臺灣橋頭地方法院民事判決

107年度重訴字第111號

原　　告　國泰世紀產物保險股份有限公司
法定代理人　蔡鎮球
訴訟代理人　鄭世彬
被　　告　陳基祥
　　巨帆交通有限公司
法定代理人　陳永清
上　1　人
訴訟代理人　張介鈞律師
複代理人　　張鈞棟律師

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，本院於民國108年11月28日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

被告應連帶給付原告新臺幣柒佰貳拾萬元，及自民國一0七年四月二十七日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

訴訟費用由被告連帶負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣貳佰肆拾萬元為被告供擔保後，得為假執行；但被告如以新臺幣柒佰貳拾萬元為原告預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

一、本件被告陳基祥未於言詞辯論期日到場，核無民事訴訟法第386條各款所列情形，均應依原告之聲請，由其一造辯論而為判決。

二、原告主張：原告承保訴外人郭書瑋所有車牌號碼000-0000號自用小客車（下稱系爭車輛）車體損失險，於民國106年9月28日10時50分許，系爭車輛由郭書瑋駕駛於臺東縣大武鄉台9線429公里400公尺處南向車道，遭被告陳基祥駕駛車牌號碼000-00號營業貨運曳引車（下稱系爭曳引車），因裝載貨物不穩妥掉落撞擊而肇事（下稱系爭事故），致使系爭車輛受損。陳基祥既因執行職務中，過失致原告承保之系爭車輛受損，依民法第188條規定，僱用人即被告巨帆交通有限公

司（下稱巨帆公司）亦應負連帶賠償責任。又系爭車輛受損部分經送廠估修，其修復費用計新台幣（下同）11,743,093元（工資：400,000元、零件：11,095,720元、烤漆：247,373元），回復原狀費用顯然逾該車價值無修復必要，原告依保險契約給付被保險人9,024,170元，依保險法第53條第1項規定取得代位求償權，又系爭車輛經鑑定結果，系爭事故發生前之市價為8,900,000元，殘體價值為1,700,000元，兩者價值之差額為7,200,000元（8,900,000-1,700,000＝7,200,000），為此爰依民法第184條第1項前段、第191條之2、第188條第1項前段規定提起本訴，請求兩者之差額等語。並聲明：　被告應連帶給付原告7,200,000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。　願供擔保，請准宣告假執行。

三、被告之答辯：

（一）巨帆公司則以：其對系爭事故之發生固不爭執（嗣復爭執其經過過程），惟對原告主張之修復費用有爭執，原告雖主張零件費部分11,095,720元，然依原證四汽車受損照片觀之，系爭事故僅造成系爭車輛左側與車頂之損害，其前檔框架及敞篷車頂損壞部分應可以以鈑修方式回復原狀，無更換零件之必要，其餘部分零件似非系爭事故造成，亦無修復必要。又被告質疑永三汽車股份有限公司（下稱永三汽車）出具報價單之公正性，為何原告未讓其他單位作修復鑑定，是否與永三汽車有特殊往來，其認系爭車輛應可回復原狀，並就零件更換部分，應予以折舊。又系爭車輛在訴訟過程中即遭原告報廢拍賣而無法送交其他單位鑑定，認原告有民事訴訟法第282條之1故意將證據滅失之嫌，應認系爭車輛零件折舊後之修復費用經折舊後應不超過2,804,617元（嗣改為1,572,492元）等語，資為抗辯。並聲明：　原告之訴駁回。　如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

（二）被告陳基祥未於言詞辯論期日到場，亦未提出書狀作何聲

明或陳述。

四、兩造不爭執事項：

（一）原告承保郭書瑋所有系爭車輛之車體損失險，保險金額1142.3萬。

（二）106年9月28日10時50分許，系爭車輛由郭書瑋駕駛於臺東縣大武鄉台9線429公里400公尺處南向車道，遭陳基祥駕駛系爭曳引車，因裝載貨物不穩妥掉落撞擊而肇事，致使系爭車輛車受損。

