

臺灣新北地方法院民事判決

110年度簡字第71號

原告 大榮汽車貨運股份有限公司

法定代理人 沈宗桂

訴訟代理人 徐盛國律師

被告 謝宗憲

訴訟代理人 李珮琴律師

複代理人 林景瑩律師

上列當事人間請求損害賠償事件，經本院於民國110年7月19日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、被告應給付原告新台幣（下同）34萬7,963元，及自民國107年12月11日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

二、原告其餘之訴駁回。

三、訴訟費用由被告負擔48%，餘由原告負擔。

四、本判決第一項得假執行。但被告如以34萬7,963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、程序事項：

一、按因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄，民事訴訟法第15條第1項定有明文。此所指「因侵權行為涉訟者」，包括本於侵權行為所生之損害賠償訴訟。又所謂行為地，凡為一部實行行為或其一部行為結果發生之地皆屬之，即除實行行為地外，結果發生地亦包括在內（參最高法院56年台抗字第369號判例意旨）。本件原告主張被告駕駛原告所有之車輛於國道一號35.9公里，南向外側大車車道發生自撞，致原告受有財產上之損害等情。是本件所涉侵權行為結果發生地點位於新北市泰山區，核屬本院管轄範圍，揆諸前揭規定，被告住所雖非在本院轄區，惟本件侵權行為地既在本院管轄範圍內，本院自有管轄權，合先敘明。

二、次按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但被告

同意者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第1款定有明文。查原告原起訴請求：被告應給付原告75萬7,950元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。嗣原告於110年4月26日具狀變更請求被告給付金額為72萬1,950元及法定遲延利息，並經被告訴訟代理人當庭同意原告上述所為訴之變更等情，有民事起訴狀、言詞辯論筆錄、民事辯論意旨狀附卷可稽（本院107年度訴字第3203號卷《下稱訴字卷》一第9頁、本院110年度簡字第71號卷《下稱簡字卷》第18頁、第21頁）。原告上開所為訴之變更，核與上述規定相符，自應准許。

貳、實體事項：

一、原告主張：被告任職於原告公司，擔任司機之工作，於107年6月6日下午4時5分左右，駕駛原告公司所有車牌號碼：000-00號營業半聯結車（下爭系爭車輛），沿國道1號往龜山方向行駛，行經國道1號35.9公里處，明知該路段之速限為90公里，竟仍以時速110公里以上之速度行駛，以致於在大雨中操縱失控，撞及內側護欄（下稱系爭交通事故），並導致系爭車輛嚴重毀損。其後雙方於新北市政府進行勞資爭議調解，無法達成共識。嗣原告於新北市政府車輛行車事故鑑定委員會對於系爭交通事件之鑑定意見書送達後，函請被告將系爭車輛回復原狀，然被告迄今並未修復。系爭車輛係於102年5月出廠，購買時之價格為309萬7,500元，系爭交通事故案發當時之市場價格為110萬元，因撞擊毀損嚴重，維修報價高達263萬5,140元（含工資12萬8,500元、零件250萬6,640元），遠高於市場交易價格，故原告主張系爭車輛於系爭交通事故中毀損所生之損失以案發當時市價計算。原告另支付系爭車輛於高速公路肇事後之拖吊費用8萬9,250元，及擦撞國道1號公共設施，遭交通部高速公路局北區養護工程局求償1萬4,000元。是原告因系爭交通事故所受之損害額為120萬3,250元。而系爭交通事故之肇事原因為被告駕駛系爭車輛操縱失控，被告對於系爭交通事故

