

臺灣橋頭地方法院民事判決

112年度簡上字第165號

上訴人 翁振崎

被上訴人 欣德路通運股份有限公司

法定代理人 黃桂花

訴訟代理人 留國川

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於民國112年6月15日  
本院橋頭簡易庭112年度橋簡字第290號第一審判決提起上訴，本  
院於113年4月10日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於命上訴人給付逾新臺幣壹拾陸萬肆仟柒佰伍拾捌元，  
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駁回。

其餘上訴駁回。

第一（除確定部分外）、二審訴訟費用由上訴人負擔五分之四，  
餘由被上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人起訴主張：上訴人前受雇被上訴人擔任司機，於民  
國111年5月26日11時許，駕駛被上訴人所有之車牌號碼000-  
00號半聯結車（下稱系爭車輛）於國道一號南下349.6公里  
處駕駛不慎追撞車牌號碼000-00號半聯結車（下稱系爭事  
故），導致系爭車輛受損。被上訴人因系爭事故支出拖吊費  
新臺幣（下同）12,000元、修車費210,683元，共222,683  
元。被上訴人因系爭事故導致系爭車輛之保費從等級1被調  
整為等級3，3年之保費差額共27,293元。又系爭車輛共維修  
14.5天，依照修復後111年6月13日至6月29日之平均日營業  
額每日9,558元計算，被上訴人受有營業損失138,591元。為  
此，爰依侵權行為之法律關係，提起本件訴訟等語。並聲  
明：上訴人應給付被上訴人391,437元。

01 二、上訴人則以：就保險費差額部分無意見。就營業損失部分，  
02 認為沒有道理，上訴人平常多負擔油錢也沒跟被上訴人公司  
03 要等語，資為抗辯。並聲明：被上訴人之訴駁回。

04 三、原審判命上訴人應給付被上訴人216,061元，並駁回被上訴  
05 人其餘之訴。上訴人就其敗訴部分不服，提起上訴，並於本  
06 院上訴聲明：(一)原判決不利於上訴人部分廢棄；(二)上開廢棄  
07 部分，被上訴人於第一審之訴駁回。被上訴人則於本院聲  
08 明：上訴駁回。(原審判決駁回被上訴人請求部分，未據被  
09 上訴人提起上訴而告確定，爰不再贅敘)。

10 四、兩造不爭執之事項：

11 (一)上訴人受雇於被上訴人擔任司機。

12 (二)於111年5月26日，上訴人駕駛系爭車輛，於國道一號南下34  
13 9.6公里處追撞車牌號碼000-00號半聯結車，導致系爭車輛  
14 受損。

15 (三)被上訴人因系爭事故向投保之富邦產險出險，富邦產險因而  
16 賠付552-Y3號半聯結車211,780元，第三人責任險等級因而  
17 調高3級。

18 五、本件之爭點：

19 (一)上訴人對於系爭事故之發生是否有過失？是否應負損害賠償  
20 責任？

21 (二)上訴人應賠償被上訴人的項目、金額分別若干？

22 六、本件得心證之理由：

23 (一)按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責  
24 任；汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中  
25 加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但於防止  
26 損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限，民法第184條  
27 第1項前段、第191條之2分別定有明文。又按汽車在同一車  
28 道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可  
29 以煞停之距離，駕駛人亦應注意車前狀況並隨時採取必要安  
30 全措施，道路交通安全規則第94條第1、3項定有明文。經  
31 查：

