臺灣新北地方法院民事判決

108年度訴字第875號

原　　告　劉俊宏
訴訟代理人　盧穩竹律師
被　　告　大有巴士股份有限公司
法定代理人　游孟輝
被　　告　汪興傑
共　　同
訴訟代理人　宋銘樹律師
　　朱敬文律師

上列當事人間侵權行為損害賠償事件，本院於民國108年8月2日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

被告應連帶給付原告新台幣伍拾壹萬柒仟元，及被告大有巴士股份有限公司自民國一０八年三月六日、被告汪興傑自一０八年三月十八日起，均至清償日止，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三十五，餘由原告負擔。

本判決第一項於原告以新台幣壹拾捌萬元供擔保後，得假執行。但被告得以新台幣伍拾壹萬柒仟元預供擔保而免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、原告起訴主張：㈠原告前將所有車號000-0000車輛（下稱原告車輛）借予訴外人林炳坤使用，林炳坤於民國107年12月3日14時00分，駕駛原告車輛於國道3號公路南向53.3公里出口專用車道，當時因前方塞車，故林炳坤所駕原告車輛遂同前車般，係於停止狀態等待前進。詎料，被告汪興傑駕駛被告大有巴士股份有限公司（下稱大有巴士，與汪興傑合稱為被告）之車號000-00營業大客車（下稱被告大客車）竟於未保持行車安全距離之情形下，自後撞擊原告車輛後方第2輛之車號0000-00車輛（下稱B車），B車再向前撞擊原告車輛後方第1輛之車號000-0000車輛（下稱C車），C車再向前撞

擊原告車輛，原告車輛再向前撞擊前方第1輛車號000-0000車輛（下稱E車），E車再向前撞擊原告車輛前方第2輛之車號000-0000車輛（下稱F車），導致共有6輛車之連環車禍（下稱系爭車禍），並導致原告車輛車體受損。㈡經系爭車禍後，因本案唯一可能之肇事原因係為汪興傑所駕駛之被告大客車由後方追撞前車，始導致連環車禍，故警方遂出具道路交通事故初步分析研判表，內容記載汪興傑有「未保持行車安全距離」之過失，至於前方5輛車（包含原告車輛）之駕駛人則均無過失，故自可認汪興傑之駕駛行為，顯有過失甚明。㈢汪興傑於案發時係為執行職務，故其僱用人即大有巴士應連帶負損害賠償責任，蓋系爭車禍發生時係約下午14時00分，汪興傑當時正駕駛大有巴士之營業大客車，進行乘客運送之業務行為，則汪興傑因執行職務而不法侵害原告之權利，依民法第188條第1項前段規定，自應由大有巴士與汪興傑連帶負損害賠償責任。㈣原告於本案共受有新台幣（下同）146萬2,650元之損害，詳細說明如下：①修車費用為126萬2,650元：原告車輛受撞後嚴重受損，已無法進行駕駛，原告遂將車輛送保養廠，並經保養廠開立維修估價單予原告，依其上記載可知，修理費用為126萬2,650元，而原告若要將車輛修復至得以駕駛之狀態，則勢必得進行維修，則該部分之修理費用，自為原告之損害，原告自得向被告求償（嗣原告將受損後之車輛進行維修，於修理完成後共支出112萬元之修車費用）。②價值減損20萬元（嗣改稱27萬元）：系爭車禍發生後，原告車輛已成為俗稱之「事故車」，縱使得以修理至完好如初者（假設語氣），車輛之市場價格仍會大幅滑落而貶值，尤其原告車輛係為BMW高級房車，更係如此，為此，原告自得依上開規定向被告兩人予以求償系爭車輛縱或修好後，其所減損之價值，至於減損之價值，原告起訴先以20萬元為估計之，並以之為求償之金額。又依新北市汽車商業同業公會於108年6月13日回函之說明一、（五）2、「該車輛於107年12月未發生事故前正常車況市場行情價格

