臺灣高雄地方法院民事判決

107年度勞訴字第35號

原　　告　黃名瑀
訴訟代理人　杜海容律師
被　　告　一路發國際物流股份有限公司
法定代理人　張聰聯
訴訟代理人　郭清寶律師
　　鍾靚凌律師

上列當事人間請求給付職業災害補償金等事件，本院於民國109年3月31日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

被告一路發國際物流股份有限公司應給付原告新臺幣壹佰柒拾玖萬玖仟零貳拾貳元，及自民國一〇八年十二月二十四日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告一路發國際物流股份有限公司負擔五分之二，其餘由原告負擔。

本判決第一項於原告提出新臺幣壹拾伍萬元為被告供擔保後，得假執行。被告一路發國際物流股份有限公司於提出新臺幣壹佰柒拾玖萬玖仟零貳拾貳元為原告供擔保後，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、原告主張：原告自民國104年12月18日起受被告僱用，擔任聯結車駕駛員職務，雙方約定按運送趟次計薪，每月結算1次，原告於105年1月6日遭遇職災前1日，即105年1月5日得領取工資為新臺幣（下同）1,950元（下稱系爭勞動契約，見本院卷　第176頁背面）。原告於105年1月6日下午2時許依被告指派，駕駛被告所有之車號000-00營業用半聯結車（下稱系爭聯結車），前往國道一號北上350公里處，接運被告所有，因車禍無法繼續運送之車號000-00營業用半聯結車所載運之貨櫃（下稱系爭貨櫃），以該車原附掛之車號00-00半拖車載運之（該半拖車與系爭聯結車合稱系

爭車輛）。詎原告於同日下午4時10分許，途經國道一號北上319公里500公尺北向永康交流道車道（下稱系爭交流道），在下交流道之際，因系爭車輛剎車功能不足又超重，無法減速，終致全車失控左傾翻覆，擦撞護欄而肇事（下稱系爭事件），原告則受有左肘上肢創傷性截肢、創傷性休克及頭部損傷等傷害（下稱系爭傷害），且因截肢喪失左上臂而失能。原告因執行職務受有系爭傷害，依勞動基準法（下稱勞基法）第59條第1項第1、2、3款規定，被告應補償原告醫療費用補償金59,982元（見本院卷　第176頁）、就醫期間（自105年1月6日起至106年2月9日止，共400日）之工資補償金780,000元（按系爭事件發生前1日之工資1,950元計算，見本院卷ŋ第7頁），暨殘廢補償金959,040元（按每日平均工資999元、失能等級第5級、給付標準960日計算，見本院卷　第177頁），合計1,799,022元（下稱系爭職災補償金，即59,982+780,000+959,040=1,799,022，見本院卷　第192頁、卷ŋ第8頁）。又被告疏未依職業安全衛生法第2條第3款、第5條第1項、第6條第1項第1款及第32條第1項規定，提出安全車輛供原告駕駛，且明知系爭貨櫃已超逾系爭車輛之載重上限，猶使原告以系爭車輛載運之，而有未善盡雇主保護義務及違反保護他人法律情事，依民法第184條第2項規定，被告就原告因系爭事件所受損害，亦應負賠償責任。而原告除因系爭事件支出醫療費59,982元外，復自105年1月6日起至105年1月16日止（共11天）因住院支出看護費3,600元；因左上肢截肢致勞動能力減損77%，而受有損失5,484,757元（按每日平均工資999元，依年別5%複式霍夫曼計算法計算，即[999×30×12]×77%×19.00000000=5,484,757元以下四捨五入，見本院卷　第192頁背面），且受精神上痛苦至鉅，爰請求非財產上損失50萬元，合計原告得請求侵權行為損害賠償6,048,339元（見本院卷　第192頁背面），經依勞基法第60條規定抵充系爭職災補償金後，原告尚有損害4,247,367元

未獲賠償，惟僅在2,432,829 元範圍內求償之（見本院卷ŋ第8 頁）。合計被告應給付原告4,231,851 元（即1,799,022+2,43 2,829=4,231,851，見本院卷ŋ第35頁）。為此爰依勞基法第59條第1 至3 款規定（以上為系爭職災補償金之請求），及民法第184 條第2 項、第193 條、第195 條規定（以上為損害賠償之請求），提起本件訴訟，並就原告勝訴部分，准依職業災害勞工保護法第32條規定，免供擔保而為假執行之宣告（見本院卷　第6 頁）等語。並聲明：　被告應給付原告4,231,581 元及自108 年12月23日變更聲明三狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息（見本院卷ŋ第6 、8 、38頁）。　請准免供擔保，宣告假執行（按：原告以108 年12月23日變更聲明三狀追加請求被告給付資遣費59,940元部分，因訴之追加不合法，本院另以裁定駁回之，見本院卷ŋ第7 頁背面至第8 頁、第35頁）。

