

臺灣高雄地方法院民事判決

113年度雄簡字第611號

原告 交通部鐵道局南部工程分局

法定代理人 史春華

訴訟代理人 張安志

黃祈綾律師

陳昶安律師

吳巧瑀律師

被告 華泰汽車貨運有限公司

法定代理人 林來福

訴訟代理人 許堯順

被告兼上一

人之訴訟代

理 人 梁先欽

被告 南雄汽車貨運股份有限公司

法定代理人 林來福

訴訟代理人 許堯順

被告兼上一

人之訴訟代

理 人 廖登雄

被告 豐誠冷凍食品有限公司

法定代理人 陳石定

被告 謝自強

上 二 人

之 共 同

訴訟代理人 焦文城律師

施秉慧律師

上列當事人間請求損害賠償(交通)事件，於民國114年1月14日辯論終結，本院判決如下：

主 文

被告華泰汽車貨運有限公司及乙○○、南雄汽車貨運股份有限公司及丙○○、豐誠冷凍食品有限公司及丁○○應連帶給付原告新臺幣壹佰壹拾玖萬貳仟零參拾貳元，及自民國一一三年一月二十九日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告華泰汽車貨運有限公司及乙○○、南雄汽車貨運股份有限公司及丙○○、豐誠冷凍食品有限公司及丁○○連帶負擔百分之六十五，其餘由原告負擔。

本判決第一項得假執行。被告華泰汽車貨運有限公司及乙○○、南雄汽車貨運股份有限公司及丙○○、豐誠冷凍食品有限公司及丁○○於提出新臺幣壹佰壹拾玖萬貳仟零參拾貳元為原告供擔保後，得免為假執行。

事實及理由

壹 程序事項

一、原告起訴時之法定代理人為劉雲生，嗣於訴訟繫屬期間，變更由戊○○擔任法定代理人，並經聲明承受訴訟，有交通部113年1月12日人事令、聲明承受訴訟狀為憑（見本院卷(一)第271、251頁），經核於法並無不合，應予准許。

二、被告乙○○、丙○○經合法通知，未於最後言詞辯論期日到場，核無民事訴訟法第386條所列各款情形，爰依原告之聲請，由其一造辯論而為判決。

貳 實體事項

一、原告主張：伊於民國105年間委託訴外人工信工程股份有限公司（下稱工信公司）在屏東縣崁頂鄉田寮路之鐵路平交道口（下稱系爭地點）設置標示限高4.2公尺之門架各1座，詎被告華泰汽車貨運有限公司（下稱華泰公司）之員工即被告乙○○駕駛車號000-0000營業用曳引車（下稱甲曳引車），

於110年12月21日上午11時21分許，沿屏東縣崁頂鄉田寮路由東往西行駛，途經系爭地點，在通過設於屏東縣○○鄉○○路00號前方之門架時（下稱系爭門架），疏未注意甲曳引車裝載貨物超過限高4公尺，而碰撞該門架上方橫樑，致系爭門架略為變形後，竟率爾駛離現場（下稱甲事件）。嗣同日下午1時18分許，被告南雄汽車貨運股份有限公司（下稱南雄公司）之員工即被告丙○○駕駛車號000-0000營業用曳引車（下稱乙曳引車），途經系爭地點，疏未注意乙曳引車裝載貨物高度逾4.2公尺，逕以逾時速15公里之車速通過系爭門架，而碰撞系爭門架略為變形之橫樑，該橫樑因而變形、下垂，丙○○卻怠於通報（下稱乙事件）。俟同日下午2時3分許，被告豐誠冷凍食品有限公司（下稱豐誠公司）之員工即被告丁○○駕駛車號000-0000自用曳引車（下稱丙曳引車）途經系爭地點，疏未注意上情，以時速20至30公里之車速，貿然通過系爭門架，直接撞擊已經變形、下垂之橫樑，致系爭門架全部損壞，影響鐵路通行（下稱丙事件，與甲、乙行為合稱系爭事件），伊事後接獲屏東縣警察局通報，始悉上情。系爭門架因系爭事件而毀損、變形，無法發揮原有效用，經伊委託工信公司重新施作一限高門架，支出新臺幣（下同）1,846,403元，受有財產損害，而乙○○、丙○○、丁○○於甲、乙、丙事件之作為乃肇致系爭事件之共同原因，乃共同侵權行為人，其就系爭事件所致損害應負連帶賠償責任。又乙○○、丙○○、丁○○因執行職務而不法侵害伊之財產權，其雇主華泰公司與乙○○、南雄公司與丙○○、豐誠公司與丁○○就前開損害應個別負連帶賠償責任。爰依民法第184條第1項及第2項、第185條、第191條之2、第188條第1項規定，提起本件訴訟等語。並聲明：華泰公司及乙○○、南雄公司及丙○○、豐誠公司及丁○○應連帶給付原告1,846,403元，及自起訴狀繕本送達最後一位被告翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

