臺灣新竹地方法院民事判決

105年度訴字第651號

原　　告　富民運輸股份有限公司
法定代理人　席家宜
訴訟代理人　成介之律師
複代理人　李文聖
被　　告　塗雅玲
訴訟代理人　何文雄律師
複代理人　鍾承駒律師
　　沈容
　　胡榮展
被　　告　蔡義威
　　楊隆洲
　　聯倉交通股份有限公司
法定代理人　呂學萬
上二人共同
訴訟代理人　周冠銘
　　彭子睿
　　劉子敖
複代理人　劉國政

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國108 年7 月16日辯論終結，判決如下：

主　文

被告應連帶給付原告新臺幣肆拾萬陸仟柒佰肆拾伍元，及被告塗雅玲、楊隆洲自民國一百零五年五月十七日起、被告蔡義威自民國一百零五年九月二日起、被告聯倉交通股份有限公司自民國一百零五年五月五日起，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五十七，餘由原告負擔。

本判決第一項得為假執行。但被告如以新臺幣肆拾萬陸仟柒佰肆拾伍元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

甲、程序方面

被告蔡義威經合法通知，未於言詞辯論期日到場；被告聯倉交通股份有限公司（下稱聯倉公司）、楊隆洲經合法通知，未於最後言詞辯論期日到場，核均無民事訴訟法第386條所列各款情形，爰依原告之聲請，由其一造辯論而為判決。

乙、實體方面

壹、原告主張：

一、緣被告塗雅玲所駕駛車牌號碼0000-00號自小客車與被告蔡義威所駕駛之車牌號碼000-0000號自小貨車，於民國103年10年1日13時25分許在國道一號北向95公里前處，因細故互相逼車，被告塗雅玲竟於國道一號北向95公里800公尺處緊急煞車並停車，導致被告蔡義威亦停車。後方由被告楊隆洲所駕駛之車牌號碼000-00號營業用大貨車，因未保持安全距離及注意車前狀況，乃煞車不及，先撞擊停止在其前方由訴外人張天佑駕駛之車牌號碼0000-00號自小客車後，再向右偏撞擊行駛於隔壁車道之原告所有、由訴外人謝國偉駕駛之車牌號碼000-00號營業用半聯結車（下稱系爭半聯結車）及牽引之訴外人亞東工業氣體股份有限公司（下稱亞東公司）所有、車牌號碼00-00號槽車（下稱系爭槽車）左側，導致槽車桶身刮傷、護欄斷裂、輪胎爆胎、鋼圈變形及蒸發器毀損，並發生液氮洩漏情況。

二、上開事故，經國道公路警察局道路交通事故初步分析研判表及交通部公路總局車輛行車事故鑑定覆議會（下稱行車事故鑑定覆議會）覆議意見書記載，可知被告塗雅玲、蔡義威二人於高速公路惡意停車，有「其他引起事故之違規或不當行為」之肇事因素，且其等於高速公路車道上停車，亦未依規定擺設警告標誌；被告楊隆洲則有「未注意車前狀態」之肇事因素。故渠等應負共同侵權行為之連帶賠償責任。又被告楊隆洲為被告聯倉公司之受僱人，被告聯倉公司亦應與被告

楊隆洲連帶負損害賠償責任。

三、茲就原告所受損害分列如下：

（一）系爭半聯結車維修費新臺幣（下同）48,192元：

系爭半聯結車受損，擋泥板（左後右前）有維修必要，花費48,192元。

（二）系爭槽車維修費283,885元：

1.系爭槽車於遭受重大事故後，因無法立刻發現其真空值是否正確，僅得先以保固方式處理，而由章正企業有限公司（下稱章正公司）之函覆內容，可知原槽車真空狀態確有問題，在原告支付保固費用後而履行保固責任。是以，本項保固費用12萬元，確屬槽車修繕之必要流程，與本件事故具有關連性。

2.槽體表面處理及蒸發器製作102,000 元。以上合計含稅233,100 元。

3.原告於103 年10月15日先至山隆通運股份有限公司（下稱山隆公司）進行維修，以便能先行行駛，花費50,785元。

（三）貨損32,558元：

伊因系爭車禍導致所載運之亞東公司之液態氮損失8 噸，價值共計32,558元。原告就上開損失乃負賠償責任之人，於賠償予亞東公司後即得依民法第218 條之1 規定請求讓與對被告之請求權，而此一請求權之移轉屬法定移轉，一經賠償即生移轉效果，與債權讓與需通知債務人情形不同。況且，原告於起訴時，即已表明係載運亞東公司之液態氮，已賠償因本件事故所造成之損失，方向被告請求給付，依據最高法院98年度台上字第56判決，可認已足使被告知有債權讓與之事實而生通知之效力。

