

臺灣屏東地方法院民事判決

113年度屏簡字第471號

原告 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

被告 李世昌

訴訟代理人 黃瀕寬律師（法扶律師）

上列當事人間損害賠償（交通）事件，本院於民國114年4月17日
言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告應給付原告新臺幣2,175,655元，及自民國113年8月9日起至
清償日止，按週年利率百分之5計算之利息。

訴訟費用由被告負擔。

本判決得假執行，但被告如以新臺幣2,175,655元為原告預供擔
保，得免為假執行。

事實及理由

一、原告主張：被告自民國112年6月26日起受僱於原告，擔任為
期1年之司機，於同年12月28日15時36分許，駕駛原告所有
車牌號碼000-0000號營業用貨運曳引車（下稱系爭車輛），
行經高速公路國道1號南向240公里800公尺處，因頻繁變換
車道駕駛系爭車輛不當失控自撞外側護欄（下稱系爭事
故），致系爭車輛之引擎、板金、零件等多處受有毀損。原
告因系爭事故受有拖吊費用新臺幣（下同）91,000元、系爭
車輛維修費用2,817,625元（僅請求折舊後之1,784,655
元）、系爭車輛交易價值貶損價值300,000元之損害，爰依
民法第184條第1項前段、第191條之2之規定，提起本件訴
訟。並聲明：如主文第1項所示。

二、被告則以：系爭事故發生之原因實係因原告有違反如下勞動

基準法及汽車運輸業管理規則之情形，致被告超時工作頭暈而於駕駛系爭車輛時自撞外側護欄：(一)112年12月27日被告於16時53分下班，並於隔日即112年12月28日0時52分上班（須於28日凌晨上班原因為771型板長18.288公尺不符交通法規，凌晨出發較不易受罰），此部分原告違反汽車運輸業管理規則第19條之2第3款本文之規定即「連續2個工作日之間，應有連續10小時以上休息時間。」；(二)被告於112年12月28日0時52分上班至同日系爭事故發生時即15時36分（於新北市三重區卸貨完須隨即驅車前往桃園龍潭係因原告有另派單），原告違反勞動基準法第32條第2項前段之規定即「前項雇主延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1日不得超過12小時。」；(三)被告於112年12月28日0時52分至4時59分持續駕駛系爭車輛後雖有停不熄火23分、熄火2時55分，但熄火2時55分期間因貨物過長，停放時須時刻注意無法休息，是原告此部分違反汽車運輸業管理規則第19條之2第2款本文之規定即「連續駕車4小時，至少應有30分鐘休息，休息時間如採分次實施者每次應不得少於15分鐘。」基於上情可認系爭事故應歸責於原告違法延長被告之工作時間，被告頭暈自撞屬不可抗力，並無過失，縱認被告就系爭事故有過失，原告亦與有過失。至於原告主張系爭車輛因系爭事故受有前揭拖吊費、維修費用及交易貶損之金額並不爭執等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴駁回；如受不利判決，願供擔保請求宣告免為假執行。

三、得心證之理由

(一)原告主張被告自112年6月26日起受僱於原告，擔任為期1年之司機，於前揭時、地駕駛系爭車輛自撞高速公路外側護欄，致系爭車輛之引擎、板金、零件等多處受有毀損之事實，業據其提出工作規則及契約影本、系爭車輛行照、國道公路警察局道路交通事故登記聯單及系爭車輛毀損照片等件為證（見本院卷第17至31頁），並有內政部警政署國道公路警察局第四公路警察大隊國道警嗣字第1130011793號函暨所

01 附本件交通事故相關資料（光碟）存卷足參（見本院卷第67
02 頁及證物袋），且為被告所不爭執（見本院卷第142頁），
03 是原告此部分主張堪信為真實。

04 (二)次按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責
05 任次；違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責
06 任。但能證明其行為無過失者，不在此限；汽車、機車或其
07 他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕
08 駛人應賠償因此所生之損害。但於防止損害之發生，已盡
09 相當之注意者，不在此限；損害之發生或擴大，被害人與
10 有過失者，法院得減輕賠償金額，或免除之，民法第184條
11 第1項前段、第2項、第191條之2及第217條第1項分別定有明
12 文。又民法第191條之2本文係就非依軌道行駛之動力車輛在
13 使用中駕駛人之責任而為舉證責任倒置之規定，故凡動力車
14 輛在使用中加損害於他人者，即應負賠償責任，由法律推定
15 駕駛人侵害他人之行為係出於過失。再按汽車行駛時，駕駛
16 人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，道路交通
17 安全規則第94條第3項定有明文。經查：

