臺灣基隆地方法院民事判決

115年度簡上字第37號

上　訴　人　李進發

訴訟代理人　李佩綺

被　上訴人　新光產物保險股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　吳昕紘

訴訟代理人　郭川珽

上列當事人間損害賠償事件，上訴人對於中華民國115年6月16日本院基隆簡易庭114年度基簡字第513號第一審判決提起上訴，本院第二審合議庭於115年10月5日辯論終結，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、按法官被聲請迴避者，在該聲請事件終結前，應停止訴訟程序；但其聲請因違背第33條第2項，或第34條第1項或第2項之規定，或顯係意圖延滯訴訟而為者，不在此限，民事訴訟法第37條第1項定有明文。查上訴人因本院未允准其調查證據之聲請，乃於言詞辯論終結後，主張合議庭之審判長承審另案已有偏見，具狀聲請本院合議庭之法官迴避；然而本院合議庭是否允准調查證據，乃合議庭法官本於「法院訴訟指揮」，依據客觀事實所為適法之職權行使，參酌最高法院民國69年度台抗字第457號判例意旨，僅因法院否准調查證據，尚不足認其執行職務有民事訴訟法第33條第1項第2款所稱「偏頗之虞」，至於合議庭之審判長同時承審另案之事實，亦非民事訴訟法第33條第1項第1款、第32條第1項第7款所稱「曾參與本訴訟事件之前審裁判」，尤其上訴人具狀聲請迴避同時聲請再開辯論，明顯可知上訴人無非意在迫使本院停止訴訟程序從而達其希冀本院命為再開之目的，惟上訴人聲請調查之證據原非必要（詳如後述），是上訴人聲請法

官迴避顯係意圖延滯訴訟，依民事訴訟法第37條第1項但書規定，本件自無停止訴訟程序、命為再開或延展宣判期日之必要。

二、被上訴人於原審起訴主張：

上訴人於112年1月17日下午3時11分左右，駕駛BBE-8569號自用小客車（下稱A車），途經基隆市○○區○○○路000○0號前方之內側車道，聞有救護車警鳴聲卻未依規避讓行駛，以致撞擊訴外人博康救護車事業股份有限公司（下稱博康公司）所有並由訴外人陳駿宏（下稱陳駿宏）駕駛之BQR-0807號救護車（下稱B車；刻搭載病患洪啟文前往基隆長庚醫院就醫途中）。因B車已向被上訴人投保車體損失險，上開保險事故發生在保險期間，被上訴人遂依保險契約之約定，給付B車修復費共新臺幣（下同）405,678元（塗裝：44,793元；工資：40,599元；零件：320,286元），並依法取得代位求償之權，故依保險代位以及民法侵權行為之法律關係，起訴並聲明：上訴人應給付被上訴人405,678元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

三、原審認上訴人就系爭事故應負過失責任，B車修復費扣減零件折舊後之損害額則係275,063元（零件折舊後殘值189,671元＋工資40,599元＋塗裝44,793元），因被上訴人尚應承擔40%之過失比例，乃判命上訴人給付165,038元本息，暨駁回被上訴人其餘之訴。上訴人就原審判命給付「逾65,038元本息」之部分，於法定期間提起上訴，兩造聲明、理由各如下述：

㈠上訴意旨略以：

系爭事故發生前不久，B車前方原有「銀色休旅車」行駛（B車行車紀錄畫面顯示時間「15：08：20」），因「銀色休旅車」長達6秒均未避讓（B車行車紀錄畫面顯示時間「15：08：20」迄「15：08：26」），B車乃自「銀色休旅車」之右側超車（B車行車紀錄畫面顯示時間「15：08：2