（四）系爭槽車拖運費32,900元：

原告將車輛送至不同處所修繕，支出拖運費32,900元。

（五）現場處理人事費33,900元：

1.系爭車禍導致伊載運之亞東公司液態氮洩漏，且因氣體運輸槽車具有高度專業性，經該公司派員至現場協助，費用

共計24,000元。

2.承前，氣體運輸槽車具有高度專業性，原告勢必亦需派員前往處理，花費9,900 元。

（六）營業損失278,229元：

1.系爭半聯結車專載運亞東公司之槽桶及氣體，受限於動力與載重限制，於系爭槽車維修期間無法直接轉為載運其他物品之用，原告自受有營業上損失。原告係自103 年10月2 日起至同年月6 日止，將系爭槽車置於亞東公司進行檢修；嗣再拖至章正公司規劃設計、開始訂購原料、製作蒸發器、進行組裝，迨至完成時至少為103 年11月28日。爾後又將槽車拖至山隆公司維修護欄、彰友汽車修配廠噴漆、亞東公司洗桶，終於103 年12月10日完成維修，故有69日無法營業載運貨物。

2.系爭半聯結車於事故前半年之每月運費收入分別為427,195 元、251,390 元、389,770 元、390565元、514,130 元、446,243 元，平均每日營業收入為13,441元，以毛利率30% 計算，原告因無法使用該車輛之營業損失為278,229元【計算式：13,441元x 69日x 30% ＝278,229 元】。

四、原告於運送氣體期間，與亞東公司間就系爭槽車係成立使用借貸關係，對槽車屬有權占有；原告並基於運送契約而占有所載運之亞東公司液態氮，亦屬有權占有，故系爭槽車及氣體因車禍受有損害，即屬原告之占有權受到侵害，就相關費用支出及使用收益損失，得依民法第184 條第1 項前段、第2 項規定予以請求。再者，原告與亞東公司間訂有運輸合約書，無論原告就系爭車禍之發生有無過失，均應賠償亞東公司關於系爭槽車及貨物之損失，而於償畢後即向亞東公司請求移轉基於其物之所有權對於被告等人之請求權，依據臺灣高等法院臺中分院101 年度重上字第11號判決見解，原告於請求讓與斯時即已取得該請求權，蓋此等讓與請求性質上具有形成權作用，賠償權利人已完全喪失對於第三人之請求權。是以，原告於修繕系爭槽車及賠償貨損時，向亞東公司請

求讓與其對被告之損害賠償請求權，即生法定移轉之形成效力，更何況，原告於起訴時業已表明係載運亞東公司之液態氮、已賠償損失，已足使被告知有債權讓與之事實而生通知之效力，業如前述。

五、綜上，爰依民法第184 、185 、188 條之法律規定提起本訴，請求被告連帶賠償損害。並聲明：（一）被告應連帶給付原告709,664 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。（二）願供擔保，請准宣告假執行。（三）訴訟費用由被告負擔。

貳、被告則以：

一、被告聯倉公司、楊隆洲部分：

（一）本件雖經行車事故鑑定覆議會作出覆議意見書，惟仍請審酌被告塗雅玲、蔡義威因糾紛無故驟停於中線車道內，違反高速公路及快速公路交管制規則第15條之作為義務，致被告楊隆洲無法提前發現而及時閃避，因而引發本件事故，故應由被告塗雅玲、蔡義威負完全之責任。

（二）對原告請求之貨損金額不爭執，惟車輛零件維修部分應予折舊。且槽車真空保修為保固費用，應非本次事故所受損害；縱屬之，亦應扣除槽體維修部分，並予折舊。再者，原告派遣員工所支出之人事費用，應屬員工本應出勤時間，本應由原告支付工資，不應轉嫁予被告。又待料時間非屬維修時間，不應計入，無法營業之天數應以實際維修時間即10個工作天又5 小時計算，再以該車已確定需運送所應收取之運費扣除必要支出，以此作為營業損失之計算基準。此外，原告並未提供任何單據，無法證明確有拖吊槽車之事實。

（三）綜上，原告之訴為無理由，且請求之金額顯屬過高。為此聲明：1.原告之訴駁回；2.訴訟費用由原告負擔；3.如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

二、被告塗雅玲部分：

（一）由行車事故鑑定覆議會所作之覆議意見書，可知被告塗雅

玲與被告蔡義威駕車停止於高速公路上，後方之來車尚有兩台車輛可及時停止，惟被告楊隆洲所駕駛之營業大貨車未保持車輛隨時可煞停之距離，導致發生系爭車禍，可認本件已發生因果關係中斷之事由，應由被告楊隆洲負全部之過失責任。

