臺灣臺北地方法院民事簡易判決

107年度北簡字第4997號

原　　告　國泰世紀產物保險股份有限公司
法定代理人　陳萬祥
訴訟代理人　章麗芬
　　張維君
被　　告　許景明
被　　告　萬隆交通股份有限公司
法定代理人　許君萍
訴訟代理人　王智明

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，於中華民國108年11月27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壹拾壹萬零伍佰壹拾陸元，及自民國一百零七年六月八日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告連帶負擔百分之五十八，餘由原告負擔。

本判決第一項得假執行；但被告如以新臺幣壹拾壹萬零伍佰壹拾陸元預供擔保，得免為假執行。

事實及理由要領

一、本件原告之法定代理人於訴訟中變更為陳萬祥，其已具狀聲明承受訴訟，核無不合。又被告甲○○經合法通知，未於最後言詞辯論期日到場，核無民事訴訟法第386條所列各款情事，爰依原告聲請，由其一造辯論而為判決。

二、原告主張：被告甲○○於民國105年12月16日19時50分許，駕駛車號000-00號營用小客車（下稱被告車輛），於臺北市○○區○○○路雙城街3巷處，撞及原告承保、訴外人賴冠頤駕駛車牌000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛）而肇事，致原告所承保系爭車輛毀損，原告承保系爭車輛車體損失保險，依保險契約給付修復系爭車輛之費用新臺幣（下同）191,692元後，依保險法第53條之規定取得代位求償權。又

被告甲○○肇事時係受僱於被告萬隆交通股份有限公司（下稱萬隆公司），故被告萬隆公司應與被告甲○○負連帶賠償責任，爰依侵權行為損害賠償及保險代位權法律關係起訴等語，並聲明：被告應連帶給付原告191,692元及自起訴狀繕本送達最後一位被告翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

三、被告則以下情辭置辯，並聲明：原告之訴駁回。

㈠、系爭交通事故之肇事處為黃色網狀線區，並未標繪於道路交通事故現場圖之上，故該道路交通事故現場圖並未參酌黃色網狀線區之法令規範，而逕為研析被告甲○○有轉彎車不讓直行車先行，已有違誤。再黃色網狀線區乃係用以告示車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內臨時停車，防止交通阻塞。而依行車錄影影片可知，被告甲○○於行車事故當日19時24分57秒許已進入停止線處。並且與第三人前車(000-0000號自小客車)依序緩慢前進，並確實已進入交叉路口範圍。期間被告甲○○緩慢進入劃有黃色○○○區○○路口處，並於19時25分33秒處時，經左側計程車暫停禮讓，被告甲○○駕駛依法不得於禁止臨停的範圍內停車，而仍繼續緩慢駛離該禁止臨停區，已避免他車突然駛至而致生危險。然系爭車輛於當時行經交岔路口處時，非但未減速慢行之外，更未注意車前狀況，亦未注意前有黃色網狀線區乃係禁止臨停範圍，系爭車輛於行經劃設黃色網狀線區並未減速慢行，更未依道路交通安全規則第102條第1項第11款之規定，交岔路口因特殊需要另設有標誌、標線者，並應依其指示行車。顯見，系爭車輛在被告甲○○業已進入、業已行經禁制標線而依法不得禁止臨停之下，有未注意車前狀況、未減速慢行之下，強行而危險通行而致生行車事故，上情亦有行車錄影影片可稽。故被告甲○○依禁制標車線之規定，不得於黃色網狀線區內臨停、暫停，則其依法令之行為又何來有被告甲○○不禮讓直行車。如被告停等於依法禁止臨停之範圍內，即有致令被告甲○○違反法規更有使交通阻塞之虞。故被告甲○○