二、被告則以下列陳詞置辯：

01 (一)華泰公司及乙○○抗辯：乙○○駕駛甲曳引車裝載貨物高度
02 並未超過限高，原告就其主張應負舉證責任，況且原告於事
03 發後，未指派人員在現場指揮交通，其就損害之擴大亦有過
04 失，並應負四成過失責任。又系爭門架因系爭事件致橫樑變
05 形斷裂，原告受損害範圍應限於將斷裂之橫樑回復原狀所需
06 必要費用，自不能將系爭門架基座之混凝土施工費用計入損
07 失。此外，原告重新施作一新門架所需項目單價高於原施作
08 單價，亦難謂必要費用等語。並聲明：①原告之訴駁回。②
09 如受不利判決，願供擔保請准免為假執行。

10 (二)南雄公司及丙○○抗辯：丙○○駕駛乙曳引車通過系爭地點
11 時，僅碰撞已略為變形系爭門架橫樑，並未碰撞第一道限高
12 門架，可見乙曳引車裝載貨物未超過限高。又丙○○於乙曳
13 引車碰撞系爭門架後，隨即請現場工作人員協助通報當地派
14 出所，並無怠於通報情事，丙○○就系爭事件之發生並無過
15 失。再者，原告於甲事件發生後，怠於派員在現場指揮交
16 通，致生乙事件，原告就損害之發生及擴大，亦有過失，並
17 應負擔四成過失責任。此外，原告受損害範圍限於將系爭門
18 架斷裂之橫樑回復原狀所需必要費用，不能計入系爭門架基
19 座施工費用，而原告重新施作一新門架所需施工項目單價高
20 於原施作單價，亦難謂必要費用等語。並聲明：①原告之訴
21 駁回。②如受不利判決，願供擔保請准免為假執行。

22 (三)豐誠公司及丁○○抗辯：丁○○駕駛丙曳引車途經系爭地
23 點，無從由系爭門架外觀辨識該門架橫樑已經變形、下垂等
24 情，現場復無任何管制、警示或禁止通行標識，一般用路人
25 實無從得知系爭門架因甲、乙事件而橫樑變形、下垂，有門
26 架高度不足之虞，遑論事前防範。又丙曳引車裝載貨櫃高度
27 在4.1公尺至4.18公尺之間，並未超過系爭門架限高，丁○
28 ○途經系爭地點專注於車前周遭路況，合乎一般駕駛人之日
29 常生活經驗法則，並無過失。再者，依監視器影像顯示，事
30 發時原告有施工人員在場，卻怠於報警處理，亦未在現場設
31 置防範措施，避免用路人通過系爭門架，原告就系爭事件之

發生及損害擴大，應自負七成以上之過失責任。此外，原告
僅得按回復系爭門架原尺寸所需費用求償，並就材料費予以
折舊，折舊後之損害額為1,324,479元，原告尚不得逕依施
作新門架之費用求償等語。並聲明：①原告之訴駁回。②如
受不利判決，願供擔保請准免為假執行。

三、本院就兩造過失責任歸屬之判斷理由如下：

按貨車之裝載，裝載貨物高度自地面算起，大型車不得超過
4公尺，小型車不得超過2.85公尺。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。行車速度，依速限標誌或標線之規定，行經道路施工路
段或道路發生臨時障礙，均應減速慢行，作隨時停車之準
備。道路交通安全規則第79條第1項第5款、第94條第3項前
段、第93條第1項第2款分別定有明文。又依道路交通事故處
理辦法第3條第1項第1款規定，發生道路交通事故，駕駛人
或肇事人應先為下列處置，事故地點在車道或路肩者，應在
適當距離處豎立車輛故障標誌或其他明顯警告設施，事故現
場排除後應即撤除。而系爭地點之東、西側各設有限高門架
1座（其中西側限高門架即系爭門架），均標註限高4.2公
尺，路面則繪製黃色網狀線區域，並設有限速時速15公里之
標誌等情，有道路交通事故現場圖、現場照片為憑（見本院
卷一）第167、173頁），乙○○、丙○○、丁○○駕車途經系
爭地點，自應遵循前開規定及現場標誌、標線行進。經查：