7」），故「銀色休旅車」長達6秒未避讓之事實，應可合理證明Ｂ車當時並未開啟警笛鳴響。況上訴人斯時向左避讓空間不足，縱使向左偏轉仍難避免兩車碰撞，客觀上不具有避讓之期待可能；反觀陳駿宏駕駛Ｂ車行近路口疏未減速，復未注意「內側車道」待轉車與Ａ車之行徑動態，導致Ａ、Ｂ兩車發生碰撞，故系爭事故乃陳駿宏一己之駕駛過失所致，上訴人就此一碰撞結果並無任何過失責任。因原審採納陳駿宏之開脫證言，復未深思病患洪啟文理應「重度昏迷」而難聽聞「警鳴聲響」，尤無視獲報到場處理事故之員警證述，兼未探究「病患洪啟文當時身體狀況是否符合緊急醫療救護法施行細則第2條之規定」，旋驟認上訴人就系爭事故應負60%之過失責任，故於法定期間，就原審判命給付「逾65,038元本息」之部分提起上訴，並聲明：

1.原判決關於命上訴人給付逾65,038元本息部分，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

2.上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴駁回。

㈡答辯意旨略以：

原審判決適法無誤。並聲明：駁回上訴。

四、兩造不爭執之事實：（本院卷第107頁）

㈠訴外人許金生於000年0月00日下午3時11分左右，在「設有禁止臨時停車標線（路側劃設『紅實線』）之基隆市○○區○○○路000○0號前方路段」（下稱系爭肇事地點），違規停放BBS-5260號自用小貨車（下稱Ｃ車）；其間，陳駿宏駕駛Ｂ車搭載病患洪啟文，沿基金一路「外側車道」途經系爭肇事地點，見前方Ｃ車違規占用外側車道約1/2，遂向左偏轉行駛於內、外車道之間；適逢上訴人駕駛Ａ車於系爭肇事地點之「內側車道」，遇前方車靜止待轉而向右偏轉（車尾仍在內側車道延伸處），Ｂ車之「左前車頭」遂與Ａ車之「右後車尾」發生碰撞。

㈡Ｂ車（救護車）於事發當時，確已開啟「車頂緊急閃光警示燈」。

㈢被上訴人已依保險契約之約定，給付Ｂ車修復貲費共405,678元（塗裝：44,793元；工資：40,599元；零件：320,286元）；惟Ｂ車乃110年12月出廠，經扣減零件折舊，其損害額共275,063元（零件折舊後殘值189,671元＋工資40,599元＋塗裝44,793元）。

五、本院判斷：

㈠事發當時，Ｂ車係「執行緊急任務」並已開啟警示燈與警鳴器，依法享有優先路權：

1.承前四㈠所述之兩造不爭執事實，陳駿宏駕駛Ｂ車搭載病患洪啟文，沿基金一路「外側車道」途經系爭肇事地點；而洪啟文則於檢察官偵查期間具結證稱：當天我要去長庚醫院做化療，救護車（Ｂ車）有鳴警笛也有開警示燈（參見本院卷第71頁）。衡酌洪啟文乃搭乘救護車之隨機病患，與上訴人或陳駿宏，均無親誼或利害關係，且其證述內容簡潔自然，查無刻意迎合特定一方之情事，故其具結擔保之證言，應屬真實可信。至上訴人雖質疑洪啟文「理應『重度昏迷』（不可能聽聞警鳴聲響）」，復聲請本院調閱洪啟文之就診病歷，釐清其究否「緊急醫療救護法施行細則第2條所稱之緊急、重大傷病患」（本院卷第23、24、108頁）；然救護車受派遣載運之病患，並不必然喪失「聽覺感知」，縱洪啟文囿於病情以致狀態不佳，然觀其猶能具體陳述「我要去長庚醫院做化療，救護車有鳴警笛也有開警示燈」，客觀上仍明確可知洪啟文「當時意識」足以感知外界之強烈刺激，尤其是警鳴器具有顯著且易於感知之聲響，即便洪啟文當時「身體極度不適」，於封閉（車廂內）、近距離的物理環境下，救護車警笛長鳴聲響，仍屬人類基本感官於自然狀態下（不需刻意用力）所能清晰接收；此一事實毋須仰賴高深之醫學鑑定，亦不須贅餘之病歷佐證。再者，救護車執行緊急醫療救護法第3條所規定之緊急任務，並非取決於醫院事後之「診斷結果」，而是繫諸於「客觀派遣與執行緊急任務」之當下。蓋醫療判斷並非救護車駕駛人所應具備之專業，駕駛

