

臺灣臺北地方法院民事簡易判決

107年度北簡字第6316號

原告 和運租車股份有限公司

法定代理人 田天明

訴訟代理人 童威齊

林鴻安

被告 洋基國際貿易有限公司

兼 上

法定代理人 鄭琦陽

共 同

訴訟代理人 劉筠敬

鄭麗真

上列當事人間請求給付維修費用事件，於中華民國109年6月1日言詞辯論終結，本院判決如下：

主 文

被告應連帶給付原告新臺幣壹拾伍萬參仟伍佰壹拾柒元，及自民國一百零七年三月二十日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用新臺幣陸萬玖仟捌佰參拾參元由被告連帶負擔，餘新臺幣壹萬貳仟零肆拾柒元由原告負擔。

本判決第一項得假執行；但被告如以新臺幣壹拾伍萬參仟伍佰壹拾柒元預供擔保，得免為假執行。

事實及理由要領

一、本件被告經合法通知，均未於最後言詞辯論期日到場，查無民事訴訟法第386條所列各款情事，應准原告之聲請，由其一造辯論而為判決，合先敘明。

二、原告主張：被告洋基國際貿易有限公司（下稱洋基公司）邀

同被告乙○○為連帶保證人，於民國106年8月21日與原告簽訂車輛租賃契約（下稱系爭租約），約定租賃標的物為「廠牌HINO、型式為HINO300、3.49T（2.8M），年份為2017年、牌照號碼KBW-1600號、排氣量4009C.C.之白色車輛」（下稱系爭車輛），每月租金新臺幣（下同）33,400元，租期自106年9月30日起至109年9月29日止。嗣被告洋基公司僱傭之駕駛人甲○○於106年12月26日行駛中發現底盤有異音，遂將系爭車輛送原廠於106年12月27日進行勘查。原告並於107年1月26日以存證信函通知被告洋基公司系爭車輛勘查結果乃係因人為操作疏失造成異常損壞，維修費用計180,000元，惟被告拒不給付。為此，爰依系爭租約第六條第二項約定及連帶保證之法律關係起訴請求，並聲明：被告應連帶給付180,000元及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率5%計算之利息。

三、被告則以下情辭置辯，並聲明：原告之訴駁回。

（一）、被告之司機係於正常開車情形下，發現系爭車輛發生異常聲音，其將車輛停下後，爭車輛熄火後即無法再發動，因司機大部分在市區行駛，很少高速行使，系爭車輛傳動軸螺絲斷裂，疑為系爭車輛設計或組裝有瑕疵所致，且系爭車輛ECU紀錄引擎最高轉為5170rpm，但無法判斷時間點及正確造成原因，原告亦遲未提供8支螺絲可承受多少千轉之扭力，則原告提出之報告書認係人為操作問題導致系爭車輛受損並非可採。

（二）、被告認為螺栓鬆脫造成螺栓斷損實乃係本件損害之主因。蓋螺栓防鬆於車輛維修時至關重要，然系爭車輛在引擎、曲軸、飛輪、離合器、變速箱等，完全無拆卸過的狀態下，於肉眼即可輕易看出飛輪上螺栓墊圈鎖痕附近的異常刮痕，及斷損螺栓長短不一等徵兆，由此可認定螺栓鬆脫之可能性極高。惟台灣區汽車修理工業同業公會出具之鑑定報告書（下稱系爭鑑定報告）中，未提及螺栓及墊圈之壓痕呈現有明顯之2~3道痕跡（鑑定報告書照片項次7和8）造成之可能原因。