應負100%肇事責任，依原告公司行車事故管理程序規定，被告應負擔60%損害賠償責任。爰依民法第184條第1項前段規定提起本件訴訟等語。並聲明：(一)被告應給付原告72萬1,950元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(二)願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：系爭交通事故發生當時天氣不佳，降下大雨，導致路面積水，而系爭交通事故發生地點即國道一號南下35.9公里路段，為「剛性路面」，遇雨容易發生打滑，被告行經該路段，突因上情而發生車輛失控打滑，實非被告所能注意而避免。又系爭車輛之輪胎有吃胎情形，致影響行車安全，被告於107年2月5日、同年3月2日、同年4月14日及同年4月20日均有向原告公司反應系爭車輛右前轉向輪吃胎嚴重及後四輪胎紋不足，請公司處理。甚至系爭交通事故發生當日，被告再次表示「031-KV右前輪吃胎狀況已回報超過兩個月，行車開始有偏移，請公司處理（PS目前吃胎部分無胎紋）」，然卻不幸於當日發生系爭交通事故。是被告以其身為多年駕駛之經驗，多次指出系爭車輛輪胎有吃胎狀況，甚至已影響行車安全，未料原告卻遲遲不願處理，放任被告持續駕駛已有吃胎情形之系爭車輛，最後在被告回報行車有偏移情形後，即發生系爭交通事故，難謂系爭交通事故之發生與輪胎吃胎情況毫無關聯，甚且，被告亦已盡其注意之能事將此節告知原告，原告置之不理外，竟仍要求被告對系爭交通事故負起全部責任，自難認有理。再者，系爭車輛行車紀錄器上之用以記載速度之指針極可能因為系爭交通事故撞擊而大力跳動，致發生「速度」產生短暫之誤差，故原告指稱被告行經該路段時有超速等情，恐與事實未符。退步言之，縱認被告確有疏失，然系爭交通事故發生原因之一為路面積水處過深導致水漂現象、及輪胎吃胎變形造成系爭車輛並非以貼平之方式行駛於路上，因此系爭交通事故之發生並非可全然歸責於被告之駕駛操作，則依原告公司「行車事故管理程序」，至多僅能請求被告負擔45%之損害。又系爭車輛係10

2 年 5 月出廠，於系爭交通事故發生時已使用約 5 年 1 月，顯已逾耐用年數，故系爭車輛於系爭交通事故發生時經折舊後之價值，應以新購價格 309 萬 7,500 元乘以折舊比率 1/10，即 30 萬 9,750 元。原告之請求縱有理由（假設語），原告可請求系爭車輛毀損後之損失金額最多為 30 萬 9,750 元，加計拖吊費 8 萬 9,000 元及交通部高速公路局北區養護工程分局之求償 1 萬 4,000 元，總額為 41 萬 3,000 元。且原告請求賠償金額亦須扣除原告自 107 年迄今自被告薪資中每月扣除 5,000 元為清償之金額。此外，被告就系爭交通事故並非故意亦無重大過失，原告請求之金額約為被告 1 年半薪資所得，已影響被告經濟能力及生計，應依民法第 218 條規定，酌情減輕被告賠償金額等語，資為抗辯。並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回。(二)如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、本院之判斷：

原告主張被告駕駛原告公司所有之系爭車輛於前開時間、地點發生自撞等情，業經原告提出新北市政府車輛行車事故鑑定委員會鑑定意見書、行車執照、道路交通事故初步分析研判表、道路交通事故現場圖及現場照片等件為證（訴字卷一第 19 頁、第 37 頁、第 191 至 201 頁），復經本院依職權向內政部警政署國道公路警察局第一公路警察大隊調取本件道路交通事故調查光碟（含調查筆錄、道路交通事故初步分析研判表、道路交通事故現場圖、調查報告表、現場照片，本院訴字卷二第 60-1 頁）核閱無訛，自堪信為真實。被告雖不爭執系爭交通事故發生之事實，惟抗辯系爭交通事故肇事原因為系爭車輛輪胎吃胎變形及事故現場路面積水過深導致水漂現象，不應由被告負全部肇事責任，且原告請求系爭車輛毀損所生之損失金額高等語，是本院應審酌之爭點爭點厥為：(一)系爭交通事故之肇事責任為何？(二)原告得請求賠償之數額為何？(三)被告抗辯依民法第 218 條規定，酌減賠償金額，有無理由？茲分述如下。

