

臺灣彰化地方法院民事判決

115年度簡上字第34號

上訴人 林侑權

東亞運輸倉儲股份有限公司

法定代理人 歐聲源

共 同

訴訟代理人 李頤寬

被上訴人 粘建民

訴訟代理人 洪秀滿

上列當事人間請求損害賠償（交通）事件，上訴人對於民國114年12月22日本院彰化簡易庭114年度彰簡字第71號第一審判決提起上訴，本院於民國115年5月19日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人主張：

(一)上訴人林侑權為上訴人東亞運輸倉儲股份有限公司（下稱東亞公司）之受僱人。上訴人林侑權為執行上訴人東亞公司所交付之工作，於民國113年7月19日凌晨3時17分許，駕駛車牌號碼000-00號營業貨櫃曳引車（下稱聯結車），沿國道1號高速公路之輔助車道由南往北方向行駛，於經彰化縣○○鎮○○道0號高速公路北向194.9公里處時，疏未注意車前狀況及與前車保持安全距離，即貿然往前行駛，適前方有被上訴人駕駛訴外人中聯交通事業有限公司（下稱中聯公司）所有且屬於計程車之車牌號碼000-0000號營業小客車（下稱系爭客車），同沿國道1號高速公路之輔助車道由南往北方向行駛，上訴人林侑權所駕駛之聯結車因而從後追撞被上訴人所駕駛之系爭客車，導致系爭客車受損（下稱系爭事故）。

01 嗣中聯公司將其對上訴人之系爭客車損害賠償請求權讓與給
02 被上訴人，故被上訴人依民法第184條第1項前段、第188條
03 第1項前段、第191條之2前段、第216條之規定，請求上訴人
04 連帶賠償系爭客車維修費新臺幣（下同）14萬元、營業損害
05 5萬5,087元（即：1,777元×113年7月19日至113年8月19日等
06 合計31日=5萬5,087元）等共計19萬5,087元等語。並聲
07 明：(一)上訴人應連帶給付被上訴人19萬5,087元，及自起訴
08 狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之
09 利息(二)願供擔保，請准宣告假執行等情。

10 二、上訴人則以：

11 (一)就系爭客車維修費部分，爭執估價單之形式上真正，亦質疑
12 維修費用14萬元之真實性。且上訴人東亞公司之員工余中平
13 並未獲上訴人授權處理系爭客車損害賠償事宜，零件費用應
14 再扣除折舊。

15 (二)就營業損失部分，爭執被上訴人提出每日收支統計表之形式
16 上真正，又系爭客車於113年7月19日至113年8月13日等共計
17 25日修繕期間，應再扣除休息日4日，所以僅得以21日作為
18 營業損害之計算天數。另營業損失應以營業收入扣除營業成
19 本後之營業淨利計算，所以依該統計表之記載與112年度營
20 利事業各業所得額暨同業利潤標準「計程車客運」之營業淨
21 利率百分之8計算後，被上訴人於112年7月至113年6月之營
22 業收入既為101萬9,730元，則被上訴人之每日營業淨利應僅
23 為227元（即：101萬9,730元÷12個月÷30日×8%=227元）。

24 原審扣除節省費用每日677元之部分，並未提出計算方式。

25 (三)就肇責部分，被上訴人於系爭事故發生時係以低於最低速限
26 時速60公里之速度慢速駕駛系爭客車，且當時系爭客車前方
27 及左右復無其他車輛行駛，則被上訴人慢速駕駛，形同於國
28 道設置路障，製造用路人安全之風險，且交通部公路局臺中
29 區監理所彰化縣區車輛行車事故鑑定會（下稱行車事故鑑定
30 會）及交通部公路局車輛行車事故鑑定覆議會（下稱行車事
31 故鑑定覆議會）亦均認被上訴人以低於最低速限之速度駕駛

01 系爭客車亦為肇事因素，足證被上訴人就系爭事故之發生與
02 有過失，故應減輕上訴人之損害賠償金額等語。

03 三、原審判命上訴人應連帶給付被上訴人16萬7,500元，及法定
04 遲延利息，並就被上訴人勝訴部分，依兩造聲請分別定擔保
05 金宣告准、免假執行，暨駁回上訴人其餘之訴及假執行之聲
06 請。上訴人就其敗訴部分提起一部上訴，上訴聲明：(一)原判
07 決不利於上訴人之部分廢棄。(二)上廢棄部分，駁回被上訴人
08 第一審之訴及假執行之聲請。被上訴人答辯聲明則為：上訴
09 駁回。

