臺灣臺北地方法院民事判決

114年度簡上字第455號

上　訴　人　三重汽車客運股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　李博文

訴訟代理人　張超智

　　李士弘

被　上訴人　徐偉生

上列當事人間請求損害賠償（交通）事件，上訴人對於民國114年9月4日本院臺北簡易庭113年度北簡字第6747號第一審判決提起上訴，本院於115年7月15日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

一、原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分及該部分假執行之聲請暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判，均廢棄。

二、上開廢棄部分，被上訴人應給付上訴人新臺幣45,412元，及自民國113年5月30日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

三、其餘上訴駁回。

四、第一審（除確定部分外）、第二審訴訟費用，由被上訴人負擔41%；餘由上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

按當事人對於第一審判決不服之程度，及應如何廢棄或變更之聲明，依民事訴訟法第441條第1項第3款規定，雖應表明於上訴狀，然其聲明之範圍，至第二審言詞辯論終結時為止，得擴張或變更之，此觀民事訴訟法第二審程序未設與第473條第1項相同之規定即明。查上訴人原上訴聲明為：㈠原判決不利上訴人部分全部均廢棄；㈡被上訴人應給付上訴人新臺幣（下同）155,804元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息（見本院卷第13頁）。嗣上訴人於115年7月15日本院言詞辯論期日變更上訴聲明為：㈠原判決廢棄。㈡被上訴人應給付上訴人110,754元，及自起

訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。（下稱變更後上訴聲明，見本院卷第93頁），核屬上訴聲明之減縮，依上開說明，應予准許。

貳、實體方面：

一、上訴人起訴主張：被上訴人於民國113年2月15日下午3時2分許，駕駛車牌號碼000-0000號營業小客車（下稱A車）行經臺北市中正區中山南路1段與忠孝西路1段交岔路口，因未保持行車安全間隔而向左偏行，碰撞上訴人所有而由上訴人所屬司機徐英耀所駕駛、於同向左側行駛之車牌號碼000-0000號營業大客車（下稱B車），致B車前擋風玻璃受損（下稱系爭事故），上訴人因而支出維修費用86,000元（包含擋風玻璃總成更換48,500元、擋風玻璃總成更換工資22,000元、車側ADAS系統感測器更換9,000元、車側ADAS系統感測器更換工資6,500元），且於維修期間有6日不能營業，受有營業損失共計69,804元。爰依民法第184條第1項前段、第191條之2規定，請求被上訴人賠償損害155,804元等語。並聲明：被上訴人應給付上訴人155,804元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

上訴後補稱：上訴人實際係委由鴻華先進科技股份有限公司（下稱鴻華公司）修繕B車前擋風玻璃，支出維修費用40,950元，依鴻華公司回函可知B車前擋風玻璃維修需要11日，上訴人仍請求6日不能營業之營業損失69,804元等語。

二、被上訴人答辯略以：上訴人於原審主張B車前擋風玻璃係由其公司維修部門自行修復，但提不出證明及發票，原審判決伊不用賠償，上訴人上訴後提出鴻華公司的估價單金額與原審提出之估價單金額一模一樣，後法院發函向鴻華公司查的實際維修費用又少了一半，伊懷疑鴻華公司可能是無償維修，只是伊找不到證據，應該要有發票作為證據等語。

三、原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服提起上訴（上訴後將維修費用由86,000元減縮為40,950元），並聲明：如前述變更後上訴聲明；被上訴人則答辯聲明：上訴駁回。

四、經查，上訴人主張被上訴人於113年2月15日下午3時2分許，駕駛A車行經臺北市中正區中山南路1段與忠孝西路1段交岔路口，因未保持行車安全間隔而向左偏行，碰撞其所有而由其所屬司機徐英耀所駕駛、於同向左側行駛之B車，致B車前擋風玻璃受損等情，業據其提出臺北市政府警察局交通事故當事人登記聯單、交通事故初步分析研判表、現場圖及現場照片、B車受損照片及行車執照等件為證（見原審卷第17至27、33、141至145頁），並有原審調取之兩車受損及道路全景彩色照片在卷可稽（見原審卷第49至54頁），堪認屬實。

五、得心證之理由：

上訴人主張被上訴人駕駛A車於前揭時地擦撞B車，致其受有支出B車前擋風玻璃維修費用40,950元之損害，及維修期間無法營業之營業損失69,804元，爰依民法第184條第1項前段、第191條之2規定，請求被上訴人賠償110,754元及法定遲延利息等語；被上訴人雖不否認駕駛A車於前揭時地與B車發生系爭事故，惟否認上訴人請求之賠償金額，並以前詞置辯。茲判斷如下：