（二）原告未舉證說明其就系爭槽車為負損害賠償義務之人，且損害賠償義務人依民法第218 條之1 第1 項規定賠償損害予賠償權利人後，僅取得對於損害賠償權利人請求讓與賠償請求權之請求權利，仍須有讓與行為始生效力，此由同法第2 項準用同時履行抗辯規定即明，並非請求即生債權移轉效力。再者，民法第218 條之1 第1 項僅為法定債權讓與之規定，原告與亞東公司間縱有債權讓與事實，仍應按民法第297 條規定通知被告始生效力。而系爭槽車係亞東公司所有，亞東公司從未向被告請求賠償，其損害賠償請求權已罹於時效；且原告之歷次書狀均未提及系爭槽車屬亞東公司所有、原告已自該公司受讓損害賠償請求權或依受讓事實行使債權等情，被告無從知悉債權讓與之事實，是亞東公司雖於108 年5 月15日將其維修及拖運賠償請求權讓與原告，並由原告以民事陳報狀通知被告，惟依民法第299條之規定，被告自得對原告主張時效抗辯。

（三）依據原告提出之運輸合約書，可知原告僅係負責運送亞東公司之槽車及氣體，就系爭槽車並無事實上使用、處分權利。且本件侵權行為僅為物品之損害，並無排除原告就槽車之事實上使用；另占有僅為事實行為，並非民法第184 條第1 項之權利，故認無民法第184 條適用之餘地。

（四）原告車輛受撞擊位置為系爭半聯結車左側中間車輪部分，是原告修繕擋泥板（左後右前）及系爭槽車，似與本件車禍無關。再原告係間隔多日始於103 年11月間進行槽車真空保修及蒸發器製作，是否與本件事故有關亦有疑義；況槽體真空保固12萬元屬維修廠商將來保固費用，非可認為係原告所受損害。另有關汽車零件修復部分，均應予折舊

。

（五）系爭槽車並未受車禍波及，不生貨損及槽車拖運問題，且原告亦未提出任何拖運單據，難認有實際支出此部分費用。繼者，車禍事故發生後，原告及亞東公司共計派遣10名人員到場處理，有待原告舉證其必要性；況上開人員之薪資本應由任職之公司經常性給付，未見原告說明是否乃因本件車禍所造成之額外支出；另亞東公司之估價單為概括性計算，欠缺實際支出明細，爰否認其正確性及折讓單為原告支付亞東公司人事費之證明。

（六）原告為國內極具規模之專業運輸公司，各式運輸車輛眾多，必備有臨時之替代車輛可使用，斷無僅因系爭車輛受損而生收入減少之營業損失；且原告無法證明已接單滿載致車輛不敷使用，而有預期利益之損失，故其請求營業損失，已屬無據。縱使有據，維修日數亦僅有23天，且應以財政部所頒103 年營利事業各業所得額暨同業利潤標準所載「鐵路、陸路貨運承攬業」淨利率15% 估算。

（七）綜上聲明：1.原告之訴駁回；2.訴訟費用由原告負擔；3.如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、被告蔡義威經合法通知，未於言詞辯論期日到場，亦未提出書狀作任何聲明或陳述。

參、得心證之理由：

一、查原告主張被告塗雅玲與被告蔡義威在103 年10月1 日13時25分許分別駕車行駛於國道一號北向95公里處前，因細故互相逼車，被告塗雅玲竟於該路段95公里800 公尺處緊急煞車並停車，導致被告蔡義威亦停車；後方由被告楊隆洲所駕駛之營業用大貨車，則因未保持安全距離及注意車前狀況，乃煞車不及，向右偏撞擊分別由原告所有及占有、由訴外人謝國偉駕駛之系爭半聯結車及槽車，導致槽車桶身刮傷、護欄斷裂、輪胎爆胎、鋼圈變形及蒸發器毀損，並發生液氮洩漏，應由被告塗雅玲、蔡義威、楊隆洲及楊隆洲之僱佣人即被告聯倉公司負連帶賠償責任等情，業據其提出道路交通事故

現場圖、道路交通事故初步分析研判表、收費明細表、統一發票、簽收單等件為證，而被告等固不否認確有發生本件碰撞事故之事實，惟仍以前詞置辯。是本件所應審究者為：（一）被告塗雅玲、蔡義威、楊隆洲就本件意外事故之發生有無過失？（二）原告得請求被告等連帶賠償之範圍為何？茲論述如下。

二、被告塗雅玲、蔡義威、楊隆洲就本件意外事故之發生有無過失？

（一）按「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處…罰鍰，並當場禁止其駕駛：一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。…四、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。」、「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，不得任意以迫近或其他方式，迫使前車讓道。汽車除遇突發狀況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」、「汽車在行駛途中，變換車道或超越前車時，應依標誌、標線、號誌指示，並不得有下列情形：…三、未保持安全距離及間隔。」、「汽車行駛高速公路及快速公路，前後兩車間之行車安全距離，在正常天候狀況下，依下列規定：…二、大型車：車輛速率之每小時公里數值減二十，單位為公尺。」，道路交通管理處罰條例第43條第1項第1、4款、道路交通安全規則第94條第1至3項、高速公路及快速公路交通管制規則第11條第3款、第6條第1項第2款分別定有明文。

