臺灣臺北地方法院民事判決

108年度訴字第3777號

原　　告　東南汽車客運股份有限公司
法定代理人　黃仕旻
訴訟代理人　黃乙醲
被　　告　馮品家

上列當事人間損害賠償事件，本院於民國108 年11月20日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

被告應給付原告新臺幣貳拾萬元，及自民國108年7月30日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

原告其餘之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由被告負擔六分之一，餘由原告負擔。

本判決第一項於原告以新臺幣柒萬元為被告供擔保後，得假執行。但被告如以新臺幣貳拾萬元為原告預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

一、原告起訴主張略以：

㈠被告任職原告公司營業大客車駕駛員期間，於民國108年1月12日駕駛377-FY營業大客車，於當日上午6 點25分左右於台北市○○路○○○號發生故障，有原證1被告簽名之行車憑單可證，其故障原因是可歸責於被告於發車前未遵守原告公司駕駛員規範作業標準「出車前」第4 點規定檢查引擎潤滑機油是否充足之職責（原證2 ），行車途中更且未注意引擎缺乏潤滑機油之警示紅燈已亮，連續疏忽行車安全之檢查注意義務，以致於108年1月12日6時25分左右行經台北市○○路○○○號附近，因引擎缺乏潤滑機油而喪失引擎機件運轉磨擦的潤滑功能，以致引擎內部機件衝擊力量太大而燒毀斷裂，造成下列連環性的引擎機件毀損，引擎本體受損（拆解前）及（拆解後）照片（原證3受損照片4張）。曲軸受損及偏心軸受損，連桿第2 支受損，大波斯受損，大波斯座受損照片（原證4照片4張）。引擎本體、大波斯座、偏心軸、曲軸受損，引擎本體、大波斯座、連桿及活塞氣門頂桿座等受損（原證

5照片4張）。氣門頂桿座、機油噴嘴受損、油底殼護板、氣門頂桿座受損、大波斯座、曲軸偏心軸、油底殼座、機油噴嘴、大波斯等受損（原證6受損照片4張）。377-FY營業大客車因引擎毀損而自該車後方底盤卸下後，車體外觀實況照片（原證74張）。

㈡上開引擎受損造成原告公司下列損害，原告公司依民法第184條第1項規定及被告任職原告公司之志願書第3 條規定（原證8）請求被告悉數賠償，核其明細如下（詳原證9修理明細表），修理工資58萬6000元。修理零件31萬5000元。營業稅5%為45050元。合計為94萬6050元（原證10修理發票）。該車引擎毀損無法行駛營運期間自108年1月12日至108年3月31日計79天，有原證11修理期間證明書可證，但原告酌予請求40天不能營運損失，該車如果不受損正常行駛營運，每日營業收入大約8000元-10000元中間，採取保守8000元計算，扣除必須油料成本2500元後至少有5500元淨利，則40日不能行駛合計營業損失22萬元（5500元x 40日=220000 元），原告依民法第216條第2項規定請求被告賠償該22萬元之正常可期待之預期利益，因該車受損無法正常行駛營運之所失利益22萬元，況依原證7被告簽署志願書第3條規定，被告執行職務重大業務過失損及原告公司之營收利益，均應悉數賠償原告公司。

㈢營業損失22萬元之依據。上開受損修復期間79日不能行駛營運（原告只酌予請求40日營業損失），有原證11修理期間證明書可證。與377-FY營大客車同質車，每日營收證明如下，有台中市公共汽車客運商業同業公會證明書每日營收8000元（原證12）。高雄市議會林宛蓉議員向原告公司租車租金發票8000元（原證13）。陸戰隊指揮部向原告公司租車租金發票2萬7000元（3輛，每輛9000元）（原證14）。巨群旅行社有限公司向原告公司租車租金發票8000元（原證15）。台北市遊覽車客運商業同業公會函文表示大客車每日租金以雙方議價後行之，有每日壹萬元者、捌仟元者不等，均視目的地

，車輛新舊、道路情形等有所增減（原證16）。九鳳通運股份有限公司租車租金證明書表示大巴每日租金10000 元，中巴每日租金8500元（原證17）。諸多憑證足以證明系爭營業大客車受損修復期間無法行駛營運，每日營業收益損失至少在8000元以上，不但核實有據，而且採認最低、最保守之營業收益數額8000元再扣除每日必要之油料成本至多2500元，以每日營收淨值5500元計算(即8000元-2500元=5500元)，酌予請求40日無法行駛營運共損失營業收益22萬元（即5500元× 40日=220000元），完全客觀合理。

㈣綜上，被告過失造成引擎破損，因而損害原告公司財產損害合計116萬6050元（即94萬6050元+22萬元=0000000元），原告依侵權行為法律規定及被告簽訂之志願書之約定，訴請被告賠償，並聲明：㈠被告應給付原告1,166,050 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。㈡訴訟費用由被告負擔。㈢原告願提供擔保，請求准予宣告假執行。

