臺灣高等法院民事判決

113年度上易字第656號

上　訴　人　王德源

被 上訴 人　邱柏源

訴訟代理人　郭德田律師

　　蔡佳融律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國113年1月23日臺灣臺北地方法院111年度訴字第5249號第一審判決提起上訴，本院於114年8月6日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原判決關於命上訴人給付超過新臺幣43萬3,190元，及其中新臺幣18萬元自民國112年7月6日起，其餘部分自民國111年9月16日起，均至清償日止，按年息5%計算之利息部分，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

其餘上訴駁回。

第一審（除確定部分外）、第二審訴訟費用由上訴人負擔34%，餘由被上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人主張：上訴人為賽車教練，伊為上訴人之學員，伊以其所有之車牌號碼000-0000號、廠牌TOYOTA SUPRA自用小客車（下稱系爭車輛），與上訴人二人組隊參與臺中麗寶國際賽車場（下稱麗寶賽車場）舉辦之「STS 超級房車全國系列賽」（下稱系爭比賽）共3天，民國111年4月29日為練習時間，同年月30日為排位賽，同年5月1日為決賽。詎上訴人於111年4月29日因操作不慎，在麗寶賽車場第一號彎自撞，致系爭車輛多處毀損（下稱系爭事故），包含前保險桿、車大燈、引擎蓋、氣囊、前下巴拉桿、方向盤等部位，必須全部換新及修繕，伊將系爭車輛送訴外人「CS車宮車業・JK RACING」（下稱車宮車業公司）維修，支出維修費新臺幣（下同）75萬2,458元。又系爭車輛在因事故修復後，仍受

有價值減損，經中華民國汽車鑑價協會（下稱汽車鑑價協會）鑑定系爭車輛之交易價值減損金額為18萬元。且因系爭車輛於維修期間無法使用，參考租用COROLLA CROSS每日租金為3,500元，伊受有系爭車輛自比賽結束日111年5月1日起至修繕完成日111年8月3日止，共計95天無法使用之損失共33萬2,500元。爰依民法第184條第1項前段規定，求為命：上訴人應給付伊126萬4,958元，及其中108萬4,958元自起訴暨聲請調查證據狀繕本送達翌日起，其餘18萬元自擴張聲明狀繕本送達翌日起，均至清償日止，按年息5%計算利息之判決，並陳明願供擔保請准宣告假執行（未繫屬本院部分不予贅述）。

二、上訴人則以：111年4月29日當日原車主即車宮車業公司負責人林懋紘（Jimmy）交付系爭車輛予被上訴人後，伊在練習時間先下場練習，即發現車輛煞車有問題，惟林懋紘並未改善，系爭車輛因有原前後左右4個碳纖維陶瓷碟盤有嚴重刮痕、前輪煞車來令片龜裂並過度使用、後輪使用混搭之金屬煞車來令片等煞車系統問題；左前輪胎裝反；以及原廠方向盤安全氣囊、原廠安全帶觸發感應線未移除，原廠自動斷電會導致失去動力，未裝手動斷電開關等瑕疵，致系爭事故發生，伊已盡自身專業將車輛損害降至最低，被上訴人應向原車主主張瑕疵，而非向伊求償。且被上訴人主張之修繕費用，含非必要項目、費用過高及材料部份未扣除折舊。而汽車鑑價協會鑑定交易價值減損金額未考量系爭車輛僅係輕微受損，並無減損。另被上訴人尚有其他代步車輛，並無使用屬於比賽車輛之系爭車輛之必要，被上訴人請求95日修繕期間之日租金過高等語，資為抗辯。

三、原審為被上訴人部分勝訴判決，即判命上訴人應給付被上訴人126萬4,958元，及自111年9月16日起至清償日止，按年息5%計算之利息，並駁回被上訴人其餘之訴及假執行之聲請。上訴人不服，就其敗訴部分全部提起上訴。上訴聲明：㈠原判決不利於上訴人之部分廢棄。㈡上開廢棄部分，被上

訴人於第一審之訴及假執行之聲請均駁回。被上訴人答辯聲明：上訴駁回（被上訴人敗訴部分，未據上訴，業已確定）。

四、兩造不爭執事項（本院卷第85頁）：

㈠上訴人推薦被上訴人向車宮車業公司負責人林懋紘購買系爭車輛（原審卷三第87頁），被上訴人以280萬元購買成交後，由上訴人擔任教練，帶領身為學員之被上訴人，參加系爭比賽於111年4月29日至同年5月1日之賽程。系爭比賽之賽制係由2位車手駕駛同一車輛，兩造組成一隊並駕駛系爭車輛參賽。賽程時間共3天，111年4月29日為練習時間，同年月30日為排位賽，同年5月1日為決賽。

