

臺灣新竹地方法院民事判決

110年度簡上字第29號

上訴人 林怡君

訴訟代理人 陳昌甫

被上訴人 吳晉嘉

訴訟代理人 曾俊翔

複代理人 巫光璿

被上訴人 興家通運有限公司

法定代理人 蕭印閑

上列當事人間損害賠償事件，上訴人對於民國110年1月19日本院新竹簡易庭109年度竹簡字第498號第一審判決不服提起上訴，本院於民國111年12月7日辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，暨訴訟費用之裁判（除確定部分外）均廢棄。

被上訴人吳晉嘉應再給付上訴人新臺幣壹拾柒萬壹仟零陸拾壹元，及自民國一〇九年九月二十二日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

第一審（除確定部分外）、第二審訴訟費用，由被上訴人吳晉嘉負擔百分之四十七，餘由上訴人負擔。

事實及理由

一、上訴人起訴及上訴主張：

（一）被上訴人吳晉嘉於民國107年9月30日10時45分駕駛車牌號碼000-0000號自用小客車行經新竹市光復中學前閃黃燈路口時，未減速且嚴重超速撞損上訴人所有而由訴外人陳昌甫駕駛之車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車

輛），致系爭車輛受有修復費用新臺幣（下同）245,675元（含工資、鈹金及烤漆共47,335元、零件107,665元、中古零件90,675元）、車輛價值減損150,000元、車價減損鑑定費10,000元及事故鑑定費5,000元之損害。而本件交通事故發生時，被上訴人興家通運有限公司之遊覽車違規停放在光復中學校門口，妨礙雙方車輛行進，間接造成此交通事故，爰依侵權行為損害賠償之法律關係請求被上訴人連帶負損害賠償410,675元及法定遲延利息。

（二）新竹區汽車商業同業公會鑑定報告係記載「碰撞修復後該車輛價值為60萬元」，而非修復前之車輛價值，故原審判決認應扣除必要之修復費用並不合理。又依逢甲大學行車事故鑑定報告書所載，被上訴人吳晉嘉駕車車速已超過最高速限60公里，第一段車速為時速101.25公里、第二段車速為時速102.12公里，且行經學校閃黃燈路口未減速，造成兩車碰撞後車輛翻覆滑行約50公尺，故其車速在車禍時是加重損害嚴重性之重要因素，被上訴人吳晉嘉理應負擔較大比例之過失責任，本院109年訴字第284號案件亦認定被上訴人吳晉嘉應負擔95%之肇責。

（三）肇事路口為禁止迴轉但不禁止左轉，系爭車輛之所以被撞擊後呈現迴轉的路徑，是遭被上訴人吳晉嘉所駕駛車輛高速擠壓帶動才會由西向東滑行，而非系爭車輛原始行駛方向；又被上訴人興家通運有限公司之遊覽車違規停放在光復中學校門口，阻擋住上訴人進入校園停車之通道，才造成上訴人須調整轉彎角度閃避而被認定為迴車左轉或提前左轉，則被上訴人興家通運有限公司理應負擔部分之過失責任。

二、被上訴人吳晉嘉到庭表示同意賠償原審判決之金額，逢甲大學行車事故鑑定報告書沒有認定肇事主、次因，系爭車輛違規迴轉，本院109年訴字第284號判決僅認定上訴人肇事比例5%有違道路交通安全規則。被上訴人興家通運有限公司則到庭辯稱：本件與伊無關，遊覽車當時在排隊等候進入學校停

01 車，怎會影響到上訴人。

02 三、原審為上訴人一部勝訴、一部敗訴之判決，即判命被上訴人
03 吳晉嘉應給付上訴人49,500元，及自109年9月22日起至清償
04 日止，按年息5%計算之利息，併依職權為假執行之宣告，駁
05 回上訴人其餘之訴。上訴人對敗訴部分聲明不服，提起上
06 訴，上訴聲明：(一)原判決不利上訴人部分廢棄。(二)上開廢棄
07 部分，被上訴人應再給付上訴人361,175元，及自起訴狀繕
08 本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。被上訴人
09 則均答辯聲明：上訴駁回。