二、被告答辯意旨略以：

㈠被告擔任原告公司之駕駛員，於108年1月12日駕駛377-FY營業大客車，發生嚴重故障導致車輛損毀，應不可歸責於被告，被告於出車前檢查機油存量為正常，行車途中均未發現異狀，憑單如實記載並無違誤。惟被告所任職之原告所屬站場，所配用之車輛均缺乏定期維護，車況甚差機油滲漏乃為常態，二級保養亦未確實，相較其他業者同型號車輛，原告配置於站上之車輛均有機油異常耗損問題，且儀表板功能多半失效，測量尿素、機油、柴油均須透過駕駛以油尺測量，無法於行車途中提供正確資訊，被告出車前進行檢查一切正常，於載客行駛途中機油滲漏並無注意到機油存量之可能，況於車輛路故前，未有乘客或其他用路人反映車況異常，儀錶板機油燈亦未亮起，路故後，該車機油大量外洩，為避免路面汙染影響其他車輛行車，被告尚須取用路旁土壤覆蓋油漬（證1），原告稱缺乏機油潤滑導致車損之詞實屬無稽。

㈡原告公司內部保養作業，並未依照原廠之規範進行，被告任職之場站未有保養廠設置，且運用吃緊，進廠保修之時間有限，縱使報修，保養廠多僅簡易故障排除，以恢復動力為原則，系爭車輛當時曾經多名駕駛報修，有報修單為證（證2），然以原告公司慣例，均係拋錨路故後方進廠處理，今年5月至7月光是被告任職之松德站配車發生機械故障而無法駛完全程之次數即有70幾次，車輛損毀之責任，不應由被告承擔。

㈢原告乃經營台北市區公車之客運業者，所營者非租賃車，車損後班次並未因此而縮減，案車係因車況差而轉為備用之車輛，於其他車輛拋錨時供駕駛應急避免脫班，平時無固定運用，難謂原告營收因此有受影響，請求營業損失實為無稽，況原告於台北市○○○市區○○路線，並未提供包車服務，所提出之證物均係其經營台中、高雄地區公車及參照同業遊覽車包車之單據，向被告求償不應准許。又原告所提之估價單及維修發票，開立者建明客運股份有限公司，股東結構與原告大致相同（證3、4），二者董事長為直系血親一親等關係，且場站設備甚至人員均互相流用，應為公司法所稱之控制從屬關係，其開立之發票金額與坊間價格相距甚大，與修理期間證明書應視為原告自行開立之證明，有失客觀不應做為請求被告賠償之依據。

㈣原告所屬駕駛均有投保保證責任保險，用以擔保受僱人於執行職務時過失造成之損害，俾填補僱用人所受之損失，於事發後原告站長及訴訟代理人皆曾告以被告起訴乃為申請保險理賠之必要流程，被告只要配合答辯使原告獲致有利之判決，供原告得以申請理賠金即可，被告其實並未有過失云云，甚至於本件勝訴後，將會循本例再對另名駕駛起訴求償（證5），故原告之訴訟權利行使實有違誠實信用原則。被告於發車前檢查車輛並無異狀，行車途中亦無乘客及其他用路人告知車況異常，況且事發路段為山區道路，須集中精神留意路況，僅能透過儀表板顯示資訊得知車況，後方如有異狀而

儀表板未顯示即無發現之可能，原告稱機油不足導致引擎破損之說法即與事實有違不應採信，被告並未有過失，原告請求無理由。並聲明：㈠請求駁回原告之訴及其假執行之聲請。㈡訴訟費用由原告負擔。㈢如受不利之判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、本件被告受雇於原告擔任大客車駕駛員，被告簽署志願書，於108年1月12日駕駛車號000-00營業大客車，於當日上午6點25分許於台北市○○路○○○ 號處發生故障，引擎內部機件燒毀斷裂，造成引擎機件毀損本體受損，原告已經修復等情，為兩造所不爭，並有行車憑單、照片、志願書、估價單等件在卷可憑，堪以認定。

四、按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。民法第184條第1項前段定有明文。行為人主觀上具有故意或過失，客觀上行為人之行為不法侵害他人權利，致他人受有損害，而行為人之侵害行為與被害人之損害間具有因果關係時，行為人應就該損害負賠償之責。查，被告係受僱於原告之營業大客車司機，於前揭時地駕駛原告所有系爭大客車執行載客業務，系爭大客車卻發生引擎燒燬之情事，已如前述，依被告簽訂之志願書第3 條之約定，被告對因過失毀損原告公司財物應負賠償責任，而依被告簽署之原證2 之東南汽車客運公司駕駛員規範作業標準，被告應於出車前領取憑單並檢查憑單上各欄資訊無誤，在一級保養基準表執行車輛檢查（三油、三水、輪胎），未依規定執行一級保養，記過一次，可知，被告確有於出車前確實一級保養檢查車輛之義務，被告亦不爭執有此義務。原告主張引擎內部燒燬之情事，有卷附照片可稽，經核引擎內部燒燬狀況嚴重，被告所辯車況欠佳雖係實情，然被告若能落實出車前檢查，應有相當可能避免事故發生，尤其，本院綜合兩造及卷內一切事證，認引擎內部燃燒應與引擎潤滑油缺乏未即時發覺補救所致，被告對此雖有爭執，然被告出車前若能本於善良管理人之注意義務詳細檢查，當能發現車輛異狀而停止出車將車輛報修

