臺灣臺北地方法院民事判決

114年度簡上字第509號

上　訴　人　李鴻道

000000000000000000

訴訟代理人　許恒輔律師

複代 理 人　陳建文律師

被上 訴 人　傑佳國際股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　楊韻婷

訴訟代理人　何威儀律師

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9月18日本院臺北簡易庭111年度北簡字第9880號第一審判決提起上訴，本院於民國115年7月15日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

壹、程序方面

一、被上訴人之法定代理人於原審言詞辯論終結前變更為楊韻婷，雖原法定代理人楊迅吾喪失代理權，惟被上訴人有訴訟代理人，嗣於本院審理中之民國115年1月20日具狀聲明由其新任法定代理人楊韻婷承受訴訟，有其提出之民事聲明承受訴訟狀及股份有限公司變更登記表附卷可稽（見本院卷第35至39頁），被上訴人聲明承受訴訟核無不合，應予准許。

二、按當事人在第二審訴訟程序不得提出新攻擊或防禦方法。但如不許其提出顯失公平者，不在此限，民事訴訟法第447條第1項第6款定有明文。依同法第436條之1第3項規定，於簡易程序亦有準用。查被上訴人起訴請求上訴人損害賠償，上訴人於本院審理時辯以被上訴人之請求有民法第216條之1損益相抵原則之適用，應由損害額中扣除利益額等語。核其性

質應屬新攻擊防禦方法，然審酌上開抗辯攸關上訴人得否拒絕給付，且無須另行調查證據，不甚延滯訴訟，如不許其提出有失公平，依上開說明，應予准許。

貳、實體部分：

一、被上訴人主張：訴外人楊迅吾於民國110年9月11日16時59分許駕駛被上訴人所有車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱A車）前往門牌號碼臺北市○○區○○路0段00巷0號地下室（下稱系爭地下室）地下2層之車位停放時，適有上訴人駕駛車牌號碼0000-00號自用小客車（下稱B車）從系爭地下室地下2層經汽車坡道（下稱系爭坡道）前往地下1層，竟違反道路交通安全規則第97條第1項規定，逆向跨越分隔線駛入來車車道，在系爭坡道與系爭地下室1層交接處碰撞A車（下稱系爭事故），A車經修復後仍減損交易價值新臺幣（下同）125萬元。系爭坡道為雙車道，寬度為7.45公尺，A、B兩車寬度雖各為1.952公尺、2.2公尺（含展開左、右後視鏡），然縱使兩車交會仍有餘裕，A車並無停等禮讓B車之必要，系爭事故肇因於上訴人逆向跨越分隔線行駛之過失所致，上訴人應負損害賠償責任，為此依民法第184條第1項前段、第2項、第196條規定，請求上訴人給付125萬元及自起訴狀繕本送達翌日即111年6月21日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息等語。

二、上訴人則以：

㈠依道路交通安全規則第100條第3款規定，下坡車即A車本應停車讓上坡車即B車先行，詎A車未注意B車駛入上坡車道已觸發車道入口之黃色警示燈亮起，竟未在距離碰撞點至少10公尺前之地下1層公共區間停等，反而繼續前行約4秒至系爭坡道口處，始在系爭事故碰撞處停等，此時距系爭事故發生僅餘1秒，復因B車在上坡車道產生之視覺死角，無從知悉A車停在系爭坡道口，待上訴人看到A車時兩造車輛車頭即發生碰撞，故上訴人縱未駛入來車道仍會發生系爭事故。又系爭事故發生後，訴外人旺旺友聯產物保險股份有限公司（下

稱旺旺友聯公司）已給付被上訴人保險金並依保險代位請求上訴人賠償損害，經本院111年度簡上字第473號損害賠償事件認定系爭事故應由楊迅吾負全部肇事責任，亦即系爭事故肇因於A車未停等禮讓B車先行，判決旺旺友聯公司敗訴確定（下稱前案確定判決），而旺旺友聯公司行使之權利為被上訴人對上訴人之損害賠償請求權，自應評價前案確定判決與本件訴訟之當事人實質同一，應受前案確定判決之爭點效拘束。

