臺灣臺北地方法院民事簡易判決

110年度北簡字第12498號

原　　告　劉喬恩
訴訟代理人　陳學驊律師
被　　告　陳俊運
訴訟代理人　曾金蓮
被　　告　和泰移動服務股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　陳建州
訴訟代理人　賴威志

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於中華民國111年6月21日言詞辯論終結，本院判決如下：

主　　文

被告陳俊運應給付原告新臺幣貳拾柒萬肆仟柒佰參拾參元，及自民國一百零九年六月八日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告陳俊運負擔三分之一，餘由原告負擔。

本判決第一項得假執行。但被告陳俊運如以新臺幣貳拾柒萬肆仟柒佰參拾參元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、原告主張：原告於民國109年11月28日夜間23時40分許，駕駛車牌號碼000-0000自用小客車(下稱系爭A車輛)，臨時停等於臺北市○○區○○路0段00號前，系爭A車輛乃貼近人行道邊停等，並打亮兩個車尾燈，以利警示後方來車。詎料，被告陳俊運駕駛車牌號碼000-0000計程車(下稱系爭B車輛)自左後方迎來，突然撞擊系爭A車輛之左後方，致系爭A車輛發生嚴重損壞。觀之事發當時雖係夜間且有雨，惟當時燈照充分，並無暗黑狀況，自系爭A車輛旁亦有多輛汽車與機車紛紛駛離騎乘而過，且系爭A車輛與信義路4段分隔島相距至

少2個車道，道路寬敞，被告陳俊運於夜間駕駛系爭B車輛，本應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，而依當時的情形，並無不能注意之情事，卻猛然撞擊停等於路邊之系爭A車輛，造成系爭A車輛損壞，並致原告因而受有損害，被告陳俊運自應依上揭說明，負過失損害賠償責任。原告因本件車禍事故，致受有下列之損害：㈠交易上貶值損失新臺幣(下同)87萬元部分：原告係於108年間以123萬元購買系爭A車輛，惟因本件車禍事故毀損甚鉅，該維修費用估價總計578,902元，然系爭A車輛縱經修復而恢復其物理性原狀，其機能、安全性亦難與原正常使用情況相同，況原告另有汽車貸款須支付，故無力負擔維修費用，而僅得以36萬元售出。觀諸系爭A車輛倘未因本件車禍事故而受損，其售價自較受損車輛價值為高，故原告於本件車禍事故後，僅得以前開受損車輛狀態出售系爭A車輛，實已於售價中承擔系爭A車輛因本件車禍事故受損所減少之價額，則原告請求因而受有減少87萬元(計算式：123萬元－36萬元＝87萬元)交易性貶值之損害賠償。㈡交通代步費10,445元部分：原告在正常情形下，均係使用系爭A車輛往返住所與其他平日習慣前往之處所，而因本件車禍之發生，致系爭A車輛受損，原告自受有無法使用系爭A車輛之損失，且此項支出係因被告陳俊運過失撞擊系爭A車輛，致原告無法繼續使用系爭A車輛所致，與被告陳俊運之過失行為間具有相當因果關係，被告所花費之交通代步費共10,445元。㈢綜上，原告因被告過失行為所得請求之損害賠償，共計880,445元(計算式：87萬元+10,445元＝880,445元)。另被告陳俊運為計程車司機，車禍事故發生時，係駕駛被告和泰移動服務股份有限公司(下稱和泰公司)所有之系爭B車輛。系爭B車輛車體上印有「yoxi」字樣(即被告和泰公司經營之計程車派遣平台)，客觀上足使社會一般人認為被告陳俊運為被告和泰公司之司機，且被告陳俊運非以偷竊或無權占有系爭B車輛後所為駕駛，自屬有權駕駛，復為被告和泰公司所得預見，被告和泰公司自應負民法

第188條第1項僱用人之責任，爰提起本件訴訟等語。並聲明：㈠被告應連帶給付原告880,445元，及自起訴狀繕本送達被告翌日起至清償日止按年利率5%計算之利息。㈡原告願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告部分：

