

臺灣高雄地方法院民事判決

109年度簡上字第233號

上訴人 中海運輸股份有限公司
法定代理人 丁添明
訴訟代理人 程賢志
上訴人 黃國輝
共同
訴訟代理人 程賢志
附帶上訴人 東亞運輸倉儲股份有限公司
法定代理人 歐聲源
訴訟代理人 許家榮
陳亦譚

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於民國109年10月12日本院高雄簡易庭109年度雄簡字第1360號第一審判決分別提起上訴、附帶上訴，本院於民國110年10月18日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴及附帶上訴均駁回。

第二審訴訟費用關於上訴部分由上訴人連帶負擔。附帶上訴部分，由附帶上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人起訴主張：

(一)上訴人黃國輝駕駛上訴人中海運輸股份有限公司（下稱中海公司）所有之車牌號碼00-000號營業貨櫃曳引車（下稱上訴人貨櫃車），於民國107年3月13日9時30分許，在高雄市小港區高明貨櫃碼頭公司A6區由南向北方向逆向行駛，欲變換車道回順向車道時，不慎撞擊由東向西方向行駛擬右轉彎而行駛於內側車道訴外人蘇秋揚所駕駛被上訴人東亞運輸倉儲股份有限公司（下稱東亞公司）之車牌號碼000-00號營業貨櫃曳引車（下稱系爭貨櫃車），導致被上訴人貨櫃車之車頭受損，足認上訴人間有事實上之僱傭關係，黃國輝係中海公司受僱人。

01 (二)被上訴人因而受有下列損害：

02 1.車損新臺幣（下同）34,000元。

03 2.車輛送修至107年4月18日，其間需租車支援23日並支付
04 263,400元之運費，平均每日支付之運費為11,452元。另依
05 107年度營利事業各業所得額暨同業利潤毛利率53%計算，
06 自行扣除營運成本後，每日所得額約為6,070元，每日以
07 6,000元計算請求23日無法營業之營業損失共138,000元。

08 (三)爰依民法第184條第1項前段、第191條之2、第188條第
09 1項規定而為請求。

10 並於原審聲明：上訴人應連帶給付被上訴人172,000元及自
11 起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算
12 之利息等語。

13 二、上訴人則以：因港區道路設計上之錯誤及上訴人貨櫃車頭加
14 貨櫃總長度過長，導致迴車時會偏向對向車道上，惟依行車
15 記錄器畫面所示，上訴人貨櫃車在過路口時是行駛回正常之
16 直線車道而遭違規之被上訴人右轉車撞離順向車道因而發生
17 本件事故，上訴人貨櫃車固有未注意車前狀況之過失，然系
18 爭貨櫃車應負主要過失責任。系爭貨櫃車受損輕微，何需修
19 理23日；附帶上訴人請求營業損失係自行繕打單據，無法證
20 明實際營業狀況；另汽車貨櫃貨運之境利率為8%；再者車
21 損部分計算折舊等語抗辯。於原審聲明：附帶上訴人之訴駁
22 回。

23 三、原審認定本件車禍事故責任均為上訴人黃國輝，判決上訴人
24 應連帶給付附帶上訴人貨櫃車修理費用18,660元本息，而駁
25 回附帶上訴人其餘請求。上訴人不服提起上訴，並於本院補
26 陳：依道路交通安全規則第102條第7項、第4項、第8項
27 規定，被上訴人應負全部肇事責任。聲明：(一)原判決不利於
28 上訴人部分廢棄。(二)上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴
29 駁回。被上訴人提起附帶上訴，並於本院補陳：附帶上訴人
30 於107年4月10日保險公司批價完成後即請修車廠修復至
31 107年4月17日交車回復營業，修繕期間應為107年4月11

日至107年4月17日；附帶上訴人請求自107年3月14日起至107年4月17日共35日其中之23日營業損失，係因附帶上訴人系爭貨櫃車於107年3月14日遭撞毀後翌日即送聖仁企業社待修，因保有第三人責任險保險公司到場勘驗，是附帶上訴人一個月無法營業係可歸責於上訴人；附帶上訴人起訴時即依財政部統計處之稅務行業標準分類暨同業利潤標準，汽車貨櫃業53%之毛利率自行扣除成本，附帶上訴人僅針對原審駁回營業損失部分提起附帶上訴，因上訴人對車損不服，故附帶上訴對判決勝訴部分併提起上訴（本院卷第89頁）。附帶上訴聲明：（一）原判決不利於附帶上訴人部分廢棄。（二）上開廢棄部分，上訴人應再連帶給付附帶上訴人153,340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。

