

臺灣屏東地方法院民事判決

114年度簡上字第76號

上訴人 李世昌

訴訟代理人 黃裕仁律師

被上訴人 高生通運有限公司

法定代理人 邱廖玉選

訴訟代理人 林宗穎律師

上列當事人間請求損害賠償(交通)事件，上訴人對於中華民國114年5月1日本院簡易庭113年度屏簡字第471號第一審判決，提起上訴，本院於民國115年6月1日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

- 一、原判決關於命上訴人給付超過新台幣195萬8,090元本息部分，及該部分假執行之宣告併訴訟費用之裁判均廢棄。
- 二、上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴駁回。
- 三、其餘上訴駁回。
- 四、第一、二審訴訟費用由上訴人負擔百分之90，餘由被上訴人負擔。

事實及理由

- 一、被上訴人主張：上訴人自民國112年6月26日起受僱於伊公司擔任司機，駕駛伊公司所有車牌號碼000-0000號營業貨運曳引車（下稱系爭車輛）。於112年12月28日下午3時36分許，行經高速公路國道1號南向240公里800公尺處，因疲勞駕駛且未注意車前狀況及未妥善操作系爭車輛，而自撞外側護欄，致系爭車輛毀損(下稱系爭事故)。伊公司因上訴人上開不法侵害，得請求其賠償拖吊費用新台幣（下同）9萬1,000元、折舊後之維修費用178萬4,655元(折舊前為281萬7,625元)、系爭車輛交易價值貶損價值30萬元，合計217萬5,655元，爰依民法第184條第1項前段及第191條之2規定(二者請擇一為有利於伊公司之判決)，提起本件訴訟。又依兩造間之對話內容、派工單及上訴人於原審之陳述可知，伊公司從

01 未要求上訴人於112年12月28日凌晨上工，派車單僅記載上
02 訴人應於當日早上8點抵達新北市○○區○○路00號，上訴
03 人選擇於該日凌晨0時55分上工，係出於個人之選擇，其非
04 不得於該日稍晚之時間出發，如此一來，上訴人連續工作2
05 日之休息時間，便會超過10小時。此外，自多工日報表亦可
06 見得，上訴人於連續駕車4小時後，有充足之時間得以休
07 息，上訴人稱中間停靠熄火2時55分鐘期間，均在待命等
08 情，亦未見其提出證據加以證明。況伊公司僅要求上訴人應
09 在該日上午8時前抵達目的地，至於途中上訴人要如何休
10 息、休息時間多長，其均有絕對之決定權，伊公司亦從未干
11 涉，上訴人以伊公司有上開違反汽車運輸業管理規則及勞動
12 基準法(下稱勞基法)之相關規定為由，主張系爭事故應可歸
13 責於伊公司，或本件應適用過失相抵法則，減輕上訴人之賠
14 償責任，於法均屬無據等情。並於原審聲明：(一)上訴人應給
15 付被上訴人217萬5,655元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清
16 償日止，按週年利率百分之5計算之利息；(二)被上訴人願供
17 擔保，請准宣告假執行。

18 二、上訴人則以：本件應不得適用民法第191之2條規定作為請求
19 權基礎，依立法過程可知，該條文所稱之「他人」係採取限
20 縮解釋，而不包含車輛所有人，原判決適用該條規定推定伊
21 應負過失責任，有所違誤，被上訴人仍應就伊對系爭事故有
22 所過失一事，負舉證責任。且系爭事故係因被上訴人違反下
23 列勞基法及汽車運輸業管理規則，致伊超時工作疲勞駕駛所
24 致：(一)伊於同年月27日下午4時53分下班後，由於翌(28)日
25 須載送之貨物771型成型板規格不符合交通法規，須於凌晨
26 出發，以避免受罰，伊因而於凌晨0時52分上班，被上訴人
27 未使伊在連續2個工作日間，有連續10小時以上之休息時
28 間，已違反汽車運輸業管理規則第19條之2第3款本文規定；
29 (二)伊於112年12月28日凌晨0時52分上班，至系爭事故發生時
30 即同日下午3時36分許，被上訴人已使伊之工作時間超過12
31 小時，違反勞基法第32條第2項前段規定；(三)伊於112年12月