㈠被告陳俊運辯稱：原告所有之系爭A車輛，明知路邊紅線禁止停車，乃將系爭A車輛停於該處，因而引起肇事受損，原告應係有故意違規停車行為，而被告陳俊運雖未注意車前狀況撞擊原告系爭A車輛，應屬過失行為，原告之故意行為應較重於過失行為，衡平責任歸屬原告責任應較重於被告陳俊運始合情理。另原告所有系爭A車輛違停在臺北市○○路0段00號前是車輛出入頻繁地點，肇事時間是夜間23時40分，已是凌晨，非可臨時停車，被告陳俊運駕駛營業小客車數10年經驗，對於該路段非常熟悉，在正常路段行駛，並無異狀，該路段全寬5公尺，被系爭A車輛佔據後，僅剩3公尺，才會撞擊系爭A車輛，應該是靠路中停車，才會導致碰撞；依鑑定報告，原告之系爭A車輛於事故前之正常車況價值為85萬元，發生事故修復後價值為75萬元，亦即原告車輛因毀損所受毀損減少價額至多為10萬元，原告違規停車與有過失，則其受損金額依民法第217條第1項規定，應按比例分攤；原告請求交通代步費10,445元，亦屬無據，原告提出之交通費單據發生日期係109年11月28日至109年12月15日，僅有3張計程車乘車證明及1張高鐵單程票券，惟此4張交通費單據發生原因、行車地點、行車必要性等均未具體說明，且原告亦未證明其所主張之交通代步費係因本件車禍事故而增加之生活上所需支出，原告既未盡舉證責任，交通代步費之請求自無足採等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴駁回。

㈡被告和泰公司辯稱：被告陳俊運並非靠行於被告和泰公司，系爭B車輛之車主為有限責任新北市日昇計程車運輸合作社（下稱日昇合作社），雖系爭B車輛有張貼被告和泰公司提供媒合叫車派遣服務之廣告，然該張貼廣告之行為，與被告陳

俊運所從事載客運送之行為並無關聯，亦無從逕認被告陳俊運係靠行於被告和泰公司；被告和泰公司係經營計程車客運服務業，並非經營計程車客運業或是計程車載客運送服務之業務，依法不得僱人駕駛且依法不對駕駛人負管理之責，被告和泰公司提供叫車傳輸機裝於駕駛之車上，當有消費者需要用車時，由被告和泰公司會將訊息傳送至駕駛手機派遣軟體yoxi司機App裝置上，駕駛同意接受時，再按下yoxi司機App上之接受任務按鈕，即媒合成功，被告和泰公司則收取10元之派遣服務費用，並無自駕駛員之車資謀取利益，被告陳俊運可自由決定是否承接，於契約期間，被告和泰公司皆會不斷提供、報告訂約之機會，因此被告和泰公司僅係單純之派遣者，與被告陳俊運之法律性質應屬居間契約關係，是被告和泰公司無從使被告陳俊運從事載客運送之職業駕駛職務，被告和泰公司對於被告陳俊運無監督及管理之權利，故不生僱傭關係，亦無連帶責任。退步言之，如本院認定被告和泰公司對於被告陳俊運負有連帶責任，然本件損害賠償責任原告應分擔3成之責任；又原告僅提供彬順有限公司估價單，而未提供實際維修明細費用，原告系爭A車輛實際修復費用有所疑義，且系爭A車輛已被修復且已出售，在能回復原狀之情況下，原告所主張交易上貶值損失為不合理；系爭A車輛為104年4月出廠，其修復時材料更換係以新品替換舊品，計算零件材料之損害賠償數額時，應扣除折舊部分始屬合理；又事故發生時109年11月28日，原告隨於109年12月15日賣出並辦理過戶，使原告陷於交通不便為自身所為，不論本件事故是否發生，本即須自行負擔此部分之交通費用，而非因本件事故發生後，始須額外支出此部分之費用，自不得納入請求賠償之範圍，退步言之，倘若認為被告需連帶負擔原告交通費用，原告主張往返住所，與其他平日習慣前往之處所，應以109年11月28日至12月15日間之交通費用為據，且前往左營、桃園、平鎮等費用、假日所搭乘計程車、搭乘時間重疊不得列入計算中，被告應賠償之交通費用為480元

（計算式：12/3(125元)+12/4(130元)+12/15(225元)=480），原告請求交通費用之金額逾此部分，即屬無據。退萬步言之，倘若認為被告需連帶負擔原告交通費用，請原告提供上下班打卡紀錄、往返住所計程車資費、及必要透過搭乘計程車而無法透過客運或機車前往之證明等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴及其假執行之聲請均駁回；如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、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，但於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限，民法第184條第1項前段、第191條之2分別定有明文。原告主張被告陳俊運駕駛系爭B車輛，本應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，而依當時的情形，並無不能注意之情事，卻猛然撞擊停等於路邊之系爭A車輛，造成系爭A車輛損壞等情，業據其提出道路交通事故當事人登記聯單、道路交通事故初步分析研判表、道路交通事故現場圖、道路交通事故照片黏貼紀錄表、事發現場監視畫面光碟、臺北市交通事件裁決所110年3月12日北市裁鑑字第1103002814號函文、台北市車輛行車事故鑑定會鑑定意見書等件影本在卷可稽(見本院卷㈠第27-53頁)，並有本院向臺北市政府警察局交通警察大隊調閱之道路交通事故初步分析研判表、道路交通事故現場圖、道路交通事故補充資料表、A3類道路交通事故調查紀錄表、道路交通事故當事人登記聯單、道路交通事故照片黏貼紀錄表等資料核閱屬實（見本院卷㈠第95-111頁），且為被告所不爭執，原告主張之前揭事實，堪信為真實。本件被告陳俊運既因使用汽車中加損害於系爭A車輛，致系爭A車輛受損等情，已如前述，被告陳俊運之過失行為與系爭A車輛之車損結果，有相當因果關係，是被告陳俊運應就本件事故所生之系爭A車輛之損害負損害賠償責任。