依法無從於黃色網狀線區禁止暫停甚明。

㈡、又根據道路交通事故現場圖所示，系爭車輛於行車事故發生之際，確實處於行向僅為單車道、僅為一個車道的道路上。再就行車記錄器畫面所示，於上開肇事路口處，時值道路交通壅塞，車輛行經均踩第三煞車燈、慢速行駛，顯見行車事故當時林森北路南向車輛確實處於壅塞情形。而被告甲○○駕駛車輛之左側，已有另部計程車停等於路口黃色網狀線區外，且見前方車陣壅塞，前方車常煞車。該另部計程車又遇鄰近繪製黃色網狀區禁止停車，而禮讓被告甲○○先行。駕駛人於相互禮讓、交互輪流行駛之下，被告甲○○始往前行駛。系爭車輛之行向位置，對照行車紀錄器畫面，顯然於行車事故發生之時，已有於單車道併行行駛之實。準此，系爭車輛於單車道上自後方駛來（請參詳行車紀錄畫面2016/12/12-19:25:37)，顯然系爭車輛有同時與另部計程車於單車道上並行之事實，而有違反道路交通管理處罰條例第45條第1項第2款「在單車道駕車與他車並行」之規定。

㈢、系爭車輛於行車紀錄畫面2016/12/12-19:25:37、2016/12/12-19:25:38許才進入黃色網狀區，才進入交岔路口範圍，系爭車輛行近上開肇事路口並未減速慢行，即有違反道路交通安全規則第102條第1項第2款但書之規定。而被告甲○○確實業已進入路口範圍，業已進入該黃色網狀區範圍之下，且係「直行尚無轉彎」之情。退步言，縱認系爭車輛係屬直行車輛，兩造間亦均屬同為直行車，而依道路交通安全規則第102條第1項第2款之規定：「同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行」，系爭車輛屬左方車，更應暫停讓右方被告甲○○之車輛先行為是。是故，難謂系爭車輛無違反道路交通安全規則第102條第1項第2款及但書之規定。

㈣、再依行車記錄器畫面截圖可知系爭車輛竟然要在此路口右轉，若系爭車輛要右轉，應該要於另部已於黃色網狀區路口處停等禮讓的計程車之後，而非超越該計程車之前，也不應該在內線車道左轉。此即違反道路交通安全規則第102條第1項

第4款之規定。再參考街景照片，林森北路與雙城街交叉口，在林森北路往南外側車道只可以左轉，不能直行與右轉。系爭車輛顯然是為了及時修正自己所行駛車道錯誤，而突然違規加速右轉。再依道路交通安全規則第102條第1項第12款、第98條第2款及第6款規定，系爭車輛若要修正自己車道錯誤，應禮讓該直行之計程車往前開走後，再進行變換車道，而非搶前加速右轉插入車道間。況且是突然於設置於網狀路面如此複雜之交叉路口在交通壅塞的情形，突然加速右轉導致本件事故。林森北路與雙城街交叉口，在網格前的道路是單一車道，並非雙車道。系爭車輛於該計程車停止後，於單車道併排該計程車並超越，已經違反道路交通管理處罰條例第45條第1項第2款規定，還超越該計程車並右轉切入右轉車道，才與被告甲○○所駕之000-00營業小客車發生擦撞。

㈤、系爭事故發生於000年00月00日19時50分，並有訴外人鉅賦國際股份有限公司（下稱鉅賦公司）於105年12月17日開立維修建議估價單（下稱系爭估價單），惟系爭估價單為被告所否認。另被告就上開系爭估價單及受損換修零件部位均否認形式上真正，原告應舉證系爭車輛於事故發生時其受損部份為何？而於原告尚未舉證證明受損之真正前，被告否認上開維修估價單之證據力、證據能力。又被告就系爭估價單上所列各項損害除應予證明外，就所受之零件損失亦應折舊計算。

㈥、又系爭行車事故發生於000年00月00日，原告遲至105年12月19日、105年12月23日始有107年8月15日所提「民事陳述意見狀」中之車損照片，而相關維修建議估價單卻遲至106年3月7日、106年4月11日由維修公司開立，由本件行車事故發生105年12月16日直至維修單的開立，期間已間隔達3個多月有餘，難謂原告所列關於車損部份即屬為真或真正。縱認原告所列證物及車損部份，依法而具有證據力或證據能力者，其中右前門、右後門並未達換新之程度，予以「板金、補土」修復，再予以外觀烤漆即可。且被告無須對於「未受損」