，然被告卻捨此不為仍然發車，被告於辯論時一再抗辯系爭車輛車況欠佳，原告場站人員未盡維修保養責任，遇事故發生推諉由司機負責，對照兩造陳述內容，參以證人李明山亦證述站內車輛狀況不佳，缺乏保養維修，已發生過類似引擎損壞事件，但問題反映亦未獲原告公司場站人員解決，然司機仍會在站務、站長之催促下僅加一加機油就出車等情，有證人證詞可憑（見本院卷第507至513頁），而被告復稱站內大客車出車後故障率偏高，始終未獲改善，可見，被告長期以來既明知車輛狀況不佳，行車故障率偏高，竟一律在出車前於一級保養基準表上勾選正常後，僅單純目視儀表板即出車，有被告簽署之基準表在卷可憑，對照證人李明山回應本院詢問時證述司機、站務、站長對於相關文件及規定均採取敷衍之態度（見本院卷第513頁），先不論原告公司在管理上對損害之發生與擴大亦與有過失（詳後述），被告身為司機，長期明知車況不佳、行車故障率偏高之事實，卻無積極作為防止損害結果發生，任令出車前之檢查形同具文，而未善盡基本之保養檢查義務，應可認定，而此不作為對於系爭車輛行車途中引擎燒燬發生損害應有相當因果關係，被告自當負系爭大客車損害之賠償責任。

五、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。負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀。因回復原狀而應給付金錢者，自損害發生時起，加給利息。第一項情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀。以上民法第196條、第213條定有明文。即受有損害之人得請求加害人回復加害前之原狀外，亦得請求物因毀損所減少之價額或請求支付回復原狀所必要之費用，換言之，受有損害之人得就上開三種損害填補方式，依其最有利之方式擇一行使，原告請求各項金額，其中修復費用946050元，包含工資、零件、營業稅等項目在內，有原證9修理明細表、原證10發票可稽，固非無憑，然被告已抗辯原告所陳金額過高，經本院

詢問主動到庭之保險公司人員所陳之資料，原告請求項目及金額經保險公司審查，扣除折舊及非本件事故所致部分，計算為625625元，並有保險公司所提理算表可憑，被告對此計算亦不爭執，當以此金額為可採。又原告請求營業損失22萬元部分，已提出合理說明，並有原證11至17可憑，被告雖以前詞為辯，但系爭車輛本為營業用車輛，因燒燬不能營業之日數、收益及應扣除之成本，原告均已為合理之說明，經核正當，此部分損害自應列入。綜上，原告因本件事故之損害為修復費用625,625元及修繕期間無法使用之營業損失220,000元，共計845,625元。

六、又系爭車輛事故造成原告之損害金額雖為845,625 元，惟按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額，或免除之，民法第217條第1項定有明文。而依前述，被告身為司機，長期對於車輛之保養維修採取敷衍之態度，固有過失，惟依證人之證詞，原告公司站務、站長對司機要求維修車輛未加理會，並在車輛尚可運作之情況下催促司機出車，而司機為免影響受雇權益，敷衍配合在第一級保養表上一律勾選正常，致使車輛維修保養形同具文，終於導致事故發生，原告公司管理上之缺陷亦是損害發生或擴大之重要原因，原告對損害之發生或擴大為與有過失，本院自得減輕被告之賠償責任。本院審酌被告雖然對出車前之保養檢查採取消極敷衍之態度，然司機報修反映未獲重視，站務人員仍催促司機出車，被告身為受雇司機，為弱勢勞工，在工作上服從原告公司之管理及監督，面對場站人員出車之不合理要求，不敢據理力爭，所處情境可以理解，反觀，原告為企業法人，未能建立合理有效之管理模式，致場站人員對車輛保養維修消極應對，對本件損害之發生或擴大，原告應受歸責程度較高，併衡量被告薪資有限，受僱人所負責任不宜過重，以免企業法人將自身管理不當所造成之損害轉嫁於受僱人負擔，經本院衡量結果，認被告賠償金額以20萬元為適當。

七、綜上，原告依志願書之約定及侵權行為法律規定，請求被告

給付如聲明所示之金額及法定遲延利息，僅其中20萬元及其法定遲延利息，為有理由，應予准許，原告請求超過該數額部分則為無理由，應予駁回。

八、兩造陳明願供擔保請為宣告假執行或免為假執行，經核無不合，爰分別酌定相當之擔保金額予以宣告，以兼顧被告利益。至原告其餘假執行之聲請，因該部分訴之駁回而失所附麗，應併予駁回。

九、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及攻擊防禦方法與證據，經本院斟酌後，與本件判決結果已不生影響，故不一一論述，附此敘明。

結論：原告之訴為一部有理由，一部無理由，依民事訴訟法第79條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　12　　月　　4　　日

民事第四庭　法　官　陳正昇

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　　4　　日

書記官　蔡月女