臺灣臺中地方法院民事判決

114年度訴字第549號

原　　告　臺中捷運股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　顏邦傑

訴訟代理人　李育錚律師

　　蔡宜靜律師

上　一　人

複 代理人　張祐誠律師

被　　告　洪淨

000000000000000000

000000000000000000

000000000000000000

訴訟代理人　葉東龍律師

複　代理人　古富祺律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於115年7月7日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

被告應給付原告新臺幣26萬3976元，及自民國114年3月20日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告負擔9%，餘由原告負擔。

本判決得假執行。但被告如以新臺幣26萬3976元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、原告主張：被告於民國113年5月21日11時14分許，於原告所運營之捷運水安宮站第1月台搭乘往北屯總站方向之列車（下稱系爭列車）時，攜帶菜刀、水果刀等物上車。於列車行進中，由系爭列車編號第32車廂（車尾）至第31車廂（車頭）之密閉空間隨機揮刀攻擊乘客，並持刀與數位乘客發生

拉扯、搏鬥，數名乘客受有傷害（下稱系爭事故）。同時造成原告當日系統單線雙向運轉3小時46分鐘，列車延誤4小時1分30秒，影響原告前因舉辦活動已提升之載運量，迄至同年6月底均未回升。且被告於衝突過程中亦不慎造成系爭列車第31車廂02右側車門變形、第32車廂之車門旁蓋板、車間走道牆面遭破壞而致令不堪用。被告上開所為致原告受有營業損失新臺幣（下同）284萬5326元（計算式：系爭事故發生前、後1個月總載運量差額11萬3450人x25.08元【113年5月、6月平均票價】＝284萬5326元），及需支付2名旅客慰問金暨禮盒費用2990元、車廂維修費用17萬1063元、人力加班費用9萬5949元、員工心理諮商費用1萬6000元，共計損失313萬1328元，爰依民法第184條第1項前段、後段規定請求賠償等語。並聲明：㈠被告應給付原告313萬1328元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。㈡願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：系爭事故發生之前1月總載運量少於系爭事故發生之當月總載運量，系爭事故發生後之同月22日至31日，每日總載運量均較事故發生日為多，亦高於去年同期載運量，顯見被告所為未影響載運量而造成原告之票收營業損失。又原告未提出支付慰問金之乘客相關受傷事證，縱該乘客受有傷害，理應由乘客向伊求償，伊未授權或同意原告致贈慰問金或禮盒。系爭列車車廂、車門等破壞，係因其餘乘客將伊推向車廂車門而致，非伊持刀攻擊之結果，亦非伊所能預見。伊係以傷害他人達自我毀滅之目的，主觀攻擊對象為「人」非「物」，況細觀前開車廂、車門僅有刮傷之美觀上受有影響，無致令不堪用，無需更換，縱更換亦應折舊。另原告未能證明所支付之員工加班費與系爭事故之關聯性；支付員工心理諮商費用係因原告與第三人間訂立之開口契約，與被告之行為亦無因果關係等語，資為抗辯。並聲明：㈠原告之訴及假執行之聲請均駁回。㈡如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、兩造不爭執事項（見本院卷第333-334、380頁）

㈠被告於113年5月21日11時14分，於捷運水安宮站第1月台搭乘往北屯總站方向之系爭列車時，攜帶菜刀、水果刀等物上車，於途中一路由系爭列車編號第32車廂至31車廂之密閉空間內隨機揮刀攻擊旅客，過程中持刀與旅客發生激烈博鬥，隨機揮刀傷人，經本院113年度訴字第979號刑事判決判處恐嚇危害公眾、殺人未遂等罪，迭經被告上訴，嗣經最高法院114年度台上字第3517號刑事判決駁回上訴確定。

㈡原告有支出慰問金暨禮盒費用2990元、人力加班費用9萬5949元、員工心理諮商費用1萬6000元、修繕勞務費用1962元。

㈢被告隨機攻擊旅客導致原告當日系統單線雙向運轉3小時46分鐘，列車延誤4小時1分30秒。

㈣員工陳○芳、盧○琪（下稱系爭員工）為被告隨機攻擊時，案發車站之車站人員及隨車人員。

四、得心證之理由

原告主張被告於113年5月21日11時14分，在捷運水安宮站攜帶菜刀、水果刀等物搭乘系爭列車，並在系爭列車上持兇器隨機攻擊乘客等情，為兩造所不爭執，被告並因上開行為犯恐嚇危害公眾、殺人未遂等罪，經本院113年度訴字第979號刑事判決判處應執行有期徒刑10年，有前開判決在卷可佐（見本院卷第129-132頁），並經本院調取該刑事案卷電子卷證核閱無訛，此部分堪信屬實。

