

臺灣新北地方法院民事判決

110年度簡上字第333號

上訴人即附

帶被上訴人 謝宗憲

被上訴人即

附帶上訴人 大榮汽車貨運股份有限公司

法定代理人 沈宗桂

訴訟代理人 徐盛國律師

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，上訴人對於中華民國110年7月26日本院110年度簡字第71號第一審判決提起上訴，附帶上訴人並為附帶上訴，經本院於111年2月16日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決第一項關於命謝宗憲給付新臺幣參拾肆萬柒仟玖佰陸拾參元本息部分，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，大榮汽車貨運股份有限公司在第一審之訴駁回。

大榮汽車貨運股份有限公司附帶上訴駁回。

第一（除確定部分外）、二審訴訟費用（含上訴及附帶上訴）由大榮汽車貨運股份有限公司負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按民事訴訟法第427條第2項於民國110年1月20日修正公布，新增第11款「本於道路交通事故有所請求而涉訟」之訴訟，不問其標的金額或價額一律適用簡易訴訟程序，並自110年1月22日起施行。又上開修正條文施行後，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規定甚明。本件被上訴人係本於道路交通事故請求侵權行為損害賠償，原應適用通常訴訟

01 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
02 定，即應依簡易訴訟程序辦理，本案於修正前已繫屬本院，
03 經原審於110年7月19日言詞辯論終結，於修正後原審尚未經
04 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
05 定，即應改行簡易訴訟程序，逕依簡易訴訟程序為原審裁
06 判，是本件經上訴第二審後自應適用簡易訴訟程序之上訴程
07 序，合先敘明。

08 二、按被上訴人於言詞辯論終結前，得為附帶上訴；附帶上訴，
09 雖在被上訴人之上訴期間已滿，或曾捨棄上訴權或撤回上訴
10 後，亦得為之，民事訴訟法第460條第1項前段、第2項分別
11 定有明文。又上開規定於簡易程序之上訴程序準用之，同法
12 第436條之1第3項亦規定甚明。本件上訴人即附帶被上訴人
13 謝宗憲（下稱謝宗憲）上訴後，被上訴人即附帶上訴人大榮
14 汽車貨運股份有限公司（下稱大榮貨運公司）於本院言詞辯
15 論終結前之民國110年10月7日具狀提起附帶上訴（見本院卷
16 第115頁），合於前揭法條規定，應予准許。

17 貳、實體方面：

18 一、大榮貨運公司於原審起訴及本院附帶上訴主張：

19 (一)謝宗憲任職於大榮貨運公司，擔任司機之工作，於107年6
20 月6日下午4時5分左右，駕駛公司所有車牌號碼：000-00號
21 營業半聯結車（下爭系爭車輛），沿國道1號往龜山方向行
22 駛，行經國道1號35.9公里處，明知該路段之速限為90公
23 里，竟仍以時速110公里以上之速度行駛，以致於在大雨中
24 操縱失控，撞及內側護欄（下稱本件事務），並導致系爭車
25 輛嚴重毀損。嗣大榮貨運公司於新北市政府車輛行車事故鑑
26 定委員會對於系爭交通事件之鑑定意見書送達後，函請謝宗
27 憲將系爭車輛回復原狀，然其迄今並未修復。系爭車輛係於
28 102年5月出廠，購買時之價格為新臺幣（下同）3,097,500
29 元，於本件事務時之市場價格為110萬元，因撞擊毀損嚴
30 重，維修報價高達2,635,140元（含工資128,500元、零件2,
31 506,640元），遠高於市場交易價格，故大榮貨運公司主張

01 系爭車輛於本件事故中毀損所生之損失以事故當時市價計
02 算。大榮貨運公司另支付系爭車輛於高速公路肇事後之拖吊
03 費用89,250元，及擦撞國道1號公共設施，遭交通部高速公
04 路局北區養護工程局求償14,000元。是大榮運貨公司因本件
05 事故所受之損害額為1,203,250元。而本件事故之肇事原因
06 為謝宗憲駕駛系爭車輛操縱失控，其對於本件事故應負100%
07 肇事責任，依公司行車事故管理程序規定，謝宗憲應負擔6
08 0%損害賠償責任。爰依民法第184 條第1 項前段，請求謝宗
09 憲負損害賠償責任等語，並於原審聲明：謝宗憲應給付大榮
10 貨運公司721,950元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日
11 止，按年息5%計算之利息；復願供擔保，請准宣告假執行。

