

臺灣彰化地方法院民事判決

109年度保險字第7號

原告 立宏鋼鐵股份有限公司

法定代理人 陳正嘉

訴訟代理人 陳建三律師

被告 第一產物保險股份有限公司

法定代理人 李正漢

訴訟代理人 施英任

上列當事人間請求給付保險金事件，本院於民國109年9月10日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

壹、被告應給付原告新臺幣162萬1902元，及自民國109年7月29日起至清償日止，按年息百分之10計算之利息。

貳、被告應自民國109年3月30日起至清償前項保險金之日止，按月給付原告新臺幣11萬2300元。

參、訴訟費用由被告負擔。

肆、本判決第壹、貳項原告分別以新台幣54萬元及11萬元為被告供擔保後，得為假執行。

事實及理由

壹、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，或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項第2、3款定有明文。查原告原起訴主張被告應給付原告新臺幣（下同）1,607,304元，嗣擴張其請求金額為1,621,902元，並追加請求被告應自民國（下同）109年3月30日起至清償前開金額之日止，按月給付原告112,300元，經核追加之訴與原訴主要爭點共通，請求利益在社會生活上乃屬同一，就原訴之相關事證於追加之訴可得利用，且對被告訴訟上防禦不甚影響，分屬擴張應受判決事項之聲明及基礎事實同一之情形，與上開規定相符，應予准許。

貳、原告起訴主張：

一、緣原告向訴外人和運租車股份有限公司台中分公司（下稱和

01 運公司)承租車牌號碼000-0000號租賃小客車(下稱系爭車
02 輛),租賃期間自108年10月3日起至110年10月2日止,每月
03 租金為112,300元,有和運公司汽車出租單可證(參卷第33
04 頁),和運公司即持系爭車輛之行車執照向被告投保「汽車
05 車體損失保險乙式(自用)」(下稱系爭保險契約)。查系
06 爭車輛行車執照之「服務公司或承租人」欄位記載「租用人
07 :立宏鋼鐵股份有限公司」(參卷第35頁),且系爭契約肆
08 、第一產物汽車車體損失保險乙式第2條第1項第2款第3目亦
09 約定「本保險所稱「被保險人」,係指列名被保險人及附加
10 被保險人…二、附加被保險人係指下列之人:…(三)經本公司
11 同意之列名使用人」(參卷第29頁),足證原告係被告許可
12 使用系爭車輛之人,而屬系爭保險契約所稱之附加被保險人
13 。嗣原告所屬之業務使用人陳毅於109年1月7日下午9時許,
14 駕駛系爭車輛行經國道一號公路北向188.3公里之內側車道
15 即施工路段時,發生碰撞交通錐事故,致系爭車輛前方保險
16 桿外罩、前冷卻液散熱器、引擎機油散熱器、水箱總成及該
17 車引擎等多處毀損,其後系爭車輛經長慶汽車股份有限公司
18 (下稱長慶公司)於109年1月13日出具修理費用評估單據預
19 估修繕費用(參卷第37至39頁)。孰料,原告向被告申請理
20 賠,被告卻於109年3月24日致函原告表示「二、依據汽車保
21 險共同條款第十二條第一項「被保險汽車發生本保險契約承
22 保範圍內之賠償責任或毀損滅失時,被保險人應採取必要行
23 為以減輕損失或避免損失之擴大。倘因被保險人未採取前述
24 之必要行為,而擴大之損失概由被保險人自行負責。」由於
25 被保險汽車修理費用評估項目中「代碼:7900無附件的引擎
26 ,零件編號:000000000000。」(下稱系爭零件)經勘核並
27 無符合承保範圍約定之損壞態樣,依照「電腦診斷故障代碼
28 」資料,系爭零件之損害為前揭條款約定之擴大損失,屬於
29 保險人責任免除部分,尚請諒察。」(參卷第41至42頁),
30 亦即以原告未依系爭保險契約共同條款第12條第1項約定採
31 取必要行為為由,拒絕給付上開109年1月13日修理費用評估

單據所列更換系爭零件之費用。嗣原告請求長慶公司就系爭零件即引擎之部分改以維修之方式估價，並加計系爭車輛外觀修復之部分，修復費用合計為1,621,902元（參卷第119至127頁）

