臺灣臺北地方法院民事簡易判決

109年度北簡字第3136號

原　　告　曾彥欽

000000000000000000

被　　告　張健一

000000000000000000

中壢汽車客運股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　范振修

訴訟代理人　黃俊棋

上列當事人間侵權行為損害賠償事件，於民國110年8月3日言詞辯論終結，本院判決如下：

主　　文

被告應連帶給付原告新臺幣35,955元，及自民國109年1月9日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告連帶負擔百分之23，餘由原告負擔。

本判決第1項得假執行。被告如以新臺幣35,955元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但請求之基礎事實同一、擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項但書第2、3款定有明文。原告於民國109年1月2日起訴時請求被告應連帶給付新臺幣（下同）103,778元，並自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息（本院卷第7頁）；嗣於110年4月19日具狀變更聲明為：被告應連帶給付153,778元，及自繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息；願供擔保，請准宣告假執行（本院卷第231頁），其擴張應受判決聲明請求之基礎事實同一，依前述規定，應准。

二、原告主張、聲明：被告甲○○駕駛之被告中壢汽車客運股份有限公司（下稱被告公司）之692-U7號車，於108年9月28日14時16分在國道一號南向23公里建國北路入口匝道，因駕駛不慎撞及原告駕駛ATD-8893號自小客車（下稱系爭車輛），由國道公路警察局第一公路警察大隊汐止分隊處理。依道路交通安全規則第94條第1項及第3項規定，本應隨時注意車前狀況及保持前後車輛之安全距離，並隨時採取必要之安全措施，依當時天氣雨、日間自然光線，被告甲○○於國道之縮減車道，在右側切入左線主線道時，於撞擊前正轉頭查看右方狀況，應注意而未注意車前狀況致追撞前車「右後車尾」，致系爭車輛受損及價值減損，依民法第184條第1項前段、第2項及第188條第1項、第191條之2及第196條之規定，請求被告等負連帶損害賠償責任。經長連汽車企業股份有限公司維修，系爭車輛受損修理費用為103,778元（工資34,693元、零件64,143元）。經台灣區汽車修理工業同業公會鑑定，系爭車輛於事故後減損價值50,000元，損失共計153,778元。就本件台北市車輛行車事故鑑定會鑑定意見書，該鑑定意見忽略不察同一車道之前車權益，所採證據顯有違誤。被告甲○○於警方談話筆錄坦承見前車行駛於同車道左前方，既已看見前方有車為何未保持安全距離。系爭車輛與後車為同車道之「前後車」而非左右車關係，依正常行駛狀態推論，若注視前方車況絕對有足夠時間及車距反應車前狀況並完成煞停。並聲明：如上變更後之聲明。

二、被告答辯、聲明：

(一)被告甲○○：參照最高法院72年度台上字第4225號判決意旨，被告認為應依臺北市車輛行車鑑定會鑑定意見書，其判定雙方同為肇事原因，應各負擔5成之肇責。參照最高法院77年度第9次民事庭會議決議(一)，原告主張之修理費用，其更換零件係以新零件更換被損害之舊零件，自應按汽車使用年限扣除零件折舊；另依行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率之規定，經扣除折舊額後，方為系爭車輛修

復之必要費用。價額減損費用，仍應依肇責比例分攤後。被告公司也有車損42,300元，及當日行駛之9069國道客運路線，該路線平均每日41.71班，每日每車可行駛6班，108年該路線營收19,526,240元(未稅)，是被告受有三日之營業損失24,246元。並聲明：原告之訴駁回，如受不利判決願供擔保請免假執行。

(二)被告公司：不否認被告甲○○當天開我們公司的車子，如上被告甲○○之答辯。並聲明：原告之訴駁回，如受不利判決願供擔保請免假執行。

三、本院判斷的簡要說明：

(一)不爭執事項：被告甲○○受僱於被告公司，本件車禍發生時駕被告公司所有的692-U7號大客車，並因而使原告的系爭車輛受有車損及價值減損。

(二)爭執事項：原告就本件車禍是否同有過失?被告應賠償的金額為何?