人亦乏「預知他人病情」之客觀能力，故Ｂ車祇須依救護派遣程序執行本件救護運送，即應回歸「當時所受派遣內容及其任務性質」判斷其法律地位，而非以醫院事後診斷之病情輕重，回溯否定「Ｂ車當時依派遣程序執行救護運送」之歷史事實，否則無異強求救護車駕駛人及救護人員於送醫途中，須先確認病患嗣後確實符合法定重症要件，始得開啟警鳴器執行救護任務，顯然悖離緊急醫療救護即時處置之制度目的。故本件是否屬於執行緊急任務，應依當時派遣內容、救護紀錄及病患呈現之症狀綜合判斷，而非僅以醫院事後診斷之病情輕重為斷；因後開救護紀錄表所載症狀及出勤內容，已足認定Ｂ車當時係執行緊急救護運送，是上訴人聲請調閱病歷云云，自非必要而應否准。

2.Ｂ車係合法設立之特種救護車輛，配置救護人員並受博康公司派遣，由陳駿宏駕駛載送「呼吸急促、胸悶、嘔吐、肢體無力」之病患洪啟文前往基隆長庚醫院緊急就醫，此徵陳駿宏提出予檢察官存查之消防機關救護紀錄表即明（參見本院卷第67至69頁）；依救護紀錄表所載出勤性質及載送內容，可認Ｂ車係依緊急醫療救護程序執行救護運送。而陳駿宏於另案審理以及檢察官偵訊期間，陳稱「警示燈與警鳴器平常是連動的」，發生事故後，警察到場要我把警鳴器關掉，我才特別去關掉的等語（參見本院卷第81頁、第63頁），亦與洪啟文證稱「有聽聞警笛聲」乙情相符。是予參互勾稽，Ｂ車於事發當時，客觀上已具備「執行緊急勤務並發動優先路權」之法定要件（參看緊急醫療救護法第3、17、18條、道路交通安全規則第2條第1項第7款、第93條第2項、第101條第3項等規定）。雖上訴人屢稱陳駿宏係為一己開脫（參看本院卷第23頁）；然救護車執行緊急勤務，依規定開啟「警示燈」與「警鳴器」，乃享有「優先路權」之法定程序；而「Ｂ車搭載病患洪啟文並已開啟『警示燈』」乙情，則係兩造俱無爭執之前提（參看前揭四㈠㈡所示）。是依「連動」設備之操作慣性與機制，客觀上自可合理推論「警鳴器於事

故發生當時，同樣處於開啟並發聲之狀態」；況本院觀察Ｂ車行車動態，陳駿宏於事故發生以前，猶不斷「積極變換車道超越前車」，藉此縮短「Ｂ車抵達醫院之所須時間」（參見本院卷第49至55頁之Ｂ車行車紀錄畫面），此種高度急迫、積極排除行車障礙之駕駛行為，適亦與「開啟警示燈與警鳴器、執行緊急救護任務」之情境相合。至上訴人雖又宣稱「獲報到場處理事故之員警未聞警鳴聲響」云云（參見本院卷第23頁），然系爭事故發生以後，Ｂ車無法繼續執行原先緊急之載送任務，陳駿宏為免「高分貝警鳴」妨礙現場通訊與交通秩序，乃配合到場員警指揮「關閉警鳴器」（參見本院卷第63、81頁），此情原與事理常規相符，而非上訴人所稱毫無根據之推詞可比；是於陳駿宏「關閉警鳴器」以後，方始獲報到場之警員郝為中證稱「沒聽到警報聲」等語（參見本院卷第83至85頁），即屬事所必然；至於陳駿宏「關閉警鳴器」以前，最早抵達現場之警員王政賀證稱「『不確定』是否有聽到警鳴器聲響」乙情（參見本院卷第91頁），亦難據以引證「Ｂ車沒開警鳴器」之事實。故上訴人截取「員警對於事故發生前狀況無從直接感知，或記憶已不完整之片段見聞」，謬指此情可證「警鳴器未開」云云，俱屬武斷而非可取。