㈠原告得請求之票收損失為4萬3458元

按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277條前段亦有明定；民事訴訟如係由原告主張權利者，應先由原告負舉證之責，若原告先不能舉證，以證實自己主張之事實為真實，則被告就其抗辯事實即令不能舉證，或其所舉證據尚有疵累，亦應駁回原告之請求（最高法院106年度台上字第2867號判決要旨參照）。經查：

1.系爭事故為被告持刀發起之隨機攻擊事件，屬背於善良風俗之行為，系爭事故發生地點為供大眾運輸之捷運車廂，且斯

時為營業時間，被告隨機攻擊其餘乘客時，當可預見捷運運行勢必將因其行為暫停部分營運以處理此突發狀況，而系爭事故導致原告當日系統單線雙向運轉3小時46分鐘，列車延誤4小時1分30秒，為兩造所不爭執，衡情此將延長乘客等候時間，降低搭乘意願。另審以系爭事故性質為隨機攻擊事件，大眾於該事故甫發生時，當會減少搭乘意願，可見系爭事故確實足以影響原告之載運量致生營收損失。則被告前開不法行為核屬故意以背於善良風俗之方式，損害原告之營業利益，堪可認定。

2.次觀月載運量統計表可知（見本院卷第343、347頁），112年4月之總載運量為109萬2019人次、113年4月之總載運量為130萬1913人次，原告113年4月之載運量較去年同期（即112年4月）增長19.22%【計算式：（130萬0000-000萬2019）/109萬2019=19.22%，小數點第2位以下四捨五入】，而以此年成長率計算，可合理推估113年5月之平均載運量應為3萬7176人次【計算式：3萬0000（000年5月平均）×（1＋19.22%)＝3萬7176，小數點以下四捨五入，見本院卷第345頁】。而系爭事故發生當日及翌日載運量分別為3萬5600人次、3萬7006人次，有上開月載運量統計表可按，113年5月23日起之載運量即高於上開平均載運量（3萬7176人次），堪認系爭事故所影響之載運量之期間應為113年5月21日至同月22日。參以原告公司5月平均票價為24.89元，有營運量質表可按（見本院卷第59頁），被告亦主張應以5月平均票價計算（見本院卷第333頁），堪認以24.89元計算票收損失，尚屬妥適。則原告因系爭事故影響之票收損失為4萬3458元【計算式：(3萬7176－3萬5600）×24.89元＋(3萬7176－3萬7006）×24.89元＝4萬3458元，元以下四捨五入】。

3.原告固主張因系爭事故影響已因推廣活動提升之載運量，迄至113年6月底均未回復，票收損失應以系爭事故發生前、後1個月之運量差額計算等語，並提出臺中捷運113年4月至6月運量統計表、營運量質表、台中捷運貼文、臺中市政府市政

新聞為據（見本院卷第51-58、59、199、317頁）。惟原告對於上開計算方式之立論基礎為何未見其說明，而觀月運量統計表可知，113年5月1日起至系爭事故前之日載運量非均高於113年4月，載運量升、降情形均有、是否係肇因於該推廣活動、該推廣活動對載運量之影響為何，均有未明。又該推廣活動或其他對載運量有影響之活動，對載運量影響程度、效益、持續時間為何，亦未見原告提出佐證，則原告主張系爭事故影響已提升之載運量、載運量直至6月均未回復等語，尚有疑義。另系爭事故發生後，載運量雖曾短暫下降（即113年5月21日至22日），然於同月23日載運量即有所回復，同月24日甚高於系爭事故發生前。再者，被告行為時之當月（5月）平均月運量較113年4月之平均月運量為高，113年5月搭載量亦較去年同期增加40萬3434人次，有113年5月臺中市重要統計參考指標可佐（見本院卷第287頁），可見載運量未因系爭事故顯著下降，於5月底前已回升，甚有所成長。則原告主張載運量直至113年6月均未回復，應以系爭事故發生1個月前、後之總載運量差額計算等語，尚嫌乏據，要無可採。