二、按系爭保險契約共同條款第12條第2項約定「本公司對於要保人或被保險人，為避免或減輕損害之必要行為所生之費用，負償還之責。其償還數額與賠償金額，合計雖超過保險金額，仍應償還；其被保險人無肇事責任者亦同，且無須扣除負擔約定之自負額，亦不影響無賠款減費。」。次按「保險法第33條第1項前段規定：「保險人對於要保人或被保險人，為避免或減輕損害之必要行為所生之費用，負償還之責。」，乃要保人或被保險人出於避免或減輕損害之目的，且所為須係避免或減輕損害之必要行為，其所生之費用保險人始須負償還之責，是否必要，應就個案之具體情形，依社會通念決之，依一般觀念，於當時情形通常會採行該項措施，或採行該項措施有其一定之合理性時，即屬必要。」（臺灣高等法院103年保險上更(一)字第5號民事判決參照）。查訴外人陳毅於本件車禍事故發生時，係行駛於國道一號公路北向188.3公里處之內側車道即施工路段，當時天色已黑，視線不佳，系爭車輛行駛時亦無異樣，是原告倘於同向車輛眾多、車速亦快之路況下，驟然將系爭車輛停放在高速公路車道上待援，或由陳毅下車在高速公路車道上進行故障排除，依常理以觀，此舉顯然極易致生後方車輛閃避不及，產生嚴重之連環追撞事故，並使陳毅暴露於遭行駛車輛撞擊之危險。復佐以前開判決意旨，本件事故發生地點距南屯交流道僅有數公里遠，且陳毅繼續行駛期間亦僅有短短幾分鐘，是其短暫繼續行駛且未驟然停放系爭車輛之行為，核屬一般理性之人於該情況均會採行之措施，客觀上具備合理性及必要性，應可評價為避免及減輕損害之必要行為。從而，訴外人陳毅前揭行為既屬避免或減輕系爭車輛損失之必要行為，則該必要行為所導致系爭零件毀損之修復費用，原告自得依系爭保

險契約共同條款第12條第2項約定，請求被告償還。

三、再按保險契約中有免除或減輕保險人依本法應負之義務，或其他於要保人、受益人或被保險人有重大不利益，依訂約時情形顯失公平者，該部分之約定無效，保險法第54條之1第1、4款定有明文。而系爭保險契約肆、第一產物汽車車體損失保險乙式第1條第1款、第7條及第8條分別約定「被保險汽車在本保險契約有限期間內，因下列危險事故所致之毀損滅失，本公司對被保險人負賠償之責：一、碰撞」、「被保險汽車發生本保險承保範圍內之毀損滅失時，本公司以本保險契約所載之保險金額為限依下列範圍對被保險人負賠償之責：一、救護費用：為維持損害之現狀或為防止損害之擴大所需之保護、搶救、搶修之正當費用…三、修復費用：包括修復工資、材料或裝配零件、配件及訂購零件、配件、材料等所需之費用」、「被保險汽車發生承保範圍內之毀損滅失，除依本保險條款第十二條約定選擇全損現金賠償方式者外，本公司得依下列方式辦理理賠：一、修復賠償：(一)以修復至毀損發生前與原狀相似之修復費用為限。但不包括加班費、趕工費、加急運費、空運費、特別運費等。(二)前目所謂修復至毀損發生前之狀況，係指合理可能範圍內與原狀相似，並非指與原狀完全相同。(三)必須更換之零件、配件概以新品為準，且不適用折舊比率分攤，如國內市場上無法購得時，本公司得以其他廠牌之零件、配件更換之。」。查訴外人陳毅於本件事故發生時係行駛於高速公路，當時車輛眾多、車速亦快，已如前述，是倘若貿然將系爭車輛驟停在高速公路車道上，顯然有遭後車追撞之高度可能性，故在此情狀下，實難期待陳毅於系爭車輛發生碰撞後，能立即將系爭車輛停放於車道上等待救援，藉以防免系爭零件之損害發生。此外，財團法人金融消費評議中心就類似於本件之個案所為評議曾認為「…然O女係夜間於高速公路上碰撞交通錐，在當時之路況下，O女實無從判斷碰撞交通錐是否導致水箱破裂，且於車輛尚能行駛之狀態下，貿然停放於高速公路路肩上仍具

有相當危險性，故在此情狀下，實難苛責O女於系爭車輛碰撞交通錐時，即可獲知系爭車輛水箱受損，並可採取必要措施防止損害擴大。故基於衡平原則及誠實信用原則，爰依金融消費者保護法第20條第1項所揭示之公平合理原則，認為相對人給付申請人OOO元，應屬合理。」（財團法人金融消費評議中心105年評字第001627號評議書參照），亦即金融消費評議中心亦認為在車輛尚能行駛之狀態下，貿然停放於高速公路路肩上仍具有相當危險性，故認定保險人應予理賠等情，益證原告之主張，並非無據。從而，系爭保險契約共同條款第12條第1項約定，並未區分是否可歸責於原告之情形而為不同法律效果之處理，就擴大之損失約定概由原告自行負責，顯然免除被告依約應負之理賠責任，對於原告有重大之不利益甚明，是上開系爭保險契約條款既有違反保險法第54條之1第1、4款規定而屬無效之情形，被告自應依系爭保險契約肆、第一產物汽車車體損失保險乙式第1條第1款、第7條及第8條約定，對原告負理賠責任。