二、被告則否認兩造間有僱傭關係存在，並以：系爭勞動契約性質上為承攬契約，原告得自己決定是否領單出車，惟須完成運送任務，始得領取報酬，兩造間因欠缺組織從屬性，而與勞基法所稱勞雇關係有別，被告既非原告雇主，即不受職業安全衛生法規範，亦無勞基法之適用，被告對原告自不負職災補償責任。又系爭事件乃肇因於原告在國道1 號北上320.7 公里處，即以時速98公里超速行駛（按該路段限速為時速50公里），俟見前方彎道遂緊急剎車，驟然降速至時速39公里，始剎車不及，在系爭地點衝撞路邊護欄後翻覆，被告顯有危險駕駛車輛行為，依「勞工保險被保險人因執行職務而致傷病審查準則」（下稱勞保傷病審查準則）第18條第8 款後段規定，系爭事件所致傷害即非職業災害。再者，被告已善盡車輛保養維修責任，系爭車輛翻覆應可排除機械故障因素（見本院卷　第116 頁），原告復未能舉證證明系爭車輛翻覆與超載系爭貨櫃之間有何關聯性，更何況被告就系爭事件之發生自無過失，亦無違反保護他人法律情事（見本院卷　第105 頁、卷ŋ第16頁）。倘經審理認為原告之請求為有

理由，則原告就系爭事件之發生係與有過失，應予減輕被告之賠償責任（見本院卷ŋ第16頁）。此外，原告請求之醫療費中，如附表所示費用23,528元均與系爭事件無關（見本院卷　第160頁背面），原告並應舉證證明其勞動能力減損之比例，至於原告精神慰撫金之請求則有過高，應予酌減（見本院卷　第161頁）等語置辯。並聲明：　原告之訴及假執行之聲請均駁回。　如受不利判決，願供擔保，請准免為假執行。

三、兩造不爭執事項：

原告自104年12月18日起為被告擔任聯結車駕駛。

原告於105年1月6日下午2時許駕駛被告所有之系爭車輛載運系爭貨櫃，行經系爭交流道時車輛翻覆，致生系爭事件，原告則受有系爭傷害。

事發路段之行車限速為時速50公里。

ŋ原告駕駛系爭車輛行駛在國道一號北上320.7公里處之車速為時速98公里，系爭車輛於事發時之車速為時速39公里。

ē原告因系爭傷害支出醫藥費至少有36,454元與系爭事件有關，且為必要費用。

ě原告因系爭傷害自105年1月6日起至同年月16日止（共11天）住院接受手術，有支出看護費3,600元之必要。

依奇美醫療財團法人奇美醫院（下稱奇美醫院）出具之診斷證明書記載，原告於105年9月10日因左上肢體蜂窩性組織炎併膿瘍，住院接受手術，於同年月16日出院，共住院7天，術後須復健休養3個月（見本院卷　第15頁）。

如本件有勞基法之適用，則原告所受系爭傷害性質上為職業傷害。

如本件有勞基法第59條規定之適用，則原告因左上肢截肢而失能，合乎勞工保險失能給付標準第11-3項，失能等級第5級，應按960日給付標準計算殘廢補償金。

原告自104年12月18日起至同年月31日止，以被告為投保單位，投保勞工保險（見本院卷　第10頁）。

四、本件爭點為：　被告應否對原告負勞基法之雇主責任？系爭勞動契約是否適用勞基法第59條？　原告因系爭事件得向被告請求職災補償金若干？　被告有無違反保護他人法律情事？原告就系爭事件之發生有無過失？ｎ原告依民法第184 條第2 項規定，得向被告求償損害若干？茲將本院判斷分述如下：

被告應否對原告負勞基法之雇主責任？系爭勞動契約是否適用勞基法第59條？

按勞工指受雇主僱用從事工作獲致工資者。工資指勞工因工作而獲得之報酬。勞動契約指約定勞雇關係而具有從屬性之契約。勞基法第2 條第1 款、第3 款前段及第6 款定有明文。準此，勞動契約之勞工與雇主間應有從屬及指揮監督關係，申言之，勞動契約非僅限於僱傭契約，舉凡勞務供給契約具有從屬性者，縱兼有承攬、委任等性質，亦屬勞動契約（最高法院89年度台上字第1301號裁判要旨參照）。次按一般學理上認為勞動契約之勞工，具有下列特徵：　人格從屬性，即受雇人在雇主企業組織內，服從雇主權威，並有接受懲戒或制裁之義務。　親自履行，不得使用代理人。　經濟上從屬性，即受雇人並不是為自己之營業勞動，而是從屬於他人，為該他人之目的而勞動。ｎ納入雇方生產組織體系，並與同僚間居於分工合作狀態。如具備上開特徵，即具從屬性。又基於保護勞工之立場，一般就勞動契約關係之成立，均從寬認定，只要有部分從屬性，即應成立。最高法院亦著有81年度年度台上字第347 號裁判要旨足參。準此，當事人間成立以供給勞務為內容之契約，其間是否具備從屬關係，除以提供勞務時有無時間、場所之拘束性，及雇主對勞務給付方法之規制程度、有無一般指揮監督懲戒權為判斷基礎外，仍須參酌勞務提供有無替代性、報酬對勞動本身是否具對價性等因素，為綜合判斷。