28日凌晨0時52分至4時59分，連續駕駛系爭車輛超過4小時，中間伊雖停靠不熄火23分鐘，及停靠熄火2時55分鐘，然伊停靠熄火2時55分鐘期間，因載送之貨物不符交通法規，故伊於該段期間須時刻待命而無法休息，此情亦已違反汽車運輸業管理規則第19條之2第2款本文，關於連續駕車4小時後，應給予至少30分鐘休息時間，且休息時間如採分次實施者，每次不得少於15分鐘之規定。基於上情可認系爭事故之發生，應歸責於被上訴人違法延長伊之工時，致伊疲勞駕駛所致，伊對系爭事故之發生並無過失。縱認伊應負損害賠償責任，被上訴人就系爭事故之發生，亦有所過失，應適用過失相抵法則，減輕伊70%之賠償責任等語，資為抗辯。並於原審聲明：(一)被上訴人之訴駁回；(二)如受不利之判決，上訴人願供擔保請准宣告免為假執行。

三、原審判決被上訴人全部勝訴，並依職權宣告假執行，暨准上訴人供擔保後免為假執行。上訴人聲明不服，提起上訴，其上訴聲明：(一)原判決廢棄；(二)被上訴人在第一審之訴駁回。被上訴人則答辯聲明：上訴駁回。

四、兩造不爭執事項(見本院卷第187至189頁)：

(一)上訴人自112年6月26日起受僱於被上訴人，擔任為期1年之司機。

(二)上訴人於112年12月28日下午3時36分許，駕駛系爭車輛，行經高速公路國道1號南向240公里800公尺處，自撞外側護欄，致系爭車輛受損。

(三)被上訴人因系爭事故而支出拖吊費用9萬1,000元、維修費用281萬7,625元(零件258萬2,425元、工資23萬5,200元)。

(四)系爭車輛因系爭事故所受交易價值貶損金額為30萬元。

(五)上訴人於112年12月28日，依原審卷第111頁被上訴人派車單之指示，載運貨品至新北市三重光復停車場旁，其駕駛時間及速限均受原審卷第163至170頁所示之貨車裝載整體物品(超長、超寬又超高)臨時通行證之限制。

01 (六)原審卷第125頁多工日報表記載112年12月28日上訴人上班
02 時間為0時52分，及上訴人當日載運者為原審卷第111頁派
03 車單所示之物品：740型成型板196片、771型成型板150
04 片（最長17米）、760型成型板47片、收邊料1批（最長4
05 米）。

06 五、得心證之理由：

07 (一)被上訴人請求上訴人負損害賠償責任，為有理由：

08 1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償
09 責任，民法第184條第1項前段定有明文。次按汽車行駛
10 時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時
11 採取必要之安全措施，道路交通安全規則第94條第3項
12 亦設有明文。

13 2.經查，上訴人於前揭時、地駕駛系爭車輛自撞高速公路
14 外側護欄，致系爭車輛受撞擊而毀損等情，為兩造所不
15 爭執(見兩造不爭執事項(二))，則被上訴人所有之系爭車
16 輛毀損所受損害，係肇因於上訴人駕駛系爭車輛所致，
17 其行為與被上訴人所受損害間具有相當因果關係，當可
18 認定。而觀諸原審勘驗系爭車輛行車紀錄器檔案之結果
19 可知，系爭車輛於事故發生前，原係以每小時約89公里
20 至92公里之速度穩定行駛於高速公路外線及中線車道，
21 無論係維持車道行駛、變換車道或超越前車，均未見車
22 輛有失控、蛇行、左右偏擺或其他異常情形。然於檔案
23 影像時間15時35分45秒起，系爭車輛卻開始逐漸向右偏
24 移，進入外線車道後仍持續偏離正常行車方向，復未見
25 有任何明顯修正方向盤、減速或採取其他安全措施之情
26 形，終於15時35分50秒撞擊外線車道右側護欄（見原審
27 卷第237至244頁）。依上開行車軌跡觀察，系爭車輛於
28 事故發生前並無道路障礙物、突發外力介入或其他足以
29 影響正常操控之客觀情事，且上訴人於駕駛過程中，本
30 應隨時注意車前狀況、遵循行車方向並妥善操控車輛，
31 以維持車輛於正常車道內行駛。然其竟任由系爭車輛持

