

臺灣嘉義地方法院民事判決

110年度簡上字第20號

上訴人 嘉茂交通股份有限公司

法定代理人 陳嘉益

訴訟代理人 羅振宏律師

被上訴人 吳元順

訴訟代理人 葉榮棠律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國110年1月29日本院108年度訴字第661號第一審判決提起上訴，本院於民國111年10月5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

壹、程序方面

民事訴訟法第427條第2項於民國110年1月20日經總統令公布修正第11款，新增本於道路交通事故有所請求而涉訟者適用之事件，不問其標的金額或價額一律適用簡易程序，並於110年1月22日起施行。上開規定公告施行後，於修正前已繫屬之事件，其法院管轄權及審理程序，未經終局裁判者，適用修正後之規定，曾經終局裁判者，則適用修正前之規定，民事訴訟法施行法亦增訂第4條之1之規定。從而，本件上訴人於原審係本於車禍事故請求侵權行為損害賠償，核屬本於道路交通事故之請求，原應適用通常程序處理，然依修正後之民事訴訟法第427條第2項第11款規定，即應依簡易訴訟程序辦理，本案於修正前即已繫屬原審，經原審於110年1月7日言詞辯論終結，於修正後尚未經原審終局裁判，依修正之民事訴訟法施行法第4條之1第1款規定，原審即應改行簡易程

01 序，逕依簡易訴訟程序為裁判，上訴人不服原審簡易程序之  
02 判決提起上訴，故本件上訴應由本院合議庭審理，先行敘  
03 明。

## 04 貳、實體方面

### 05 一、上訴人主張：

06 (一)被上訴人為上訴人雇用之司機，被上訴人於108年8月31日駕  
07 駛曳引車（車頭車牌：000-0000號，子車車牌：000-0000  
08 號，下稱系爭曳引車）行駛至國道3號高速公路102.9公里  
09 處，因車輛右前輪爆胎致生翻覆全毀。該處路段限速為每小  
10 時90公里，依系爭曳引車之行車紀錄器畫面及數位大餅圖顯  
11 示，被上訴人當時駕車時速均已超過90公里，於事故發生前  
12 2、3分鐘，時速甚至接近110公里，於事故發生時，系爭曳  
13 引車時速自100公里驟降至為0，足認被上訴人有超速情事，  
14 且未妥善處理爆胎意外，急踩煞車、轉動方向盤致使系爭曳  
15 引車翻覆全毀之過失。又上訴人於107年12月方更換良好新  
16 胎，且上訴人於每次發車前均委由司機施行車輛檢查包括輪  
17 胎等項目，並製作檢查表備查，依系爭曳引車先前之檢查紀  
18 錄，業經被上訴人於檢查項目之「各個輪胎及螺母狀況」打  
19 勾，且未表示有發現異常狀況，足見本件事故與上訴人間並  
20 無因果關係，應由被上訴人負全部賠償責任。上訴人爰依民  
21 法第227條第2項不完全給付法律關係，以及民法第184條第1  
22 項前段、第191條之2侵權行為法律關係，擇一請求被上訴人  
23 負損害賠償責任。上訴人因本件事故支出：1.支付訴外人萬  
24 全公司拖救費用新臺幣（下同）60,000元；2.系爭曳引車車  
25 頭部分之損害為2,780,000元（經訴外人曾文汽車貨運行之  
26 報價，車頭於事故發生時市值3,200,000元，事故發生後以4  
27 20,000元售予訴外人欣速通運有限公司）；3.支付系爭曳引  
28 車子車部分修復費用89,500元；4.共計2,929,500元（計算  
29 式：60,000元+2,780,000元+89,500=2,929,500）。

30 (二)系爭曳引車之毀損係因被上訴人駕駛車輛所致，依民法第19  
31 1條之2規定，推定有因果關係及被上訴人有過失，被上訴人

01 應就其「無過失」負舉證責任，始不負賠償責任。被上訴人  
02 駕駛系爭曳引車有超速之情事，已如前述。司法實務上，臺  
03 灣高雄地方法院高雄簡易庭100年度雄簡字第69號判決係以  
04 駕駛人單純超速認有肇事責任，足認超速雖不見得會撞擊他  
05 人他車，惟一旦超速撞擊他人他車，即應負過失責任甚明。  
06 且依逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心111年5月30日出具  
07 之補充意見書所載：「理論上車速之較高會使車輛爆胎後滑  
08 行距離較長」、「本案車輛失控翻覆之原因應為車輛衝出路  
09 外所致，而本案車輛是否因10公里之速差即可避免車輛衝出  
10 路外屬假設性問題以現有跡證無法認定」等語。職是，被上  
11 訴人唯有舉證證明於無超速駕駛行為情況下，同樣會造成衝  
12 出路外之結果，對防止本件損害之發生，已盡相當之注意  
13 時，方無須負賠償責任。