- 01 1.上訴人駕駛系爭車輛，客觀上並無不能注意之情事，竟疏未  
02 注意車前狀況，在前車減速行駛時，未保持隨時可以煞停之  
03 距離，自後追撞前車，肇致本件車禍發生，並造成系爭車輛  
04 受損，足見上訴人就系爭事故之發生，顯具有違反前述注意  
05 義務之過失責任之事實，甚為明確，故被上訴人依上開規定  
06 請求上訴人賠償其因此所受之財產上損害，應屬有據。
- 07 2.上訴人雖辯稱：當時系爭車輛有發生故障，煞車失靈，不應  
08 由我來負責任云云，惟被上訴人主張：當時上訴人時速70公  
09 里以上，是快要撞到前10-15公尺才開始煞車，如果他保持  
10 行車安全距離，應該可以煞的下來等語，並提出行車記錄1  
11 紙附卷可參（見本院卷第91頁），足見上訴人當時車速非  
12 低，係其與前車保持之安全距離不足，始煞車不及導致系爭  
13 事故之發生，其自難認無過失。而上訴人復質疑系爭車輛保  
14 養不確實，之前是否也曾發生事故云云，惟系爭車輛除本次  
15 系爭事故外，之前從未有出險之紀錄，有富邦產物保險股份  
16 有限公司（下稱富邦產物）112年11月29日函文在卷可參，  
17 且上訴人每日出車前必須做檢查表，檢查車輛有無異常始得  
18 出車，111年5月26日上訴人在出車前亦已檢查系爭車輛各項  
19 目有無異常並簽名後始出車，有上訴人所不爭執之作業前檢  
20 查表在卷可佐（見本院卷第115頁），而系爭車輛亦有定期  
21 保養，亦有被上訴人所陳報之維修明細表可參（見本院卷第  
22 135-143頁），上訴人亦自承：其已開系爭車輛4天，之前車  
23 子沒什麼問題等語（見本院卷第129頁），堪認系爭車輛在  
24 系爭事故發生前，其車況均屬正常，上訴人指摘系爭車輛車  
25 況有異，始致系爭事故發生云云，要無可採。況系爭事故發  
26 生迄今已將近2年，若系爭事故發生時，上訴人即覺煞車有  
27 異，衡情上訴人應早於製作警詢筆錄或庭訊即提出，自能就  
28 系爭車輛之車況為相關調查，並就肇事責任為相關判斷，惟  
29 上訴人從未提及上情，於本件上訴後始第一次提及此事，其  
30 所為顯違常理，益見此其僅係臨訟所辯之詞，要乏佐證，顯  
31 難採信。

01 3.另上訴人主張：被上訴人常有工時超時之情形，其體力及精  
02 神不堪負荷，系爭事故應為被上訴人管理疏失所致等語，惟  
03 參以系爭事故發生前1、2日即110年5月24日、110年5月25日  
04 之班表，上訴人係8：50出車，17：10收車，及7：30出車，  
05 16：30收車，系爭事故發生當日為7：00出車，有被上訴人  
06 所提出、經上訴人所不爭執之月報表可稽（見本院卷第12  
07 9、145頁），故其休息時間約有14小時至15小時，並未見有  
08 安排班表疲勞駕駛之情況，是上訴人此部分主張，亦非可  
09 採。

10 (二)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  
11 少之價額。又按損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定  
12 外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限。依通常情  
13 形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利  
14 益，視為所失利益，民法第196、216條分別定有明文。經  
15 查：

16 1.按物被毀損時，被害人固得請求加害人賠償物被毀損所減少  
17 之價額，並以修復費用為估定之標準，然應以必要者為限（  
18 如修理材料以新品換舊品，應予折舊）。是損害賠償既係在  
19 填補被害人所受之損害，使其回復物被毀損前之應有狀態，  
20 自不應使被害人額外受利，故被害人修理材料以新品換舊品  
21 者，應予折舊。查系爭車輛之修復費為210,683元，依行政  
22 院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，運輸業用  
23 客車、貨車之耐用年數為4年，其出廠至系爭事故發生之日  
24 已逾4年，則零件扣除折舊後之殘值估定為22,270元【計算  
25 方式：111,350÷（4+1）=22,270】。從而，被上訴人所得  
26 請求之維修費用，為系爭車輛零件扣除折舊之修復費用22,2  
27 70元，加計不用折舊之工資、稅金費用99,333元，共121,60  
28 3元，逾此範圍之請求，則應駁回。另被上訴人主張系爭車  
29 輛因系爭事故所支出之拖吊費12,000元，有被上訴人於原審  
30 提出之統一發票1紙在卷可稽，此部分請求亦屬有據，堪予  
31 准許。

