

臺灣基隆地方法院基隆簡易庭民事判決

111年度基簡字第386號

原告 漢鴻交通有限公司

法定代理人 邱昆雄

訴訟代理人 林宇文律師

複代理人 張漢榮律師

被告 牛頭通運股份有限公司

法定代理人 曾健祈

被告 陳振順

上二人共同

訴訟代理人 高智鵬

複代理人 潘鳳德

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1月25日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、被告應連帶給付原告新臺幣貳佰壹拾伍萬玖仟元，及自民國一百一十一年四月一日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

二、原告其餘之訴駁回。

三、訴訟費用新臺幣陸萬壹仟玖佰陸拾捌元，其中新臺幣伍萬柒仟捌佰參拾伍元由被告負擔，餘由原告負擔。

四、本判決原告勝訴部分得假執行；但被告如以新臺幣貳佰壹拾伍萬玖仟元預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

一、原告起訴主張：

(一)被告陳振順係受雇於被告牛頭通運股份有限公司（下稱牛頭通運公司）為駕駛貨櫃曳引車之駕駛員，為從事駕駛業務之

人，於民國000年00月00日下午2時10分許，駕駛車牌號碼000-0000號營業貨櫃曳引車（下稱被告曳引車），於基隆港東10號碼頭往出站（即東11號碼頭）方向行駛時，疏未注意左前方停放屬原告所有之車牌號碼000-0000號營業貨櫃曳引車（下稱系爭曳引車），被告曳引車之左後方板架因而撞擊系爭曳引車之左前方車頭，致原告所有之系爭曳引車左前方車頭嚴重受損。又被告牛頭通運公司為被告陳振順之僱用人，於車禍發生時，依民法第188條第1項前段所規定：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。爰本於侵權行為法律關係提起本訴，請求被告2人連帶賠償原告所受損害。

（二）茲就原告請求之金額臚列說明於下：

1.車輛修復費用：

原告所有之系爭曳引車因遭被告曳引車撞擊而受損，經送英屬維京群島商永德福汽車股份有限公司台灣分公司（下稱永德福公司）以更換全新車頭方式修繕，經估價零件費用為新臺幣（下同）1,727,247元（含1,622,037元、105,210元）、維修工資532,991元，又系爭曳引車自110年6月21日領照使用至發生本件車禍事故僅使用4月又7天，以5個月計算折舊，零件折舊額為265,564元，是原告得請求之修復費用為1,994,674元（含扣除折舊265,564元後之零件費用1,461,683元、維修工資532,991元），嗣經原告議價後之修復費用為200萬元，則修復費用依比例計算為1,681,000元（ $2,000,000 \text{元} \times 1,994,674 \text{元} \div (1,727,247 \text{元} + 532,991 \text{元} + 113,008 \text{元})$ ）。

2.不能營業之損害：

原告所有之系爭曳引車因本件車禍事故受損，實際修復期間自111年1月25日起至同年4月30日止，共82天，原告因此無法用以營運，依系爭曳引車之行車日報表、司機薪資、Etag費用、油費、修理費等統計表計算，以系爭曳引車每日受有不能營業之損害以4,748元（自110年6月22日起至同年10月2

01 8日止，共129日之營業淨利為612,561元（34,527元+150,3
02 99元+153,072元+141,310元+133,253元）；612,561元÷1
03 29日÷4,748元〉計算，共計389,336元（4,748元×82日）。

04 3.車輛之交易性貶損：

05 原告所有之系爭曳引車自110年6月21日領照使用至發生本件
06 車禍事故僅使用4月又7天，受損雖已修復，惟經中華民國事
07 故車鑑定鑑價協會鑑定，系爭曳引車因本件車禍事故致交易
08 性貶損50萬元。