（三）陳基祥之僱用人為巨帆公司，當時陳基祥係執行該公司之業務途中。

（四）原告已依保險契約給付被保險人9,024,170元。

（五）系爭車輛已為報廢拍賣，拍賣金額為1,210,000元。

五、本件爭點為：

（一）系爭車輛前檔框架及敞篷車頂損壞部分得否得以鈑修方式回復原狀？其若得修復，其費用是否高於系爭車輛之價值？原告主張無修復之必要，而請求賠付系爭車輛之價值，有無理由？

（二）若（一）有理由，則系爭車輛之價值若干？原告得向被告請求連帶賠償之金額，應於多少範圍內為適當？若（一）無理由，則系爭車輛修復之金額若干？是否應折舊？折舊後合理之修復金額若干？

六、本件得心證之理由：

（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；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；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191條之2前段、第188條第1項前段分別定有明文。又按道路交通安全規則第77條第2款規定：「汽車裝載時，除機車依第88條規定外，應依下列規定...二、載運人客、貨物必須穩妥，車門應能關閉良好，物品應捆紮牢固，堆放平

穩...」。經查：被告駕駛系爭曳引車，沿台9線公路南往北方向行駛，因貨物未捆紮牢固放置穩妥，導致載運之鐵塊滑落，砸到對向行駛之系爭車輛擋風玻璃，致生系爭事故一情，經本院調閱台東縣警察局交通事故案卷，有道路交通事故現場圖、現場照片、道路交通事故調查報告表等件在卷可證（見審訴卷第63-85頁），復由陳基祥、郭書瑋於系爭事故發生時之陳述，亦足佐證上情，此亦有所附調查報告表及談話記錄表等件可查（見審訴卷第71、73頁），堪認陳基祥載運貨物未捆紮牢固，為本件肇事之原因，郭書瑋於系爭事故中並未見過失，此經被告聲請送交交通部公路總局臺北區監理所花東區車輛行車事故鑑定會，其意見亦同此旨，尚值參酌（見本院卷　第217頁），又陳基祥為巨帆公司之受僱人，其當時正執行巨帆公司之職務一情，為被告所不爭執，是原告於賠償郭書瑋後，依保險法第53條規定取得代位權，於賠償範圍內依首開法條規定向被告請求連帶賠償，即屬於法有據。

（二）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少之價額，民法第196條分別定有明文。且依最高法院77年5月17日第9次民事庭總會決議見解，固認上開法條所指之物因毀損所減少之價額，得以修復費用為估定之標準，然其亦指出需以必要者為限，是若車輛受損後雖能修復，但如修理所需費用超過該車受損前之價格，則不能認為該修復費用係屬必要，自應以車輛受損前之價格，扣除車輛受損後之殘值，以其間之差額，作為其損害額，始符誠信公平原則。經查：

1.本件系爭車輛係於103年6月出廠、廠牌MCLAREN、型式650S Spider、排氣量3799c.c.之蓬式轎式自用小客車，此有原告所提之行車執照1份在卷可憑（見審訴卷第15頁），而系爭車輛於國內之總代理商即為永三汽車，為兩造所不爭執（見本院卷　第38、39頁），是郭書瑋於系爭事故發生後，將系爭車輛送交永三汽車估價維修，並未有不

合理之處，被告雖質疑；原告為何直接以永三汽車估價單作為賠償依據等語，惟其於訴訟中亦未能提出其他保養維修廠具有同等技術得以維修系爭車輛回復原狀者（見本院卷　第25頁、卷　第39、41頁），其質疑未見依據，僅屬一己之臆測，自無可採。又系爭車輛之性質為高性能之進口跑車，其技術層級甚高，系爭車輛既遭陳基祥過失肇事因而受損，身為車主之郭書瑋本有選擇由原廠維修之權利，至於其他民間（非原廠）之維修保養廠之維修水準是否能達到原廠同等維修技術水準，甚屬可疑，被告若不能證明永三汽車之維修估價內容有何違反專業或其他不可信之理由，自無從否定其估修內容之真實性。

