臺灣彰化地方法院民事判決

109年度訴字第312號

原　　告　群宏交通企業有限公司
法定代理人　高暐竣
訴訟代理人　楊錫楨律師
複代理人　　呂家瑤律師
被　　告　保證責任雲林縣十八甲果菜生產合作社
法定代理人　李星樺
被　　告　陳明偉

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國110 年1 月12日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

一、被告應連帶給付原告新臺幣40萬265 元，及自民國109 年2 月18日起至清償日止，按週年利率百分之5 計算之利息。
二、原告其餘之訴駁回。
三、訴訟費用由被告連帶負擔百分之61，餘由原告負擔。
四、本判決第一項得假執行，但被告如以新臺幣40萬265 元為原告預供擔保，得免為假執行。
五、原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

壹、程序方面

按本於道路交通事故有所請求而涉訟者，不問其標的金額或價額一律適用簡易程序，且修正前已繫屬之該類事件未經終局裁判者，適用修正後之規定，民國110 年1 月22日修正施行之民事訴訟法第427 條第2 項第11款、110 年1 月22日修正施行之民事訴訟法施行法第4 條之1 第1 款分別定有明文。本件既屬因道路交通事故所涉之紛爭，且於110 年1 月22日前已繫屬本院而尚未經判決，則揆諸前揭說明，本院自應將本件原屬通常訴訟之事件，改依簡易程序裁判。

貳、實體方面

一、原告主張：

（一）原告僱用康順益擔任司機，負責駕駛原告所有之營業半聯

結車運送貨物，而被告陳明偉則受僱於被告保證責任雲林縣十八甲果菜生產合作社（下稱合作社）擔任司機，負責載送蔬果貨物。

（二）被告合作社之受僱人即被告陳明偉於107年4月1日晚上10時35分許，駕駛車牌號碼000-0000號自用大貨車（下稱甲車）沿國道一號高速公路之外側車道由南往北方向行駛，於行經彰化縣○○鄉○道○號高速公路北向218.3公里時，本應注意汽車駕駛人應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，且汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，而依當時情形，並無不能注意之情事，竟疏未保持安全距離及注意車前狀況，貿然往前行駛，適同向前方有藍榮棋駕駛車牌號碼0000-00號自用小客車（下稱乙車）行駛於外側車道，因藍榮棋見前方由康順益所駕駛屬原告所有之車牌號碼000-00號營業貨運曳引車（附掛車牌號碼00-00號營業半拖車；下稱系爭聯結車）由槽化線經外側路肩變換至外側車道，遂減速行駛，而在藍榮棋後方之被告陳明偉在未保持安全距離及注意車前狀況下，駕駛甲車自後追撞藍榮棋所駕駛之乙車車尾，乙車並因此再往前推撞康順益所駕駛之系爭聯結車，另中線車道由蕭勝銘所駕駛之車牌號碼0000-00號自用小客車（下稱丙車）為閃避左偏之甲車，遂往內側車道偏移，致擦撞到在內側車道由洪誌揚所駕駛之車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱丁車；此交通事故下稱系爭事故），且系爭聯結車之前車頭亦因系爭事故受損，須至維修廠維修，而有42日無法營運載貨。因此，原告茲依民法第184條第1項前段、第188條第1項前段、第191條之2前段、第196條之規定，請求被告合作社、陳明偉連帶賠償系爭聯結車之維修費用新臺幣（下同）53萬4,158元、營業損害11萬6,802元，合計65萬960元。

（三）並聲明：被告合作社、陳明偉應連帶給付原告65萬960元，及自109年2月18日起至清償日止，按週年利率百分之

5 計算之利息；願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告合作社、陳明偉抗辯：

（一）依英屬維京群島商永德福汽車股份有限公司臺灣分公司（下稱永德福公司）收費明細表所示，永德福公司工作項目為「車廂內裝拆裝（全）」，並非原告所稱之檢驗費用，且何源樹汽車有限公司（下稱何源樹公司）估價單中已包括「室內內裝全拆」、「配件拆換」等車廂內裝拆裝維修費用，故原告已重複請求系爭聯結車於永德福公司檢測之工資費用5萬2,088元。