（二）經查，本件車禍肇事地點為國道一號北向95公里800公尺處，是以被告塗雅玲、蔡義威於駕車行駛該路段，不得以危險方式駕駛，且除非遇突發狀況，否則不得任意驟然煞

車或於車道中暫停，以避免後方車輛追撞。加以依事故發生當時天候晴、日間自然光線、柏油路面乾燥、無缺陷或障礙物、視距良好，有國道公路警察局國道公路警二隊道路交通事故調查報告表（一）附卷可稽（見調解卷第77頁），即依其情節並無不能注意之情事，詎被告塗雅玲、蔡義威分別駕駛自小客車行經該路段，竟仍未遵守上開義務，雙方發生行車糾紛後，於國道高速公路上互相追逐並丟擲物品，先後驟然於車道上暫停，迫使他車停車，此有車行記錄器翻拍相片附於偵查卷宗可佐（見臺灣新竹地方檢察署103年度偵字第10865號偵查卷宗第109-126頁，下稱偵字卷），且被告塗雅玲、蔡義威亦當庭承認其等行經肇事路段有互相丟擲物品、追逐逼車及超車剎停等行為（見偵字卷第148-149頁），則被告塗雅玲、蔡義威之駕駛行為顯有過失。又被告塗雅玲、蔡義威於駕車停止於中線車道後，其等後方第三輛由被告楊隆洲駕駛之營業大貨車為避免碰撞而向右偏閃，因而撞擊同向右後方沿外側車道行駛、原告所有由謝國偉駕駛之系爭半聯結車，造成系爭半聯結車毀損，是被告塗雅玲、蔡義威上開駕車過失行為與原告所受財產損害結果間，顯具相當因果關係。至行駛於被告塗雅玲、蔡義威後方，依序分別由訴外人林敬軒、張天佑駕駛之自小客車雖見狀及時煞車而未造成追撞，惟觀內政部警政署國道公路警察局繪製之道路交通事故現場圖（見調解卷第76頁）、車行記錄器翻拍相片（見偵字卷第125-126頁）所示，可知4車煞停後之間距均相隔甚短，參以林敬軒自被告塗雅玲、蔡義威發生行車糾紛之始即行駛於渠等後方，應可輕易看見兩車互相丟擲物品、追逐逼車之過程，進而提高警覺準備隨時採取必要之安全措施，此觀林敬軒提供之行車影像即明；且林敬軒、張天佑駕駛之自小客車所需煞停距離，本較大型車輛為短；再佐以被告塗雅玲、蔡義威於煞停後，僅相隔區區1秒時間即自後方傳出撞擊聲響，兩者發生時間密集，自可認定被告塗雅玲

、蔡義威之停車行為應與被告楊隆洲駕車碰撞結果具有關連性，故被告塗雅玲辯稱由訴外人林敬軒、張天佑得及時煞車未追撞乙情，可認本件已發生因果關係中斷事由，應由被告楊隆洲就原告之損害負全部之過失責任云云，難認可採。

（三）次查，本件車禍發生前，被告楊隆洲係駕駛營業大貨車沿國道公路行駛，則其理應注意車前狀況，並與前車保持隨時可以煞停之距離，而以被告楊隆洲自陳係以時速約8、90公里行駛（見調解卷第94頁），即應與前車保持約60-70公尺之距離。然觀「檔名：富民4號攝影機⑷.avi」所攝得之影像，可知被告楊隆洲於車禍發生前，其駕車約與前車保持約4.5個車道線線段長及4個間距之距離，而以道路交通標誌標線號誌設置規則第182條所定：「車道線，用以劃分各線車道，指示車輛駕駛人循車道行駛。本標線為白虛線，線段長四公尺，間距六公尺，線寬一〇公分。」計算，則兩車間隔約42公尺，顯未達法規所定之安全距離標準。是而，被告楊隆洲之駕車行為亦有過失，並致煞車不及而向右偏閃撞擊同向右後方沿外側車道行駛、原告所有由謝國偉駕駛之系爭半聯結車，其就系爭車禍亦具肇事因素甚明。

（四）又本件事故經行車事故鑑定覆議會所為之覆議意見，認「一、塗雅玲駕駛自用小客車、蔡義威駕駛營業小貨車，在高速公路因行車糾紛，以危險方式駕駛，並驟然在車道上暫停，迫使他車停車，嚴重影響行車安全；與楊隆洲駕駛營業大貨車，未充分注意車前狀況，並與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，致遇狀況向右煞閃時，追撞右側直行車與前方車輛，同為肇事原因。二、林敬軒駕駛自用小客車，無肇事因素。三、張天佑駕駛自用小客車，無肇事因素。四、謝國偉駕駛營業半聯結車，被左側肇事後右偏之車輛撞擊，無肇事因素。」，有該會107 年4 月27日00000000 案覆議意見書附卷可查（見卷一第286-291 頁）。