14 (三)本件於原審時係送請逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心進  
15 行鑑定，依逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心出具之109  
16 年12月8日行車事故鑑定報告書（下稱系爭109年12月8日鑑  
17 定報告書）所載：「研判A車以100公里/小時之車速超速行  
18 駛之行為，與該輪胎爆胎應無直接因果關係」、「A車係因  
19 爆胎後車輛衝出路外導致車輛翻覆」等語，僅係認定超速非  
20 導致爆胎之原因、系爭曳引車衝出路外導致翻覆，並未調查  
21 「超速、爆胎後踩煞車、轉動方向盤」等行為與系爭曳引車  
22 偏離車道間是否有因果關係。上訴人於原審曾就上開待證事  
23 實聲請補充鑑定，然原審誤認上訴人僅係爭執「超速是否為  
24 肇事因素」而不予調查，實有調查未盡之疏誤。

25 (四)又被上訴人於系爭曳引車爆胎後有不當煞車行為，詳言之，  
26 首先，兩造於109年9月20日協調賠償事宜時，被上訴人曾  
27 稱：「我有煞車，但我不是急踩煞車，你有看我前面鏡頭那  
28 台轎車沒？我不停那台車會被我壓死沒有，你們有想這個重  
29 點嗎？」、「你說的我聽得懂，我現在前面這台轎車，我如  
30 果不煞車，他一定要死的。」、「我如果不踩煞車，前面那  
31 台轎車，我跟你說絕對中。」等語（參上訴人於原審110年1

月19日提出之附件3)，而行車紀錄器亦顯示系爭曳引車爆胎後2秒間，被上訴人為閃避前方車輛曾立即煞車（參原證15，編號3至6之照片），足證被上訴人因超速為避免追撞前車而有採取急踩煞車之不當措施。其次，依系爭109年12月8日鑑定報告書第13頁所載，亦認定被上訴人爆胎後曾將方向盤往左打，復依逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心110年9月22日出具之補充意見書，係認定爆胎後車速無明顯降低，研判被上訴人於爆胎時應無急踩煞車之行為等語，然依上訴人法定代理人陳嘉益表示，系爭曳引車之所以未因被上訴人煞車而明顯減速，係因該車載重所致，非被上訴人未有為急踩煞車之行為，被上訴人既已自陳為閃避前方車輛曾立即煞車，當以真實經歷之被上訴人所述為準，而不應以逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心補充意見書之假設性推論為準。再者，依交通部高速公路局官方網站之宣導：「提醒用路人行駛於高速公路遇車輛爆胎時，應緊握方向盤，勿踩煞車，放鬆油門，減緩速度，保持車向正前方並滑行至路肩，啟亮危險警告燈，並於車輛後方50-100公尺處樹立車輛故障標誌，警示後方來車，再利用高公局免付費電話1968通報交控中心求援。」，及依自由時報亦報導爆胎之SOP處置為：「3. 抓緊方向盤控制方向，千萬不要大幅度的轉向。5. 等車速低於50km/h之後再輕踩煞車，讓車慢慢滑行至路肩。」，足見駕駛遇到爆胎情況時，是不可以煞車及大幅度地轉動方向盤，且坊間所傳「不可急踩煞車」，係指不得爆胎後立即煞車（車速須低於50km/h始得輕踩煞車），而非車速不得大幅度減少。由上所述，足見駕駛遇到爆胎情況當不可煞車，被上訴人於爆胎後不當煞車行為顯具過失，應足以致使系爭曳引車衝出路外而受損，被上訴人應負賠償責任。

(五)上訴人先前亦有其他司機發生爆胎事故，卻只有被上訴人駕駛之曳引車翻覆，足證被上訴人確有不當駕駛過失，其駕駛行為與車輛毀損間實具因果關係。考量被上訴人駕駛行為與爆胎均係造成上訴人財產損害之原因，上訴人主張被上訴人