經被告於107年10月9日前往查看實物，認為應是螺栓鬆脫造成，理由如下：1. 飛輪正面螺栓及墊圈外，另外呈現有2~3道非常明顯且深的刻痕；且殘留於飛輪上的螺栓與飛輪正面的接觸面，有明顯應非短時間造成之磨痕。2. 飛輪上的螺栓孔內徑，疑有螺栓鬆脫所造成的撞擊痕跡。3. 殘留於飛輪上的螺栓剩餘長度，較其他已斷損的螺栓長，且其斷面處的金屬表面有明顯和曲軸磨擦後之光滑面；是螺栓鬆脫在先。4. 因螺栓鬆脫，致使每一螺栓承受力不平均而斷裂，螺栓斷面呈現不規則狀。且鑑定報告尚有以下事項未能納入考量，顯有未妥：1. 鑑定報告中提及：轉速操作異常之可能性極高，不排除為駕駛者因車輛行駛過程中，車速快而入錯低速檔位所致（即排檔錯誤車輛高速行駛狀態而誤入低速檔位），此部分論述顯有疑義，蓋若車速過快而入錯低速檔位，按常情變速箱齒輪會先崩損（因粗壯的8顆螺栓一起緊密鎖在厚實的飛輪上，其承受力遠比變速箱齒輪承受力高得多），但本件卻是飛輪固定螺絲先斷損，顯與常情不合。2. 再者，依車輛勘查報告書中提及：檢診車輛ECU履歷資料，發現ECU紀錄引擎最高轉速5178rpm。所以研判，疑為高速行駛時因降檔檔位差異過大造成飛輪固定螺絲因瞬間剪力過大而斷損云云。惟儀錶板刻度僅顯示到4000rpm（附件三）；3000~4000rpm，已是紅色警示區，客觀上使用者能高速行駛至5178rpm嗎？顯有疑義。又縱使可以，是否代表車輛在設計上已有缺失？且因車輛設計並非只是達到告知的義務，而是為了保護駕駛員及道路使用者的安全，因此車子在設計時，都會有保護機制而非僅僅明確指示及盡告知之義務即可。當車輛引擎轉速因故意飆車、競技等原因高速行駛而到極限時，車子在設計時是會斷油，使駕駛員無法繼續行駛以確保安全。然而，本案車輛引擎最高轉速破錶，竟高達5178rpm，遠高於4000rpm的最高限制，且當時被告司機是在「一般道路」行駛時自行發現底盤有異音而報修，非在危險、超速競技飆車時發生上開轉速破錶情況，依吾人一般社會共同經驗，是否意味此乃車

01 輛設計上的瑕疵？能到如此高轉速的真正原因為何？均完全
02 不明，鑑定報告卻以推究於駕駛錯誤操作或異常性使用而作
03 終結。且系爭車輛為使用不到3月的新車，原告迄今始終無
04 法提出最具關鍵的證物，且長源汽車取得記憶卡後告知我
05 方：行車記錄器完全沒錄到當時狀況，又8顆螺絲，原告聲
06 稱只提供3顆，其他不見了，但勘車報告的圖片中有7顆，
07 原告是否隱藏對其不利的證物。故主要關鍵證物不齊全，此
08 份鑑定報告難令人信服。

09 (三)、又機械損壞的原因眾多，操作疏失只是其一，若螺栓鬆脫，
10 一直未被查覺，因而在長時間依然運轉下，造成曲軸晃動亦
11 將導致機械損壞，尤其螺栓斷損後，內部機件並不會馬上停
12 止運轉，故鑑定分析結論第一點強調組件進行裝配時，需依
13 原廠之技術手冊上的標準作業流程、維修數據進行組裝等
14 語，與本案並無關係，反而彰顯鑑定單位有避重就輕之嫌。
15 再厚實的飛輪(相片3)與一體成型的曲軸(相片2)凹凸幅度密
16 合後，利用8顆厚實的螺栓將飛輪鎖付在曲軸螺栓孔內。於
17 飛輪和曲軸緊密鎖付在一起之狀況下，依常理判斷，殘留在
18 飛輪上的螺栓(相片5乃是鬆脫之螺栓，相片4和相片6為該螺
19 栓殘留在飛輪正、反面之狀況相片)鬆脫，未立即被查覺，
20 當其他7顆螺栓還緊密鎖付一起時，在長時間依然運轉下，
21 導致飛輪反面螺栓磨擦成擴展的光滑面(相片4)，因擴展後
22 而卡在飛輪螺栓孔外無法拔出；亦造成該螺栓突出高度的殘
23 留在飛輪上(相片6)。由此可研判此顆螺栓鬆脫在先。在此
24 時間，曲軸已晃動未被發現；引擎在繼續運轉下，因而造成
25 內部機件的開始磨損因螺栓鬆脫，致使另外7顆螺栓承受力
26 不平均而斷裂(相片7)。在螺栓斷裂當下，內部機件不會馬
27 上停止運轉；當其由正常運轉到緩慢至靜止運轉期間，內部
28 機件亦會磨耗。依上述時程、螺栓損壞狀況及與螺栓相連結
29 的周遭零組件蹟象研判，原廠螺栓未鎖緊的可能性極高。

