

臺灣高雄地方法院民事判決

109年度雄簡字第1360號

原告 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

被告 中海運輸股份有限公司

法定代理人 丁添明

被告 黃國輝

前列二人共同

訴訟代理人 程賢志

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109年9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壹萬捌仟陸佰陸拾元，及自民國一百零九年六月二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。

訴訟費用由被告連帶負擔十分之一，餘由原告負擔。

本判決原告勝訴部分得假執行。

事實及理由

一、原告經合法通知無正當理由未於最後言詞辯論期日到場，核無民事訴訟法第386條各款所列情形，爰依被告聲請，由其一造辯論而為判決。

二、原告主張：於民國107年3月13日9時30分許，被告黃國輝駕駛被告中海運輸股份有限公司（下稱中海公司）所有之AX-261號營業貨櫃曳引車（以下稱被告車輛），於高雄市小港區高明貨櫃碼頭公司A6區逆向行駛，欲變換車道回順向車道時，撞擊甫正轉彎正常行駛於內側車道，由訴外人蘇秋揚駕駛原告東亞運輸倉儲股份有限公司（下稱東亞公司）之461-KL號營業貨櫃曳引車（以下稱原告車輛），導致原告車輛車頭受有損害，被告黃國輝之過失已明，而被告黃國輝所駕駛之車輛為被告中海公司所有，且本事故發生於碼頭貨櫃場內，客觀上已足認被告間有事實上之僱傭關係，且被告

黃國輝正在執行職務。車損部分，經送聖仁企業社估修，雙方議價同意以新臺幣（下同）34,000元包修，又原告車輛因本次事故造成毀損送維修直至107年4月18日才開始恢復作業，故自107年3月14日起至107年4月17日共35日內，僅能將既有業務租用訴外人全亞運輸股份有限公司（下稱全亞公司）所有之車號00-000號車協助運送，自107年3月14日起至107年4月17日止共支援23日，並支出全亞公司總計263,400元之運費，平均每日支付之運費為11,452元，再依據107年度營利事業各業所得額暨同業利潤毛利率53%計算，自行扣除營運成本後每日所得額約為6,070元，今原告以一日6,000元計算，僅請求23日無法營業之營業損失共138,000元，共計被告應連帶賠償原告172,000元（34,000 + 138,000）。爰依民法第184條第1項前段、第191條之2、第188條第1項規定，請求被告等應就本次事故連帶賠償原告172,000元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息等語。

三、被告則以：因為港區道路設計上之錯誤及被告車輛車頭加上後方所載之貨櫃總長度過長，導致被告車輛迴車時會偏向對向車道上，但是依原告之行車記錄器畫面所示，被告車輛在過路口時是行駛回正常之直線車道，卻被違規之原告右轉車撞離順向車道而發生事故，是若原告車輛右轉彎時有轉入外側車道或中間車道，必然不會與被告車輛（直行內側車道）發生車禍，被告車輛固有未注意車前狀況之過失，然原告車輛卻有主要之過失。又原告車輛僅受損輕微，只需更換幾樣零件，為何需修理23日，請原告出具車輛實際修理天數之證明，而原告請求之營業損失清單，係由原告自行繕打單據，無法佐證原告車輛實際之營業狀況，請原告出具原告公司該年度之營利事業所得之會計報表，扣除其成本（油資、司機薪資等）依財政部統計處之稅務行業標準分類暨同業利潤標準，分類編號：4940-11所示，汽車貨櫃貨運之境利率為8%，另車損部分應扣除零件折舊等語資為抗辯，並聲明：原

告之訴駁回。

四、兩造不爭執事項如下：

被告黃國輝駕駛被告中海公司所有之AX-261號營業貨櫃曳引車，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，撞擊右轉彎行駛於內側車道，由訴外人蘇秋揚駕駛原告東亞公司之461-KL號營業貨櫃曳引車，導致原告車輛車頭受有損害。

