

臺灣士林地方法院民事判決

114年度國字第4號

原告 富佳通運企業有限公司

法定代理人 張春梅

訴訟代理人 王俊文律師

複代理人 唐正昱律師

沈冠宇律師

被告 交通部高速公路局北區養護工程分局

法定代理人 吳文益

訴訟代理人 侯雪芬律師

上列當事人間請求國家賠償事件，本院於民國115年4月28日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

被告應給付原告新臺幣壹拾萬捌仟元，及自民國一一四年五月十
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。

訴訟費用由被告負擔二十五分之一，餘由原告負擔。

本判決第一項得假執行；但被告如以新臺幣壹拾萬捌仟元為原告
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

壹、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，或自提出請求之日起逾
30日不開始協議，或自開始協議之日起逾60日協議不成立
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。本件原告主張被告交
通部高速公路局北區養護工程分局應負國家賠償責任，於起
訴前曾據原告提出書面請求，而遭被告拒絕等情，有被告民
國113年5月1日函檢附之拒絕賠償理由書（見北院卷第17至1

9頁)可稽,堪認原告於起訴前已踐行協議程序。

貳、原告起訴主張：

一、原告僱用之司機即訴外人鄭明鴻於112年3月14日凌晨0時08分許,駕駛原告所有、車號為000-0000、車身高度3.8公尺之營業大貨車(下稱系爭車輛),由南向北行經新北市三重區自強路3段,經國道1號高速公路下,因該高速公路下方由被告所設置、管理之一H型鋼梁之限高門架設施(下稱系爭限高設施),於前一日即112年3月13日20時06分許遭訴外人陳威霖駕駛車號00-000之大貨車撞擊(下稱前次事故),致部分門架掉落、尚未掉落之部分高度未達其上系爭限高標誌所示之4.1公尺,惟被告未及時修復、亦無任何警示,而有管理上之欠缺,致系爭車輛於行經系爭限高設施時,與系爭限高設施之門架鋼樑發生碰撞(下稱系爭事故),導致系爭車輛受損,原告因此受有車輛維修費之損失。為此,依國家賠償法第3條第1項等規定,請求被告負賠償責任等語。

二、聲明：

(一)、被告應給付原告新臺幣(下同)260萬5,000元,及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止,按年息5%計算之利息。

(二)、願供擔保,請准宣告假執行。

參、被告則辯稱：

一、被告雖係系爭限高設施之設置及管理機關,惟系爭事故並非發生在高速公路上,系爭限高設施下方道路係其他道路主管機關權責範圍,被告並無開放或封閉權責,而本件係第三人造成事故,由於事故發生時點太晚,道路主管機關考量車流量大,未待被告修繕完成即開放通行,此部分並非被告所得控管,且被告於系爭事故發生經通知後,亦通知廠商進行緊急修繕,但因時值深夜,人員、機具無法即時調度,是不得將第三人因素所造成之危害,反加諸國家機關身上,認定被告有何管理缺失。又前次事故之肇事者就其事故所生之損害,本有積極防止新事故發生之注意義務,姑不論被告於前開過程中有無基於係門架主管機關進行任何作為,均無礙前

次事故之肇事者僅處理自身車輛而未盡現場警告作為之行為，不得認可歸責於被告。再本案位於自強路穿越國道1號下方之限高門架，係位處新北市三重區之禁行大貨車路段，原告所有之系爭車輛未有通行證，不得行駛該路段，易言之，即便認被告未盡管理維護責任，與系爭事故之發生亦無因果關係，反而是原告違規行駛禁行大貨車路段，導致發生事故。退步言之，即便認被告難免其責，就原告主張之損失部分，被告爭執原告所提單據之修繕範圍是否均為系爭事故造成、是否屬必要費用，且修繕費用應扣除折舊等語。

二、聲明：

(一)、原告之訴及假執行之聲請駁回。

(二)、如受不利之判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

肆、得心證之理由：

一、查原告主張訴外人鄭明鴻於112年3月14日凌晨0時08分許，駕駛原告所有、車身高度3.8公尺之系爭車輛，由南向北行駛新北市三重區自強路3段，經國道1號高速公路下，因該高速公路下方由被告所設置、管理之系爭限高設施，於前一日即13日20時06分許遭訴外人陳威霖駕駛車號00-000之大貨車撞擊，致部分門架掉落、尚未掉落部分之高度下降，系爭車輛於行經時與系爭限高設施之門架鋼樑發生碰撞等情，為被告所不爭執，並有前次事故及系爭事故之初步分析研判表、被告轄管橋樑設置限高門架情形表（見北院卷第21至23、57至58頁），及系爭車輛之行照、新北市政府警察局三重分局114年11月28日函檢送之系爭事故處理資料（其中事故相片編號16至18，顯示系爭車輛之車身高度為3.8公尺餘）等件（見本院卷第157、207至233頁）可稽，堪認上情明確。