㈡又被上訴人至今持續使用A車未售出，則其請求車輛減損之價值自應以事實審言詞辯論終結時之客觀減損價為準，而非以系爭事故發生時之減損價額為準，依訴外人臺灣區汽車修理工業同業公會（下稱汽修公會）111年8月16日函文表示A車車型每年遞減100萬元計算，A車於114年8月間之殘值僅餘110萬元，是被上訴人就減損金額最多僅能主張110萬元。

㈢此外，A車仍持續由被上訴人使用，則基於同一車禍事故，被上訴人受有不必另行承租相同車輛使用之利益，該車輛平均日租金為3萬元，可認被上訴人自系爭事故後持續使用A車所受之利益已逾本件求償金額，依民法第216條第1項及第216條之1規定，上訴人無庸再為賠償等語資為抗辯。

三、原審為被上訴人一部勝訴、一部敗訴之判決，判命上訴人應給付被上訴人25萬元，及自111年6月21日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，而駁回被上訴人其餘請求 （被上訴人未就敗訴部分聲明不服，已告確定）。上訴人提起上訴，聲明為：㈠原判決不利上訴人部分廢棄。㈡上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴駁回。被上訴人則聲明：上訴駁回。

四、不爭執事項（見本院卷第123頁，並依判決格式調整文字）：

㈠被上訴人所有A車與上訴人駕駛之B車，於110年9月11日16時59分許，在系爭地下室地下1層發生碰撞。地下2層與地下1層間的系爭坡道寬度，上坡道寬度為3.7公尺、下坡道寬度

為3.75公尺。

㈡被上訴人所有A車車型為Ferrari 488 Spider、車寬1.952公尺；上訴人駕駛之B車車型Cayenne、車寬2.2公尺（車寬1.983公尺加計展開左、右後視鏡後）。

㈢依汽修公會111年8月16日函文表示A車於106年中古車價為910萬，每年遞減100萬元之折舊。

五、本院之判斷：

㈠前案確定判決就本件訴訟是否有爭點效？

1.按民事訴訟法第400條第1項規定除別有規定外，確定之終局判決就經裁判之訴訟標的，有既判力。乃在明示同一事件一事不再理之原則，所謂同一事件，必同一當事人就同一法律關係而為同一之請求，若此三者有一不同，即不得謂為同一事件，自無一事不再理之原則之適用（最高法院100年度台上字第2179號判決意旨參照）。次按在財產保險，被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，而對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付保險金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權，此觀保險法第53條第1項前段規定自明。此項保險人之代位權，係權利之法定移轉，財產保險之保險人依保險契約給付保險金後，被保險人對於第三人之損害賠償請求權，不待被保險人另為債權讓與之表示，即在不逾保險金給付範圍內移轉與保險人，亦即被保險人對於加害人之損害賠償請求權固不因受領保險金而喪失，但在上開範圍內移轉與保險人，被保險人不得再為請求，以免受有不當得利（最高法院96年度台上字第2323號判決意旨參照）。

2.旺旺友聯公司前以系爭事故發生後，已理賠被上訴人必要修復費用226萬9,813元(含工資39萬2,700元、烤漆30萬3,560元、零件157萬3,553元)，並本於保險法第53條規定代位被上訴人依民法第184條規定請求被上訴人賠償損害，經前案確定判決旺旺友聯公司敗訴，有前案確定判決附卷為憑（見原審卷第377至390頁），本件則係被上訴人就系爭事故致其A車交易價值減損費用，依民法第184條第1項前段、第2項規

定之損害賠償請求權請求上訴人賠償損害125萬元。是前案確定判決與本件之訴訟標的皆係被上訴人因系爭事故所受財產損害，對上訴人之侵權行為損害賠償債權，惟旺旺友聯公司所行使者係就被上訴人之必要修復費用損害賠償債權，因旺旺友聯公司理賠而法定移轉與旺旺友聯公司，本件則係被上訴人就未獲保險公司理賠之A車交易價值減損費用為請求，揆諸上開規定，系爭確定判決之既判力客觀範圍自應以旺旺友聯公司於該訴訟中所聲明者為限，而不及於本件旺旺友聯公司未理賠、未代位被上訴人請求賠償損害之部分。故被上訴人提起本件訴訟，並未違反民事訴訟法第400條之規定，起訴自屬合法，合先敘明。

