

臺灣新北地方法院民事判決

114年度國字第11號

原告 路順貨運股份有限公司

法定代理人 林永鈺

訴訟代理人 尹良律師

陳建豪律師

被告 新北市政府養護工程處

法定代理人 鄭立輝

訴訟代理人 黃文承律師

上列當事人間請求國家賠償事件，本院於民國114年12月11日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

按依國家賠償法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之；賠償義務機關拒絕賠償時，請求權人得提起損害賠償之訴，國家賠償法第10條第1項、第11條第1項前段分別定有明文。經查，本件原告主張依國家賠償法第3條第1、2項及第5條規定向被告請求國家賠償，經原告於民國113年11月6日具狀向被告請求國家賠償，被告於114年2月8日以新北養橋字第1144715302號函拒絕賠償，有上開函文暨拒絕賠償理由書在卷可稽（見本院卷第27至30頁），是原告提起本件國家賠償之訴，核與上開法條規定相符，應予准許。

貳、實體事項：

一、原告主張：

(一)原告所有車號000-0000營業大貨車（下稱系爭車輛）車高3.8公尺，嗣於113年6月1日下午5時16分許，由駕駛陳勝民駕

01 駛系爭車輛行經新北市永和區新北環快與環河東路4段路口
02 （往福和橋方向），直行經過限高架標高為3.9公尺（下稱
03 系爭限高架），詎系爭車輛車頂竟與系爭限高架發生碰撞事
04 故（下稱本件事故），致系爭車輛上半部嚴重受損。

05 (二)系爭車輛車高確3.8公尺且合乎法規，佐證如下：

- 06 1.原證1之牌照登記書及原證4同型車輛之交通部車輛型式安全
07 審驗合格證明所載檢測結果。
- 08 2.聯濱汽車代檢廠回函可見系爭車輛定期檢驗均有進行檢查、
09 測量，均檢驗合格，交通都公路局新竹區監理所桃園監理站
10 函文檢附之車輛檢驗紀錄表，均記載系爭車輛於上開定期檢
11 驗時之車高均為380公分。
- 12 3.依附件3事故照片測量結果，可見系爭車輛因撞擊導致貨櫃
13 向上突起後之總車高為382公分，佐以證人李忠儒證詞，足
14 證系爭車輛之高度確實為380公分，僅因碰撞變形且可能存
15 在之測量誤差，方導致測量結果為382公分，均低於系爭限
16 高架之標高3.9公尺。
- 17 4.依系爭車輛後方車輛之行車紀錄器影片，可見系爭車輛於發
18 生本案碰撞事故當日有經過限高3.8公尺之福和橋。

19 (三)系爭限高架之高度標示錯誤或實際高度根本未達3.9公尺，
20 是被告就系爭限高架之設置、管理顯有欠缺：

- 21 1.本次事故後經到場員警量測為：限高架西側立柱及立柱底板
22 為336公分、基座高度為48公分，共3.84公尺；東側立柱及
23 立柱底板為368公分、基座高度為9公分，共3.77公尺，而均
24 不足3.9公尺，方生本件事故而致系爭車輛受損。
- 25 2.證人李忠儒證詞可知系爭限高架之實際高度為西側3.84公
26 尺、東側3.77公尺，均與標示之3.9公尺高度不符，且依鈞
27 院卷第38、42頁照片編號16、24可知上開高度之測量方式並
28 非貼著限高架鋼材本體測量，而係架在限高架寬度不一之各
29 支點懸空測量，則測量結果之西側3.84公尺、東側3.77公尺
30 亦會高於系爭限高架之實際高度，可見系爭限高架高度不足
31 3.9公尺。

01 (四)請求之項目與金額如下所示：

02 1.系爭車輛維修費用：

03 新臺幣（下同）1,792,660元（見原證2，計算式：105,000+
04 21,000+1,417,500+249,160=1,792,660）。

05 2.無法營運期間之損失：

06 系爭車輛因本件事故而需修繕耗時三個月，原告所受之營業
07 損失為733,905元（計算式：系爭事故前一年平均月收益24
08 4,635元×3個月=733,905元）。

09 (五)被告就系爭限高架之設置、管理均有瑕疵致生本件事故，而
10 使原告受有上開損害，原告爰依國家賠償法第3條、第5條及
11 民法第196條、第216條規定，請求被告賠償2,526,565元
12 （計算式：1,792,660元+733,905元=2,526,565元）。