㈡原告得請求之車廂修補費用為10萬8569元

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，民法第184條第1項前段定有明文。又民法上構成侵權行為有責性之過失，當指未盡善良管理人之注意義務(抽象輕過失)而言，且包括行為人對侵權行為之事實，預見其能發生而確信其不發生，以過失論之「有認識過失」(疏虞過失)在內(最高法院98年台上字第1129號判決意旨參照)。次按負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀，且債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第213條第1項、第3項所明定。次按，不法毀損他人之物者，應向被害人賠償其物因毀損所減少之價額，同法第196條亦定有明文。可見回復該物發生前之原狀或賠償該物因毀損所減少之價額，均為損害

賠償之方法。另損害賠償之目的既在於回復原狀，則被害人得請求賠償之範圍，不得逾越其所受損害之範圍，是被害人得請求之金額，應限縮至該物在受損時之應有價值，即如已無法修復而以新品代之，其價格仍應扣除折舊，以免產生被害人因而獲有不當利益之結果，此為損害賠償係以填補所受損害之基本原則及意旨。

2.查，依現場照片顯示（見本院卷第385-387頁），系爭事故發生時，系爭列車上乘客非少，被告當可預見其之行為有可能遭他人抵抗、制止而在車廂間與他人發生肢體衝突，酌以現場為密閉、非寬敞之車廂空間，其亦可認識在衝突過程中恐損壞車廂暨相關設備，僅係被告認其以攻擊他人而達自我毀滅為目的，非針對「物」為毀損行為，而確信車廂、車門損壞結果不會發生，足見被告就損壞系爭列車之設備主觀上仍有過失。而被告之行為確實造成其餘乘客與其發生衝突時，致系爭列車車門有6處壓痕、車間走道FRP破損及板飾受損，有前開現場照片、列車設備損傷狀況照片可佐（見本院卷第61-63頁），是被告之行為與原告所受財產上損害具相當有因果關係，亦堪可認定。則依前開意旨，被告自應負損害賠償之責。

3.次查，系爭車廂有6處肉眼可識別之凹陷處，有上開列車設備損傷照片可參，衡以常情，車廂車門為金屬材質，若其表面已呈凹陷狀態，足見其內部結構當有塌陷、破壞始能造成可目視之損壞。稽以證人張又仁到庭證稱：系爭事故致系爭列車車門有6處尖銳物品造成之鈍挫傷，車間走道FRP、飾板受損。車門為蜂巢結構，門板厚度僅有0.81MM，敲擊超過0.81MM就會把蜂巢結構下壓，造成蜂巢結構受損。若是大面積按壓，它的吸收壓力能力是好的，但對於尖銳物品撞擊會造成內部蜂巢結構坍塌受損。如要修繕，原告沒有能力修繕需要委外處理，至於能否修繕又是另一回事，車門關不起來不一定稱為變形，車廂門有壓痕即代表有變形，原則上都是以新品作替換。車間走道FRP、板飾則都是用修復的。該6處鈍

挫傷不會造成車門無法關閉，判斷是否替換有考量美觀及蜂巢結構受損等因素，蜂巢結構受損會影響車門抗壓結構。車門是否可關閉和蜂巢結構有無受損係屬2事，有更換車門可以讓這節車門使用更長久、運作更安全等語（見本院卷第335-340頁）。亦徵系爭列車車門結構確有受損，且會影響車門運作安全。考量捷運為大眾運輸系統，每日乘載大量乘客，車門安全結構、抗壓性顯會影響乘客使用捷運之安全性；另審以該車廂損壞狀態屬凹陷，內部結構已變形、遭破壞而無法修復，有原告提出之電聯車車門頁修復作業採購（勞務採購）相關詢價作業電子郵件可佐（見本院卷第367頁），堪認該車廂內部結構受損後，確屬無法修復而有更換之必要。被告雖辯稱無更換之必要等語，惟其未能證明另有費用較低之具體回復原狀方法，上開所辯，難予憑取。

4.復查，原告係以庫存備品車廂為替換，該庫存備品為尚未使用之新品，故仍係以新品換舊品，且更換車門後可延長使用期限，業經證人證述如前，自應計算折舊。該替換之車門為電車車門，價值為16萬9101元，有備品移交清單可佐（見本院卷第73頁），該損壞之車門出廠時間為111年5月27日（見本院卷第290頁），依行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率表，電車之耐用年數為10年，依定率遞減法計算其折舊結果後，該備品車廂扣除折舊後之必要修復費用為10萬6607元，加計不予折舊之勞務修復費用1962元，此為被告所不爭執，合計為10萬8569元。是依前開說明，原告得請求被告賠償系爭列車車門及車道毀損之必要維修費用為10萬8569元。