10 四、兩造經本院整理及簡化爭點，結果如下（見簡上卷第115至1
11 16頁，本院依判決格式調整文字）：

12 (一)兩造不爭執事項：

13 1. 上訴人林侑權為上訴人東亞公司之受僱人，因為執行上訴人
14 東亞公司所交付之工作，於113年7月19日凌晨3時17分許駕
15 駛聯結車，沿國道1號高速公路由南往北方向行駛，於行經
16 彰化縣○○鎮○○道0號高速公路194.9公里處北側向輔助車
17 道時，疏未注意車前狀況及與前車未保持安全距離，即往前
18 行駛，適前方有被上訴人駕駛屬於中聯公司所有之系爭客
19 車，同沿國道1號高速公路由南往北方向行駛，上訴人林侑
20 權所駕駛之聯結車因而從後撞擊被上訴人所駕駛之系爭客
21 車，導致系爭客車受損；嗣中聯公司將對上訴人之系爭客車
22 損害賠償請求權讓與給被上訴人。

23 2. 被上訴人於系爭事故發生前駕駛系爭客車作為計程車謀生使
24 用。

25 3. 被上訴人於系爭事故發生時，駕駛系爭客車之行車速度經推
26 算約為時速42公里，已低於國道1號高速公路194.9公里處之
27 最低速限時速60公里。

28 4. 對原審卷一第41、43錄音對話譯文形式上真正不爭執。

29 (二)爭點部分：

30 1. 被上訴人請求上訴人連帶賠償系爭客車維修費14萬元是否真
31 實？是否需再折舊？

01 2. 被上訴人得請求上訴人連帶賠償之營業損失數額為何？

02 3. 被上訴人以低於國道1號高速公路194.9公里處之最低速限時
03 速60公里的推算時速42公里行駛，就系爭事故是否與有過
04 失？若有，則兩造之過失比例為何？

05 五、本院之判斷：

06 (一)上開兩造不爭執事項，既為兩造所不爭執，且有臺中市計程
07 車客運業駕駛人自備車輛參與經營契約書、行車執照、債權
08 請求權讓與同意書、國道公路警察局道路交通事故當事人登
09 記聯單、國道公路警察局道路交通事故初步分析研判表、道
10 路交通事故現場圖、對話譯文、LINE對話記錄、內政部警政
11 署國道公路警察局第三公路警察大隊113年10月18日國道警
12 三交字第1130015293號函及所檢附之道路交通事故調查卷
13 宗、系爭客車受損之彩色照片、行車事故鑑定會鑑定意見
14 書、覆議意見書等件影本及原審判決附卷可查（見原審卷一
15 第23至34、41至47、89至108、201至211、223至243、331至
16 333頁，原審卷二第25至26頁），堪信屬實。

17 (二)被上訴人得請求上訴人連帶賠償系爭客車維修費14萬元，且
18 無須再折舊：

19 1. 上訴人雖主張：余中平於系爭事故發生後雖有去查看系爭客
20 車修理情形，但並未經其等授權去處理責任認定及損害賠償
21 金額等語（見原審卷一第151頁，卷二第70頁，簡上卷第
22 頁）。然上訴人已陳稱：系爭事故發生後都是上訴人東亞公
23 司之運輸部經理余中平代表其等與被上訴人接洽等語（見簡
24 上卷二第70頁），證人即熱線汽車修配廠負責人柯金忠亦到
25 庭證稱：維修金額是跟余中平談好的，當初認為余中平代表
26 上訴人東亞公司，因為余中平說便宜一點，伊就說14萬元包
27 修。後來縱使有追加工項，也沒有多收錢，只是在估價單上
28 詳細記載，16萬6,000元之估價單開立時還未拆開系爭客
29 車，14萬元是拆開後才開立，16萬6,000元議價到14萬元包
30 修，是跟余中平議價的等語（見原審卷二第80至85頁）。則
31 余中平顯係代理上訴人與熱線汽車修配廠及被上訴人處理系

01 爭客車之損害賠償事宜。再者，由被上訴人之代理人洪秀滿
02 與余中平間之對話內容觀之：「余中平：對，這部分公司說
03 就是以14萬這個價位包修，等肇責出來大家才來談」、「余
04 中平：我也有跟公司法務說14萬包修，已經是最底價了，後
05 面看初判表肇責出來，再處理，這樣你聽懂嗎？」、「余中
06 平：現在就是以14萬包修，你叫老闆趕快修理」（見原審卷
07 一第41頁），余中平顯有經上訴人林侑權之僱用人即上訴人
08 東亞公司之授權，為上訴人與被上訴人之代理人洪秀滿洽談
09 關於系爭客車維修費之損害賠償金額與將來須依肇責比例計
10 算分擔等內容，堪認余中平確為上訴人之有權代理人，上訴
11 人上開所辯，不足採信，亦有違誠信原則。