㈡111年4月29日，林懋紘於系爭比賽之比賽場地即麗寶賽車場交付系爭車輛予被上訴人。上訴人駕駛系爭車輛，於第一號彎自撞，致系爭車輛多處毀損。

㈢系爭事故發生後，系爭車輛經過搶修，兩造即駕駛系爭車輛繼續參加111年4月30日之排位賽及同年5月1日之決賽。

五、被上訴人主張上訴人因操作不慎而自撞導致系爭車輛毀損，依民法第184條第1項前段規定，請求賠償維修費75萬2,458元、使用收益損失33萬2,500元及交易價值減損18萬元等，為上訴人所否認，並以前詞置辯。茲就兩造之爭點及本院之判斷，詳述如下：

㈠被上訴人依民法第184條第1項前段規定，請求上訴人就系爭車輛之毀損負侵權行為損害賠償責任，為有理由：

1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任，民法第184條第1項前段定有明文。

2.上訴人於111年4月29日在麗寶賽車場駕駛被上訴人所有之系爭車輛，於第一號彎自撞，致系爭車輛多處毀損等情，為兩造所不爭執，並有系爭車輛車損照片、拖吊影片截圖、事故現場照片、系爭車輛參賽照片在卷可稽（原審卷一第27至57頁、卷二第231至243、247至261頁）。參照事故現場照片，可見地上煞車痕跡甚長（原審卷二第231至235頁），足見上

訴人於駕駛系爭車輛當下，為免事故發生，曾重踩煞車，且煞車仍有做動而於賽道場上留下長煞車痕，上訴人稱系爭車輛煞車系統鎖死云云，顯與事實不符。

3.被上訴人主張系爭事故之發生係因上訴人操作不慎所致，為上訴人否認，並辯稱系爭車輛因有原前後左右4個碳纖維陶瓷碟盤有嚴重刮痕、前輪煞車來令片龜裂並過度使用、後輪使用混搭之金屬煞車來令片等煞車系統問題；左前輪胎裝反；以及原廠方向盤安全氣囊、原廠安全帶觸發感應線未移除，原廠自動斷電會導致失去動力，未裝手動斷電開關等瑕疵，致生系爭事故云云，並提出系爭車輛之輪胎碟盤及拆下之來令片照片為佐（原審卷一第155至163、169至175頁）。經查：

⑴系爭車輛係由上訴人推薦被上訴人向車宮車業公司之負責人林懋紘購買，此為兩造所不爭執（不爭執事項㈠），並有上訴人提出之系爭車輛販售廣告可佐（原審卷一第145至149頁），系爭車輛原先即係改裝作為比賽用車。證人林懋紘於原審結證稱：系爭車輛的煞車碟盤是碳纖維陶瓷煞車碟盤，PAGID來令片官網沒有寫不可以用在陶瓷煞車上，但是伊都是這樣使用，國外也是這樣使用，這整套是伊的產品，伊自己決定要如何搭配，系爭車輛的原廠是鐵盤煞車，陶瓷煞車是伊自己改的，整台車都是改裝車；系爭事故發生後的搶修，有更換舊的來令片，原審卷二第71至75頁照片所示舊的來令片，上面龜裂是梅花紋，尚屬正常，算是很輕微的損壞，也有變質、左右前輪煞車來令片厚度不一致、有掉下來令片的粉塊及粉塵附著在鋁圈上的情形，但都是屬於正常賽車高溫後的狀況，當時有將此舊品更換掉，因為隔天還要比賽，這個來令片比較薄了；本件事故後，系爭車輛的左後輪、左前輪、右後輪均無碳纖維陶瓷煞車碟盤受損的情形，長碳纖維的碟盤本來就長的不一樣，原審卷二第57至65頁照片所示的情形是正常的，沒有受損，搶修時沒有更換碟盤，碟盤在系爭事故後有繼續比賽，有開完1個小時，車主現在