2.系爭車輛於系爭事故發生後，經永三汽車估算其維修費用高達11,743,093元（見審訴卷第17、19頁），故原告認：系爭車輛迄至車禍發生之106年9月28日，已使用3年又3月，折舊後價值約900餘萬元，其修復費用已高於系爭車輛受損前之價值，系爭車輛已無修復之必要，故依系爭車輛保險契約理賠系爭車輛全部價值（折舊後）9,024,170元予郭書瑋，並將系爭車輛車牌註銷繳回一節，有系爭車輛保險契約、異動登記書、賠案簽結內容表等件附卷可憑（見審訴卷第23、25頁）。被告雖辯稱：系爭車輛僅有左側及車頂損壞，且前擋框架及敞篷車頂損壞部分，應可以鈑修方式回復原狀云云，惟查：系爭車輛之車前擋框結構部分為單體式碳纖維座艙，依原廠規範，其受損後無法修理，僅能以更換單體式座艙，以確保安全無虞及完整之功能行駛於道路上，車頂結構部分為複合式材料，因受損面積過大且為車體重要安全結構，故無法修復，僅能更換新品等情，業據永三汽車於107年5月21日以永三字第YSZ000000000號函回跑車，其本以時速可達一般車輛無法達到之高速，且短時間即能加速至相當之速度等特徵為其特點，故其材質本為特殊材質，且因高速行駛，對於安全性之要求自較一般車輛嚴謹，蓋其所謂「回復原狀」，自應回復系爭車輛原跑

車性質之「速度」及「安全性」等相關功能，被告認系爭車輛受損部分僅需「鈑修」即可，未說明其主張之依據何在，而原廠就其修復之方式既已規範，被告於未證明其有何非真實或不合理之處前，自不能以其臆度之修繕方式，取代原廠之專業評估，且其「鈑修」之後，系爭車輛是否能回復原本之「速度」及「安全性」，亦屬有疑而不能證明，自無法採取被告上開辯解，作為系爭車輛「回復原狀」之修繕方式。另被告雖提出其查閱之麥拉倫車體圖片及麥拉倫製作過程影片，辯稱：麥拉倫單體式座艙及「檔前框」事後來才組裝而成，「檔前框」應可更換，毋須將整車台即單體式座艙更換等語（見本院卷　第315、363-367頁），惟參以被告提出之資料未見出處，且不知其型號車式，與系爭車輛是否相符，其所指零件名稱與永三汽車所用之名詞不同，是否所指同一，亦有可疑，亦無從以上開不完整之資料，取代永三汽車上開說明，附此敘明。

3.而系爭車輛於系爭事故發生之市值，依原告自身之估算，折舊後仍有9,024,170元；而高雄市汽車商業同業公會依書面鑑價後，系爭車輛於系爭事故發生時正常使用且未發生事故之情況下，其市值應有890萬元，有該工會107年12月27日（107）高市汽商雄字第939號函附卷可稽（見本院卷　第85頁），而其推估之依據，經其於108年4月24日函覆稱：其係參考事發當時權威車訊及市場流通機制行情所評估等語，並提供當月之權威車訊資料，其記載系爭車輛型式及車型、年份之行情價格即為990萬元（見本院卷　第205-211頁）。另依原告陳報之財團法人保險事業發展中心汽車重置價參考表，該車型之新車重置價格為1,680萬元，以1年折舊率15%計算，系爭車輛於105年11月30日投保時保險金額方為1,142.3萬元等語（見本院卷　第21-27頁），堪認無論係依原告內部就系爭車輛價值之估算，或依高雄市汽車商業同業公會之鑑定結果，其價值均較系爭車輛鑑定之890萬元為高，是原告主張系爭車輛未發