30 四、本件被告洋基公司邀同被告乙○○為連帶保證人，於106年8
31 月21日與原告簽訂車輛租賃契約，承租系爭車輛，每月租金

33,400元，租期自106年9月30日起至109年9月29日止。嗣被告洋基公司之駕駛人甲○○於106年12月26日行駛中發現底盤有異音，遂將系爭車輛送原廠於106年12月27日進行勘查，經長源汽車車輛勘查報告為人為操作損失造成系爭車輛損壞，原告因而支出維修費用計180,000元等事實，有系爭租約、長源汽車車輛勘查報告、維修零件明細表、電子發票等件影本為證，核屬相符，堪信為真實。惟原告請求被告應依約給付維修費180,000元，為被告所否認，並以前揭情詞置辯，則原告主張是否有理由，茲分述如下：

(一)、按各當事人就其所主張有利於己之事實，均應負舉證之責，故一方已有適當之證明者，相對人欲否認其主張，即不得不更舉反證。原告於起訴原因已有相當之證明，被告對渠主張，如抗辯不實並提出反對之主張者，則被告對渠反對之主張，亦應負證明之責，此為舉證責任分擔之原則。若被告於抗辯事實並無確實證明方法，僅以空言爭執者，當然認定其抗辯事實之非真正，而應為被告不利益之裁判，最高法院分別著有19年上字第2345號、18年上字第2855號、1679號裁判可資參照。查系爭租約第6條第2項約定：「車身車體部分：非因車輛正常使用造成之車身、車體之損害，且不屬保險理賠範圍者，悉由承租人承擔。」，有系爭租約在卷可稽。本件原告主張系爭車輛係因被告洋基公司之受僱人操作疏失造成損壞，依上開約定應連帶給付修繕費用等語，既為被告所否認，辯稱：係系爭車輛傳動軸之螺栓鬆脫始造成螺栓斷損，故系爭車輛損壞是系爭車輛設計或組裝有瑕疵所致等語，則原告自應就系爭車輛損壞係肇因於被告人為操作疏失所致等情負舉證責任。

(二)、經查，原告主張系爭車輛係因人為操作疏失造成損壞而非車輛品質問題等情，業據其提出長源汽車車輛勘車報告附卷為憑。經本院囑託台灣區汽車修理工業同業公會鑑定系爭車輛飛輪螺絲斷損原因，該會於108年8月15日以台區汽工（聰）字第108203號函覆鑑定結果為：「……三、本飛輪之表面不

01 平度磨損，僅約有1/4部分其不平度為0.1mm，其餘3/4部分
02 皆為平整，無明顯之異常情形，依此磨耗情形，可知應不
03 屬長期間使用及作動所造成之磨耗情形，而是短期性瞬間所
04 造成。另飛輪螺栓之斷裂情形，依其斷面之顯微分析，其斷
05 面垂直且粗糙並有銳角之角度，研判是受到外部力量所生之
06 拉力及剪力所致。另飛輪之金屬表面呈現看三～四道(圈型)
07 摩擦之痕跡，尤其當中有一道較為深且黑之磨痕，依相對角
08 度及位置應是離合器片之內緣(約1公分處之鉚釘處附近)部
09 分異常磨損所致，應為轉速操作異常之可能性極高，不排除
10 為駕駛者因車輛行駛過程中，車速快而入錯低速檔位所致
11 (即排檔錯誤-車輛高速行駛狀態而誤入低速檔位)。四、其
12 中一顆螺栓(殘留於飛輪上之螺栓)之斷面處，呈現擴張式之
13 斷裂情形，金屬表面處呈現有遭受磨擦後之光滑面(照片項
14 次17)，可證是斷裂後仍持續停留在該螺栓固定孔處(未與其
15 他螺栓掉落於外)，並持續與飛輪貼附一起，再與引擎本體
16 產生摩擦所致，故可研判本顆螺栓應於斷裂後，引擎仍持續
17 運轉一些時間，而非即時停止引擎運轉之駕駛模式，駕駛者
18 顯有明顯之駕駛反應疏失。結論：本車之飛輪組件經各項鑑
19 定後，為轉速操作異常之可能性極高，不排除為駕駛者因車
20 輛行駛過程中，車速快而入錯低速檔位所致之車損事件，應
21 與材質無相對因果關係。」等語；復於109年1月6日以台區
22 汽工(宗)字第109002號函就系爭車輛之曲軸等組件異常原
23 因鑑定結果為：「……。二、綜合上論，本鑑定依引擎損壞
24 情形及維修紀錄進行研析，可得知引擎曲軸軸頸、活塞軸
25 頸、曲軸波司片及活塞波司片之磨損情形，屬於深層式之磨
26 損(依波司片之量測數據可證)，且有部分呈現溝槽狀之異
27 常性磨耗(依波司片之照片可證)；又曲軸軸頸、活塞軸頸
28 處呈現有多處金屬高溫燒灼後之變色情形(依波司片之照片
29 可證)，因此可研判為異常性操作(引擎低溫時，車輛行駛
30 過程中引擎轉速急遽提高、車輛行駛中引擎轉速與換檔程序
31 未平順(即換播錯誤)操作、急加速或急減速、引擎轉速超