01 續偏離行駛方向而駛向路肩護欄，終致發生自撞事故，
02 足見其於事故發生當時，確有未注意車前狀況及未妥善
03 操作系爭車輛之過失，則揆諸前揭規定，上訴人自應對
04 被上訴人負損害賠償責任。

05 3.對此，上訴人雖主張其係因身體不適、頭暈等因素而肇
06 致系爭事故云云，然就其於系爭事故發生當時確有足以
07 影響正常駕駛能力之疾病、突發病症或其他不可抗力因
08 素等情，並未提出相關診斷證明或其他客觀證據以資證
09 明。況縱上訴人於駕駛途中確有感到身體不適，亦應適
10 時減速、停靠路肩或採取其他必要安全措施，而非任由
11 車輛持續行駛至偏離車道並撞擊護欄，是其前開所辯，
12 並不足以解免其應負之過失損害賠償責任。至被上訴人
13 另依民法第191之2條規定為請求，核屬選擇的訴之合
14 併，本院既已認定被上訴人依民法第184條第1項前段規
15 定所為之請求為有理由，並據以命上訴人負損害賠償責
16 任，則關於上訴人抗辯民法第191條之2規定不得作為本
17 件請求權基礎，及該條文所稱之「他人」並不包括車輛
18 所有人等問題，即無再予審究之必要，併此敘明。

19 (二)被上訴人就本件交通事故之發生與有過失，其過失比例為
20 10%：

21 1.按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕
22 賠償金額，或免除之，民法第217條第1項定有明文。所
23 謂與有過失，係指被害人對於損害之發生或擴大具有故
24 意或過失而言，且不以被害人之行為與損害結果間具有
25 直接因果關係為必要，苟被害人之行為客觀上與損害之
26 發生或擴大具有共同原因力，即有上開規定之適用。又
27 汽車運輸業管理規則及勞基法關於駕駛人工作時間、休
28 息時間及延長工時之規範，其立法目的即在避免駕駛人
29 因過度勞動而產生疲勞、精神不濟或注意力降低等情
30 形，以維護行車安全。倘運輸業者違反上開規範，致駕
31 駛人處於疲勞駕駛狀態，而與交通事故之發生具有相當

01 關聯性，自非不得認被害人就損害之發生與有過失。對
02 此，上訴人主張被上訴人於系爭事故發生前，有違反汽
03 車運輸業管理規則第19條之2第2款、第3款及勞動基準
04 法第32條第2項規定，使其長時間工作而未獲充分休
05 息，因而疲勞駕駛並肇致系爭事故，故被上訴人就系爭
06 事故之發生亦應負與有過失責任等語，為被上訴人所否
07 認。茲分述如下：