10 四、得心證之理由：

11 (一)查被上訴人吳晉嘉於前揭時地駕駛車牌號碼000-0000號自
12 用小客車與上訴人所有而由訴外人陳昌甫駕駛之系爭車輛
13 發生碰撞，致系爭車輛受損之事實，業據上訴人於原審提
14 出新竹市警察局道路交通事故當事人登記聯單、行車執
15 照、估價單、收據、電子發票、行車紀錄器影像翻拍照片
16 及行車紀錄器影像光碟等為證（見原審卷第15-35、59-63
17 頁），並有本院109年度竹司調字第13號損害賠償事件新
18 竹市警察局109年1月14日竹市警交字第1090001915號函檢
19 送之道路交通事故現場圖、談話紀錄表、調查表(一)(二)、照
20 片黏貼紀錄表、光復中學監視器錄影光碟在卷可稽(見本
21 院109年度竹司調字第13號卷【下稱司調卷】第36-42、48
22 -57頁)，復為兩造所不爭執，堪認上開事實為真。

23 (二)按「禁止迴車標誌『禁22』，用以告示車輛駕駛人在前段
24 道路行車，不准迴車。設於禁止迴車之地點。已設有禁止
25 左轉標誌或標劃分向限制線、禁止超車線之路段，得免設
26 之。」、「停止線，用以指示行駛車輛停止之界限，車輛
27 停止時，其前懸部分不得伸越該線。本標線設於已設有
28 『停車再開』標誌或設有號誌之交岔路口，鐵路平交道或
29 行人穿越道之前方及左彎待轉區之前端。」、「行人穿越
30 道號誌雙閃黃燈表示前有斑馬紋行人穿越道，車輛應在接
31 近時減速慢行，如有行人穿越時，須暫停於停止線前，讓

行人優先通行。」、「特種閃光號誌各燈號顯示之意義如下：一、閃光黃燈表示『警告』，車輛應減速接近，注意安全，小心通過…。」，道路交通標誌標線號誌設置規則第75條、第170條第1項、第210條、第211條第1項第1款分別定有明文。次按，「行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：一、行車時速不得超過50公里。…三、應依減速慢行之標誌、標線或號誌指示行駛。」、「汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：…十三、行至有號誌之交岔路口，遇有前行或轉彎之車道交通擁塞時，應在路口停止線前暫停，不得逕行駛入交岔路口內，致號誌轉換後，仍未能通過妨礙其他車輛通行。」、「汽車行近未設行車管制號誌之行人穿越道前，應減速慢行。」，道路交通安全規則第93條第1項第1款、第3款、第102條第1項第13款、第103條第1項亦分別有明定。

1. 經查，本件肇事路口係位於新竹市光復中學校門口前之路口（下稱系爭路口），雙向均可轉彎進入光復中學校園，該處道路為市區道路，速限50公里，雙向間除路口外均以水泥中央分隔島相隔，系爭路口兩端均有掛設禁止迴車標誌「禁22」、並設置閃光黃燈、且地面均有繪設行人穿越道及停止線等情，此有道路交通事故現場圖、調查表(一)、照片黏貼紀錄表等件在卷可稽(見司調卷第38、41、48-57頁)，且為兩造所不爭執，應堪信為真。據此，系爭路口既為設置有停止線、行人穿越道、禁止迴車標誌、閃光黃燈等交通標線號誌之路口，且為校園人車出入必經之處，揆諸前揭規定，可知行經系爭路口之用路人，除應留意上開路段速限及禁止迴轉外，並應確實減速慢行。又訴外人陳昌甫駕駛系爭車輛於臨近系爭路口並左轉彎過程中，係減速接近，而被上訴人吳晉嘉於行經繪設有停止線、行人穿越道、閃光黃燈之系爭路口時，卻以高達101.25公里、102.12公里等之行車速度高速行駛於上開路段並通過系爭

