

臺灣高等法院民事判決

109年度上易字第619號

上訴人 隆祥通運股份有限公司

法定代理人 鍾貴宏

上訴人 鍾震緯

共 同

訴訟代理人 蔡岳龍律師

黃立心律師

郭桓甫律師

被上訴人 交通部臺灣鐵路管理局

法定代理人 張政源

訴訟代理人 鍾開榮律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國109年4月10日臺灣桃園地方法院108年度訴字第2241號第一審判決提起上訴，本院於110年1月6日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴駁回。

第二審訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、被上訴人主張：上訴人鍾震緯為上訴人隆祥通運股份有限公司（下稱隆祥公司，與鍾震緯合稱上訴人）之受僱人，駕駛營業貨櫃曳引車載運貨物為業，鍾震緯於民國108年4月1日上午11時45分許，駕駛隆祥公司所有車號000-00號營業用貨櫃曳引車（下稱系爭車輛），行經新北市鶯歌區大湖路361巷鳳鳴里平交道（下稱系爭平交道）前，疏未注意系爭車輛貨櫃高度超過限高門，貿然進入系爭平交道，撞倒限高門，且滯留該處（下稱系爭事故），影響被上訴人東西正線行車，伊立即封鎖東西正線、通報搶修，受有營運損失新臺幣（下同）51萬6,452元、平交道限高門緊急搶修及整建工

01 程費用15萬9,435 元、平交道遮斷桿及接線箱維修費用1 萬
02 6,000 元，共計69萬1,887 元等損害，爰依民法第184 條第
03 1 項前段、第188 條第1 項、第191 條之2 規定，請求上訴
04 人連帶賠償69萬1,887 元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清
05 償日止，按週年利率5 %計算之利息等語。原審判令上訴人
06 如數給付，上訴人聲明不服，提起上訴。答辯聲明：上訴駁
07 回。

08 二、上訴人則以：被上訴人計算之營運損失，未排除系爭事故前
09 之退票、基隆至新竹區段以外對號區間車之退票，且未排除
10 當日事故發生以後之退票金額。另被上訴人未於系爭平交道
11 前適當距離設置限高警示，或未曾去函道路主管機關協調設
12 置限高警示標誌，應與有過失等語置辯。上訴聲明：（一）
13 原判決廢棄。（二）上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴
14 及假執行之聲請均駁回。

15 三、兩造不爭執事項（本院卷第81頁，並依卷證資料為部分文字
16 之修正）：

17 （一）鍾震緯受僱於隆祥公司，駕駛營業貨櫃曳引車載運貨物為
18 業，於108 年4 月1 日上午11時45分許，駕駛系爭車輛行
19 經系爭平交道時，發生系爭事故。

20 （二）被上訴人於系爭事故後，立即封鎖東西正線，通報有關單
21 位搶修，於同日下午1 時35分搶修完畢，恢復雙線通車。

22 （三）被上訴人因系爭事故，支出平交道限高門緊急搶修工程費
23 用3 萬8,115 元、平交限高門整建工程費用12萬1,320 元
24 （兩者計15萬9,435 元）、平交道遮斷桿及接線箱維修費
25 用1 萬6,000 元，經折舊計算後，合計17萬5,435 元（下
26 合稱為修繕費用）。

27 四、被上訴人主張鍾震緯為隆祥公司受僱人，因執行業務、駕駛
28 系爭車輛，過失撞及伊於系爭平交道設置之限高門，致伊受
29 有營運損失及前開修繕費用損害，其等應連帶賠償，然為上
30 訴人所否認，且以前詞置辯，茲就本件爭點及本院判斷分論
31 如下：