也還在使用；原審卷二第77頁照片所示的輪胎是沒有任何胎紋的光頭胎，因為是舊品，伊依照輪胎的深度去做調整，比較厚的放在內側，因為內側摩擦比較大，輪胎不會標示前輪、後輪，只會標示內、外，因為有方向性；賽事規定要有斷電開關，伊有裝斷電開關，但是伊沒有接上保險絲系統，如果是接到車上的保險絲系統，是要手動強制斷電，系爭車輛撞到當下也有斷電，這是系爭車輛本來就有的安全措施，是電腦控制的，此與系爭事故發生無關；原證4（原審卷一第61至65頁）所示之單據，是針對事故回來的完善修護，有修安全氣囊、保險桿、大燈、車輛外觀等，沒有修煞車系統，也沒有更換來令片或輪胎等語（原審卷三第139至142頁）。已就系爭車輛之改裝及現況並非事故發生之原因為證述。

⑵上訴人聲請向系爭比賽之協辦及認證單位即中華賽車會，就系爭車輛是否有通過車輛安全規範之車檢、有無就加裝SRS安全氣囊及氣囊相關裝置、手動斷電開關、滅火器開關、自動斷電設備、後拖車環、輪胎等做檢測，以及上開項目是否會增加賽車發生事故之危險，或於發生撞車事故時有何影響等項查詢，經中華賽車會114年3月26日（114）華賽字第23號函復：系爭車輛於賽前已通過車檢無誤。依該賽事之安全規範毋須檢查其SRS安全氣囊及氣囊相關裝置，其他各項均順利通過安檢，可以下場比賽無誤。有關安全氣囊部分，原則上經過改裝的比賽車輛，氣囊均會被拆除，避免在比賽中氣囊意外彈出影響車手的視線和反應而增加事故之發生和帶來的危險，但對於較接近原廠車輛的賽事，有時會允許保留安全氣囊，會在技術規則中明述。而函中所提出之其他各項對賽車安全都有一定的幫助，未符合賽會驗車要求之標準可能會被裁判取消其下場比賽之資格等詞，並檢附2025 STS超級房車全國系列賽車輛檢驗單供參（本院卷第357、359頁）。上訴人亦自承系爭車輛在下場前就必須完成驗車，是林懋紘負責驗車，因為是掛他的車隊等語（本院卷第380

頁）。足認系爭車輛於上訴人下場自由練習前，業經中華賽車會驗車合格，關於輪胎或內外部斷電開關及標示等項目（本院卷第359頁），均經過檢查合格，加裝安全氣囊亦允許保留，系爭車輛原改裝或配置並非系爭事故發生之原因。

⑶參照上訴人111年8月22日存證信函所載（原審卷一第189至197頁），系爭車輛是由上訴人在麗寶賽車場先跑3圈，再交由被上訴人跑3圈，再交由上訴人跑2圈進入一號彎時發生事故。上訴人稱其在練習時已有跟車宮車業公司人員表示煞車很怪云云，然並未舉證以實其說，已難採信。且證人林懋紘於原審及本院審理時結證稱：系爭車輛原本是伊的比賽車，上訴人介紹被上訴人來買，車子測試均係伊親自測試。因為還有貸款事宜，在比賽前才將系爭車輛交給車手即上訴人，交車在麗寶賽車場，交車前有試開過，是在伊公司那邊試車；交付給上訴人時，該車輛的煞車盤、來令片狀況，都可以作為系爭比賽的比賽或練習賽使用，當時系爭車輛都在賽道，沒有上路；參加賽車比賽很花錢，是由車手和車主決定要花多少錢，系爭車輛比較特別是兩造對於該車輛不熟悉，所以在伊等三方協調後，以既有車輛的零件配備參加練習賽，練習賽後才決定要不要更換新品，因為輪胎一個就要2萬元，加上煞車等全部大概要13萬元左右。伊是車隊老闆，伊到現場時，車已經拉回維修區等語（原審院卷三第136至138、142頁、本院卷第175頁）。可知兩造均知悉系爭車輛以既有零件配備參加練習賽，且於被上訴人駕駛練習時，並未發生事故，尚能順利完成練習，而係在上訴人駕駛時發生事故，難認系爭車輛本身有上訴人所稱瑕疵致生事故之情事。

⑷上訴人雖稱系爭車輛原前後左右4個碳纖維陶瓷碟盤有嚴重刮痕、前輪煞車來令片龜裂並過度使用、後輪使用混搭之金屬煞車來令片等煞車系統問題云云，然上訴人於系爭比賽前之111年4月18日即告知被上訴人系爭車輛使用陶瓷碟盤，林懋紘告知壽命大概跑150圈就要換掉，現在剩75圈左右，可跑二場比賽等語，有當日兩造Line對話紀錄可佐（原審卷三