3.上訴人固又以「Ｂ車之行車紀錄畫面」，強調系爭事故發生前不久，Ｂ車前方原有「銀色休旅車」行駛，且長達6秒未見避讓，故此可證Ｂ車當時並未開啟警笛鳴響云云。惟銀色休旅車未立即避讓之客觀現象，成因並非僅限於上訴人所稱「Ｂ車未鳴警笛」乙端，尚可能涉及駕駛人之感知、判斷或反應等種種因素，是單憑「銀色休旅車於事故發生前未立即避讓」乙情，尚無從跳躍推論「Ｂ車當時未開啟警鳴器」。況銀色小客車「長達6秒未向兩側避讓」，Ｂ車駕駛陳駿宏見狀，旋行使優先路權超越前車（參見本院卷第49至53頁之Ｂ車行車紀錄畫面），是他車「消極未避讓」之被動延遲，就Ｂ車之執行職務原無妨礙，此與「Ａ車積極向右偏轉」所

造成之主動違規（參見本院卷第54至57頁之Ｂ車行車紀錄畫面），兩者原難等量齊觀，法律評價截然不同。是上訴人不當比附他車「消極未避讓」之事實，本院亦難憑採。

4.綜上所述，Ｂ車於事故發生前「確有開啟警示燈與警鳴器執行緊急任務」，業據病患洪啟文具結在卷，並與「救護車警示設備之連動常規」以及「Ｂ車積極排除行車障礙之客觀動態」相合；反觀上訴人否認Ｂ車開啟警鳴器執行緊急任務之抗辯，俱難動搖前揭證據綜合判斷之結果。是本件事發當時，Ｂ車係「執行緊急任務」並已開啟警示燈與警鳴器，依法享有優先路權乙情，應堪認定。

㈡Ａ車當時存在避讓之客觀可能：

1.系爭肇事路段之內側車道「寬度3.3公尺」、外側車道「寬度3.5公尺」、內、外車道「總路寬6.8公尺」（參見原審卷第59頁之道路交通事故現場圖）；而Ａ車（BMW 520i，參見原審卷第87頁所示車輛照片）一般寬度界於1.86至1.9公尺之間（早期車型之車寬為1.86公尺、最新世代之車寬為1.9公尺）、Ｂ車（福斯 caravelle，參見原審卷第83頁所示車輛照片）一般寬度界於1.904至1.997公尺之間、Ｃ車（自用小貨車）一般寬度則約1.5至1.7公尺。為免低估Ａ車實際占用空間，以下逕以各世代BMW 520i較寬之1.9公尺計算Ａ車車寬、以Caravelle車型較寬之1.997公尺計算Ｂ車車寬、以1.7公尺計算Ｃ車車寬。本件Ｃ車占用外側車道約1/2，故外側車道斯時尚餘「1.75公尺之可用淨寬」（計算式：外側車道3.5公尺－Ｃ車占用約1.75公尺＝可用淨寬1.75公尺），是Ａ車若左偏緊貼中央分向島以行避讓，在「預留0.15公尺安全距離（即Ａ車左側與中央分向島間尚有0.15公尺縫隙）」之前提下，內、外側車道即可保留「3公尺之通行路寬」（計算式：外側車尚餘1.75公尺可用淨寬＋內側車道總路寬3.3公尺－Ａ車與中央分向島間之安全距離0.15公尺－Ａ車車寬1.9公尺＝3公尺），對車寬僅約1.997公尺之Ｂ車而言，於此一「3公尺之路寬」通行，尚可各與Ａ、Ｃ兩車