、「內觀」的部份賠償，對於「未受損」、「內觀」部份，即應先予以剔除該項目。例如右前門內裡烤漆、右後門內裡烤漆，未舉證有受損情形、右後尾燈、左後尾燈，未碰撞、未受損，原告未舉證有受損情形、右前門隔音棉、右後門隔音棉，上述隔音棉列為更新零件，原告除未舉證隔音棉有受損情形，隔音棉亦尚非不得拆除後，再予以裝上，何來受損之事實？右前門防水膠條、右後門防水膠條，其中原告只拍攝有一處受損，另處防水膠條，並未舉證有受損之事實，B柱板金、B柱烤漆、B柱內飾板亦未舉證有受損情形…等等。上開未受損、內觀部份並無受損，亦非屬損害範疇，而應自估價單維修項目，先予以剔除。

㈦、又原告於107年1月22日繕寫民事起訴狀，要求被告駕駛賠償191,692元，鈞院收文章為107年01月31日。而系爭修復費用之發票係於106年1月9日即已開立。且依「台北市○○○○○道路交通事故初步分析研判表」係於106年3月1日所開立。顯然本案於肇事責任尚未明確之前，原告或原告之保車(即ANM-2222號車)，即已先行修復，並無任何催告被告回復原狀之事實甚明。原告書狀並無任何定相當期限催告通知被告甲○○、或被告甲○○有何逾期不為回復原狀之證明及內容，原告即逕為主張代位求償，顯然於法不合。另系爭車輛之估價時間為105年12月17日，同年12月19日由原告理賠人員曾盛彣簽名、再於106年3月7日、106年4月11日鐘順輝經手簽名。另原告再於105年12月23日追加維修項目(右B柱鈑金、右B柱烤漆、右B柱內飾板拆裝)，追加項目與行車事故發生日(105年12月16日)，已相距一個星期，該追加項目難謂即為被告所導致，被告否認之，且鉅賦公司為「既得利益者」，其所為函復鈞院之函文，欠缺客觀公正。

四、本件原告主張被告甲○○於105年12月16日19時50分許，駕駛被告車輛，於臺北市○○區○○○路雙城街3巷處，與原告承保、訴外人賴冠頲所駕駛之系爭車輛發生碰撞。又被告甲○○為從事執行駕駛營業小客車業務之人，於系爭交通事

故發生時係靠行於被告萬隆公司等情，業據其提出行車執照、駕駛執照、臺北市政府警察局中山分局交通分隊道路交通事故當事人登記聯單及道路交通事故現場圖、初步分析研判表、車損照片等件為證，並有臺北市政府警察局交通警察大隊107年2月23日北市警交大事字第10730295600號函附之道路交通事故調查報告表及照片在卷可稽，且為被告所不爭執，堪信為真實。惟原告主張：被告應就被告甲○○過失侵權行為致系爭車輛受損，連帶負損害賠償責任等情，則為被告所否認，並以前開情詞置辯，是本件爭點厥為：被告是否應就本件事故之發生負損害賠償責任？原告請求被告給付191,692元，有無理由？茲論述如下：

㈠、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；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；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184條第1項前段、第191條之2前段、第196條分別定有明文。次按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，保險人得於給付賠償金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權；但其所請求之數額，以不逾賠償金額為限，保險法第53條第1項亦有明定。

㈡、經查，原告主張告甲○○於上開時間、地點，駕駛被告車輛，轉彎車未讓直行車先行，撞及原告承保之沈念潔所有、賴冠頤駕駛之系爭車輛，造成系爭車輛受損，原告並依保險契約賠付等情，業經本院依職權向臺北市政府警察局交通警察大隊調閱道路交通事故初步分析研判表、道路交通事故調查報告表、道路交通現場圖、道路交通事故補充資料表、道路交通事故談話紀錄表及照片等資料核閱屬實，並有估價單、統一發票、零件認購單、鋁圈修配工作單及賠款同意書附卷可考。被告雖抗辯：被告甲○○駕駛車輛已進入黃色網狀線

