臺灣雲林地方法院民事簡易判決

112年度六簡字第209號

原　　告　國營臺灣鐵路股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　杜微

訴訟代理人　鄧仕祥

　　陳志憲

　　戎書甫

被　　告　陳氏泉江

訴訟代理人　廖元應律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國113年3月11日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

一、被告應給付原告新臺幣293,263元，及自民國112年4月3日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

二、原告其餘之訴駁回。

三、訴訟費用由被告負擔百分之70，餘由原告負擔。

四、本判決第1項得假執行。

事實及理由

壹、程序方面

本件原告原名稱為交通部臺灣鐵路管理局，嗣於民國113年1月1日改制為國營臺灣鐵路股份有限公司，有經濟部113年1月1日經授商字第11230231810號函、股份有限公司設立登記表等件在卷可稽，並經改制後之原告於113年1月25日具狀聲明承受訴訟，核無不合，應予准許。

貳、實體方面

一、原告主張：

㈠被告於110年3月21日13時19分許，駕駛車牌號碼00-0000號自用小客車（下稱被告車輛）行經雲林縣斗六站與斗南站間後庄（一）平交道（下稱系爭平交道）時，未遵守交通規則及鐵路號誌，於平交道警示燈號已響起約10秒之情形下，強

行闖越平交道，原告所有之第2204次列車（ED832號車輛，下稱系爭列車）司機員見狀已煞避不及，而與被告車輛發生碰撞（下稱系爭事故），致系爭列車受有損害，原告已交由原告新竹機務段、臺北機廠之員工修復系爭列車完畢，爰基於民法第184條第1項，請求被告給付材料費新臺幣（下同）189,420元、維修工費99,151元、間接費87,850.89元、代辦服務費37,641.99元，合計414,064元（四捨五入至元）及其法定遲延利息。

㈡原告為維護鐵路運輸安全，長年編列高額養護費用維持列車達十足使用之效能，依照行政院主計處財物標準分類總說明，系爭列車並無折舊之情形。縱使本院認為材料費應予折舊，其中由原告臺北機廠修復費用4,420元部分，並非更換零件，故無須折舊。

㈢間接費、代辦服務費性質均係維修系爭列車而支出之必要費用，認列依據為「交通部臺灣鐵路管理局代辦業務作業要點」。

㈣被告雖辯稱系爭列車未及時煞車，與有過失等語，惟查：

1.系爭事故肇因於被告闖入系爭平交道，且並未按設於平交道之緊急按鈕，以向系爭列車司機示警，故司機須待看到被告車輛時始能發現被告闖入平交道而開始煞車，依列車當時時速，煞停時間需23.27秒，縱以誤差範圍15%計算，最短煞停時間也需要19.86秒，且此煞停時間不包含反應時間，係指從拉煞車到完全靜止的時間，依系爭列車行車紀錄影像可知司機發現被告車輛時，已立即煞車，司機並無違反注意義務，系爭事故係因被告闖入平交道後未警示，導致司機即使立即煞車，亦無法及時煞停所致，原告並無過失。

2.被告所述原告網站記載煞車距離660公尺之車型為推拉式列車，與系爭列車為分散式動力列車不同，故無法以此認定系爭列車煞車距離。

3.被告雖辯稱平交道柵欄放下的時點為火車設計的煞停距離，而其係在平交道柵欄放下前就駛入平交道，係因原告未注意

車前狀況才導致系爭事故等語，然被告在警示音及燈號響起後，仍進入平交道，因柵欄隨後放下無法離去，被告當時即應按警示按鈕提醒司機注意，原告就此並無過失。

㈤並聲明：被告應給付原告414,064元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5計算之利息。

二、被告則以：

㈠原告主張之系爭列車材料費應予折舊。

㈡本件原告係由自己的員工修復系爭列車，而原告本即有發放薪資予員工，故原告須舉證有額外發放工資予參與修復之員工，且依原告提出之車輛修理費用報告，有「員級人員」、「佐級人員」參與修復。復，而「員級人員」薪資較高，原告應舉證由「員級人員」參與修復之必要性。

㈢間接費、代辦服務費之請求並無法律依據。

㈣原告就系爭事故與有過失：

1.依原告網站可知列車時速130公里時，煞停距離為660公尺，故約18秒即可完全煞停。原告陳報之煞車時間需要23.27秒係依據原告內部文件計算，不足為採，且上開煞車時間應包含反應時間加煞停時間，依系爭列車行車錄影，原告僅在撞到被告車輛前8秒才緊急煞車，可見原告司機未注意車前狀況。