09 4.以上3項合計金額共為2,570,336元（1,681,000元+389,336
10 元+500,000元）。又認系爭曳引車因停放於轉角且未緊靠
11 貨櫃集放區停放而與有過失，就本件損害賠償發生之原因，
12 應依被害人負10%之過失責任，被告負90%之過失責任，減輕
13 被告賠償金額。綜上，被告應賠償原告2,313,302元〈2,57
14 0,336元－（2,570,336元×10%）〉。

15 （三）併聲明：被告應連帶給付原告2,313,302元，及自起訴狀繕
16 本送達被告之翌日起至清償日止，按週年百分之5計算之利
17 息。並陳明願供擔保，請准宣告假執行。

18 二、被告求為判決：原告之訴駁回，如受不利判決，願供擔保請
19 准宣告免為假執行。其答辯意旨略以：

20 （一）被告並不爭執被告陳振順於前開時、地，駕駛被告牛頭通運
21 公司所有之被告曳引車，因前開駕駛過失而與原告所有之系
22 爭曳引車發生碰撞，致系爭曳引車受有損害等情，惟抗辯系
23 爭曳引車任意停放於貨櫃集放區，為肇事次因，亦與有過
24 失。依兩造就本件車禍事故之原因力大小及過失情節，認原
25 告、被告應各負擔30%、70%之過失責任，爰依民法第217條
26 第1項規定，請求依比例減輕被告之賠償責任。

27 （二）系爭曳引車經原告所承保之華南產物保險股份有限公司車體
28 險理算核付以1,363,571元即可修復，然原告所有之系爭曳
29 引車以更換全新車頭方式修繕，修復費用高達2,260,238元
30 （含未扣除折舊之零件費用1,727,047元、維修工資532,991
31 元），顯然過度修復且逾越回復原狀之必要性，是系爭曳引

01 車應以傳統修復方式進行修繕之修復費用計價，始屬合理。
02 且系爭曳引車之車頭僅有左側受有損害，以新品更換舊品，
03 自有延長系爭曳引車使用年限之額外利益，是系爭曳引車之
04 修復費用自應扣除零件之折舊部分。

05 (三)原告主張系爭曳引車之修復期間共計183天，致受有不能營
06 業之損害868,884元，惟依原告提供系爭曳引車之行車日報
07 表、司機薪資、Etag費用、油費、修理費等統計表計算，系
08 爭曳引車每日受有不能營業之損害應為3,786元〈自110年6
09 月22日起至同年10月28日止，共129日之營業淨利為488,497
10 元（34,527元+118,828元+121,745元+109,932元+103,4
11 65元）；488,497元÷129日÷3,786元〉，又系爭曳引車係於
12 本件車禍發生之翌日即110年10月29日進廠維修，卻遲至111
13 年1月25日始進行維修，並於同年4月16日完工，其中涉及等
14 待海運全新車頭到港之日數，此部分修復期間所受之損害，
15 非應歸責於被告承擔，是本件應以系爭曳引車採修復方式之
16 實際修復日數，計算原告受有不能營業之損害，始為合理。

17 (四)原告所有之系爭曳引車既以更換全新車頭方式修繕，而非以
18 傳統修繕方式修復，應無原告所謂之交易性貶損50萬元之可
19 言，遑論系爭曳引車並無買賣過戶之實，更不存在所謂之交
20 易性貶損。

21 三、本院之判斷：

22 (一)原告主張被告陳振順係受雇於被告牛頭通運公司為駕駛貨櫃
23 曳引車之駕駛員，於前開時、地，駕駛被告牛頭通運公司所
24 有之被告曳引車，因前開駕駛過失，而與原告所有之系爭曳
25 引車發生碰撞，致系爭曳引車受有損害等情，業據提出內政
26 部警政署基隆港務警察總隊大沙灣中隊之A3類車輛交通事故
27 調查紀錄表、道路交通事故現場圖、永德福公司報價單、系
28 爭曳引車行車執照等件為證，且被告亦不否認被告陳振順有
29 駕駛過失（惟抗辯原告亦與有過失，此部分詳後述），原告
30 此部分之主張，自堪信為真實。