區禁止暫停，故無從禮讓系爭車輛，且其係直行車尚無轉彎，反是系爭車輛係左方車應禮讓右方車即被告車輛。且系爭肇事地點為單一車道，然系爭車輛卻違反道路交通管理處罰條例第45條第1項第2款之規定於車道內超越停等於黃色網狀線區前之計程車急切欲右轉而插入車道始導致事故發生等語。惟按汽車行駛至無號誌或號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未設標誌、標線或號誌劃分幹、支線道者，少線道車應暫停讓多線道先行；車道數相同時，轉彎車應暫停讓直行車先行；同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。但在交通壅塞時，應於停止線前暫停與他方雙向車輛互為禮讓，交互輪流行駛，道路交通安全規則第102條第1項第2款定有明文。依卷附之道路交通事故調查報告表、道路交通事故現場圖、道路交通事故補充資料表所載，肇事路口並無標誌、標線或號誌劃分幹、支線道，被告甲○○係駕車沿雙城街3巷西向東行駛至肇事路口，訴外人賴冠頤則沿林森北路北向南行駛至該路口，雙方行向進入入口之車道數均相同，且該路口係T字型路口，被告甲○○車輛往東已無可供直行之道路。而依被告甲○○於警詢時所稱：我駕駛計程車000-00由雙城街3巷西往東出車要準備左轉，我有使用左轉方向燈，當時我的左側有台灣大車隊要禮讓我通過，突然間我車左前車身與自小客ANM-2222右側車身發生碰撞；及賴冠頤於警詢時所述：我駕駛自小客0000000由林森北路北往南直行，我餘光看到計程車063-2D直行出來，看到已無法閃避，所以我右側車身與計程車前車頭發生碰撞，我因閃避才跨越雙黃線行駛等語，有台北市政府警察局中山分局交通分隊道路交通事故談話紀錄表可稽，足見被告甲○○駕車行駛至肇事路口係欲左轉，訴外人賴冠頤係直行行經肇事路口，則甲○○之車輛相對於直行經過該路口之系爭車輛即係左轉彎車，依上開規定，被告甲○○行駛進入該肇事路口時，自應讓訴外人賴冠頤駕駛之系爭車輛先行，被告辯稱發生碰撞時其車輛尚未行駛之

路口中央左轉而仍直行中，故亦屬直行車，應由系爭車輛讓其先行云云，自非可採。又經本院當庭勘驗被告車輛行車紀錄器所拍攝畫面之結果：林森北路北往南車道，多有車輛併行行駛之情形，⑴於19：25：07時被告車號000-00車輛（下稱被告車輛）行駛至路口斑馬線，於19：25：09時被告車輛經過斑馬線，於19：25：10行至網狀線，並持續緩慢前行。於19：25：20車頭左偏移動，於19：25：21時被告車輛停止，19：25：24至25時被告車輛緩慢移動後停止，前方陸續有車輛自被告車輛前方自左而右經過。於19：25：31至32被告車輛復往前移動。⑵19：25：32畫面左側出現一計程車行駛至路口，斯時被告車輛移動，車頭維持略偏左。19：25：33上述左側計程車停止於網狀線前。於19：25：34至36，被告車輛越過上述計程車行進。於19：25：37時於上述計程車之左側車道出現一白色車輛進入網狀線時，被告車輛仍持續移動。於19：25：38被告車輛與白色車輛之右側車身發生碰撞，有本院108年11月27日言詞辯論筆錄可稽。復參酌被告甲○○及訴外人賴冠顗於前揭道路交通事故談話紀錄表所述可知，被告甲○○於由雙城街3巷西向東行駛至該路口前，其前方林森北路北往南車道已多有車輛併行行經該路口行駛之情形，於被告車輛車身已進入網狀線時，其前方仍陸續有車輛行駛經過，於其準備左轉時，於前方林森北路北往南方向上（即被告車輛左側方向）亦適有一計程車停止於網狀線前，被告車輛因而維持左偏越過上述左側之計程車而持續行進林森北路北往南方向之車道內，被告車輛再持續行進2秒後即與系爭車輛發生碰撞，則被告甲○○駕駛被告車輛於行駛至該路口欲左轉前，依當時路況，林森北路北往南方向車道車流不絕，多有車輛併行經過該路口之情形，被告對此情形自可明知，是當時林森北路北往南之車道右側雖已有一計程車暫停於網狀線前，惟被告甲○○於行進前自仍應注意該計程車右側是否會有直行之車輛行駛至該路口，且依當時之情形，並無不能注意之情事，惟被告甲○○竟疏未注意系爭車