生事故時價值為890萬元，並無高估之虞，堪認與事實相符而適當。

4.另原告就系爭車輛車體並未保存而逕付拍賣一事，被告雖陳稱：原告此舉應有民事訴訟法第282條之1證據妨礙之情形，應認被告關於該證據之主張或依該證據應證之事實為真實等語。然查：系爭車輛於系爭事故發生後，被告主張應保留系爭車輛車體之目的，原為對永三汽車回復原狀之修車費用有疑問（見本院卷　第25頁），惟本院請被告提出是否有永三汽車以外之保養廠可為修復，亦經被告陳報：系爭車輛於國內僅有永三汽車代理銷售，故無法陳報其他保養廠或其他修車單位等語（見本院卷　第42頁），是被告原請求保留車體之目的已不存，自不能認原告有妨礙證據之情形。至於系爭車輛於事故發生前之價值及事故發生後之殘值部分，經高雄市汽車商業同業公會函覆稱：車輛價值鑑定本分為實車及書面鑑定兩種等語（見本院卷　第205頁），系爭車輛發生事故前之價值，有該車輛廠牌型式車輛之市價參酌車輛折舊率可供參考，高雄市汽車商業同業公會提出其參酌之權威車訊，核與原告財團法人保險事業發展中心汽車重置價參考表等資料大致相符，其結果應屬可信，已如前述，是系爭車輛發生時之市價估算，並不以系爭車輛實車存在為必要，其拍賣即不影響鑑定結果；而系爭車輛事故發生後之殘值，雖可能需評估實車狀況，惟系爭車輛於拍賣前經高雄市汽車商業同業公會鑑定殘體價值為170萬元一情（見本院卷　第85頁），較諸系爭車輛實際拍賣之價格121萬元為高，有原告提出之報廢車輛買賣合約書在卷可憑（見本院卷　第157-161頁），是被告若質疑原告有拍賣系爭車輛殘體價值過低之情，惟原告事後仍同意以高雄市汽車商業同業公會鑑定之殘值為其依據，對被告即無不利，是系爭車輛拍賣一事，對本件結果之認定尚無影響。

（三）綜上，系爭車輛為巨帆公司受僱人陳基祥執行巨帆公司職

務時，因過失肇事造成系爭車輛受損，原告提出永三汽車維修單據及評估理由，認系爭車輛維修費用過鉅，顯高於該車價值而無修復之必要，被告雖質疑其是否應採永三汽車之維修方式及修復費用，及認原告將系爭車輛拍賣有礙其證明，惟其亦認永三汽車係國內唯一合法代理，其既不能證明永三汽車之評估有何不真實或違反專業之處，亦不能提出較諸永三汽車更專業之鑑定單位，即難推翻原告所提出之證據，堪認系爭車輛維修金額高於其價值，難認有修復必要。而原告所主張之系爭車輛市價及殘值，既已為最有利於被告之結果，且與客觀事實大致相符，自應採為本件系爭車輛受損之金額，故原告請求被告應連帶賠償其損失7,200,000元（8,900,000-1,700,000＝7,200,000），堪認有據，應予准許。

七、綜上所述，原告依民法第184條1項前段、第191條之2前段、第188條第1項前段之規定，請求被告連帶給付7,200,000元，及自起訴狀繕本送達翌日即107年4月27日起至清償日止，按年息5%計算之利息範圍，為有理由，應予准許。又兩造均陳明願供擔保，請求宣告假執行及免為假執行之宣告，經核均無不合，爰各酌定相當擔保金額准許之。

八、本件事證已臻明確，兩造其餘主張、陳述，均與本件判斷結果無影響，毋庸再予一一審酌，附此敘明。

九、結論：本件原告之訴為有理由，依民事訴訟法第85條第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　　12　　月　　12　日

民事第二庭　法　官　張琬如

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　　108　　年　　12　　月　　12　日

書記官　楊淳如