12 (二)大榮貨運汽車公司「行車事故管理程序」5.6.1之規定，係
13 讓員工有減輕賠償責任之空間，所設計之制度。換言之，只
14 要公司員工有故意或過失損害公司財產之情事，公司本即得
15 請求員工負完全之損害賠償責任。但對於員工因行車事故，
16 致附帶上訴人公司受有損害時，員工得主張依其肇事責任
17 （肇事原因）之百分比，僅負擔部分賠償責任。進言之，上
18 開規定乃員工得對公司主張之權利障礙事由，依法自應由主
19 張僅需負部分責任之員工負舉證責任。而依逢甲大學之鑑定
20 意見，可知本件事故並無法證明是否係因路面積水過深所造
21 成，且該地點並未見其他車禍有相同情況，足見在正常車速
22 行駛時，應無駕駛安全疑慮，本件確因謝宗憲在大雨中超速
23 行駛而導致，此經三次鑑定結果均同此認定，是謝宗憲就本
24 件事故自應負完全之肇事責任，應依公司行車事故管理程序
25 5.6.1規定，負擔60%之損害賠償。而系爭車輛於本件事故當
26 時之交易市價為110萬元，其殘值以廢鐵回收為3萬元，是大
27 榮貨運公司就系爭車輛之因毀損所減少之價額為107萬元，
28 加上拖吊費89,250元、遭交通部高速公路局北區養護工程局
29 求償14,000元，合計損害為1,173,250元，謝宗憲依上開公
30 司規定應負擔703,950元（計算式：1,173,250元×60%=703,
31 950元）。又就拖吊費部分謝宗憲於原審108年1月10之答辯

01 狀主張：「系爭車輛於系爭車禍發生時，折舊後之價值既為
02 309,750元，加計拖吊費用【參甲證9】及交通部高速公司局
03 北區養護工程分局之求償【參甲證10】，總額應為413,000
04 元」，又於110年5月4日之民事言詞辯論意旨狀亦為相同主
05 張，是謝宗憲於原審亦自認拖吊費為89,250元。再就謝宗憲
06 引用嘉里大榮物流股份有限公司規定部分，大榮貨運公司之
07 前身是建榮國際通運股份有限公司，至嘉里大榮物流股份有
08 限公司部分，其前身雖為大榮汽車貨運股份有限公司，而於
09 100年8月2日經經濟部核准更名為嘉里大榮物流股份有限公
10 司，而被上訴人係於前開更名後之4個月，於100年12月26日
11 獲經濟部核准由建榮國際通運股份有限公司更名為大榮汽車
12 貨運股份有限公司，是被上訴人與嘉里大榮物流股份有限公
13 司為不同之法人，謝宗憲援引別家公司之規定主張運送責任
14 險，司機分攤10%賠償金額，顯有誤會。綜上，原審僅認定
15 謝宗憲應負擔527,963元，短少175,987元，爰就此提起附帶
16 上訴等語。

17 二、謝宗憲則以：

18 (一)本件上訴爭執肇事責任，且大榮貨運公司請求數額過高，未
19 就細項說明，復未究明出險事宜。就肇事責任而言，伊於10
20 7年2月5日、3月2日、4月20日均有向大榮貨運公司反應系爭
21 車輛前轉向輪吃胎嚴重（輪胎變形）及後四輪輪胎不足，請
22 公司處理，事故發生當天即107年6月6日上午每日行車檢點
23 表上，伊亦再次向大榮貨運公司反應，縱伊有超速行駛，但
24 不全然是肇事主因，事故路段是剛性路面，雨天容易打滑，
25 伊多次向公司反應輪胎吃胎嚴重導致輪胎變形，大榮貨運公
26 司置之不理，毫無重視員工生命安全；至長榮國際儲運股份
27 有限公司（下稱長榮儲運公司）與大榮貨運公司間有往來的
28 對價關係，大榮貨運公司之車輛均係由長榮儲運公司維修處
29 理，是其就系爭車輛之檢測自有疑慮，不可採信。