3.再按確定判決之既判力，雖以訴訟標的經表現於主文判斷之事項為限，判決理由並無既判力，但法院於判決理由中，就訴訟標的以外當事人所主張或抗辯足以影響判決結果之重要爭點，本於當事人完足舉證及辯論之結果，已為實質之判斷者，基於當事人之程序權業受保障，可預見法院對於該爭點之判斷將產生拘束力而不致生突襲性裁判，仍應賦予該判斷一定之拘束力，以符程序上誠信原則及訴訟經濟。是法院於判決理由中就訴訟標的以外之重要爭點，本於當事人辯論之結果已為判斷時，除顯然違背法令或當事人已提出新訴訟資料，足以推翻原判斷之情形外，於「同一當事人」就該重要爭點所提起之訴訟中，法院及當事人就該已經法院判斷之重要爭點法律關係，皆不得為任何相反之判斷或主張，始符民事訴訟法上之誠信原則（最高法院84年度台上字第2530號判決、88年度台上字第557號判決、100年度台上字第1582號判決、100年度台上字第1627號判決意旨參照），此即學說上所謂之爭點效。又按債權人代位債務人對第三債務人提起之訴訟，與債務人自己對第三債務人提起之訴訟，並非同一之訴（最高法院67年度第11次民事庭庭推總會議決議參照）。

4.查前案確定判決與本件訴訟之當事人，前者為被上訴人之保險人旺旺友聯公司，後者為被上訴人，雖旺旺友聯公司所行

使者係其就系爭事故理賠後，依保險法第53條規定代位被上訴人向上訴人行使損害賠償請求權，然在上開訴訟中，被上訴人與上訴人並非互為對造之當事人，揆諸上開說明，系爭確定判決對本件訴訟即不生爭點效，亦即本件訴訟並不受系爭確定判決就重要爭點所為判斷之拘束。上訴人辯稱本件應受前案確定判決之爭點效拘束云云，要無可取。

㈡本件事故之發生，上訴人是否有過失？

1.按道路交通管理處罰條例第3條第1款規定，道路係指供公眾通行之地方，而道路交通安全規則係依道路交通管理處罰條例第92條第1項之規定訂定，故本件建築物附設停車場，未供公眾停放車輛，且未具有供公眾通行之功能，當不符道路交通管理處罰條例所稱「道路」之範圍，即不能適用道路交通安全規則之規定。系爭停車場既僅供該棟建築物住戶使用，於其內發生碰撞事故時，自無從依道路交通安全規則認定肇事違規行為及責任，惟兩造於本件訴訟仍引用道路交通相關法規(道路交通安全規則、道路交通標誌標線號誌設置規則)以為主張之依據，因此，本件自應類推適用道路交通相關法規之規定，作為判斷系爭車禍事故責任歸屬之依據。

2.上訴人抗辯A車應依道路交通安全規則第100條第3款「在峻狹坡路交會時，下坡車應停車讓上坡車先行駛過。」之規定，在系爭坡道入口應停等禮讓B車先行駛過云云，惟按建築技術規則第61條第1款第2目規定「車道之寬度、坡度及曲線半徑應依下列規定：□車道之寬度：㈡雙車道寬度應為五點五公尺以上。」，而系爭坡道設計為雙車道，且系爭車道寬度為7.45公尺，較上開法規規定之標準寬度更寬1.95公尺，雖A車車寬1.952公尺、B車車寬2.2公尺（含展開左、右後視鏡），然縱使兩車在帶有轉彎之系爭坡道上交會，仍有3.298公尺（計算式：7.45-1.952-2.2=3.298）之空間餘裕，足以保持安全距離，絕非上訴人所稱之「峻狹坡路」，是行駛在系爭坡道時，下坡車並無停車讓上坡車先行駛過之必要。再按「特種閃光號誌各燈號顯示之意義如下：□閃光