（二）系爭聯結車之維修零件均屬新品，應扣除耗用年限累積折舊；另何源樹公司估價單上載有「車輛殘值待經辦（維修上限金額確認）」，可知系爭聯結車維修後拆卸之殘料仍有處分價值，亦應扣除。

（三）原告並未說明系爭聯結車送修，原告預期之運費收入即受妨害而未能取得，因系爭聯結車原預期之貨運業務仍可由其他曳引車執行，原告並無因此喪失可取得之營業利潤，自無所失利益可言，且原告請求營業損害之設算方法有諸多疑義，實屬無據。

（四）依所得稅法施行細則第81條之規定、最高法院94年度台上字第915號判決，同業利潤標準是於納稅義務人未能提示帳冊、憑證時，以設算方式核定課稅所得金額，具有懲罰性質，並未能真實表達企業之利潤；而原告既得提出營業人銷售額與稅額申報書以示申報營業稅之銷售額，則原告自亦能提出申報營利事業所得稅之年度損益及稅額計算表，以確認原告之純益率，故原告實不應棄真實財務資訊而刻意去適用同業利潤標準。

（五）原告所據以計算營業損害之自有營業貨運曳引車營業額，並非確有憑證之銷貨收入金額，且原告引用同業利潤標準計算，卻未遵循稅務上使用同業利潤標準之計算方法而自行創設不符常規之計算公式，並非可取。

（六）若非原告所僱用之康順益違反道路交通標誌標線號誌設置

規則第171 條、道路交通管理處罰條例第7 條之2 之規定，跨越槽化線進入外側車道，則被告陳明偉撞擊乙車之損害當不至於擴大到康順益所駕駛之系爭聯結車亦受撞擊，故康順益之違規行為與系爭事故損害之擴大與有過失，原告應依民法第217 條之規定承擔康順益之過失。

（七）並聲明：原告之訴及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、得心證之理由：

（一）原告主張之被告合作社受僱人即被告陳明偉於107 年4 月1 日晚上10時35分許，駕駛甲車沿國道一號高速公路之外側車道由南往北方向行駛，於行經彰化縣○○鄉○道○號高速公路北向218.3 公里時，本應注意汽車駕駛人應注意車前狀況，隨時採取必要之安全措施，且汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，而依當時情形，並無不能注意之情事，竟疏未保持安全距離及注意車前狀況，貿然往前行駛，適同向前方有藍榮棋駕駛乙車行駛於外側車道，因藍榮棋見前方由康順益所駕駛屬原告所有之系爭聯結車由槽化線經外側路肩變換至外側車道，遂減速行駛，而在藍榮棋後方之被告陳明偉在未保持安全距離及注意車前狀況下，駕駛甲車自後追撞藍榮棋所駕駛之乙車車尾，乙車並因此再往前推撞康順益所駕駛之系爭聯結車，另中線車道由蕭勝銘所駕駛之丙車為閃避左偏之甲車，遂往內側車道偏移，致擦撞到在內側車道由洪誌揚所駕駛之丁車，且系爭聯結車之前車頭因系爭事故受損之事實，業經被告陳明偉、證人藍榮棋、康順益、蕭勝銘、洪誌揚於警詢或偵訊時陳述明確（見107 相255 卷第4 至17、71至77頁；107 偵4464卷第4 至6 、17至26頁），並有道路交通事故現場圖、道路交通事故調查報告表、甲、乙、丁車之行車紀錄器錄影畫面翻拍照片、蒐證照片、車輛詳細資料報表、交通部公路總局臺中區監理所彰化縣區車輛行車事故鑑定會鑑定意見書