01 應負3成之過失責任，僅就500,000元之財產損害範圍請求賠  
02 償。

03 (六)並聲明：

- 04 1.原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，及該部分訴  
05 訟費用之裁判均廢棄。  
06 2.上開廢棄部分，被上訴人應給付上訴人500,000元，及自  
07 起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率百分之  
08 5計算之利息。  
09 3.第一、二審訴訟費用由被上訴人負擔。（上訴人於原審聲  
10 明請求被上訴人應給付2,929,500元，及自起訴狀繕本送  
11 達之翌日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利  
12 息，原審為上訴人敗訴之判決，上訴人僅就其中500,000  
13 元本息部分提起上訴。）

14 二、被上訴人答辯略以：

- 15 (一)系爭曳引車係因車頭右前輪爆胎失控翻覆，此為上訴人所不  
16 爭，則「爆胎」之原因何在？責任歸屬如何？依系爭109年1  
17 2月8日鑑定報告書所載，原因不明，無法研判，均不明瞭。  
18 系爭109年12月8日鑑定報告書雖記載A車在爆胎前約以100  
19 公里/小時之車速行駛，有逾越90公里/小時等語，但超速並  
20 非爆胎之原因，此觀之高速公路上每天超速行駛者，比比皆  
21 有，倘若超速為爆胎之原因，則高速公路上每天就爆不完  
22 了，且衡諸經驗法則及論理法則，超遠行駛與否與爆胎無  
23 涉。又系爭109年12月8日鑑定報告書記載A車右前輪之輪胎  
24 為315/80R22.5的「MICHELIN X MULTIWAY 3D XZE」，根據  
25 米其林輪胎官網顯示，該輪胎的最高容許車速為120公里/小  
26 時，故研判A車以100公里/小時之車速超速行駛之行為，與  
27 該輪胎爆胎應無直接關係等語，其後，逢甲大學車輛行車事  
28 故鑑定研究中心111年5月30日出具之補充意見書，提及速差  
29 問題屬假設性問題以現有跡證無法認定等語。從而，上訴意  
30 旨認一旦超速撞及他人他車，應即負過失責任云云，與系爭  
31 109年12月8日鑑定報告書不合，且未具體指明其因果之關聯

01 性，自非可採。

02 (二)系爭曳引車於行駛中車頭右前輪突然爆胎，被上訴人當時雖  
03 極盡所能緊握方向盤保持行向，但終因爆胎突失平衡致失控  
04 向右偏離車道擦撞護欄翻覆，被上訴人根本還來不及煞車，  
05 何來急踩煞車呢？又依一般行車經驗，苟有急踩煞車，則車  
06 頭與子車會形成「折甘蔗」之狀態，即車頭往後轉向與子車  
07 形成L型，但本件事故並未有此情形，現場圖亦未見煞車  
08 痕，足見被上訴人當時未有急踩煞車之情形。系爭109年12  
09 月8日鑑定報告書亦指出，依據行車紀錄器畫面顯示之車  
10 速，A車於10：57：31時爆胎後車速無明顯降低之情形，係  
11 於10：57：37衝出路外後，才開始有明顯降低之情形，故A  
12 車駕駛於爆胎時應無急踩煞車之情形等語，即無上訴人所指  
13 之過失。再者，被上訴人於109年9月20日協調賠償事宜時雖  
14 稱我有煞車，但我不是急踩煞車，你有看我前面那台轎車  
15 沒？我不停那台車會被我壓死等語，可見被上訴人見車前有  
16 危險而輕踩煞車以規避危險，其處置應符合一般經驗法則，  
17 且其輕踩煞車並非本件事故之主因，況系爭109年12月8日鑑  
18 定報告書亦載明被上訴人當時並無急踩煞車之情形。

