

臺灣橋頭地方法院民事判決

113年度岡簡字第49號

原告 有懋交通有限公司

法定代理人 吳何錦女

訴訟代理人 張宏奕

被告 西頓企業有限公司

法定代理人 楊東松

被告 邱中奕

上二人共同

訴訟代理人 蘇文斌律師

許婉慧律師

郭子誠律師

方彥博律師

被告 明海運輸股份有限公司

法定代理人 丁添明

被告 吳忠志

上二人共同

訴訟代理人 余美香

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，本院於民國113年5月23日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告西頓企業有限公司、乙○○應連帶給付原告新臺幣柒拾伍萬捌仟玖佰參拾捌元，及被告西頓企業有限公司自民國一一二年十二月二十六日起，被告乙○○自民國一一三年一月七日起，均至清償日止，均按週年利率百分之五計算之利息。

01 原告其餘之訴駁回。

02 訴訟費用由被告西頓企業有限公司、乙○○連帶負擔五分之三，
03 餘由原告負擔。

04 本判決關於原告勝訴部分得假執行。但被告西頓企業有限公司、
05 乙○○如各以新臺幣柒拾伍萬捌仟玖佰參拾捌元為原告預供擔保
06 後，免為假執行。

07 事實及理由

08 一、原告主張：被告乙○○為被告西頓企業有限公司(下稱西頓
09 公司)之受僱人，其於民國110年11月11時40分許，駕駛車牌
10 號碼000-0000號自用小貨車(下稱甲車)載運冷氣室內機，沿
11 國道一號外側車道由南往北行駛，途至國道一號336.3公里
12 處時，因未注意汽車裝載貨物必須穩妥，其所載運之冷氣室
13 內機掉落於外側車道上，適有被告明海運輸股份有限公司
14 (下稱明海公司)之受僱人即被告甲○○駕駛車牌號碼00-000
15 號營業貨櫃曳引車(下稱乙車)駛至該處，亦未注意保持行車
16 安全距離，為閃避上開冷氣室內機，貿然變換車道至中線車
17 道，乙車左側車身不慎與訴外人賴峯城駕駛、原告所有之車
18 牌號碼000-00號營業貨運曳引車(下稱系爭車輛)右前車頭發
19 生碰撞，致系爭車輛失控向左衝撞內側護欄而受損(下稱系
20 爭事故)。原告因此受有經折舊後之系爭車輛維修費用新臺
21 幣(下同)536,212元、散落物處理費15,000元、載運貨物損
22 壞費用48,000元、拖吊費用70,000元、營業損失633,640元
23 等損害。為此依侵權行為之法律關係提起本件訴訟，聲明：
24 被告應連帶給付原告1,302,852元，及自起訴狀繕本送達翌
25 日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

26 二、被告答辯：

27 (一)被告明海公司、甲○○以：系爭事故經高雄市政府交通局
28 車輛行車事故鑑定委員會、覆議會鑑定結果，均認甲○○
29 無肇事因素，甲○○既無過失責任，明海公司與甲○○自
30 無庸負連帶賠償責任。若審理結果仍認明海公司、甲○○
31 需負賠償責任，則原告請求之系爭車輛維修費用中之車頭

更換費用，系爭車輛受損時既非全新，維修時又非使用與原出廠年份相同之中古零件維修，自不能使原告因系爭事故之發生而獲有以新換舊之超額利益，故車頭亦應依新品價格計算折舊，另其他零件依定律遞減法折舊後，可請求金額為63,085元，加計工資83,152元後，明海公司、甲○○就維修費用146,237元不爭執。明海公司、甲○○對原告請求之散落物處理費、拖吊費用不爭執。就原告請求載運貨物損害費用，應扣除殘體出售費用。又明海公司、甲○○對系爭車輛無法使用140日無爭執，但原告為交通運輸公司，應尚有其他車輛可供調度，故否認原告受有營業損失等語，資為抗辯。聲明：(一)原告之訴駁回。(二)如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