13 (六)聲明：被告應給付原告2,526,565元及自賠償請求書送達翌
14 日（即113年11月7日）起至清償日止，按週年利率5 %計算
15 之利息。

16 二、被告則以：

17 (一)系爭限高架符合3.9公尺之高度，系爭車輛車高不符合3.8公
18 尺，加上車輛行駛跳動高度誤差，方造成本件事故，應由原
19 告自行負擔相關損失：

20 1.系爭限高架曾有由廠商現場測量高度之照片留存，確達3.91
21 公尺之淨高，且本件事故發生後雖經員警到場測量「基座及
22 立柱」，惟限高架已彎曲，直線量測本有誤差，且現場高度
23 測量不包含調整層之高度，員警測量之高度即達387公分，
24 包括調整層則達3.9公尺，況依證人鄭皓宇之證述可知系爭
25 限高架高度確符合3.9公尺，原告主張系爭限高架高度不
26 足，不可採信。

27 2.依事發現場影片光碟（乙證3）影像時間17:16:11，係原告
28 車頭之導流板兩側「突起處」撞擊限高架，車廂係因系爭限
29 高架掉落而砸傷，並非直接撞擊限高架所致，原告應舉證證
30 明系爭車輛車頭加計導流板高度未超過3.9公尺。

31 3.車輛檢驗記錄不足證明本件事故時之車輛實際高度，原告無

01 法證明事故時車頭後方之車廂高度確為380公分，且參原告
02 自行提出事故當日繼續往前穿行福和橋底之影像（原證7）
03 及被告所提之截圖（乙證15），系爭車輛於緩速通過高度40
04 0公分之福合橋底時，與橋底仍極為貼近，如車速加快加上
05 車輪彈跳，撞擊 400公分之橋底亦有可能，原告自難據此主
06 張系爭車輛高度僅有380公分。

07 4.證人李忠儒無法確認車廂非撞擊測之測量有無突起、變形，
08 自不足認該車廂如無突起變形，測量結果應為380公分。又
09 依證人李忠儒所述，車輛高度測量係與事發相隔20天左右至
10 原告停車場進行測量，證人李忠儒測量結果顯無法證明事發
11 當天之系爭車輛高度，且相隔20天後測量數據仍高於380公
12 分，更可證明系爭車輛確實有超高問題。

13 (二)福和橋限高牌面為390公分（實際淨高約400公分），依影片
14 更可證明系爭車輛確實超過380公分之事實，說明如下：

15 1.本件系爭福和橋於事故當時之限高牌面為「390公分」，而
16 橋底可供通行之實際高度至少為400公分，保留約19公分之
17 空間，此有被告日前委請廠商派員測量可證。

18 2.自原告所提出系爭車輛通過福和橋之影像節錄（詳如乙證1
19 5），系爭車輛於慢速通過無彈跳之情況下，仍與橋頂相距
20 甚近，該車輛顯然並非如原告所稱僅有出廠時之380公分、
21 或警員於事發後約20日至原告停車場所測量之382公分高
22 度。

23 (三)如本件確有構成國家賠償之責任，原告行經系爭限高架時，
24 應考量車輛實際高度已非原廠出廠之3.8公尺，減速確認是
25 否有超高危險，並採取其他迴避措施，惟原告無任何迴避或
26 減速，直接強行通過致發生本件事故，依民法第217條規
27 定，原告應自負至少九成之事故責任。

28 (四)就原告請求金額表示意見：

29 1.車輛維修費：就單據部分無意見，然系爭車輛已出廠2年6個
30 月，應扣除折舊。

31 2.營業損失：原告主張其於113年6月6日至113年9月16日間無

01 法營業，及其提出之相關數據均為統計表格，被告均否認。

02 (五)綜上，系爭限高架並無管理、設置之欠缺，原告主張無理
03 由。並聲明：原告之訴駁回。

04 三、本院得心證之理由：

05 (一)按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，
06 民事訴訟法第277條前段定有明文。又民事訴訟法如係由原告
07 主張權利者，應先由原告負舉證之責，若原告先不能舉
08 證，以證實自己主張之事實為真實，則被告就其抗辯事實即
09 令不能舉證，或其所舉證據尚有瑕疵，亦應駁回原告之請
10 求。次按公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、
11 身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任，國家賠償法
12 第三條第一項固定有明文。所謂公共設施之設置有欠缺，係
13 指公共設施建造之初，即存有瑕疵而言；管理有欠缺者，係
14 指公共設施建造後未妥善保管，怠為修護致該物發生瑕疵而
15 言。又人民依上開規定請求國家賠償時，尚須人民之生命、
16 身體或財產所受之損害，與公有公共設施之設置或管理之欠
17 缺，具有相當因果關係，始足當之。亦即在公有公共設施因
18 設置或管理有欠缺之情況下，依客觀之觀察，通常會發生損
19 害者，即為有因果關係，如必不生該等損害或通常亦不生該
20 等損害者，則不具有因果關係（最高法院84年度台上字第10
21 04號判決意旨參照）。

