臺灣彰化地方法院員林簡易庭民事判決

115年度員簡字第260號

原　　告　志銘交通股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　莊楨郁

訴訟代理人　劉仰哲

被　　告　周文長

000000000000000000

訴訟代理人　李柏伸

上列當事人間請求損害賠償（交通）事件，本院於民國115年8月20日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

一、被告應給付原告新臺幣2萬9,630元，及自民國115年2月24日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。

二、原告其餘之訴駁回。

三、訴訟費用由被告負擔百分之11，餘由原告負擔。

四、本判決第一項得假執行；但被告如以新臺幣2萬9,630元為原告預供擔保，得免為假執行。

五、原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、原告主張：被告於民國113年1月30日中午12時53分許，駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱客車），沿國道1號高速公路外側車道由南往北方向行駛，於行至彰化縣○○鄉○○道0號高速公路北向200.2公里處時，客車故障無法繼續行駛而停於外側車道上，妨礙車輛通行，影響行車安全，適後方有訴外人王冠閎駕駛原告所有之車牌號碼000-00號營業大貨曳引車（下稱系爭曳引車，含輪胎，下同），並載運訴外人高益交通有限公司（下稱高益公司）所託運且屬訴外人匯竑國際股份有限公司（下稱匯竑公司）所有之貨物，同沿國道1號高速公路外側車道由南往北方向行駛而來，被告所停放之客車遂與王冠閎所駕駛之系爭曳引車發生碰撞（下稱

系爭事故），造成系爭曳引車與匯竑公司所有之貨物受損，而高益公司嗣已將貨物損害賠償給匯竑公司，原告乃再將之賠償予高益公司。故原告依民法第184條第1項前段、第191條之2前段、第196條、第213條第1項、第3項之規定，請求被告賠償拖吊費新臺幣（下同）9,920元、系爭曳引車維修費（含更換輪胎費）23萬4,742元、貨物損害8,374元等共計25萬3,036元等語，並聲明：被告應給付原告25萬3,036元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率百分之5計算之利息；願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告辯稱：

（一）對於系爭曳引車維修費：應扣除折舊。

（二）對於貨物損害：原告未提出貨物受損之證據與樣態，所以難認原告受有貨物損失。

（三）在客車後方駕駛系爭曳引車之王冠閎就系爭事故之發生，亦有疏未注意車前狀況之與有過失情事，故請求酌減被告之損害賠償金額。

（四）並聲明：原告之訴駁回；如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、得心證之理由：

（一）原告主張被告於上開時、地，因所駕駛之客車故障無法繼續行駛，乃停於外側車道上，妨礙車輛通行，影響行車安全，適後方有王冠閎駕駛原告所有之系爭曳引車，同沿國道1號高速公路外側車道由南往北方向行駛而來，被告所停放之客車遂與王冠閎所駕駛之系爭曳引車發生碰撞等事實，業據被告自認在案（見本院卷第175、176頁），並經被告、王冠閎、證人謝宗翰於警詢時陳述系爭事故發生經過明確（見本院卷第57至73頁），復有行車執照、道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表、蒐證照片、行車紀錄器錄影光碟、交通部公路局臺中區監理所彰化縣區車輛行車事故鑑定會鑑定意見在卷可稽（見本院卷第41至44、117、181頁、證物袋），且經本院當庭勘驗行車紀錄

器錄影畫面屬實，並製有勘驗筆錄（見本院卷第176至178、183至207頁），故堪認上開事實為真正。則依民法第184條第1項前段、第191條之2前段、第196條、第213條第1項、第3項之規定，被告自應對原告負過失侵權行為損害賠償責任。

（二）按負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀，第1項情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀；又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213條第1項、第3項、第196條定有明文。而依民法第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（例如：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）參照）。經查：

1、就拖吊費：

原告請求之拖吊費9,920元（見本院卷第11頁），已經被告陳稱：其願意賠償該拖吊費等語（見本院卷第175頁），可見被告已為認諾，則依民事訴訟法第436條第2項、第384條之規定，本院就該認諾部分即應受被告認諾之拘束，故原告請求被告賠償拖吊費9,920元，應予准許。

2、就系爭曳引車維修費：

（1）原告主張：系爭曳引車因系爭事故受損，經宇昌汽車有限公司、章化輪胎有限公司維修後，維修費為零件費用18萬9,542元、工資與烤漆費用4萬5,200元等合計23萬4,742元等語（見本院卷第11、111頁），業經其提出該等公司所出具之估價單為證（見本院卷第27、29頁），且被告亦不爭執該維修費為系爭事故所造成之損害（見本院卷第175頁），核與系爭曳引車受撞之情事與損害具關連性，足認該等估價單上之零件費用18萬9,542元、工資與烤漆費用4萬5,200元等維修費合計23萬4,742元確為系爭曳引車於系