第71頁、本院卷第508頁），足見上訴人亦知悉系爭車輛使用之碟盤並非全新。再者，上訴人辯稱煞車碟盤與來令片混搭會導致煞車失靈云云，固然提出德國PAGID Racing臺灣總代理毅成企業有限公司（下稱毅成公司）之臉書訊息為證（原審卷三第369至373頁），然經上訴人聲請傳喚證人即毅成公司業務人員乙○○到庭結證稱：伊完全不知道系爭車輛什麼樣的配置情況下，無法對於FB或Line的訊息證據回答。煞車失靈的狀況有很多種，包含煞車系統總泵、分泵、卡鉗、碟盤、煞車的液壓系統，且伊沒有在現場，無法做判斷。（經上訴人提示原審卷一第169至173頁來令片照片）來令片經過碟盤的摩擦，會造成非常多的紋路，且經過高溫的情況下，會有某種程度的碳化，伊沒有辦法解讀上訴人所畫紅圈處的狀況是如何。厚薄也無法判斷，因為照片拍攝當中比例會失真。（經上訴人提示原審卷一第155至163頁碟盤照片），伊是來令片的代理商，關於煞車碟盤的問題，不是伊專業領域，無法回答。而混搭或怎麼樣的搭配，有可能會造成高溫碳化，但是在激烈操駕的情況下，碳化也是屬於正常的範圍，不混搭也會碳化。所以不能拿官網回答的數據套用在上開照片的來令片上。來令片跟碟盤，在賽道上是屬於消耗品，不管是鐵盤或陶盤都會正常碳化，這個需要車主自行檢視是否需要更換，碳化是正常的，且來令片的厚度需自行審視是否需要更換，碳化或磨耗，會變成粉塵揮發掉，來令片會愈來愈薄，來令片變薄會造成咬合力道降低，是否與混搭有關係伊無法回答。但伊公司是按照鐵盤就配合鐵盤來令片、陶盤就配合陶盤來令片來銷售，也是有人詢問是否混搭，伊等都會告知最好不要，但如果堅持要這樣使用方式，伊等是給予尊重等語（本院卷第428至435頁）。可知，來令片與碟盤材質並無官方規定不能混搭，混搭是否會導致煞車失靈，未可一概而論，尚須考量其他因素，並無必然之因果關係，上訴人提出之系爭車輛輪胎碟盤及拆下之來令片照片等，亦無從為有利於上訴人之認定。

⑸參以車宮車業公司針對系爭事故搶修之維修明細（原證9，原審卷二第245頁）、系爭事故於完賽後之完善維修明細（原證4，原審卷一第61至65頁），均未更換煞車碟盤，亦無移動或調整輪胎裝設位置，且系爭車輛於完成搶修後，同日之排位賽及同年5月1日之決賽，均成功完賽，此有比賽照片在卷可佐（原審卷二第247至261頁），亦為上訴人所是認，足見系爭車輛之煞車系統、來令片、輪胎等零組件之改裝與配置，均足以作為系爭比賽使用，難認有上訴人所述之瑕疵存在。上訴人前開所辯，並不可採。

4.小結，上訴人在系爭比賽之練習時間駕駛被上訴人所有之系爭車輛，違反注意義務，在賽車場之第1彎道撞向後方緩衝區右側之輪胎牆，導致系爭車輛毀損，應認系爭事故係可歸責於上訴人。則被上訴人依民法第184條第1項前段請求上訴人負侵權行為損害賠償責任，應屬有據。

㈡被上訴人請求上訴人賠償維修費75萬2,458元、使用利益33萬2,500元、交易價格貶損18萬元，有無理由？

1.按不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所減少之價額；負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀。第一項情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第196條、第213條第1項、第3項分別定有明文。又按損害賠償之目的，在於填補債權人所受之損害，故債務人所應賠償或回復者，並非原來之狀態，而係應有狀態，故應將損害事故發生後之變動狀況，如物之折舊等因素考慮在內，以定債務人應賠償或給付之數額(最高法院112年度台上字第2339號判決意旨參照)。依民法第196條規定，被害人請求賠償物被毀損所減少之價額，得以修復費用為估定之標準，但以必要者為限，例如修理材料以新品換舊品，應予折舊。被害人如能證明其物因毀損所減少之價額，超過必要之修復費用時，就其差額，仍得請求賠償（最高法院80年度台上字第2476號判決意旨、77年度第9次民事庭會議決議參照）。