約為玖拾萬元正，發生事故修護後車價折損30%為貳拾柒萬元正，市場行情價格約為陸拾參萬元正」，可知原告車輛受有27萬元之價值減損，原告自得請求該損害。爰依侵權行為損害賠償之法律關係，訴請被告連帶賠償146萬2,650元等情。並為訴之聲明：㈠被告應連帶給付原告146萬2,650元及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；㈡原告願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：㈠原告所提出之道路交通事故初步分析研判表，不能當然證明汪興傑對本件事故具有過失。蓋侵權行為之認定，必以行為人之行為出於故意或過失所致始有成立之可能。而汪興傑對於系爭車禍之發生是否具有過失，原告僅依警方出具之道路交通事故初步分析研判表，遽認為汪興傑確有過失。然查，道路交通事故初步分析研判表係警方依「道路交通事故處理辦法」第10條規定，對道路交通事故現場所為勘查、蒐證、詢問關係人等調查，對於肇事發生可能之原因及行車路權相對之關係，表達警察機關之意見。針對事故之肇事原因、責任歸屬，自不能僅以警察機關之意見，即作為最終判定之依據，原告之舉證有所不足。㈡大有巴士僱用汪興傑擔任公車駕駛前，已要求伊提出職業大客車駕駛執照、體檢報告、警察刑事紀錄，確定伊身體狀況及駕駛技能確實符合擔任公車駕駛之條件，且伊先前亦無違規肇事致人死傷之紀錄，是大有巴士就汪興傑之選任已盡相當之注意。此外，大有巴士於汪興傑任職期間，多次宣導公車駕駛應遵守「絕不超速」、「路口轉彎減速至10公里以下，重點路口停車再開」、「行經路口減速慢行」、「不闖紅燈、不搶黃燈」、「車門關妥才起步、車未停妥絕不開門」、「禮讓行人優先通行」、「不滯留載客」、「逐站播報站名」等行車安全服務八大要項。況且，大有巴士在所屬公車多處亦裝設監視錄影器材，隨時查核司機行車狀況，減少司機之視線死角。凡此種種，足徵大有巴士對於汪興傑之考核監督已盡一切必要之注意，依民法第188條第1項但書規定，大有巴士不應同

負賠償責任。㈢退萬步言，縱認汪興傑具有過失，且大有巴士應就本件事故負連帶賠償責任，惟針對原告請求之賠償：①維修估價單並非實際維修之單據，原告不得據此作為修車費用之認定。又縱原告之請求有理由，惟被告係負擔回復原狀之賠償責任，是對於原告請求之修車費用，尚應計算折舊始符合回復原狀之範圍。②原告未提出任何資料佐證受損車輛確有價值減損之情形。③再者，原告請求賠償之金額對被告等人負擔過甚：按「損害非因故意或重大過失所致者，如其賠償致賠償義務人之生計有重大影響時，法院得減輕其賠償金額」，民法第218條定有明文。查縱認大有巴士因雇用汪興傑，而應依民法第184條第1項前段、第2項與同法第188條第1項等規定負連帶賠償責任，但大有巴士於本件並無故意或重大過失可言，且大有巴士負債20幾億元致財務困窘（101年3月又因財務不佳，遭主管機關裁決收回307黃金路線行政判決定讞），若因本件判決形成鉅額賠償，非惟將肇致大有巴士財務困境雪上加霜而無力賠償，若導致結束營業，則造成四百員工家庭生計發生社會問題，是原告請求賠償金額，對被告實屬過高等語置辯。並答辯聲明：㈠原告之訴及假執行之聲請均駁回；㈡如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、原告主張其前將所有之原告車輛借予林炳坤使用，林炳坤於107年12月3日14時00分，駕駛原告車輛於國道3號公路南向53.3公里出口專用車道，當時因前方塞車，故林炳坤所駕原告車輛遂同前車般，係於停止狀態等待前進，詎汪興傑駕駛大有巴士之被告大客車，竟自後撞擊原告車輛後方第2輛之B車，B車再向前撞擊原告車輛後方第1輛之C車，C車再向前撞擊原告車輛，原告車輛再向前撞擊前方第1輛之E車，E車再向前撞擊原告車輛前方第2輛之F車，導致共有6輛車連環車禍之事實，有道路交通事故現場圖、交通事故當事人登記聯單、照片、道路交通事故初步分析研判表等件在卷可稽（本院板司調字卷第21至65頁），且為被告所不爭執，堪信為真

實。

四、原告復主張汪興傑駕駛大有巴士之被告大客車，於未保持行車安全距離之情形下，由後方追撞前車，始導致連環車禍，而肇致系爭車禍，並使原告車輛車體受損，顯有過失，且汪興傑於案發時係為執行職務，其僱用人即大有巴士應連帶負損害賠償責任，是原告自得依侵權行為之法律關係，請求被告連帶賠償原告146萬2,650元等情。則為被告所否認，並以前詞置辯。經查：

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，民法第184條第1項前段、第191條之2前段分別定有明文。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項前段亦有明文。又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；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，同法第196條、第216條第1項亦有明文，且被害人除得依同法第196條請求賠償外，並不排除同法第213條至第215條之適用。