、交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會覆議意見書、本院107 年度交簡字第2270號刑事判決在卷可稽（見107相255 卷第20至51、66至69頁；本院卷第35至42、55至61、191 至196 頁），且為到庭之被告合作社、陳明偉所不爭執，則依民事訴訟法第280 條第1 項前段之規定，應視同自認，故堪認原告所主張之上開事實為真正。

（二）按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；又汽車在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害；另受僱人因執行職務，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184條第1 項前段、第188 條第1 項前段、第191 條之2 前段分別定有明文。被告合作社之受僱人即被告陳明偉於上開時、地，執行職務駕駛甲車時，疏未注意車前狀況及與前車保持安全距離，因而不慎從後撞及藍榮棋所駕駛之乙車，導致乙車再從後追撞原告所有之系爭聯結車，造成系爭聯結車受損，業如前述，則原告依上開規定，主張被告合作社、陳明偉應連帶負過失侵權行為損害賠償責任，洵堪採信。

（三）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，第1 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；又損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限，而依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益；另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213 條第1 項、第3 項、第216 條第1 項、第2 項、第196 條分別定有明文。而依民法第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）（最高法院77年度第9 次民事庭會議決議（一）參照）。經查：

1、系爭聯結車之維修費用：

（1）原告主張其為修復系爭聯結車，遂以26萬5,000元向歐洲車企業有限公司（下稱歐洲車公司）購置中古車廂及車廂架，並再耗費運費3,000元，委由歐洲車公司將該等車廂及車廂架運送至何源樹公司維修一節（見本院卷第15頁），業經其提出歐洲車公司107年4月13日出貨單、107年7月2日統一發票為證（見本院卷第45頁），應屬真實，且依前揭出貨單上所載：「貨品不合，請於一個月內退貨，交換（舊品）於一星期內完成交換…」（見本院卷第45頁），原告倘欲向歐洲車公司交換該等車廂及車廂架，既僅得更換舊品，可見原告向歐洲車公司所購得之該等車廂及車廂架原即屬中古物，故本院認無再扣除該等車廂及車廂架折舊之必要。因此，原告請求被告合作社、陳明偉連帶賠償該等車廂及車廂架費用與運送所必須之運費合計26萬8,000元，核屬有據。

（2）系爭聯結車於何源樹公司修復之維修費用：

原告主張系爭聯結車因系爭事故受損所生之於何源樹公司修復之維修費用為零件費用13萬4,070元、工資費用8萬元一節（見本院卷第15頁），業經其提出何源樹公司估價單及統一發票為證（見本院卷第47至53頁），應屬真實，而系爭聯結車之修復既是以新零件更換受損之舊零件，則揆諸前揭說明，原告以維修費用作為損害賠償之依據時，自應將零件之折舊部分予以扣除，始屬合理。

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，運輸業用貨車之耐用年數為4年，且採用定率遞減法者，其最後1年之折舊額，加歷年折舊累計額，其總和不得超過該資產成本原額之10分之9。經查，系爭聯結車是於100年5月出廠，有行車執照在卷可憑（見本院卷第27頁），迄至系爭事故發生時即107年4月1日，顯已逾4年之耐用年數，則依前開說明，系爭聯結車最後1年之折舊額，加歷年折舊累積額，總和不得超過原額之10分之9

，故系爭聯結車折舊後之殘值應以10分之1 為準。而依前所述，系爭聯結車之零件費用為13萬4,070 元，經扣除折舊後所餘之殘值應為1 萬3,407 元（即：13萬4,070 元x 1/ 10 ＝1 萬3,407 元），再加計不扣除折舊之工資費用8 萬元後，原告所得請求之於何源樹公司修復之維修費用應僅為9 萬3,407 元（即：1 萬3,407 元＋8 萬元＝9 萬3,407 元）；逾此部分之請求，尚屬無據。