2.被上訴人請求必要維修費25萬3,190元部分，為有理由，逾此範圍之請求，應予駁回：

⑴被上訴人主張系爭車輛於系爭事故後，經送車宮車業公司維修費75萬2,458元，並提出車宮車業公司維修明細（原證4）及統一發票為證（原審卷一第61至67頁）。復經證人即出具原證4之林懋紘於本院結證稱：系爭車輛大燈燈殼破裂以及左右支架已經損壞無法使用，故更換。伊報價都是因為有損壞才會報價，大燈價格8萬4,600元是TOYOTA原廠報價，事故車伊有修過幾台，所以知道價格，大燈因為龜裂會進水，無法修補。引擎蓋是碳纖維部分龜裂，支架折損，無法修復。碳纖維斷裂是可以修補，但有安全性的問題，因為作為賽車車速快，需要有更安全的指標，所以伊建議更換。安全氣囊損壞就必須要更新，安全氣囊炸開，安全氣囊控制電腦就必須要更換，否則無法正常作用，這是原廠的設計。控制電腦和安全氣囊、安全帶一樣，都是一次性的。安全氣囊爆出後，無法以塞回的方式維修，因為有炸藥，必須更新。被上訴人向伊購買系爭車輛時，SEIBON引擎蓋、下巴拉桿、前下巴、大燈貼膜、手工前下導流、前左下、前右下導流、前防護罩（南極星）都是加裝的，108年9月領車後陸續改裝，大概半年至1年的時間完成，於109年9月完成改裝，改裝部分，全部都是原廠的正品，上面有logo。原證9只是讓車子可以開完比賽，當時安全氣囊、大燈等是用膠帶貼回去，發生事故就是緊急搶修，讓車正常行駛完賽等語（本院卷第175至179頁）。可知，考量系爭車輛是賽車使用，基於安全性要求，對於損害之零件係採用更換新品之方式，而非修復方式，上訴人辯稱左右前大燈、引擎蓋或安全氣囊等無須以更換新品方式維修云云，並不可採，至於新品之折舊部分，詳如後述。

⑵上訴人又稱其與被上訴人於111年5月2日在汽車醫美確認維修項目為7項，超出部分其不負責云云，惟上訴人提出之「汽車醫美車輛翻新專門店」維修明細（原審院卷二第163

頁）僅初步記載待維修項目，並未記載零件項目、單價、工資等細項，而被上訴人所提出原證4所載各項更換之零件，均未脫「汽車醫美車輛翻新專門店」維修明細所載項目，足認被上訴人主張之維修及更換零件項目，應係將系爭車輛回復原狀之必要修復項目。

⑶上訴人辯稱車宮車業公司報價之原證4單價過高，於原審提出其向訴外人前保險桿修復及烤漆廠商蔡老闆Jimmy詢問報價之LINE對話紀錄，主張前保險桿單價過高云云。然該對話紀錄僅係訴訟外之訴外人表示意見，未經具結，證明力薄弱，且對話紀錄中，「Jimmy小蔡」稱：「大約6000但還是要看現場狀況為主喔」、「有時看照片不準，最後還是要看現場狀況為主」、上訴人稱：「可否請你告知一下，如果從照片看不出來，我把保險桿帶到你那邊實際評估的話，最高會是落到多少錢？敬請告知」，「Jimmy小蔡」回稱：「您好10000以內應該沒問題」等語（原審卷二第167至169頁），但就使用之品牌或材質為何，均無所悉，且實際上系爭車輛亦非由Jimmy維修或提出正式報價單，無從以上開LINE對話紀錄，而為有利於上訴人之認定。上訴人於本院另提出「前下巴MAXTON DESIGN」美國官網價格僅199歐元截圖為證（本院卷第209頁）。經林懋紘以新睿汽車有限公司出具函文表示：「關於下巴售價問題說明：當初售價與現今本來就會有所差異，產品距離新車上市越久市售相關產品越多當然越便宜，查詢現在的售價當然比事發時便宜，網路找最便宜不懂其意義。再加上付款後有各國稅務問題、運費問題（這屬於超長貨運通常約8000～10000台幣）、台灣進口關稅為15%、貨物稅5%加上毛利…更說明我19800元售價完全合情合理。」等語，並檢附系爭車輛撞擊時、現場搶修時照片及網路報價、111年6月詢問TOYOTA對話紀錄及零件報價單等為佐（本院卷第265至279頁），應堪採信，自難以目前官網單價認定林懋紘浮報價格。上訴人又以訴外人台灣鴻途汽車改裝之「SEIBON 引擎蓋SUPRA」價格為2萬9,800元，主張