四、次按受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人

與行為人連帶負損害賠償責任，民法第188條第1項本文定有明文。所謂受僱人，並非僅限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用，為之服勞務而受其監督者均係受僱人，即以事實上之僱用關係為標準，僱用人與受僱人間已否成立書面契約，在所不問。又民法上之受僱人，除僱傭契約上所稱之受僱人外，必以存有事實上之僱用關係或客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督為前提（最高法院57年度台上字第1663號判例意旨參照）。是以，若未存有事實上之僱用關係或客觀上並無被他人使用為之服勞務而受其監督之客觀事實存在，即無民法第188條第1項本文規定之適用。又按計程車客運服務業，係指以計程車經營客運服務而受報酬之事業。又公路汽車運輸，分自用與營業兩種。…營業汽車應依下列規定，分類營運：…四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。經營計程車客運服務業，應向所在地之公路主管機關申請核准…，公路法第2條第15款、第34條第1項第4款、第56條第1項分別定有明文。另所稱「派遣」，係指接受消費者提出之乘車需求後，以下列方式之一提供計程車客運業及其駕駛人服務並收取費用之營運方式：一、指派消費者搭車所在地同一營業區域內特定計程車前往載客。二、指派一輛以上計程車予消費者選擇後前往載客。計程車客運服務業得接受委託辦理下列服務業務：一、車輛牌照之請領、換發、繳銷、車輛檢驗及各種異動登記。二、車輛違規罰鍰及稅費等之繳納。三、汽車責任保險之投保。四、行車事故之有關處理事項。五、購車貸款申請及動產擔保之登記。六、車輛派遣。七、其他經公路主管機關核准之業務。計程車客運服務業之服務對象，應符合下列規定：一、須為領有有效之職業駕駛執照及執業地計程車駕駛人執業登記證之駕駛人。二、前項第1款至第5款及第7款服務業務，限對同一公路監理機關轄區內個人經營計程車客運業者提供服務。三、經營前項第6款車輛派遣服務業務，限對同一營業區域內之計程車提供服務，此有公路主管機關交通

部依公路法第56條第1項規定授權所制定之計程車客運服務業申請核准經營辦法（下稱系爭經營辦法）第2條、第3條規定可按。是依上開規定，可知「計程車客運業」係以載客運送為其營業內容，以消費大眾之乘客為對象；而「計程車客運服務業」之服務對象則為從事「計程車客運業」之車行或個人，營業內容是以對「計程車客運業」提供服務為主，二者之營業內容及服務對象，顯有不同。且細繹系爭經營辦法第2條、第3條第1項第6款及同條第2項第1款、第3款之規定，亦知系爭經營辦法所稱「派遣」，係指經營派遣業務之業者，接受消費者提出之乘車需求後，以指派消費者搭車所在地同一營業區域內之特定計程車前往載客，或指派1輛以上之計程車予消費者選擇後前往載客之方式，提供車輛派遣服務予駕駛人並收取費用之營運，核與本件被告陳俊運所營計程車客運業之業務內容不同，需予區辨。況系爭經營辦法第10條已明訂經營計程車車輛派遣之「計程車客運服務業」，不得購買計程車牌照，轉賣他人，或僱人駕駛，或出租經營之規定，明確禁止計程車客運服務業兼營計程車客運業，亦徵主管機關對於上開二不同事業亦採取不同之法令規範及行政管制手段，是「計程車客運服務業」與「計程車客運業」二者，確屬不同之事業無疑。經查，系爭B車輛為被告陳俊運所有，足見被告陳俊運係以載客運送為其營業內容，以消費大眾之乘客為對象，應屬計程車客運業，此有系爭B車輛行車執照在卷可參（見本院卷㈠第391頁）；而被告和泰公司則係提供派遣平台媒合車輛，其服務對象為從事「計程車客運業」之車行或個人，營業內容是以對「計程車客運業」提供服務為主，應屬計程車客運服務業，亦有公司變更登記表在卷足稽(見本院卷㈠第394頁)。本件被告和泰公司係以於接收消費者乘車需求後，以派遣系統通知被告陳俊運，媒合被告陳俊運與乘客成功後，收取固定服務費之型態營業，可知被告和泰公司僅係為被告陳俊運提供與不特定乘客締結旅客運送契約之機會，或為締約之媒介，被告陳俊運得自行決

