

臺灣臺中地方法院民事判決

108年度訴字第3218號

原告 聯駿通運有限公司

法定代理人 張棟樑

訴訟代理人 張智翔律師

複代理人 洪明立律師

被告 謝金榮

訴訟代理人 侯培麗

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於中華民國109年7月7日
言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、原告主張：

（一）被告於民國（下同）107年7月26日17時30分許，駕駛車牌號碼0000-00自小客車，沿臺中市○○區○○里○○○路西往東方向行駛，行經電線桿編號：東堤幹90處時，本應注意駕駛車輛應依標線指示行駛，不得跨越分向限制線，且應注意車前狀況，以隨時採取必要之安全措施，而當時天候晴、日間自然光線、路面乾燥無缺陷、無障礙物、視距良好，並無不能注意之情事，竟疏未注意及此，貿然跨越雙黃線直行行駛，適有原告之受僱人邱彥翔駕駛原告所有車牌號碼000-00號營業用貨運曳引車（下稱系爭曳引車），沿臺中市○○區○○里○○○路東往西方向行駛並駛至該處，二車不慎發生碰撞。

（二）系爭曳引車因本件車禍之發生受有嚴重損害，經評估實際維修費用將超過推定全損金額而認無修復價值，故於107年8月29日以報廢處理在案。系爭曳引車係於88年3月出廠，已於107年8月29日報廢，則至107年7月26日車禍發生，已使用逾19年。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，系爭曳引車使用期間迄車禍發生日止

01 已逾耐用年限，故其修復費用僅得請求零件殘值即新臺幣
02 （下同）45萬元，有臺中市直轄市汽車貨運商業同業公會
03 證明書為憑。

04 （三）系爭曳引車為原告之營業用曳引車，每日平均營業額約為
05 10,613元，自107年7月26日車禍發生之日起至107年8月29
06 日報廢共計33天無法營業，原告受有350,248元之損失（
07 計算式：10,613元×33天=350,248元），同樣依臺中市
08 直轄市汽車貨運商業同業公會證明書為憑。

09 （四）因此，原告依民法侵權行為之法律關係（民法第196條等
10 ），請求被告給付上述共計800,248元，並加計法定遲延
11 利息等語。

12 （五）訴之聲明：被告應給付原告800,248元，及自民事支付命
13 令聲請狀繕本送達之翌日起至清償日止，按年息5%計算之
14 利息。

15 二、被告則以：

16 （一）原告提出之臺中市直轄市汽車貨運商業同業公會證明書，
17 並未載明其如何估價，實有可議，原告為該公會之會員，
18 上述證明書有偏頗之虞。

19 （二）經被告聲請囑託中華民國汽車鑑價協會鑑定，對鑑定結果
20 （系爭曳引車在車況正常保養情形良好下，於107年7月間
21 市場交易價格為30萬元；依照片資料判別，修護無實益；
22 報廢價格8萬元；如符合《淘汰老舊大型柴油車補助辦法
23 》得申請補助等情）沒有意見。

24 （三）原告有以系爭曳引車依上述規定向臺中市政府環境保護局
25 （下稱環保局）領取補助款40萬元（含匯費30元），所以
26 原告沒有受到損害，卻向被告請求車損賠償，並不合理。
27 如果原告可以向被告請求賠償車損，殘骸應該是被告的，
28 環保局補助應該是由被告去申請。

29 （四）原告請求營業利益損失沒有提供足夠的資料，原告係法人
30 ，應有相關的會計資料可證明其損失，今原告不願提供，
31 而僅以臺中市直轄市汽車貨運商業同業公會證明書為證，

01 顯非有據，若原告不能證明，則請駁回原告請求。縱認其
02 得依上述證明書請求，其係指平均營業額，尚應扣除成本
03 （油資、過路費及工資等），方為真正損失；又原告請求
04 33天係每天無休，與常情不符，應扣除至少9天的休假日
05 等語，資為抗辯。

06 （五）答辯聲明：原告之訴駁回。

07 三、兩造不爭執之事實：

08 （一）被告於107年7月26日17時30分許，駕駛車牌號碼0000-00
09 自小客車，沿臺中市○○區○○里○○○路西往東方向行
10 駛，行經電線桿編號：東堤幹90處時，本應注意駕駛車輛
11 應依標線指示行駛，不得跨越分向限制線，且應注意車前
12 狀況，以隨時採取必要之安全措施，而當時天候晴、日間
13 自然光線、路面乾燥無缺陷、無障礙物、視距良好，並無
14 不能注意之情事，竟疏未注意及此，貿然跨越雙黃線直行
15 行駛，適有原告之受僱人邱彥翔駕駛原告所有車牌號碼
16 000-00號營業用貨運曳引車（即系爭曳引車），沿臺中市
17 ○○區○○里○○○路東往西方向行駛並駛至該處，二車
18 不慎發生碰撞。

