物
15 館。然輕便台車經原告持續測試後，原告於113年5、6月間
16 另發現雙向系統請購案，存在有前后台車連接斷線、前后台
17 車動力無法同步而無法上坡之故障問題。為此，原告除即時
18 通知被告公司改善外，並於同年7月8日、7月11日發函限期
19 被告公司改善完成。更於同年8月2日召開會議討論兩件請購
20 案所存在之前揭問題，會議中被告公司承諾於同年8月7日提
21 出改善方案，然被告公司屆期並未提出，且未修補輕便台車
22 所存在之前揭瑕疵等事實，業據原告提出被告公司於112年4
23 月26日所出具之估價單、優化升級案勞務採購契約（含服務
24 費用明細表、工作說明書）、原告辦理雙向控制系統請購案
25 簽呈、需求評估示意圖、被告公司所提出112年11月1日之報
26 價單、原告113年2月6日新北金秘字第11334504731號函、11
27 3年2月16日新北金秘字第1133450511號函、113年2月2日輕
28 便台車現況改善工作會議會議記錄、原告113年7月8日新北
29 金秘字第1133452004號函、113年7月11日新北金秘字第1133
30 452059號函、113年8月7日新北金秘字第1133452297號函、
31 雙向系統請購案之廠商涉及政府採購法第101條第1項第9款

情形依政府採購法第101條第3項成立「採購工作及審查小組」會議記錄、原告113年8月9日新北金秘字第1133452361號函，且為被告公司所不爭執，自堪信為真實。

五、本件原告主張被告公司所承攬優化升級案及雙向系統控制案之工程有如上之瑕疵，致原告未能於113年1月18日如期開幕，然已支付餐盒飲水、通車儀式演出、主視覺設計、促銷活動、教育宣傳品、邀請卡、舞台及音響設備、會場布置、教育參觀券印製等費用，合計200,637元，並受有不能如期開幕之營業損失總計1,407,601元。此外，原告為自行修補前揭瑕疵，另洽泉源公司進行修繕，支出修補費用142,800元。為此，爰依民法第495條第1項、第227條第2項、第493條第1、2項規定，請求被告公司賠償期損害並償還修補之費用，並聲明如上。然為被告所否認，並以前詞置辯。茲就兩造之爭點，分析說明如下：

(一)按債務人是否依債之本旨履行給付義務，應以當事人合意所生債之關係為斷。苟非當事人合意債之內容，自不生債務人履行給付之問題(最高法院106年度台上字第1736號、108年度台上字第55號判決參照)。次按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277條前段定有明文；又民事訴訟如係由原告主張權利者，應先由原告負舉證之責，若原告先不能舉證，以證實自己主張之事實為真實，則被告就其抗辯事實即令不能舉證，或其所舉證據尚有疵累，亦應駁回原告之請求。次按「因可歸責於承攬人之事由，致工作發生瑕疵者，定作人除依前2條之規定，請求修補或解除契約，或請求減少報酬外，並得請求損害賠償。」，民法第495條第1項定有明文。該條所稱之損害賠償，係指因承攬人所完成之工作發生瑕疵，致定作人之權益受有損害，定作人得請求承攬人賠償者而言。如定作人所受之損害，非因承攬人所完成之工作發生瑕疵所致，而係因其他原因所致，則定作人不得依該條規定請求損害賠償（最高法院77年度台上字第1991號判決意旨參照）。