08 (1)關於112年12月28日工作時間是否已逾12小時，而違
09 反勞基法第32條第2項前段規定部分：

10 按前項雇主延長勞工之工作時間連同正常工作時間，
11 一日不得超過十二小時，勞基法第32條第2項前段定
12 有明文。本件上訴人固主張其自112年12月28日凌晨0
13 時52分起即開始工作，至系爭事故發生時即下午3時3
14 6分止，已逾12小時，且被上訴人另以LINE通知其應
15 於同日下午前往桃園龍潭區卸貨，足認被上訴人有要
16 求其超時工作之情形云云。惟依派車單之記載，被上
17 訴人當次所交付之工作內容，僅係要求上訴人於112
18 年12月28日上午8時前將貨物運抵新北市三重區指定
19 地點(見原審卷111頁)，至於完成卸貨後之行程安
20 排、返回被上訴人位於高雄市○○區○○○路000號
21 車廠之時間或其他工作內容，均未見派車單有明確之
22 指示。且觀諸兩造間之LINE對話紀錄，被上訴人雖曾
23 於112年12月27日下午5時43分，傳送「有一包收邊跟
24 你的上去，明天中午後可以卸」等語，並附上桃園市
25 龍潭區之工地地址、聯絡人左先生之電話，並未記載
26 卸貨期限等派車作業通常應具備之內容，亦未見有要
27 求上訴人必須於112年12月28日特定時間完成運送之
28 明確指示，其內容充其量僅係告知後續可能之運送需
29 求及卸貨地點資訊，尚難與正式派車單所記載之運送
30 任務相提並論。是本院尚無從依上開LINE對話紀錄認
31 定被上訴人於112年12月28日事前，即已排定或要求

01 上訴人工作逾12小時。上訴人徒以系爭事故發生時間
02 回溯計算其當日工時，即認被上訴人違反勞動基準法
03 第32條第2項規定，難認可採。

04 (2)關於112年12月28日凌晨0時52分至4時59分間，是否
05 有連續駕駛4小時且休息不足30分鐘，而違反汽車運
06 輸業管理規則第19條之2第2款規定部分：

07 ①汽車運輸業管理規則第19條之2第2款明定，連續駕
08 車四小時，至少應有三十分鐘休息，休息時間如採
09 分次實施者每次應不得少於十五分鐘。但因工作具
10 連續性或交通壅塞者，得另行調配休息時間；其最
11 多連續駕車時間不得超過六小時，且休息須一次休
12 滿四十五分鐘。其立法目的在於避免駕駛人長時間
13 持續駕車而導致疲勞駕駛，故課予業者於勤務調派
14 時應預留合理休息時間。上訴人主張其於112年12
15 月28日凌晨0時52分至4時59分間持續駕駛系爭車
16 輛，且未獲30分鐘以上休息時間，故被上訴人違反
17 前揭規定云云。惟依當日多工日報表所示，上訴人
18 於112年12月28日0時52分開始執行勤務，00時55分
19 至00時56分間曾有短暫29秒之熄火紀錄，其後自00
20 時56分起至4時59分止，則均處於正常行駛狀態，
21 此有多工日報表在卷可參(見原審卷第125頁)。然
22 觀諸當日派車單內容，被上訴人僅要求上訴人於同
23 日上午8時前將貨物運抵新北市三重區指定地點卸
24 貨(見原審卷111頁)，至於運送途中之行駛路線、
25 停靠地點、休息時間及休息方式，均未見被上訴人
26 有何具體限制或指示。換言之，被上訴人所要求者
27 僅為運送結果，而非要求上訴人於特定時間內持續
28 駕駛不得休息，則上訴人於執行勤務期間，本得依
29 實際路況及自身身體狀況，自行安排停車休息時
30 間。

31 ②再者，依上開多工日報表所示，上訴人於112年12

月28日自00時56分開始行駛至04時59分止，實際連續駕車時間約為4小時3分鐘(見原審卷第125頁)，縱認其期間未曾休息，亦僅略逾前揭規定本文所定之4小時標準。然前揭規定但書復明定，因工作具連續性或交通壅塞者，得另行調配休息時間，其最多連續駕車時間不得超過6小時，且休息須一次休滿45分鐘。是依該條文整體規範意旨觀察，法規本即容許於特定情形下調整休息時間，而非一旦超過4小時即當然構成違規。而本件上訴人自高雄載運貨物北上新北市，屬長途運輸勤務，其工作性質本具有高度連續性，且其於04時59分時之連續駕車時間僅約4小時3分鐘，尚未達前揭規定但書所定連續駕車不得超過6小時之上限。再者，上訴人於當日4時59分至5時22分曾停車不熄火23分鐘，復於5時22分至8時18分停車熄火2時55分，有多工日報表在卷可憑，則自客觀紀錄觀之，其於後續行程中已有長時間停止駕駛之情形，且其中熄火停車時間長達近3小時，顯已遠逾前揭規定但書所要求一次休滿45分鐘之標準，實難認其於後續行程中未曾獲得適當休息。