22 (二)原告主張系爭事故係因系爭限高架之高度標示錯誤或實際高
23 度未達3.9公尺，被告就系爭限高架之設置、管理顯有欠缺
24 致原告受有系爭車輛維修費用及無法營運之損害，並提出系
25 爭車輛牌照登記書、維修相關單據、營業報表、附件3照
26 片、道路交通事故調查報告表、道路交通事故當事人登記聯
27 單、系爭車輛後方車輛之行車紀錄器影片及截圖為據（見本
28 院卷一第31至87頁、第91至126頁、第269至272頁、第277
29 頁），惟為被告所否認，原告自應就此負舉證責任。

30 (三)查系爭車輛於113年6月1日下午5時16分許，行經新北市永和
31 區新北環快與環河東路4段路口（往福和橋方向），直行通

01 過被告於該處設置、管理之系爭限高架，詎系爭車輛車頂竟
02 與系爭限高架發生碰撞事故，致系爭車輛上半部受損，此有
03 原告提出之附件3照片、道路交通事故調查報告表及道路交
04 通事故當事人登記聯單在卷可參（見本院卷一第31至87頁、
05 第91頁），並為兩造所不爭執，堪以認定。

06 (四)經本院勘驗被告提出之乙證3本件事故現場影片光碟，可見
07 影像時間17:16:11，系爭車輛車頭之導流板左側「突起處」
08 撞擊系爭限高架時，導流版右側突起物則尚未觸及系爭限高
09 架，系爭限高架左側向上抬起，並因系爭車輛繼續往前行駛
10 而拉扯系爭限高架往前再向下掉落，限高架掉落時撞擊車頭
11 及後側車廂，係爭車輛導流板、車頂及車廂因而損壞變形，
12 此有本院勘驗影片之截圖照片、兩造勘驗影片之截圖照片附
13 卷可佐（見本院卷一第191、253、235、236、247、329至33
14 3頁），是認系爭車輛所受損害係因系爭車輛導流板突出處
15 撞擊系爭限高架所致。原告主張依其物理學原理等可證明導
16 流板並無凸起撞擊限高架云云，並提出系爭車輛於發生本件
17 事故前之照片及事故後維修更換導流板之照片，與系爭車輛
18 於本件事故發生時之影片顯不相符，委無可採。

19 (五)本件事故發生後，系爭限高架高度雖經員警測量「基座及立
20 柱」，惟該測量方式於限高架已彎曲之情況下，量測本有誤
21 差，已難遽信。又查系爭限高架曾有廠商現場測量高度確有
22 達3.91公尺之淨高，有乙證2之照片可佐（見本院卷第165至
23 167頁），佐以證人鄭皓宇證述：「（你是否有參與113年5
24 月間之福和橋限高架更換工程？）沒有。（提示乙證2，本
25 院卷第165～167頁，請問這些測量照片所測量為何？你有
26 無參與？該次測量日期及時間為何？）這些照片不是我拍
27 的，但我有到現場測量，我們公司請我去現場幫忙測量的，
28 測量的日期我沒有印象。乙證2照片裡有拍到我，在第165
29 頁左下角照片，我用原子筆把我自己圈起來（簽名）。我用
30 米尺、測量儀器，米尺就是我照片中拿著尺。（乙證2照
31 片上所顯示的數據，是你當時測量時拍攝的照片？）是。