（一）乙○○就甲事件之發生係有過失：

1. 查系爭門架係屬交通部鐵道局南部工程處「C811Z潮州枋寮
土建及一般機電工程」之部分工項，截至111年11月25日為
止僅就部分工項（含系爭門架在內）辦理驗收，有該處111
年12月16日函為憑（見本院卷一）第353頁），可見系爭門架
於事發時（即110年12月21日）尚未辦理驗收，惟依系爭門
架之細部設計圖記載，該門架之設計淨高為4.6公尺（見本
院卷一）第425頁），而系爭門架於108年3月30日已吊裝完
成，測量高度為4.59公尺，業據證人即工信公司測量工程師

01 甲○○證述在卷，並有實施測量照片為憑（見本院卷(二)第
02 121至122頁，本院卷(一)第349頁），堪認事發時系爭門架淨
03 高為4.59公尺。被告抗辯系爭門架淨高不足4.2公尺云云，
04 核與事實不符，為不足採。

05 2.再由乙○○於警詢中自承：伊駕駛甲曳引車行經系爭地點，
06 緩速通過第1個限高門架，嗣於通過第2個限高門架（即系爭
07 門架，下同）時，伊聽到後方載運之貨櫃上方發出磨擦聲，
08 伊踩煞車後，觀察系爭門架沒有彎曲，就離開現場等語（見
09 本院卷(一)第169頁），較諸系爭門架淨高為4.59公尺之事
10 實，可知事發時甲曳引車裝載之貨櫃高度，自地面算起必然
11 高於4.2公尺，至少達4.59公尺，否則不至於撞擊系爭門架
12 下緣發出磨擦聲響。原告主張乙○○裝載貨物高超過4公
13 尺，違反道路交通安全規則第79條第1項第5款規定，係有過
14 失，核與前開證據相符，應堪採信。

15 3.乙○○固否認系爭門架橫樑遭甲曳引車撞擊磨擦而變形，但
16 由丙○○在警詢中自承：伊駕駛乙曳引車途經系爭地點，順
17 利通過第1個限高門架，惟於通過系爭門架時，伊載運之貨
18 櫃右上角撞到系爭門架等語（見本院卷(一)第195頁），參諸
19 系爭地點第1限高門架、第2限高門架（即系爭門架）之設計
20 高度均為淨高4.6公尺，有細部設計圖為憑（見本院卷(一)第
21 425頁），可知系爭門架尚未遭乙○○駕駛甲曳引車撞擊，
22 其淨高應同第1限高門架，丙○○當無不能通過之理，惟丙
23 ○○卻於通過第1限高門架後，碰撞系爭門架，應可合理推
24 認系爭門架因稍早遭甲曳引車撞擊而變形下垂，致其高度較
25 第1限高門架可供通行高度為低。再佐以員警現場測量乙曳
26 引車碰撞系爭門架後，其裝載之貨櫃前段已彎曲部分，高度
27 為4.21至4.22公尺；中段嚴重扭曲部分之高度為4.35公尺；
28 後段高度為4.22公尺等情，有現場測量照片為憑（見本院卷
29 (一)第212至216頁），是由前開碰撞扭曲之高度位置，應可推
30 知系爭門架遭甲曳引車撞擊後，其淨高由原4.59公尺下降為
31 4.22公尺，變形下垂達37公分，堪認系爭門架因遭甲曳引車