保持「0.5015公尺之安全距離」（計算式：【3公尺路寬－Ｂ車車寬1.997公尺】÷2＝0.5015公尺），此情適可呼應社團法人中華民國汽車工程學會（下稱汽車工程學會）有關「Ａ車左側車身距中央分向島尚有避讓空間，具備向左避讓Ｂ車可能性」之鑑定意見（參見原審卷第159頁）。是上訴人宣稱「無避讓空間」、「左偏亦難迴避」云云（本院卷第22、108、130頁），首已昧於事實而非可採。

2.其次，道路交通安全規則第101條規定之「避讓」，並非僅侷限於「轉動方向盤變換車道」。在車道空間受限時，駕駛人採取「減速、煞停、保持既有行車動線不動」以讓出空間供救護車穿越，同屬合法之避讓行為。本件Ａ車於系爭事故發生當時，適因前方車靜止待轉而「向右偏轉」；而Ａ車積極向右偏轉（積極違規，而非消極未讓車），侵犯「內、外側車道間原有之3公尺路寬」（參看前揭1.，於茲不贅），無異瞬間壓縮「Ｂ車（救護車）原可通行無阻之前行空間」，故Ｂ車「左前車頭」與Ａ車「右後車尾」發生碰撞，並非Ａ車客觀上無空間避讓，而係Ａ車「未向左靠」反而「向右偏轉」，導致部分車身斜切占用「原本寬裕的行車通道」，使原有「3公尺之路寬」驟然減縮所致！故上訴人妄圖以「左方空間不足」，合理化其「向右違規偏轉」之肇事責任，無異倒果為因而非可取。

3.再者，Ａ車遇前方車靜止待轉當時，乃處於靜止或行車速度極低之狀態（參見本院卷第54至57頁之Ｂ車行車紀錄畫面），相較於「高速行駛中」之他車而言，上訴人顯然更有「從容控制Ａ車避讓」之相當餘裕，是上訴人捨「向左避讓之安全選項」，選擇繞越前車而「向右偏轉」之駕駛行為，已與「主動提高兩車碰撞之風險」無殊。況上訴人縱使車技生疏，或驚慌、遲疑導致不知應該如何避讓，上訴人祇須「原地保持靜止不動」（靜俟前車駛離，而非選擇繞越前車），即可酌留Ｂ車充裕之行進空間，然而上訴人竟捨「向左靠攏」或「原地靜止」之安全義務於不顧，「積極向右偏

轉Ａ車」，導致部分車身斜切占用「原本寬裕之行車通道」，直接剝奪Ｂ車「安全繞越違停Ｃ車」之客觀可能，參互以觀，益見上訴人「具備迴避可能性卻執意違規右偏」之不當行車動態，方為系爭事故發生之核心原因。

4.綜上所述，Ａ車若左偏緊貼中央分向島以行避讓，Ｂ車（救護車）即可安全通行而無阻滯；故上訴人未盡法定避讓義務，復積極向右偏轉、斜切侵入Ｂ車行進動線，無疑乃系爭事故發生之主要原因。上訴人雖又聲請本院函囑汽車工程學會進行補充鑑定，主張本件尚待辨正「Ａ車向左避讓是否足以防免兩車碰撞」以及「洪啟文究否醫療救護法施行細則第2條所稱之緊急、重大傷病患」云云（本院卷第23、108頁），然肇事鑑定之目的，在於釐清雙方動態或靜態之違規事實，本件「Ｃ車違規占用外側車道約1/2」、「Ｂ車行駛於內、外車道之間」，以及「Ａ車於內側車道向右偏轉」，均係兩造不爭執之前提事實（參前揭四㈠所示），「系爭肇事路段之車道寬度」，亦可推敲Ａ車在客觀上之迴避可能，縱使函請汽車工程學會補充鑑定，亦難改變「上訴人違反法定義務（未向左靠攏或原地靜止）」之客觀事實，至於「洪啟文客觀上究否緊急或重大傷病患」，原非汽車工程學會所能置喙，並難撼動「Ｂ車接受派遣執行緊急任務之歷史事實」（參前揭㈠1.所述），故上訴人一味聲請鑑定，不僅無從合理化其「未盡法定義務（未向左靠攏或原地靜止）」之違失，尤無助於本件肇事責任之釐清，乃徒增訴訟延滯且無必要，不應准許。