㈡原告主張汪興傑駕駛大有巴士之被告大客車，於未保持行車安全距離之情形下，由後方追撞前車，始導致連環車禍，而肇致系爭車禍，並使原告車輛車體受損，顯有過失之事實，業據提出道路交通事故初步分析研判表為證，已堪信為真實。參諸系爭車禍係被告大客車由後方追撞前車所肇致，亦有道路交通事故現場圖、交通事故當事人登記聯單、照片等件在卷可稽，益徵汪興傑確有駕駛大客車，疏未注意保持行車安全距離之過失甚明。乃被告仍抗辯道路交通事故初步分析研判表係警方依「道路交通事故處理辦法」第10條規定，對道路交通事故現場所為勘查、蒐證、詢問關係人等調查，對於肇事發生可能之原因及行車路權相對之關係，表達警察機關之意見，針對事故之肇事原因、責任歸屬，自不能僅以警

察機關之意見，即作為最終判定之依據，原告之舉證有所不足云云，洵無可取。

㈢被告復抗辯大有巴士僱用汪興傑擔任公車駕駛前，已要求伊提出職業大客車駕駛執照、體檢報告、警察刑事紀錄，確定伊身體狀況及駕駛技能確實符合擔任公車駕駛之條件，且伊先前亦無違規肇事致人死傷之紀錄，是大有巴士就汪興傑之選任已盡相當之注意。此外，大有巴士於汪興傑任職期間，多次宣導公車駕駛應遵守「絕不超速」、「路口轉彎減速至10公里以下，重點路口停車再開」、「行經路口減速慢行」、「不闖紅燈、不搶黃燈」、「車門關妥才起步、車未停妥絕不開門」、「禮讓行人優先通行」、「不滯留載客」、「逐站播報站名」等行車安全服務八大要項。況且，大有巴士在所屬公車多處亦裝設監視錄影器材，隨時查核司機行車狀況，減少司機之視線死角。凡此種種，足徵大有巴士對於汪興傑之考核監督已盡一切必要之注意，依民法第188條第1項但書規定，大有巴士不應同負賠償責任云云。按「…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項但書固有明文。惟查，系爭車禍既係汪興傑駕駛大有巴士之被告大客車，於未保持行車安全距離之情形下，由後方追撞前車所肇致，顯然大有巴大平日教育訓練並未落實，故被告上開所辯自無可取。

㈣原告主張原告車輛於系爭車禍嚴重受損，保養廠開立維修估價單之修理費用為126萬2,650元，原告自得請求如數賠償等語。本院以原告將受損車輛送修，於修理完成後共支出112萬元之修車費用（本院訴字卷第125頁），其中工資費用為15萬元（同卷第123頁），扣除工資後之零件費用應為97萬元，依行政院86年12月30日行政院台財字第52053號令發布之修正固定資產耐用年數表及行政院45年7月31日台（45）財字第4180號函公布之固定資產折舊率表所載，自用小客車之耐用年數為5年，依定率遞減法折舊率為千分之369，其最

後一年之折舊額，加歷年折舊累計額，其總和不得超過該資產成本原額10分之9，以原告車輛為101年7月出廠（本院板司調字卷第19頁），至107年12月3日系爭車禍發生受損時，已逾5年耐用年限，依上開說明，車輛受損零件之修復費用，於扣除折舊後應為9萬7,000元（計算式：970,000×1/10＝97,000），是原告此部分得請求賠償24萬7,000元（即工資150,000＋零件97,000＝247,000），其餘不應准許。

㈤原告另主張系爭車禍發生後，原告車輛已成為俗稱之「事故車」，受有27萬元之價值減損，原告自得請求被告如數賠償等情，業據本院依原告聲請委託新北市汽車商業同業公會鑑定結果為「…該車輛於107年12月未發生事故前正常車況市場行情價格約為玖拾萬元正，發生事故修護後車價折損30%為貳拾柒萬元正，市場行情價格約為陸拾參萬元正」等語（本院訴字卷第175頁），是原告請求被告賠償原告車輛價值減損27萬元，自屬有據，應予准許。

㈥綜上所述，本件原告得請求被告連帶賠償原告車輛修復費用24萬7,000元及價值減損27萬元，合計為51萬7,000元。

五、從而，原告依侵權行為之法律關係，請求被告連帶給付原告51萬7,000元，及自起訴狀繕本送達翌日即大有巴士自108年3月6日、汪興傑自108年3月18日（本院板司調字卷第157、159頁）起至清償日止，按年息百分之5計算之利息，為有理由，應予准許。逾此範圍則為無理由，應予駁回。

六、兩造陳明願供擔保請為准、免假執行宣告，就原告勝訴部分核無不合，爰分別酌定相當擔保金額併准許之；至原告敗訴部分，假執行聲請已失依附，應予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

據上論結，本件原告之訴為一部有理由，一部無理由，依民事訴訟法第79條、第85條第1項前段、第2項、第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　8　　月　　30　　日

民事第四庭　　法　官　連士綱

以上正本係照原本作成

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　　8　　月　　30　　日

書記官　許碧如