30 (二)車損部分，原審之車輛價值鑑定，是照片目測驗鑑定，並非
31 實際現場鑑定，若系爭車輛在狀況良好情況下判定有110萬

01 之價值，如果以110元萬價值與原本的130萬元比較即相差20
02 萬元，大榮貨運公司就車輛價值顯然灌水，又系爭車輛於當
03 日車況，許多零件早已老舊耗損，又缺乏保養維修，車況不
04 會是良好的。

05 (三)拖吊費部分，伊於原審並非沒有爭執，而係大榮貨運公司並
06 未示拖吊明細，且依公路總局於執行作業應開立三聯單，並
07 當下告知駕駛或車主拖吊費用，大榮貨運公司之統一發票並
08 未出示清楚之公司行號，亦未提出拖吊三聯單，自難採信大
09 榮貨運公司所提拖吊費用。又當初高工局費用14,000元大榮
10 貨運公司已經給付，這部分不應由伊賠償，且公司原先表示
11 拖吊費為85,000元，為何到一審法院變為89,520元，明細及
12 發票何在？

13 (四)大榮貨運公司就本件事故已在新光保險辦理出險55萬元，據
14 此重新計算為110萬元+15,298元-無數據之85,000元-55萬元
15 =565,298元，再乘以45%為254,384.1元，伊已先給付暫扣19
16 5,000元，縱大榮貨運公司未辦出險，惟伊行車安全獎金5個
17 月用以理保險出險自付額，公司既已扣款當保險自付額，理
18 由於107年辦理出險，而非迄今才表示過了保險申請期限，
19 本件仍應以保險理賠金額扣抵。

20 (五)由上證5規定（上證5之來源是107年度勞裁字第17號大榮貨
21 運公司之案件）可知須經由大榮貨運公司裁核權限表第4頁
22 車故賠償內容不管是賠償金額10萬元以下或者是10萬元以
23 上，都須經由承辦立案、部主管、處主管、副總經理、總經
24 理、董事長蓋章知悉，大榮貨運公司本件所提之行車事故管
25 理程序未依照裁核權限表，並無任何高階主同意及簽核蓋
26 章，就賠償金額亦未依行事故故管理程序內容執行，自車車
27 損3萬元以上須辦理出險，上證6為大榮貨運公司同事廖連松
28 於國道1路南向285.2公里外側道發生追撞事故，由大榮貨運
29 公司給予同意書內有提到向新光產險辦理出險理賠，未件並
30 未同一處理，伊自不信服。又依上證7即交通部公路總局100
31 年12月13日附鈞所中監運字整備00000000號函文：……再由

01 司機依肇事情節輕重酌予攤10%左右之賠償金額，至公司事
02 後雖有變更統一編號、名稱、負責人、董事（股東）、資本
03 額（出資額）等事項，公司仍為同一法人主體。是依上證5
04 規定，伊之理賠償金應扣除保險理賠55萬元後，最多理賠1
05 0%，嗣又改稱請判決伊理賠20%車故金額等語資為抗辯。

06 三、原審為大榮貨運公司一部勝訴、一部敗訴判決，即命謝宗憲
07 給付大榮貨運公司347,963元，及自107年12月11日起至清償
08 日止，按年息5%計算之利息，並駁回大榮貨運公司其餘之
09 訴，謝宗憲不服，提起上訴，並聲明：(一)原判決不利於謝宗
10 憲之部分廢棄。(二)上開廢棄部分，駁回大榮貨運公司於原審
11 之訴；就附帶上訴部分，聲明：駁回附帶上訴。大榮貨運公
12 司就上訴部分聲明：駁回上訴；就附帶上訴部分聲明：(一)原
13 判決關於駁回大榮貨運公司後開(二)部分之訴暨假執行之聲請
14 均駁回；(二)上開廢棄部分，謝宗憲應再給付大榮貨運公司17
15 5,987元，及自107年12月11日起至清償日止，按年息5%計算
16 之利息；大榮貨運公司就其敗訴未聲明附帶上訴部分，已告
17 確定。