㈠上訴人請求被上訴人賠償B車因系爭事故所致損害，有無理由？

按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害，分別為民法第184條第1項前段、第191條之2明文規定。本件被上訴人對於其駕駛A車於前揭時地與B車發生系爭事故並不爭執，而原審依被上訴人聲請將本件送請臺北市車輛行車事故鑑定會鑑定及送臺北市車輛行車事故鑑定覆議委員會鑑定覆議，均認定「一、徐偉生駕駛TDD-6083號營小客車（A車）：向左偏行未注意其他車輛。（肇事原因）二、 徐英耀駕駛EAL-3152號營大客車（B車）：（無肇事因素）」，有鑑定意見書、鑑定覆議意見書在卷可稽（見原審卷第175至177頁、第199至200頁），被上訴人亦已表示對於上開認定不爭執（見

本院卷第36頁），堪認系爭事故係被上訴人之過失所致無誤。又B車因系爭事故而受有前擋風玻璃破損之損害，亦有B車受損彩色照片在卷可稽（見原審卷第27、51、52頁），堪認B車所受損害與被上訴人之過失行為間有相當因果關係。從而，認定上訴人依民法第184條第1項前段、第191條之2規定，請求被上訴人賠償B車因系爭事故所致損害，為有理由。

㈡上訴人得請求被上訴人賠償B車因系爭事故所致損害之金額為何？

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；第一項情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀；損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限，民法第213條第1項、第3項及第216條第1項分別定有明文。又按物被毀損時，請求賠償物被毀損所減少之價額，固得以修復費用為估定之標準，但以必要者為限，如修理材料係以新品換舊品，應予折舊（最高法院95年度台上字第2886號判決參照）。茲就上訴人請求之各項賠償判斷如下：

1.B車修復費用部分：

⑴查上訴人於上訴狀提出鴻華公司「商用車售服報價單」為證（見本院卷第19頁），經本院向鴻華公司函詢結果：「商用車售服報價單係為本公司承辦人員出具予三重汽車客運股份有限公司（下稱三重客運）。」、「本公司派遣專業維修人員至三重客運，更換受損之前擋風玻璃。」、「修繕後需進行相關檢測。因前擋風玻璃上裝有先進駕駛輔助系統之感測器，須於更換完成後進行系統之校正及功能檢測（包含前碰撞預警系統及車道偏移偵測等項目）。」、「（修繕所需時間多久？）約需11天完成（包含更換零件及先進駕駛輔助系統之校正檢測）」、「（總修繕費用約多少（請將工資、材料費分別列出）？）本公

司實際收取總修繕費用新台幣（下同）40,950元，包括前擋風玻璃零件27,300元、拆裝工資10,500元、系統校正檢測3,150元，總計40,950元」，此有鴻華公司115年3月30日鴻華(商)發字號第26-0009號函在卷可稽（見本院卷第61、62頁），堪認B車前擋風玻璃實際係由鴻華公司修繕，且修繕費用為40,950元。又B車前擋風玻璃既係以新品換舊品，其零件部分應予折舊，B車為2023年（112年）10月出廠（發照日期113年1月15日，見原審卷第33頁行車執照）之營業用大客車，至系爭事故發生時（113年2月15日）已使用4個月，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】之耐用年數為4年，依平均法計算其折舊結果，每年折舊率為4分之1，並參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6項規定「固定資產提列折舊採用定率遞減法者，以1年為計算單位，其使用期間未滿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月者，以1月計」，故認B車前擋風玻璃零件扣除折舊後之修復費用為25,480元。從而，上訴人得請求被上訴人賠償B車修復費用為39,130元（即25,480元＋10,500元＋3,150元）。

⑵被上訴人雖以上訴人於原審主張係其公司維修部門自行修繕，提出之車輛損壞估修單（見原審卷第217頁）記載之維修金額與上訴提出之「商用車售服報價單」記載之金額相同，但鴻華公司函記載之維修費用則少了一半為由，辯稱其懷疑鴻華公司可能是無償維修，上訴人應提出統一發票為證據等語。惟鴻華公司既已表明其實際收取總修繕費用40,950元，並於前揭函明確記載「商用車售服報價單」係其公司承辦人員出具予被上訴人，「商用車售服報價單所示金額僅係其公司承辦人員於實際勘查車輛前之初步估算，故與總修繕費用不一致」等語（見本院卷第61、62頁），復無證據足以證明鴻華公司函文有何不實之處，自無從以「商用車售服報價單」記載之金額與鴻華公司表示