18 1.被告於前揭時、地駕駛系爭車輛自撞高速公路外側護欄，又
19 系爭車輛因受撞擊而毀損等情，業如前述，則系爭車輛所有
20 人即原告就系爭車輛毀損所受之損害，係肇因於被告使用系
21 爭車輛，是被告之行為與原告所受損害間，存有相當因果關
22 係甚明，揆諸前揭說明，本即應推定被告上開侵害系爭車輛
23 所有權之行為有過失。再觀諸系爭事故事發之經過，系爭車
24 輛原先保持每小時92公里上下之車速行駛於高速公路外線車
25 道持續約2分多鐘，且前方有車輛時仍保持與前車相當之距
26 離（檔案影像時間15：32：29至15：35：10），後向左切入
27 中線車道持續半分鐘，過程中先後超越行駛於外線車道車頭
28 為白色之貨車與車頭為黃色之曳引車，車速則維持於每小時
29 89公里至92公里，超車過程中並無明顯偏離車道之情形（檔
30 案影像時間15：35：11至15：35：41），系爭車輛超車後持
31 續行使於中線車道，車速維持每小時91公里至92公里，於檔

案影像時間15：35：45，系爭車輛開始向右偏，並行駛進入外線車道，於檔案影像時間15：35：50撞擊外線車道右側護欄，期間車速為每小時91至92公里等情，有本院勘驗系爭車輛行車紀錄器檔案之勘驗筆錄在卷可稽（見本院卷第237至244頁），可認被告於駕駛系爭車輛自高速公路中線車道向右偏進入外線車道，隨後自撞外側護欄之過程並未注意車前狀況遵行方向而行駛，然於此之前5分鐘內，系爭車輛行駛之軌跡，無論於同一車道行駛、切換車道或超車均保持穩定之車速行駛，亦無左右偏擺或與前車距離過近之情形，則其自撞外側護欄是否係肇因於疲勞駕駛且頭暈而無法注意車前狀況已非無疑，再被告亦未提出證據證明系爭事故發生時其身體確已有不能正常駕駛之病痛，是難認其未注意車前狀況之情形係因不可抗力之因素所致。況依兩造間簽訂之前揭工作規則及契約第9-4款規定：「身體若不適，不可隨意服用藥物後駕駛，應立刻通知公司，再根據醫生指示服藥及休息，及後向本公司補回醫生證明書。」，則被告於系爭事故發生前若身體已出現不適，本可依前揭規定通知公司，並立即就醫休養，然其自陳：平時都是向訴外人邱謙讚即原告公司人員聯繫，但系爭事故發生前我並未向邱謙讚反應身體不適等語（本院卷第143至144頁），足認其縱有身體不適之情形，亦未盡其告知義務致無以防免系爭事故之發生，自難逕將系爭事故之過失責任歸咎於原告。從而，被告無以舉證推翻依前揭規定其就系爭車輛毀損具有過失之推定，且依前開說明，亦難認原告有何與有過失之情事，是其就系爭事故自須負全部過失責任。

2.至被告固以前詞置辯，惟查系爭事故其未注意車前狀況而自撞外側護欄是否係基於疲勞駕駛，其已未能舉證，況其縱有疲勞駕駛之情形，其亦未依前揭工作規則及契約盡其告知義務，業如前述，且疲勞駕駛之情形與其主張原告有違反勞動基準法及汽車運輸業管理規則等情是否具備因果關係，其舉證亦有不備，是縱認原告確有違反上開法令、規則之情形，