被告合作社、陳明偉雖辯稱：何源樹公司估價單上載有「車輛殘值待經辦（維修上限金額確認）」詞句，可知系爭聯結車維修後拆卸之殘料仍有處分價值，應扣除等語（見本院卷第247 、257 、258 頁），惟由何源樹公司估價單上所載前揭詞句之書寫位置及前後內容觀之（見本院卷第53頁），前揭詞句應是被告合作社所投保之兆豐產物保險股份有限公司（下稱兆豐產物公司）人員所書寫，而非何源樹公司，則前揭詞句之意義應僅是兆豐產物公司用以決定是否理賠、理賠計算方式及理賠上限金額而已，並不具拆卸殘料仍具價值之意思；況且，被告合作社、陳明偉僅空言陳述，並未具體指明由系爭聯結車所拆卸之材料應自系爭聯結車之維修費用扣除之詳細計算方式及金額，故被告合作社、陳明偉上開所辯，自不足採。

（3）系爭聯結車於永德福公司檢測之工資費用：

原告雖主張：因系爭聯結車是作營業使用，故其於何源樹公司維修後，即將系爭聯結車送交原廠永德福公司檢驗確認無安全之疑慮，並因此支出工資費用5 萬2,088 元等語（見本院卷第15頁），並提出永德福公司收費明細表及電子發票證明聯為證（見本院卷第63、65頁），然依該等明細表及證明聯所載：「報修檢測：次分類代碼為儀錶總成、損壞位置為外部、損壞狀況為故障」、「工作項目：車廂內裝拆裝（全）、日間維修」、「工單備註：車頭內裝拆裝（全）〈該車輛車主更換車頭，要兩顆車頭，內部線組全對換〉、空調系統拆裝〈未灌冷媒〉、煞車總泵、油

門踏板、方向盤總成拆裝、方向盤線排故障〈車主表示拆另一顆車頭的來用〉、…完修後，測試正常，無亮故障燈，車主請司機開至源樹鈑金」、「維修工資：52,088」（見本院卷第63、65頁），可見永德福公司並非僅單純就於何源樹公司修復之系爭聯結車進行原廠檢測、認證而已，而是亦就系爭聯結車進行受損車廂內部拆裝、維修；又因原告已陳稱：系爭聯結車於何源樹公司即已維修完成等語（見本院卷第15頁），且前揭於永德福公司之維修工資費用工項，核與何源樹公司估價單之工資費用工項所載：「駕駛台吊裝、室內內裝全拆、配件拆換、儀表板拆裝…煞車系統拆裝、前檔拆裝、儀表板骨架校正」相互重疊（見本院卷第53頁），故原告自不得再就已經本院准許之系爭聯結車於何源樹公司修復之工資費用8 萬元外，又再行請求被告合作社、陳明偉賠償系爭聯結車於永德福公司維修之重複工資費用5 萬2,088 元，原告上開主張，不足採信。

（4）綜上，原告可得向被告合作社、陳明偉請求賠償之系爭聯結車維修費用合計為36萬1,407 元（即：26萬8,000 元＋9 萬3,407 元＝36萬1,407 元）。

2、系爭聯結車之營業損害：

（1）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，民事訴訟法第222 條第2 項定有明文。又關於損害賠償之數額，固應視其實際所受損害之程度以定其標準。惟倘在損害已經被證明，而損害額有不能證明或證明顯有重大困難之情形，為避免被害人因訴訟上舉證困難而使其實體法上損害賠償權利難以實現，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額，以兼顧當事人實體權利與程序利益之保護，此觀民事訴訟法第222 條第2 項之規定及其立法理由自明（最高法院101 年度台上字第1452號判決意旨參照）。