- 01 碰撞而毀損，乙○○前開抗辯核與事實不符，為不足採。
- 02 4.從而，系爭門架橫樑因乙○○駕駛甲曳引車裝載貨櫃高度逾
03 越限高，遭撞擊磨擦而毀損，乙○○就甲事件之發生係有過
04 失。
- 05 (二)丙○○就乙事件之發生及損害擴大係有過失：
- 06 1.丙○○於警詢中自承：伊駕駛乙曳引車載運貨櫃，以時速10
07 公里至20公里通過系爭門架時，碰撞系爭門架（見本院卷(一)
08 第195頁），參諸本院勘驗事發時監視器畫面顯示（影片時
09 間00：04至00：34），乙曳引車之車首通過平交道後，其後
10 方載運之貨櫃因鐵軌高度略高於柏油路面，而在通過鐵軌時
11 往上抬升、接觸撞擊系爭門架下緣，致系爭門架下凹，阻礙
12 乙曳引車繼續前行等情，有勘驗筆錄及監視器影像光碟、截
13 圖為憑（見本院卷(一)第192-1頁證物袋，本院卷(二)第57、第1
14 3至14頁），及乙曳引車裝載之貨櫃碰撞變形扭曲之高度在
15 4.21公尺至4.35公尺之間，已如前述，可知乙曳引車裝載之
16 貨櫃高度超過4.2公尺，已違反道路交通安全規則第79條第1
17 項第5款規定，係有過失。至於丙○○抗辯伊裝載之貨櫃係
18 標準貨櫃，自地面起算高度未超過4公尺乙節（見本院卷(二)
19 第59頁），未據丙○○舉證以實其說，其抗辯為不足採。
- 20 2.次由丙○○陳稱：伊駕駛之乙曳引車撞到系爭門架以後，現
21 場有人協助指揮交通，指揮伊後退，伊有請人幫伊通報當地
22 派出所等語（見本院卷(一)第480頁），及本院勘驗監視器影
23 像顯示（影像時間00：35至03：43），乙曳引車碰撞系爭門
24 架後，丙○○隨即暫停，嗣在他人引導下倒車至黃色網狀線
25 區域內，將乙曳引車退出平交道等情（見本院卷(二)第57
26 頁），可知丙○○在事發後約4分鐘，已排除事故現場，依
27 道路交通事故處理辦法第3條第1項第1款後段規定，即應撤
28 除車輛故障或其他明顯警告標誌，丙○○要無違反前開規定
29 情形，原告猶據此主張丙○○違反保護他人法令云云，於法
30 不合，為不可採。
- 31 3.從而，系爭門架於事發當日因遭丙○○駕駛乙曳引車再次碰

01 撞，致原變形下垂之橫樑扭曲下凹，丙○○就乙事件之發生
02 及損害之擴大即有過失。

03 (三)丁○○就丙事件之發生及損害擴大係有過失：

04 1.丁○○駕駛丙曳引車裝載之貨櫃高度自地面算起為4.08至4.
05 18公尺，有現場測量照片為憑（見本院卷(一)第247至249
06 頁），前開裝載高度雖未超過系爭門架限高4.2公尺，惟已
07 逾4公尺，而有違反道路交通安全規則第79條第1項第5款規
08 定情形。

09 2.又系爭地點之速限為時速15公里，已如前述，惟丁○○於警
10 詢中自承：伊駕駛丙曳引車途經系爭地點，看到很多人站在
11 路旁，伊於通過第1限高門架後，發現系爭門架稍微毀損，
12 惟不知道該門架毀損後高度有無改變，現場沒有人告訴伊不
13 能通行，伊遂以時速約20公里至30公里的車速直行，伊裝載
14 之貨右上角就撞上系爭門架等語（見本院卷(一)第226頁），
15 可知丁○○之車速已超過速限，且於發現限高門架受損情形
16 後，未減速慢行。丁○○事後翻異前詞，抗辯其車速未超過
17 限速，未據提出積極證據以實其說，其抗辯為不可採。

18 3.本院審酌現場測量照片顯示，丙曳引車碰撞系爭門架變形下
19 凹之橫樑高度為3.71公尺至3.92公尺，較諸其餘未碰撞部分
20 之橫樑高度為4.24至4.55公尺等情（見本院卷(一)第240至246
21 頁），可知系爭門架於遭丙○○駕駛乙曳引車碰撞後，該門
22 架橫樑變形下垂之落差已由原下垂37公分擴大到84公分（參
23 見前述□(一)3.，計算式： $4.55-3.71=0.84$ ），是由肉眼即可
24 清晰辨識系爭門架橫樑已經變形斷裂、傾斜下凹，該門架下
25 方可供車輛通行之高度已受影響，有現場照片足參（本院卷
26 (一)第241頁現場照片），衡諸一般合理謹慎之駕駛人，在經
27 常往來路段，倘依通常駕駛經驗察覺有妨礙通行之虞，自當
28 減速慢行或暫停下車察看，惟丁○○卻在通行高度有疑慮之
29 情形下，貿然超速通過系爭門架，即難謂無過失。丁○○抗
30 辯伊從駕駛座只能看到系爭門架右上方有一小缺角往上偏，
31 伊不知道系爭門架其實已經往後傾斜云云（見本院卷(二)第21