（提示乙證1，本院卷第163頁，該照片是否為你當日所測量之限高架？）我是測量高度到地面，邊邊的這隻我沒有測，但當天我測量的限高架就是照片上這隻。（請問你是否有過其他驗收丈量長度、高度或寬度之經驗？在一般測量情況下，應該如何記錄測量過程以及測量結果？）有。就拍照，拍照拍我現場量的高度、長度，就像剛剛的照片顯示一個遠照、一個近照。我剛剛講的米尺跟測量儀器，就是剛剛乙證2第2頁的照片（即本院卷第167頁）（當時測量是否有做成正式文件紀錄？是否有全程拍攝測量過程？）有，我都拍照起來交給公司，至於公司有無做表格跟正式文件給業主我就不清楚。就只有這四張照片。拍攝的人是請工人幫我拍遠照跟近照，因為我要用米尺量高度。（測量限高架高度時是否都在柏油路上測量他的垂直限高？）是。我記得我放在限高架的正下方往上量的。（提示本院卷第165頁，上方照片跟測量有關？）是他們工程用的吊卡，除了我在量的時候，工程人員也有在量。」等語（見本院卷一第358至360頁），則依上開證詞可知證人鄭皓宇未參與113年5月間福和橋限高架更換工程，係公司指派前往該處測量系爭限高架高度，並請現場工人協助拍照回傳公司確保高度符合規定，再依乙證2第2頁（即本院卷一第167頁）照片所示皮尺、迷你雷射測距儀顯示系爭限高架高度分別為390CM、3.913M，足認系爭限高架現場實際高度至少為930CM。原告雖主張證人鄭皓宇證稱「不知道會不會顯示角度，無法確保測量正確」，惟查證人鄭皓宇測量當日所使用之設備為ASAHI MD60，有被告提出乙證17資料可參（見本院卷二第93頁），可見該測量設備水平泡位於儀器下方，以上開乙證2照片所示測量儀器顯示畫面截圖為上方，自無從確實顯示測量儀器之角度，原告主張證人鄭皓宇未為準確之測量及系爭限高架高度標示錯誤或實際高度未達3.9公尺，被告就系爭限高架之設置、管理顯有欠缺，即不可採。

(六)原告又主張系爭車輛之高度僅3.8公尺云云，惟原告所提出

01 之原證4「車輛型式安全審驗合格證明」，係車輛出廠之審
02 驗（詳如乙證5），並非車輛現況，且該審驗有效期限為「1
03 11.12.31」，已難證明本件事故時系爭車輛之高度，況原告
04 亦自陳系爭車輛高度為382公分，足見系爭車輛高度顯與上
05 開審驗合格證明所記載之高度不符。而證人即拍攝本院卷一
06 附件3照片之員警李忠儒雖於本院審理中證稱：「（依照片
07 顯示車體已經變形且向上突起，則依你現場觀察，是否也是
08 如此？）有這個可能。（所以測量的382公分高度有可能高
09 於車廂的實際高度？）是，有這個可能。」等語，惟其亦證
10 稱：「我是盡量選擇貨車沒有被撞擊部分的高度去測量。」
11 等語（見本院卷一第259、260頁），則照片編號第69~72所
12 顯示之382公分，難認係系爭車輛車廂撞擊側所測量，證人
13 李忠儒就系爭車輛車廂非撞擊測之測量有無突起、變形乙節
14 亦無法確認，又依證人李忠儒所述（見本院卷一第258、259
15 頁），車輛高度測量並非現場進行，而係相隔20天左右至原
16 告停車場進行測量，該證人測量結果顯無法證明事發當天之
17 實際車輛高度。原告主張系爭車輛於事發時之高度僅有380
18 公分云云，亦難採信。

19 (七)原告另主張系爭車輛檢驗均合格，惟聯濱汽車代檢場之車輛
20 檢驗紀錄表，並無測量車高，僅電腦判定「前輪定位、煞車
21 測試、車身及底盤、電腦作業」四項（見本院卷二第13至17
22 頁）、桃園監理站之回函僅檢驗「前輪定位、煞車測試」

23 （見本院卷二第21至25頁），再者，本件事故發生時，系爭
24 車輛車高為何，事涉車輪胎壓、有無調整車輛高度、車速與
25 地面彈跳等多重因素，自難以系爭車輛檢驗記錄逕認本件事
26 故時之系爭車輛車身實際高度為380公分。原告主張系爭車
27 輛於事發時符合規定云云，亦不可採。

28 (八)從而，依原告所提證據尚難認定本件事故發生係因被告設
29 置、管理之系爭限高架有欠缺，而致原告受有損害。

30 四、綜上所述，原告依國家賠償法第3條第1項、第2項及第5條規
31 定，請求被告給付2,526,565元及自賠償請求書送達翌日

01 (即113 年11月7 日)起至清償日止，按週年利率5%計算
02 之利息，為無理由，應予駁回。

03 五、本件事證已臻明確，兩造其餘主張及攻擊防禦方法與證據，
04 經本院斟酌後，與本件判決結果已不生影響，故不一一論
05 列，附此敘明。

06 六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

07 中 華 民 國 115 年 2 月 25 日
08 民事第一庭 法 官 傅紫玲

09 以上正本係照原本作成。

10 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，並
11 按他造人數附繕本。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審
12 裁判費。

13 中 華 民 國 115 年 2 月 25 日
14 書記官 羅婉燕