四、末按「保險契約當事人之一方違背特約條款時，他方得解除契約；其危險發生後亦同。第64條第3項之規定，於前項情形準用之。」、「前項解除契約權，自保險人知有解除之原因後，經過一個月不行使而消滅；或契約訂立後經過二年，即有可以解除之原因，亦不得解除契約。」，保險法第68條、第64條第3項分別定有明文。又保險法第66條所稱之特約條款，為當事人於保險契約基本條款外，承認履行特種義務之條款，依同法第68條第1項規定，保險契約當事人之一方違背特約條款時，僅生「他方得解除契約」之法律效果。是保險契約以特約條款約定，被保險人未履行該條款之特種義務，保險人對保險事故之損害不負賠償責任者，倘有違同法第68條第1項效力之強制規定，且與保險契約約定危險事故之內容不一致，致被保險人有受不利益時，基於「保險契約為被保險人利益之完全契約」及同法第54條第1項規定，即應解為該「不負賠償責任」之法律效果為無效（最高法院96

年台上字第394號民事判決參照)。查系爭保險契約共同條款第12條第1項約定規範被保險人即原告應為防範損失擴大之必要行為，俾益保險人即被告控制危險及損失，乃當事人於保險契約基本條款外，承認履行特種義務之條款，即特約條款，且若將上開系爭保險契約第12條第1項約定解釋為「除外條款」，實非原告投保之目的，蓋如可因被保險人之疏失，而減輕或免除保險人之賠償責任，實有失保險之本旨。是本件被告將本質上課予原告特種義務之特約條款，包裝成「危險限制條款」即除外責任，藉以規避特約條款之行使限制，即學理上所謂之「隱藏性義務」，對於原告依系爭保險契約享有之權益產生不當限制，應予揭穿，並回歸保險法第68條規定之適用。且就該擴大損失概由被保險人自行負責之約定，依前開最高法院判決意旨，亦屬無效。從而，縱然原告有違背系爭保險契約第12條第1項約定之情形，惟僅生被告取得解除權之效力而已，並非可不負保險責任，是被告未於除斥期間內依法解除系爭保險契約，則其本於系爭保險契約肆、第一產物汽車車體損失保險乙式第1條第1款、第7條及第8條之約定，自應對原告就系爭零件之修復費用負理賠責任。

五、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。債務人遲延者，債權人得請求其賠償因遲延而生之損害。民法第229條第2項、第231條第1項定有明文。查系爭車輛於109年1月7日發生本件事故，原告向被告申請理賠，被告卻於109年3月24日致函向原告表示拒絕理賠修復系爭零件即引擎之損害，致原告迄今無法使用系爭車輛，受有不能使用系爭車輛之損害，被告當負遲延責任。衡諸系爭車輛之維修日數為5日【計算式：354工時+2工時+52工時+36工時=444工時，1工時為5分鐘，444工時為37小時，1日以8小時計，約為5日】（參卷第127頁

01)，則被保險汽車經過5日之維修期間，至遲於109年3月30
02 日應能恢復堪用狀態，惟原告因系爭車輛遲未修復以致於無
03 法使用。又系爭車輛不能使用之損害，應以租賃之月租金計
04 算，而原告向和運公司租賃系爭車輛之月租金為112,300元
05 ，是原告自得一併向被告請求保險金給付前系爭車輛無法使
06 用之損害即每月112,300元。