19 （二）經本院囑託中華民國汽車鑑價協會鑑定，兩造對鑑定結果
20 （系爭曳引車在車況正常保養情形良好下，於107年7月間
21 市場交易價格為30萬元；依照片資料判別，修護無實益；
22 報廢價格8萬元；如符合《淘汰老舊大型柴油車補助辦法
23 》得申請補助等情）均稱沒有意見。

24 （三）原告於107年8月29日就系爭曳引車辦理廢機動車輛回收，
25 並因此依《淘汰老舊大型柴油車補助辦法》向環保局領取
26 補助款40萬元（含匯費30元）。

27 四、本院認定之理由：

28 （一）原告請求被告賠償車損（殘值）45萬元部分，有無理由？
29 1.經本院囑託中華民國汽車鑑價協會鑑定，鑑定結果指出
30 系爭曳引車在車況正常保養情形良好下，於107年7月間
31 市場交易價格為30萬元；依照片資料判別，修護無實益

01 ；報廢價格8萬元；如符合《淘汰老舊大型柴油車補助
02 辦法》得申請補助等情，已有該協會109年3月26日回函
03 附卷可稽（見本院卷第77頁），復為兩造所不爭，可見
04 原告先前依臺中市直轄市汽車貨運商業同業公會證明書
05 主張系爭曳引車殘值為45萬元，其中超過30萬元部分，
06 即非可採。

07 2.適逢行政院環境保護署於106年8月16日發布施行《淘汰
08 老舊大型柴油車補助辦法》（後來分別於108年5月27日
09 、108年8月13日修正發布，並改為新名稱：大型柴油車
10 汰舊換新補助辦法），依107年間所適用之原辦法第3條
11 規定：「本辦法補助對象為自本辦法施行日起完成車體
12 回收及車籍報廢手續之老舊大型柴油車車主。但不包括
13 政府機關。」（見本院卷第77、81頁）。因此，原告於
14 107年8月29日就系爭曳引車辦理廢機動車輛回收，並依
15 《淘汰老舊大型柴油車補助辦法》向環保局領取補助款
16 40萬元（含匯費30元），已有環保局109年5月20日回函
17 附卷可稽（見本院卷第117、119頁），復為兩造所不爭
18 ，可見原告於本件車禍發生前，可以選擇繼續保有使用
19 市價30萬元（其前提是車況正常保養情形良好）之系爭
20 曳引車，但也可以選擇辦理「完成車體回收及車籍報廢
21 手續」而向環保局領取補助款40萬元。則對原告而言，
22 系爭曳引車之交換價值，應為在30萬元或40萬元擇一，
23 無從累加為70萬元。準此，原告雖因本件車禍發生致其
24 系爭曳引車受損，但原告既辦理「完成車體回收及車籍
25 報廢手續」向環保局領取補助款40萬元，就系爭曳引車
26 受損部分即已無損害可言，應已無再向被告求償而發生
27 雙重利益之餘地，始符合誠信原則。此為政府獎勵淘汰
28 老舊大型柴油車造成之特例，而與要保人繳納保險費，
29 於保險事故發生時，保險人依保險契約給付保險金時，
30 保險受益人獲得風險保障之權益不可歸屬加害人之情形
31 本質上不同，附此敘明。