12 2. 系爭客車於系爭事故中受損，經送往熱線汽車修配廠估價
13 後，維修費即如原審卷一第251、253頁估價單所示之16萬6,
14 000元，嗣余中平與該修配廠議價為以14萬元包修，被上訴
15 人經該修配廠告知後乃同意之，該修配廠遂以維修費14萬元
16 包修之方式修繕完成，並自被上訴人收受維修費14萬元，該
17 估價單是證人即該修配廠負責人柯金忠所開立等節，業經證
18 人即該修配廠負責人柯金忠證述明確（見原審卷二第80至85
19 頁），並有該估價單、統一發票、名片、余中平與柯金忠間
20 之LINE紀錄、被上訴人之代理人洪秀滿與余中平間之對話內
21 容存卷可憑（見原審卷一第41、43、249至253、291至301、
22 369頁）。且由上開LINE紀錄、對話內容觀之（見原審卷一
23 第41、43、291至301頁），身為上訴人東亞公司運輸部經理
24 之余中平於113年7月23日見柯金忠所傳送之該估價單後，既
25 未就該估價單表示異議，更於113年7月29日對被上訴人表示
26 「這部分公司說就是以14萬這個價位包修」、「現在就是以
27 14萬包修，你叫老闆趕快修理」，足認該估價單上之維修費
28 16萬元確為系爭客車於系爭事故中受撞所致之損害。故被上
29 訴人僅請求上訴人賠償上訴人所同意之包修金額14萬元，核
30 屬有據。

31 3. 上訴人雖主張熱線汽車修配廠前後提供之估價單有金額之落

01 差、發票章位置不同、有手寫註記等情形，故質疑其形式真
02 正云云。惟查，綜上各節，已可查知本件係由熱線汽車修配
03 廠於修繕前估價修繕費用16萬6,000元，嗣後再經余中平議
04 價、經兩造同意以14萬元包修，其後始又開立14萬元之估價
05 單、註記兩造合意商談之情形，上訴人反以兩份估價單之差
06 異及其上之註記質疑修繕費用及估價單之真實性，顯無可
07 採。

08 4. 上訴人另主張維修費中之零件費用應扣除折舊云云。惟觀被
09 上訴人之代理人洪秀滿與余中平間之對話內容：洪秀滿：

10 「余先生，現在跟修車廠談就是以中古零件14萬修理，這樣
11 你沒意見，是嗎？」余中平：「對，以14萬是包修，然後我
12 們公司就是看肇事責任，大家在談。」洪秀滿：「是，當
13 然，現在就是以14萬包修，等初判表出來看肇事比例。在這
14 裡要特別說的是初判表肇責出來就是以14萬談，沒有中古折
15 舊問題，因為修車廠已經是拿中古零件來修，車廠老闆說，
16 我們雙方要談好，不要修了又有問題。」余中平：「對，這
17 部分公司說就是以14萬這個價位包修，等肇責出來大家才來
18 談，妳聽懂？」；洪秀滿：「現在我們強調的是，車以14萬
19 包修，修車老闆已經跟你說是拿中古零件來修理，到時你不
20 能再談折舊問題，修車老闆說，我們雙方要再確認一下」余
21 中平：「我有跟車廠談，說14萬包修，盡量找便宜來替換，
22 但是這部分要你們同意，不然到時修好，你們有意見，就不
23 好，我這樣說你聽懂意思嗎？」洪秀滿：「我知道」，余中
24 平：「我也有跟公司法務說14萬包修，已經是最底價了，後
25 面看初判表肇責出來再處理，這樣你聽懂嗎？」洪秀滿：

26 「我聽懂，修車老闆也說14萬包修已經是最底價了，找便宜
27 中古零件來替換、恢復原狀，我們也只能接受，一直拖也不
28 辦法。」余中平：「對，現在就是肇責出來，再處理，你聽
29 懂嗎？」余中平：「我先跟你說，我有跟修車廠說，車修
30 好，14萬由你們先付，等初判表肇責出來，大家再來談該出
31 的肇責比例。」等節（見原審卷一第41、43頁）。洪秀滿已