③對此，上訴人雖辯稱其於上開停車熄火期間，因載運貨物較長，停放時仍須隨時注意車況，實際上無法休息，故應視同未休息云云。然駕駛人於執行長途運輸勤務時，本應自行選擇合法且安全之停車地點休息；倘其認為停放於特定地點仍須持續負擔高度監看義務，而無法充分休息，自得另行選擇適當之停車處所後再為休息。況上訴人並未提出任何證據證明其於前開停車、熄火期間，確有繼續從事裝卸貨物、警戒交通、配合檢查或其他足以妨礙休息之工作內容，亦未證明其於停車熄火近3小時期間，客觀上有何無法離開駕駛狀態而獲得休息之具

體情事，尚難據此逕認被上訴人有違反汽車運輸業管理規則第19條之2第2款規定之情事。

(3)關於112年12月27日16時53分下班至同年月28日0時52分上班間，是否有連續10小時以上休息時間，而有違反汽車運輸業管理規則第19條之2第3款規定部分：汽車運輸業管理規則第19條之2第3款明定，營業大型車業者派任駕駛人駕駛車輛營業時，除應符合勞動基準法等相關法令關於工作時間之規定外，其調派駕駛勤務，於連續兩個工作日之間，應有連續十小時以上休息時間。但因排班需要，得調整為連續八小時以上，一週以二次為限，並不得連續為之。經查：

①上訴人於112年12月27日下午執行載貨勤務結束後，於同日下午4時53分駕車返回被上訴人位於高雄市○○區○○○路000號之車廠後下班；嗣復於翌（28）日凌晨0時52分自被上訴人之高雄車廠出發執行被上訴人指派其之運送勤務等情，有112年12月27日及112年12月28日之多工日報表在卷可憑（見原審卷第123、124頁）。準此，自上訴人前一工作日下午下班至次一工作日上午止，其實際休息時間僅約7小時59分，不僅未達汽車運輸業管理規則第19條之2第3款本文所定之連續10小時以上休息時間，甚至連同條款但書為排班所彈性容許之連續8小時以上最低休息時間亦未達到。

②對此，被上訴人固辯稱：上訴人實際出車時間係由其自行決定，並非被上訴人要求其於112年12月28日凌晨0時52分出車云云。惟判斷被上訴人是否違反汽車運輸業管理規則第19條之2第3款規定，重點並非形式上出車時間是否由上訴人自行決定，而應視被上訴人所安排之運送任務內容、卸貨時限及相關法規限制，是否已使上訴人客觀上無從取得法定休息時間而定。查依派車單記載，上訴人於112年1

01 2月27日下午所載運之貨物，包括740型成型板196
02 片、771型成型板150片（最長17公尺）、760型成
03 型板47片及收邊料1批，並應於112年12月28日上午
04 8時前運抵新北市○○區○○路00號即光復停車場
05 旁卸貨（見原審卷第111頁）。又依卷附臨時通行證
06 記載，系爭車輛因載運超長貨物，於一般道路行駛
07 時受有「上午7時至9時及下午5時至7時禁止行駛」
08 之限制，且省道路段速限不得超過每小時30公里，
09 國道路段速限不得超過每小時70公里；僅於國道行
10 駛部分不受前揭行駛時間限制（見原審卷第163至17
11 0頁）。倘駕駛人未依上開臨時通行證所載路線、時
12 間或條件行駛，依道路交通管理處罰條例第30條規
13 定，原則上係對汽車駕駛人予以處罰；僅於違規情
14 形可歸責於汽車所有人時，始例外處罰汽車所有
15 人。是就遵守臨時通行證所載行駛條件而言，上訴
16 人作為實際駕駛人，本即負有直接且優先之法定義
17 務。換言之，上訴人雖似可自行調整出車時間，然
18 此僅屬形式上之選擇自由，其於安排出車時間時，
19 必須依客觀運輸條件，以合法完成運送任務為前
20 提。