6頁），乃事後卸責之詞，亦難採信。

- 4.從而，丁○○駕駛丙曳引車裝載貨櫃高度超過4公尺，且在能否通過系爭門架有虞之情形下，逾越系爭地點速限貿然通過系爭門架，致碰撞系爭門架肇事，丁○○就丙事件之發生及損害擴大，亦有過失。

(四)原告就系爭事件之發生亦與有過失：

- 1.原告自承系爭門架於事發時雖尚未驗收，惟於吊裝完成後，先行移交臺灣鐵路局（下稱臺鐵局）於108年12月20日進行電氣化通車使用，產權仍歸伊所有等語（見本院卷(一)第416頁），為被告所不爭執，應認實在。參諸交通部於109年2月25日以交總字第1095001562號函頒訂之鐵路工程各類財產點交移交標準作業程序第參條第一大點第4項、第6項規定，未完成驗收前先行開放使用車站及通車之標段在接管期間，於工程上若有毀損情事，由臺鐵局或其所屬單位通知鐵道局或其所屬區處視毀損原因決定修復單位及經費來源；經核准開放通車未辦理驗收標段之使用管理，由臺鐵局負責等語（見本院卷(一)第446頁），可知原告受臺鐵局委託施作系爭門架，經雙方辦理驗收前，即核准開放通車，系爭門架之使用管理應由臺鐵局負責，惟有財產權受損情事時，因產權尚未移轉，仍則由原告修復之。準此，系爭門架於驗收移交產權於臺鐵局以前，原告先將系爭門架移交予臺鐵局使用，臺鐵局即為原告之使用人，應堪認定。

- 2.又原告自承：系爭地點並未設置通報設施，事發時在場者為工信公司下包商承龍工程行僱用之臨時工，並非伊之員工，系爭事件是由附近居民向警察報案後，伊經警察通知始悉上情等語（見本院卷(一)第393頁，卷(二)第100頁），可知原告將系爭門架移交臺鐵局供通行使用後，臺鐵局未就系爭門架為任何管理維護行為，連通報設施亦付之闕如，要難認臺鐵局已善盡使用管理責任。本院審酌乙○○於事發當日上午11時21分駕駛甲曳引車碰撞系爭門架，嗣經1小時57分後，丙○○於同日下午1時18分駕駛乙曳引車再次碰撞系爭門架，此

01 時系爭門架已有肉眼可見斷裂傾斜下垂情形，已如前述，倘
02 臺鐵局在系爭地點設有通報設施或建置適當通報流程，當無
03 不能透過肇事者、在場施工人員或附近居民通報，及時知悉
04 門架受損，並派員前往處理，詎臺鐵局怠於建置之，致無從
05 防範同日下午2時3分發生之丙事件，使系爭門架因遭丁○○
06 駕駛丙曳引車碰撞而擴大毀損程度，堪認臺鐵局就系爭事件
07 損害之擴大與有過失，依民法第217條第3項準用第1項規
08 定，自應視為原告與有過失。

09 (五)本院審酌系爭事件發生經過，並考量甲、乙、丙事件乃肇致
10 系爭事件之共同原因，及乙○○、丙○○、丁○○之過失態
11 樣，暨原告與有過失情節，斟酌乙○○為導致系爭門架橫樑
12 變形之始作俑者，事發後卻逕自離開現場，未向警察局通報
13 系爭門架受損；丙○○載運貨櫃超高，碰撞系爭門架致橫樑
14 變形更劇；丁○○雖察覺系爭門架橫樑變形下垂，卻貿然通
15 過，再次碰撞系爭門架，使門架毀損達不堪用程度，其三人
16 之原因力相當，而臺鐵局未在系爭地點建置通報設施，致不
17 能及時防範損害擴大，亦難辭其咎等一切情形，認應由乙
18 ○○、丙○○、丁○○共同負擔90%過失責任（每人各負擔
19 30%過失責任），原告則應負10%過失責任。