黃燈表示『警告』，車輛應減速接近，注意安全，小心通過。□閃光紅燈表示『停車再開』，車輛應減速接近，先停止於交岔路口前，讓幹線道車優先通行後認為安全時，方得續行。」，道路交通標誌標線號誌設置規則第211條第1項定有明文，系爭坡道前設置之警示燈既為表示警告之黃燈，而非表示停止之紅燈，足見該警示黃燈僅係提醒A車進入系爭坡道時須減速慢行，注意來車，小心通過，並非警告A車應停止讓B車先行通過，是以A車並無在系爭坡道口停等B車通行後才能駛入之義務，上訴人上開所辯，即屬無據。

3.按「汽車在未劃設慢車道之雙向二車道行駛時，應依下列規定：□均應在遵行車道內行駛。」，道路交通安全規則第97條第1項第1款規定明確。系爭地下室地下1層在車道上鋪設反光石作為車道分界線，一直延伸至系爭坡道分向線，有系爭地下室地下1層、系爭坡道照片在卷可憑（見原審卷第403、405、409、411頁），而自系爭事故發生時兩車之位置觀察，B車停止處其車尾距離系爭坡道分向線起始點約2公尺內，惟B車車身之一半跨越地下1層地面之反光石即跨越來車道，A車則為準備進入系爭坡道而左轉，車旁則未發現反光石，即A車於左轉時亦跨越來車道行駛，暨B車與A車碰撞之撞擊點分別為B車車頭中間偏右側、A車車頭左側大燈處等節，有現場照片在卷可查（見原審卷第191、195、199頁），另參酌A車見B車頭出現，即將車輛原地停止，並未因突然看見B車而將車頭急速右轉以迴避碰撞發生之情形，此經本院勘驗屬實（見本院卷第122頁），堪認兩車行駛時均疏未注意汽車行進中，駕駛人應於遵行車道內行駛，竟跨越來車道，以致B車駛出系爭坡道時一半車身仍行駛在來車道上，因而撞擊亦跨越行駛在來車道上之A車，致A車受有損害。上訴人雖又辯稱因A車停在其視覺死角之處以致撞擊A車云云，惟上訴人明知其行駛在上坡道之視線受阻，卻仍跨越分向限制線行駛之不當駕駛行為，始為系爭事故發生之原因，自無解於上訴人過失責任之成立，惟A車欲轉彎進入系爭坡道時

亦有跨越來車道之不當駕駛行為，為系爭事故之共同原因，審酌兩車撞擊之位置，B車跨越來車道之範圍較大，對前方人車所致危險有較高注意及保護之義務，A車跨越來車道之範圍較小，然其明知警示燈亮表示有上坡車即將駛出系爭坡道，應保持在己方車道行進，卻疏未為之，二者對系爭事故發生之原因力強弱等過失情狀，認以上訴人負擔70%、被上訴人負擔30%之過失責任為適當。

㈢車輛減損之價值之計算方式應以言詞辯論終結時或事故發生時之客觀減損價額為準？

1.按故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。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。又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。惟債權人亦得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第196條、第213條第1項及第3項分別定有明文。次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104年度台上字第2391號判決意旨參照）。汽車經撞擊後，雖經修復，仍可能會導致交易價值減少之損失，為一般社會經驗所認知之情事。

2.被上訴人主張A車因系爭事故受損，修復後仍受有交易價值減損125萬元之損失等語，業據提出汽修公會111年4月1日台區汽工（宗）字第111162號函為證（見原審卷第21頁），經審視前開函文內容，汽修公會係依A車行照、現場事故照及車損施工照、車損照片等，併依權威車訊雜誌（下稱系爭雜誌）110年9月409期所示車價資料，認A車於110年9月份未發生事故前在正常車況下之價值約為710萬元，於發生事故修