(二)被告西頓公司、乙○○則以：本案事發經過為系爭車輛遭被告甲○○駕駛之乙車字右後方撞擊所生，而乙○○就甲車裝載貨物已經以繩子嚴實綑綁，顯見被告行為已遵守行政規範並盡注意義務，不能僅因貨物掉落即認乙○○違反規定，難謂有過失。又甲○○駕駛乙車時，行車速率為每小時80至90公里，依高速公路及快速公路交通管制規則第6條規定，與前車安全距離至少需保持60至70公尺，但依其談話紀錄所述，其與前車距離竟僅15至20公尺，顯未保持安全距離，故甲○○就系爭事故之發生必然有相當因果關係。縱認乙○○違反行政規範而有過失，然其過失行為於一般情形、條件及環境下，未必會導致甲○○駕駛乙車為閃避前車而撞向系爭車輛之結果，故乙○○行為與系爭事故發生不具相當因果關係。又原告雖提出雲林縣汽車貨運商業同業公會價格函文，然該公會鑑價金額過高，原告並未證明系爭車輛殘值高於必要修復費用，其主張修復費用並無理由，縱認系爭車輛修復有理由而得請求修理費用，按長源汽車股份有限公司回函，除工資外，零件費用應以折舊計算。另就原告請求之貨物即水泥數量損害，雖經畝詮股份有限公司函覆實際點收僅180包，但仍無法證

01 明原告受有水泥300包之損害。再依原告提出之拖吊費三
02 聯單，並無記載拖救里程，僅簡扼說明將事故車輛與工作
03 人員搬運至嘉義，若以國道一號336公里為起點，嘉義交
04 流道為終點計算，距離約72公里，再以公路局拖救費用標
05 準計算，72公里拖救距離僅需支付12,095元，原告主張之
06 拖吊費用顯然超出行情甚鉅。另就原告主張之營業損失部
07 分，因原告並未提出佑瑩股份有限公司大發廠至高雄廠最
08 佳距離、每日營業收入為平均單趟運費之3成等舉證證
09 明，其請求營業損失應屬無據等語，資為抗辯。聲明：原
10 告之訴駁回。

11 三、得心證之理由：

12 (一) 原告主張系爭車輛因乙○○駕駛西頓公司所有甲車，因裝
13 載貨物未捆紮牢固，致所載運冷氣室內機掉落於車道上而
14 生系爭事故等事實，業據提出國道公路警察局道路交通事故事
15 故當事人登記聯單為證(見本院卷第21頁)，並有內政部警
16 政署國道公路警察局第四公路警察大隊112年12月28日國
17 道警四交字第1120017326號函所附道路交通事故調查報告
18 表(一)、(二)、道路交通事故初步分析研判表、道路交通
19 事故現場圖、道路交通事故談話紀錄表、道路交通事故照
20 片黏貼紀錄表在卷可稽(見本院卷第85頁至第110頁)。復
21 經本院勘驗警方提供之國道監視器畫面，勘驗結果略為：
22 影片全長30秒，畫面開始時，乙○○駕駛車輛沿國道一號
23 北向外側車道行駛，畫面時間6秒許，其車輛裝載貨物掉
24 落於外側車道靠近車道線位置，且掉落後該貨物因車輛動
25 能持續向前滑行，乙○○並隨即將車輛停靠於路肩，此時
26 其後方可見一部小客車及甲○○駕駛之大貨車，畫面時間
27 14秒許，甲○○車輛開始向中線車道閃避，並隨即與行駛
28 於中線車道之原告所有系爭車輛發生碰撞，系爭車輛遭撞
29 擊後失控，再於畫面時間16至17秒許撞擊內側護欄，此時
30 可以看到原行駛於乙○○車輛後之小客車緩慢自掉落物右
31 側(即靠路肩處)閃避等情，有勘驗筆錄可考(見本院卷第2