20 四、本院就系爭事件所致損害額數，及原告得求償金額之判斷理
21 由如下：

22 (一)按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償
23 責任。汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用
24 中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。數人共
25 同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責任。民法第18
26 4條第1項前段、第191條之2前段、第185條第1項前段分別定
27 有明文。次按不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物
28 因毀損所減少之價額。民法第196條亦有明定。所謂「其物
29 因毀損所減少之價額」，非不得以修復費用為估定之標準，
30 而損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補
31 債權人所受損害及所失利益為限，此觀諸民法第216條第1項

01 文義至明，是以修復費用以必要者為限。有最高法院77年度
02 台上字第1306號判決要旨足參。民法第217條第1項、第3項
03 復規定，損害之發生擴大，被害人與有過失者，法院得減輕
04 賠償金額，或免除之。前2項之規定，於被害人之代理人或
05 使用人與有過失者，準用之。

06 (二)乙○○、丙○○、丁○○就系爭事件之發生俱有過失，且其
07 過失行為肇致系爭門架毀損致不堪用程度，依前引規定，其
08 三人就原告因系爭門架毀損所需支出之修復費用，自應負賠
09 償責任。經查：

10 1.原告主張系爭門架經伊委請工信公司搶修並予重建，於111
11 年11月25日完成驗收，共支出費用1,846,403元乙節，有
12 「崁頂田寮路（西側）限高門型架搶修及新設安裝」明細表
13 （下稱搶修及新設安裝明細表）、交通部鐵道局南部工程處
14 111年12月16日函覆驗收紀錄、交通部鐵道局南部工程處112
15 年8月24日採購工作小組第2次審查會議紀錄為憑（見本院卷
16 (一)第111、353至369、473頁），應認實在。被告固抗辯系爭
17 門架重建所需費用，不得計入基座費用云云，惟系爭門架新
18 設安裝須打除舊有高架基礎，自有重建基礎之必要，且前開
19 工項均經採購小組專家討論審認係屬合理費用，被告復未提
20 出其他積極證據以推翻前開審查會議結論，其抗辯為不足
21 採。

22 2.惟損害賠償以回復原狀為原則（參見民法第213條第1項），
23 而原告委託工信公司新設門架之跨距、立柱，均較系爭門架
24 為寬，非按系爭門架原尺寸回復，有交通部鐵道局南部工程
25 處112年4月27日採購工作審查小組會議紀錄、系爭門架修復
26 前後施工圖為憑（見本院卷(一)465頁，卷(二)第197、199
27 頁），且為原告所不爭執（見本院卷(二)第169頁），經查：

28 (1)原告自承新設門架所用橫樑及立柱鋼材總重為4424公斤，系
29 爭門架修復前、後需用鋼材重量差額為1855公斤，依搶修及
30 安裝明細表編號4.8.2工項記載材料費為766,296元（見本院
31 卷(一)第429頁），依比例推算按系爭門架原尺寸回復原狀所

01 需材料費差額為321,311元（計算式： $766,296/4424 \times 1855 = 3$
02 21,310.8，元以下四捨五入，下同），是以工信公司新設門
03 架所需材料費857,360元扣除前開材料費差額321,311元後，
04 堪認回復系爭門架原尺寸需用之材料費為536,049元（計算
05 式： $857,360 - 321,311 = 536,049$ ）。原告主張逕依新設門架
06 材料費計算賠償金額，核與前揭回復原狀之立法意旨不符，
07 為不足採。

08 (2)又系爭門架應適用行政院頒部之固定資產耐用年數表第3項
09 「其他建築及設備」、「道路號誌及行車保安設備」之耐用
10 年數10年，而系爭門架於108年3月30日完成吊裝，計至系爭
11 事件發生時（即110年12月21日）已使用2年又9個月，是依
12 平均法計算其折舊率為每年10%（即 $1 \div 10 = 10\%$ ），暨營利事
13 業所得稅查核準則第95條第7項規定，營業事業固定資產採
14 用平均法折舊時，各該項資產事實上經查明應有殘價可以預
15 計者，應依法先自成本中減除殘價後，以其餘額為計算基
16 礎；同條第6項規定「固定資產提列折舊採用平均法或定率
17 遞減法者，以1年為計算單位，其使用未滿1年者，按實際使
18 用之月數相當於全年之比例計算之，不滿1月者，以1月
19 計」，是依平均法計算系爭門架殘價為48,732元（計算式：
20 實際成本 $\div$ [耐用年數+1] $= 536,049 \div [10+1] = 48,731.7$ ），據
21 此計算折舊額為134,012元（計算式： $[實際成本 - 殘價] \times 折$
22 舊率 $\times$ 使用年數 $= [536,049 - 48,732] \times 10\% \times [2 + 9/12] = 134,01$
23 2.1），可見原告為重建系爭門架所需材料費536,049元經折
24 舊後之價額為402,037元（計算式： $536,049 - 134,012 = 402,0$
25 37）。從而，系爭門架重建之合理費用為折舊後之材料費40
26 2,037元，加計兩造不爭執之其他施工費用即工資870,967
27 元、材料管理費64,302元（見本院卷(二)171、218、221頁，
28 卷(一)第427至429頁），再依民法第216條之1規定（損益相抵
29 原則）扣除系爭門架殘值12,826元後（參見本院卷(一)第429
30 頁工項編號5.1），合計1,324,480元（計算式： $402,037 + 87$
31 0,967 + 64,302 - 12,826 = 1,324,480），應堪認定。