31 (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。」民法第184條第1項前段定有明文。本件被告陳振順駕駛被告曳引車因前揭之駕駛過失，致撞擊原告所有之系爭曳引車，致系爭曳引車受有損害，被告陳振順之前揭過失行為與原告所有系爭曳引車之受損間，自有相當因果關係，被告陳振順自應負侵權行為損害賠償之責。又被告陳振順任職被告牛頭通運公司且駕駛被告牛頭通運公司所有之被告曳引車，在客觀上被告陳振順係為被告牛頭通運公司服勞務，被告陳振順於前揭時、地駕駛被告曳引車之行為，在外觀上係執行其職務，是原告依民法第188條第1項之規定，請求被告牛頭通運公司與被告陳振順負連帶損害賠償責任，自屬有據。茲於原告聲明範圍內，審酌其請求損害賠償範圍應否准許，分述如下：

1.車輛修復費用部分：

(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，民法第196條定有明文。又物被毀損時，被害人依民法第196條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，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(一)可資參照）。

(2)原告主張系爭曳引車經永德福公司修復結果，得請求之修復費用為1,994,674元（含扣除折舊265,564元後之零件費用1,461,683元、維修工資532,991元），嗣經原告議價後之修復費用為200萬元，則修復費用依比例計算為1,681,000元〈 $2,000,000 \text{元} \times 1,994,674 \text{元} \div (1,727,247 \text{元} + 532,991 \text{元} + 113,008 \text{元})$ 〉等語，並提出永德福公司開立之報價單附卷可證，惟被告抗辯系爭曳引車經原告所承保之華南產物保險股份有限公司車體險理算核付以1,363,571元即可修復，且系爭曳引車僅有左側車頭受有損害，然原告逕以更換全新車頭之方式修繕，縱扣除零件之折舊額265,564元，修復費用亦高達1,994,674元（含零件費用1,461,683元、維修工資532,991元），顯有過度修復且逾越回復

01 原狀之必要性，是系爭曳引車應以傳統修復方式之修繕費
02 用計價，始屬合理等語。

03 (3)本院乃函詢永德福公司「貴公司曾出具如附件之報價單，
04 內載『1.本車於110年10月29日進廠，於110年11月10日完
05 成初步估價。2.111年1月25日確認以全新車廂更換方式施
06 工。3.暫訂完工日為111年4月30日。』等語，惟：(一)原告
07 所有之KNB-0986號貨櫃曳引車（下稱原告車輛即系爭曳引
08 車）……(二)原告車輛受損之情形，以『全新車廂更換方式
09 施工』是屬於更換另一新品（新車頭）或是修復？倘屬更
10 換另一新品，何以不以修復方式回復至原有狀態而直接更
11 換新品？若仍屬修復，何以不採取傳統之修復方式而採用
12 『全新車廂更換方式施工』？又此一『全新車廂更換方式
13 施工』修復方式是否已逾越回復原狀之必要性而屬過度修
14 復？(三)原告車輛採取『全新車廂更換方式施工』修復方
15 式，以原告車輛受損之狀況，其所需之正常修復天數再加
16 上待料時間（含國外或國內之待料），約需多久即能修復
17 完成？又原告車輛若採取傳統之修復方式，其所需之正常
18 修復天數再加上待料時間（含國外或國內之待料），約需
19 多久即能修復完成？及其修復之價格若干？」據復以「(一)
20 KNB-0986號車輛（即系爭曳引車）……。 (二)本公司提供漢
21 鴻交通有限公司（以下簡稱車主即原告）更換全新車廂與
22 修復等二種維修方式報價，並依據車主指示以更換全新車
23 廂方式施工。(三)本公司於111年1月25日與車主確認以新車
24 廂方式維修後，即向瑞典總公司訂購車廂，111年3月18日
25 車廂到貨，並於上述日期完工。本案原報價近242萬元
26 （含稅），因客戶議價，本公司在折讓部分零件後，維修
27 價格為新臺幣200萬元（含稅）。若採修復方式施修，預
28 計需時60天，費用約140萬元。」等語，此有永德福公司1
29 11年6月27日（111）德總字第06161100001號函（下稱永
30 德福公司111年6月27日函）在卷可稽，兩造對此並不爭
31 執，由永德福公司111年6月27日函可知，系爭曳引車因本