01 (一)、系爭交通事故之肇事原因為何？

02 1.按汽車行駛於高速公路、快速公路或設站管制之道路，不遵
03 使用限制、禁止、行車管制及管理事項之管制規則，而有行
04 車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限行為者，
05 處汽車駕駛人新臺幣三千元以上六千元以下罰鍰，道路交通
06 安全處罰條例第33條第1項第1款定有明文。經查，系爭交
07 通事故現場道路路段限速為90公里/小時，而依系爭車輛行
08 車紀錄卡紙顯示，系爭車輛案發當時車速約為110公里/小
09 時等情，有行車紀錄卡附卷可稽（訴字卷一第21頁）。被告
10 雖抗辯行車記錄器之指針可能因車禍撞擊而發生誤差等語。
11 惟查，機械式行車記錄器運作原理，主要是藉由車輛傳動系
12 統送來的訊號（例如引擎變速箱輸出軸轉速訊號）輸入至行
13 車記錄器，使行車記錄器內部機械式轉軸轉動其內指針，由
14 指針在行車記錄卡紙繪製曲線等情，有鑑定人逢甲大學車輛
15 行車事故鑑定研究中心行車事故鑑定報告書（下稱鑑定報告
16 書）中車速分析可參（訴字卷二第101頁）。基上，車禍撞
17 擊並不會導致指針大力跳動致於卡紙繪製之曲線產生誤差，
18 而被告就此因車禍撞擊致指針大力跳動並影響卡紙記錄速度
19 之正確之理論基礎為何，並未具體說明，自難盡信。又鑑定
20 報告以系爭車輛行車記錄器前鏡頭畫面所拍攝系爭車輛沿路
21 行駛之畫面，以該鏡頭基準點通過車道線時間，計算系爭車
22 輛進入剛性路面路段前最後兩段平均車速約為97.56公里/
23 小時，且整體可見系爭車輛車速有上升之趨勢，並在系爭車
24 輛行車記錄卡紙顯示，系爭車輛車速係持續上升至110公里
25 /小時才開始下降至停止，故研判系爭車輛在進入剛性路面
26 後車速應仍持續上升，即高於97.56公里/小時等情，有鑑
27 定報告書附卷可考（訴字卷二第101至105頁）。基上，被
28 告於系爭交通事故發生時確有違反道路交通安全規則超速行
29 駛之情形甚明。再審諸系爭交通事故案發當時天候暴雨，日
30 間自然光線、柏油路面濕潤、無缺陷、亦無障礙物，視距良
31 好等情，有交通事故調查報告(一)附卷可（簡字卷第59頁）。

是依當時天候既為暴雨，被告於雨中行駛更應遵守行車速限規定，然在其主觀意識認知及客觀行車環境，並無使其不能注意遵循上開道路交通安全處罰條例之特殊情事，即被告於應注意、能注意情況下，疏未注意遵守上開道路交通安全處罰條例有關行車速限規定而超速行駛，足證被告就系爭交通事故之發生顯有過失無訛。因此，原告主張被告超速違規行為導致系爭交通事故發生，應屬有據。