01 3.再者，原告就系爭事件應自負10%過失責任，乙○○、丙
02 ○○○、丁○○為系爭事件之共同侵權行為人，共應負擔90%
03 過失責任，業經本院審認如前，是依前引規定，按過失相抵
04 原則減輕乙○○、丙○○、丁○○應連帶賠償金額為
05 1,192,032元（計算式：1,324,480×[1-10%]=1,192,032）。

06 五、本院就被告應負連帶賠償責任範圍之判斷理由如下：

07 (一)接受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與
08 行為人連帶負損害賠償責任。民法第188條第1項定有明文。
09 又乙○○受僱於華泰公司擔任曳引車司機，丙○○受僱於南
10 雄公司擔任曳引車司機，丁○○受僱於豐誠公司擔任曳引車
11 司機之事實，為兩造所不執爭執，而乙○○、丙○○、丁○
12 ○因駕駛曳引車執行職務而肇致系爭事件，過失不法侵害原
13 告權利，應連帶賠償原告1,192,032元，業經本院審認如
14 前，華泰公司、南雄公司、豐誠公司就前開損害各應依序與
15 乙○○、丙○○、丁○○連帶負損害賠償責任。

16 (二)末查，華泰公司、南雄公司、豐誠公司分別因其與乙○○、
17 丙○○、丁○○間之僱傭關係，就系爭事件所致損害負擔連
18 帶賠償責任，各公司間係屬不真正連帶債務關係，惟就原告
19 而言，其所受損害既應由乙○○、丙○○、丁○○負共同侵
20 權行為人之連帶賠償責任，自無再予區別各侵權行為人及其
21 雇主間內部責任分擔之必要，原告請求由華泰公司及乙○
22 ○、南雄公司及丙○○、豐誠公司及丁○○就系爭事件所致
23 損害負連帶賠償責任，於法尚無不合，應予准許。

24 六、綜上所述，原告依民法第184條第1項及第2項、第185條、第
25 191條之2、第188條第1項規定，請求華泰公司及乙○○、南
26 雄公司及丙○○、豐誠公司及丁○○連帶給付1,192,032
27 元，及自起訴狀繕本送達最後一位被告翌日113年1月29日起
28 （見本院卷(一)第147頁送達證書）至清償日止，按年息5%計
29 算之利息，為有理由，應予准許，逾此範圍之請求為無理
30 由，應予駁回。

31 七、本件乃本於道路交通事故有所請求而涉訟，依民事訴訟法第

01 427條第2項第11款規定，應適用簡易程序，本判決主文第1
02 項乃就同法第427條第1至4項訴訟適用簡易程序所為被告敗
03 訴之判決，法院應依職權宣告假執行。被告均陳明願供擔
04 保，求為免予假執行之宣告，核與民事訴訟法第392條第2項
05 規定並無不合，應予准許。

06 八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻防及證據方法均不影響本件
07 判斷結果，不再贅述。

08 九、據上論結，原告之訴為一部有理由、一部無理由，依民事訴
09 訟法第385條第1項前段、第79條、第85條第2項，第389條第
10 1項第3款、第392條第2項，判決如主文。

11 中 華 民 國 114 年 2 月 27 日
12 高雄簡易庭 法 官 賴文姍

13 以上正本係照原本作成。

14 如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上
15 訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後
16 20日內補提上訴理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）。

17 中 華 民 國 114 年 2 月 27 日
18 書 記 官 許弘杰