二、原告主張因被告就前次事故受損之系爭限高設施，未及時修復、亦無任何警示，就該公共設施之管理有欠缺，致發生系爭事故，造成原告所有之系爭車輛受損，應依國家賠償法第3條規定，對原告負國家賠償責任等情，為被告所爭執，並以前詞置辯。經查：

01 (一)、關於被告有無國家賠償之責任事由：

02 1、按公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或
03 財產受損害者，國家應負損害賠償責任，國家賠償法第3條
04 第1項定有明文。又按國家賠償法第3條所定之國家賠償責
05 任，係採無過失主義，即以該公共設施之設置或管理有欠
06 缺，並因此欠缺致人民受有損害為其構成要件，非以管理或
07 設置機關有過失為必要（最高法院85年度台上字第2776號判
08 決意旨參照）。再按國家賠償法第3條第1項規定，公有公共
09 設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害
10 者，國家應負損害賠償責任。所謂公共設施之設置有欠缺，
11 係指公共設施建造之初，即存有瑕疵而言；管理有欠缺，係
12 指公共設施建造後未妥善保管或因其他情事發生瑕疵，而於
13 瑕疵發生後怠於適時修護而言，該條之立法，旨在使政府對
14 於提供人民使用之公共設施，負有維護通常安全狀態之義
15 務，重在公共設施不具通常應有之安全狀態或功能時，其設
16 置或管理機關是否積極並有效為足以防止危險或損害發生之
17 具體行為（最高法院102年度台上字第1494號判決意旨參
18 照）。

19 2、查前次事故於112年3月13日20時06分發生後：(1)被告於當日
20 21時09分許派遣事故班外包廠商富陽號所屬之員工陳建力至
21 事故現場，陳建力於當日21時42分許於LINE群組上傳事故現
22 場相片，嗣當日23時05、08分許移除前次事故占據車道之肇
23 事車輛，原受理前次事故報案而進行高速公路下車道管制通
24 行之三重分局，因肇事車輛排除而於23時許解除通行管制；
25 (2)被告於當日22時39分聯繫廠商拆除殘留門架，嗣經地鋁公
26 司於翌（14）日2時20分完成拆除；(3)被告於當日22時42分
27 聯繫橋樑檢測廠商檢測殘留門架，嗣經拓緯公司於同日23時
28 41分回報殘留門架些微變形，暫無安全疑慮，事後並於112
29 年4月19日出具書面成果報告等情，有被告提出之派遣紀
30 錄、內部Line群組聯繫紀錄、拓緯公司出具之檢測成果報告
31 （見本院卷第59、63至93、343至351頁）可考。

01 3、核諸本件被告為系爭限高設施公共設施之管理機關，系爭限
02 高設施既於前次事故遭撞擊，致部分門架掉落、尚未掉落部
03 分之高度下降，被告自負有及時檢測及修復殘留門架，使其
04 高度維持設置之4.1公尺，並採取警告措施，以避免往來車
05 輛撞擊高度不足之殘留門架，保障行人及車輛安全之義務。
06 惟依前述前次事故於112年3月13日20時06分發生、被告事故
07 班委外廠商於當日21時09分許到場，被告卻遲至同日22時40
08 分前後，始分別通知廠商拆除殘留門架、橋樑檢測廠商檢測
09 殘留門架，而嗣後分別經拓緯公司於同日23時41分回報殘留
10 門架些微變形，暫無安全疑慮，以及經地鋁公司於翌（14）
11 日2時20分完成拆除殘留門架作業，均已距前次事故發生3小
12 時以上之久。復依拓緯公司嗣於112年4月19日出具之成果報
13 告，其檢測結果說明欄記載：「本工作以目視檢測為主。檢
14 測結果發現以下主要損傷：(1)門架受撞擊後鋼構柱桿基礎錨
15 錠螺栓鬆弛及混凝土剝離。(2)法蘭接頭、加勁板及弦桿鋼管
16 變形、垂直鋼管與弦桿桿道裂縫。由於門架弦桿遭撞擊後掉
17 落，經以雷射測距儀檢視橫桿是否發生彎曲，發現中央段橫
18 桿有輕微變形現象。」等語及所檢附相片，均未提及檢測殘
19 留門架高度，顯見拓緯公司至現場僅以目測及雷射測距儀進
20 行檢測及拍照，被告並未要求拓緯公司對殘留門架之高度有
21 無維持4.1公尺進行測量，致被告未能及時發現殘留門架之
22 高度不足，而未能及時修復、拆除，並警示該高度不足之情
23 事，堪認被告對於系爭限高設施之管理有欠缺。