㈢按「紅實線──設於路側，用以禁止臨時停車。」道路交通標誌標線號誌設置規則第149條第1項第1款第5目訂有明文；而「設有禁止臨時停車標誌、標線處所不得臨時停車。」「禁止臨時停車處所不得停車。」「汽車聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車等執行緊急任務車輛之警號時，應依下列規定避讓行駛：一、聞有執行緊急任務車輛之警號時，不論來自何方，均應立即避讓，

……。㈢在同向二車道以上路段，與執行緊急任務車輛同車道之前車，應即向相鄰車道或路側避讓，相鄰車道之車輛應減速配合避讓，並作隨時停車之準備。㈣執行緊急任務車輛得利用相鄰二車道間之車道線行駛，而在車道線左右兩側車道之車輛，應即減速慢行分向左右兩側車道避讓，並作隨時停車之準備。」「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」道路交通安全規則第111條第1項第3款、第112條第1項第1款、第101條第3項第1、3、4款、第94條第3項亦有明訂。而救護車開啟警示燈與警鳴器執行緊急任務，雖可不受行車速度、標誌、標線與號誌之限制（參看道路交通安全規則第93條第2項、第98條第1項第3款、第113條規定），然其仍應遵守道路交通安全規則第94條第3項規定，注意車前狀況及兩車並行之間隔，俾隨時採取必要之安全措施，此乃救護車享有「優先路權」之相對注意義務（「優先路權」並非「絕對路權」）。承前㈣㈠所述之兩造不爭執事實，並對照本院前揭論述，系爭事故並非單一原因所致，而係數人違反道路交通安全義務之行為相互競合所形成：首先，訴外人許金生於設有紅實線之路段違規停放Ｃ車，導致「外側車道」約1/2範圍出現「路障」，原供車輛正常行駛之空間因此受限，迫使執行緊急任務中之Ｂ車必須向左偏轉行駛於內、外車道之間，此乃造成事故風險升高之前置原因；其次，陳駿宏駕駛Ｂ車執行緊急救護任務，雖依法享有優先路權，然其仍有注意其他車輛動態及維持安全間隔之義務，Ｂ車當時於內、外車道間穿行，客觀上已處於較一般行駛情形更為狹窄之通行環境，對於前方及側方車輛動態本應提高注意程度，避免因行駛空間不足而發生擦撞，然而Ｂ車仍與Ａ車發生碰撞，是其就事故之發生亦非全然無可歸責；再者，上訴人駕駛Ａ車時，聞有執行緊急任務車輛之警號，本可選擇向左靠近中央分向設施、減速停等或維持既有位置「不再向右偏移」，藉以保留Ｂ車原可利用

之通行空間，然而上訴人非但未為避讓，反於Ｂ車行經時向右偏轉車身，以致其右後車尾侵入原供Ｂ車通過之動線範圍，終至兩車發生碰撞。惟Ａ車倘若依法避讓，系爭事故並非必然發生，是相較於Ｃ車違規停車所形成之背景風險，以及Ｂ車未善盡注意義務所增加之行車危險，Ａ車向右偏轉直接壓縮Ｂ車之可通行空間，終至系爭事故發生之原因力及可責性，客觀上當係尤為顯著。