2.縱認原告主張之煞車時間屬實，依其自陳煞車時間是23.27秒，誤差值為15%，故為19.86秒左右可煞停，與上開18秒之數據相近，而依原告陳報之車速資料，系爭列車從開始降速到完全煞停，已經過102秒，可見原告司機有足夠時間可為煞停但未煞車，原告司機應有未注意車前狀況之過失。

3.平交道柵欄放下時，人車即不能進入平交道，反之，在柵欄放下前，人車均能進入平交道，可知柵欄放下之時點，為火車設計的可煞停距離，而被告係在平交道柵欄放下前已停放在平交道，因嗣後柵欄放下而不及移出軌道，原告對此應有預見，然未注意車前狀況及時煞停，故原告有過

失。

㈤並聲明：原告之訴駁回。

三、法院之判斷：

㈠原告主張被告於上開時間、地點駕駛被告車輛，進入系爭平交道，系爭列車駛至系爭平交道，系爭列車與被告車輛發生碰撞，致系爭列車受損等情，為被告所不爭執，並有本院職權調閱之系爭事故交通事故調查資料在卷可佐（見本院卷第155至196頁），是上開事實，首堪認定。

㈡原告主張被告應負侵權行為之損害賠償，惟被告以前詞置辯，是本件爭點應為：1.被告是否應負侵權行為損害賠償責任？2.原告就系爭事故之發生，是否與有過失？3.系爭事故若構成侵權行為，原告所得請求賠償之項目及金額為何？茲分述如下。

㈢被告就系爭事故之發生，應負侵權行為損害賠償責任

按汽車行駛中，駕駛人看到鐵路平交道標誌或標線後，應即將速度減低至時速15公里以下，接近平交道時，鐵路平交道設有遮斷器或看守人員管理者，如警鈴已響、閃光號誌已顯示或遮斷器已開始放下或看守人員表示停止時，應即暫停，俟遮斷器開放或看守人員表示通行後，始得通過。如遮斷器未放下或看守人員未表示停止時，仍應看、聽鐵路兩方無火車駛來，始得通過，道路交通安全規則第104條第1項第1款定有明文。查被告駕駛自用小客車駛入系爭平交道前，系爭平交道之警鈴已響、閃光號誌已顯示5秒，此經本院勘驗系爭平交道之現場監視錄影檔案（即外放光碟檔案名稱「新新聞/驚險！小客車誤闖平交道遭區間車擦撞 斗南至斗六列車一度延誤-民視新聞」）屬實，此有勘驗筆錄可佐（見本院卷第214頁），故被告此時即應暫停而不得通過平交道，再依當時天候晴、日間自然光線、路面狀況乾燥、無障礙物（見本院卷第191頁道路交通事故調查報告表(一)），且被告駛入系爭平交道前，已有其他車輛在平交道外停車以等候火車經過（見本院卷第210頁），可見依當時客觀情狀，被

告並無不能注意之情形，然其仍逕行駕車進入系爭平交道，使原告之系爭列車受有損害，被告之過失行為與原告之損害有相當因果關係，被告自應負損害賠償之責。

㈣原告並無與有過失

1.經本院勘驗系爭列車行車錄影檔案（即外放光碟檔案「0000-00-00」），可知於110年3月21日13時10分48秒至13時19分37秒，行車紀錄器錄影鏡頭視線可及之前方鐵軌均無外物侵入，嗣於同日13時19分38秒，前方鐵軌外平交道始出現被告車輛停放該處，又系爭列車於同日13時19分43秒撞上被告車輛，並於同日13時19分50秒完全靜止（見本院卷第213頁勘驗筆錄）。再依原告提供之系爭列車時速紀錄（見本院卷第249頁），系爭車輛於13時19分34秒煞車降速，此略早於系爭列車行車紀錄器鏡頭攝得被告車輛之時間，應係原告司機視線較行車紀錄錄影鏡頭為廣所致，而依此煞車時間，可知原告司機一發現系爭平交道上停放被告車輛，即立刻煞車，並無未注意車前狀況之情。

2.被告雖辯稱系爭車輛於同日13時18分時即開始煞車，至同日13時19分50秒系爭列車完全靜止，期間經過約108秒等語，然依上開勘驗結果，同日13時18分時系爭列車司機之視線尚未出現被告車輛，又系爭列車行駛位置係於斗六車站與斗南車站之間，可知原告所述系爭列車此時降速係因準備進站等語，應屬可採，故此時之降速並非司機看到被告車輛後煞車所致，而應以前述同日13時19分34秒之降速為原告司機發現被告車輛後開始煞車之時點，較為可採，且觀諸系爭列車時速資料（見本院卷第249頁），同日13時19分34秒至13時19分50秒之車速折線，相較13時18分至13時19分33秒之車速折線，前者之車速折線較為陡峭，可知其降速幅度較大，較符合因事故緊急煞車之情狀，故被告辯稱系爭列車實際煞車時間為108秒等語，並非可採。

3.再原告主張依照系爭列車煞車前時速為104公里、系爭列車搭載8輛車廂等資料，計算要完全降速到零的煞車時間為23.