24 4、至(1)被告雖辯稱：因本案門架太重，涉及大型機具，非事故
25 班廠商編制內機具，經被告洽請認識廠商協助於該時點救
26 援，遭三家公司拒絕，其餘多家廠商根本未接電話，直至22
27 時30餘分始獲在國道1號10.1公里處施作包商地鋁公司同意
28 前往云云，並無任何證據可佐其說；況被告縱就系爭限高設
29 施之殘留門架未能於第一時間覓得廠商修復或拆除，惟被告
30 確未盡及時檢測、並警示殘留門架高度之管理義務，對於系
31 爭限高設施之管理仍有欠缺；(2)被告辯稱：道路主管機關考

01 量車流量大，未待被告修繕完成即開放通行，此部分並非被
02 告所得控管云云。惟按道路交通事故處理辦法第9條第1項第
03 5款規定：「警察機關獲知道道路交通事故，應視情況迅為下
04 列處置：...五、現場道路應予適當管制，疏導人、車通
05 行，除參加救援相關人員外，應管制民眾駐足圍觀；必要
06 時，得全部封鎖交通。」，查受理前次事故報案而進行高速
07 公路下車道管制通行之三重分局，固因前次事故肇事車輛排
08 除而於當日23時許解除通行管制，然三重分局僅為事故地點
09 平面道路發生交通事故之處理機關，並非系爭限高設施之管
10 理維護機關，殘留門架之管理自非屬三重分局權責事項，該
11 分局既未經被告通知有因殘留門架之高度不足，而須管制通
12 行、或協助警示等情形，其於排除平面道路障礙物後開放通
13 行，並未違反上開規定，被告亦無從解免對於系爭限高設施
14 未盡管理義務之責任；(3)被告辯稱：前次事故之肇事者僅處
15 理自身車輛而未盡現場警告作為之行為，不得認為可歸責於
16 被告云云。然前次事故之肇事者撞擊系爭限高設施，致系爭
17 限高設施之門架受損，僅生被告得否對其請求賠償之問題，
18 並不影響被告身為系爭限高設施之管理機關，對於殘留門架
19 所負管理維護義務內容之認定；(4)被告辯稱：系爭限高設施
20 係位處新北市三重區之禁行大貨車路段，系爭車輛（總重量
21 26噸，見本院卷第157頁）未有通行證不得行駛該路段，故
22 即便被告未盡管理責任，與系爭事故發生亦無因果關係云
23 云。惟按特定路段臨時通行證之核發與領取，乃行政管制措
24 施，未領有臨時通行證而行駛，雖構成行政違規，然不能直
25 接推論係具體事故之發生或損害擴大原因；況依新北市政府
26 交通局114年12月23日函覆稱：系爭事故路段位於三重市區
27 禁行15噸以上大貨車範圍內，而如大貨車有臨時通行需求，
28 需行駛本市禁行區域時，得檢附相關資料向該府警察局交通
29 大隊申請核發臨時通行證，依核准路線及期限通行等語（見
30 本院卷第257頁），可見15噸以上大貨車並非絕對禁止通行
31 系爭事故路段，本件因被告對於系爭限高設施之管理有欠

01 缺，未及時檢測殘留門架高度，而未能及時修復、拆除及採
02 取警示措施，行駛於系爭限高設施下方路段之大型車輛無論
03 有無臨時通行證，均有可能撞擊殘留門架，被告之管理欠缺
04 與撞擊事故之發生間當具有相當因果關係，被告以此節主張
05 就系爭事故不負賠償責任，亦屬無據。