1.原告雖主張被告甲○○就本件車禍應負全部的過失責任，但查，本件車禍的肇事原因，除了被告甲○○未注意2車間的間隔並保持安全距離外，原告也同樣有未保持安全距離的情形，此依車禍當時被告公司所提供的行車紀錄器，在14:15:40-58秒時，原告持續向右偏向行駛(本院卷第144頁)，依上客觀的影像顯示，原告亦顯有未保持行車安全間隔的過失，而與原告所主張系爭車輛為前車，其有路權等無關，原告僅以系爭車輛為前車，即主張擁有路權，並主張被告應負全部過失責任，即與前述行車紀錄器所錄下的影像不相一致，而有誤會，且不可採。況且，本件車禍的責任，經台北市交通事件裁決所鑑定(本院卷第104頁)、台北市交通局覆議鑑定(本院卷第145頁)，均與本院上述認定相同，被告抗辯原告同有過失，可以採取。又依事故現場圖的相關位置與上述行車紀錄器併原告所提的行車紀錄器所呈現影像等綜合判斷，若原告不繼續往右行駛亦不致於當然造成本件車禍，且系爭車輛所發生毀損的位置雖然在右後車尾，但也是原告未保持

行車間隔所共同造成等情形，認為原告應依民法第217條第1項所承擔的過失比例，應為50%。又如上述雙方不爭執事項，被告甲○○受僱於被告公司，系爭車輛確實受有損害，則原告依民法第188條、第184條第1項規定，請求被告連帶賠償，即屬有據。

2.原告請求被告賠償金額，審酌如下：

⑴維修費用103,778元：其中，零件64,143元部分，因系爭車輛是96年間出廠，距本件車禍發生時已近12年，依目前多數法院判決意見所採取的資產耐用年限依定率遞減法折舊的計算方式，折舊後零件費用應為1/10，即6,414元(四捨五入)，再加計工資34,693元，車損部分為43,162元[(6,414+34,693=41,107)×1.05(營業稅)=43,162(四捨五入)]。

⑵價值減損5萬元：原告已提出客觀的鑑定報告[台灣區汽車修理工業同業公會函(減損價值鑑定)，本院卷第211-215頁]，可以認定，原告依民法第196條規定請求，可以採取。

⑶依上，原告本件法律上可認定的損害為93,162元(43,162+50,000=93,162)。

3.被告抵銷抗辯的審酌：

⑴被告抗辯大客車車損42,300元，但依被告所提修車費用單據，僅有25,200元(本院卷第167頁)，又其中的外皮更換4,500元(不含稅)，屬於零件，同樣應依上述折舊的方法折舊，因客車的耐用年限為4年，本件大客車至車禍時已使用3年2個月，故折舊後的零件費用應為741元[每年折舊1000分之438，另依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」，第1年折舊值(4,500×0.438=1,971)，第1年折舊後價值(4,500-1,971=2,529)，第2年折舊值(2,529×0.438=1,108)，第2年折舊後價值(2,529-1,108=1,421)，第3年折舊值(1,421×0.438=622)，第3年折舊後價值(1,421-622=799)，第4年折舊值(799×0.438×(2/12)=5

8)，第4年折舊後價值(799-58=741)]，經加計鈑金噴烤等工資為20,241元(741+6,300+13,200=20,241)，再加計營業稅後，應為21,253元[20,241×1.05=21,253(四捨五入)]。

⑵3日的營業損失24,262元(本院卷第176頁)部分，被告雖然提出內部的備載事項、自行製作的報表、所得額說明書、綜合損益表(本院卷第179-193頁)等，但上述證據，並無法認定本件大客車進廠修理時，被告公司所營運的路線因此減班，並直接導致上述的營業損失，此與一般單獨營業的計程車等，情形明顯不同，故被告此部分抗辯，難以採取。

4.因被告與原告同負相同比例的過失責任，經減除被告所得抵銷的金額並計算過失比例後，原告尚得請求35,955元[(93,162-21,253=61,909)×(1/2)=35,955(四捨五入)]。

四、綜上，原告依侵權行為的法律關係，請求被告連帶給付35,955元，及自起訴狀繕本送達之翌日（即109年1月9日，本院卷第43、45頁）起至清償日止，按年息5%計算之利息，有理由，應准並判決如主文第1項。又原告超出該准許部分的請求，無理由，應駁回。

五、本件事證已明，當事人其餘主張陳述及所提證據，經審酌不影響上述認定及說明，故不詳論。

六、原告勝訴部分，係就民事訴訟法第427條第2項訴訟適用簡易程序所為被告敗訴之判決，依同法第389條第1項第3款規定，應依職權宣告假執行。並依同法第392條第2項規定，宣告被告預供擔保，得免為假執行。至原告敗訴部分，其假執行之聲請即已失依附，應併駁回。

七、訴訟費用，依民事訴訟法第79條、第85條第2項，依雙方勝負比例酌定如主文第3項。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　9　　月　　24　　日

臺灣臺北地方法院臺北簡易庭

法　官　詹駿鴻

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決，應於判決送達後20日內向本庭（臺北市○○○路

0段000巷0號）提出上訴狀。（須按他造當事人之人數附繕本）
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　　110　　年　　9　　月　　24　　日
書記官　翁挺育