19 (三)被上訴人於爆胎後，將方向盤往左打，與本件車禍事故無因  
20 果關係，被上訴人亦無過失，此據逢甲大學車輛行車事故鑑  
21 定研究中心110年9月22日出具之補充意見書載明：「轉動方  
22 向盤部分，原報告以行車紀錄器車內鏡頭畫面10：57：32見  
23 駕駛將方向盤往左打，但車輛持續往右側偏行（原報告圖3  
24 8）；後續畫面10：57：34～10：57：36（原報告圖39～4  
25 1）可見A車駕駛方向盤角度皆維持與原報告圖38相同角  
26 度，研判A車因右前輪爆胎後車輛往右前方偏行，A車駕駛  
27 將方向盤往左打並維持角度係穩住車輛之動作，惟車輛仍持  
28 續往右偏行並衝出路外，再由原報告圖41可見在行車紀錄器  
29 畫面消失前A車仍維持原行向並未翻覆，故可證A車並非轉  
30 動方向盤導致車輛翻覆，A車係因衝出路外而導致翻覆。」  
31 可證。

01 (四)又系爭曳引車之維修保養及零件、輪胎之汰換等，均為上訴  
02 人負責之事項，雖被上訴人於每次出車前後均有「目視檢視  
03 車輛外部狀況」而有勾註檢查表之情形，然此僅止於外部狀  
04 況以目測檢視而已。至於系爭曳引車維修保養之確實與否，  
05 零件及輪胎材質之良劣等，則非被上訴人「目視」所能及，  
06 而本件事故，係肇因於車頭右前輪突然爆胎所致，準此，爆  
07 胎為本件事故之原因，而爆胎之原因何在？是否該爆胎輪胎  
08 之材質不良所致？亦或其他因素造成？而此等爆胎原因責任  
09 歸屬如何？依民事訴訟法第277條之規定，上訴人自應舉證  
10 以實其說，否則，尚難空言推測之主張「被上訴人急踩煞車  
11 致翻車」云云，即率為不利於被上訴人之認定。

12 (五)綜上，本件事故與被上訴人駕駛超速、爆胎後踩煞車、轉動  
13 方向盤等行為應無相當因果關係，被上訴人並無過失，原審  
14 判決洵屬允當，上訴為無理由。退步言之，如認被上訴人有  
15 過失責任，上訴人請求應賠償500,000元，於法亦不應准  
16 許。系爭曳引車因爆胎失控翻覆，尚非不能修復，上訴人空  
17 言修復費用甚鉅逕為金錢賠償之請求，於法不合。由原證五  
18 觀之，不足以證明上訴人有支付拖救費用60,000元之事實。  
19 原證六報價單為私文書，被上訴人否認其形式及實質之真  
20 正，準此，上訴人以之證明系爭曳引車頭於事故發生時之市  
21 值為320萬元云云，即非可取。蓋系爭曳引車車頭上訴人於  
22 何時購入？購入價為何？使用期限折舊率如何？均不明瞭，  
23 上訴人空言主張系爭曳引車車頭修復費用甚鉅，故上訴人出  
24 售車頭部分及就子車部分支付修繕費用，被上訴人亦爭執否  
25 認之。又系爭曳引車依法應保險，則上訴人是否因本事故而  
26 受有保險給付，上訴人支字未提，亦未提出相關保險單以說  
27 明之？

28 (六)並聲明：

29 1.上訴駁回。

30 2.第二審訴訟費用由上訴人負擔。

31 三、本院之判斷：

01 (一)查被上訴人為上訴人雇用之司機，其駕駛上訴人所有系爭曳  
02 引車，於108年8月31日11時10分許，行駛至新竹市○○區○  
03 道0號102公里900公尺處北向中線車道，當時天候晴、日間  
04 自然光線，路況為柏油路面乾燥無缺陷，因系爭曳引車右前  
05 輪爆胎衝出護欄外致失控翻覆邊坡之事實，有道路交通事故  
06 現場圖、國道公路警察局道路交通事故初步分析研判表、交  
07 通事故照片、車損照片、內政部警政署國道公路警察局第六  
08 公路警察大隊109年6月5日函暨檢送資料在卷可按（見原審  
09 卷一第189至217頁、第241至269頁），且為兩造所不爭執，  
10 是此部分事實，堪信為真。

11 (二)上訴人主張：被上訴人駕車有超速情事，且於系爭曳引車爆  
12 胎後，有急踩剎車、轉動方向盤之不當措施，致使系爭曳引  
13 車衝出路外而受損，是其有過失，且具有因果關係云云，然  
14 為被上訴人所否認，經查：