18 四、查，大榮貨運公司主張謝宗憲駕駛公司所有之系爭車輛於前
19 開時間、地點發生自撞等情，業經大榮貨運公司於原審提出
20 新北市政府車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見書、行車執
21 照、道路交通事故初步分析研判表、道路交通事故現場圖及
22 現場照片等件為證（見原審訴字卷一第19、37、191至201
23 頁），並有內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊
24 函覆之本件道路交通事故調查光碟（含調查筆錄、道路交通
25 事故初步分析研判表、道路交通事故現場圖、調查報告表、
26 現場照片，附於原審訴字卷二第60-1頁）佐卷可考，自堪信
27 為真實。謝宗憲雖不爭執本件事務發生之事實，惟以前詞置
28 辯，大榮貨運公司亦就謝宗憲應負擔之損害賠償數額比例提
29 起附帶上訴。經查：

30 (一)關於本件事務之肇事責任部分：

31 1.謝宗憲抗辯：系爭車輛在雨中行駛失控主因係因該車吃胎變

形所致，而其已多次反應吃胎之情形，是本件事故係因大榮貨運公司在管理上之疏失所導致等語。大榮貨運公司則主張：肇事責任係謝宗憲不當駕駛車輛所致，公司並無任何可歸責之因素等語。按「汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則，而有行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限行為者，處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰」，道路交通安全處罰條例第33條第1項第1款定有明文。查，本件事故現場道路路段限速為90公里/小時，而依系爭車輛行車紀錄卡紙顯示，系爭車輛案發當時車速約為110公里/小時等情，有行車紀錄卡附卷可稽（見原審卷一第21頁），可知謝宗憲於系爭交通事故發生時確有違反道路交通安全規則超速行駛之情形甚明。再參以本件事故發生時天候暴雨之情，有道路交通事故調查表在卷可證（見原審簡字卷第43頁），而本件經原審囑託逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心就本件事故之肇事責任鑑定認：「本件事故發生原因之一係因路面積水處過深致車輛產生水漂現象失控自撞，但就現有跡證無法得知當時實際之積水深度，僅能以影像證明當時A車通過積水處確實產生不小的水花噴濺；另外因車速亦為水漂現象影響因素之一，而A車駕駛在事故發生當時車速以影像計算結果應高於97.56公里/小時，已高於案發地點速限為90公里/小時，研判A車超速之違規行為亦為事故發生原因之一」等語，有該中心行車事故鑑定報告書（下稱鑑定報告書）佐卷可參（見原審訴字卷二第111頁）。再審諸系爭交通事故案發當時天候暴雨，日間自然光線、柏油路面濕潤、無缺陷、亦無障礙物，視距良好等情，有交通事故調查報告(一)附卷可佐（見原審簡字卷第59頁），且依據「內政部警政署國道公路警察局」網站中水漂宣傳資料顯示，水漂現象之影響因素包括下列幾點：(1)水深。(2)車速。(3)車重。(4)胎寬。(5)胎紋深度。(6)胎紋設計。(7)胎壓。(8)積水黏稠度。水漂現象之發生原因主要包括下列幾點：(1)車身過高。