（2）依歐洲車公司107 年4 月13日出貨單及107 年7 月2 日統

一發票、何源樹公司估價單及統一發票所示（見本院卷第45、47至53頁），系爭聯結車於客觀上確有因進廠維修數日而無法使用，則原告於維修期間自無法利用系爭聯結車載運貨物賺取報酬而受有損害；又原告主張：系爭聯結車因系爭事故受損而致須於107年4月1日起至107年5月16日止進行維修，導致其共有42日無法以系爭聯結車營業，故其以42日作為計算營業損害之基準等語（見本院卷第19頁），已為被告合作社、陳明偉所不爭執（見本院卷第247至253、258頁），而107年4月1日起至107年5月16日止為共計46日，故原告既僅請求42日之營業損害，則本院自應以兩造所不爭執之42日作為計算營業損害之基礎。至原告雖主張：42日是工作天等語（見本院卷第19頁），但由其所述：107年4月1日至107年4月30日之工作天有20日，107年5月1日至107年5月「16日」之工作天有「22日」，故工作天合計42日等語觀之（見本院卷第19頁），原告所計算之107年5月1日至107年5月16日之工作天日數顯然有誤，因此，本院探求原告之真意及審酌貨運公司於假日仍在高速公路上載運貨物行駛者所在多有之情後，認原告請求之目的應即是為請求107年4月1日起至107年5月16日止中合計42日不能以系爭聯結車營業之損害，故尚難僅因原告記載「42個工作天」，即遽認應以107年4月1日起至107年5月16日止扣除假日之工作天作為計算營業損害之基準。

（3）將原告所提出之107年1至2月、107年3至4月營業人使用三聯式統一發票明細表所載銷售額「7,018,123」、「6,099,749」與107年1至2月、107年3至4月營業人銷售額與稅額申報書所載銷售額「11,759,476」、「13,315,058」相互對照（見本院卷第67至73、239、241頁），前者之銷售額顯然小於後者之銷售額，故原告主張：其接受營業貨運曳引車靠行，亦有自有之營業貨運曳引車，二者之營業額是分別計算，而前揭明細表即是其自有營

業貨運曳引車之營業額等語（見本院卷第17頁），應屬可信，可見原告所屬之自有營業貨運曳引車於107 年1 至2 月之營業收入為701 萬8,123 元。又依原告所提出之汽車運輸業接受自備車輛靠行自行營業者委託服務契約書、契約書、營業車輛管理明細資料所示（見本院卷第75至127頁），經扣除靠行於原告之營業貨運曳引車後，原告所有包含系爭聯結車在內之自有營業貨運曳引車應有9 部，因此，原告之每部自有營業貨運曳引車於107 年1 至2 月之每日營業收入應為1 萬3,217 元（即：701 萬8,123 元÷9 部÷（ 31日＋28日）＝1 萬3,217 元，小數點以下四捨五入），足認系爭聯結車因系爭事故受損而須進廠維修，無法營運載貨所失之每日營業收入應為1 萬3,217 元。

（4）按稽徵機關得視當地納稅義務人之多寡採分業抽樣調查方法，核定各該業所得額之標準；各業納稅義務人所得額標準之核定，應徵詢各該業同業公會之意見，所得稅法第80條第2 項、第4 項定有明文。而財政部每年就營利事業各種同業核定利潤標準，俾便作為課徵所得稅之依據，既是依據各業抽樣調查並徵詢各該業同業公會之意見而為核定，則自已涵蓋同業客觀事實，社會經濟情況在內，一般而言，應可認為接近各該業實際之獲利狀況，當可作為各該業之營業淨利計算標準。經查，原告是汽車貨運業一節，有公司基本資料在卷可佐（見本院卷第23頁），而依107 年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準所載（見本院卷第135 頁），「汽車貨運業」中「其他汽車貨運」之營業淨利率為百分之7 ，可見原告於42日無法以系爭聯結車營運載貨所失之營業淨利損害應為3 萬8,858 元（即：1 萬3,217 元x 7%x 42日＝3 萬8,858 元，小數點以下四捨五入），故原告請求被告合作社、陳明偉連帶賠償系爭聯結車之營業損害3 萬8,858 元，應予准許；逾此部分之請求，尚屬無據。

（5）原告雖主張：應以107 年1 至2 月、107 年3 至4 月營業

人使用三聯式統一發票明細表所載銷售額701 萬8,123 元、609 萬9,749 元、107 年1 至4 月之工作天81日、107 年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準「陸路貨運承攬業」之營業淨利率百分之15作為計算營業損害之基礎等語（見本院卷第19頁），然而：