27秒，係依據「鐵路運轉理論」（邱家財著，100年3月初版）第173頁至372頁之計算公式計算（見本院卷第263至268頁），被告雖辯稱此為原告內部文件，無法據此計算煞車時間，然未舉出其計算方式之不合理處。且依系爭列車時速資料（見本院卷第249頁），系爭列車煞車前時速為104公里，縱一般自小客車以此時速行駛，亦難於13時19分34秒至13時19分50秒之短短16秒間立即煞停，遑論系爭列車拖載多節車廂，其所需煞停時間顯然高於4秒，故難以原告司機未能完全煞停而撞上被告車輛，即認原告有何過失。

4.被告雖辯稱依原告網站記載推拉式列車於時速130公里時，煞停距離為660公尺，故約18秒即可完全煞停，然系爭列車為EMU800型列車，與推拉式列車之最高車速、重量均不相同，此有本院職權調閱之wiki網站資料可佐（見本院卷第285至310頁），並為兩造所不爭執，故尚難以此認定系爭列車之煞停時間。

5.至被告辯稱若平交道柵欄放下時，系爭列車即開始煞車，仍可及時煞停，不致發生系爭事故，被告在柵欄放下前即已駛入系爭平交道，因嗣後柵欄放下無法駛出，原告對此應有預見，應及時煞停等語，然火車鐵軌既設有警示燈號、響鈴及柵欄等機制，即係防止其他人車於列車行經時誤闖，且依前揭道路交通安全規則，於平交道警鈴、號誌顯示禁止通行時，即不得通行，被告此時進入平交道後，應立即移出車輛或警示原告，被告捨此不為，方導致系爭事故，若以此反而要求原告列車於行經每個平交道時，都應預期會有其他人車無視交通規則擅闖而煞車，實非事理之平。

6.綜上，依卷存證據，可知原告司機發現被告車輛後，立即煞車，並無未注意車前狀況之情，被告辯稱原告與有過失，尚乏其據。

㈤原告得請求被告賠償之項目及金額

1.材料費

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

少之價額，民法第196條定有明文；又按物被毀損時，被害人除得依民法第196條請求賠償外，並不排除民法第213條至第215條之適用。依民法第196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標準，但以必要者為限（例如：修理材料以新品換舊品，應予折舊）。經查，系爭列車因修復之材料費用中，185,000元為零件費用、4,420元為披土研磨之費用，此有原告提出新竹機務段車輛修理費用報告、臺北機廠代外工作工料估計單等件為證（見本院卷第12頁、第17至18頁），惟查，系爭列車係000年0月00日出廠，此有原告提供之系爭車輛之試車里程暨成功/失敗天數統計表附卷可稽（見本院卷第277頁），並為被告所不爭執（見本院卷第283頁），故衡以系爭列車有關零件部分之修復，既以新零件更換被損害之舊零件，則在計算損害賠償額時，自應將零件折舊部分予以扣除。至於計算折舊之方式，依行政院所頒佈之固定資產耐用年數表，鐵路客車耐用年數為15年（見本院卷第220頁），依定率遞減法計算每年折舊1000分之142，另依營利事業所得稅查核準則第95條第6項規定「固定資產提列折舊採用定率遞減法者，以1年為計算單位，其使用期間未滿1年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之，不滿1月者，以1月計」，查原告車輛自出廠日103年2月27日，迄系爭事故發生時即110年3月21日，實際使用年數為6年11月，故零件費用185,000元扣除折舊金額後為64,199元（計算式如附表），加計不予折舊之披土研磨費用4,420元，應為68,619元（計算式：64,199＋4,420＝68,619），是原告主張原告車輛之材料費，在此範圍內自屬必要費用，逾此範圍之主張，則屬無據。

2.工資

原告主張因修復系爭列車新竹機務段動用共計14人次之維修人力，工資費用為32,451元，再臺北機廠動用29人次之維修人力，工資費用為66,700元，合計支出99,151元等情，業據其提出新竹機務段車輛修理費用報告、臺北機廠代外工作工