01 一再向余中平確認「沒有中古折舊問題，因為修車廠已經是
02 拿中古零件來修」、「修車老闆已經跟你說是拿中古零件來
03 修理，到時你不能再談折舊問題」，余中平亦表示：「對，
04 這部分公司說就是以14萬這個價位包修，等肇責出來大家才
05 來談」、「我有跟車廠談，說14萬包修，盡量找便宜來替
06 換，但是這部分要你們同意」，兩造顯已就系爭客車以便
07 宜、中古零件修繕，並以14萬元包修，嗣後就此金額不再計
08 算折舊，僅待初步研判表肇責出來時兩造再談如何依肇責比
09 例分擔等節達成合意，上訴人於訴訟中再主張14萬元應再計
10 算折舊，實與兩造之明確合意相違，亦毫無誠信可言。

11 (三)被上訴人得請求上訴人連帶賠償之營業損失數額為2萬7,500
12 元：

- 13 1. 系爭客車於113年7月19日至熱線汽車修配廠估價、修繕，於
14 113年8月13日完工及交付給被上訴人之情，有該修配廠113
15 年11月20日函在卷可證（見原審卷一第191、193、197、199
16 頁），是被上訴人有共計25日修繕期間無法利用屬計程車之
17 系爭客車搭載乘客賺取報酬而受有損害，自得請求上訴人賠
18 償共計25日修繕期間無法以屬計程車之系爭客車工作的營業
19 損害。
- 20 2. 依臺中市計程車客運商業同業公會證明書所載（見原審卷一
21 第51頁），目前營業計程車每日營業總收入為1,777元，然
22 系爭客車於共計25日修繕期間亦因未載客營運而無油資之支
23 出，並節省通行費、保養費、停車費、清潔費、輪胎耗損及
24 其他雜費等必要營業費用，故本院依民事訴訟法第222條第2
25 項之規定，認每日營業收入1,777元應再扣除每日必要營業
26 成本與費用（含：油費、通行費、清潔費、保養費及其他雜
27 費等）677元為合理，而餘每日營業淨利1,100元。故以每日
28 營業淨利1,100元、不能工作之修繕期間共計25日計算後，
29 被上訴人於共計25日修繕期間之營業損害應為2萬7,500元
30 （即：1,100元×25日＝2萬7,500元）。因此，被上訴人得請
31 求上訴人賠償營業損害為2萬7,500元。

01 3. 上訴人雖主張：系爭客車於25日修繕期間應再扣除休息日4
02 日，且應依112年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準
03 「計程車客運」之營業淨利率百分之8計算所失之營業淨
04 利，才均得作為計算營業損害之基礎等語（見原審卷二第10
05 5、107、111頁），並提出計程車營運狀況調查報告為證
06 （見原審卷一第319至324頁）。然屬自營業之計程車駕駛人
07 全年無休者所在多有，且其之營運狀況亦大都是每日利用等
08 待乘客叫車之空檔休息，而非固定於某幾日專門休息而不駕
09 駛計程車營業，故屬自營業之被上訴人主張其於系爭客車修
10 繕之25日中均未休息，與常情無違。又上開同業利潤標準是
11 企業在年度申報營利事業所得稅時，因對營利事業所得稅結
12 算申報案件未提示有關各種證明所得額之帳簿文據，稽徵機
13 關乃可依所得稅法第83條之規定，經就查得之營業收入按同
14 業利潤標準核定其課稅所得額。故上開同業利潤標準僅為概
15 括估算，且是以企業整體營運為計算標的，並無法完全呈現
16 被上訴人駕駛系爭客車營業之實際營運狀況，且上訴人亦未
17 提出具體事證證明被上訴人確有因系爭事故同節省高達百分
18 之92之營業成本、營業費用與稅額而致有民法第216條之1損
19 益相抵規定之適用，故本院認尚難將上開同業利潤標準套用
20 計算在被上訴人之所失營業利益上。上訴人上開所辯，並非
21 可採。

22 (四)被上訴人以低於國道1號高速公路194.9公里處之最低速限時
23 速60公里之推算時速42公里行駛，就系爭事故並無與有過
24 失：

25 1. 按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償
26 金額，或免除之，民法第217條第1項定有明文。所謂損害發
27 生或擴大，被害人與有過失者，是指被害人苟能盡善良管理
28 人之注意，即得避免其損害之發生或擴大，乃竟不注意，致
29 有損害發生或擴大之情形而言（最高法院70年度台上字第37
30 5號判決意旨參照）。而善良管理人之注意義務，乃指有一
31 般具有相當知識經驗且勤勉負責之人，在相同之情況下是否