07 六、綜上，並聲明：

08 (一)被告應給付原告新臺幣162萬1902元，及自民國109年7月29
09 日起至清償日止，按年息百分之10計算之利息。

10 (二)被告應自民國109年3月30日起至清償前項保險金之日止，按
11 月給付原告新臺幣11萬2300元。

12 (三)訴訟費用由被告負擔。

13 (四)原告願供擔保，請准宣告假執行。

14 參、原告對被告答辯內容之陳述：

15 一、被告雖就系爭零件是否發生損害乙事仍為爭執，然觀之被告
16 所提109年3月24日(109)車理字第032401號函說明二之內
17 容「依據汽車保險共同條款第十二條第一項「被保險汽車發
18 生本保險契約承保範圍內之賠償責任或毀損滅失時，被保險
19 人應採取必要行為以減輕損失或避免損失之擴大。倘因被保
20 險人未採取前述之必要行為，而擴大之損失概由被保險人自
21 行負責。」由於被保險汽車修理費用評估項目中「代碼：
22 7900無附件的引擎，零件編號：00000000000。」，可知被
23 告並未否認系爭零件已發生損害乙事，僅係以系爭零件之損
24 害屬於系爭保險契約共同條款第12條第1項約定之擴大損失
25 為由拒絕理賠，其就系爭零件是否發生損害乙事仍為爭執，
26 自無足採。被告既未否認系爭零件已發生損害，且原告業依
27 系爭保險契約第13條第1項第3款「被保險人向本公司提出理
28 賠申請時，應檢具下列文件：…修車估價單及修妥後發票」
29 之約定檢具估價單向被告提出理賠申請，則被告再爭執估價
30 單得否逕行引用為證物，亦難憑採。

31 二、被告雖又辯稱原告第二次衝撞交通錐之行為則屬故意行為，

非系爭保險契約承保範圍等語。然本件事故係於109年1月7日下午9時33分24秒發生在國道一號公路內側車道之施工路段，鑒於當下系爭車輛仍得行駛，訴外人陳毅考量貿然將車輛停放於施工路段之危險性，且為避免與前方施工車輛發生碰撞意外等情，待右側車道行車淨空後，旋即於當日下午9時33分43秒將車輛切往外側車道行駛，因而不慎與交通錐再次發生碰撞，衡情實屬避免損害擴大之必要措施，被告辯稱原告故意使保險事故發生，應有所誤解。又被告雖引用高速公路及快速公路交通管制規則第15條第1項規定，主張原告應將系爭車輛駛入路肩停車待援等語。惟查，系爭車輛於當時仍得行駛，與上開「因機件故障或其他緊急情況無法繼續行駛」之情形不同，且本件事故發生時間為下午9時33分，訴外人陳毅旋即於下午9時36分即下南屯交流道待援可知，事故前後僅有短短3分鐘時間，則訴外人陳毅繼續行駛且未貿然於高速公路停放系爭車輛之行為，核屬一般理性之人於該情況均會採行之措施，客觀上具備合理性及必要性，應可評價為避免及減輕損害之必要行為。且依系爭保險契約肆、第一產物汽車車體損失保險乙式第4條第1項第9款約定「被保險汽車因下列事項所致之毀損滅失，本公司不負賠償之責：…九、「停放中」遭不明車輛或物體碰撞、刮損或其他不明原因所致之毀損滅失。」，倘被保險車輛停放中遭車輛碰撞所致之毀損滅失，被告既不負理賠之責，則訴外人陳毅如貿然於高速公路停放系爭車輛，既有發生碰撞而符合不保事項約定之可能，則在此情形下，更足以彰顯訴外人陳毅繼續行駛之舉，實屬合理且必要。從而，被告指摘訴外人陳毅未立即停靠路肩並請求道路救援等語，不免過於嚴苛，且與一般經驗法則及常情不符。

三、被告另辯稱用財團法人金融消費評議中心105年評字第000000號評議書不宜引為本案參考依據等語，惟該案與本件事故情形幾乎雷同，尤有甚者，該案駕駛人於發生碰撞交通錐事故後仍繼續行駛約20公里始下交流道，反觀訴外人陳毅由國

道一號公路王田交流道（北向189公里處）北上，並於南屯交流道（北向181公里處）下高速公路於路旁停車待援，倘扣除事故發生前之部分里程，事故發生後僅繼續行駛不到8公里，時間約3分鐘，益見本件損害程度遠低於原告援引之案例，於本案自得比附援引。

四、被告對於應給付原告有關係爭車輛外觀之保險理賠部分，並不爭執，此觀其辯稱「原告若需使用系爭車輛，可自行給付修復費用為系爭車輛維修後，向被告請求系爭引擎以外之系爭保險契約承保範圍理賠金」可知，果爾，倘本件事務確係訴外人陳毅故意所致，何以被告同意給付系爭引擎以外之系爭保險契約承保範圍理賠金，足見被告拒絕理賠系爭引擎之保險金，洵屬無據。

肆、被告答辯內容：

一、系爭車輛迄未就引擎拆解維修，就系爭零件是否發生損害，以及損害是否達到不堪使用之程度，應以真空錶檢測汽缸壓力之結果，由於長慶公司僅出具修理費用評估單據，而有關汽缸壓力檢測資料付之闕如，而被告前往勘車之理賠人員就外觀辨識與系爭保險契約承保範圍不符，則系爭零件是否損害達到必須更換抑或得以修復，且上開修理費用評估單據得否逕行引用為證物使用，尚有疑義。由於系爭零件並無系爭保險契約承保範圍內之損害態樣，故被告勘車人員並未認定系爭零件之損害，就系爭零件是否發生損害乙事，被告爭執之。