(2)車身不平衡。(3)胎紋不足。(4)深水區。水漂現象的產生與胎紋深度及積水深度及其他因素皆有關聯，一般來說胎紋深度小於積水深度時，就有可能因輪胎無法排除積水，使汽車輪胎與地面形成水膜，以致輪胎完全無法接觸地面，無法產生摩擦力因而發生水漂現象等情，有前開行車事故鑑定報告書說明附卷可參（見原審訴字卷二第107頁），是影響水漂現象除車速外尚有路面積水深度，若積水深度大於胎紋深度亦會產生水漂現象，而車輛行駛中產生水漂現象將導致車輛失控。雖依據行車紀錄器之畫面無法確知本件事故現場之積水深度，然以系爭車輛經過積水處時所產生不小的水花噴濺現象，及本件事故發生時現場處於暴雨區，道路因宣洩不及造成積水深度超過胎紋深度，並非不能想像。是鑑定報告書認本件事故現場路面積水過深致系爭車輛產生水漂現象失控自撞亦為事故發生之一等情，並未違反論理法則，自可採信。是依當時天候既為暴雨，謝宗憲被告於雨中行駛更應遵守行車速限規定，況謝宗憲一再指稱系爭車輛前已有吃胎而偏移之危險情形，其於暴雨下為行車安全自應更加注意不得超速行駛，是在其主觀意識認知及客觀行車環境，並無使其不能注意遵循上開道路交通安全處罰條例之特殊情事，即謝宗憲於應注意、能注意情況下，疏未注意遵守上開道路交通安全處罰條例有關行車速限規定而超速行駛，復因路面積水過深，導致車輛產生水漂現象，足證本件事故之發生係因路面積水處過深致行車產生水漂現象及謝宗憲超速行駛所致。從而，謝宗憲之違規超速行駛之過失行為與大榮貨運公司所有系爭車輛之損害間之因果關係，應堪認定。雖當日暴雨致路面積水過深致車輛產生水漂現象就本件事故之原因之一，惟此並不影響謝宗憲本身之過失責任。可見本件事故，謝宗憲違規超速行駛部分既為肇事原因之一，足徵謝宗憲就本件事故之發生確有過失甚明。

2.謝宗憲固抗辯：伊之前已多次向大榮貨運公司反應系爭車輛有吃胎情形，惟公司均不處理，是本件事故最大因素係大榮

01 貨運公司在管理上之疏失所導致，大榮貨運公司應為主要肇
02 事原因等語。按汽車行駛高速公路及快速公路前，應妥為檢
03 查車輛輪胎胎紋深度，在行駛途中四輪以上汽車，輪胎胎面
04 不得磨損至國家標準CNS 1431汽車用外胎（輪胎）標準或CN
05 S 4959卡客車用翻修輪胎標準所訂之任一胎面磨耗指示點，
06 高速公路及快速公路交通管制規則第14條第1 項第3 款定有
07 明文。又CNS 1431「汽車用輪胎」國家標準為磨耗平臺距離
08 溝底高度不小於1.6mm。查，謝宗憲主張本件事故發生前，
09 即多次向大榮貨運公司反應系爭車輛吃胎嚴重（輪胎變形）
10 及後四輪輪胎不足，請公司處理，並於本件事故發生日上午
11 每日行車檢點時，在每日行車檢點表上反應，均未見大榮貨
12 運公司處理等情，業據謝宗憲提出駕駛員日報表及駕駛員每
13 日行車前點檢表等件為證（見原審訴字一第97至103、107
14 頁），可知謝宗憲於本件事故發生4個月前之107年2月7日即
15 向大榮貨運公司反應右前轉向輪吃胎，公司未處理、後四輪
16 胎紋不足，未獲公司處理；於107年3月14日反應右前轉向輪
17 吃胎，已回報1個月未處理；於107年4月30日反應右前輪吃
18 胎回報兩個月未接到公司回應；於107年6月6日（即本件事
19 故發生日）反應右前輪吃胎狀況已回報超過2個月，行車開
20 始有偏移，請公司處理（PS目前吃胎部分幾無胎紋），而大
21 榮貨運公司並未就謝宗憲上開反應處理等情，亦為大榮貨運
22 公司所不爭執，是謝宗憲辯稱其有測檢系爭車輛之輪胎情況，
23 並於本件事故發生當日即向大榮貨運公司反應系爭車輛已有
24 行車偏移之危險情形，而大榮貨運公司未就此進行檢測處
25 理，雖足認大榮貨運公司就系爭車輛之行車安全維護上顯有
26 疏失。惟系爭車輛輪胎於系爭交通事故發生後之107年10月2
27 6日經長榮國際儲運股份有限公司實際測量胎面磨耗平臺距
28 離溝底高度如附表所示，有檢測照片附卷可參（見原審訴字
29 卷一第159 至184 頁），可證系爭車輛之輪胎於系爭交通事
30 故發生時胎紋尚符合法定輪胎安全深度規定1.6mm。又一般
31 輪胎與乾燥柔性路面之摩擦係數多採0.75，剛性路面摩擦係