五、本件兩造之爭點厥在於：

(一)兩造就系爭事故之發生是否有過失？兩造之過失比例為何？

(二)原告得請求賠償之項目及金額為若干？原告受有之營業損失為若干？

六、本院得心證之理由

(一)兩造就系爭事故之發生是否有過失？兩造之過失比例為何？

1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任。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。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。但於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限。民法第184條第1項前段、第188條第1項、第191條之2分別定有明文。又汽車行駛時，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。本件原告主張被告車輛逆向行駛，自逆向車道直接變換進入順向內側車道，因而撞擊右轉駛入內側車道之原告車輛等語，原告初始否認有逆向行駛，其後改稱雖有逆向，但發碰撞前已行駛進入正常車道直行，卻遭違規之原告右轉車撞離順向車道云云。

01 2.經查，勘驗原告車輛之行車紀錄器畫面略為：原告之車輛行
02 駛於畫面之南北車道，由南向北方向行駛，在4秒處，被告
03 車輛出現在畫面的左方，即東西向車道，由西向東行駛，在
04 5秒處，可見被告車輛係行駛於該方向車道由下往上數來第
05 三個車道。在8秒處，原告的車輛行駛至交叉路口向右轉，
06 向右轉至東西方向車道，在10秒處，被告車輛車頭行駛至雙
07 黃線，兩車於出站方向之內側車道發生碰撞，碰撞處之車道
08 有四線道，各兩線車道為不同方向的車道。在11秒處，碰撞
09 後，被告的右前車頭往逆向車道之方向偏離行駛。在16秒處
10 ，被告車頭連頭車身停在逆向車道外側車道等情。（卷一第
11 135頁）。又經擷取上開行車紀錄器截圖畫面（卷一第139-
12 141頁），可見原告車輛右轉時（行車紀錄器光碟10秒處）
13 ，被告逆向行駛，其車頭駛至雙黃線，欲切入順向車道；接
14 著原告車輛右轉時（行車記錄器光碟16秒處）被告車輛車頭
15 尚未完全跨越雙黃線進入順向車道，是依行車記錄器畫面，
16 並未非如被告所辯，被告車輛過路口時已行駛回正常之直線
17 車道，方與原告轉彎車發生碰撞，顯然被告車輛逆向行駛在
18 先，其後疏未注意車前狀況，又強行跨越雙黃線進入順向車
19 道，致與在該車道之原告車輛發生碰撞事故，被告黃國輝之
20 過失已明。至於被告辯稱，原告車輛右轉時，如行駛在外側
21 車道或中間車道，兩車不會發生碰撞，原告車輛與有過失云
22 云，然由前開勘驗畫面可見，原告車輛一路行駛於順行車道
23 上，並無任何逆向或違規右轉之情形，至於其右轉後究係進
24 入內側車道、中間車道或外側車道，均為其路權之選擇，縱
25 使被告黃國輝內心預期原告車輛如行駛於外側車道或中間車
26 道，即可免於發生本次碰撞，此純屬被告黃國輝個人內心期
27 待，並未能因此而認為原告車輛行駛於內側車道，不行駛於
28 外側車道，對於事故之發生與有過失。

29 (二)原告得請求賠償之項目及金額為若干？原告受有之營業損失
30 為若干？

31 1.關於車輛修繕費用部分

01 ①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
02 少之價額；負損害賠償責任，除法律另有規定或契約另有訂
03 定外，應回復他方損害發生前之原狀，前項情形，債權人得
04 請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第19
05 6條、第213條第1項、第3項分別定有明文。又依民法第
06 196條請求賠償物被毀損所減少之價額，得以修復費用為估
07 定之標準，但以必要者為限，例如：修理材料以新品換舊品
08 ，應予折舊（最高法院77年5月17日77年度第9次民事庭會
09 議決議可資參照）。故債權人所得請求者既為回復原狀之必
10 要費用，倘以修復費用為估定其回復原狀費用之標準，則修
11 理材料以新品換舊品時，即應予折舊。而關於固定資產折舊
12 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
13 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
14 年數平均分攤，計算其每期折舊額，定率遞減法係以固定資
15 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
16 數，而以一定比率計算其折舊額。是依損害賠償之目的在於
17 填補被害人實際損害之目的而言，應採用平均法計算折舊，
18 較為公允。