從而，被告塗雅玲、蔡義威、楊隆洲就系爭車禍之發生，均應負過失責任，至為明灼。

三、原告得請求被告等連帶賠償之範圍為何？

（一）按因故意或過失不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；數人共同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責任；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；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185 條第1 項前段、第191 條之2 前段、第188 條第1 項本文分別定有明文。承前所述，被告塗雅玲、蔡義威、楊隆洲因過失肇事行為，不法侵害原告財產權之事實，已如上述，而被告塗雅玲、蔡義威、楊隆洲之行為與原告所受上開損害間，復有相當之因果關係，則原告本於侵權行為之法則，請求被告塗雅玲、蔡義威、楊隆洲及楊隆洲之僱用人即被告聯倉公司負連帶損害賠償責任，自屬正當。茲就原告請求之各項金額是否應予准許，分述如下。

（二）系爭半聯結車維修費部分：

1.原告主張系爭半聯結車因遭碰撞而受損，有維修擋泥板之必要，共花費48,192元等情，業據其提出收費明細表、電子計算機統一發票等件為證（見調解卷第9-10頁）；復經英屬維京群島商永德福汽車股份有限公司台灣分公司函覆說明：「1.如附件照片與收費明細表所示，該車受損部位為左後輪擋泥板。後方1 ，固定橡膠拉條2 ，上方3 ，下擋泥片4 ，後燈5 。6 則為固定下擋泥片4 所需之支架。輪胎7 。2.修理項目為就以上損壞項目作更換新品，如收費明細表中零件用料清單；輪胎則由外包廠商處理更換，如表中之代工處理費用。修理費用如表中所載明。未稅總金額45,897元，如發票中所示。」等語明確，並檢附收費明細表、統一發票、車損照片等件在卷可稽（見卷一第67-73 頁），堪認收費明細表所列各修復項目及其金額俱為

修復系爭半聯結車所必要。

2.惟按，物被毀損時，被害人除得依據民法第196 條請求賠償外，並不排除民法第213 條至第215 條之適用，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73年台上字第1574號裁判意旨、同院77年度第9 次民事庭會議決議可資參照。而查，系爭半聯結車係00年6 月份出廠使用，有原告提出之行車執照在卷可憑（見卷一第45頁），因本件事故所支出之修復費用為45,897元（未稅），其中工資為24,914元、零件費用為20,983元，此亦有原告提出之收費明細表及統一發票為證（見調解卷第9-10頁），是關於更新零件部分之請求，應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結算申報查核準則第95條第6 款規定「固定資產提列折舊採用平均法、定率遞減法或年數合計法者，以一年為計算單位；其使用期間未滿一年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之；不滿一月者，以月計。」，則至本件道路交通事故發生時間（即103 年10月1 日），有6 年4 個月之使用期間；再依106 年2 月3 日財政部台財稅字第10604512060 號公布之固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，採定率遞減法計算其折舊，即運輸業用貨車耐用年數為4 年，每年折舊率千分之438 之標準；又依所得稅法第54條第3 項「採用定率遞減法者，其最後一年度之未折減餘額，以等於成本十分之一為合度」之規定計算其折舊後之金額，是原告之系爭半聯結車更新零件折舊後金額應為2,098元【計算式：（20,983元x 1/10）＝2,098 元，元以下四捨五入（下同）】；另關於工資費用則無折舊之問題。從而，原告得請求被告賠償修復系爭半聯結車之費用應為28,363元【計算式：2,098 元＋24,914元＋稅1,351 元＝28,363元】。

（三）系爭槽車維修費部分：

1.按「關於物或權利之喪失或損害，負賠償責任之人，得向損害賠償請求權人，請求讓與基於其物之所有權或基於其權利對於第三人之請求權。」，民法第218 條之1 固有明文。惟上開讓與請求權之規定，立法目的乃在防免損害賠償權利人之不當得利，於立法例係採德國之債權主義，賠償權利人之權利，須經讓與行為，始得移轉，而非採取日本之物權主義，毋庸賠償權利人之讓與而當然移轉，故損害賠償義務人於賠償損害賠償權利人後，如符合前揭讓與請求權之規定，即得請求權利人讓與對第三人之請求權。又「債權之讓與，非經讓與人或受讓人通知債務人，對於債務人不生效力。但法律另有規定者，不在此限。受讓人將讓與人所立之讓與字據提示於債務人者，與通知有同一之效力。」、「債務人於受通知時，所得對抗讓與人之事由，皆得以之對抗受讓人。」，民法第297 條、第299 條第1 項亦分別定有明文。而所謂得對抗之事由，不以狹義之抗辯權為限，應廣泛包括，凡足以阻止或排斥債權之成立、存續或行使之事由在內，蓋債權之讓與，在債務人既不得拒絕，自不宜因債權讓與之結果，而使債務人陷於不利之地位（最高法院52年台上字第1085號判例意旨參照）。另「因侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起，二年間不行使而消滅，自有侵權行為時起，逾十年者亦同。」，民法第197 條第1 項亦著有明文。