原告主張：其依系爭勞動契約服從被告指揮，為被告營業目的而駕駛被告所有之系爭車輛，其間具從屬性，被告對原告

應負勞基法之雇主責任，系爭勞動契約自有勞基法第59條之適用。惟被告否認系爭勞動契約之當事人間有從屬性存在，並辯稱：系爭勞動契約性質上為承攬契約，非經完成工作不能領取報酬，原告復得自主決定接運與否及完成工作之方法，兩造不具上下隸屬、指揮監督之從屬關係，本件當無勞基法第59條之適用。

經查：

- 原告主張其乃應徵被告提供之全職貨運司機職務，於104年12月18日到職後，經被告為其投保勞保，並為被告營業之目的，前往被告指派地點、於被告指定時間拖運貨物等情，有勞工保險被保險人投保資料表為憑（見本院卷　第10頁），而被告所營事業，以各項批發業為主要營業項目，且經常性對外招募全職聯結車司機、兼職大貨車司機，以達其營運目的等情，有卷附公司變更登記事項表，及被告網路徵人啟事可稽（見本院卷　第78至79頁、卷　第108、109頁），參諸網路徵人啟事臚列之僱用條件，除要求應徵者須領有聯結車（曳引車）駕駛證照、有駕駛全聯結車及半聯結車（43噸、35噸）之經驗外，並載明應徵者於錄用後，須配合被告規定，執行聯結車駕駛業務，工作時間包含日班、晚班及假日，工作待遇則採論件計酬每件600元至900元，並無底薪（見本院卷　第108頁）等情，核與系爭勞動契約第1條約定原告應依被告所訂聯結車司機承攬運送規則完成每趟次運送工作，俟工作完成後，由被告給付原告報酬（見本院卷　第162頁），及該契約附件所定勞務報酬係按其運程遠近、拖運之貨櫃、槽車種類按件給付395元至800元不等之報酬（見本院卷　第163頁）大致相符，應屬非虛。佐以被告於僱用原告後，已為其投保勞保，有卷附勞工保險被保險人投保資料表可憑（見本院卷　第10頁），堪認原告乃被告僱用之全職聯結車司機無訛。

— 又原告雖未領有底薪，惟其專為被告之營業目的而提供勞務，其勞務係有對價，且具不可替代性等情，業據系爭勞動契

約第2條第2款、第3款明定，契約存續期間，應由被告提供車輛予原告，使原告就被告所託工作提出勞務，待完成事前工作、事後工作及被告指定工作後，得謂工作完成，並由被告依約定趟次報，給付原告勞務對價（見本院卷　第162頁）等語至明。而被告應保障原告每月均有運送報酬可資領取之義務，亦據系爭勞動契約第9條載述，被告負有保障原告受領工作每月之最低趟次，以維契約預定之目的及效用，被告倘無正當理由，不可低於每月約定之最低趟次（見本院卷　第163頁）等語明確，可見被告負有使原告得賺取維持生活基本所需之保護義務。徵諸同契約第5條明定：兩造之權利義務，非經雙方書面同意，均不得轉讓或再授權予任何第三人（見本院卷　第162頁），益見原告負有親自為原告履行運送工作之義務，其勞務提供具有專屬性，該性質核與民法第484條第1項規定：「僱用人非經受僱人同意，不得將其勞務請求權讓與第三人。受僱人非經僱用人同意，不得使第三人代服勞務。」所揭示之僱傭契約要件一致，從而，系爭勞動契約具經濟上及組織上從屬性，應堪認定。

．再者，原告悉依被告通知之運送時間，配合辦理運送工作，非固定在周一到周五之工作日上班乙情，有原告到職日迄事發前（即104年12月21日至105年1月6日）之配送明細統計表為憑（見本院卷　第165至166頁、卷　第149至153頁），被告亦不否認有指定原告部分運送趟次路線情事，並稱：「託運單上如有記載委託運送客戶指定之路線，原告即須遵循」等語明確（見本院卷　第105頁），參諸證人即前任被告司機（任職期間自104年6、7月起至105年4月止）李岷勳證述：聯結車駕駛員上班的處所是在中安路車場，由調度人員在前1天下班前，當面告知司機翌日運貨趟次及路線，如有不能在場之司機，則由調度人員以電話通知，並在前一天將提領單交給司機，司機會在每天早上到達被告車場，每名司機所使用的車輛在進公司時，就已經由調度人員分配好，每名司機都有自己固定開的車，在領車之後，就會