㈢原告得請求支出之加班費9萬5949元

再查，原告主張因系爭事故造成其須支出相關人力加班費用9萬5949元，業據其提出加班費用求償清冊及加班明細為據（見本院卷第75-77、257-258頁）。而觀其加班明細所載工作內容，為支援處理系爭事故、系爭事故紀錄整理、協助營運回復正常運轉、系爭事故簡報報告、配合緊急應變處理、

協助傷者送醫等，均係與系爭事故後續處理有關之事宜。審以系爭事故為突發事件，原告為處理上開事宜及善後，不得不增派人力加班，因而額外生有加班費用之損害，此與系爭事故間自具相當因果關係。則原告上開主張，應予准許。

㈣原告得請求被告給付員工心理諮商費用1萬6000元

謂開口契約，是指在契約總價額度內，就其準備採購項目，預估需求數量，履約期間數量不確定，由機關依實際需要隨時通知廠商履約之採購，依契約所列項目及單價，按實作數量結算，而原告與拾月拾日心理治療所（下稱系爭治療所）就員工心理諮詢服務案簽訂開口契約等情，有開口契約通報單可佐（見本院卷第293頁）。查，系爭員工為被告隨機攻擊時，案發車站之車站人員及隨車人員，為兩造所不爭執，衡情經歷此情之一般人心理多存有驚懼、惶恐及不安情緒，則第一現場之人員因此而生心理壓力，致須使用系爭治療所提供之心理諮商服務，尚無悖於常情。而原告因此支付系爭員工心理諮商費用1萬6000元，並提出支付證明為據（見本院卷第79-99頁），堪認原告支付上開費用與系爭事故間具相當因果關係。被告雖以前詞置辯，惟系爭員工前未曾使用心理諮商服務（見本院卷第291頁），非固定有諮商需求，若無系爭事故，原告當無需要通知系爭診療所為系爭員工提供心理諮商服務，並與系爭診療所就其所提供服務之次數進行費用結算，足徵系爭事故與原告支付1萬6000元間實具因果關係，被告上開所辯，要無可採。

㈤原告請求被告給付慰問金暨禮盒費用2990元，為無理由

至原告另主張因系爭事故致其贈慰問金暨禮盒予2名受輕傷之乘客，且依大眾捷運法第46條規定，旅客因行車及其他事故致死傷情形時，其須負損害賠償責任等語。惟原告自承所賠償之乘客並未對其求償（見本院卷第289頁），堪認原告本即無支付前開款項之法律上義務，被告亦否認同意原告代為支付前開費用，原告基於善意自行決定支付2990元，與被告之行為間尚乏相當因果關係。

㈥基此，原告因系爭事故受有票收損失，併須支出車廂修補費用、員工加班費用及員工心理諮商費用，其得請求被告賠償26萬3976元（計算式：4萬3458元＋10萬8569元＋9萬5949元+1萬6000元＝26萬3976元），逾此部分則屬無據。

㈦末按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力；又遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息。但約定利率較高者，仍從其約定利率；應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為5%，民法第229條第2項、第233條第1項及第203條分別定有明文。本件原告對被告之侵權行為損害賠償債權，核屬無確定期限之給付，自應經原告之催告而未為給付，被告始負遲延責任。準此，原告請求被告給付自起訴狀繕本送達之翌日即114年3月20日起（見本院卷第123頁）至清償日止，按週年利率5%計算之利息，洵屬可採。

五、綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、後段規定，請求被告給付26萬3976元，及自114年3月20日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息部分，為有理由，應予准許，逾此部分之請求，則無理由，應予駁回。

六、兩造均陳明願供擔保聲請宣告假執行或免為假執行，經核原告勝訴部分，所命給付之金額未逾50萬元，應依民事訴訟法第389條第1項第5款職權宣告假執行，被告聲請宣告免為假執行，核無不合，爰酌定相當之擔保金額准許之；至原告敗訴部分，其假執行之聲請已失所依附，併予駁回。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，核與本件判決結果不生影響，爰不一一論述。

八、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　8　　月　　21　　日

民事第三庭　　法　官　黃品瑜

以上正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內向本院提出上訴狀（須附繕本）。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　　8　　月　　21　　日

書記官　高偉庭