2.經查，觀諸原告所提出其與亞東公司簽訂之運輸合約書第6 條第6 項：「乙方（即原告）車輛、駕駛員發生一切意外事故或乙方駕駛甲方（即亞東公司）槽車損及第三人暨財物，由乙方自行負責，完全與甲方無涉。運輸途中發生意外事故、除肇事可歸責甲方因素外，乙方應負擔全額賠償。」、第7 項：「鑑於甲方自備之液化運輸槽車昂貴，乙方應小心行駛及操作以利安全。如有意外損壞，依合約規定，損壞部份由乙方負責修復或照價賠償。」等約定（

見卷第204 頁），固可認原告依據該份契約，就系爭槽車及液態氮之損害為負賠償責任之人，惟原告究係何時向亞東公司請求讓與對被告等之請求權則屬不明，蓋原告並未於民事起訴狀及歷次書狀提及系爭槽車為亞東公司所有、其與亞東公司間有成立運輸合約書，且其有依民法第218條之1 規定向亞東公司請求讓與對被告之請求權等情，係迨至108 年5 月14日言詞辯論期日始確認系爭槽車為亞東公司所有、於108 年5 月27日陳報由亞東公司出具之108 年5 月15日「債權讓與證明書」、於108 年7 月16日提出由亞東公司出具之108 年7 月11日確認書（見卷二第126、131 、209 頁），而被告係遲至收受原告之108 年5 月27日民事陳報狀時，始知悉債權讓與之事實，揆諸前揭說明，被告等自得以對抗亞東公司之事由對抗原告。故而，被告等以原告受讓之系爭槽車維修、拖運、貨物損失請求權，已罹於時效而消滅為由，拒絕賠償，於法即屬有據。

3.次按，因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任。但能證明其行為無過失者，不在此限，民法第184 條第1 項前段、第2 項規定甚明。而民法第184 條第1 項前段之侵權行為類型，其所侵害之客體以權利為限。又占有固為事實，並非權利，但究屬財產之法益，民法第960 條至第962 條且設有保護之規定，侵害之，即屬違反法律保護他人之規定，侵權行為之違法性非非具備，自應成立侵權行為。至占有人對該占有物有無所有權，初非所問（最高法院88年度台上字第1424號、71年度台上字第3748號判決意旨參照）。另運送人係託運貨物之直接他主占有人（最高法院86年度台上字第3135號判決要旨可參）。

4.而查，依據原告與亞東公司簽訂之運輸合約書，可知亞東公司係將包括液態氮在內之氣體運送工作發包予原告，原告應負責提供曳引車與合格駕駛員，負責將亞東公司自備槽車託運之貨品，運送至指定地點，則原告於輸運期間即

為上開物品之占有人，應受民法關於占有規定之保護，倘其占有遭受不法侵害，占有人得依侵權行為規定請求救濟，是原告依據民法第184 條2 項規定請求賠償此部分損害，即屬有據。

5.原告主張系爭槽車遭受重大事故，需先支付保固費用12萬元以保固方式處理，加計槽體表面處理及蒸發器製作102,000 元，合計含稅233,100 元；另委託山隆公司進行維修，花費50,785元等情，業據其提出應收帳款明細表、簽收單、統一發票等件為證（見調解卷第11-14 頁），惟為被告所否認。而查，本院曾就系爭槽車之受損情形、維修項目、費用及維修之必要性等項，分別函詢為系爭槽車進行維修之章正公司、山隆公司，經章正公司於105 年11月4 日以0000000 號函覆稱：「一、車號00-000號車輛（即系爭槽車）於103 年11月有送至敝司維修。二、車輛受損情形蒸發器損壞，槽體夾層真空測試，車體損壞復原油漆。…四、真空保修為本公司無條件在車體碰撞後將本槽體真空保證12個月無真空流失，保固期間內若真空流失，我公司無條件維修。

五、蒸發器為鋁製品撞凹後無法修補，固槽車蒸發器損壞須重新製作新品…。」（見卷一第77頁）、107 年9 月12日0000000 號函覆略以：「一、車號00-000號槽車於我司維修報價單編號2『槽體真空保固』之實際工作內容為本公司無修件在車體碰撞後將本槽體真空保證12個月無真空流失，保固期間若真空流失，我公司無修件維修。二、報價單但書2『保固期為103 年10月6 日起至104 年10月5 日止』，故槽車於103 年11月至敝司維修，在保固期間內。三、蒸發器，車輛及槽體損壞有危害行駛道路暨公共安全之虞，有必要之修復。」（見卷二第44頁）、108 年1 月11日0000000 號函覆：「…三、本槽車敝司無施作真空抽取作業，車禍發生時槽體還保有真空值，富民要求車禍發生後此槽車在一年內保有真空值，因此要求敝司保固槽