定是否接受，由其自行與載客運送契約之相對人締約，而被告陳俊運亦得隨時單方終止系爭契約。是系爭契約之性質應屬居間契約，由被告和泰公司媒介，報告締約機會予被告陳俊運與乘客，再由被告陳俊運與乘客自行訂立載客運送契約，被告陳俊運載客運送之過程係為自己之利益，而非為被告和泰公司提供其勞務。末按委託計程車客運服務業代辦業務之車輛，除應依規定標示個人姓名外，並得依規定位置與規格標示受託代辦業務之公司或商業名稱，但委託經營派遣業務之車輛，應依規定位置與規格標示受託之公司或商業名稱；前項標示內容，於終止委託時應即塗銷之，系爭經營辦法第14條亦有明文，是被告陳俊運依該規定而為系爭B車車輛外觀之標示，尚無從據此即認被告和泰公司與其間為僱傭關係。況系爭契約僅係被告和泰公司協助被告陳俊運招攬乘客叫車，以增加載客率，其車身上所漆被告和泰公司之招牌、服務標章、叫車專線等資訊，係在使乘客得以更便利使用其提供之叫車居間媒介服務，非由被告陳俊運為被告和泰公司提供勞務。被告和泰公司對被告陳俊運與乘客間之載客運送契約、履行過程，及被告陳俊運之駕駛計程車之駕駛行為，並無管理、監督之權限存在。是被告和泰公司抗辯其與被告陳俊運間並無僱傭及事實上之僱傭關係云云，堪屬可採，原告主張被告和泰公司應負民法第188條第1項規定之僱用人責任云云，即屬無據。

五、原告主張其受有880,445元之損害，茲就其可得請求之金額，析述如下：

㈠按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，民法第196條定有明文。又依上開規定請求賠償物被毀損所減少之價額，得以修復費用為估定之標準，但以必要者為限（例如：修理材料以新品換舊品，應予折舊），最高法院77年度第9次民事庭會議決議參照。依行政院所發布之固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，非運輸業用客車、貨車之耐用年數為5年，本院爰依行政院所頒固定資

產耐用年數表及固定資產折舊率表，採定率遞減法計算系爭車輛之折舊。經查，被告被告陳俊運之過失行為致系爭A車輛受損，其修復費用經台灣區汽車修理工業同業公會鑑定，其中零件費用323,331元、鈑金工資費用101,500元、烤漆工資費用37,900元，此有台灣區汽車修理工業同業公會110年11月9日台區汽工(宗)字第110370號函文在卷可稽（見本院卷(一)第235-243頁），揆諸首揭規定，其中新零件更換舊零件之零件折舊部分非屬必要費用，應予扣除。而依行政院所發布之固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，非運輸業用客車、貨車之耐用年數為5年，依定率遞減法每年應折舊369/1000，另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，以一年為計算單位，其使用期間未滿一年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之，不滿一月者，以月計」，系爭車輛自出廠日即104年2月（見本院卷㈠第129頁）起至車禍發生日109年11月28日止，已使用約5年10個月，已逾非運輸業用客車、貨車之耐用年數5年，依所得稅法第54條第3項、固定資產折舊率表規定，以成本十分之一為合度，據此，系爭車輛更換零件部分，經扣除折舊後為32,333元（計算式：32,333/10=32,333元，元以下四捨五入），加計鈑金工資費用101,500元、烤漆工資費用37,900元後，則原告得請求之車輛修復費用應為171,733元（計算式：32,333元＋101,500元＋37,900=171,733元）。

㈡再按物之毀損在技術上雖經修復，但交易相對人往往因對於其是否仍存在瑕疵或使用期限因而減少，存有疑慮，導致交易價格降低，此即所謂交易上貶值，被害人若能證明此貶損之存在，應認其貶損之價額亦為物因毀損所減少之價額。經查，系爭A車輛於109年11月份未發生事故前在正常車況下之價值約為85萬元，於發生事故後之價值約為38萬元，於發生事故修復後之價值為約75萬元等情，有台灣區汽車修理工業同業公會110年11月9日台區汽工(宗)字第110370號函在卷可