依領貨單前往指定地點領貨，將之載運到目的地，收貨的客戶則會依過磅結果，登載簽收數量，由司機在當天下班時將單據（含領貨條、客戶簽收單）、日報表（含運送趟次、出車及抵達時間、客戶名稱、領貨地點）繳交調度人員，…其初任駕駛員職務時，被告也有指派一名老司機跟車1週以上…，被告旗下的聯結車司機在接運被告貨物期間，無人在外兼差（見本院卷　第15頁背面、第16頁背面）等情，可知被告設有專人指揮調度聯結車司機，並安排有經驗之人為新手作行前指導，其間指揮監督關係密切，暨被告為管理旗下之聯結車司機，定有聯結車司機承攬運送規則，針對原告辦理運送工作時，應遵守之規制及現場指示作業，逐條列載，並明定倘有違反將遭貨主罰款或禁止進入廠區（見本院卷　第183頁），及系爭勞動契約附件約明：原告運送倘未遵期還櫃，致遭罰款，應由原告負給付罰款責任（見本院卷　第164頁）等一切情事，足認被告得動用罰款或減少原告運次等方式懲戒原告，其間具高度的組織上從屬性。原告主張其辦理運送工作應絕對服從被告指揮等語，核與前揭事實相符，應屬可採。被告辯稱前開運送規則僅在向司機宣導安全觀念，實際上仍由司機自主管理云云，乃避重就輕之詞，難予採信。至於證人李岷勳提及：司機工作時間不固定，沒有工作就不會去公司，運途中可自己決定路線（見本院卷　第17頁背面）等情，乃配合被告運送需求及因應駕駛員職務之特性始然，不影響系爭勞動契約具組織上從屬性之判斷結果，附此敘明。

j 被告雖辯稱：為其駕駛曳引車之司機，僅須領有聯業聯結車駕照，概按自由意願前來被告設立之辦公室領單接運，非全職司機，不受被告管理（見本院卷　第146頁背面）云云，惟其所述核與前揭系爭勞動契約具體踐行之外觀事實不符，為不足採。至於被告僱用原告後，固使原告簽立名為「勞務承攬運送契約」之書面（見本院卷　第162至164頁），惟該契約文本既為被告片面擬定，預備供其僱用之司機員簽署

，性質上即為定型化契約，且勞方（原告）較諸資方（被告）係屬經濟上之弱勢，勞方為謀得工作維生，實無從與資方磋商契約文本之用詞，自不能僅憑契約書面使用「承攬」字樣，遽為不利原告之判斷。此外，被告為原告投保勞保後，再於104 年12月31日片面以「誤保」為由，逕將原告退保（見本院卷　第148 頁、卷　第10頁），則僅涉及被告在契約存續期間有無遵從勞動法規義務，亦不影響系爭勞動契約性質之判斷結果。

綜上，被告僱用原告為全職曳引車駕駛，使原告專為被告提供勞務，其間具經濟上及組織上之從屬關係，依首揭規定及說明，系爭勞動契約已具僱傭性質，被告對原告應負勞基法之雇主責任，原告主張系爭勞動契約適用勞基法第59條規定，應屬可採。

原告因系爭事件得向被告請求職災補償金若干？

按「勞工因遭遇職業災害而致死亡、失能、傷害或疾病時，雇主應依下列規定予以補償。但如同一事故，依勞工保險條例或其他法令規定，已由雇主支付費用補償者，雇主得予以抵充之：一、勞工受傷或罹患職業病時，雇主應補償其必需之醫療費用。職業病之種類及其醫療範圍，依勞工保險條例有關之規定。二、勞工在醫療中不能工作時，雇主應按其原領工資數額予以補償。但醫療期間屆滿2 年仍未能痊癒，經指定之醫院診斷，審定為喪失原有工作能力，且不合第3 款之失能給付標準者，雇主得一次給付40個月之平均工資後，免除此項工資補償責任。三、勞工經治療終止後，經指定之醫院診斷，審定其遺存障害者，雇主應按其平均工資及其失能程度，一次給予失能補償。失能補償標準，依勞工保險條例有關之規定。…」勞基法第59條第1 、2 、3 款定有明文。又雇主依勞基法第59條規定所負之補償責任，係法定補償責任，係為保障勞工及其家屬之生存權，並保存或重建個人及社會勞動力之特別規定，非屬損害賠償之性質，並無民法第277 條過失相抵規定之適用。勞基法第59條第2 款所稱「