21 ③而參酌卷附Google地圖資料顯示，自被上訴人高雄
22 車廠至新北市三重區光復停車場旁之運送總距離
23 （含國道與非國道）約為353公里至360公里不等，依
24 路線不同，其預估行車時間約需3小時20分至4小時
25 40分（見本院卷第203頁）。然前開Google地圖估
26 算係以一般車輛正常行駛情形為基礎，並未將系爭
27 車輛所受之前開行駛速限、超長貨物管制措施及可
28 能接受地磅檢查等因素納入考量。況依交通部高速
29 公路局115年3月9日管字第1150005716號函覆內容
30 可知，高速公路沿線地磅站採輪班開磅方式，且實
31 際開磅時段並未對外公告，大貨車駕駛人事前無從

01 預知是否須接受過磅檢查及停等時間長短(見本院
02 卷第253至254頁)，是上訴人於規劃行車時間時，
03 自須預留相當緩衝時間以避免延誤卸貨時程。尤有
04 甚者，上訴人於112年12月27日之下班時間為下午4
05 時53分，其如欲依汽車運輸業管理規則第19條之2
06 第3款本文規定休息滿10小時，則最早亦須至112年
07 12月28日凌晨2時53分後始得出車；縱依同條款但
08 書規定，以連續休息8小時為最低標準計算，亦須
09 至同日凌晨0時53分後始得出車。然依前開運送距
10 離、臨時通行證禁止行駛一般道路時段及速限限
11 制、卸貨時限及地磅檢查等客觀條件觀之，上訴人
12 倘於前開時間始出車，顯難於上午7時前駛離國道
13 並進入一般道路，更遑論於上午8時前抵達被上訴
14 人指定之新北市三重區光復停車場完成卸貨。是
15 以，被上訴人所安排之運送時程，實際上已使上訴
16 人無法在符合相關交通法規及運輸規範之前提下，
17 同時取得汽車運輸業管理規則所要求之法定休息時
18 間。從而，被上訴人雖未直接指定上訴人應於凌晨
19 0時52分出車，然其於派車單所排定之運送內容、
20 卸貨期限及客觀運輸條件，已使上訴人必須於休息
21 未滿法定時間之情況下提前出車，始有可能完成被
22 上訴人交付之運送任務。故被上訴人辯稱上訴人得
23 自行調整出車時間，而無違反汽車運輸業管理規則
24 第19條之2第3款規定云云，尚難採信。

25 ④至被上訴人另辯稱：上訴人於112年12月27日係自
26 行選擇工作至下午4時53分始下班，如其提早完成
27 當日工作內容，即有較充裕之休息時間，自不得將
28 休息時數不足而未達上開法定之10小時或8小時之
29 結果歸責於被上訴人云云。惟查汽車運輸業管理規
30 則第19條之2第3款之立法目的，在於確保營業大型
31 車駕駛人於連續二個工作日間有充分休息時間，以

01 避免因疲勞駕駛而危害交通安全。是判斷雇主是否
02 違反該規定，應以雇主所安排之勤務內容、工作時
03 程及運輸任務，客觀上是否足使駕駛人取得法定休
04 息時間為斷，而非以駕駛人事後是否能透過加速工
05 作進度、縮短作業時間或其他方式自行爭取休息時
06 間作為判斷標準。查上訴人於112年12月27日執行
07 被上訴人所安排之運送勤務，並於同日下午4時53
08 分返回高雄車廠下班，而被上訴人對於上訴人於當
09 日實際下班時間，既未舉證證明係因上訴人怠於執
10 行職務、故意拖延工作進度或其他可歸責於上訴人
11 之事由所致，則上訴人依被上訴人所安排之勤務內
12 容完成工作後，於該時間下班，自屬正常履行職務
13 之結果，故被上訴人此部分抗辯，亦不足採。