體真空值維持0.2Torr 以下，如真空值超出0.2Torr 真空流失，敝司無條件維修。」等語（見卷二第93頁），及經山隆公司以108 年1 月25日2019山隆字第012501號函覆：「二、…貴院來函所附之附件一（即2014/10/15進廠維修單）、及附件二（即統一發票），本公司所經營之台中港汽車修理廠…就上開事件之原告即富民運輸股份有限公司所有LN-116號槽車，確有維修，並開立如附件二發票。三、…103 年10月15日維修是讓車輛可以先行行駛…。」（見卷二第94頁）。本院審酌系爭槽車為裝載特殊氣體之用，槽體之規格、容量、材質、真空值、結構等均影響運送之安全，關乎公共安全甚鉅；且觀本院向內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊調取之照片所示，可知系爭槽車除蒸發器毀損外，槽體亦有刮傷凹痕（見調解卷第71-72 頁），堪認確有維修蒸發器、護欄、檔泥板、駐車閥，並就槽體真空值進行檢測及長期監控維修之必要。

6.又系爭槽車係00年7 月份出廠使用，因本件事故所支出之槽體表面處理（油漆）費用為26,000元、槽體真空保固12個月12萬元、內穿白鐵管蒸發器含框架1M*20 支4 萬元、蒸發器安裝含配管36,000元、左邊護欄做新（含支架）工資12,000元、一體成型檔泥檔材料2,40 0元、駐車閥材料13,000元、左邊護欄支架材料5,000 元、鋁合金護欄材料2,967 元、左側護欄噴漆13,000元，此有章正公司隨函檢附之報價單、山隆公司進場維修單在卷可查（見卷一第78頁、卷二第82頁），是關於更新零件部分之請求，應扣除按汽車使用年限計算折舊後之費用為限。而至本件道路交通事故發生時間（即103 年10月1 日），有11年3 個月之使用期間；再依106 年2 月3 日財政部台財稅字第000000 00000 號公布之固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，採定率遞減法計算其折舊，即貨櫃及拖車架耐用年數為5 年，每年折舊率千分之369 之標準；又依所得稅法第54條第3 項「採用定率遞減法者，其最後一年度之未折減餘

額，以等於成本十分之一為合度」之規定計算其折舊後之金額，是原告之系爭槽車更新內穿白鐵管蒸發器含框架、一體成型檔泥檔、駐車閥、左邊護欄支架、鋁合金護欄折舊後金額應為6,337元【計算式：（4 萬元＋2,400 元＋13,000元＋5,000 元＋2,967 元）x //10＝6,337 元】；另關於工資費用則無折舊之問題。從而，原告得請求被告賠償修復系爭槽車之費用應為224,004 元【計算式：6,337 元＋26,000元＋12萬元＋36,000元＋＋12,000元＋13,000元＋稅10,667元＝224,004元】。

（四）貨損部分：

原告主張其於車禍時係載運亞東公司之液態氮氣，為貨物占有人，因車損而損失約8 噸之內容物，價值32,558元等情，業據其提出送貨單、地磅單、報價單、電子計算機統一發票等件為憑（見調解卷第15-17 頁）；復經亞東公司以106 年3 月20日函覆證實「富民運輸股份有限公司確於103 年10月1 日為本公司載運氣體過程中發生車禍事件，所載運為液態氮，因車禍造成管線破損，估計氣體損失八噸。」等語明確（見卷一第91頁），堪認原告確實受有此項損失。是原告依據民法第184 條第2 項規定，請求被告等連帶賠償貨物損失32,558元，即屬有理，應予准許。

（五）系爭槽車拖運費部分：

1.原告主張其將系爭槽車送至不同處所修繕，支出拖運費32,900元等情，業據其提出地區運費報價單為證（見卷二第132 頁）。本院審酌系爭槽車為裝運特殊氣體用途，必須以符合法規標準之曳引車始得牽引，並非一般拖運車輛可得拖運，堪認有由原告以其位於台中之車輛進行牽引之必要。

2.又系爭槽車於車禍發生當日，有自車禍現場牽引至亞東公司竹北廠進行分裝及檢查、於103 年10月2 日牽引至亞東公司台中廠檢修槽車真空，嗣再陸續牽引至章正公司（位於台中）、山隆公司（於於台中）、彰友汽車修配廠（位

於彰化）進行維修，待修畢後又拖回至亞東公司台中廠之事實，有亞東公司提供之調查報告、章正公司106年5月11日0000000號函、山隆公司108年1月25日2019山隆字第012501號函、彰友汽車修配廠106年5月25日函等件在卷可佐（見卷二第18、94頁、卷一第149、154頁），故原告以其按運送地點區分之運輸費用計算系爭槽車之拖運費，亦即新竹區8,165元、台中區4,000元、新化縣4,285元，應屬合理。