01 自難據以認定原告就系爭事故須負完全過失責任或與有過失
02 責任。再審究被告抗辯原告違反勞動基準法及汽車運輸業管
03 理規則之具體情節：首先，就違反汽車運輸業管理規則第19
04 條之2第3款本文規定即連續2個工作日之間，應有連續10小
05 時以上休息時間部分，被告抗辯其為避免系爭車輛搭載之
06 「771型板」過長而不符合法規而受罰，是選擇於112年12月27
07 日16時53分下班後，未休息滿10小時，即於隔日0時52分開
08 始上班等語，惟查被告上開時間載送之前揭771型板，最長
09 應為17公尺，而其應於112年12月28日8時前送至卸貨地即新
10 北市三重區頂文路，又系爭車輛載送「超長、超寬又超
11 高」、「超寬又超高」、「超長又超寬」、「超寬」之貨
12 物，均受「半聯結車全長不得超過18公尺」之限制，行駛時
13 間則依上開類別之不同受有「7時至9時及17時至19時禁止行
14 駛外，其餘時間均可行駛」或「7時至9時及17時至19時禁止
15 行駛外，其餘時間均可行駛，行駛國道不受此限」之限制，
16 行駛速度則均受「省道每小時30公里（含）以下，國道每小
17 時70公里（含）以下」之限制，再其自原告車廠即高生通運
18 高雄車場至前揭卸貨地點，需時約3小時52分至4小時21分等
19 情，有原告提出之派車單、貨車裝載整體物品臨時通行證及
20 Google地圖圖資截圖在卷可稽（見本院卷第111、163至17
21 0、113頁），則依其該次載送貨物之長度應不受上開臨時通
22 行證之限制，又依運送之路程與時間，其應可於112年12月2
23 7日下班後，休息10小時後即112年12月28日3至4時，再行運
24 送，則其選擇於112年12月28日0時52分即開始工作，自難認
25 可歸責於原告；再者，就違反勞動基準法第32條第2項前段
26 之規定即雇主延長勞工之工作時間連同正常工作時間，1日
27 不得超過12小時部分，被告抗辯自112年12月28日0時52分上
28 班至同日系爭事故發生時即15時36分，工時已超過12小時，
29 而其載送貨物至新北市三重區頂文路後隨即向南行駛係因原
30 告另有派單要求其於112年12月28日下午載送貨物至桃園縣
31 龍潭區等語，查原告固有於112年12月27日傳送LINE訊息告

01 知被告有貨品可以跟著被告駕駛之系爭車輛北上，明天中午
02 後可以卸等語，有被告提供之LINE對話紀錄在卷可佐（見本
03 院卷第158頁），然依前揭訊息原告僅告知被告運送至桃園
04 區龍潭區之貨物可於112年12月28日下午卸貨，亦難遽認原
05 告有明確要求被告應於112年12月28日即完成卸貨，是此部
06 分是否可歸責於原告實有疑義；最後，就違反汽車運輸業管
07 理規則第19條之2第2款本文規定即連續駕車4小時，至少應
08 有30分鐘休息，休息時間如採分次實施者每次應不得少於15
09 分鐘部分，被告抗辯於112年12月28日0時52分至4時59分持
10 續駕駛系爭車輛後雖有停不熄火23分、熄火2時55分，但熄
11 火2時55分期間因貨物過長，停放時須時刻注意無法休息，
12 是等同未休息至少30分鐘等語，然倘認載運貨物過長，不適
13 宜臨時停放車輛於車輛往來之路旁，駕駛人本得依交通相關
14 法規將車輛停放於合於規範之位置後而為休息，又被告亦未
15 提出上開期間有何因載運長型貨物必須於熄火時持續負注意
16 義務之相關證據，自難逕認原告就上開情事，有違汽車運輸
17 業管理規則第19之2條第2款本文之規定。此外，被告於113
18 年間曾以於原告公司112年6月至12月之出勤及駕駛資料（含
19 系爭事故發生前及發生時之資料）向高雄市政府勞工局（下
20 稱勞工局）陳情，勞工局勞動檢查結果認定原告有違反勞動
21 基準法相關規定之月份為112年9月份及10月份，而未包括系
22 爭事故發生之月份即112年12月份等情，有勞工局113年4月2
23 2日函暨勞動檢查相關資料在卷可稽（見勞工局資料卷），
24 此益徵被告辯稱原告有前揭違反勞動基準法及汽車運輸業管
25 理規則之事由，應非有據。準此，被告抗辯原告就系爭事故
26 應負完全過失責任或與有過失責任，即非可採。