01 2.按自認之撤銷，除別有規定外，以自認人能證明與事實不符  
02 或經他造同意者，始得為之，民事訴訟法第279條第3項定有  
03 明文。故被上訴人請求其因系爭事故所造成責任險出險，未  
04 來保費提高之損失27,293元部分，業經上訴人於原審不爭執  
05 （見原審卷第104頁），是上訴人於本院改爭執上開事項，  
06 自應由上訴人就此部分損失無理由一事負舉證責任。參以系  
07 爭事故發生後，被上訴人賠償予第三人柏松通運有限公司21  
08 1,780元，被上訴人並向富邦產險申請出險，由富邦產險賠  
09 付，而其責任險等級由1級調整為4級，而每年保費差額共計  
10 27,293元一情，有被上訴人提出之富邦產險汽車保險要保  
11 書、和解筆錄等件在卷可參（見原審卷第67-73、81頁），  
12 而本院函詢富邦產險關於系爭車輛因系爭事故出險所增加之  
13 保費，經其函覆之金額較被上訴人於原審主張之金額為高，  
14 有富邦產險112年11月29日、113年1月18日函文附卷可佐  
15 （見本院卷第53、105頁），是系爭車輛先前確實無出險記  
16 錄，於111年確實因系爭事故出險而賠付第三人車損損失，  
17 而其責任險級數因此調高，保費也因此調漲一事，既經被上  
18 訴人證明在卷，並為富邦產險確認屬實，是此部分被上訴人  
19 因此所受之損失，確實與系爭事故之發生有相當因果關係，  
20 上訴人於原審自認後，又無法證明上開金額有何謬誤，是被  
21 上訴人請求保險費差額27,293元部分，要有理由，應予准  
22 許。

23 3.另被上訴人主張營業損失部分，參諸系爭車輛維修期間扣除  
24 六日休息日後，以8.5日計算，及被上訴人主張每日營業損  
25 失額部分，經原審認定以6月報表中最低之每日6,490元計算  
26 一事，為被上訴人所不爭執；上訴人就此雖辯稱：被上訴人  
27 所提出之營業報表係車號000-0000號車輛，並非系爭車輛之  
28 報表，不應採信云云，然因系爭車輛送修，故上開KNA-1010  
29 號車輛係上訴人在系爭車輛維修期間所駕駛之車輛，其噸數  
30 與系爭車輛相同，依上訴人陳稱：KNA-1010號車輛是手排  
31 車，比較老舊，會影響行車速度，系爭車輛是自排車等語，

則KNA-1010號車輛若較系爭車輛老舊，行車速度較慢，則其營業所得較系爭車輛僅有更低而無過高之理，對上訴人並無不利之情，此為上訴人所自承（見本院卷第88頁），況原審既以該月最低營業額計算而非以平均營業額計算，已審酌對上訴人最有利之計算式計算之，是上訴人此部分主張，亦非可採。系爭車輛維修期間之損失營業額為55,165元（ $6,490 \times 8.5 = 55,165$ ），惟上開金額僅為該段時間營業額，並未扣除系爭車輛營業成本（含人力、油資、稅金...）支出，況尚有司機勤惰、人力支應足夠與否等不確定得每日出車等因素，是營業額要非被上訴人此段期間之實際損失，本院認財政部每年均就營利事業各種同業，核定利潤標準，作為課徵所得稅之依據，其核定之同業利潤標準雖不足以代表個別公司經營之實際利潤，惟此既係依各業抽樣調查並徵詢各業同業公會之意見而為核定，可謂統計及經驗所定之標準，應尚得作被上訴人經營汽車貨運業可得享受利益之參考計算依據，而汽車貨運業之其他汽車貨運之淨利率為7%，有營利事業各業所得暨同業利潤標準可參，被上訴人並未提出其他成本支出之相關會計憑證足以證明有超出一般統計標準之成本耗費，則依前揭同業利潤標準計算，被上訴人因系爭車輛於維修期間之營業損失為3,862元（ $55,165 \times 7\% = 3,862$ ，元以下四捨五入），逾此範圍之主張，則屬無據，原審命上訴人給付逾上開金額部分，尚有未洽。

七、綜上所述，被上訴人本於侵權行為之法律關係，請求上訴人給付164,758元（ $121,603 + 12,000 + 27,293 + 3,862 = 164,758$ ），為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，則無理由，應予駁回。從而，原審就超過上開應准許部分，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2項所示。至於上開應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，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。

01 八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經  
02 核與判決結果均無影響，爰不一一論列，併此敘明。

03 九、據上論結，本件上訴為一部有理由，一部無理由，依民事訴  
04 訟法第436 條之1 第3 項、第449 條第1 項、第450 條、第  
05 79條，判決如主文。

06 中 華 民 國 113 年 4 月 24 日  
07 民事第一庭 審判長法 官 李怡諄

08 法 官 郭文通

09 法 官 張琬如

10 以上正本係照原本作成。

11 本判決不得上訴。

12 中 華 民 國 113 年 4 月 24 日  
13 書記官 陳儀庭