輛已行駛至該路口，未讓直行之系爭車輛先行即貿然維持左偏進入系爭車輛直行行駛之車道內，致自該計程車後方行駛而來之系爭車輛駛至該路口見狀避煞不及而與被告車輛發生碰撞，則被告甲○○就此次事故之發生顯有轉彎車不讓直行車先行之過失。被告雖又辯稱：被告甲○○駕駛車輛已進入黃色網狀線區禁止暫停，故無從禮讓系爭車輛云云，惟按網狀線，係用以告示車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內臨時停車，防止交通阻塞，道路交通標誌標線號誌設置規則第173條有明文規定，核其性質係屬交通輔助標線，用以防止交通阻塞，與認定路權之優先順序無涉，被告甲○○於行駛至該路口欲左轉時本應依前揭道路交通安全規則第102條第1項第2款之規定，負有讓直行車先行之注意義務，不因其是否已進入網狀區而有異，被告以其車輛已進入網狀區，不能暫停讓系爭車輛先行為由，辯稱其並無過失云云，亦非可採。另依前揭道路交通事故現場圖所示，林森北路北向南進入肇事路口前雖係單一車道，惟因該車道寬7.6公尺，有前揭現場圖可稽，係可同時併行兩輛小客車之寬度，且依前揭行車紀錄器畫面所示，被告車輛於發生碰撞前，其由雙城街3巷西往東行駛時，其前方林森北路北往南車道，亦多有車輛併行行駛之情形，顯見該車道係可供兩輛車併行，系爭車輛於行經該路口時並無與其他車輛爭道行駛之情形，自無違反道路交通管理處罰條例第45條第1項第2款之規定。又因並無證據證明系爭車輛行經該路口有車速過快之情事，是被告辯稱系爭車輛行經該路口並未減速行駛，且有違規於單車道併行之過失云云，亦非可取。再本件經送請臺北市政府車輛行車事故鑑定委員會就本件車禍事故肇事原因進行鑑定結果，亦認被告甲○○駕駛被告車輛，左轉彎車未讓直行車先行，為肇事原因，訴外人賴冠頲駕駛系爭車輛並無肇事因素，有臺北市政府交通事件裁決所107年10月5日北市裁鑑字第000000 0000號函附之臺北市政府車輛行車事故鑑定委員會第000000 0000號鑑定意見書存卷可按，是被告甲○○之上

開過失駕駛行為實乃本件車禍事故發生之肇因無訛，被告前揭所辯，自非可採。原告主張被告甲○○應就此次事故所致系爭車輛之損害負賠償責任，自屬有據。

五、又按物被毀損時，被害人除得依民法第196條請求賠償外，並不排除民法第213條至第215條之適用。又負損害賠償責任者，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。民法第213條第1、3項定有明文。再者，依民法第196條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），此有最高法院77年度第9次民事庭會議決議可資參照。原告主張系爭車輛之修復費用共計191,692元等情，有原告提出之估價單、零件認購單、鋁圈修配工作單、統一發票為證。被告雖否認前揭估價單之真正，並辯稱原告未舉證證明估價單所示項目之損害，且原告於105年12月23日追加維修項目(右B柱鈑金、右B柱烤漆、右B柱內飾板拆裝)，追加項目與行車事故發生日即105年12月16日，已相距一個星期，該追加項目難謂即為被告所導致云云。惟經本院函詢系爭車輛之修復廠商即鉅賦公司關於原告所提出之估價單是否為其所開立及系爭車輛受損之狀況與被告所質疑估價單上維修項目之必要性，經鉅賦公司函復略以：該估價單為本公司開立，估價單所示該車維修前之受損狀況如照片以下所示。就105年12月17日估價單（見本卷一第9頁）工作內容部分：1.右前門飾條烤漆部分說明：於後方1/3處摺痕突出，導致該零件嚴重受損變形須更換零件，原零件為原色，須同車色-白色之工資；2.右後頁烤漆(並無受損）部分說明：右後葉摺痕鈑金校正後，須烤漆修復該物；3.右後葉鈑金拆裝部分說明：右後葉部份與後保桿交接處，後保桿因受力拉扯，致右後葉輪拱末端造成摺痕；4.右後鋁圈拆裝部分說明：右後鋁圈有傷痕，須拆裝烤漆修復；5.後保桿烤漆部分說明：後保桿右方末端與右後葉接合處摺痕