復後之價值約為585萬元，減損價值約為125萬元；且汽修公會所為上開判斷依據，係以A車車型於系爭雜誌登錄至106年止，該車型每年折價100萬元，於106年中古車價為910萬元，依每年遞減100萬元，於104年之中古車價為710萬元，經該會委員會及詢問業界專收購該系爭車型之中古車商所得之減損價值為125萬元，亦有汽修公會111年8月16日台區汽工（宗）字第111389號函存卷可參（原審卷第141頁），足見汽修公會係以A車為104年出廠，系爭雜誌雖未記載A車於110年9月間之中古車價，然自系爭雜誌記載106年至110年間出廠之車輛價值逐年以100萬元遞減，因此推算A車於110年9月間之中古車價為710萬元，且車輛減損價值是以系爭事故發生前後之交易價值判斷，足認汽修公會對A車交易價值減損之鑑別，堪以採用。則被上訴人以上開鑑定結果依民法第184條第1項前段、第2項、第196條規定請求上訴人賠償A車因系爭事故毀損所減少之交易價值，自屬有據。本院認上訴人應賠償被上訴人之金額依上訴人之過失責任比例計算為87萬5,000元（計算式：1,250,000元*70%=875,000元），此雖逾原判決認定25萬元範圍，惟被上訴人就其敗訴部分即62萬5,000元（計算式：875,000元-25,000元=625,000元）未據上訴，基於不利益變更禁止原則，本院不得於上訴人上訴後為其更不利之判決，故被上訴人得請求之數額，仍應依原判決認定之25萬元為準。

3.次按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。蓋損害賠償之目的在於填補所生之損害，其應回復者，並非「原來狀態」，而係「應有狀態」，應將損害事故發生後之變動狀況考慮在內。故其價格應以加害人應為給付之時為準，被害人請求賠償時，加害人即有給付之義務，算定被害物價格時，應以起訴時之市價為準，被害人於起訴前已曾為請求者，以請求時之市價為準。惟被害人如能證明在請求或起訴前有具體事實，可以獲得較高之交換價格者，應以該較高之價格為準。因被害人如

未被侵害，即可獲得該項利益也（最高法院64年度第6次民庭庭推總會議決議參照）。本件被上訴人已證明在請求或起訴前有具體事實，可以獲得較高之交換價格，則應以上訴人所為侵權行為前後之市價為定其損害額之標準，以免被上訴人因此侵權行為而承擔不應由其負擔之價值減損。上訴人雖辯稱A車之交易價值應以事實審言詞辯論終結時之客觀減損價值為判斷標準云云，惟此計算方式非但與實務見解抵觸，且依訴訟審理時間長短呈現浮動狀態，而得任由侵權行為人故意拖延訴訟待車輛之市場價值下跌，其所辯顯非可採。

㈣上訴人主張本件有損益相抵之適用，有無理由？

1.按民法第216條之1所謂損益相抵原則，係指損害賠償之債權人基於與受損害之同一原因事實並受有利益，其請求之賠償金額，應扣除所受之利益而言，債權人倘非基於與受損害同一原因事實並受有利益，自無上開規定之適用（最高法院92年度台上字803號判決意旨參照）。

2.上訴人另抗辯被上訴人仍使用A車至今，獲有不必另行承租相同車輛使用之利益即每日3萬元，倘若被上訴人受有損害，亦應扣除其使用利益云云。經查，上訴人因系爭事故撞擊A車造成A車交易價值減損，被上訴人請求本件損害賠償，上訴人應負賠償之責，僅係回復原狀之方法，被上訴人本於對A車之所有權而得使用A車，並非因此受有利益，自無損益相抵可言，其所辯自不足採。

六、綜上所述，被上訴人依民法第184條第1項前段、第2項、第196條規定，請求上訴人給付25萬元，及自起訴狀繕本送達翌日即111年6月21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；逾此範圍之主張，則無依據，不應准許。原審就上開應准許之部分，為被上訴人敗訴之判決，所持理由雖與本院不同，但結論並無二致，仍應予以維持。上訴意旨指摘原判決此部分不當，聲明廢棄改判，為無理由，應予駁回。

七、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

據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第436條之1第3項、第449條第1項、第78條、第463條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　5　　日

民事第八庭　審判長法　官　蔡世芳

法　官　謝宜伶

法　官　林芳華

以上正本係照原本作成。

不得上訴。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　5　　日

書記官　孫福麟