原領工資」，係指勞工遭遇職業災害在醫療中不能工作，而無工資可得之前1日正常工作時間所得之工資而言，有最高法院87年度台上字第1629號裁判要旨足參。再依勞基法第2條第4款規定，所謂「平均工資」係指計算事由發生之當日前6個月內所得工資總額，除以該期間之總日數所得之金額。工作期間未滿6個月者，指工作期間所得工資總額，除以工作期間之總日數所得之金額。工資按工作日數、時數或論件計算者，其依上述方式計算之平均工資，如少於該期間內工資總額除以實際工作日數所得金額60%者，以60%計。

經查被告對原告應負勞基法第59條之雇主責任，業經本院審認如前，兩造就原告因系爭事件所受系爭傷害，性質上為職業傷害乙節，則無爭執（見不爭執事項　），茲就被告就原告受傷期間應提供之醫療費、工資及失能補償金數額，判斷如下：

- 原告主張其於受傷期間已支出醫療費59,982元，惟被告以附表所示醫療費23,528元發生時間距事發時已達9個月為由，否認前開費用與系爭事件有何必要性、關聯性。查原告因系爭事件致受系爭傷害，於105年1月6日急診入住奇美醫院，接受左肘上肢創傷性截肢手術，術後因左肢上肢截肢處蜂窩性組織炎、化膿，前往該院感染科就診，致生附表編號1、2、5、8所示費用，而原告於系爭事件發生前並無精神科病史，於系爭事件發生後始在住院期間出現情緒低落、焦慮等精神症狀，出院後持續回診追蹤，致生附表編號3、4、6、7所示費用，有奇美醫院107年12月3日函覆本院之原告病情摘要及病歷全本為憑（見證物卷　第1、2、6、8、212、214頁），被告迄今仍遺有慢性創傷後壓力疾患，亦據屏基醫療財團法人屏東基督教醫院函覆在卷（見本院卷　第131頁），堪認附表所示醫療費與系爭事件具關聯性，亦屬必要費用，被告前開辯解為不可採。是以原告主張被告依勞基法第59條第1款規定，應補償其受傷期間支出之醫療費59,982元為有理由。

一、其次，原告主張被告在其因傷就醫期間，即自105年1月6日起至106年2月9日止（共400日），按事發前1日之原領工資1,950元，計給原告工資補償金78萬元（即1,950×400=780,000，見本院卷ㄇ第7頁）。經查，被告就原告主張其因傷就醫期間達400日，並未為反對陳述，復有奇美醫院函覆原告全本病歷足佐，應屬可採。而原告於事發前1日即105年1月5日為被告運送貨物所得工資為1,950元，亦有兩造不爭執真正之配送明細統計表可稽（見本院卷　第166頁，即545+545+860=1,950），是依勞基法第59條第2款規定及前引說明，被告就前揭原告在醫療中不能工作期間共400日，應給付原告工資補償金78萬元（即1,950×400=780,000），亦堪認定。

二、再者，兩造就原告因系爭傷害致左上肢截肢而失能，合乎勞工保險失能給付標準第11-3項失能等級第5級，應按960日給付標準計算殘廢補償金乙節，均不爭執（見不爭執事項），而原告於104年12月18日受僱於被告，距事發之日（105年1月6日）未滿6個月，上開期間總日數為19天，實際工作日數為11天，工作所得工資總額為19,630元，有配送明細統計表為憑（即15,395+4,235=19,630，見本院卷　第165、166頁），是依勞基法第2條第4款中段規定計算，其平均工資為1,033元（即19,630÷19=1,033.1，元以下四捨五入，下同），尚低於按其工資總額除以實際工作日數（11天）所得金額60%（即[19,630÷11]×60%=1,070.7），揆諸前引規定，其平均工資應按其工資總額除以實際工作日數所得金額60%即1,071元計。是以，被告應給付原告之殘廢補償金為1,028,160元（即1,071×960=1,028,160），原告僅請求被告給付殘廢補償金959,040元（見本院卷　第177頁），未逾前開範圍，應准許之。

綜上，原告依勞基法第59條第1、2、3款規定，請求被告給付醫療補償金59,982元、工資補償金780,000元及殘廢補償金959,040元，合計1,799,022元，為有理由。

被告有無違反保護他人法律情事？原告就系爭事件之發生有無過失？

按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2 項定有明文。所謂「保護他人之法律」，係屬抽象之概念，應就法規之立法目的、態樣、整體結構、體系價值，所欲產生之規範效果及社會發展等因素綜合研判之。凡以禁止侵害行為，避免個人權益遭受危害，不問係直接或間接以保護個人權益為目的者，均屬之。依此規定，苟違反以保護他人權益為目的之法律，致生損害於他人，即推定為有過失，而損害與違反保護他人法律之行為間具有因果關係者，即應負損害賠償責任。如加害人主張其無過失，依民法第184 條第2 項但書規定，即應由加害人負舉證責任（參見最高法院103 年度台上字第1242號判決要旨）。次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。此項規定之目的，在謀求加害人與被害人間之公平，故在裁判上法院得以職權減輕或免除之。此所謂被害人與有過失，只須其行為為損害之共同原因，且其過失行為並有助成損害之發生或擴大者，即屬相當，亦有最高法院103 年度台上字第496 號裁判要旨足參。