15 1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責  
16 任；汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用  
17 中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但於  
18 防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限。民法第  
19 184條第1項前段、第191條之2分別定有明文。其中關於民  
20 法第191條之2規定部分，須加以說明者，乃駕駛人對於汽  
21 車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛於使用中加損害  
22 於他人，若該損害非因駕駛人之故意過失所致，即可免負  
23 賠償責任。又上開規定，係專為非依軌道行駛之動力車輛  
24 在使用中駕駛人之責任而為舉證責任倒置之規範，故凡動  
25 力車輛在使用中加損害於他人者，法律即推定該駕駛人侵  
26 害他人之行為係出於過失，應負賠償責任。就此而言，被  
27 害人依民法第191條之2規定，請求動力車輛駕駛人負賠償  
28 責任時，自須證明損害之發生與駕駛人使用動力車輛間具  
29 有相當因果關係；至於駕駛人於交通事故之發生，是否具  
30 有過失，依前述說明，則不待舉證。又按損害賠償之債，  
31 以有損害之發生及有責任原因之事實，並二者之間，有相

01 當因果關係為成立要件。故原告所主張損害賠償之債，如  
02 不合於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存在。  
03 且所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所  
04 存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形  
05 下，有此環境、有此行為之同一條件，均可發生同一之結  
06 果者，則該條件即為發生結果之相當條件，行為與結果即  
07 有相當之因果關係。反之，若在一般情形上，有此同一條  
08 件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則  
09 該條件與結果並不相當，不過為偶然之事實而已，其行為  
10 與結果間即無相當因果關係，不能僅以行為人就其行為有  
11 故意過失，即認該行為與損害間有相當因果關係（最高法  
12 院98年度台上字第673號判決意旨參照）。

- 13 2.本件車禍事故經原審囑託逢甲大學車輛行車事故鑑定研究  
14 中心就有關(1)系爭曳引車有無逾越速限90公里？(2)如是，  
15 該超速是否為引起爆胎之原因？(3)系爭曳引車爆胎時，被  
16 上訴人有無急踩煞車之行為？等事項為鑑定，經鑑定結果  
17 為：「一、針對A車（即系爭曳引車，下同）車速進行分  
18 析，計算車速與畫面車速有少許誤差，但誤差值並不大，  
19 皆顯示A車在爆胎前約以100公里/小時之車速行駛，故A車  
20 車速確實有逾越90公里/小時。二、A車右前輪之輪胎為31  
21 5/80R22.5的「MICHELIN X MULTIWAY 3D XZE」，根據米  
22 其林輪胎官網顯示（圖52），該輪胎的最高容許車速為12  
23 0公里/小時，故研判A車以100公里/小時之車速超速行駛  
24 之行為，該輪胎爆胎應無直接之關係。三、依據行車紀錄  
25 器畫面顯示之車速(表1)，A車於10：57：31時爆胎後車速  
26 無明顯降低之情形，A車車速係於衝出路外後，10：57：3  
27 7時才開始有明顯下降之情形，故以此研判A車駕駛於爆胎  
28 時應無急踩煞車之行為。四、(一)本案A車係因不明原因致  
29 車輛爆胎，爆胎後據行車紀錄器車內鏡頭顯示A車駕駛雙  
30 手緊握方向盤並將方向盤往左打，但車輛仍持續右偏衝撞  
31 護欄後衝出路外。且據行車紀錄器畫面顯示之車速，A車