數則較柔性路面稍大採用0.85；而一般濕地面之摩擦係數依據文獻實測結果，折減約0.14，約採0.61，若剛性路面且濕地面，約採0.71，故以「下雨中」之「剛性路面」摩擦係數而言，與一般狀況差異不大等情，有前開車輛行車故鑑定報告書說明在卷（見原審訴字卷二第109頁），又觀諸本件行車記錄器之影像顯示，系爭車輛在畫面一開始路面即為濕地面狀況，但系爭車輛仍正常行駛，且能超越其他車輛；系爭車輛駛入剛性路面後亦正常往前行駛，而系爭車輛係於行經「積水處」後才開始失控等情，有行車記錄器截取畫面在卷可證（訴字卷二第123至179頁），益徵系爭車輛之輪胎胎紋，行駛於「下雨中」之「剛性路面」路段，並未影響行車安全。因此，謝宗憲抗辯系爭車輛之輪胎胎紋不符一般安全行駛標準，始造成系爭車輛失控等情，並無實據，自難採信。

3. 綜上各情，本件事故係因謝宗憲駕駛系爭車輛，行經前開路段，違規以高於97.56公里/小時行駛系爭車輛，適因天候暴雨路面積水處過深致車輛產生水漂現象失控自撞。準此，謝宗憲就本件事故之發生應有過失，且其負過失責任，並與系爭車輛受損具有相當因果關係甚明。

(二) 大榮貨運公司得請求賠償之數額為何？

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；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；上開情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用；又不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應以金錢賠償其損害，民法第196條、第213條第1項、第3項、第215條分別定有明文。又物因侵權行為而受損害，請求金錢賠償，其有市價者，應以請求時或起訴時之市價為準（最高法院103年度台上字第937號判決意旨參照）。查，謝宗憲因超速行駛行為及路面水漂現象而發生本件事故，造成大榮貨運公司財產權受有損害，已如前述。大榮貨運公司自得依前揭規定請求謝宗憲負損害賠償責任。

01 2.查，系爭車輛為達富FT-SM1AH5，排氣量12902CC柴油曳引式
02 貨櫃曳引車之情，有系爭車輛行車執照附卷可證（見原審訴
03 字卷一第37頁）。而就系爭車輛之市場交易價值經雖經原審
04 囑託中華民國汽車鑑價協會鑑定認：同一年份同款車在車況
05 正常保養情形良好下，於107年6月間市場交易價格為110 萬
06 元乙情，有該協會109年度豐字第68號函文在卷可證（見原
07 審訴字卷二第33頁）。又系爭車輛因系爭交通事故毀損之修
08 復費用為2,635,140元等情，有長榮國際儲運股份有限公司
09 估價單存卷可證（見原審訴字卷一第23至25頁）。基上，系
10 爭車輛於事故前如車況正常保養良好之情形下之市價為110
11 萬元，而其因本件事故受損之修復費用則高達2,635,140
12 元，兩者差距高達150 萬元以上。足見系爭車輛若回復原狀
13 將有需費過鉅之情形，應屬回復顯有重大困難者，大榮貨運
14 公司自得請求以金錢賠償其損害，即以系爭車輛當時之市場
15 價值扣除目前之殘值計算損害金額。惟依謝宗憲前開所提出
16 之駕駛員日報表及駕駛員每日行車前點檢表，可知謝宗憲於
17 系爭事故發生4個月之前即多次向大榮貨運公司反應系爭車
18 輛之右前轉向輪有吃胎情形，並於事故發生當日行車前即反
19 應行車已有偏移之情形（已如前述），是系爭車輛之胎紋縱
20 然符合規定，然謝宗憲實際駕駛車輛時，已明確發現系爭車
21 輛有行車危險之問題並多次向大榮貨運公司反應，然而大榮
22 貨運公司均未加以處理，未就系爭車輛進行檢測保養，自難
23 認系爭車輛於事故發生時之車況為正常或保養為良好之情
24 形，則大榮貨運公司主張系爭車輛當時之市價如前開鑑定報
25 告所示之110萬元之情形，即難採信。是大榮貨運公司既無
26 法證明系爭車輛於本件事故當時車況正常、保養良好，則謝
27 宗憲辯稱應依據行政院所頒佈「固定資產耐用年數表」第2
28 類第3項規定為折舊計算，即屬有據。查大榮貨運公司既係
29 請求以系爭車輛於本件事故時之價值為所受損害，依上說
30 明，自應將車輛價值折舊部分予以扣除，又按「營利事業所
31 得稅結算申報查核准則」第95條第8項：「固定資產提列折