01 (一) 被上訴人請求營運損失51萬6,452 元，應認有理：

02 1.兩造均不爭執系爭事故於108 年4 月1 日上午11時45分發
03 生，致被上訴人經營之鐵路運輸中斷東西路線不通，經緊
04 急搶修，至同日下午1 時35分始恢復雙線通車，影響時間
05 約2 小時等情，並有上訴人108 年4 月18日鐵運轉字第10
06 80012943號函在卷（見原審卷第55頁），首堪認定。又系
07 爭事故發生之日為週一，西線實際退票金額為251 萬1,83
08 4 元，扣除預估事故當天正常退票金額199 萬4,714 元
09 （即當日營收金額1,774 萬6,567 元×107 年度週一平均
10 退票率11.24 %＝199 萬4,714 ，元以下四捨五入），有
11 營運損失估算表、各線別退票金額佔客運收入比例統計表
12 （日報）、2018年度（1- 12 ）各線別退票金額佔客運收
13 入比例統計表、108 年4 月1 日西線各站退票明細統計表
14 等文件在卷（見調解字卷第47、49、51頁、原審卷第147
15 至151 頁），被上訴人受有51萬7,120 元之營運損失（計
16 算式：251 萬1,834 －199 萬4,714＝51萬7,120）。觀諸
17 各線別退票金額佔客運收入比例統計表（日報）（見調解
18 字卷第49頁），系爭事故發生當週（即108 年4 月1 至8
19 日），西線退票款比率除事故當日，均在7 至17 %之
20 間；另依2018年度（1-12）各線別退票金額佔客運收入比
21 例統計表（見調解字卷第51頁），事發前一年度即107 年
22 度週一退票率平均為11.24%（見調解卷第51頁），事發
23 當日之退票率卻高達14.15%（見調解卷第49頁），顯著
24 偏高，並徵被上訴人因系爭事故受有退票率遽增致受營運
25 損失，故以事發前一年度即107 年度西線每月週一之平均
26 退票率11.24 %作為正常退票金額之計算基準，應足以反
27 映無特殊原因介入時週一之平均退票情況，則被上訴人於
28 通常情況可獲取之營業金額計算營運損失為51萬7,120
29 元，被上訴人就此部分請求51萬6,452 元，應認有理。

30 2.至上訴人抗辯前開計算方式，未排除事故前之退票、基隆
31 至新竹區段以外對號區間車之退票，且未排除當日事故發

01 生以後之退票金額云云。然查，前開計算方式，係以事故
02 當日總退票款扣除正常退票款（即通常狀態、無事故之時
03 之退票款），就差額退票款所計算之被上訴人營運損失，
04 即應認係與事故發生存在因果關係部分，故應已包括所有
05 上訴人前開抗辯之全部退票情形，況而，倘實際計算事故
06 當日區分北上及南下順逆路線之票收影響（即以實際票收
07 減損狀況評估被上訴人之營運損失），以事故當日實際票
08 收與兩（107、108）年度4月週一加總平均票收為計
09 算，總計事故當日票收減損實高達141萬5,617元，有計
10 算式、事故當日各區間收入統計表各1份在卷（見本院卷
11 第123至129頁），可徵以前開方式（即以系爭事故發生
12 當日西線實際退票金額，扣除預估事故當天正常退票金
13 額）計算營運損失結果，顯較上訴人為有利，並已參酌所
14 有退票情形，上訴人抗辯應再參酌扣除個別區段時間或論
15 應扣除特定區段退票云云，均無可採。

16 （二）被上訴人並無與有過失：

- 17 1.上訴人雖抗辯：被上訴人未於限高門前適當地點設置限高
18 警示標誌，或未曾去函道路主管機關協調設置限高警示標
19 誌，亦有過失云云。然按，損害之發生或擴大，被害人與
20 有過失者，法院得減輕賠償金額，民法第217條第1項定
21 有明文。另標誌、標線、號誌之設置、養護及號誌之運
22 轉，由主管機關依其管轄辦理之。鐵路平交道標誌及閃光
23 號誌，由鐵路機構設置；道路上之鐵路平交道警告標誌，
24 由管轄之主管機關設置。本規則所稱主管機關，指公路主
25 管機關、市區道路主管機關及警察機關。道路交通標誌標
26 線號誌設置規則第4條第1、2項、第5條分別有明文規
27 定。又電化鐵路在鐵路平交道上方架設之電車線，其高度
28 距軌面不足5.4公尺者，應於鐵路平交道兩端適當地點設
29 置限高門及警告標誌。而車輛高度限制標誌「限3」，用
30 以告示車輛駕駛人通過前方道路結構物之高度限制，超限
31 之車輛不准通行。設於結構物垂直淨高小於公路或市區道

路設計標準地點將近之處，並須考慮超限車輛能在該處繞道行駛或迴車，本標誌圖案為假定數字，其限制之高度由主管機關定之。禁制標誌設於距禁制事項之起點至100公尺間適當之地點。鐵路立體交叉及平交道防護設施設置標準與費用分擔規則第15條、道路交通標誌標線號諸設置規則第83條及第57條第1項第5款分別亦有明定。