料估計單（見本院卷第13、18頁），堪信為真實。被告雖辯稱原告使用既有員工修復，並未額外支出薪資，然鐵路設備部分之修復，因屬專業知識與技能，無法委外修復，僅能由原告編制內之員工負責修復，就此本應支付之工資損害，雖由原告本來雇用之員工負責修復，惟其付出之勞力，仍得評價為財產上之價值，不得因此使被告免除其責任，故原告請求被告賠償其工資費用99,151元，核屬有據。

3.間接費及代辦服務費

⑴被上訴人主張其為修復系爭列車，需使用前述人工，依交通部臺灣鐵路管理局代辦業務作業要點第11點第2項之規定（見本院卷第105頁），代辦修造費用之項目包含自辦工費、材料費、間接費、代辦服務費。

⑵原告請求之間接費，係按新竹機務段、臺北機廠各自之全年間接費除以直接人工時數，得出間接費分攤率，再以系爭列車修復之工時攤列計算，新竹機務段、臺北機廠之間接費分別為3,391元、84459.89元，合計為87,850.89元，業據其提出經原告相關單位簽核之新竹機務段車輛修理費用報告、新竹機務段間接費分攤數額計算方式、新竹機務段間接費分攤率計算方式、臺北機廠代外工作工料估計單為證（見本院卷第14、15、18頁），核屬有據

⑶按交通部臺灣鐵路管理局代辦業務作業要點所稱之代辦服務費，舊稱為管理費，係為管理人員支出，既係為維修而支出之必要費用，僅因日繁瑣而無法逐一列舉細項及數據（如拍攝損壞情形之照相費用、搶修人員開電力維修車等交通工具所支出之燃料費用等），乃以管理費統稱支付（臺灣高等法院高雄分院101年度重訴更(一)字第1號民事判決參照）。申言之，管理人員等項目支出，因項目繁瑣之故，雖以代辦服務費統稱，仍應為維修之必要費用甚明。原告修復系爭列車，不惟有工資、材料費及間接費等支出，亦應有其他相關管理人員等項目之支出費用，揆諸上揭說明，自具管理費支付之性質，足見本件代辦服務費確係修復系爭列車之必要費

用。原告主張新竹機務段、臺北機廠之代辦服務費各為22,084元、15,557.99元，合計37,641.99元，業據其提出新竹機務段車輛費用修理報告、臺北機廠代外工作工料估計單為證（見本院卷第12、18頁），應屬有據。

4.綜上所述，原告得請求賠償之損害金額為293,263元（計算式：68,619元＋99,151元＋87,850.89元＋37,641.99元＝293,263元【四捨五入至元】），逾此範圍，則屬無據。

㈥本件起訴狀繕本於000年0月0日生送達之效力（見本院卷第25頁送達證書），是經原告以前開起訴狀繕本催告後，被告迄今仍未給付，則原告併請求被告給付自繕本送達後翌日即112年4月3日起至清償日止，按年息5%計算之法定遲延利息，依民法第229條第2項、第233條第1項前段及第203條規定，應予准許。

四、綜上所述，原告依民法第184條第1項，請求被告給付如主文第1項之金額及利息，核屬有據，逾此範圍之請求，則無理由，應予駁回。

五、原告勝訴部分係適用簡易訴訟程序所為被告敗訴之判決，爰依民事訴訟法第389條第1項第3款規定，依職權宣告主文第1項得假執行。

六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　4　　月　　11　　日

斗六簡易庭　　法　官　楊謹瑜

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並表明上訴理由；如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　4　　月　　11　　日

書記官　蕭亦倫

附表

折舊時間　　金額

第1年折舊值　　185,000×0.142=26,270
第1年折舊後價值　　185,000-26,270=158,730
第2年折舊值　　158,730×0.142=22,540
第2年折舊後價值　　158,730-22,540=136,190
第3年折舊值　　136,190×0.142=19,339
第3年折舊後價值　　136,190-19,339=116,851
第4年折舊值　　116,851×0.142=16,593
第4年折舊後價值　　116,851-16,593=100,258
第5年折舊值　　100,258×0.142=14,237
第5年折舊後價值　　100,258-14,237=86,021
第6年折舊值　　86,021×0.142=12,215
第6年折舊後價值　　86,021-12,215=73,806
第7年折舊值　　73,806×0.142×(11/12)=9,607
第7年折舊後價值　　73,806-9,607=64,199