路口之事實，業經本院109年度訴字第284號案件勘驗光復中學監視器錄影光碟，並製有言詞辯論筆錄、勘驗筆錄等附卷可參(見該案卷第87-107頁)，復經該案委請逢甲大學車輛行車事故鑑定研究中心鑑定在案，亦製有行車事故鑑定報告書(卷外)、肇事鑑定案件補充意見書在卷足憑(見該案卷第255-261頁)，足認被上訴人吳晉嘉於行經系爭路口時，其速度顯已遠超出上開路段之速限50公里之一倍以上，因其嚴重超速行駛，始導致其於警詢筆錄自陳已在5台車之距離前即已發現系爭車輛於系爭路口停等之情況下，猶無法及時減速煞停，直接以高速撞擊系爭車輛，並造成自身車輛翻覆前滾、車頂撞地、車體扭曲變形、四輪朝天、輪胎脫落破裂及系爭車輛亦嚴重受損之後果，是被上訴人吳晉嘉自應就本件事故之發生負過失責任至明。

2.次查，訴外人陳昌甫於事故後警詢時陳稱：伊駕駛系爭車輛至系爭路口要左轉進入光復中學等語(見司調卷第39頁)，核與本院109年度訴字第284號案件勘驗結果相符，有該案勘驗筆錄足稽(見該案卷第87-92頁)，訴外人陳昌甫駕駛系爭車輛確於系爭路口等待，並以極低車速，緩慢左轉彎觀望，且兩車在尚未碰撞前，系爭車輛車身尚與斑馬線垂直、輪胎尚未完全轉正，系爭車輛是遭被上訴人吳晉嘉所駕車輛衝撞右前車頭才突然向左方90度轉向，然觀諸系爭車輛左轉彎時之動向，其並未行至交岔路口中心處等待左轉彎，反係壓在近端行人穿越道上停等觀望，由其外觀極易使其他駕駛人誤判其意在迴轉，就本件事故之發生，本院認訴外人陳昌甫亦存有過失之責。

3.上訴人另主張被上訴人興家通運有限公司之遊覽車違規停放在光復中學校門口，阻擋住系爭車輛進入校園停車之通道，才造成系爭車輛須調整轉彎角度閃避而被認定為迴車左轉或提前左轉，被上訴人興家通運有限公司理應負擔部分之過失責任等語。惟查，縱然被上訴人興家通運有限公司所有之遊覽車違規停放在光復中學校門口，按諸一般情

01 形，未必發生本件交通事故致系爭車輛受損之結果，故被
02 上訴人興家通運有限公司所有之遊覽車違規停車與上訴人
03 所有之系爭車輛受有損害間，難謂有相當因果關係。因
04 此，上訴人自不得依侵權行為之法律關係請求被上訴人興
05 家通運有限公司負連帶損害賠償責任。

06 4. 本院審酌系爭路口位於光復中學之校門口前方，由外觀即
07 可輕易判斷系爭路口為校園人車出入必經之處，行駛於光
08 復路上之駕駛人均需經系爭路口轉彎始得進入校園，且按
09 道路交通標誌標線號誌設置規則第75條之規定可知，禁止
10 迴轉之路口仍得允許車輛轉彎前行，是縱系爭路口為禁止
11 迴轉之路口，然駕駛人於行經系爭路口前，自應清楚來向
12 車輛尚得於系爭路口進行左轉彎以進入校園，復以系爭路
13 口設置閃光黃燈、地面明顯繪設停止線及行人穿越道等
14 情，駕駛人自應於通過系爭路口前減速慢行，留意車前狀
15 況，確認並無行人及其他車輛橫向通過系爭路口後，始為
16 小心通過至明。惟斯時系爭車輛係以低速於系爭路口停等
17 觀望並緩慢左轉彎，而被上訴人吳晉嘉由外觀即可得知系
18 爭路口為校園人車出入必經之處、且為有設置閃光黃燈、
19 停止線及行人穿越道，自應減速注意車前狀況並小心通
20 過，且其於警詢時自陳早於5台車之距離外已留意到系爭
21 車輛出現於系爭路口，卻猶以高達101.25公里、102.12公
22 里之行車速度高速行駛並通過系爭路口，若其斯時確實遵
23 守上開路段時速50公里之限制，自可及時應變並減速煞
24 停，絕不致仍以高速直接衝撞系爭車輛，進而造成雙方車
25 輛均嚴重毀損之後果至明，被上訴人吳晉嘉之過失顯然重
26 大，而為本件事務發生之主因；至訴外人陳昌甫雖亦有前
27 述之過失，然其行為應為次因，故被上訴人吳晉嘉、訴外
28 人陳昌甫依前述情節，就本件事務之發生應依序負95%、
29 5%之過失責任。