2. 次按汽車行駛高速公路及快速公路前，應妥為檢查車輛輪胎胎紋深度，在行駛途中四輪以上汽車，輪胎胎面不得磨損至國家標準 CNS 1431 汽車用外胎（輪胎）標準或 CNS 4959 卡客車用翻修輪胎標準所訂之任一胎面磨耗指示點，高速公路及快速公路交通管制規則第 14 條第 1 項第 3 款定有明文。又 CNS 1431「汽車用輪胎」國家標準為磨耗平臺距離溝底高度不小於 1.6mm。經查，系爭車輛輪胎於系爭交通事故發生後之 107 年 10 月 26 日經長榮國際儲運股份有限公司實際測量胎面磨耗平臺距離溝底高度如附表所示，有檢測照片附卷可參（訴字卷一第 159 至 184 頁）。足證系爭車輛之輪胎於系爭交通事故發生時胎紋均符合法定輪胎安全深度規定 1.6mm。又一般輪胎與乾燥柔性路面之摩擦係數多採 0.75，剛性路面摩擦係數則較柔性路面稍大採用 0.85；而一般濕地面之摩擦係數依據文獻實測結果，折減約 0.14，約採 0.61，若剛性路面且濕地面，約採 0.71，故以「下雨中」之「剛性路面」摩擦係數而言，與一般狀況差異不大等情，有鑑定報告書說明在卷（訴字卷二第 109 頁）。又觀諸本件行車記錄器之影像顯示，系爭車輛在畫面一開始路面即為濕地面狀況，但系爭車輛仍正常行駛，且能超越其他車輛；系爭車輛駛入剛性路面後亦正常往前行駛，而系爭車輛係於行經「積水處」後才開始失控等情，有行車記錄器截取畫面在卷可證（訴字卷二第 123 至 179 頁）。足證，系爭車輛之輪胎胎紋，行駛於「下雨中」之「剛性路面」路段，並未影響行車安全。因此，被告抗辯系爭車輛之輪胎胎紋不符一般安全行駛標準，始造成

01 系爭車輛失控等情，並無實據，自難採信。

02 3. 被告抗辯水漂現象亦為系爭交通事故發生原因等語。經查，
03 系爭交通事故發生時天候暴雨等情，有道路交通事故調查表
04 在卷可證（簡字卷第43頁）。而依據「內政部警政署國道公
05 路警察局」網站中水漂宣傳資料顯示，水漂現象之影響因素
06 包括下列幾點：(1)水深。(2)車速。(3)車重。(4)胎寬。(5)胎紋
07 深度。(6)胎紋設計。(7)胎壓。(8)積水黏稠度。水漂現象之發
08 生原因主要包括下列幾點：(1)車身過高。(2)車身不平衡。(3)
09 胎紋不足。(4)深水區。水漂現象的產生與胎紋深度及積水深
10 度及其他因素皆有關聯，一般來說胎紋深度小於積水深度時
11 ，就有可能因輪胎無法排除積水，使汽車輪胎與地面形成水
12 膜，以致輪胎完全無法接觸地面，無法產生摩擦力因而發生
13 水漂現象等情，有鑑定報告書說明附卷可參（訴字卷二第10
14 7頁）。是影響水漂現象除車速外尚有路面積水深度，若積
15 水深度大於胎紋深度亦會產生水漂現象，而車輛行駛中產生
16 水漂現象將導致車輛失控。依據行車紀錄器之畫面雖無法確
17 知系爭車故現場之積水深度，然以系爭車輛經過積水處時所
18 產生不小的水花噴濺現象，及系爭交通事故發生時現場處於
19 ○○區○道路因宣洩不及造成積水深度超過胎紋深度，並非
20 不能想像。是鑑定報告書認系爭交通事故現場路面積水過深
21 致系爭車輛產生水漂現象失控自撞亦為事故發生之一等情，
22 並未違反論理法則，自可採信。因此，被告辯稱系爭交通事
23 故之發生並非可全然歸責於被告，信為可取。

24 (二)、原告得請求賠償之數額為何？

25 1. 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
26 少之價額；負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有
27 訂定外，應回復他方損害發生前之原狀；上開情形，債權人
28 得請求支付回復原狀所必要之費用；又不能回復原狀或回復
29 顯有重大困難者，應以金錢賠償其損害，民法第196條、第
30 213條第1項、第3項、第215條分別定有明文。又物因侵
31 權行為而受損害，請求金錢賠償，其有市價者，應以請求時