3.從而，原告依據系爭槽車占有人身分，可得請求被告賠償之系爭槽車拖運費，應為32,900元【計算式：8,165元＋8,165元＋4,000元＋4,000元＋4,285元＋4,285元＝32,900元】。

（六）現場處理人事費部分：

1.原告主張其所載運之亞東公司液態氮，因車禍造成洩漏，需由亞東公司派員至現場協助，共支出24,000元等情，業經原告提出營業人銷貨退回進貨退出或折讓證明單為憑（見調解卷第19頁）；且據亞東公司於106年3月20日函覆稱：「因氣體運輸槽車具高度專業性，本公司確有派員至現場協助，因而支出之費用與計算基準已如附件所示。」等語，併檢附相同金額之估價單到院供參（見卷一第91-92頁），足認原告確有支出此部分金額。本院審酌液氮係氮氣在低溫下形成的液體形態，人體若在無保護措施之情況接觸，皮膚會有嚴重凍傷之危險，且可能引起缺氧窒息；且液氮會在常溫環境下迅速揮發為氮氣，體積快速膨脹，在非壓力式之密閉容器中儲存恐導致氣爆，可謂危險；加以原告僅為負責運輸之人，欠缺處理此類洩漏物品之訓練，自有由專業人員到場處理之必要。故而，原告請求被告等連帶賠償已支付亞東公司之人事費24,000元，為有理由，應予准許。

2.至原告請求被告等連帶賠償其派遣員工前往處理之費用9,900元部分，因車禍發生當日為正常上班日，其所屬人

員本應出勤，原告亦有給付工資之義務，原告自無將其自身義務轉嫁由被告負擔之理。是原告此項主張為無理由，不應准許。

（七）營業損失部分：

1.原告主張系爭半聯結車專載運亞東公司之槽桶及氣體，無法於系爭槽車103 年10月2 日至同年12月10日維修期間載運其他貨物，致受有69日之營業損失乙節，業據其提出系爭半聯結車及槽車之車損、維修資料、網站資料、運輸合約書等件為證，並經章正公司以106 年5 月11日0000000號函證實系爭槽車確有於103 年11月18日到廠維修，並花費5 個工作天製作蒸發器、10個工作天進行組裝配管焊接及測試（見卷一第149 頁）；山隆公司以107 年11月5 日2018山隆字第110501號、108 年1 月25日2019山隆字第012501號函函證實系爭槽車有於103 年10月15日及103 年12月2 日，進廠維修護欄、防駛離開關（見卷二第49頁）；彰友汽車修配廠以106 年5 月25日函證實系爭槽車有於103 年12月4 日至8 日期間，進廠進行槽體烤漆（見卷一第154 頁）；亞東公司提供低溫槽車洗桶紀錄單顯示系爭槽車於103 年12月8 日至10日進行維修完成後之洗桶作業（見卷二第43頁），應堪認原告此部分主張屬實。是原告所受之營業損失，即應以69日計算。

2.觀之原告提出之統計月報表，系爭半聯結車於事故前半年之每月運費收入各為427,195 元、251,390 元、389,770元、390,565 元、514,130 元、446,243 元（見調解卷第26-31 頁），平均每日營業收入即為13,441元。參酌原告係以汽車貨運為營業項目，105 年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準「其他汽車貨運」之淨利率為7%，是原告69日營業淨利約為64,920元【計算式：13,441元x 69日x 7%＝64,920元】，以此認定原告因維修車輛而無法營業之損失，方屬合理。

（八）綜上，本件原告得請求被告等連帶賠償系爭半聯結車維修

費28,363元、系爭槽車維修費224,004 元、貨損32,558元、系爭槽車拖運費32,900元、現場處理人事費24,000元、營業損失64,920元，合計共為406,745元。

四、綜上所述，原告本於侵權行為之法律關係，請求被告連帶賠償之損害金額計為406,745 元，及自起訴狀繕本送達翌日（即被告塗雅玲、楊隆洲自105 年5 月17日；被告蔡義威自105 年9 月2 日；被告聯倉公司自105 年5 月5 日）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，逾此數額之請求，則無理由，應予駁回。

五、本判決第一項所命被告給付之金額未逾50萬元，依民事訴訟法第389 條第1 項第5 款規定，應依職權宣告假執行，是原告陳明願供擔保聲請宣告假執行，核無必要。至原告其餘假執行聲請，因該部分訴之駁回而失所附麗，應併予駁回。

六、本件判決之基礎已臻明確，兩造其餘之攻擊、防禦方法及舉證，核與判決結果無影響，爰不一一予以論列，併此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　8　　月　　8　　日

民事第二庭　　法　官　林南薰

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　　8　　日

書記官　陳麗麗