轉等)，皆會導致曲軸每次轉動時遭受到較大之衝擊(摩擦)力，並於長時間異常作動下，致使曲軸軸頸、活塞軸頸處呈現局部高溫之情形，應可由照片明確證明。另依曲軸填隙片之量測數據進行分析與判定，其厚度及金屬表層並無明顯之異常性磨損情形，可證非屬引擎組件瑕疵或維修保養異常所致；亦符合其引擎飛輪之金屬平面之磨損與飛輪固定螺栓扭斷之情形相符。三、由於本引擎之曲軸軸頸、活塞軸頸處呈現有多處金屬高溫燒灼後之變色情形，而非全部之軸頸處高溫燒灼，又其每個軸頸處所燒灼之位置為斷續狀(多呈現2~3個區域(照片紅色標記處)之燒灼)，非為全週式燒灼，故可研判與機油潤滑性較無直接之關聯。結論：本車引擎系統之曲軸軸頸、曲軸波司片、活塞波司片經各項鑑定後，應可確定為引擎轉速與動力輸出接合時，因操作疏失所衍生之機械損壞事件。」等語，有鑑定報告書附卷可稽，由此可知鑑定結果認為系爭車輛車損事件之發生係因駕駛者於駕駛系爭車輛時，因車速快而入錯低速檔位之轉速操作異常，且於其中一顆螺栓斷裂後，引擎仍持續運轉一些時間，未即時停止引擎運轉，致引擎轉速與動力輸出接合時，產生人為操作疏失之機械損壞，則原告主張係因被告之駕駛人人為操作疏失造成系爭車輛異常損壞，應堪信取。

(三)、被告雖以：系爭車輛飛輪正面螺栓及墊圈外，另外呈現有2~3道非常明顯且深的刻痕；且殘留於飛輪上的螺栓與飛輪正面的接觸面，有非短時間造成之磨痕；又飛輪上的螺栓孔內徑，疑有螺栓鬆脫所造成的撞擊痕跡；殘留於飛輪上的螺栓剩餘長度，較其他已斷損的螺栓長，且其斷面處的金屬表面有明顯和曲軸磨擦後之光滑面，且螺栓斷面呈現不規則；另系爭車輛儀錶板刻度僅顯示到4000rpm，客觀上應不可能高速行駛至5178rpm等情，辯稱應係螺栓鬆脫造成螺栓斷損而致系爭車輛損壞云云。惟依台灣區汽車修理工業同業公會109年3月30日台區汽工（宗）字第109084號函覆補充鑑定報告所載：「1. 本飛輪之金屬表面所殘留之螺栓及墊圈之壓痕呈