30 (三) 再按損害賠償之目的在於填補所生之損害，其應回復者，
31 並非「原有狀態」，而係損害事故發生前之「應有狀

態」，應將事故發生後之變動狀況悉數考慮在內。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101年度台上字第88號、106年度台上字第2099號判決意旨均可資參照）。查上訴人請求被上訴人賠償系爭車輛修復費用245,675元、系爭車輛價值減損15萬元、車價減損鑑定費1萬元及事故鑑定費5,000元之損害，上訴人及被上訴人吳晉嘉就系爭車輛折舊後之必要修復費用為67,169元均不爭執，且被上訴人吳晉嘉已當庭同意賠償上開必要修復費用及鑑定費，有準備程序筆錄可稽（見本院卷第50頁），是本院所應審酌者僅為上訴人得否請求被上訴人吳晉嘉賠償系爭車輛價值減損15萬元？而查系爭車輛經新竹區汽車商業同業公會鑑定，鑑定結果認定：「未碰撞之車輛價值為新台幣75萬元，碰撞『修復後』該車輛價值為新台幣60萬元，折損價值為新台幣15萬元」，有上訴人於原審提出之車輛鑑定書可稽（見原審卷第38頁），該公會對汽車之交易價格熟稔，有此方面之特別知識、經驗，所為鑑價應屬可信。則系爭車輛縱經修復完成，惟與同期間之正常市場交易價格相較，已貶值15萬元，堪予認定。揆諸前揭說明，上訴人請求系爭車輛交易價值減損之損害15萬元，洵屬有據，應予准許。

（四）據此，上訴人因本件事故所受損害應為232,169元（67,169+10,000+5,000+150,000=232,169），已如前述，再依上開過失比例減輕被上訴人吳晉嘉之賠償金額後，上訴人得請求被上訴人吳晉嘉賠償之金額為220,561元（232,169×95%=220,561，元以下四捨五入），於扣除原審判命被上訴人吳晉嘉應給付上訴人之49,500元，被上訴人吳晉嘉應再給付上訴人171,061元（220,561－49,500=171,061）。

01 五、綜上所述，上訴人依侵權行為之法律關係，除原審已判命被
02 上訴人吳晉嘉應給付上訴人49,500元及自起訴狀繕本送達翌
03 日即109年9月22日起至清償日止，按年息百分之5計算之利
04 息外，請求被上訴人吳晉嘉應再給付上訴人171,061元及自1
05 09年9月22日起算之法定遲延利息，為有理由；逾此範圍之
06 請求，則無理由，應予駁回。原審就上開應准許部分，為上
07 訴人敗訴之判決，尚有未洽，上訴意旨指摘原判決此部分不
08 當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院將此部分予以廢
09 棄，改判如主文第2項所示。至於其餘不應准許部分，原審
10 為上訴人敗訴之判決，核無違誤，上訴人上訴意旨指摘原判
11 決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。

12 六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提之證據，
13 經審酌核與判決之結果不生影響，爰不逐一論述，併予說明
14 之。

15 七、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴
16 訟法第436條之1第3項、第463條、第450條、第449條第1
17 項、第79條，判決如主文。

18 中 華 民 國 112 年 1 月 5 日
19 民事第二庭 審判長法 官 彭淑苑

20 法 官 周美玲

21 法 官 傅伊君

22 以上正本係照原本作成。

23 不得上訴。

24 中 華 民 國 112 年 1 月 5 日
25 書記官 彭富榮