爭事故中受撞所生之損害。

（2）因系爭曳引車之修復既是以新零件更換受損之舊零件，則揆諸前揭說明，原告以維修費作為損害賠償之依據時，自應將零件之折舊部分予以扣除，始屬合理。而依行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率之規定，運輸業用貨車之耐用年數為4年，且採用定率遞減法者，其最後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之10分之9。系爭曳引車是於97年11月出廠，有行車執照在卷可參（見本院卷第117頁），且原告亦陳稱：系爭曳引車之受損輪胎於系爭事故發生時已使用超過5年等語（見本院卷第165頁），可見迄至113年1月30日系爭事故發生時，系爭曳引車之使用已逾4年之耐用年數，則依前開說明，系爭曳引車最後1年之折舊額，加歷年折舊累積額，總和不得超過原額之10分之9，故系爭曳引車折舊後之殘值應以10分之1為準。而依前所述，系爭曳引車之零件費用為18萬9,542元，經扣除折舊後所剩之殘值應是1萬8,954元【即：18萬9,542元x1/10＝1萬8,954元，小數點以下四捨五入（下同）】，再加計不扣除折舊之工資與烤漆費用4萬5,200元後，原告所得請求之系爭曳引車損害即維修費應僅為6萬4,154元（即：1萬8,954元＋4萬5,200元＝6萬4,154元）。

3、就貨物損害：

（1）關於侵權行為損害賠償之請求權，以受有實際損害為成立要件，若絕無損害亦即無賠償之可言（最高法院110年度台上字第2523號判決意旨參照）。

（2）原告雖主張：其之託運人高益公司已將貨物損害賠償給匯竑公司，原告乃再將之賠償予高益公司，所以請求被告賠償貨物損害8,374元等語（見本院卷第11、111、113、165頁），並提出電子發票證明聯為證（見本院卷第21至25頁），然該等證明聯僅足證明買方高益公司曾以買賣之方式賠償貨物損害8,374元給賣方匯竑公司而已，並無從佐

證原告有賠償貨物損害8,374元予高益公司一節，而經本院曉諭後（見本院卷第165頁），原告亦無提出證據資料證明此節，故本院尚難遽認原告確有賠償貨物損害8,374元給高益公司而因此受有貨物損害8,374元。

4、綜上，原告因系爭事故所得向被告請求賠償之損害金額合計為7萬4,074元（即：拖吊費9,920元＋系爭曳引車維修費6萬4,154元＝7萬4,074元）。

（三）王冠閎就系爭事故是否與有過失？若有，則兩造之過失比例為何？

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，且此項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項定有明文。所謂損害發生或擴大，被害人與有過失者，是指被害人苟能盡善良管理人之注意，即得避免其損害之發生或擴大，乃竟不注意，致有損害發生或擴大之情形而言（最高法院70年度台上字第375號判決意旨參照）。

2、經本院當庭勘驗裝設在被告所駕駛之客車後方行車紀錄器錄影畫面後，勘驗結果為：「於12：52：34至12：53：01時，客車沿國道1號高速公路外側車道由南往北（按：筆錄誤載為由北往南，下同）方向直行，並依客車之行車紀錄器畫面，客車約以時速87至89公里之速度前行；於12：53：02至12：53：16時，客車仍沿外側車道行駛，且客車內部傳來連續『噔』之聲響，而伴隨該聲響，客車之速度亦隨之逐漸降低至時速85.9公里。」、「於12：53：17至12：53：19時，客車以時速84至85公里之速度沿外側車道行駛，並可見系爭曳引車同沿國道1號高速公路由南往北方向行駛於外側車道上，此時客車與系爭曳引車間至少距離8組黑白相間車道線以上；於12：53：20至12：53：21時，客車、系爭曳引車均仍沿外側車道行駛，然依客車之行車紀錄器畫面，客車之車速已降至時速68.7公里，並仍逐漸下降中，此時客車、系爭曳引車約距離至少7組黑白

相間車道線以上，且未見系爭曳引車有減速、煞車之跡象。」、「於12：53：22至12：53：24時，客車、系爭曳引車均仍沿外側車道行駛，而除客車之行車紀錄器畫面顯示客車之速度逐漸降低至時速54.4公里外，亦得以客車後擋風玻璃外之景象、後方其他車輛移動速度，相對地可見客車之車速驟然降低，且客車、系爭曳引車間之距離，也因客車之減速逐漸縮短至僅約餘7組黑白相間車道線；於12：53：25時，系爭曳引車於左側車頭之方向燈開始閃爍，並準備駛入左側之中線車道。」、「於12：53：26時，客車已靜止於外側車道上，系爭曳引車仍持續前行，並與客車間之距離更為縮短至僅餘約5組黑白相間車道線；於12：53：27至12：53：28時，系爭曳引車之車頭靠左，駛入左側之中線車道；於12：53：29時，系爭曳引車從後追撞客車。」，有本院勘驗筆錄附卷可參（見本院卷第177、178、191至200頁）。