01 現有明顯之2~3道痕跡，是屬於螺栓斷裂或螺栓鬆動時，皆
02 會於飛輪金屬表面上之殘留有壓痕，但本飛輪金屬表面之壓
03 痕所涵蓋之壓痕範圍較為單純(如2~3道之明顯壓痕)，可
04 推知應屬較少次數之衝擊(破壞)所造成之損壞；反之，若該
05 處之壓痕所呈現殘留痕跡是屬於多重且複雜之壓痕，則可推
06 知應為螺栓鬆動後再於長時間作動下，所產生之搖晃或衝擊
07 殘留之壓痕；而本案之飛輪殘留之壓痕，屬前者之態樣，故
08 研判為較短時間(瞬時)之操作所產生破壞情形。……2. 一般
09 金屬螺栓之材質皆具有微量之拉伸性，而當其拉伸性超過其
10 強度時，即會產生拉斷之破壞情形，在拉斷前之瞬間螺栓會
11 先被拉長，也因此會容易造成誤判為螺栓先鬆動再斷裂之情
12 形。本案之螺栓孔內徑於遭受較大力量之衝擊(鬆脫或撞擊
13 而斷裂)時，必定會產生其變形之情形，而依上述(第1題)之
14 分析，螺栓孔與飛輪金屬表面及墊圈接合處進行比較，螺栓
15 孔處之孔徑間隙較小，因此所遭受之撞擊力會較小，而墊圈
16 位於螺栓之最頂端，其遭受撞擊力後，所會產生之破壞力道
17 亦相對性較大(移動角度較大，即位能轉換成動能之破壞
18 力)，故螺栓孔之變形量會小於墊圈處之損壞痕跡，此態樣
19 與現物之痕跡相符。3. 引擎運轉時，燃油於汽缸內燃燒產生
20 動力用以推動活塞，而活塞接受到燃燒時產生之動力，將其
21 呈上下往復式移動並搭配曲軸為軸心進行圓周式(以順時針
22 方向而論)之運動，此機械運動會將活塞向下推動(四行程引
23 擎之動力行程)，形成一種動力源，將活塞下行時是接受到
24 燃燒所形成之爆炸力量，故此項下之推力會較大，而當下行
25 到最底部(向下之位置之極限點時，則會開始以圓周式運動
26 之反方向(反轉而向上之運動改向)，故引擎於運轉時，活
27 塞向下所產之瞬間推力會大於活塞向上時之瞬間推力，亦因
28 此於發生此類型之異常時，飛輪固定螺栓並不會全部一次斷
29 裂，而是分段分次斷裂，但當螺栓斷裂至剩下1~2顆及螺栓
30 固定點之相對位置不足以支撐飛輪時，則飛輪會發生傾斜，
31 而形成動力不足而無法持續將全部之螺栓扭斷，故依此證與

01 現物之態樣相符。…5. 由飛輪金屬表面之黑色圈狀殘留痕
02 跡，其直徑與離合器片相近(依相對角度及位置應是離合器
03 片之內緣(約1公分處之鉚釘處附近)部分異常磨損)，且本
04 飛輪之表面不平度磨損，僅約有1/4部分其不平度為0.1mm，
05 其餘3/4部分皆為平整，無明顯之異常情形，因此推論其黑
06 色圈狀殘留痕跡是因為引擎轉速超轉時，所產生之扭轉力過
07 大，形成極大之摩擦力而使得離合器片異常性的研磨而殘留
08 於飛輪金屬表面上；反之，如果是飛輪固定螺栓於行駛時即
09 已呈現長時期鬆動之情形，又駕駛者未能立即處置或反應，
10 仍持續使用操作，則飛輪之不平度將會呈現多處或全部之輪
11 面不平整或凹凸不平之情形。故以現物分析及比較，是以前
12 項之引擎轉速超轉所造成之痕跡相符。…6. 儀錶板之設計是
13 用以達到駕駛操作與引擎性能之安全性、穩定度、持續性相
14 互配合，因此其儀錶板之轉速錶劃設有綠色轉速區(省油、
15 節能之安全轉速區或建議換檔區)，及紅色轉速區(危險轉
16 速區或警示區)。其用意是提示、警示駕駛者在操作時需注
17 意引擎的穩定及安全作動之狀態(綠色轉速區)，應避免超
18 出其安全作動範圍(紅色轉速區)，其設計已達明確指示之
19 功能及告知之義務；反之，如駕駛者仍因錯誤操作或異常性
20 使用，致使引擎轉速超出其紅色轉速區之範圍，則易導致引
21 擎轉速超轉而損壞；另車輛之設計與其相關零組件之製造，
22 皆會強調其安全係數值之建置，以預防其損壞機率及提升使
23 用年限，故儀錶板刻度僅顯示到4000rpm，是為安全使用之
24 指示功能，以確保駕駛者能在安全無虞的操作環境下長期使
25 用，但如果使用過程中引擎轉速超出其警示範圍(4000rpm)
26 時，則會產生組件之損壞，符合本案之情事。」等語，有補
27 充鑑定報告附卷可稽，可見依系爭車輛飛輪上殘留之痕跡、
28 螺栓之受損狀況尚不以證明系爭車輛受損之原因即係因螺絲
29 鬆脫所致，而被告對此有利於己之事實，並未為其他舉證，
30 本院無從為有利於被告之認定，被告此部分所辯，即無足
31 採。準此，堪認系爭車輛之損壞應係因被告洋基公司受雇之