原告主張被告依職業安全衛生法第2 條第3 款應負雇主責任，亦即被告依同法第5 條第1 項、第6 條第1 項第1 款及第32條第1 項規定，負有提供安全車輛予原告駕駛之義務，惟被告未定期檢修系爭車輛，且明知系爭貨櫃超重，仍使原告以系爭車輛拖運之，依民法第184 條第2 項規定，應推認被告就系爭事件之發生係有過失。惟被告否認系爭車輛超載與系爭事件之發生有因果關係，並以：系爭事件肇因於原告下系爭交流道之車速高達時速98公里，致不能及時、適當減速而翻覆，原告應就系爭事件之發生負完全責任。系爭車輛已經被告定期檢修、保養，且事發時該車輛之剎車功能正常，被告並無過失等語置辯。

依職業安全衛生法第5條第1項規定，雇主使勞工從事工作，應在合理可行範圍內，採取必要之預防設備或措施，使勞工免於發生職業災害。同法第6條第1項第1款規定：雇主對防止機械、設備或器具等引起之危害，應有符合規定之必要安全衛生設備及措施。同法第32條第1項則規定，雇主對勞工應施以從事工作與預防災變所必要之安全衛生教育及訓練。經查：

- 系爭車輛出廠時具適運能力，行駛達3萬公里即做一次例行性保養，最後一次例行性保養日期為104年4月16日，事發前（即自104年6月3日起至105年1月4日止）亦經定期檢修、保養，該車輛之煞車設備，包括煞車油液位、煞車分泵、油管、手腳煞車測試、有無漏油等項目，均經派員實際操作，係屬正常等情，有系爭車輛新領牌照登記書、他車新領牌照登記書、車輛型式安全審驗合格證明書、一般車輛定期保養檢查表、例行保養紀錄及更換車胎紀錄為憑（見本院卷　第60、72、73至75、63至70、79至85、71、86頁），且據證人即被告之技師溫文忠證稱：「平常要出車前，車輛檢查是由司機自行為之，我負責每月幫車輛例行檢查1次，…檢查項目包括車體有無撞傷、司機報修項目是否修繕完畢、車燈及電線是否運作如常，煞車部分也要試開確認功能是否正常，司機如發現有須報修事項，也是由我負責修理，…每月1次的例行檢查，有製作例行檢查項目表交予公司（按：指被告）保管，至於司機報修部分，也有零件叫料紀錄」等語綦詳，佐以原告不爭執系爭車輛於事發前曾以時速90公里行駛在國道一號，嗣經剎車減速至時速30幾公里（見本院卷　第108頁），及原告於偵查中供承：「我駕駛系爭車輛途經國道一號北上323.7公里處，開始減速，當時車頭正常，直到下坡要右轉時，才拉板台（按：指車號00-00半拖車）的煞車」、「我是板台煞車與車頭煞車一起用」等語（見見台灣高雄地方檢察署105年度偵字第21584號過失傷害案件卷，下稱偵卷第17、58頁），可見事發時系爭車輛之煞車設

備均有發揮功能，堪認被告提供原告從事運送工作之系爭車輛，乃具適運能力、合乎安全規範之工具。被告辯稱其已依善盡保養檢修系爭車輛之責，係屬可採。至於原告之訴訟代理人引用訴外人（即系爭聯結車售車商）至遠企業股份有限公司（下稱至遠公司）出具之聯結車定期保養手冊，指摘被告未按定期保養手冊逐項檢修，係有過失（見本院卷　第144、173頁）云云，縱經比對被告製作之一般車輛定期保養檢查表所載檢修項目，與前開至遠公司提供之定期保養手冊所載項目有部分不符，但由原告在警詢及偵查中既未指摘系爭聯結車煞車功能有何異狀，更供稱：伊係以車頭（按：指系爭聯結車）煞車（見偵卷第57頁）等語明確，可知煞車及其相關設備均不在被告檢修缺漏之列，至於其他項目缺漏，則與系爭事件之發生不具因果關係，而不影響被告已盡保養檢修系爭車輛責任之判斷結果，附此敘明。