㈣按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；數人共同不法侵害他人之權利者，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；被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限。民法第184條第1項前段、第185條第1項前段、第191條之2前段、保險法第53條第1項亦有明文。且民法第273條第1項規定，連帶債務之債權人，得對於債務人中之一人或數人或其全體，同時或先後請求全部或一部之給付。本件Ａ、Ｂ、Ｃ三車之過失情節及原因力，業經本院認定如前；而被上訴人已依保險契約之約定，代博康公司給付Ｂ車修復貲費共405,678元（塗裝：44,793元；工資：40,599元；零件：320,286元），經扣減Ｂ車零件折舊，其損害額共275,063元（零件折舊後殘值189,671元＋工資40,599元＋塗裝44,793元），亦係兩造俱無爭執之事實（參見前揭四㈢所示）。故被上訴人援保險代位、侵權行為以及連帶債務之法律關係，於未逾275,063元之範圍內，擇上訴人即Ａ車駕駛人請求損害賠償，亦屬適法而有根據。

㈤末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；前二項之規定，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項分別定有明文。又民法第217條第1項規定，目的在謀求加害人與被

害人間之公平，倘受害人於事故之發生亦有過失，由加害人負全部賠償責任，未免失諸過酷，是以賦與法院得不待當事人主張，減輕其賠償金額或免除之職權。換言之，基於過失相抵之責任減輕或免除，非僅為抗辯之一種，亦可使請求權全部或一部為之消滅，故裁判上得以職權斟酌之（最高法院85年台上字第1756號判例意旨參照）。承前所述，「訴外人許金生於禁止臨時停車之紅線路段，違規停放C車以致占用外側車道1/2」、「上訴人聞有執行緊急任務車輛之警號，竟仍積極向右偏轉A車」，以及「訴外人陳駿宏駕駛B車行駛於內、外車道之間，卻未隨時注意車前狀況與兩車併行之間隔」，就系爭事故之發生均有過失，而被上訴人則係依保險法第53條規定，代位行使博康公司之損害賠償請求權，故博康公司本應承擔B車駕駛與有過失之責，被上訴人亦應繼受而無例外。本院審酌許金生違規停車係事故發生之前置原因，陳駿宏未充分保持安全間隔則屬事故發生之共同原因，而上訴人未依法避讓執行緊急任務車輛，復積極向右偏移車身，則為事故發生之主要原因；衡量C車違停雖提高整體事故風險，然其行為與兩車最終接觸之結果，尚須A、B兩車之行車動態介入，至於B車固未盡其注意義務，惟事故最終發生主要仍係肇因於A車之向右偏移；斟酌本件乃被上訴人代位行使博康公司之損害賠償請求權，而博康公司僅應負擔「B車駕駛人陳駿宏之與有過失責任」，故其請求金額祇須將「陳駿宏之過失部分」列入相抵，至於許金生與上訴人間之內部分擔比例，乃共同加害人將來相互求償之另事，並非本件所應審究之範圍；經綜合考量各該違規行為對事故之貢獻程度及原因力大小，本院認為被上訴人所應承擔之過失比例為40%，較能符合各方違規情節、原因力大小及損害公平分配原則，故被上訴人本於連帶債務之法律關係，擇其一債務人即上訴人（A車駕駛人）請求賠償之範圍，自以275,063元之60%即165,038元為限（計算式：275,063元×60%＝165,038元，元以下四捨五入）。

六、綜上，原審判命上訴人給付165,038元本息，暨駁回被上訴人之其餘請求，均屬適當且無不合；上訴人就原判決關於命其給付逾65,038元本息之部分，指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，爰由本院駁回上訴如主文第一項所示。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列；至於上訴人聲請調取洪啟文病歷、函囑補充鑑定云云，均無助於待證事實之釐清（參見前揭五、㈠㈡，於茲不贅），乃不必要調查之證據，不應准許，應予駁回。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　10　　月　　15　　日

民事第一庭審判長法　官　王翠芬

法　官　李謀榮

法　官　王慧惠

以上正本係照原本作成。

本件判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　10　　月　　15　　日

書記官　陳維仁