二、依系爭車輛行車紀錄器檔案顯示，訴外人陳毅駕駛系爭車輛，自國道一號公路王田交流道（北向189公里處）至南屯交流道（北向181公里處）期間，於王田交流道北上匝道路段，車輛時速為133公里，而匝道限速40公里，其已超速93公里；由加速車道準備匯入主線外側車道時，車輛時速為150公里，而主線限速110公里，其已超速40公里；第一次撞擊交通錐前，其係由外側車道驟然向左連續變換兩車道，違規進入交通管制中之內側車道行駛，車輛時速為117公里，而

01 施工路段限速60公里，其已超速57公里；第二次撞擊交通錐
02 前，其違規行駛管制中之內側車道，先超越5輛車再向右變
03 換車道，車輛時速為120公里，而施工路段限速60公里，其
04 已超速60公里；於行駛外側車道時加速至時速162公里，而
05 主線限速110公里，其已超速52公里；於開啟故障警示燈，
06 並違規行駛路肩時，車輛時速為127公里；繼續違規行駛路
07 肩，並超越7輛車時，車輛時速為139至150公里；於行駛匝
08 道並超越1輛車時，車輛時速為82公里，而匝道限速40公里
09 ，其已超速42公里（參卷第145至153頁）。由上開訴外人陳
10 毅之駕駛行為，顯可知悉其已然違反高速公路及快速公路交
11 通管規則第6條、第7條、第9條第1項第2款、第11條第1項第
12 1、3款、第15條之規定，以及違反道路交通管理處罰條例第
13 24條第1項第3款、第33條第1項第1、2、4、9、10款及第43
14 條第1項第1、2款等規定。且上開行車紀錄器檔案顯示王田
15 交流道至南屯交流道間夜間照明正常，而訴外人陳毅得以時
16 速133公里通過匝道並加速至時速150公里，再驟然向左連續
17 變換兩車道，精準穿越車流間隙，顯然駕駛技術精湛，並無
18 視線不佳之情形。系爭車輛第一次衝撞內側車道交通錐之原
19 因，係訴外人陳毅違規超速行駛、違規驟然連續變換兩車道
20 、違規未與前方大貨車保持安全行車距離致視線受阻，因而
21 閃避不及以致衝撞交通錐，造成系爭車輛車頭部位損害。系
22 爭車輛發生第一次衝撞後，因前保險桿損壞，喪失保護車頭
23 零件功能，而訴外人陳毅繼續違規行駛於管制中之內側車道
24 ，並加速超越中外車道車輛，再向右變換車道二度衝撞交通
25 錐，造成系爭車輛之車頭部位損害加劇及引擎機油洩漏。縱
26 然訴外人陳毅駕駛系爭車輛，第一次衝撞交通錐或可認為是
27 駕駛疏忽，然第二次衝撞交通錐之行為則屬故意行為，非系
28 爭保險契約承保範圍。

29 三、依長慶公司檢測系爭車輛之行車電腦資料顯示，早於訴外人
30 陳毅最後停車處4公里前，系爭車輛之儀表板即顯示警示訊
31 息「發動機油壓！小心地停車」示（參卷第93至95頁），並

有警示響鳴，訴外人陳毅隨即開啟故障警示燈，並變換車道至路肩，顯然對於系爭車輛於撞擊後發生故障，不宜繼續行駛乙事，並非不知情。而其駕駛系爭車輛，於第一次衝撞交通錐後，駛入交通管制中之內側車道，當時內側車道正處於無車輛通行之管制狀態（內側路肩含車道寬度有4.75公尺），且中外線車道因施工管制，車輛時速已降至60公里，此為訴外人陳毅第一次可停車檢視待援之時機，然其繼續加速行駛並二度衝撞交通錐，導致系爭車輛引擎機油洩漏，並觸發系爭車輛之車況檢測機制，除儀表板有顯示警視訊息外並有警示響鳴，其開啟故障警示燈號並駛入外側路肩（寬度3公尺），此為第二次可停車呼叫道路救援時機，然其均未為之，繼續超速並違規行駛路肩，一路逢車超車，導致引擎在機油壓力過低之情形下，持續高轉速運轉，無疑雪上加霜。按「汽車在行駛途中，因機件故障或其他緊急情況無法繼續行駛時，應滑離車道，在路肩上停車待援。」，高速公路及快速公路交通管制規則第15條第1項定有明文，而國道一號高速公路自王田交流道至南屯交流道間，路段內側及外側均設有路肩，每隔1公里設有緊急電話，而交通部高速公路局亦有委託車輛拖救服務承辦廠商，提供相應之救援服務機制，故訴外人陳毅本應於開啟故障警示燈號並駛入外側路肩時，立即停車並請求道路救援服務，惟其亦未為之，仍恣意保持超速之違法狀態，顯係故意，則原告主張訴外人陳毅於系爭車輛二次衝撞交通錐後，駛下交流道之行為，客觀上具備合理性及必要性，屬避免或減輕損害之必要行為等語，自非可採。