四、兩造不爭執事項及本件爭點（卷第89頁背面）：

不爭執事項：

（一）黃國輝駕駛中海公司所有之上訴人貨櫃車，於107年3月13日9時30分許，在高雄市小港區高明貨櫃碼頭公司A6區由南向北方向行駛，撞擊由東向西方向行駛擬右轉彎而行駛於內側車道訴外人蘇秋揚所駕駛東亞公司之系爭貨櫃車。

（二）附帶上訴人東亞公司所有系爭貨櫃車因而受損，支出修復費用35,300元（議價後為34,000元），零件經扣除折舊後之車輛修費用數額為18,660元。

本件爭點：

（一）本件車禍肇事過失責任是否均為黃國輝。蘇秋揚是否與有過失，附帶上訴人是否因蘇秋揚之過失責任而應共同負擔與有過失責任。

（二）附帶上訴人請求上訴人應再賠償153,340元本息，有無理由。

五、本院的判斷：

（一）按汽車行駛時，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，道路交通安全規則第94條第3項定有明文；且汽車在同向二車道以上之道路，應依標誌或標線之指示行駛，其中分向限制線，係用以劃分路面成雙向車道，禁止車輛跨越行駛，並不得迴轉，道路交通安全規則第98條、道路交通標誌標線號誌設置規則第165條第1項定有明文。

(二)附帶上訴人主張黃國輝駕駛中海公司所有上訴人貨櫃車，於高雄市小港區高明貨櫃碼頭公司A6區逆向行駛，逆向車道行駛中擬變換進入順向內側車道時，因不及換回順向車道而撞擊右轉駛入內側車道之附帶上訴人貨櫃車等語。上訴人於審理中雖先始否認有逆向行駛情事，惟於本院審理中已不爭執當時黃國輝駕駛上訴人貨櫃車確有逆向行駛，正要駛回正常車道（即順向車道），但還沒有回到正常車道前就已經跟附帶上訴人由蘇秋揚駕駛之系爭貨櫃車發生碰撞之事實，惟仍爭執系爭貨櫃車行駛之車道為內側車道路權應禮讓直行之上訴人貨櫃車先行（本院卷第91頁），但對附帶上訴人提出有關其所有車輛轉彎前確實行駛在右轉車道之事實亦不爭執（本院卷第91頁背面筆錄），則上開路段既為一T字型之路口，附帶上訴人之系爭貨櫃車於右轉彎專用道上，遭逆向行駛未及駛回其順向車道之黃國輝駕駛之上訴人貨櫃車所撞擊，即難認蘇秋揚就本件車禍之發生有何過失可言，附帶上訴人不負與有過失責任，本件車禍應由黃國輝負全部過失責任，黃國輝駕駛上訴人貨櫃車且車禍發生於碼頭貨櫃場內，客觀上應認為黃國輝與上訴人間有事實上僱傭關係，附帶上訴人依民法第184條第1項前段、第188條第1項、第191條之2等侵權行為損害賠償法律關係，請求中海公司應負連帶負損害賠償責任，即有理由應予准許。

(三)上訴人雖辯稱依道路交通安全規則第102條第7項、第4項、第8項規定（應為102條第1項第7款、第4款、第8款），蘇秋揚仍應負過失責任等語；惟查，道路交通安全規則第102條係規定：「汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：七、轉彎車應讓直行車先行。四、右轉彎時

，應距交岔路口三十公尺前顯示方向燈或手勢，換入外側車道、右轉車道或慢車道，駛至路口後再行右轉。但由慢車道右轉彎時應於距交岔路口三十至六十公尺處，換入慢車道。八、對向行駛之左右轉車輛已轉彎須進入同一車道時，右轉彎車輛應讓左轉彎車輛先行，如進入二以上之車道者，右轉彎車輛應進入外側車道，左轉彎車輛應進入內側車道。」，均係針對行駛至交岔路口處所為規定，況上開規定，應係指對向或同向行駛之車輛而言，而上訴人黃國輝駕駛之貨櫃車當時行進方向係由南向北逆向行駛、附帶上訴人由蘇秋揚駕駛之貨櫃車則為由東向西方向行駛擬右轉彎並行駛於右轉彎專用道上，不論蘇秋揚是否遵守上開交通法規顯然均無法避免本件車禍事故之發生，基於交通信賴原則，上訴人之抗辯並無理由而不足採，本件車禍事故之發生應由黃國輝負全部過失責任。