㈡原告固主張系爭事件乃肇因於系爭聯結車掛之車號00-00半拖車煞車功能不足，致無從及時剎停系爭車輛云云。查車號00-00半拖車係採二程式氣剎車，有拖車出廠證書為憑（見本院卷　第77頁），惟事發當日並無任何跡象顯示該半拖車之煞車設備受損，此由拖吊車在事發後連結吊掛搬移該半拖車時，全程無礙，該半拖車之煞車設備均可順當運作乙節觀之甚明，並據證人溫文忠證稱：「曳引車頭要連結拖板車（按：即半拖車）時，在連結後要先試拉，以確認是否連結妥當，由於試拉時，拖板車的煞車是拉起來的，所以試拉時拖板車應該是拉不動的，否則就表示拖板車的剎車功能有問題」、「而曳引車以兩條管子連結在拖板車上，其中一條管子是送風，另一條管子是管煞車，如果送風的管子沒有連結好，不能送風就無法打開煞車，車子就開不動，因為被煞車擋住了」、「事發當天，…系爭車輛被拖到交流道下，當時我檢查系爭車輛，只有車頭受損，板檯並沒有受損，…我看到拖吊車將拖板車（按：指車號00-00半拖車）拖下交流道時，有將拖吊車自己的2條管子連結在拖板上，在拖吊過程中

可以順利煞車，所以我認為拖板車的煞車應該沒有問題」等情綦詳（見本院卷　第52、53、54頁），復有證人即司機葉天時證述，事發當日車號00-00半拖車之煞車並無問題，伊可順利將車接上，連結後可以拖得動（下稱偵卷第59頁）等語；及證人即技師卓育騰證稱：系爭車輛之板台（按：指車號00-00半拖車）在事發後，經拖吊車將氣壓送到板台，才拖得動，現場檢查車斗都沒有問題（見偵卷第16頁背面）等語為憑，應認實在。佐以原告於事發當日下午在國道一號北上350公里處以系爭聯結車連接車號00-00半拖車後，沿途行駛至系爭交流道（即國道一號北上319公里500公尺處），途中未見儀表板有何異常情事（按：原告在刑事偵審及本件審理中，均查無有何事發前車內儀表板故障燈亮起之相關陳詞），及證人即技師吳燦煌證稱：「…這種拖板車（按：指車號00-00半拖車）的煞車如果壞掉，車板就根本拖不動，…從楠梓開到永康距離那麼長，且車頭內有10幾台電腦，若氣壓有問題，車頭就會馬上顯示，且會縮減馬力，自動煞車，無法繼續行駛」等語（見偵卷第18頁），益徵事發時系爭聯結車所連結之半拖車煞車功能，仍有正常運作。原告前開主張因乏證據證明，尚難採信。

．其次，系爭事件乃肇因於原告車速過快，且未於駛入系爭交流道前之適當距離開始減速，致駛入交流道後因操控不當而翻覆肇事，有交通事故初步分析研判表、道路事故現場圖、交通事故調查報告表、事故照片為憑（見外放國道公路警察局第四公路警察大隊105年8月8日函，下稱警卷第32、33至34、35至36、37至42頁）。再參諸事發地點前方即國道1號北上320公里路標前方匝道入口處，已標示限速為時速50公里（見偵卷第45至47頁），及事發當日系爭車輛之GPS定位紀錄及車速紀錄（俗稱圓餅圖）顯示，原告於當日16時10分16秒行駛在國道一號北上320.7公里處之行車速度為時速98公里，已然超速行駛，且逾越速限達時速48公里，待原告駛入系爭交流道下坡環道時，即同日16時10分46秒、16時11

分16秒始將車速驟然減至時速86公里、時速39公里（見本院卷　第154至155、156頁，警卷第44頁），暨本院囑託財團法人中華工商研究院鑑定系爭事件成因，鑑定意見認為：本件無法排除系爭車輛駛入國道1號319公里北向出口匝道之環道時，其車速不小於側翻臨界車速（即時速41.92公里），導致系爭車輛之拖車（按：指車號00-00半拖車）之右側輪胎離地，而失去抓地力，令拖車與貨櫃持續向左增幅傾斜，使拖車先向左側翻覆之可能性（下稱系爭鑑定報告，見外放鑑定報告書第119頁）等一切情事，足見原告就系爭事件之發生係有超速駕駛，途經系爭交流道時，因驟然減速致剎車操控不當致系爭車輛翻覆之過失。被告辯稱原告應就系爭事件之發生負完全過失責任，核與前揭證據並無不符，應屬可採。