四、原告所引用財團法人金融消費評議中心105年評字第000000號評議書，係因「O女實無從判斷碰撞交通錐是否導致水箱破裂，且於車輛尚能行駛之狀態下，貿然停放於高速公路路肩上仍具有相當危險性」，與訴外人陳毅已獲悉車況不宜繼續行駛之情節不同，且該案例中，諸多關鍵金額、內容皆已遮蔽，難以綜觀全文，不宜引為本案參考依據。

01 五、原告就系爭零件即引擎部分改以維修之方式處理，並請求被
02 告給付維修費用1,621,902元，因該損害為訴外人陳毅所致
03 之擴大損失，原告之請求並無理由。又因系爭零件之損害與
04 系爭保險契約承保範圍不符，原告自不得依此向被告主張其
05 不能使用系爭車輛之損害，且原告若需使用系爭車輛，可自
06 行給付修復費用為系爭車輛維修後，向被告請求系爭引擎以
07 外之系爭保險契約承保範圍理賠金，故此，被告無需負擔給
08 付遲延之責。

09 伍、兩造不爭執事項：

10 一、原告向訴外人和運公司承租系爭車牌號碼000-0000號租賃小
11 客車，租賃期間自108年10月3日起至110年10月2日止，每月
12 租金為112,300元，和運公司就系爭車輛向被告投保系爭汽
13 車車體損失保險乙式，系爭車輛乃系爭保險契約之被保險車
14 輛，原告為系爭保險契約之附加被保險人。

15 二、原告所屬之業務使用人陳毅於109年1月7日下午9時許，駕駛
16 系爭車輛行經國道一號公路北向188.3公里之內側車道即施
17 工路段時，發生碰撞交通錐事故，致系爭車輛前方保險桿外
18 罩、前冷卻液散熱器、引擎機油散熱器、水箱總成及該車引
19 擎等多處毀損。

20 三、被告應給付原告因上開事故所生系爭車輛除引擎維修費用以
21 外之其他車輛維修費用。

22 陸、兩造爭執事項：

23 一、原告之業務使用人即訴外人陳毅駕駛系爭車輛二次衝撞交通
24 錐之行為，是否屬故意行為？其於衝撞交通錐後，加速駛下
25 交流道靠邊待援之行為，是否屬擴大損害之行為？

26 二、被告辯稱系爭引擎之維修費用非屬系爭保險契約之承保範圍
27 ，毋庸理賠系爭引擎之維修費用及原告無法使用系爭車輛之
28 損害，有無理由？

29 柒、本院之判斷：

30 一、原告之受僱人陳毅駕駛原告向訴外人和運公司所承租由被告
31 公司承保之系爭車輛在上開時地發生車禍，被告雖承認確與

01 訴外人和運公司訂有保險契約，該保險契約效力及於原告之
02 受雇人，所爭執者為(1)原告之業務使用人即訴外人陳毅駕駛
03 系爭車輛二次衝撞交通錐之行為，是否屬故意行為？其於衝
04 撞交通錐後，加速駛下交流道靠邊待援之行為，是否屬擴大
05 損害之行為？(2)被告辯稱系爭引擎之維修費用非屬系爭保險
06 契約之承保範圍，毋庸理賠系爭引擎之維修費用及原告無法
07 使用系爭車輛之損害，有無理由？現析論如下：