原證4之該項目價格11萬5,000元，報價不實云云。然上訴人提出之Yahoo拍賣網頁價格（本院卷第207頁），是否為實際新品售價，並無證據證明，自難以該網頁截圖為認定依據。況被上訴人請求上訴人給付必要項目之維修費用，本不以市場最低價為限，上訴人所提之前開證據資料，難認原證4之報價不實，前開所辯，並不可採。

⑷依行政院所頒固定資產耐用年數及固定資產折舊率之規定，非運輸業用小客車之耐用年數為5年，依定率遞減法每年折舊率為千分之369，參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6款規定：固定資產提列折舊採用平均法、定率遞減法或年數合計法者，以1年為計算單位；其使用期間未滿1年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之；不滿1月者，以月計。查系爭車輛維修之SEIBON引擎蓋、下巴拉桿、前下巴、大燈貼膜、手工前下導流、前左下、前右下導流、前防護罩（南極星）等項目，係於領車後陸續於半年至1年間完成改裝，於109年9月完成改裝等情，業據證人林懋紘證述如前。參照上訴人提出車宮車業公司於108年11月9日上傳露天拍賣網站之照片（本院卷第311頁），顯示其中「SEIBON引擎蓋、前下巴、下巴拉桿、手工前下導流」等項目（下合稱引擎蓋等4項），至遲於108年11月9日已完成改裝，迄系爭事故發生之111年4月29日，引擎蓋等4項已使用2年6月，其餘改裝項目已使用1年7月，則就上開改裝項目之材料價格部分（不含工資），應扣除折舊。依原證4所載（原審卷一第61至65頁），引擎蓋等4項之材料價格合計15萬8,400元（11萬5,000元＋1萬9,800元＋3,600元＋2萬元），扣除折舊後之金額為5萬1,432元（詳如附表一所示），其餘「大燈貼膜、前左下、前右下導流、前防護罩（南極星）」（下合稱大燈貼膜等4項）等改裝項目之材料價格合計3萬1,768元（3,000元＋5,984元＋5,984元＋1萬6,800元），扣除折舊後之金額為1萬5,731元（詳如附表二所示），其餘未改裝項目之零件費用合計48萬6,679元（67萬6,847元－15萬8,400元－3萬1,

768元），以系爭車輛行照所載出廠年月108年6月計算（原審卷一第25頁），已使用2年10月，扣除折舊後之金額為13萬4,190元（詳如附表三所示），以上合計零件費用為20萬1,353元（5萬1,432元＋1萬5,731元＋13萬4,190元），再加計工資合計3萬9,780元，總計修復費用為24萬1,133元，含稅價為25萬3,190元（元以下四捨五入），則系爭車輛之必要維修費為25萬3,190元。被上訴人雖援引本院另案109年度上易字第867號判決理由主張於計算年數尚少之資產採定率遞減法計算，折舊額較平均法計算為高，有失公平云云。然上開判決事實為機車自出廠日及發照日後分別經過11月及23日即遭事故受損，期間甚短，而採平均法提列折舊；與本件系爭車輛受損部分除大燈貼膜等4項外，其餘大多數項目已使用逾2年6月以上，超過使用年限5年之半數，案例事實本不相同，實務上亦有許多案例係採定率遞減法提列折舊，故被上訴人援引上開另案主張本件應適用平均法計算，尚難採之。被上訴人請求維修費25萬3,190元部分，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，無從准許。

3.被上訴人請求使用利益33萬2,500元，不予准許：

被上訴人請求就系爭車輛自111年5月1日起至111年8月3日修復交車止，計95日之租車代步費用33萬2,500元云云。然查，系爭車輛為專供比賽用車，係至系爭比賽日交車，則在系爭比賽前，本非被上訴人之代步工具，且證人林懋紘亦於本院結證稱：在維修系爭車輛期間，並無提供代步車等語（本院卷第180頁），亦徵被上訴人並無另行租車支出代步費用之必要。原審於言詞辯論終結後之113年1月22日自行列印iRent網頁資料(原審卷三第443頁)，認定被上訴人得請求每日租金3,500元之使用利益，自非可採。被上訴人此部分請求上訴人給付33萬2,500元，不予准許。