j 此外，原告雖以：被告命其接運之系爭貨櫃重量，已超逾被告交付其駕駛之系爭車輛載重上限為由，主張載貨超重也是肇致系爭車輛下坡道不及煞車之原因之一。但查，系爭聯結車與車號00-00半拖車（即系爭車輛）適用之總聯結重量為43公噸，有拖車新領牌照登記證、系爭鑑定報告為憑（見本院卷　第72頁，鑑定報告書第12、13頁），而事發當日系爭車輛載重達44,480公斤（即44.48公噸），其總聯結重量已逾總聯結重量1.48公噸（即44.48-43=1.48）之事實，固有國道高速公路局南區工程處新市地磅站個別資料表在卷可稽（見本院卷　第73頁），惟系爭車輛載運之系爭貨櫃，因法律未規範進口貨櫃於卸載起運前須過磅，被告實無從僅憑領貨單所載貨櫃外觀尺寸，探知系爭貨櫃重量，有交通部航港局103年5月2日航港字第1031810248號函附會議紀錄為憑（見本院卷　第157、160頁），要難僅憑被告指派原告接運系爭貨櫃之事實，遽謂被告有明知超載卻仍命原告運送之重大過失。更何況系爭車輛超載，與系爭事件之發生尚乏相當因果關係，此由系爭鑑定報告分析系爭車輛車速與貨物載重之關聯性，認為：超載貨物使得系爭車輛在瞬態響應之狀

態下之側翻臨界車速降低時速1.5 公里至2.14公里，與未超載貨物時之車輛翻覆臨界車速，並無顯著差異（見鑑定報告書第93至101 頁）等語，觀之甚明，是以系爭車輛於事發當日固有超載之事實，惟與系爭事件之發生間尚乏相當因果關係，應堪認定。

綜上，系爭事件乃肇因於原告超速駕駛及剎車操作不當所致，且經被告舉證證明其就系爭車輛之保養維修並無過失，原告則未能提出其他積極證據推翻之，是依舉證責任分配原則，尚難遽為對原告有利之判斷，依民法第184 條第2 項但書規定，本件尚難推認被告有何過失。

ŋ 原告依民法第184 條第2 項規定，得向被告求償損害若干？

查被告業經舉證證明其無違反保護他人法律情事，係無過失，已如前述，無過失即無賠償責任可言，原告猶依民法第184 條第2 項規定，請求被告賠償住院期間看護費、勞動能力減損之損失及精神上痛苦共2,432,829 元，為無理由，不得准許。

五、綜上所述，被告依勞基法第59條第1 至3 款規定，應給付原告系爭職災補償金，此外查無被告就系爭事件之發生有何違反保護他人法律情事，被告對原告自不負賠償責任。從而，原告依勞基法第59條第1 至3 款規定，請求被告給付1,799,022 元及自108 年12月23日變更聲明三狀繕本送達翌日即108 年12月24日起（見本院卷ŋ第35頁）至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應准許之。原告依民法第184 條第2 項、第193 條及第195 條規定，請求被告給付2,432,829 元及自108 年12月23日變更聲明三狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為無理由，應予駁回。

六、末按職業災害勞工聲請保全或假執行時，法院得減免其供擔保之金額。職業災害勞工保護法第32條第2 項定有明文。原告就其勝訴部分，依民事訴訟法第390 條第2 項規定，聲請假執行，惟依前引規定求予免除全部擔保金。本院審酌，兩造就系爭勞動契約有無勞基法第59條之適用，仍迭有爭執，

而民事訴訟法第390 條第2 項規定因假執行而提供之擔保物，旨在備供賠償受擔保利益人所受損害，暨原告遭受系爭傷害致勞動能力減損達77% ，有財團法人私立高雄醫學大學附設中和醫院108 年8 月5 日函附勞動能力減損程度評估報告足佐（見本院卷第151 頁），惟原告應就系爭事件應負完全過失責任等一切情事，認不宜將原告之擔保金提出義務全部免除，爰依前開規定酌予減輕之。被告就其敗訴部分，則聲請供擔保免為假執行，核與民事訴訟法第392 條第2 項規定，並無不合，爰分別酌定擔保金而為准、免假執行之宣告如主文第4 項所示。

七、據上論結，原告之訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第79條、第390 條第2 項、第392 條第2 項，職業災害勞工保護法第32條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　3　　月　　31　　日

勞工法庭　法　　官　賴文姍

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　　109　　年　　3　　月　　31　　日

書記官　蔡妮君

附表：被告有爭議之醫療費

編號	就診日期（年月日）	醫療院所	科別	金額（新臺幣）	單據出處
1	105.09.10	奇美醫院	急診	240元	本院卷　第35頁
2	105.09.10至105.09.16	奇美醫院	住院	21,468元	本院卷　第34頁
3	105.11.30	奇美醫院	精神科	370元	本院卷　第41頁

（續上頁）

4	105.12.28	奇美醫院	精神科	370元	本院卷　第42頁
5	106.01.24	奇美醫院	感染科	370元	本院卷　第44頁
6	106.01.24	奇美醫院	精神科	170元	本院卷　第45頁
7	106.04.06	奇美醫院	精神科	170元	本院卷　第31頁
8	106.04.06	奇美醫院	感染科	370元	本院卷　第31頁
				23,528元	

按：被告爭執原告於105 年9 月16日支出證明書費用120 元之必要性，因原告已捨棄此部分請求，而毋庸再予審究（見本院卷　第160頁背面、卷　第176頁）。