01 爆胎後車速無明顯降低之情形，故A車駕駛於爆胎後應無  
02 急踩剎車之行為。(二)承上，在A車衝出路外後持續一段時間，  
03 鏡頭畫面才消失，最後由警方現場照片顯示A車翻覆  
04 於路外，故A車係於衝出路外後才翻覆。(三)綜上所述，A車  
05 係因爆胎後車輛衝出路外導致車輛翻覆。另依據嘉院聽民  
06 捷108訴字第661號函檢送之陳報狀內容顯示，A車係於107  
07 年12月31日里程數652,135公里時更換右前輪，本事故發  
08 生係於108年8月31日里程806,633公里，即A車在更換輪胎  
09 行駛8個月共154,498公里時爆胎，該輪胎是否因超過使用  
10 時間或里程而導致爆胎，以現有跡證而言本中心無法研  
11 判。」等語，有系爭109年12月8日鑑定報告書在卷可參  
12 (原審卷外放)。上訴人就系爭109年12月8日鑑定報告書  
13 聲請本院囑託逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心就有關  
14 被上訴人駕駛系爭曳引車超速、爆胎後踩煞車、轉動方向  
15 盤等行為是否為108年8月31日11時10分，國道3號公路北  
16 向102.9公里處交通事故肇事因素事項為補充鑑定，其回  
17 覆內容為「一、本中心原報告提到【針對A車車速進行分  
18 析，計算車速與畫面車速有少許誤差，但誤差值並不大，  
19 皆顯示A車在爆胎前約以100公里/小時之車速行駛，故A  
20 車車速確實有逾越90公里/小時。另A車右前輪之輪胎為3  
21 15/80R22.5的「MICHELIN X MULTIWAY 3D XZE」，根據米  
22 其林輪胎官網顯示，該輪胎的最高容許車速為120公里/小  
23 時，故研判A車以100公里/小時之車速超速行駛之行為，  
24 與該輪胎爆胎應無直接之關係。】等語，此部分說明以現  
25 有跡證無法證明A車之超速與爆胎之發生有直接關係。  
26 二、爆胎後踩煞車部分，由A車行車紀錄器畫面顯示可  
27 證，A車於10：57：31時爆胎後車速無明顯降低之情形  
28 (原報告圖23～圖31)，A車車速係於衝出路外後，10：5  
29 7：37時才開始有明顯下降之情形(原報告圖32～圖3  
30 4)，故以此研判A車駕駛於爆胎時應無急踩煞車之行  
31 為。三、轉動方向盤部分，原報告以行車紀錄器車內鏡頭

畫面10：57：32見駕駛將方向盤往左打，但車輛持續往右側偏行（原報告圖38）；後續畫面10：57：34～10：57：36（原報告圖39～41）可見A車駕駛方向盤角度皆維持與原報告圖38相同角度，研判A車因右前輪爆胎後車輛往右前方偏行，A車駕駛將方向盤往左打並維持角度係穩住車輛之動作，惟車輛仍持續往右偏行並衝出路外，再由原報告圖41可見在行車紀錄器畫面消失前A車仍維持原行向並未翻覆，故可證A車並非轉動方向盤導致車輛翻覆，A車係因衝出路外而導致翻覆。四、承上，本案A車係因不明原因致車輛爆胎，爆胎後A車駕駛將車輛方向盤往左打並維持方向盤角度欲穩定車輛動態，惟車輛持續往右偏行衝出路外，致車輛最終翻覆於路外。本件事故與A車駕駛超速、爆胎後踩煞車、轉動方向盤等行為應無相當因果關係。」等語，有逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心110年9月22日補充報告書在卷可參（見本院卷第79至83頁）。上訴人再聲請本院囑託逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心就有關超速是否會導致系爭車輛增加行駛慣性力，而升高爆胎後失控風險、系爭曳引車於爆胎後失控翻覆，被上訴人的超速駕駛行為是否為因素之一？等事項為補充鑑定，其回覆內容為「一、慣性力部分，依據牛頓第二運動定律公式 $F=ma$ 進行計算：（一） $F$ =慣性力(N)。（二） $m$ =質量43200(kg)。依據111年3月14日嘉院傑民賢110簡上字第20號函附事故當天(108年08月31日)A車之過磅單，當時A車總重約為43.20噸(43200公斤)(圖1)。（三） $a$ =加速度 $28\sim56(m/s^2)=2.8(m/s)\div(0.05\sim0.1)(s)$ 。就原報告計算之A車車速約為100公里/時，依速限90公里/時而言，超速約10公里/時(2.8公尺/秒)；一般兩物體接觸之時間為0.05～0.1秒，意即經0.05～0.1秒後兩物體會分離。（四）帶入公式： $F=ma=43200\times28=00000000N=1209.6KN$ 。 $F=ma=43200\times56=00000000N=2419.2KN$ 。（五）依上開計算結果，以當時A車總重約43.20噸進行計算，其超速10