43頁)。且經高雄市政府交通局車輛行車事故鑑定委員會、高雄市車輛行車事故鑑定覆議會鑑定明確，有鑑定意見書、覆議意見書存卷可憑(見本院卷第205頁至第211頁)。是乙○○就系爭事故之發生為有過失，且其過失與系爭車輛損壞發生之結果間具有相當因果關係等情，應可認定。至原告、乙○○及西頓公司雖主張、抗辯被告吳志忠有未與前車保持安全距離之過失，然系爭事故之發生，乃因乙○○駕駛車輛裝載貨物未捆紮牢固，致貨物掉落於車道上，因該貨物非若車輛大小而得使用路人即時注意，且甲○○前方尚有自小客車而無從發覺貨物掉落，核與常情無違。況甲○○於警方談話紀錄中係稱：發現危險時距離前方車輛距離約15至20公尺(見本院卷第100頁)，而非其與前方車輛保持之距離，而甲○○駕駛車輛前方自小客駕駛見乙○○駕駛車輛載運貨物掉落後，理當採取減速、煞車等閃避方式，其後車輛見聞後，始可開始反應，此時兩車距離理應拉近，故甲○○所稱發現危險時距離前方車輛距離約15至20公尺等情，實無從為其有未與前車保持安全距離過失之認定。從而，本院依據前開理由，認甲○○就系爭事故之發生並無過失。另乙○○及西頓公司辯稱其就系爭事故之發生並無過失及無因果關係，僅為卸責之詞，毫無可採。綜此，原告請求甲○○與明海公司連帶負損害賠償責任，應屬無據。

(二) 按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任；汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限，民法第184條第1項前段、第185條第1項前段、第191條之2分別定有明文。而乙○○就系爭事故之發生為有過失，其過失並與系爭車輛受損之結果間有相當因果關係，前均敘及，則乙○○既為西頓公司之受

僱人，揆諸上開規定，乙○○、西頓公司自應連帶負損害賠償責任無疑。茲就原告請求賠償之項目、金額析述如下：

1. 系爭車輛維修費用：

原告主張系爭車輛損壞，受有經折舊後之維修費用536,212元，並提出電子發票證明聯、長源汽車股份有限公司維修/零件明細表、工作傳票、系爭車輛行照、雲林縣汽車貨運商業同業公會113年5月22日雲汽貨總字第113028號函等件為證(見本院卷第23頁至第35頁、第143頁、第245頁)，西頓公司、乙○○則以前詞為辯。而系爭車輛於110年11月間市價，經雲林縣汽車貨運商業同業公會洽請中古汽車商行以一般市場行情估價結果，行情約90萬元，有該公會函文可參，可認系爭車輛維修費用未逾其價值。再者，本院函詢長源汽車股份有限公司有關前開維修/零件明細表所載車頭更換項目所含工資、零件金額各若干，函覆略以：該項目包含車頭拆裝、外觀噴漆塗裝及中古品車頭，工資計137,000元、零件計319,052元(見本院卷第215頁)，則車頭更換項目經拆分後，系爭車輛維修費用應為零件478,817元(加計營業稅後金額為502,758元)、工資201,183元(加計營業稅後金額為211,242元)，可以認定。而物被毀損時，被害人固得請求加害人賠償物被毀損所減少之價額，並以修復費用為估定之標準，然應以必要者為限(如修理材料以新品換舊品，應予折舊)，最高法院77年度第9次民事庭會議決議可資參照。是損害賠償既係在填補被害人所受之損害，使其回復物被毀損前之應有狀態，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者，應予折舊。故計算被告此部分應負擔損害賠償數額時，自應扣除上開材料折舊部分，始屬合理。又依行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，運輸業用客車、貨車之耐用年數為4年，依原告主張之定率遞減法計算其折舊結果，每年折舊率為1000分之438，另依營利