08 (1)、按系爭保險契約共同條款第12條第2項約定「本公司對於要
09 保人或被保險人，為避免或減輕損害之必要行為所生之費用
10 ，負償還之責。其償還數額與賠償金額，合計雖超過保險金
11 額，仍應償還；其被保險人無肇事責任者亦同，且無須扣除
12 負擔約定之自負額，亦不影響無賠款減費。」。次按「保險
13 法第33條第1項前段規定：「保險人對於要保人或被保險人
14 ，為避免或減輕損害之必要行為所生之費用，負償還之責。
15 」，乃要保人或被保險人出於避免或減輕損害之目的，且所
16 為須係避免或減輕損害之必要行為，其所生之費用保險人始
17 須負償還之責，是否必要，應就個案之具體情形，依社會通
18 念決之，依一般觀念，於當時情形通常會採行該項措施，或
19 採行該項措施有其一定之合理性時，即屬必要。」（臺灣高
20 等法院103年保險上更(一)字第5號民事判決參照）。查訴外
21 人陳毅於本件車禍事故發生時，係行駛於國道一號公路北向
22 188.3公里處之內側車道即施工路段，當時天色已黑，視線
23 不佳，系爭車輛行駛時亦無異樣，是原告倘於同向車輛眾多
24 、車速亦快之路況下，驟然將系爭車輛停放在高速公路車道
25 上待援，或由陳毅下車在高速公路車道上進行故障排除，依
26 常理以觀，此舉顯然極易致生後方車輛閃避不及，產生嚴重
27 之連環追撞事故，並使陳毅暴露於遭行駛車輛撞擊之危險。
28 復佐以前開判決意旨，本件事故發生地點距南屯交流道僅有
29 數公里遠，且陳毅繼續行駛期間亦僅有短短幾分鐘，是其短
30 暫繼續行駛且未驟然停放系爭車輛之行為，核屬一般理性之
31 人於該情況均會採行之措施，客觀上具備合理性及必要性，

01 應可評價為避免及減輕損害之必要行為。從而，訴外人陳毅
02 前揭行為既屬避免或減輕系爭車輛損失之必要行為，則該必
03 要行為所導致系爭零件毀損之修復費用，原告自得依系爭保
04 險契約共同條款第12條第2項約定，請求被告償還，雖被告
05 抗辯訴外人陳毅不無超速行駛等情，然查一般駕駛人單純之
06 超速致發生保險事故時，除非具有發生事故之故意，否則並
07 不當然為犯罪，更不屬除外責任事故，被告並無法證明本件
08 事故係訴外人陳毅超速且故意所致，其抗辯不足採信。

09 (2)、再按保險契約中有免除或減輕保險人依本法應負之義務，或
10 其他於要保人、受益人或被保險人有重大不利益，依訂約時
11 情形顯失公平者，該部分之約定無效，保險法第54條之1第1
12 、4款定有明文。而系爭保險契約肆、第一產物汽車車體損
13 失保險乙式第1條第1款、第7條及第8條分別約定「被保險汽
14 車在本保險契約有限期間內，因下列危險事故所致之毀損滅
15 失，本公司對被保險人負賠償之責：一、碰撞」、「被保險
16 汽車發生本保險承保範圍內之毀損滅失時，本公司以本保險
17 契約所載之保險金額為限依下列範圍對被保險人負賠償之責
18 ：一、救護費用：為維持損害之現狀或為防止損害之擴大所
19 需之保護、搶救、搶修之正當費用…三、修復費用：包括修
20 復工資、材料或裝配零件、配件及訂購零件、配件、材料等
21 所需之費用」、「被保險汽車發生承保範圍內之毀損滅失，
22 除依本保險條款第十二條約定選擇全損現金賠償方式者外，
23 本公司得依下列方式辦理理賠：一、修復賠償：(一)以修復至
24 毀損發生前與原狀相似之修復費用為限。但不包括加班費、
25 趕工費、加急運費、空運費、特別運費等。(二)前目所謂修復
26 至毀損發生前之狀況，係指合理可能範圍內與原狀相似，並
27 非指與原狀完全相同。(三)必須更換之零件、配件概以新品為
28 準，且不適用折舊比率分攤，如國內市場上無法購得時，本
29 公司得以其他廠牌之零件、配件更換之。」。查訴外人陳毅
30 於本件事故發生時係行駛於高速公路，當時車輛眾多、車速
31 亦快，已如前述，是倘若貿然將系爭車輛驟停在高速公路車

道上，顯然有遭後車追撞之高度可能性，故在此情狀下，實難期待陳毅於系爭車輛發生碰撞後，能立即將系爭車輛停放於車道上等待救援，藉以防免系爭零件之損害發生。且系爭保險契約共同條款第12條第1項約定，並未區分是否可歸責於原告之情形而為不同法律效果之處理。