已變形，須以熱風槍重組塑型之工資；6.後保桿拆裝部分說明：後保桿因受損須修復，必須拆除施工之工資；7.後保桿修理部分說明：因應5~6項須修復施工之工資；8.右後尾燈拆裝部分說明：右後尾燈部份，因須拆卸後保桿，須先拆卸左右尾燈才能成功拆除後保桿(後保桿座扣支撐後保桿)之工資；9.左後尾燈拆裝部分說明：右後尾燈部份，因須拆卸後保桿，須先拆卸左右尾燈才能成功拆除後保桿(後保桿座扣支撐後保桿)之工資；10.定位部分說明：右後鋁圈進行修復，因擦撞導致偏移，有行駛安全疑慮，確認鋁圈與底盤物件有無變型須更換零件，因目視無法判斷，以定位機校正確認之工資；11.VAS505X電腦歸零部分說明：因拆除左右尾燈與右後門及右前門總成，且因焊接需拆除電瓶，造成行車電腦終止運作，接電後需經由原廠維修電腦VAS5 05X復位故障記憶及檢查行車安全系統。就零件部分之修復說明為：1.右前門飾條部分說明：於後方1/3處摺痕突出，導致該零件嚴重受損變形須更換之零件；2.右前門防水膠條部分說明：右前門框橡皮，因更換右前門總成須一併更換，該零件為使用雙面膠接合，除拆後會因拉鬆導致漏水狀況，為總成必須更換之零件；3.右前門隔音棉部分說明：右前門隔音棉因更換總成件須搭配，新零件無附隔音棉，為總成必須更換之零件；4.右後門飾條部分說明：右後門飾條與右前門接縫處，因前後門嚴重變形而擠壓飾條內縮之更換零件；5.右後門隔音棉部分說明：右後門隔音棉因更換總成件須搭配，新零件無附隔音棉，為總成必須更換零件；6.右後門防水膠條部分說明：因撞擊導致破損須更換；7.右後鋁圈部分說明：後右鋁圈經國泰產險批示為送修，並未換新。就105年12月23日追加估價單（見本卷一第10頁）工作內容部分：1.B柱鈑金部分說明：B柱接近下緣戶碇處撞擊導致B柱嚴重變形，須以鈑金校正；2.B柱烤漆部分說明：B柱鈑金完工後，須以烤漆復復表層；3.B柱內飾板拆裝部分說明：因B柱烤漆需噴塗至內緣，須拆除車內B柱飾板之拆裝工資。」，並均附有相關車

損照片，此有鉅賦公司105年5月28日GTI-AS-00000000000號函附卷可稽。又據鉅賦公司於108年11月14日GTI-AS-00000000000號函表示略以：105年12月23日追加估價單之工作內容是因維修估價的作業流程，通常只先就外觀可見之受損部位進行估價，實際維修作業開始進行後，於拆除受損部位零件之後，才可確認是否仍有其他內部相關受損零件或維修項目未於第一次估價單中列入，而必須追加維修項目，故嗣後追加之工作內容與105年12月17日估價單所示工作內容之車損維修，亦為此次事故關聯之同一部位，其造成原因是由於撞擊力道較大，導致相同部位之內側與內部受損，經我方技術人員判斷為同次車禍所造成之損害等語，堪認原告所提出之估價單確屬鉅賦公司所開立，應屬真正，系爭車輛送修時確實受有估價單所載之損害並經鉅賦公司修復，且原告之所以會於105年12月23日追加維修項目係因實際維修作業開始進行、拆除受損部位零件之後，經發現仍有其他內部相關受損零件或維修項目未於第一次估價單中列入，才追加維修項目，嗣後追加之工作內容與105年12月17日估價單所示工作內容之車損維修為此次事故關聯之同一部位，應為同次車禍所造成之損害。又因該車送修時之受損狀況核與前揭臺北市政府警察局中山分局交通分隊交通事故補充資料表上第3點所載系爭車輛右側車身碰撞之受損部位及警方所拍攝系爭車輛之受損照片並無不符，是原告主張估單價所載之項目均為此次車禍所致損害之必要修復項目，自屬有據，被告辯稱系爭車輛並無受有鉅賦公司函覆前揭部分之損害或無維修之必要性云云，並未就此有利於己之事實舉證以實其說，並無足採。惟關於更新零件部分之請求，應以扣除按汽車使用年限計算折舊後之費用為限。參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6款規定，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，以月計。系爭車輛於104年3月出廠至本件事故發生日即105年12月16日止之使用年數