事業所得稅查核準則第95條第6項規定「固定資產提列折舊採用定率遞減法者，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1月計」，且最後1年之折舊額加歷年折舊累計額，其總和不得超過該資產成本原額10分之9，殘值並應以10分之1為合度。系爭車輛自出廠日97年6月，迄本件車禍發生時即110年11月8日，已逾耐用年數，則零件折舊所剩之殘值為10分之1即50,276元。從而，原告所得請求之維修費用，為系爭車輛零件殘價50,276元，加計不用折舊之工資211,242元，共261,518元。至原告雖稱其車頭更換係使用中古車頭而非新品(見本院卷第242頁)，然計算折舊之目的在於反映車輛使用年限，故不論使用全新品或整新品，當均應計算折舊，併此說明。

2. 散落物處理費：

原告又主張系爭車輛載運貨物因系爭事故散落於國道，受有散落物處理費15,000元，並提出交通部高速公路局南區養護工程分局110年12月20日南岡字第1105262070號函、自行收納款項統一收據等件為佐(見本院卷第37頁至第39頁)，可認原告此部分之請求應屬有據。

3. 載運貨物損壞：

原告復主張系爭車輛原載運貨物水泥480包，因系爭事故損壞其中300包，以每包單價160元計算，受有載運貨物損害48,000元，並提出台灣水泥股份有限公司高雄港站出貨單、畝詮股份有限公司估價單為憑(見本院卷第41頁至第43頁)，西頓公司、乙○○則以原告未舉證證明受損300包等情為辯。經查，依原告提出之前開出貨單所載，系爭車輛於110年11月8日10時8分許自台泥高雄港站載運水泥480包，於同日11時40分許發生系爭事故，時間尚屬接近，衡情應無另行卸除貨物之可能。再本院函詢畝詮股份有限公司110年11月8日有無訂購水泥、向何公司訂購、包數、運送公司，及實際點收數量等，經函覆略以：本公司於110

01 年11月8日向金集發實業有限公司訂購由台灣水泥所生產
02 之每包50公斤袋裝水泥共480包，該次運送委由原告運
03 送，然因運送途中發生交通事故，以致該批袋裝水泥部分
04 損壞，實際點收數量為180包等語(見本院卷第213頁)，足
05 徵系爭車輛載送貨物因系爭事故受損包數確為300包無
06 訛。是原告請求西頓公司、乙○○賠償載運貨物損壞之費
07 用共48,000元，應屬有理。被告西頓公司、乙○○雖執前
08 詞為辯，然原告就其所受損害，業已提出前揭佐證，堪認
09 已盡舉證之責，被告西頓公司、乙○○猶仍空言否認，而
10 未另舉反證證明原告未受達300包水泥之損害，所辯並無
11 可採。

12 4. 拖吊費：

13 原告另主張系爭車輛因系爭事故損壞，受有拖吊費用70,0
14 00元，並提出國道大型車拖就服務契約三聯單為證(見本
15 院卷第45頁)，亦為西頓公司、乙○○所否認，且提出交
16 通部公路局道路救接收費方式、國道交流道一覽表為佐
17 (見本院卷第175頁至第180頁)。然當事人主張有利於己之
18 事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277條前
19 段定有明文。且各當事人就其所主張有利於己之事實，均
20 應負舉證之責，故一方已有適當之證明者，相對人欲否認
21 其主張，即不得不更舉反證。經查，原告主張其因系爭事
22 故受有拖吊費70,000元之損害，已經提出前開三聯單為
23 證，可證其確實受有該損害。且由該三聯單所載，該次收
24 費核算方式係以交通事故及載貨搬運共4台車，及工作人
25 員搬運至嘉義，經雙方議價同意7萬元，核與西頓公司、
26 乙○○抗辯之計算方式，係以單一車輛自國道一號336公
27 里為起點，至嘉義交流道計算不同，自難僅憑被告所提交
28 交通部公路局道路救接收費方式、國道交流道一覽表，即為
29 對西頓公司、乙○○有利之認定。是原告既已證明其受有
30 拖吊費70,000元之損害，西頓公司、乙○○復未舉反證證
31 明原告實際未受此等損害，自應認原告此部分之請求，為