3、按汽車行駛時，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，道路交通安全規則第94條第3項定有明文。依系爭曳引車之行車紀錄卡（即俗稱大餅）所載（見本院卷第48頁），系爭曳引車於系爭事故發生前之車速約為時速90公里；又依上開勘驗結果所示，客車於12：53：20至12：53：24時，車速已從原本之時速84公里降至時速54.4公里，且系爭曳引車與客車間尚距離車道線與間距共7組，依道路交通標誌標線號誌設置規則第182條第1項、第2項之規定：「車道線，用以劃分各線車道，指示車輛駕駛人循車道行駛。本標線為白虛線，線段長4公尺，間距6公尺」計算後，即相距約70公尺，但卻未見系爭曳引車有減速、煞車之跡象，且嗣於12：53：26時，客車已靜止停放在外側車道上，則位於客車正後方、以時速約90公里駕駛系爭曳引車之王冠閎應已目視到在其視距範圍內之前方客車已停放在外側車道上，而得在尚與客車相距車道線與間距共5組，即50公尺之距離時，試踩

煞車減緩行車速度而維持與前方客車間之前後安全距離，或煞車至停止，以避免與客車發生碰撞，但系爭曳引車此時卻仍在相距50公尺時持續前行，縮短與前方客車間之車距，並未煞車、減速，僅欲往左變換車道至中線車道，最終仍因不及變換車道完成而於12：53：29與客車發生碰撞，足見駕駛系爭曳引車之王冠閎對於系爭事故之發生同有疏未注意車前狀況之過失情事，以致於未在仍相距70公尺至50公尺之距離時採取煞車、減速等必要之安全措施；而系爭事故經交通部公路局臺中區監理所彰化縣區車輛行車事故鑑定會鑑定後，亦認「王冠閎駕駛系爭曳引車行駛高速公路，未注意車前狀況，撞擊前方因車輛故障停於車道上之客車，為肇事主因。」，有該鑑定會之鑑定意見附卷可佐（見本院卷第181頁）。因此，堪認王冠閎就系爭事故之發生確有疏未注意車前狀況，即貿然往前行駛之與有過失情事，且此情事亦與系爭事故之發生具相當因果關係，而對系爭事故之發生同有過失。

4、本院審酌被告、王冠閎之肇事原因、過失情節輕重暨原因力之強弱後，認被告就系爭事故之發生應負百分之40之過失責任，而王冠閎則應承擔百分之60之過失責任，方屬合理。又原告已陳稱：王冠閎於系爭事故發生時是其受僱人等語（見本院卷第111、164頁），可見王冠閎為原告之使用人，則依民法第217條第3項之規定，亦應依王冠閎之過失程度減輕被告賠償給原告之損害金額。而依前所述，原告於系爭事故原得請求被告賠償之損害金額為7萬4,074元，經減輕被告之百分之60損害賠償責任後，原告得請求被告賠償之損害金額應僅為2萬9,630元【即：7萬4,074元×（100%－60%）＝2萬9,630元】。

四、綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、第191條之2前段、第196條、第213條第1項、第3項之規定，請求被告給付2萬9,630元，及自起訴狀繕本送達翌日即115年2月24日（見本院卷第103頁）起至清償日止，按週年利率百分之5計算之

法定遲延利息，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，則無理由，應予駁回。

五、關於假執行之說明：原告勝訴部分，是依民事訴訟法第427條第1項規定適用簡易程序所為被告敗訴之判決，爰依民事訴訟法第436條第2項、第389條第1項第3款之規定，依職權宣告假執行；被告就原告勝訴部分陳明願供擔保，聲請宣告免為假執行，合於法律規定，爰酌定相當擔保金額宣告之。又原告就其勝訴部分雖陳明願供擔保請准宣告假執行，然此僅是促使本院職權之發動，故毋庸為准駁之諭知。至原告就其敗訴部分陳明願供擔保聲請宣告假執行，已因訴之駁回而失所依據，應併予駁回。

六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　31　　日

員林簡易庭　法　官　許嘉仁

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀（須按他造當事人之人數附繕本）。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　　115　　年　　8　　月　　31　　日

書記官　黃明慧