01 (二)經查：

- 02 1. 本件原告主張被告所施作之優化升級案，有前車頭車輪空
03 轉、後車頭脫軌、行車嚴重搖晃、台車頭傾斜、懸吊系統避
04 震器焊接處發生斷裂、充電機無法顯示數據、無法充電等瑕
05 疵。惟原告曾於112年12月18日委請訴外人張炳熙、吳春木
06 至現場會勘輕便台車之現況，並作成：「(一)台車頭有前重後
07 輕不平均情況，車頭懸吊裝置前面裝置2支避震器，後面裝
08 置1支避震器，形成三點支撐不穩定支結構，導致行車至轉
09 彎處，車頭後部單邊車輪上浮後，就容易發生脫軌狀況。建
10 議直接撤除車頭懸吊裝置，如無法撤除，則建議後面1支避
11 震器修改調整為裝置2支避震器，以形成較穩定之車體結
12 構。(二)車輪寬度不足，另車輪輪翼寬度高度皆不足，輪翼轉
13 折處非呈現直角垂直狀態，應設計呈現為圓角曲線。(三)現有
14 車廂連結桿套環大小與插梢直徑過於接近，導致行車時連接
15 桿無法順著轉彎方向自由轉動而有擰死狀態，建議就插梢直
16 徑或連結桿套環尺寸擇一調整。(四)經巡檢全線軌道目前尚無
17 太大問題，惟目前就前軌道魚尾板接合螺絲為兩支向內兩支
18 向外，為避免後續車輪輪翼加寬加高後，行駛過程中輪翼與
19 內螺絲間相互摩擦損耗，建議將所有魚尾板接合螺絲皆調整
20 為向外。(五)行駛中後車頭若較前車頭速度快，可能造成後車
21 頭向前推擠，造成車廂偏移情形，建議調減行駛中後車頭速
22 度」等語，可知依專家之意見，輕便台車會發生前車頭車輪
23 空轉、後車頭脫軌之情形，「可能」係因為台車車頭所裝置
24 之避震器三點不平均、現有車廂連結桿套環大小與插梢直徑
25 過於接近，導致行車時連接桿無法順著轉彎方向自由轉動而
26 有擰死狀態所致；車廂傾斜、行車搖晃則係因為行駛中後車
27 頭之行車速度過快，後車頭向前推擠所造成。而觀諸被告公
28 司所施作優化升級案之工作項目係包含：(一)行駛動能提升：
29 1. 台車頭前後輪軸距由1635mm調整軸距至少達1310mm以下。
30 2. 台車頭動力由爰水平固定式改為可自動貼合鐵軌的懸吊系
31 統。3. 台車頭左右輪軸距調整。4. 動力、扭力及速度之配合

01 調整。(二)電池續航力提升：1. 擴增電池組配置（組/台車
02 頭）。2. 第2組電池配線及更改（式/台車頭）。3. 因應電池
03 增加，充電機更換更大容量充電機（組/台車頭。可知被告
04 公司於優化升級案中雖有更改台車頭之懸吊系統，然優化升
05 級案既經驗收合格，可知被告公司所提供之勞務，已合於兩
06 造契約所約定之工作項目，被告公司已依債之本旨給付工作
07 物，縱原告事後發現，所採購之工作項目無法適用於原有之
08 台車，而須變更設計，亦非被告公司依兩造契約所應負責之
09 範圍。又本件系爭台車頭雖有脫軌之情形，然專家所建議之
10 「撤除車頭懸吊系統」（即將被告公司所施作自動貼合鐵軌
11 之懸吊系統，改回原本水平固定式之懸吊系統），顯然已逸
12 脫兩造契約之範圍。再者系爭台車頭發生脫軌之情事，尚可能
13 肇因「原有子車」之連結桿套環大小與插梢直徑過於接近，
14 導致行車時連接桿無法順著轉彎方向自由轉動而有擰死之
15 狀態，換言之，前揭專家之意見僅謂被告公司所設置懸吊
16 系統之避震器三點不平均，「可能」肇致台車頭脫軌，然始
17 終未曾確認台車頭脫軌之原因，係因為被告公司所設置懸吊
18 系統有瑕疵所導致，殊不能因前揭專家建議將懸吊系統「後
19 面之1支避震器修改調整為裝置2支避震器」，即謂系爭台車
20 頭脫軌係肇因於被告公司所設置之懸吊系統有瑕疵。至原告
21 所指台車頭傾斜、行車搖晃等瑕疵，依前述專家意見，既係
22 因為行駛中後車頭之行車速度過快，後車頭向前推擠所造
23 成，顯為系爭台車頭原本設計之問題，與被告公司施作之優
24 化升級案並無干涉。再原告雖主張系爭台車之懸吊系統避震
25 器焊接處有發生斷裂、充電機有未能顯示數據、無法充電之
26 瑕疵云云。然懸吊系統避震器焊接處發生斷裂之原因，有多
27 種可能，不明外力之破壞，亦可能造成斷裂之情形；再原告
28 博物館所在地點潮濕，或於行駛時遭雨淋濕，均有可能造成
29 充電機異常。此外，原告並未能舉證被告公司自始提供者即
30 為有瑕疵之物或為被告公司施作錯誤所造成之瑕疵，則原告
31 主張被告公司應就該瑕疵負擔債務不履行之責任，亦屬無