公里所增加之慣性力約在1209.6~2419.2千牛頓。二、依上開慣性力公式與計算結果，影響慣性力大小之因素包含質量及速度，質量越大或速度越大，產生之慣性力越大，故超速行駛確實會增加車輛之慣性力。造成爆胎後失控的因素有許多，一般行進間遇到車輛爆胎時，因爆胎之輪胎與地面接觸之摩擦力產生改變，破壞原本行進中車輛之平衡，此時若有急踩煞車、油門、或急轉方向盤，可能增加輪胎額外之壓力，嚴重時甚至造成車輛失控翻覆。正常處理方式應緊握方向盤穩定車身，讓車輛由滑行狀態逐漸減緩車速。單討論超速10公里所造成之影響，與前開計算之慣性力差異有關，因車輛爆胎後須採取讓車輛由滑行狀態減緩車速，故理論上車速之較高會使車輛爆胎後滑行距離較長。三、本案依現有跡證顯示駕駛在右前轉向輪爆胎後，緊握方向盤嘗試穩定車輛，亦從車速分析未見駕駛有急踩煞車之狀況，可見在爆胎後A車駕駛已盡其所能去穩住車身，且就車輛行車紀錄器顯示之狀況，車輛在衝出護欄外後仍持續行駛至畫面消失，故本案車輛失控翻覆之原因應為車輛衝出路外所致，而本案車輛是否因10公里之速差即可避免車輛衝出路外屬假設性問題以現有跡證無法認定。」等語，有逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心111年5月30日補充報告書在卷可參（見本院卷第149至154頁）。茲參酌系爭109年12月8日鑑定報告及110年9月22日、111年5月30日補充報告說明如下：

- (1)被上訴人駕駛系爭曳引車車速雖有逾越90公里，惟系爭曳引車右前輪胎最高容許車速為每小時120公里，右前輪爆胎與被上訴人超速行駛之行為無直接之關係，則被上訴人縱令有超速駕駛行為，與系爭曳引車右前輪爆胎難認具有相當因果關係。
- (2)依據行車紀錄器畫面顯示之車速(系爭109年12月8日鑑定報告表1)，系爭曳引車於10：57：31時爆胎後車速無明顯降低之情形，系爭曳引車車速係於衝出路外後，1

01 0：57：37時才開始有明顯下降之情形，則被上訴人駕  
02 駛系爭曳引車於右前輪爆胎時應無急踩煞車之行為，故  
03 上訴人主張：被上訴人急踩剎車致使系爭曳引車衝出路  
04 外翻覆云云，並不可採。

05 (3)系爭曳引車因右前輪爆胎後車輛往右前方偏行，被上訴  
06 人將方向盤往左打並維持角度係穩住車輛之動作，惟車  
07 輛仍持續往右偏行並衝出路外，再由系爭109年12月8日  
08 鑑定報告書所附圖41可見在行車紀錄器畫面消失前系爭  
09 曳引車仍維持原行向並未翻覆，可證系爭曳引車係因衝  
10 出路外而導致翻覆，並非因轉動方向盤導致車輛翻覆，  
11 上訴人主張：本件係因被上訴人轉動方向盤導致爭曳引  
12 車衝出路外翻覆云云，並無可採。

13 (4)被上訴人於系爭事故發生前，於108年8月24日、同年8  
14 月26日、同年8月27日、同年8月28日、同年8月29日、  
15 同年8月30日就系爭曳引車檢查項目，其中各個輪胎及  
16 螺母狀況項目均有檢查，有出車前、收班後車輛檢查表  
17 在卷可按（見原審卷一第29至33頁）。而上訴人未舉證  
18 證明系爭曳引車右前輪爆胎係緣於被上訴人未為行車檢  
19 查所致，且系爭曳引車右前輪係因不明原因致爆胎，可  
20 認系爭曳引車右前輪爆胎應為偶然之事實，是本院尚難  
21 僅以被上訴人有超速駕駛行為之過失行為，即斷然認定  
22 與系爭曳引車衝出路外翻覆間，有相當因果關係。

23 (5)本件依現有跡證顯示被上訴人在右前轉向輪爆胎後，緊  
24 握方向盤嘗試穩定車輛，被上訴人未有急踩煞車之狀  
25 況，可見在爆胎後被上訴人已盡其所能去穩住車身，且  
26 就車輛行車紀錄器顯示之狀況，系爭曳引車在衝出護欄  
27 外後仍持續行駛至畫面消失，故系爭曳引車失控翻覆之  
28 原因應為車輛衝出路外所致，縱令被上訴人駕車超速10  
29 公里，然無證據證明被上訴人未超速即可避免系爭曳引  
30 車衝出路外翻覆，上訴人亦未舉證證明被上訴人超速駕  
31 駛行為與系爭曳引車衝出路外翻覆間有相當因果關係，