稽（見本院卷㈠第235頁），是系爭A車輛因本件事故實際受有減損之價值應為10萬元（計算式：85萬元－75萬元＝10萬元）；又上開價額，仍屬於一般市場交易中受有客觀上物品財產價額減少之積極損害，並與被告過失行為具有相當因果關係，故原告請求交易上貶值在10萬元之範圍內，為有理由。

㈢又按當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額，民法第222條第2項定有明文。經查，原告因系爭A車輛於維修期間無法使用，而需另行以其他交通工具為代步，則原告因而支出之代步費用應認為係系爭事故所致之損害。原告主張因本件事故致其無車可用，而支出工作地點與住家間的往返之交通費用10,445元，固據其提出高鐵車票「台北→左營」、計程車乘車證明、計程車專用收據等件為證（見本院卷㈠第65-79頁），惟觀之上開單據並未載明實際乘坐及下車地點，且無法確定是否皆為執行公司業務，亦無法確認是否由原告支出上開金額，揆諸前揭規定，本院審酌系爭A車輛所需修復之時間、原告所提出之單據多為1、200元等情，認原告請求之交通代步費以3,000元為適當，逾此範圍之請求，則無理由。

㈣綜上，原告得請求被告陳俊運賠償之金額為274,733元（計算式：171,733元＋10萬元＋3,000元＝274,733元）。

六、再按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額或免除之，民法第217條第1項定有明文。又此項規定之目的，在謀求加害人與被害人間之公平，故在裁判上法院得以職權減輕或免除之（最高法院85年度台上字第1756號裁判可資參照）。經查，被告陳俊運辯稱原告違規停車與有過失云云，惟依據警方交通事故處理資料及路口監視器影像，事故前，系爭B車輛沿信義路4段西向東第2車道行駛，系爭A車輛於信義路4段74號前紅線停車；至肇事地點，系爭B車輛右前車頭與系爭A車輛左後車尾碰撞而肇事。參酌前揭影像

及系爭A車輛自述「停放於該處約10分鐘」，系爭A車輛於事故處紅線停車時，左尚有其他車輛駛過，僅有系爭B車輛未採取減速或閃避措施，仍以右前車頭碰撞系爭A車輛左後車尾，併由系爭B車輛自述「不明原因突然撞到路邊車輛，人突然驚醒」、雙方車損及定位、現場照片所示事故地點有路燈照明等，顯示事故係系爭B車輛疏未注意前方停車之系爭A車輛，致生碰撞。另依警方事故現場圖，事故地點外側車道寬5公尺，系爭A車輛車寬約2公尺，剩餘路寬尚有3公尺，足供系爭B車輛安全通過，且依碰撞影像，系爭B車輛向右前方向撞及系爭A車輛左後車尾。又依規定，汽車行駛時，應注意專前狀況，並隨時採取必要之安全措施。是綜上研析，系爭B車輛被告陳俊運駕駛營小客車「未注意車前狀況」為肇事原因；系爭A車輛原告駕駛自小客車雖為路邊違規停車，惟並未影響系爭B車輛行駛，其對後方未注意之系爭B車輛無從防範，故無肇事因素等節，亦有臺北市車輛行車事故鑑定會鑑定意見書在卷足參(見本院卷㈠第49-53頁)，是被告陳俊運前揭所辯，並不足採。

七、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，或依督促程式送達支付命令，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。但約定利率較高者，仍從其約定利率。應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為百分之五。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。查原告行使對被告陳俊運之損害賠償請求權，係以支付金錢為標的，給付並無確定期限，自應經原告之催告而未給付，被告陳俊運始負遲延責任。揆諸前揭規定，原告請求被告陳俊運給付自起訴狀繕本送達翌日即109年6月8日（見本院卷㈠第89頁）起至清償日止，按法定利率即週年利率5%計算之利息，洵屬有據。

八、從而，原告依侵權行為之法律關係，請求被告陳俊運給付

274,733元，及自109年6月8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；逾此範圍之請求，為無理由，應予駁回。

九、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及未經援用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一詳予論駁，併予敘明。

十、本件原告勝訴部分，係就民事訴訟法第427條適用簡易程序所為被告被告陳俊運敗訴之判決，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，依職權宣告被告陳俊運如預供擔保，得免為假執行。至原告敗訴部分，其假執行之聲請即失所附麗，應併予駁回。

十一、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　7　　月　　12　　日

臺北簡易庭

法　　官　郭美杏

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內向本院（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　　111　　年　　7　　月　　12　　日

書　記　官　林玗倩