01 件車禍事故受有損害，更換全新車廂（即更換全新車頭）
02 或傳統修繕等二種修復方式均屬可行之回復原狀方式，原
03 告固要求永德福公司採以更換全新車頭方式進行維修，惟
04 原告迄今未提出系爭曳引車需以更換全新車頭修復之必要
05 性，亦未提出相關證據，而傳統修繕方式既亦屬可行且慣
06 行之回復原狀方式，故被告抗辯原告以更換全新車廂之方
07 式修繕，有過度修復且逾越回復原狀之必要性，系爭曳引
08 車應以傳統修復方式之修繕費用計價，始屬合理等語，即
09 屬可採，再參以永德福公司111年6月27日函，系爭曳引車
10 採傳統修復方式之修繕費用即為140萬元。

11 (4)又被告雖抗辯系爭曳引車之修復費用，就修理材料以新品
12 換舊品，應予折舊等語。最高法院前開決議，就修復費
13 用，以新品換舊品，應予折舊，方屬必要費用，雖曾予以
14 提出說明，惟修理材料依其性質，仍應有獨立與附屬之
15 別，若修理材料對於物之本體而言，已具獨立存在價值，
16 因其更新之結果，將促成物於修繕後使用效能之提昇或交
17 換價值之增加，則侵權行為之被害人，於未依民法第214
18 條之規定，催告請求侵權行為人回復原狀前，逕行以新品
19 之價額請求全額賠償，與舊品相較，勢將造成額外利益，
20 與損害賠償僅在填補損害之原理有違，故此部分之請求，
21 自非必要，應予折舊，前開最高法院決議有關折舊之意
22 見，應係專指此種情形而言；若修理材料之本身不具獨立
23 價值，僅能附屬他物而存在，或須與他物結合，方能形成
24 功能之一部者，其更新之結果，既無法提昇使用效能，復
25 無法增加交換價值，就令請求以新品替代，亦無獲取額外
26 利益可言，於此種情形下，侵權行為之被害人以新品修
27 繕，就其價額請求賠償，自屬相當，無須予以折舊，且不
28 分修理材料之屬類，一律予以折舊之作法，其上位之價值
29 判斷，即在昭告損害賠償權利人「舊品毀損僅得以舊品替
30 代，請求以新品代替並不合理」，然觀諸現今社會商業形
31 態，以舊品修繕之交易市場，並不存在，強求債權人以舊