06 (二)、關於原告得向被告請求賠償之金額：

07 1、按國家損害賠償，除依本法規定外，適用民法規定，國家賠
08 償法第5條定有明文。次按負損害賠償責任者，除法律另有
09 規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀；第
10 一項情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代
11 回復原狀；不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應以金錢
12 賠償其損害，民法第213條第1、3項及第215條分別定有明
13 文。再按物被毀損時，被害人除得依民法第196條請求賠償
14 外，並不排除民法第213條至第215條之適用；依民法第196
15 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
16 標準，但以必要者為限（例如：修理材料以新品換舊品，應
17 予折舊）（最高法院77年度第9次民事庭會議決議(一)參
18 照）。

19 2、查原告主張系爭車輛於系爭事故中受損，請求維修費損失26
20 0萬5,000元（按原告原主張請求維修費損失208萬元、營業
21 損失52萬5,000元，合計260萬5,000元，惟於審理中更正其
22 請求金額均為維修費損失，見本院卷第327頁）。核諸原告
23 提出系爭車輛之車損相片、維修報價單、行照所示（見北院
24 卷第25至55頁、本院卷第157頁），系爭車輛為101年11月出
25 廠之廂式冷凍車，因撞擊系爭限高設施之殘留門架，造成車
26 體車廂前板、左側板、頂板毀損，且其內冷凍機組損壞，可
27 認原告請求賠償相當於車輛維修費之損失，並非無據；又依
28 前開維修報價單之維修項目欄記載冷凍車廂、冷凍機組之更
29 新總價各為125萬元、83萬元，檢修說明欄並就機組部分記
30 載「已無法修復，且停產」等語（見北院卷第55頁），固堪
31 認冷凍機組因無法修復而有更換之必要，惟車廂僅有前板、

01 左側板、頂板毀損，且無證據顯示無法修復毀損部位，尚難
02 認有更換車廂之必要，本院衡諸系爭車輛之車損相片所示毀
03 損情狀，依民事訴訟法第222條規定酌認車廂毀損部位之維
04 修費用為更換整個車廂費用之1/5；再系爭車輛於101年11月
05 出廠後，迄系爭事故於112年3月14日發生時已使用10年餘，
06 無論車廂或冷凍機組之維修費，均應就零件部分扣除折舊，
07 而原告提出之前開維修報價單上所載價格既未區分零件及工
08 資，則全數金額均應扣除折舊。復依行政院所頒「固定資產
09 耐用年數表」及「固定資產折舊率表」規定，運輸業用貨車
10 之耐用年數為4年，依定率遞減法每年折舊1000分之438，參
11 酌營利事業所得稅查核準則第95條第6款規定，固定資產提
12 列折舊採用定率遞減法者，以1年為計算單位；其使用期間
13 未滿1年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之；
14 不滿1月者，以月計，且採用定率遞減法者，最後1年之折舊
15 額，加歷年折舊累計額，其總和不得超過該資產成本原額之
16 10分之9，據此計算，系爭車輛於系爭事故發生時已逾耐用
17 年數4年，更換新零件費用經折舊後之價值應為資產成本額
18 之10分之1即10萬8,000元【計算式： $(125\text{萬元} \times 1/5 + 83\text{萬}$
19 $\text{元}) \times 1/10 = 10\text{萬}8,000\text{元}$ 】，是原告就系爭車輛於系爭事故
20 中受損而得請求被告賠償之金額為10萬8,000元，並得加計
21 自起訴狀繕本送達之翌日即114年5月14日起至清償日止，按
22 法定年息5%計算之利息。

23 三、從而，原告提起本件訴訟，其請求於主文第一項所示範圍
24 內，為有理由，應予准許，至逾此範圍之請求，為無理由，
25 應予駁回。

26 四、本件原告勝訴部分，因所命被告給付之金額未逾50萬元，爰
27 依民事訴訟法第389條第1項第5款規定，依職權宣告假執
28 行；又被告陳明願供擔保，請准宣告免為假執行，核無不
29 合，爰酌定相當擔保金額宣告免為假執行。至原告敗訴部
30 分，其假執行之聲請已失所附麗，應予駁回。

31 五、本件判決基礎已臻明確，兩造其餘攻防方法及訴訟資料，經

核與判決結果不生影響，不另一一論述。

六、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389條第1項第5款、第392條，判決如主文。

中 華 民 國 115 年 4 月 30 日
民事第一庭 法 官 孫曉青

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 115 年 4 月 30 日
書記官 葉絮庭