系爭事故發生於000 年0 月0 日，倘併將107 年3 至4 月營業收入609 萬9,749 元計入，顯未將系爭聯結車於系爭事故後之營業收入併入計算，對於原告容有不公，而107 年3 至4 月營業收入復無法獨立區隔出107 年3 月營業收入，故本院認以系爭事故發生前之107 年1 至2 月營業收入作為計算基礎即可。

原告為私人企業，並非一定依行政機關辦公日曆表之工作天營運，亦可能於假日營業，此由107 年4 月1 日系爭事故發生日就是星期日一節觀之，即見明顯，且貨運公司於假日仍在高速公路上載運貨物行駛者亦所在多有，因此，原告既未提出載有具體日期之統一發票供本院判斷原告於107 年1 至2 月之實際工作日數，則本院自僅得依民事訴訟法第222 條第2 項之規定，以107 年1 至2 月之日數59日作為計算基準。

依公司基本資料所載（見本院卷第23頁），原告為「汽車貨運業」，而非「貨運承攬業」，故原告以107 年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準「貨運承攬業」中「陸路貨運承攬業」之營業淨利率百分之15為據，自非可採。

（6）被告合作社、陳明偉固辯稱：系爭聯結車原預期之貨運業務仍可由其他曳引車執行，原告並無因此喪失可取得之營業利潤；又原告應提出申報營利事業所得稅之年度損益及稅額計算表，以確認原告之純益率，而不應逕適用同業利潤標準等語（見本院卷第249 至253 、258 頁），惟查：

依前所述，系爭聯結車於客觀上確有進廠維修數日而無法使用，則原告於維修期間自無法利用系爭聯結車載運貨物賺取報酬而受有損害；至系爭聯結車原預期之載運業務於

維修期間是否確有由其他曳引車履行而使原告仍得獲取營業利潤一節，被告合作社、陳明偉僅空言抗辯，並未舉證以實其說，且其他曳引車亦誠可能均已安排原訂載運業務而無法另行抽取時間執行系爭聯結車之載運事務，故被告合作社、陳明偉上開所辯：原告無喪失系爭聯結車之營業淨利等語，難以採信。

縱以原告申報營利事業所得稅之年度損益及稅額計算表為據，因該計算表內仍會有靠行之營業貨運曳引車的營業收入、營業成本、營業費用等資料（見本院卷第75頁），且該等資料亦無法從該計算表中與原告之自有營業貨運曳引車的營業收入、營業成本、營業費用等資料相區隔，故以該計算表之淨利率計算，實並未較以營利事業各業所得額暨同業利潤標準計算為精確；又該同業利潤標準可謂依統計及經驗所定之標準，除為對營利事業課稅之基準外，按通常之情形，應可認為接近該行業實際之獲利狀況，故本院認以該同業利潤標準作為計算系爭聯結車之營業損害基準，應屬適當，被告合作社、陳明偉上開所辯：應以該計算表之純益率為準，不應適用該同業利潤標準等語，同難採信。

（四）原告之使用人康順益就系爭事故是否與有過失？

1、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，前項之規定，於被害人之使用人與有過失者，準用之，民法第217 條第1 項、第3 項定有明文。又所謂被害人與有過失，須被害人之行為助成損害之發生或擴大，就結果之發生為共同原因之一，行為與結果有相當因果關係，始足當之。倘被害人之行為與結果之發生並無相當因果關係，尚不能僅以其有過失，即認有過失相抵原則之適用（最高法院104 年度台上字第1254號判決意旨參照）。而所謂相當因果關係乃由「條件關係」及「相當性」所構成，必先肯定「條件關係」後，再判斷該條件之「相當性」，始得謂有相當因果關係。又條件關係，是