為1年10月，依行政院公佈之固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，自小客車耐用年數為5年，依定率遞減法每年應折舊千分之369，則系爭車輛之修復費用，其中零件費用部分扣除如附表所示零件折舊金額後為63,001元（144,177-53,201-27,975），加上工資17,365元、烤漆30,150元，共計110,516元（63,001+17,3 65+30,150），故原告請求系爭車輛所支出之修復費用以110,516元為必要。至被告主張烤漆部分應予折舊云云，惟烤漆涉及調色、噴漆之專業工時計算，非屬零件之範疇，另噴漆材料之本身不具獨立價值，僅能附屬他物而存在，須與他物結合，方能形成功能之一部，於此種情形下，以新品修繕就其價額請求賠償，自屬相當，無須予以折舊。至於被告另辯稱：原告未定相當期限催告被告甲○○修復系爭車輛，即逕行將該車送至鉅賦公司進行維修，與請求回復原狀之修復費用法定要件不符，原告無從行使代位求償權等語，惟請求回復原狀之修復費用本無請求權人應先催告賠償義務人履行債務之要件規定，是被告以此為抗辯，應屬無據。又系爭事故發生時間為105年12月16日，則原告於107年1月31日向本院起訴請求被告負損害賠償責任，並未逾民法第197條第1項所定之損害賠償請求權2年時效期間，故被告以時效抗辯，亦屬無據。

六、又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。但選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損害者，僱用人不負賠償責任。民法第188條第1項定有明文。民法第188條僱用人責任之規定，係為保護被害人而設。故該條所謂受僱人，非僅限於僱傭契約所稱受有報酬之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督者，均屬之。而所謂靠行，乃指出資人以經營交通事業者之名義購買車輛，並以該交通業者名義參加營運。且目前在臺灣經營交通事業之營利私法人，接受他人靠行，而向該靠行人（即出資人）收取費用，以資營運者，比比皆是，此為週知之事實。

是該靠行之車輛，在外觀上既屬該交通公司所有，乘客又無從分辨該車輛是否他人靠行營運者，則乘客於搭乘時，祇能從外觀上判斷該車輛係某交通公司所有，該車輛之司機即係受僱為該交通公司服勞務，而應使該交通公司負僱用人之責任，方足以保護交易之安全（最高法院77年度台上字第665號、103年度台上字第346號判決意旨可資參照）。本件被告甲○○就系爭車禍之發生應負侵權行為損害賠償責任，業如前述，且被告車輛為靠行車輛，為被告所不爭執。則被告甲○○駕駛該車係為被告萬隆公司服勞務，而為被告萬隆公司之受僱人。被告甲○○既於執行職務中因有前揭過失不法侵害原告之權利，揆諸上開說明，被告萬隆公司應就系爭車禍之發生負僱用人責任，即與被告甲○○負連帶損害賠償責任。

七、綜上所述，原告依據侵權行為損害賠償及保險代位權之法律關係，請求被告連帶給付110,516元，及自起訴狀繕本送達最後一位被告之翌日即107年6月8日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許。逾此數額之請求，則無理由，應予駁回。

八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法與判決之結果不生影響，爰不一一贅論，併此敘明。

九、本件原告勝訴部分，係就民事訴訟法第427條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。

十、訴訟費用之負擔：民事訴訟法第79條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　18　　日

臺灣臺北地方法院臺北簡易庭

法　官　李宜娟

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於判決送達後20日內向本庭（臺北市○○○路○段○○○巷○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　　108　　年　　12　　月　　18　　日

書記官　官逸嫻

附表（新臺幣/元以下四捨五入，下同）
第一年折舊 144,177元x 369/1000＝53,201元
第二年折舊（144,177-53,201）x 369/1000x 10/12＝27,975元