01 舊採用定率遞減法者，以1 年為計算單位，其使用期間未滿
02 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
03 個月者，以月計」之規定，及行政院所頒「固定資產耐用年
04 數表」及「固定資產折舊率表」之規定，運輸業用客車、貨
05 車之耐用年數為4年，依定率遞減法每年折舊千分之438，其
06 最後一年之折舊額，加歷年折舊累積額，總和不得超過該資
07 產成本原額之10分之9。而系爭車輛係102年5月出廠，迄本
08 件事故發生日即107年6月6日止，已使用逾4年之情，有系爭
09 車輛之行車執照可佐（見原審訴字一第37頁），其車輛本身
10 累積折舊額顯已超出成本原額之10分之9，故其折舊額自應
11 以成本原額10分之9計算，而大榮貨運公司係以3,097,500元
12 購得系爭車輛之情，有電子計算機統一發票為證（見原審訴
13 字卷一第39頁）。準此，系爭車輛於本件事故發生時之價值
14 即為該車當時購買金額3,097,500元之10分之1即309,750元
15 （計算式： $3,097,500 \text{元} \times 1/10 = 309,750 \text{元}$ ）。而系爭車輛
16 現況已無殘值，僅能以報廢下腳料處理，以廢鐵回收之金額
17 為3 萬元等情，有禾全盈企業有限公司報價單為證（見原審
18 簡字卷第131頁）。是以，大榮貨運公司得請求謝宗憲賠償
19 系爭車輛因本件事故毀損所生損害金額為279,750元（計算
20 式： $309,750 \text{元} - 30,000 \text{元} = 279,750 \text{元}$ ）。

- 21 3.另大榮貨運公司因本件事故尚支付車輛拖吊費89,250元及交
22 通部高公局養護分局交通事故賠償金14,000元等情，雖謝宗
23 憲於上訴本院後辯稱：拖吊費高於高速公路局公告之拖吊費
24 用，維信有限公司亦非高速公路特約廠商，復未開立拖吊明
25 細及拖吊三聯單云云，然就此部分費用業據大榮貨運公司提
26 出統一發票收據、交通部高公局北區養護工程局107年6月27
27 日函暨附件內湖工務段交通事故賠償金額計算表等件附卷可
28 稽（見原審訴字卷一第43、45至47頁），且謝宗憲於原審審
29 理時並未爭執上開事實，而就拖吊明細部分復經大榮貨運公
30 司維信有限公司開立之事故拖吊明細及證明書為證（見本院
31 卷第177、178頁），自堪信為真實。是謝宗憲前開所辯無可

01 採。是以，大榮貨運公司因本件事故所生之損害為383,000
02 元（計算式：279,750元＋89,250元＋14,000元＝383,000
03 元）。