01 司機人為操作疏失所致，則原告依系爭契約第6條第2項之約
02 定及連帶保證之法律關係，請求被告連帶給付其維修費用，
03 自屬有據，被告辯稱系爭車輛受損係因螺絲鬆脫造成螺栓斷
04 損所致，尚非可採。

05 (四)、又原告主張為系爭車輛支出修復費用共計180,000元（含
06 稅），其中零件費用為172,245元（含稅）、工資費用7,755
07 元（含稅），有前揭估價單及統一發票為證。而關於更新零
08 件部分之請求，應以扣除按汽車使用年限計算折舊後之費用
09 為限。參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6款規定，固
10 定資產提列折舊採用定率遞減法者，以1年為計算單位，其
11 使用期間未滿1年者，按實際使用之月數相當於全年之比例
12 計算之，不滿1月者，以月計。而系爭車輛係於106年8月出
13 廠，有該車之行車執照可稽，其自出廠至本件事故發生日即
14 106年12月26日止之使用年數為5月，依行政院公佈之固定資
15 產耐用年數表及固定資產折舊率表，自小客車耐用年數為5
16 年，依定率遞減法每年應折舊千分之369，則系爭車輛之修
17 復費用，其中零件費用部分扣除零件折舊金額後為145,762
18 元【 $(172,245 - (172,245 \times 0.369 \times 5/12))$ ，元以下四捨五
19 入】，加上工資7,755元，共計153,517元（ $145,762 + 7,755$ ），
20 故原告請求系爭車輛所支出之修復費用以153,517元為
21 必要，逾此範圍之主張，尚非可取。

22 五、綜上所述，原告本於系爭租約及連帶保證之法律關係，訴請
23 被告連帶給付153,517元及自起訴狀繕本送達翌日即自107年
24 3月20日起至清償日止，按年利率5%計算之利息，洵屬正
25 當，應予准許，逾此範圍之請求，為無理由，應予駁回。

26 六、兩造其餘攻擊及舉證方法經審酌核與本件判決結果無影響，
27 爰不一一論述，併予敘明。

28 七、本件原告勝訴部分係就民事訴訟法第427條訴訟適用簡易程
29 序所為被告敗訴之判決，依同法第389條第1項第3款規定，
30 應依職權宣告假執行。並依同法第392條第2項規定，依職權
31 宣告被告如預供擔保後，得免為假執行。

八、訴訟費用負擔之依據：依民事訴訟法第79條、第85條第2項規定。本件訴訟費用額，依後附計算書確定如主文所示金額。

中華民國 109 年 6 月 22 日
臺灣臺北地方法院臺北簡易庭
法官 李宜娟

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內向本庭（臺北市○○○路○段000巷0號）提出上訴狀。（須按他造當事人之人數附繕本）。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中華民國 109 年 6 月 22 日
書記官 官逸嫻

計 算 書

項 目	金 額（新臺幣）	備 註
第一審裁判費	1,880元	
第一審鑑定費	80,000元	
合 計	81,880元	

訴訟費用由被告負擔69,833元（ $153,517/180,000 \times 81,880$ ，元以下四捨五入）、原告負擔12,047元（ $81,880 - 69,833$ ）。