據。

2. 原告雖又主張被告公司所施作之雙向系統控制請購案有前進電門推桿無動力、前後台車連接電線斷線、前後台車動力無法同步之瑕疵云云，並舉證人即泉源公司負責人林柏強之證詞為證。然雙向控制請購案業經驗收合格，顯示被告公司所施作之雙向控制系統於「驗收時」並無前進電門推桿無動力、前後台車連接電線斷線、前後台車動力無法同步之瑕疵。證人林柏強固證稱：伊在維修系爭台車時，發現台車不能運行，經檢查後發現電線有破損之狀況，該破損之狀況係因電線沒有固定好，遭車輪磨損所致，伊將電線更新後，即可發動，但還是有卡卡之情形，後來檢查發現是台車的速度控制器異常，也就是控制器壞掉，壞掉的原因經代理商鑑定後是前後台車沒有同步所導致，伊認為是原來設計之迴路沒有辦法因應地形而達到動力同步之情形云云。惟查，雙向系統控制案係於112年12月29日驗收，迄至113年5、6月間，原告始發現有台車連接電線斷線、前後台車動力無法同步之情形，是若被告公司為系爭台車所設計之台車之迴路有無法因應地形而達到動力同步之情形，則何以系爭台車於驗收後之6個月間，均未曾發生動力無法同步之問題。顯見系爭台車之加速控制器縱係因前後台車動力無法連動而損壞，亦非被告公司所設計之迴路所導致。且就常理而言，連接台車之電線，其目的即為使前後台車於行駛時能夠連動，從而，被告公司指稱系爭台車有動力無法連動之情形，係因連接台車之信號線（即電線）斷裂等語，即非無可能。再者，原告博物館所在之地點多雨、潮濕，為本院依職權所知之事實，參以連接台車之電線係配置於車輪旁，因日曬、雨淋或行駛時車輛震動，而遭車輪摩擦而致損壞，均有可能。況若如證人林柏強所述，連接台車之電線係因未固定好而遭車輪磨損，何以會在驗收後6個月後，始發生斷裂之現象，顯見其所為之證言，並不合於常理，殊無足採信。是以，本件既不能排除系爭台車係因連接台車電線之自然耗損而致系爭台車動力無

01 法連動，且原告亦未能舉證證明該等瑕疵係因被告公司所
02 致，則原告主張被告公司所提供之勞務為瑕疵之給付，即難
03 採據。至原告所指系爭台車於行駛時，發生有前進電門推桿
04 無動力之情形，對此，被告公司係抗辯系爭台車有此情形係
05 因台車輪子發生空轉時，台車頭會因沒有抓地力而發生動力
06 不足之情形所致。而查，系爭台車頭確有因行車速度過快而
07 產生傾斜之情形，業經本院認定如前，而台車頭於空轉之情
08 形下，是否能夠會發生前進電門推桿發生無動力之情形，雖
09 有可疑，然前進電門推桿發生異常，容有多種可能性，而原
10 告亦未能舉證證明該等瑕疵係為被告公司施作雙向控制系統
11 所導致，則原告亦不能主張被告公司應就此瑕疵負擔債務不
12 履行之損害賠償之責。

13 3. 至被告公司雖於113年2月2日系爭輕便台車現況改善工作會
14 議中陳稱：「現況台車會發生故障之狀況，研判主要是因為
15 日前設計調整輪距及軸距後，造成車頭重量分布至各輪重量
16 不均所致」等語，然是否係被告公司於現場會勘而作成之結
17 論，並無證據可為證明。如被告公司並未至現場會勘，則其
18 於前述會議中所表述者，應僅係表達原告主張系爭台車之故
19 障情形「可能」是源自於「日前設計調整輪距及軸距後，造
20 成車頭重量分布至各輪重量不均所致」而已，尚無從僅因被
21 告公司之前述意見，即遽為本件原告所指之瑕疵均係被告公
22 司承作優化升級案及雙向控制請購案所導致。換言之，本件
23 並不因被告公司之前述意見，而轉換舉證責任至被告公司，
24 原告仍有就其所主張之瑕疵與被告公司承作優化升級案及雙
25 向控制請購案具有因果關係之事實，負擔舉證之責。而本件
26 原告並未能舉證系爭台車頭所具有之瑕疵為被告公司承攬之
27 工作所致，本院自無從僅依被告公司於前開會議中所述，即
28 遽為原告有利之認定。

29 六、綜上所述，本件原告依民法第495條第1項、第227條第2項、
30 第493條第1、2項規定，請求被告公司賠償期損害並償還修
31 補之費用。並聲明：被告應給付原告1,751,038元，及自起

01 訴狀繕本送達被告之翌日起至清償日止，按週年利率百分之
02 5計算之利息，為無理由，應予駁回。原告假執行之聲請，
03 亦失去依據，應併駁回。

04 七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張、攻擊或防禦方法及所提
05 之證據，經本院審酌後，均核與本案判決所認結果不生影
06 響，爰毋庸逐一再加論述，附此敘明。

07 八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

08 中 華 民 國 114 年 12 月 31 日
09 民事第一庭法 官 周裕曄

10 以上正本係照原本作成

11 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。如
12 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

13 中 華 民 國 114 年 12 月 31 日
14 書記官 翁其良