既無證據證明，上訴人主張：被上訴人超速駕駛行為與系爭車輛衝出路外翻覆間有因果關係云云，並無可採。

(6)準此，系爭曳引車係因不明原因致車輛爆胎，爆胎後被上訴人將車輛方向盤往左打並維持方向盤角度欲穩定車輛動態，且被上訴人未有急踩煞車之狀況，惟車輛持續往右偏行衝出路外，致車輛最終翻覆於路外受損。本件事故與被上訴人駕駛超速、爆胎後踩煞車、轉動方向盤等行為並無相當因果關係。則上訴人依民法第184條第1項前段、第191條之2請求被上訴人應負損害賠償責任，即屬無據。

(三)按因可歸責於債務人之事由，致為不完全給付者，債權人得依關於給付遲延或給付不能之規定行使其權利。因不完全給付而生前項以外之損害者，債權人並得請求賠償，民法第227條定有明文。又於債之關係中，債務人之給付義務包括主給付義務與從給付義務在內。從給付義務之違反，若致主給付義務無法依債之本旨履行，即構成不完全給付，債權人自得請求債務人賠償損害。易言之，契約成立生效後，債務人除負有給付義務（包括主給付義務與從給付義務）外，尚有附隨義務。所謂附隨義務，乃為履行給付義務或保護當事人人身或財產上利益，於契約發展過程基於誠信原則而生之義務，包括協力義務以輔助實現債權人之給付利益。倘債務人未盡此項義務，債權人得依民法第227條不完全給付之規定行使其權利（最高法院98年度台上字第78號裁判參照）。上訴人主張：被上訴人有超速情事，且於系爭曳引車爆胎後，有急踩剎車、轉動方向盤之不當措施，致使系爭曳引車衝出路外而受損，依民法第227條第2項不完全給付法律關係，請求被告負損害賠償責任云云。惟查，被上訴人於系爭事故發生前，於108年8月24日、同年8月26日、同年8月27日、同年8月28日、同年8月29日、同年8月30日就系爭曳引車檢查項目，其中各個輪胎及螺母狀況項目均有檢查，此亦有出車前、收班後車輛檢查表在卷可按（見原審卷一第29至33

頁），則被上訴人駕駛系爭曳引車前，與一個具有相當專業知識且勤勉負責之駕駛者在相同情況下所「可能採取之安全措施」相符，可認其已盡駕駛之行前安全檢查義務。又系爭曳引車右前輪爆胎之原因不明，應為偶然之事實，而系爭曳引車爆胎後被上訴人將車輛方向盤往左打並維持方向盤角度欲穩定車輛動態，且被上訴人未有急踩煞車之狀況，惟車輛持續往右偏行衝出路外，致車輛最終翻覆於路外受損。本件事故與被上訴人駕駛超速、爆胎後踩煞車、轉動方向盤等行為並無相當因果關係，業經本院認定如前，上訴人依民法第227條第2項不完全給付法律關係請求被上訴人負損害賠償責任，惟上訴人未舉證證明被上訴人之前述行為（包含超速行為等）與系爭曳引車衝出路外翻覆受損有何相當因果關係，既無證據證明，其上開主張即無可採，則上訴人依民法第227條第2項請求被上訴人應負損害賠償責任，即屬無據。

四、綜上所述，被上訴人不構成侵權行為、不完全給付之損害賠償責任。從而，上訴人依侵權行為及不完全給付之法律關係，請求被上訴人給付500,000元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息，為無理由，應予駁回。原審為上訴人敗訴判決及駁回假執行之聲請，經核並無違誤，上訴人提起上訴，指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法，經審核結果，均不足以影響判決結果，爰不一一論述，附此敘明。

六、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第436條之1第3項、第449條第1項、第78條，判決如主文。

中 華 民 國 111 年 10 月 26 日

民事第一庭審判長法官 林望民

法官 吳芙蓉

法官 黃茂宏

以上正本係照原本作成。

本判決不得上訴。

01 中 華 民 國 111 年 10 月 26 日  
02 書記官 官佳慧