或起訴時之市價為準（最高法院103年度台上字第937號判決意旨參照）。本件被告因超速行駛行為而發生系爭交通事故，造成原告財產權受有損害，已如前述。原告自得依前揭規定請求被告負損害賠償責任。

2. 經查，系爭車輛為達富FT-SM1AH5，排氣量12902CC柴油曳引式貨櫃曳引車等情，有系爭車輛行車執照附卷可證（訴字卷一第37頁）。同一年份同款車在車況正常保養情形良好下，於107年6月間市場交易價格為110萬元等情，有中華民國汽車鑑價協會109年度豐字第68號函文在卷可證（訴字卷二第33頁）。又系爭車輛因系爭交通事故毀損之修復費用為263萬5,140元等情，有長榮國際儲運股份有限公司估價單存卷可證（訴字卷一第23至25頁）。基上，系爭車輛事故前之市價為110萬元，修復費用高達263萬5,140元，兩者差距高達150萬元以上。足見系爭車輛若回復原狀將有需費過鉅之情形，應屬回復顯有重大困難者，原告自得請求以金錢賠償其損害，即以系爭車輛當時之市場價值扣除目前之殘值計算損害金額。而系爭車輛現況已無殘值，僅能以報廢下腳料處理，以廢鐵回收之金額為3萬元等情，有禾全盈企業有限公司報價單為證（簡字卷第131頁）。是以，原告得請求被告賠償系爭車輛因系爭交通事故毀損所生損害金額為107萬元（計算式： $1,100,000 - 30,000 = 1,070,000$ ）。至於被告主張依據行政院所頒佈「固定資產耐用年數表」第2類第3項規定，運輸業用貨車之耐用年數為4年，而系爭車輛於107年6月6日發生系爭交通事故時，距離系爭車輛出廠日102年5月已約5年1月，應以折舊後之殘值即新車購買價值之1/10作為系爭車輛遭毀損後之損害金額等語。惟行政院所頒佈之固定資產耐用年數表係依所得稅法第121條規定訂定，依所得稅法第51條第3項規定，各種固定資產計算折舊時，其耐用年數，除經政府獎勵特予縮短者外，不得短於「固定資產耐用年數表」規定之最短年限。亦即「固定資產耐用年限表」僅係營利事業於申報營利事業所得稅時，稅捐機

01 關允許營利事業提列資產折舊費用之為最短年限，而非各項
02 資產之實際使用年限，被告以此主張系爭車輛之耐用年限為
03 4年，並據此計算系爭車輛於系爭交通事故發生時之殘值作
04 為系爭車輛毀損之損失，自屬無據。另原告因系爭交通事故
05 尚支付車輛拖吊費8萬9,250元及交通部高公局養護分局交
06 通事故賠償金1萬4,000元等情，有統一發票收據、交通部
07 高公局北區養護工程局函文附卷可稽（訴字卷第43頁、第45
08 至47頁），且被告迄未爭執上開事實，自堪信為真實。是以
09 ，原告因系爭交通事故所生之損失為117萬3,250元（計算
10 式： $1,070,000 + 89,250 + 14,000 = 1,173,250$ ）。