(3)、未按「保險契約當事人之一方違背特約條款時，他方得解除契約；其危險發生後亦同。第64條第3項之規定，於前項情形準用之。」、「前項解除契約權，自保險人知有解除之原因後，經過一個月不行使而消滅；或契約訂立後經過二年，即有可以解除之原因，亦不得解除契約。」，保險法第68條、第64條第3項分別定有明文。又保險法第66條所稱之特約條款，為當事人於保險契約基本條款外，承認履行特種義務之條款，依同法第68條第1項規定，保險契約當事人之一方違背特約條款時，僅生「他方得解除契約」之法律效果。是保險契約以特約條款約定，被保險人未履行該條款之特種義務，保險人對保險事故之損害不負賠償責任者，倘有違同法第68條第1項效力之強制規定，且與保險契約約定危險事故之內容不一致，致被保險人有受不利益時，基於「保險契約為被保險人利益之完全契約」及同法第54條第1項規定，即應解為該「不負賠償責任」之法律效果為無效（最高法院96年台上字第394號民事判決參照）。查系爭保險契約共同條款第12條第1項約定規範被保險人即原告應為防範損失擴大之必要行為，俾益保險人即被告控制危險及損失，乃當事人於保險契約基本條款外，承認履行特種義務之條款，即特約條款，且若將上開系爭保險契約第12條第1項約定解釋為「除外條款」，實非原告投保之目的，蓋如可因被保險人之疏失，而減輕或免除保險人之賠償責任，實有失保險之本旨。是本件被告將本質上課予原告特種義務之特約條款，包裝成「危險限制條款」即除外責任，藉以規避特約條款之行使限制，即學理上所謂之「隱藏性義務」，對於原告依系爭保險契約享有之權益產生不當限制，應予揭穿，並回歸保險法第

68條規定之適用。且就該擴大損失概由被保險人自行負責之約定，依前開最高法院判決意旨，亦屬無效。從而，縱然原告有違背系爭保險契約第12條第1項約定之情形，惟僅生被告取得解除權之效力而已，並非可不負保險責任，是被告未於除斥期間內依法解除系爭保險契約，則其本於系爭保險契約肆、第一產物汽車車體損失保險乙式第1條第1款、第7條及第8條之約定，自應對原告就系爭零件之修復費用負理賠責任，且並無明文排除引擎修復之保險給付。是原告依據上開保險契約請求長慶公司就系爭零件即引擎之部分改以維修之方式估價，並加計系爭車輛外觀修復之部分，修復費用合計為1,621,902元（參卷第119至127頁），既屬被告承保之理賠義務，原告此部分所請為有理由。

二、另原告以系爭車輛於109年1月7日發生本件事故，原告向被告申請理賠，被告卻於109年3月24日致函向原告表示拒絕理賠修復系爭零件即引擎之損害，致原告迄今無法使用系爭車輛，受有不能使用系爭車輛之損害，被告當負遲延責任。衡諸系爭車輛之維修日數為5日【計算式：354工時＋2工時＋52工時＋36工時＝444工時，1工時為5分鐘，444工時為37小時，1日以8小時計，約為5日】（參卷第127頁），則被保險汽車經過5日之維修期間，至遲於109年3月30日應能恢復堪用狀態，惟原告因系爭車輛遲未修復以致於無法使用。又系爭車輛不能使用之損害，應以租賃之月租金計算，而原告向和運公司租賃系爭車輛之月租金為112,300元，是原告自得一併向被告請求保險金給付前系爭車輛無法使用之損害即每月112,300元，求為判決：被告應自民國109年3月30日起至清償前項保險金之日止，按月給付原告新臺幣11萬2300元，然依原告主張向訴外人和運公司承租下稱系爭車，租賃期間自108年10月3日起至110年10月2日止，每月租金為112,300元等語，果爾，租賃契約為雙務契約，按「因可歸責於債務人之事由，致給付不能者，債權人得請求賠償損害。」為民法第225條第1項所規定，此種租金之債轉為損害賠償之一體

01 性，無論租賃期間或租賃期滿之損害賠償，依通常情形訴外
02 人和運公司即可向原告求償，有被告提出之給付租金在卷可
03 稽，被告遲不給付相關之修理費用，致系爭車輛無法使用之
04 損失自應由被告賠付，是原告此項請求為有理由，應予准許
05 。

06 三、綜上，原告依上開保險契約，求為判決：(一)被告應給付原告
07 新臺幣162萬1902元，及自民國109年7月29日（訴之追加繕
08 本送達翌日）起至清償日止，按年息百分之10計算之利息。
09 (二)被告應自民國109年3月30日起至清償前項保險金之日止，
10 按月給付原告新臺幣11萬2300元，為有理由，應予准許。

11 四、原告陳明願供擔保聲請宣告假執行，原告勝訴部分爰酌定相
12 當金額宣告之。

13 五、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

14 中 華 民 國 109 年 10 月 16 日
15 民事第一庭 法 官 李言孫

16 以上正本係照原本作成。

17 如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。如
18 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

19 中 華 民 國 109 年 10 月 16 日
20 書記官 馬竹君