4.被上訴人請求交易價格貶損18萬元，應予准許：

按物被毀損時，被害人除得請求修補或賠償修復費用，以填補技術性貶值之損失而回復物之物理性原狀外，就其物因毀

損所減少之交易價值，亦得請求賠償，以填補交易性貶值之損失而回復物之價值性原狀（最高法院101年度台上字第88號判決要旨參照）。汽車經撞擊後，雖經修復，仍可能會導致交易價格減少之損失，為一般社會經驗所認知之情事。被上訴人請求賠償系爭車輛修復後車價貶損之賠償，經原審提供系爭車輛行照、原證4、原證9、車損照片等（原審卷三第173頁），囑託汽車鑑價協會對於系爭車輛交易價格貶損數額進行鑑定，該協會併依車體結構碰撞部位鑑定價格折損表，及權威車訊雜誌111年4月版所示車價資料，函復略以：108年6月出廠TOYOTA SUPRA排氣量2998cc自用小客車，在車況正常保養情形良好下，於111年4月間市場交易價格為180萬元，則系爭車輛於111年4月間發生事故，依提供照片資料判別，該車修護完成後應減損當時車價10%，即折價18萬元等語（原審卷三第183至193頁）。則被上訴人依上開鑑定結果請求上訴人賠償系爭車輛因系爭事故毀損所減少之交易價額18萬元，自屬有據。上訴人辯稱保險桿輕微凹陷，引擎蓋僅需表面環氧樹脂刮痕處理，無須更換，減損車價為0%云云，並不可採。

5.小結，被上訴人得請求之金額為43萬3,190元（維修費25萬3,190元＋交易價格貶損18萬元）。

㈢被上訴人於原審請求就交易價格貶損18萬元部分之法定遲延利息起算日是自112年7月4日民事擴張聲明狀繕本送達翌日起算（原審卷三第201、257頁），原判決就此部分之起算日逕以民事起訴暨聲請調查證據狀繕本送達翌日即111年9月16日起算，顯為訴外裁判，所逾被上訴人請求部分，自應併予廢棄。

六、綜上所述，被上訴人依民法第184條第1項前段規定，請求上訴人給付43萬3,190元，及其中18萬元自民事擴張聲明狀繕本送達翌日即112年7月6日起（原審卷三第207頁），其餘部分自111年9月16日起，均至清償日止，按年息5%計算之利息，洵屬有據，應予准許；逾此部分之請求，為無理由，應

予駁回。從而原審就超過上開應予准許部分，為上訴人敗訴之判決，自有未洽，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第二項所示。至於上開應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，並為准、免假執行之宣告，並無不合。上訴人仍執陳詞，指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第1項、第79條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　114　　年　　8　　月　　27　　日

民事第二庭

審判長法　官　紀文惠

法　官　王育珍

法　官　楊珮瑛

正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　114　　年　　8　　月　　27　　日

書記官　鄭靜如

附表一：引擎蓋等4項零件扣除折舊後之維修費

折舊時間	金額（元）
第1年折舊值	158,400×0.369=58,450
第1年折舊後價值	158,400-58,450=99,950
第2年折舊值	99,950×0.369=36,882
第2年折舊後價值	99,950-36,882=63,068
第3年折舊值	63,068×0.369×(6/12)=11,636

第3年折舊後價值　　63,068-11,636=51,432

附表二：大燈貼膜等4項零件扣除折舊後之維修費

折舊時間	金額（元）
第1年折舊值	31,768×0.369=11,722
第1年折舊後價值	31,768-11,722=20,046
第2年折舊值	20,046×0.369×(7/12)=4,315
第2年折舊後價值	20,046-4,315=15,731

附表三：未改裝項目之零件扣除折舊後之維修費

折舊時間	金額（元）
第1年折舊值	486,679×0.369=179,585
第1年折舊後價值	486,679-179,585=307,094
第2年折舊值	307,094×0.369=113,318
第2年折舊後價值	307,094-113,318=193,776
第3年折舊值	193,776×0.369×(10/12)=59,586
第3年折舊後價值	193,776-59,586=134,190