14 2.依上所述，被上訴人於112年12月27日至同年月28日間
15 所安排之運輸勤務，客觀上確已使上訴人無法取得汽車
16 運輸業管理規則第19條之2第3款所要求之休息時間，應
17 認被上訴人就勤務調派乙節確有違反前開規定之情形。
18 又該規定之立法目的，本即在避免營業大型車駕駛人因
19 休息不足而增加疲勞駕駛之風險，故被上訴人上開違規
20 情事，與系爭事故之發生並非全然無關。惟就汽車運輸
21 業管理規則第19條之2第2款關於連續駕車時間及休息時
22 間之規定部分，及就勞動基準法第32條第2項所定每日
23 工時不得超過12小時部分，均缺乏足夠證據認被上訴人
24 有違反之情事，是被上訴人之可歸責事由，應僅限於前
25 揭未給予足夠休息時間部分。再者，上訴人身為職業大
26 貨車駕駛人，對於駕駛安全及自身身體狀況本負有高度
27 注意義務，其於系爭事故發生前，如已因休息不足而有
28 疲勞、精神不濟或身體不適之情形，仍應依一般駕駛注
29 意義務與兩造間工作規則及契約第9-4條規定，適時停
30 車休息或向被上訴人反應，而非逕自持續駕駛。然上訴
31 人於本件均未能證明其曾向被上訴人反應身體狀況不

01 佳，或有遭被上訴人強令繼續駕駛之情形，且系爭事故
02 發生之直接原因，仍係上訴人駕駛系爭車輛時，未適時
03 注意車前狀況而自撞外側護欄所致，俱如前述。是本院
04 審酌被上訴人違反汽車運輸業管理規則第19條之2第3款
05 規定之程度、該違規與疲勞駕駛風險間之關聯性，以及
06 上訴人就行車安全所應負之注意義務及系爭事故之發生
07 經過，認被上訴人就系爭事故之發生應負與有過失責
08 任，惟其可歸責程度尚屬有限，因而酌定被上訴人應負
09 擔10%之與有過失責任，上訴人則應負擔90%之過失責
10 任，始屬公平。

11 (三)被上訴人得請求賠償之項目如下，其金額共計195萬8,090
12 元：

13 按不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所
14 減少之價額；損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定
15 外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限，民法第19
16 6條第1項及第216條第1項分別定有明文。本件上訴人就系
17 爭車輛因系爭事故毀損，須負過失賠償責任，已如前述，
18 茲就被上訴人請求上訴人賠償之項目、金額應否准許認定
19 如下：

20 1.拖吊費用9萬1,000元：

21 被上訴人主張系爭車輛因系爭事故毀損，而有支出拖吊
22 費用9萬1,000元之必要等情，業據其提出兩造間之LINE
23 對話紀錄、拖吊費用明細紙條及匯款紀錄查詢資料等件
24 為證（見原審卷第33至37頁），且為兩造所不爭執（見
25 兩造不爭執事項(三)），是被上訴人此部分費用之請求，
26 洵屬有據，應予准許。

27 2.系爭車輛維修費用178萬4,655元：

28 按負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定
29 外，應回復他方損害發生前之原狀；第1項情形債權人
30 得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民
31 法第213條第1項及第3項定有明文。惟自然之折舊應不

在回復之內，所謂必要之費用，如修理材料以新品換舊品，應予折舊（最高法院89年度台上字第58號、80年度台上字第2476號判決要旨、77年度第9次民事庭會議決議（一）參照）。經查：

(1)被上訴人主張其因系爭事故支出系爭車輛維修費用281萬7,625元（零件258萬2,425元、工資23萬5,200元）等情，業據其提出惠鋒汽車保養廠估價單及維修費用分類表為憑（見原審卷第159至162、173頁），而該維修單所列之維修項目不僅與系爭車輛受損位置大致相符，且維修金額復為兩造所不爭執（見兩造不爭執事項三），堪認被上訴人之上開主張，應屬實在。