品修繕，乃是期待不可能，從而債權人於未獲取超越原物使用或交換利益之前提下，就物之附屬部分，請求以新品替代，其費用應屬必要，債權人請求因此支出之修理費用應屬合理，此與最高法院前開決議之理念，並無違背。學者對此亦認在換裝的新品對被害人無額外利益時，加害人不得請求扣減，如更換汽車零件或鈑金，並未因此延長汽車使用年限者，不生以新換舊的利益扣除問題〈摘自月旦法學雜誌2016年9月第257期陳聰富著物之損害賠償一文〉。又以新換舊涉及禁止得利原則，原應扣除以新換舊所增加之利益，惟以新換舊的核心問題，在於被害人因此所增加之利益，非出於被害人之意思，對被害人而言，實乃「強迫得利」，必須負擔額外支出，因此為顧及被害人，對以新換舊的適用應作合理限制，應視個案以新換舊是否因而增加其價值而認定之，例如以新的輪胎賠償被毀損的老舊輪胎，因而被害人節省更換的費用，以新輪胎換舊輪胎所增加之價值自應扣除；就毀損的汽車更換新的零件或鈑金，若未因此延長該車的使用年限時，並未因此增加該車之整體價值時，不發生因以新換舊扣除增加價值之問題〈王澤鑑著損害賠償2017年2月初版第201至202頁〉。簡言之，最高法院前開決議不過再次闡明民法就損害賠償之「完全賠償及獲利禁止」原則，亦即被害人僅得請求賠償其現存財產因損害事實之發生而被減少之損害，不得藉此獲得利益，而此損害於以金錢賠償代回復原狀之情形下，即以「必要」之修復費用或被毀損之物減少之價值估算之，非謂任何涉及「材料以新換舊」之情形，均應不問情節一律折舊。本院觀諸永德福公司出具之報價單，系爭曳引車修復所使用之材料零件，項目繁多，然均不具有獨立之效用及價值，諸如後視鏡保護外殼、擋風玻璃、絞鏈、密封膠條、門內飾板、喇叭、保險桿護蓋、中央地板座、黏著劑、車廂角板、裝潢板、束環、側板等等，就車輛整體言，均為構成車輛不可分割之一部，單獨割裂並

01 無助於車輛之使用；且就車輛機械之常理，零件本身除輔
02 助車輛功能外，亦不具獨立存在之價值及作用，甚且系爭
03 曳引車因係屬事故車亦可能受有交易上貶值之損害，更不
04 可能增益系爭曳引車之整體價值。依上開說明，原告所提
05 出之永德福公司報價單及材料以觀，應認尚無折舊之必
06 要。被告抗辯系爭曳引車之材料零件以新品換舊品應予以
07 折舊等語，洵屬無據，自難採信。

08 (5)綜上，原告請求被告賠償系爭曳引車之修復費用140萬
09 元，於法有據，應予准許。

10 2.營業損失部分：

11 (1)原告主張系爭曳引車以本件車禍事故發生前4個月之營業
12 額扣除營業成本、費用，平均每日營利淨利為4,748元，
13 自111年1月25日起至同年4月30日止進廠修復共82日而受
14 有不能營業之損失389,336元，業據其提出系爭曳引車自1
15 10年6月22日起至同年10月28日止之薪資表、行車日報表
16 及Etag費用、油費、修理費統計表等件為證。被告辯稱原
17 告就系爭曳引車係以更換全新車廂之方式修繕，屬過度修
18 復，其中涉及等待全新車廂海運到港之日數，此部分等待
19 期間所受之損害，非應歸責於被告承擔，自應以系爭曳引
20 車採傳統修復方式之實際修復日數，計算原告受有不能營
21 業之損害，方屬合理等語。

22 (2)本院以系爭曳引車以傳統修復方式之修繕，確為可行且屬
23 必要，而認定系爭曳引車之修繕費用為140萬元，業如前
24 述。則系爭曳引車所生之修復天數，自應以系爭曳引車以
25 傳統修復方式所需之天數為其依據，方屬相符，復觀諸永
26 德福公司111年6月27日函可知，系爭曳引車採傳統修復方
27 式進行修繕，正常修復天數加計國內、外之待料時間預計
28 60日，原告主張系爭曳引車因本件車禍事故進廠修繕而受
29 有183日不能營業之損失，即非可採。

30 (3)又原告主張系爭曳引車以本件車禍事故發生前4個月之營
31 業額扣除營業成本、費用，平均每日營利淨利4,748元之

01 情，此為被告所否認，並抗辯依原告提供系爭曳引車之行
02 車日報表、司機薪資、Etag費用、油費、修理費等統計表
03 計算，系爭曳引車每日受有不能營業之損失應為3,786元
04 等語，嗣兩造於本院審理時合意以4,000元作為系爭曳引
05 車因本件車禍事故進廠修繕之1日不能營業之損失金額。