04 4.大榮貨運公司固提起附帶上訴主張：本件事故係因謝宗憲超
05 速所致，依公司之「行車事故管理程序」5.6.1規定，應負
06 擔60%之損害賠償責任等語。惟按大榮貨運公司訂定之行車
07 事故管理程序5.6.1條規定：「違反道路交通安全規則，因
08 而肇事之損害賠償，行為人為本公司車輛駕駛員，由行為人
09 （駕駛員）依下列計算負擔及管理辦法：肇事原因（100%
10 ），賠償60%；肇事主因（70%），賠償45%等情，有行車事
11 故管理程序附卷可參（見原審訴字卷一第51頁）。然本件事
12 故係因謝宗憲駕駛系爭車輛，行經前開路段，違規以高於9
13 7.56公里/小時行駛系爭車輛，適因天候暴雨路面積水處過
14 深致車輛產生水漂現象失控自撞，是謝宗憲超速違規行駛於
15 高速公路雖為本件事故之肇事原因，然事發地點因路面積水
16 過深致車輛產生水漂現象失控亦為本件事故發生原因，業經
17 本院認定如上。則依大榮貨運公司訂定之行車事故管理程序
18 5.6.1條規定，謝宗憲違規超速行駛並非系爭交通事故100%
19 之肇事原因，謝宗憲僅需負擔損失金額45%即172,350元（計
20 算式：383,000元×45%＝172,350元）。此外，大榮貨運公司
21 因本件事故所生之損失，自107年7月起逐月自被告薪資中暫
22 扣5,000元，至110年7月底前已扣款18萬元等情，有車輛事
23 故賠償同意書暨分期扣款委託書及薪資明細表附卷可證（見
24 原審訴字卷一第132至133頁），且為兩造所不爭執（見原
25 審簡字卷第160頁），自堪信為真實。是以，大榮貨運公司
26 本件請求賠償之金額自應扣除前開以謝宗憲薪資扣抵之金
27 額。而大榮貨運公司前開扣抵之金額已高於本件所得請求之
28 金額，是大榮貨運公司已不得再向謝宗憲請求。

29 5.至謝宗憲雖又抗辯：依伊提出之上證7資料，大榮貨運公司
30 向交通部公路總局表示已投保，若保險理賠金額不足賠付肇
31 事金額，差額亦有公司先行支付，再由司機依肇事情節酌予

01 分攤10%云云，惟就謝宗憲所提出之上證7函文，公司名稱為
02 嘉里大榮物流股份有限公司於100年12月13日發文之情，有
03 上證7可佐（見本院卷第77頁），然本件被上訴人公司原公
04 司名稱為「建榮國際通運股份有限公司」，係於100年12月2
05 6日始更名為「大榮汽車貨運股份有限公司」乙節，有經濟
06 部函文為證（見本院卷第165頁），是謝宗憲所提上開上證7
07 之函文並非本件被上訴人即大榮貨運公司之函文，自無從據
08 為本件事故賠償責任認定之依據。謝宗憲另再抗辯：其為肇
09 事次因，應依公司行車事故管理程序賠償20%云云，然此與
10 本院前開肇事責任之認定不符，自無可取。

11 五、綜上所述，大榮貨運公司因本件事故所得請求謝宗憲賠償之
12 金額為172,350元，然因大榮貨運公司前已以謝宗憲之薪資
13 扣抵獲得全部之清償，則大榮貨運公司猶依民法第184條第1
14 項前段、第196條、第213條、第215條請求謝宗憲給付523,
15 950元（計算式：原審勝訴部分347,963元＋附帶上訴部分17
16 5,987元＝523,950元）及法定遲延利息，為無理由，應予駁
17 回。原審就上開應駁回之347,963元及法定遲延利息部分為
18 謝宗憲敗訴之判決，並為假執行之宣告，尚有未洽，謝宗憲
19 上訴意旨指摘此部分不當求予廢棄改判，為有理由，爰予廢
20 棄改判如主文第一、二項所示。又原審就上開不應准許之17
21 5,987元及法定遲延利息部分為大榮貨運公司敗訴之判決，
22 並駁回其該部分假執行，並無不合，大榮貨運公司附帶上訴
23 意旨指摘此部分不當求予廢棄，為無理由，應予駁回。

24 六、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
25 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
26 逐一論列，併此敘明。

27 七、據上論結，本件上訴為有理由，附帶上訴為無理由，依民事
28 訴訟法第463條、第450條、第449條第1項、第78條，判決如
29 主文。

30 中 華 民 國 111 年 3 月 16 日
31 民事第五庭 審判長法官 高文淵

法 官 曹惠玲

法 官 鄧雅心

以上正本證明與原本無異。

本判決不得上訴。

中 華 民 國 111 年 3 月 16 日

書記官 蔡佩珊