(2)而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、貨車耐用年數為4年，系爭車輛係於111年1月出廠，有系爭車輛行車執照在卷可憑（見原審卷第25頁），且因無明確出廠日期，則應類推適用民法第124條第2項規定，推定其為111年1月15日出廠，故系爭車輛計算至112年12月28日系爭事故發生時，已使用2年，則零件修復費用於折舊後之金額即為154萬9,455元【計算方式：1. 殘價＝取得成本÷（耐用年數＋1）即 $2,582,425 \div (4+1) = 516,485$ （小數點以下四捨五入）；2. 折舊額＝（取得成本－殘價）× $1/（耐用年數） \times （使用年數）$ 即 $(2,582,425 - 516,485) \times 1/4 \times (2+0/12) = 1,032,970$ （小數點以下四捨五入）；3. 扣除折舊後價值＝（新品取得成本－折舊額）即 $2,582,425 - 1,032,970 = 1,549,455$ 】，復加計不予折舊之工資23萬5,200元，系爭車輛之維修費用共為178萬4,655元（計算式：0000000＋235200元＝0000000），是本件被上訴人請求上訴人賠償系爭車輛之維修費用，於178萬4,655元範圍內，為有理由，應予准許。超過部分，則屬無據，而不應予准

01 許。

02 3.系爭車輛交易價值貶損差額30萬元：

03 按損害賠償之目的，在於填補所生之損害，其應回復
04 者，係損害事故發生前之應有狀態，自應將事故發生後
05 之變動狀況，悉數考量在內。故於物被毀損時，被害人
06 除得請求修補或賠償修復費用，以填補技術性貶值之損
07 失，而回復物之物理性原狀外，就其物因毀損所減少之
08 交易價值，亦得請求賠償，以填補交易性貶值之損失，
09 而回復物之價值性原狀(最高法院110年度台上字第2419
10 號判決意旨參照)。查被上訴人主張系爭車輛因系爭事
11 故受有交易價值貶損30萬元等情，有高雄市汽車商業同
12 業公會(114)高市汽商瑞字第147號函暨其汽車鑑定
13 (價)報告書在卷可佐(見原審卷第205至211頁)，且
14 為兩造所不爭執(見兩造不爭執事項(四))，是被上訴人
15 此部分之請求，亦屬有據，而應予准許。

16 4.依上，本件被上訴人得請求上訴人賠償之金額，合計為
17 217萬5,655元(計算式：91000+0000000+300000=000000
18 0)。惟本件應依過失相抵法則，減輕上訴人10%之賠償
19 金額，業如前述，則被上訴人所得請求賠償之金額，即
20 應減為195萬8,090元(計算式：0000000×0.9=000000
21 0，不滿1元部分四捨五入)。

22 六、綜上所述，本件被上訴人依民法第184條第1項前段規定，請
23 求上訴人給付其217萬5,655元，及自起訴狀繕本送達翌日即
24 113年8月9日(見原審卷第63頁)起至清償日止，按週年利率
25 百分之5計算之利息，於195萬8,090元本息範圍內，為有理
26 由，應予准許。超過部分，非有理由，應予駁回。原審就上
27 開應予駁回部分，為被上訴人勝訴之判決，並依職權為假執
28 行之宣告，容有未洽。上訴論旨指摘原判決此部分不當，求
29 予廢棄，為有理由，應由本院將原判決關此部分廢棄，改判
30 如主文第2項所示。至上開應予准許部分，原審為上訴人敗
31 訴之判決，核無不合，上訴論旨指摘此部分不當，求予廢

棄，為無理由，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經審酌後，核與判決結果無影響，爰不逐一論列。

八、據上論結，本件上訴為一部有理由，一部無理由，依民事訴訟法第436條之1第3項、第449條第1項、第450條、第79條，判決如主文。

中 華 民 國 115 年 6 月 22 日

民事第二庭 審判長法官 黃顥雯

法官 簡光昌

法官 劉千瑜

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，僅得於收受本判決正本送達後20日內，以適用法規顯有錯誤為理由時，向本院提出上訴狀（須按他造當事人之人數附繕本），經本院許可後方得上訴至最高法院。上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項所定關係之釋明文書影本。若委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費，否則本院得不命補正逕行駁回上訴。。

中 華 民 國 115 年 6 月 22 日

書記官 黃柏瑜