指「無此行為，必不生此種損害」，而「相當性」之審認，必以行為人之行為所造成之客觀存在事實，為觀察之基礎，並就此客觀存在事實，依吾人智識經驗判斷，通常均有發生同樣損害結果之可能者，始足稱之；若行為與損害之發生間，僅止於「條件關係」或「事實上因果關係」，而不具「相當性」者，仍難謂該行為有「責任成立之相當因果關係」，或為所生損害之共同原因（最高法院101 年度台上字第443 號判決意旨參照）。

2、被告合作社、陳明偉雖辯稱：原告所僱用之康順益駕駛系爭聯結車違規跨越槽化線，造成系爭事故之發生，故原告應承擔康順益之與有過失等語（見本院卷第243 、245 、258 頁），然系爭事故經交通部公路總局臺中區監理所彰化縣區車輛行車事故鑑定會及交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會鑑定後，均認康順益駕駛系爭聯結車，無肇事因素（超載及跨越槽化線行駛均違反規定），有該鑑定會之鑑定意見書及該覆議會之覆議意見書附卷可證（見本院卷第35至38、191 至196 頁），則原告之使用人康順益就系爭事故之發生是否確具過失，誠有疑問；再者，依乙車行車紀錄器錄影畫面翻拍照片所示（見107 相255 卷第33至35頁），於19分57秒時，系爭聯結車已由槽化線完全駛入外側車道，而斯時乙車與系爭聯結車仍保持相當距離，於19分58秒至20分0 秒時，系爭聯結車正在外側車道往前行駛，而斯時乙車已開始減速行駛，並與系爭聯結車繼續保持相當距離，於20分1 秒時，乙車遭甲車從後撞擊，可見系爭聯結車固有違規跨越槽化線之行為，然系爭聯結車自19分57秒至20分1 秒時，已有4 秒期間完全且正常地行駛在外側車道上，且此4 秒期間，系爭聯結車仍與後方乙車保持安全距離，而未發生任何碰撞，足見系爭聯結車違規跨越槽化線之行為，並非均可能發生交通事故，故自難認系爭聯結車違規跨越槽化線之行為與系爭事故之發生間具相當因果關係中之「相當性」，因此，被告合作社、

陳明偉辯稱：原告之使用人康順益對系爭事故之發生與有過失，應依民法第217 條第1 項之規定，減輕其等賠償金額等語，並非可採。

（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，與催告有同一之效力；又遲延之債務，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；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5 ，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。被告合作社、陳明偉既對原告負侵權行為損害賠償責任而迄未履行，則原告依上開規定，請求被告合作社、陳明偉給付自起訴狀繕本最後送達之翌日即109 年2 月18日（見本院卷第155 、233 頁）起至清償日止，按週年利率百分之5 計算之法定遲延利息，自應予以准許。

四、綜上所述，原告依民法第184 條第1 項前段、第191 條之2 前段、第188 條第1 項前段之規定，請求被告合作社、陳明偉連帶給付40萬265 元（即：系爭聯結車之維修費用36萬1,407 元＋系爭聯結車之營業損害3 萬8,858 元＝40萬265 元），及自109 年2 月18日起至清償日止，按週年利率百分之5 計算之利息，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，則無理由，應予駁回。

五、關於假執行之說明：原告勝訴部分，所命給付金額未逾50萬元，爰依民事訴訟法第389 條第1 項第5 款之規定，依職權宣告假執行；被告合作社、陳明偉就原告勝訴部分陳明願供擔保，聲請宣告免為假執行，合於法律規定，爰酌定相當擔保金額宣告之。又原告就其勝訴部分雖陳明願供擔保請准宣告假執行，然此僅是促使本院職權之發動，故毋庸為准駁之諭知。至原告就其敗訴部分陳明願供擔保聲請宣告假執行，已因訴之駁回而失所依據，應併予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，核與判

決結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條、第85條第2項。

中　　華　　民　　國　　110　　年　　2　　月　　26　　日

民事第四庭　　法　官　許嘉仁

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀（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　　2　　月　　26　　日

書記官　曾靖雯