06 (4)綜上，系爭曳引車因本件車禍事故進廠修繕之60天不能營
07 業之損失金額為240,000元（4,000元×60天＝240,000
08 元）。

09 3.車輛之交易性貶損部分：

10 (1)按損害賠償之目的在於填補所生之損害，其應回復者，並
11 非原有狀態，而係損害事故發生前之應有狀態，自應將事
12 故發生後之變動狀況悉數考慮在內。故於物被毀損時，被
13 害人除得請求修補或賠償修復費用，以填補技術性貶值之
14 損失而回復物之物理性原狀外，就其物因毀損所減少之交
15 易價值，亦得請求賠償，以填補交易性貶值之損失而回復
16 物之價值性原狀（最高法院101年度台上字第88號判決意
17 旨參照）。

18 (2)原告主張系爭曳引車經永德福公司以更換全新車頭方式之
19 修繕結果，仍受有50萬元之交易性貶值等語，並提出中華
20 民國事故車鑑定鑑價協會之鑑價結果1紙為證，惟此為被
21 告所否認，並抗辯系爭曳引車係以更換全新車頭之修復方
22 式修繕，並無所謂交易性貶損之可言等語，惟本院以系爭
23 曳引車以傳統修復方式之修繕，確為可行且屬必要，而認
24 定系爭曳引車之修繕費用為140萬元，業如前述。則系爭
25 曳引車有無因此產生交易性貶損，自應以系爭曳引車以傳
26 統修復方式有無產生交易性貶損為其依據，方屬相符，而
27 原告提出之中華民國事故車鑑定鑑價協會之鑑價結果，係
28 以系爭曳引車以更換全新車廂之修繕方式作為鑑價之基
29 礎，自難採信，本院乃函請中華民國事故車鑑定鑑價協會
30 鑑定：原告車輛（即系爭曳引車）因本件車禍事故致受有
31 損害，前經貴會鑑定車頭因受損嚴重以更換車頭零件總成

方式維修，即使經過修復仍為重大事故車，正常車況價值為310萬元，修復後價格為260萬元等語，亦即原告車輛縱經以更換車頭方式仍有交易性貶損50萬元。原告車輛若改以傳統之修復方式，以原告車輛之受損情形及傳統之修復方式，原告車輛修復後之價格約為若干？經鑑定結果：車號000-0000（即系爭曳引車），經鑑定後該車因遭受外力撞擊導致車頭多處擠壓凹陷變形受損；前門板零件總成需更換；左前A柱、左前戶定、駕駛座底板、左中B柱零件總成需切割焊接更換；左前大樑、右前大樑、前橫樑需鈹金校正。即使經過修復完成仍為「重大事故車」。系爭曳引車回溯至交通事故發生當時110年10月車價行情，正常車況價值約310萬元，修復後價值約220萬元等語，有中華民國事故車鑑定鑑價協會112年12月28日（112）車鑑字第035號函附鑑定報告在卷可參，堪認系爭曳引車經以傳統修復方式之修繕後，雖回復物理性之原狀，然尚有交易性之貶值90萬元（310萬元－220萬元），故原告請求被告賠償系爭曳引車交易性貶損90萬元，即屬有據。

(3)又物之交易性貶損具有客觀之財產價值，不以被害人主觀上有具體出售之意圖為必要，其價值係依物於損害發生前及其後的市場價額差額而計算，且物因時間的經過而減少其價值，若以被害人須出賣其物而計算交易性貶損，則被害人將被迫在出賣或保有其物放棄（交易性貶損）賠償之間，有所選擇，對於被害人之保護未臻週全，故被告抗辯系爭曳引車實際並無買賣過戶之實，並無所謂交易性貶損等語，亦無可採，附此敘明。