3. 另一方面，民法第218條之1第1項規定，關於物或權利之喪失或損害，負賠償責任之人，向損害賠償請求權人，請求讓與基於其之所有權或基於其權利對於第三人請求權。上開規定係為解決損害賠償請求權人因請求賠償義務人賠償其所受損害以後，仍享有基於其物之所有權或基於其權利對於第三人之請求權，獲得雙重之利益，故賦予賠償義務人請求損害賠償請求權人讓與其對第三人之請求權之權利，以維公平原則。在讓與請求權所得請求讓與之權利，本質上即為損害賠償請求權人受損害之權利，在型態上之變更。換言之，原來權利因喪失或損害而對賠償義務人發生損害賠償請求權，另一方面原來權利之型態則或變更為第三人之請求權，或尚有剩餘價值，此兩者在本質上原屬同一利益，均自原有之權利變更而來，如損害賠償請求權與讓與請求權標的之原有權利仍歸一人保留，顯然發生雙重利益。原有權利型態之變更，既可能為原有權利之剩餘價值，亦可能為對於第三人之請求權，故賠償義務人得請求讓與者，當包括上述二者。原告既請求被告賠償系爭曳引車於本件車禍前之殘值（市價），則其所受損害已完全受填補，自無再保有該車殘骸之權利，被告自得依民法第218條之1第1項之規定，請求原告讓與該車殘骸之所有權，並依同條第2項為同時履行抗辯（孫森焱，民法債篇總論，上冊，頁459-461；臺灣高等法院暨所屬法院102年法律座談會民事類提案第3號研討結果參照）。事實上，該車殘骸已換取環保局補助款40萬元，原告無可能再將該車殘骸讓與被告，在此情形下，為免發生雙重利益，被告拒絕給付賠償原告該車於本件車禍前之殘值（市價），就有理由。
4. 至於原告補稱：環保局補助款40萬元是原告購置新車才得以領取之補助款，若非被告之行為原告無須購置新車，且新車之價格遠高過此補助款，購置新車對原告而言

實有負擔云云。惟其一方面曲解《淘汰老舊大型柴油車補助辦法》關於「本辦法補助對象為自本辦法施行日起完成車體回收及車籍報廢手續之老舊大型柴油車車主」之規定，原告所謂「購置新車才得以領取」毫無依據，乃信口開河，即不可取；又其二方面所謂「購置新車對原告而言實有負擔」，但買不買新車或中古車是原告的自由，原告支付新車價款同時也獲得價值相當的新車，並未擴大損害，更無請求被告協助其支付該新車價款之法律依據，而顯無理由。

5. 結語：原告請求被告賠償車損（殘值）45萬元部分，為全部無理由。

（二）原告請求被告賠償營業損失350,248元部分，有無理由？

1. 原告提出之臺中市直轄市汽車貨運商業同業公會證明書內容全文為：「茲證明本會會員，聯駿通運有限公司所有，車牌號碼000-00號總聯結重量35噸之營業用曳引車。據一般同業營運概況參考辦理，該車每日平均營業額約新台幣10613元整，107/7/26肇事日至107/8/29報廢日，共計33天營業損失以每日計 $10613 \times 33 \text{天} = 350248$ ，該車目前市價預估殘值為肆拾伍萬元整。特此證明無訛」（見支付命令卷第21頁），所述無非僅憑「一般同業營運概況參考」，輕率為其會員即原告之請求背書，其證明力即有待商榷，難以輕信。

2. 原告並未陳明系爭曳引車於本件車禍後有送修，經確認修護無實益，方另購車替代之具體事實，即無從認定其有無另購車替代系爭曳引車，不能排除系爭曳引車運量或其他既存車輛承接之可能，如果系爭曳引車運量有其他既存車輛可承接，即不生營業損失；縱令原告真有另購車替代系爭曳引車，依其主張之情事，也無從認定系爭曳引車於本件車禍受損起至另購車替代之必要期間之營業日數，若係因可歸責原告之事由而延宕，則應由原告自行負擔。原告何時將系爭曳引車辦理廢車回收，

任憑原告自由，與計算其不能營業之期間並無關連性。
故原告以107年7月26日車禍發生之日起至107年8月29日
報廢共計33天無法營業為訴求，即顯無理由。

3.原告主張系爭曳引車每日平均營業額約為10,613元，亦
未提出其以往之營業相關紀錄，原告並非不可能以相關
紀錄證明其營業損失，卻捨此不為，所謂之營業額即屬
不能證明，況且，營業額經扣除成本（油資、過路費及
工資等）及稅金後之淨利，方為真正損失之利益，被告
自始就此爭執，原告仍未能舉證以實其說，自無從遽認
原告每日受有10,613元之所失利益。

4.結語：原告請求被告賠償營業損失350,248元部分，為
全部無理由。

（三）綜上所述，原告依民法侵權行為之法律關係，請求被告給
付800,248元，及自民事支付命令聲請狀繕本送達之翌日
起至清償日止，按年息5%計算之法定遲延利息，為無理由
，應予駁回。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊、防禦方法，核與判決
結果不生影響，毋庸逐一論列，併此敘明。

六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中 華 民 國 109 年 7 月 30 日
民 事 第 二 庭 法 官 蔡 嘉 裕

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 109 年 7 月 30 日
書 記 官 譚 系 媛