27 (三)復按不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所
28 減少之價額；損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定
29 外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限，民法第196
30 條第1項、第216條第1項分別定有明文。本件被告就系爭車
31 輛因系爭事故毀損，須負全部過失責任，業如前述，茲就原

告請求被告賠償之項目、金額應否准許認定如下：

1. 拖吊費用91,000元部分：

原告主張系爭車輛因系爭事故毀損有支出拖吊費用91,000元之必要等情，業據其提出兩造間之LINE對話紀錄、拖吊費用明細紙條及匯款紀錄查詢資料等件為證（見本院卷第33至37頁），且為被告所不爭執（見本院卷第232頁），是原告此部分費用之請求，洵屬有據。

2. 系爭車輛維修費用1,784,655元部分：

按依民法第196條第1項規定，請求賠償物被毀損所減少之價額者，雖得以修復費用為估定標準，但如修理材料以新品換舊品，即應將零件折舊部分予以扣除，最高法院77年5月17日第9次民事庭會議決議可資參照。基此，損害賠償目的係填補被害人所受損害，使其回復應有狀態，並不使之另外受利，故被害人修理材料以新品換舊品者，自應予以折舊。原告主張其因系爭事故有支出系爭車輛維修費用2,817,625元（零件2,582,425元、工資235,200元）之必要等語，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（見本院卷第159至162、173頁），且該維修單所列之維修項目與系爭車輛受損位置大致相符，修復金額亦屬合理，復為被告所不爭執（見本院卷第232頁），自屬可採。又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，有前揭行車執照可稽，因無明確出廠日期，則以111年1月15日為計算基準，計算至112年12月28日系爭事故發生時，已使用2月，則零件扣除折舊後之修復費用為1,549,455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）×（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 $2,582,425 - 1,032,970 = 1,549,455$ 】，加計不予折舊之工資

費用235,200元，系爭車輛合理之維修費用為1,784,655元（計算式：1,549,455元+235,200元=1,784,655元），是本件原告請求被告賠償系爭車輛之維修費用1,784,655元，洵屬有據。

3.系爭車輛交易價值貶損300,000元

按損害賠償之目的，在於填補所生之損害，其應回復者，係損害事故發生前之應有狀態，自應將事故發生後之變動狀況，悉數考量在內。故於物被毀損時，被害人除得請求修補或賠償修復費用，以填補技術性貶值之損失，而回復物之物理性原狀外，就其物因毀損所減少之交易價值，亦得請求賠償，以填補交易性貶值之損失，而回復物之價值性原狀，最高法院110年度台上字第2419號判決意旨參照。經查，原告主張系爭車輛因系爭事故受有交易價值貶損300,000元等情，有高雄市汽車商業同業公會（114）高市汽商瑞字第147號函暨其汽車鑑定（價）報告書在卷可佐（見本院卷第205至211頁），且為被告所不爭執（見本院卷第232頁），是原告此部分之請求，洵屬有據。

4.依上開說明及認定，本件原告得請求被告賠償之金額為2,175,655元（計算式：91,000+1,784,655+300,000=2,175,655）。

(四)末按遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為5%；給付無確定期限者，債務人於債權人得請求時，經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力，民法第233條第1項前段、第203條、第229條第2項分別定有明文。查本件原告對被告之損害賠償請求權，係屬給付無確定期限之金錢債權。又起訴狀繕本本院已於113年8月8日（見本院卷第63頁）送達被告。基此，原告請求2,175,655元自起訴狀繕本送達被告翌日即113年8月9日起至清償

日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許。

四、綜上所述，原告依侵權行為之法律關係，請求被告給付2,175,655元，及自113年8月9日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許。

五、本件係依民事訴訟法第427條規定適用簡易程序所為被告敗訴之判決，應依同法第389條第1項第3款規定，依職權宣告假執行，並依同法第436條第2項、第392條第2項規定，依聲請宣告被告如預供擔保，得免為假執行。

六、本件事證已臻明確，原告其餘陳述及攻擊防禦方法核與判決結果不生影響，爰不逐一論述，附此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中 華 民 國 114 年 5 月 1 日

屏東簡易庭 法 官 廖鈞霖

正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後廿日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後廿日內補提上訴理由書（須附繕本）。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 114 年 5 月 6 日

書記官 洪甄廷