- 11 3.次查，原告公司訂定之行車事故管理程序5.6.1條規定：「
12 違反道路交通安全規則，因而肇事之損害賠償，行為人為本
13 公司車輛駕駛員，由行為人（駕駛員）依下列計算負擔及管
14 理辦法：肇事原因（100%），賠償60%；肇事主因（70%
15 ），賠償45%」等情，有行車事故管理程序附卷可參（訴字
16 卷一第51頁）。又被告超速違規行駛於高速公路雖為系爭交
17 通事故之肇事主因，然事發地點因路面積水過深致車輛產生
18 水漂現象失控亦為系爭交通事故發生原因，業經本院認定如
19 上。則依原告公司訂定之行車事故管理程序5.6.1條規定，
20 被告違規超速行駛並非系爭交通事故100%之肇事原因，被告
21 僅需負擔損失金額45%即52萬7,963元（計算式： $1,173,250 \times 45\% = 527,963$ ，元以下四捨五入）。此外，原告因系
22 爭交通事故所生之損失，自107年7月起逐月自被告薪資中
23 暫扣5,000元，至110年7月底前已扣款18萬元等情，有車
24 輛事故賠償同意書暨分期扣款委託書、薪資明細表附卷可證
25 （訴字卷一第132至133頁），且為兩造所不爭執（簡字卷
26 第160頁），自堪信為真實。是以，被告抗辯原告請求賠償
27 之金額應扣除自107年7月起迄今自其薪資中扣抵清償之金
28 額等情，應屬有據。因此，扣除原告至110年7月底已自被
29 告薪資扣款金額後，原告因系爭交通事故得再請求被告給付
30 之金額為34萬7,963元（計算式： $527,963 - 180,000 = 34$
31

7,963) 。

(三)、被告抗辯依民法第218條規定，應酌減其賠償金額，有無理由？

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，固為民法第218條所明定。被告雖抗辯其每月薪資僅約4萬元，原告請求之金額過高將衝擊其經濟能力及生計等語。惟審酌被告正值壯年，迄今仍在原告公司任職，有固定收入，且本件原告得請求金額於扣除前已分期自被告薪資所得扣款後，被告需再給付之金額僅為34萬7,963元，依其工作能力、經濟信用等情狀，尚難認被告將因本件賠償致其生計有重大影響，是被告此部分抗辯，要無足採。

(四)、末按，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；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5%，民法第229條第2項、第233條第1項前段及第203條分別定有明文。經查，本件原告請求被告賠償損害，係以支付金錢為標的，無確定期限，又未約定利率，則其請求自民事起訴狀繕本送達被告翌日即107年12月11日起（送達證書詳訴字卷一第67頁），至清償日止，按週年利率5%計算之遲延利息，於法有據，應予准許。

四、結論，原告依據民法第184條第1項前段規定，請求被告給付34萬7,963元，及自107年12月11日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求，為無理由，應予駁回。

五、末按所命給付之金額或價額未逾50萬元之判決，法院應依職權宣告假執行，民事訴訟法第389條第1項第5款定有明文。查本件原告陳明願供擔保聲請宣告假執行，就其勝訴部分

，本院所命給付之金額未逾50萬元，依上開規定，本院就此部分自應依職權宣告假執行，原告聲請願供擔保宣告假執行，此不過促使法院職權發動，本院無須就其此部分為准駁之判決，惟被告陳明願供擔保請准免為假執行之宣告，亦無不合，爰酌定相當擔保金額准許之。至原告敗訴部分，其餘假執行之聲請，因訴之駁回而失所依據，不應准許，應予駁回。

六、本件事實、證據，已經足夠，被告聲請傳喚系爭車輛保管人蔡興吉以證明系爭車輛輪胎有變形之情況等情，即無必要。此外，雙方所提出的攻擊或防禦方法及所用的證據，經過本院斟酌後，認為都不足以影響到本判決的結果，因此就不再逐項列出，併此說明。

七、據上論結：本件原告之訴為一部有理由，一部無理由，因此判決如主文。

中 華 民 國 110 年 7 月 26 日
民 事 第 七 庭 法 官 王 婉 如

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 110 年 7 月 26 日
書 記 官 鄔 琬 誼

附表

	內 側	中	外 側
第一輪	6.73mm	6.53mm	5.73mm
第二輪	7.41mm	8.51mm	7.91mm
第三輪	16.53mm	14.31mm	16.02mm

01 (續 上 頁)

02

03

04

05

06

07

08

第 四 輪	15.95mm	15.48mm	17.33mm
第 五 輪	15.53mm	14.01mm	15.64mm
第 六 輪	15.90mm	13.29mm	14.96mm