之實收金額不符，即推認鴻華公司是無償維修。又統一發票僅為交易憑證之一種，公司行號於申報營業稅與營利事業所得稅時通常會將取得之統一發票作為扣抵證明，上訴人稱其公司於報稅時已將統一發票作報稅使用，尚與常情相符，是上訴人雖未能提出統一發票，亦不影響本院前開認定，被告此部分辯解並不足採。

2.營業損失部分：

上訴人主張B車前擋風玻璃破損送修期間，其無法營運而受有營業損失，而依B車受損狀況，應屬當然，故認其請求被上訴人賠償營業損失，為屬有據。又查B車為新型電動公車，係上訴人所有供經營公共汽車運輸旅客所使用之營業大客車，有B車行車執照在卷可稽（見原審卷第33頁），依前揭鴻華公司函可知，因B車前擋風玻璃上裝有先進駕駛輔助系統之感測器，玻璃更換完成後，尚需進行系統之校正及功能檢測（包含前碰撞預警系統及車道偏移偵測等項目），則其修繕所需時間當較一般自小客車更換前擋風玻璃為長，且查系爭事故當日（113年2月15日）為星期四，報修後需要備料、安排修繕技師及等待玻璃膠體固化，始能進行系統之校正及功能檢測，上訴人主張受有6日無法行駛之營業損失，顯然較鴻華公司函表示修繕時間「約需11天完成（包含更換零件及先進駕駛輔助系統之校正檢測）」為短，故認上訴人主張受有6日無法營運之營業損失亦屬可採。再上訴人係以265區路線公車於113年1月總營收額9,284,704元，除以該月總發車數798台，1台車日平均營業收入為11,634元，主張其因本件事故受有6日營業損失69,804元，惟營業收入應扣除營業成本、管理或事務費用後，始為其營運可獲得之營業淨利，方為其營業損失；原告雖未提出完整帳冊或營利事業所得稅結算申報書等供本院查證B車每日之營業淨利，惟查財政部每年均就營利事業各種同業，核定利潤標準，作為課徵所得稅之依據，其核定之同業利潤標準，係依據各業抽樣調查並徵詢各該業同業公會之意見而為核定（參見所得稅法第

80條規定），可謂依統計及經驗所定之標準，當可作為本院依民事訴訟法第222條第2項規定酌定損害額之標準；而上訴人主張B車係往返重慶國中及行政院路線之265區路線公車，為熱門搭乘路線一節，核與本院依職權於網路查得之訊息相符（見本院卷第125頁），堪認上訴人以其提出之台北市公民營公車聯營公車各路線營運明細表（見原審卷第31頁）為證，主張以113年1月總營收額9,284,704元，除以該月總發車數798台，1台265區路線公車每日平均營業收入為11,634元，尚屬可採，則本院參照財政部所公布之113年度同業利潤標準H.運輸及倉儲業（見本院卷第117頁），汽車客運業之市區汽車客運之淨利率為9%，計算上訴人於B車修繕期間無法獲得營業淨利之營業損失為6,282元（即69,804元x9/100，元以下四捨五入），從而，認定上訴人請求被上訴人賠償營業損失以6,282元為有理由。

3.綜上，上訴人得請求被上訴人賠償B車修繕費用39,130元、營業損失6,282元，合計45,412元，逾此範圍之請求，則屬無據。

㈢按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，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；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%，民法第229條第2項、第233條第1項前段、第203條分別定有明文。本件起訴狀繕本係於113年5月29日送達被上訴人，有送達證書在卷可參（見原審卷第59頁），故認上訴人請求被上訴人給付自113年5月30日起至清償日止，按年息5%計算之利息，亦屬有據。

六、綜上所述，上訴人依民法第184條第1項前段、第191條之2規定，請求被上訴人賠償45,412元及自113年5月30日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許；逾此範

圍之請求，則無理由，不應准許。原審就上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，尚有未洽，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第2項所示。至於上訴人之上訴請求不應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，經核並無不合，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回此部分之上訴。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘主張與攻擊防禦方法，經核均與本案判決結果無影響，爰不一一予以審酌，附此說明。

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　　8　　月　　12　　日

民事第六庭　審判長法　官　林瑋桓

法　官　李桂英

法　官　林春鈴

以上正本係照原本作成。

本判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　12　　日

書記官　廖昱侖