4.從而，原告因本件車禍事故所受之損害合計為254萬元（140萬元＋24萬元＋90萬元）。

(三)被告對於其有前揭駕駛過失一節，並不爭執，惟抗辯因系爭曳引車任意停放於貨櫃集放區，是原告就本件車禍事故之發生亦與有過失，原告、被告應各負擔30%、70%之過失責任等語，原告就此則主張原告所有之系爭曳引車當時為靜止狀態

且事故現場並無明確之交通指示標誌，原告無法避免本件車禍事故之發生，而無須負擔過失責任。退而言之，縱應負與有過失責任，原告與被告關於本件車禍事故之肇責比例應分別為百分之10、百分之90等語。惟：

- 1.按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額，或免除之；且前開規定，於被害人之代理人或使用人與有過失者，準用之，民法第217條第1項、第3項分別規定甚明。而上開規定之目的，在謀求加害人與被害人間之公平，故在裁判上法院得以職權減輕或免除之（最高法院85年臺上字第1756號判決參照）。
- 2.兩造對於本件車禍事故發生之肇事責任，互有爭執。經依被告之聲請，送請逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心就本件車輛碰撞事故之肇事責任，悉在原告？悉在被告？或是兩造均有過失及其比例？等事項為鑑定，經鑑定結果：「……五、綜上所述，研析本案A車（即被告曳引車）行至事故地點左轉彎時，未顯示左方向燈於先，且左轉彎時又未注意停放於貨櫃集放區轉角之B車（即系爭曳引車），致與B車發生碰撞肇事，此駕駛行為之疏失，認係為本件事故發生之肇事主因；惟本案B車停放於轉角且未緊靠貨櫃集放區停放，影響其他車輛通行，認係亦有疏失，為本件事故發生之肇事次因。」此有逢甲大學112年10月20日逢建字第1120022939號函附逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心112年10月20日行車事故鑑定報告書可稽，是原告抗辯其就本件車禍事故之發生並無過失，而無須負擔過失責任，即無可採。
- 3.惟原告主張原告、被告就本件車禍應各負10%、90%之過失責任，被告則抗辯原告、被告就本件車禍應各負30%、70%之過失責任，本院經審酌原告所有之系爭曳引車當時為靜止以及停放之位置與被告就本件車禍事故發生之原因力強弱與過程之輕重程度等一切情狀後，認原告與被告應各負15%、85%之過失責任，自應減輕被告15%之損害賠償金額。
- 4.綜上，被告應負之損害賠償金額計為2,159,000元（2,540,0

00元 $\times$ 85%=2,159,000元；元以下4捨5入）。

四、綜上所述，原告基於侵權行為之法律關係，請求被告連帶賠償原告2,159,000元，及均自起訴狀繕本送達被告之翌日即111年4月1日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，則無理由，應予駁回。

五、本件原告勝訴部分，係為民事訴訟法第427條第2項第11款規定適用簡易程序所為被告敗訴判決，依同法第389條第1項第3款規定，應依職權宣告假執行，並依聲請酌定相當之擔保金額宣告免為假執行。

六、本件訴訟標的金額經減縮後為2,313,302元，應徵訴訟費用即第一審裁判費23,968元，加計逢甲大學鑑定費用32,000元、中華民國事故車鑑定鑑價協會鑑定費用6,000元，本件第一審訴訟費用合計61,968元，依兩造勝敗比例，併諭知各自負擔如主文第3項所示。又原告減縮訴之聲明，就該減縮部分而言，與撤回無異，故該部分所生之費用，依民事訴訟法第83條第1項前段，自應由原告自行負擔，併此敘明。

七、據上論結，原告之訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第79條、第87條第1項、第389條第1項第3款、第392條第2項，判決如主文。

中 華 民 國 113 年 1 月 31 日
基隆簡易庭法 官 徐世禎

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後廿日內向本院提出上訴狀。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中 華 民 國 113 年 1 月 31 日
書記官 林煜庭