(四) 附帶上訴人請求之項目及金額是否合理，說明如下：

1. 車損部分：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77年5月17日77年度第9次民事庭會議決議可資參照）。故債權人所得請求者既為回復原狀之必要費用，倘以修復費用為估定其回復原狀費用之標準，則修理材料以新品換舊品時，即應予折舊。而關於固定資產折舊率又可分為平均法及定率遞減法。所謂平均法係以固定資產成本減除殘價後之餘額，按固定資產耐用年數表規定之耐用年數平均分攤，計算其每期折舊額，定率遞減法係以固定資產每期減除該期折舊額之餘額順序作為各次期計算折舊之基數，而以一定比率計算其折舊額。是依損害賠償之目的在於填補被害人實際損害之目的而言，應採用平均法計算折舊，較為公允。附帶上訴人主張其車輛修繕費用經聖仁企業社估價後修復費用為35,300元，其中零件費用20,800元、工資10,000元、噴漆4500元，經議價後為34,000元（包修），業據提出聖仁企業社估價單（原審卷一第

21頁、23頁）、統一發票（卷一第25頁），並為兩造所不爭執，應可認為真實；依行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，運輸業用客車、貨車之耐用年數為4年，系爭貨櫃車為營業貨櫃曳引車，97年6月出廠，有行車執照為憑（原審卷一第15頁），至本件車禍發生之107年3月13日時，已逾使用年限。再依所得稅法第51條及該法施行細則第48條第1款之規定，以平均法計算其殘值（即以固定資產成本減除殘價後之餘額，按固定資產耐用年數表規定之耐用年數平均分攤，計算每期折舊額），則材料扣除折舊後之價值為4,160元（計算式：殘價＝取得成本÷{耐用年數＋1}＝20,800元÷5＝4,160元）；加計工資費用10,000元、噴漆4,500元，故上訴人應賠償之附帶上訴人之車輛修理費用為18,660元，兩造就此亦不爭執，附帶上訴人此部分請求即有理由。

- 2.營業損失部分：附帶上訴人主張系爭貨櫃車自事故發生翌日之107年3月14日起至同年4月17日止共35日，請求其中23日之營業損失，並主張依107年度營利事業各業所得額暨同業利潤毛利率53%計算（審理中變更為請求按淨利率計算，惟未減縮附帶上訴聲明，本院卷第123頁），自行扣除營運成本後，每日所得額約為6,070元，每日以6,000元計算請求23日無法營業之營業損失共138,000元（本院卷第65頁）。經查，附帶上訴人雖主張因系爭貨櫃車受損而使其公司受有營業損失，惟並未提出任何營業損失之證明，僅請求按107年度營利事業各業所得額暨同業利潤毛利率或淨利率計算，然同業利潤表並無法顯示附帶上訴人公司之實際營運情形，而公司營業營利攸關營業量多寡、客戶端需求、市場供需、消費環境、成本控制與營運能力等而定，不能僅以同業利潤表執為其營業損失之依據，附帶上訴人之請求已無理由；況附帶上訴人自陳公司有45台貨櫃車（本院卷第91頁背面），又未能提出其所有貨櫃車在系爭貨櫃車修理期間均全部有營業並有收入之證明，附帶上訴人主張受有營業損失或修

車期間需租用他人之貨櫃車用以營業，即屬不能證明而無理由。

六、綜上所述，附帶上訴人因本件車禍受有損害修繕系爭貨櫃車支出修理費用18,660元，且應由黃國輝負全部過失責任，而中海公司應認為係黃國輝僱用人，附帶上訴人請求上訴人連帶給付18,660元及自起訴狀繕本送達翌日之109年6月11日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許，附帶上訴人逾此範圍之請求，則無理由，應予駁回。原審判命上訴人為上開給付，並為准假執行之宣告，經核並無違誤。上訴人提起上訴、被上訴人為附帶上訴，指摘原判決關判決敗訴部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應分別駁回其上訴及附帶上訴。

八、據上論結：本件上訴及附帶上訴，均無理由，因此判決如主文。

以上正本係照原本作成。

中 華 民 國 110 年 11 月 2 日
書 記 官 李 月 君