有理由。

5. 營業損失：

又原告主張系爭車輛因系爭事故損壞，維修期間共140日，依交通部110年汽車貨運調查報告，營業貨車運費平均每公噸運費收入為354.8元，平均每噸公里5.4元，且營業貨車每噸公里運費收入隨運送距離增加而遞減，若採單趟運距90至未滿200公里，則下降為4.1元，據此，系爭車輛營業每趟平均運費為15,088元(計算方式：4.1元×160公里×載重23噸=15,088)，扣除營業成本，每日實際收入為運費3成即4,526元，受有營業損失633,640元，且提出交通部統計處111年8月編印之汽車貨運調查報告為憑(見本院卷第47頁至第58頁)。經查，系爭車輛於110年11月8日因系爭事故受損，實際維修期間為110年11月22日起至111年3月28日，自110年11月8日起至111年3月28日止，期間共140日，有前揭長源汽車股份有限公司工作傳票可佐，堪認原告因系爭車輛確因系爭事故受損，而有140日無法營業無訛。再者，原告主張所受營業損失，雖提出前開貨運調查報告為佐，然並未提出諸如系爭車輛營業日報表、月報表等客觀證據，以供本院核算其損害或確認是否每日均有出勤載運紀錄，惟原告既已證明系爭車輛因系爭事故受損，達140日無法營業，僅無法證明其數額，參諸民事訴訟法第222條第2項規定，本院自應審酌一切情況，依所得心證定其數額。本院參酌系爭車輛當日係自高雄港載運水泥前往位於雲林縣○○鎮○○路000號1樓之畝詮股份有限公司，距離約138公里，有GOOGLE MAP列印資料可憑，則原告以每噸公里4.1元計算尚屬合理可採，並得以該距離為估算標準。復由系爭車輛當日載運量24噸以觀，原告主張系爭車輛扣除車重後載運量為23噸，亦屬可採。據此計算系爭車輛營業每趟平均運費應為13,013元(計算方式：4.1元×138公里×載重23噸=13,013)。再衡以本院未能確認系爭車輛每日出勤情形及系爭車輛載運淨利，爰認以

每趟運費之2成計算，較符實際。則原告因系爭車輛損壞每日營業損失應為2,603元(計算式： $13,013 \times 20\% = 2,603$ ，小數點後四捨五入)，洵可認定。從而，原告請求之營業損失，於364,420元(計算式： $2,603 \times 140 \text{日} = 364,420$)之範圍內，為有理由，可以准許。

6. 綜上，原告所得請求西頓公司、乙○○連帶賠償之金額應共為758,938元(計算式： $261,518 + 15,000 + 48,000 + 70,000 + 364,420 = 758,938$)，足堪認定。

四、綜上所述，原告依侵權行為之法律關係，請求乙○○、西頓公司連帶給付如758,938元，及西頓公司自112年12月26日(見本院卷第73頁至第75頁送達證書)起，乙○○自113年1月7日(見本院卷第77頁送達證書)起，均至清償日止，均按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許。逾此範圍之請求，均屬無據，應予駁回。

五、本件原告勝訴部分係依民事訴訟法第427條第2項第11款規定，適用簡易訴訟程序所為乙○○、西頓公司敗訴之判決，依同法第389條第1項第3款規定，應依職權宣告假執行。並依職權宣告乙○○、西頓公司如預供相當之擔保，得免為假執行。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，核與判決之結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條、第85條第2項。

中 華 民 國 113 年 6 月 6 日

岡山簡易庭法 官 薛博仁

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書(須附繕本)。

中 華 民 國 113 年 6 月 6 日

書記官 曾小玲