19 ②經查，原告主張系爭車輛之修繕費用經聖仁企業社估價後修
20 復費用為35,300元，其中零件費用20,800元、工資10,000元
21 、噴漆4500元，經原告與聖仁企業社議價後為34,000元（包
22 修），業據提出聖仁企業社估價單（卷一第21頁、23頁）、
23 統一發票（卷一第25頁）。本件原告得請求者為回復原狀之
24 必要費用，修理材料以新品換舊品時，應予折舊，依行政院
25 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
26 車、貨車之耐用年數為4年，原告車輛為營業貨櫃曳引車，
27 97年6月出廠，有行車執照為憑（卷一第15頁），計算至
28 107年3月13日事發時，已使用逾前述汽車耐用年數4年，
29 應僅存殘值。再依所得稅法第51條及該法施行細則第48條第
30 1款之規定，以平均法計算其殘值（即以固定資產成本減除
31 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，故被告應賠償之原告車輛修理費用為18,660元。

2.營業損失部分

原告主張，原告車輛於107年3月13日遭被告車輛撞損後，隔日即送至聖仁企業社待修，因被告車輛有第三人責任險，須經被告車輛保險公司到場勘驗損害情形及修復金額，並由保險公司批價後，始得進行修復，被告之保險公司職員劉士豪直至107年4月10日才完成批價，原告立即通知聖仁企業社修復，後於107年4月17日完成修復交車，107年4月18日原告車輛重新開始營運，前開自107年3月14日起至107年4月17日止，原告租用全亞公司所有之車號00-000號車協助運送，共支援23日，並支出全亞公司總計263,400元之運費，平均每日支付之運費為11,452元，再依據107年度營利事業各業所得額暨同業利潤毛利率53%計算，自行扣除營運成本後每日所得額約為6,070元，今原告以一日6,000元計算，僅請求23日無法營業之營業損失共138,000元云云，原告雖提出系估價單（其上有劉士豪批注）（卷一第21頁、23頁）、修車發票（卷一第25頁）、全亞公司請款明細表（卷一第159頁至245頁）為證，惟從估價單及修車發票，均無法得悉原告車輛實際維修至修復出場日期，此部分被告爭執原告未提出在修理場23日之相關憑證，原告未舉證說明，亦未於言詞辯論期日到場釋疑，要難僅以原告片面陳述，逕認原告有因系爭車輛23日無法營業之損失。另原告雖提出全亞公司請款明細表之佐據，惟前開明細表僅能證明原告與全亞公司有車輛租借之情形，至於系爭車輛實際之營業狀況、是否原告僅有該車輛單獨營運，原告有無多台車輛調度分配，共同分擔運輸業務，整體營收是否因系爭車輛無法參與營運即受影響，以及有無扣除減省之油資、司機薪資，原告均未說明，被告亦爭執原告提出前開全亞公司請款明細之形式上

01 真實性，原告未就此節加以舉證以實其說，復於言詞辯論期
02 日缺席，而致本院無法詳為訊問以探其實情況下，原告請求
03 此部分之營業損失，自難准許。

04 3.從而，原告因系爭事故所受損害，修繕費用18,660元部分已
05 堪認定，而被告黃國輝就系爭事故之發生應負全部之過失責
06 任，已如前述。按民法第188條第1項所謂受僱人，並非僅
07 限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服務
08 勞務而受其監督者均係受僱人（最高法院57年台上字第1663
09 號裁判意旨參照）。本件系爭事故為被告黃國輝駕駛曳引車
10 肇致，自有為被告中海公司執行職務之外觀，依上引意旨，
11 原告請求被告中海公司連帶負責，洵屬有憑。則被告中海公
12 司應就被告黃國輝前開應賠償金額負連帶賠償責任。

13 七、綜上所述，原告依侵權行為之法律關係，請求被告黃國輝、
14 中海公司連帶給付18,660元，及自起訴狀繕本送達翌日即
15 109年6月2日起（卷一第87頁）至清償日止，按週年利率
16 5%計算之利息，為有理由，應予准許。逾此範圍之請求，則
17 無理由，應予駁回。

18 八、本判決第1項所命被告給付金額未逾50萬元，依民事訴訟法
19 第389條第1項第5款規定，應依職權宣告假執行。

20 九、據上論結，原告之訴為一部有理由，一部無理由，依民事訴
21 訟法第79條、第389條第1項第5款，判決如主文。

22 中 華 民 國 109 年 10 月 12 日
23 高雄簡易庭法 官 鄧怡君

24 以上正本係照原本作成。

25 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
26 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

27 中 華 民 國 109 年 10 月 12 日
28 書記官 吳語杰