01 能預見並避免或防止損害結果之發生為準（最高法院100年
02 度台上字第328號判決意旨參照）。又所謂被害人與有過
03 失，須被害人之行為助成損害之發生或擴大，就結果之發生
04 為共同原因之一，行為與結果有相當因果關係，始足當之。
05 倘被害人之行為與結果之發生並無相當因果關係，尚不能僅
06 以其有過失，即認有過失相抵原則之適用（最高法院104年
07 度台上字第1254號判決意旨參照）。而所謂相當因果關係乃
08 由「條件關係」及「相當性」所構成，必先肯定「條件關
09 係」後，再判斷該條件之「相當性」，始得謂有相當因果關
10 係。又條件關係，是指「無此行為，必不生此種損害」，而
11 「相當性」之審認，必以行為人之行為所造成之客觀存在事
12 實，為觀察之基礎，並就此客觀存在事實，依吾人智識經驗
13 判斷，通常均有發生同樣損害結果之可能者，始足稱之（最
14 高法院101年度台上字第443號判決意旨參照）。

15 2. 兩造雖不爭執被上訴人於系爭事故發生時駕駛系爭客車之行
16 車速度經推算約為時速42公里，已低於國道1號高速公路19
17 4.9公里處之最低速限時速60公里（見簡上卷第116頁）。且
18 行車事故鑑定會、行車事故鑑定覆議會鑑定結果均認被上訴
19 人在前方無車流之情況下以低於最低速限之行車速度駕駛系
20 爭客車，已影響行車安全，為肇事次因，有該鑑定會之鑑定
21 意見書、該覆議會之覆議意見書在卷可參（見原審卷一第33
22 1至333頁，原審卷二第25至26頁），惟查：

23 (1) 系爭事故係被上訴人駕駛系爭客車時遭同一車道、由上訴
24 人林侑權所駕駛之聯結車從後追撞，且二車均未有變換車
25 道或緊急煞車之情形，可見處於前方之被上訴人根本無從
26 預見其會遭上訴人林侑權從後撞擊，亦無從即時採取任何
27 防免措施，故尚難遽認被上訴人就系爭事故之發生已違反
28 善良管理人之注意義務而具與有過失。

29 (2) 且查，後車本有注意車前狀況之義務，而高速公路上原本
30 車流順暢，惟某路段前車因車流狀況而慢速行駛之情形亦
31 所在多有。系爭客車於行駛間正常開啟車燈，且為上訴人

01 林侑權所駕駛之聯結車明顯可見，有聯結車之行車記錄器
02 截圖照片在卷可佐，並為兩造所不爭執（見原審卷一第15
03 9、161頁，簡上卷第136頁）。則於系爭事故發生前數十
04 秒，被上訴人既得安全地駕駛系爭客車在上訴人林侑權所
05 駕駛之聯結車前方行駛，而無與包含聯結車在內之國道1
06 號高速公路用路車輛發生任何碰撞，足見被上訴人於系爭
07 事故發生時以低於最低速限時速60公里之推算時速42公里
08 駕駛系爭客車，並非均可能發生遭從後撞擊之道路交通事故。
09 自無從認被上訴人於系爭事故發生時以低於最低速限
10 時速60公里之推算時速42公里駕駛系爭客車與系爭事故之
11 發生間具相當因果關係中之「相當性」。上訴人所主張被
12 上訴人應負與有過失責任自非可採。

13 (五)綜上所述，被上訴人因系爭事故得向上訴人請求連帶賠償之
14 損害金額合計為16萬7,500元（即：系爭客車維修費14萬元
15 +營業損害2萬7,500元=16萬7,500元），且無庸負與有過
16 失責任。

17 六、從而，被上訴人依民法第184條第1項前段、第188條第1項前
18 段、第191條之2前段、第216條之規定，請求上訴人連帶給
19 付16萬7,500元，及法定遲延利息，為有理由，應予准許。
20 原審判決於法並無違誤，上訴論旨指摘原判決不當，求予廢
21 棄改判，為無理由，應予駁回，爰判決如主文所示。

22 七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張與攻防方法及所提證據，
23 經審酌後認與判決結果不生影響，爰不予逐一論述，併此敘
24 明。

25 八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

26 中 華 民 國 115 年 5 月 28 日

27 民事第四庭審判長法官 王鏡明

28 法官 李言孫

29 法官 李昕

30 以上正本係照原本作成。

31 本件不得上訴

01 中 華 民 國 115 年 5 月 28 日
02 書記官 蔡宗豪