2.經查，被上訴人於系爭平交道上設置限高門，且標示限高標誌（限高3.2公尺）等情，有現場照片在卷（見調解卷第27至41、98至111頁、原審卷第153、155頁），確實合於前開應於鐵路平交道兩端適當地點設置限高門及警告標誌、禁制標誌設於距禁制事項之起點至100公尺間適當之地點等相關規定，鍾震緯駕駛之系爭車輛既為營業用貨櫃曳引車，座位高度及駕駛時視線，理應可輕易視及前開禁制標誌、限高門，鍾震緯於事故發生不久，即於警詢陳述：伊從大湳交流道下來右轉鶯桃路，再左轉永和街，一直到底左轉永和二街，直行到底右轉鳳吉一街緊接左轉大湖路361巷，直行到平交道。因為伊當時在找路沒有注意到有限高標誌，等伊發現時已經撞上去，當時車速約10km/hr等語（見調解卷第96頁），可見本件事故當下，鍾震緯係因在找路，始輕忽、未注意限高門及限高標誌，審以伊彼時車速既僅約10km/hr，以伊當時駕駛視線良好及車速不高，客觀上限高門限高3.2公尺，且長約數公尺，為黃黑相間之鐵架、限高標誌為紅色圓形內有黑色標註限高高度等顯著標示、不容忽視等節（見原審卷第153、155頁），伊應有相當距離及反應時間注意該限高門、限高標誌，竟疏未注意而撞及致生系爭事故，過失情節甚明。

3.至鍾震緯於臨訟後抗辯被上訴人應於路前就有限高標誌，伊就不會撞到云云（見原審卷第92頁），及上訴人等抗辯被上訴人未先與道路主管機關協調在道路部分設置限高警示標誌，亦有過失云云，雖據提出系爭平交道GOOGLE MAP街景照為證（見本院卷第153至163頁）。但查，被上訴

人確實未就鄰近系爭平交道之公路路段，另與新北市政府警察局、新北市政府交通局，去函協調設置限高警示標誌，有新北市政府警察局109 年11月3 日新北警交字第1094641045號、新北市政府交通局109 年11月4 日新北交工字第1092118373號函文各1 份在卷（見本院卷第201 、205 頁），然揆以前開規定，鐵路平交道標誌及閃光號誌，由鐵路機構設置；道路上之鐵路平交道警告標誌，由公路主管機關、市區道路主管機關及警察機關設置，其等理當就各別特定之平交道警告標誌設置事宜，視特定區段、具體需求，綜合協調確認有無一併於平交道上，或鄰近道路上均設置警告標誌，然而，縱其等未就系爭平交道進行協調設置，亦恐考量該平交道具體路況、有無再於道路上設置警告需求等節所致，且若平交道上限高門、限高標誌等警示已足，自無強制或責難該等主管機關必然就鄰近道路上亦有協調設置鐵路平交道警告標誌之義務，故難認被上訴人就此部分有何未盡協調設置義務之過失。系爭事故既係因鍾震緯自身過失，疏未注意系爭平交道上限高門、限高標誌，且依當時狀況，並無不能注意之情形，則伊反指被上訴人應再積極於平交道前鄰近道路區段多設置警告標誌，以卸免自身「找路」致未發現警告標誌之失，殊無可取。

4. 末按，民法第217 條第1 項所謂被害人與有過失，必須其行為與加害人之行為，為損害之共同原因，而其過失行為並為有助成損害之發生或擴大之行為者，始屬相當（最高法院107 年度台上字第1854號判決意旨參照）。系爭事故係因鍾震緯「找路」未注意限高標誌，貿然撞及限高門所致，限高門、限高標誌之設置並非造成被上訴人損害之共同原因，且未助成事故發生或損害擴大，被上訴人自無過失可言，上訴人抗辯被上訴人與有過失云云，並非可採。

（三）綜上，鍾震緯為隆祥公司之受僱人，因執行職務而駕車肇事，致被上訴人受有前開損害，被上訴人依民法第184 條

第1 項前段、第188 條第1 項、第191 條之2 規定，請求
上訴人連帶賠償69萬1,887 元【計算式：營運損失51萬6,
452 元+兩造不爭執修繕費用17萬5,435 元（兩造不爭執
事項(三)）=69萬1,887 元】，應認有理。

五、從而，被上訴人請求上訴人連帶給付69萬1,887 元，及自起
訴狀繕本送達翌日即108 年9 月10日（見調解卷第127 、13
1 頁）起至清償日止，按週年利率5 %計算之利息，應有理由。
原審為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴意旨指摘原
判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，核
與判決結果不生影響，爰不予逐一論駁，附此敘明。

七、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第449 條第1
項、第78條、第85條第1項前段，判決如主文。

中 華 民 國 110 年 1 月 20 日
民事第十四庭

審判長法 官 蔡和憲

法 官 周珮琦

法 官 湯千慧

正本係照原本作成。

不得上訴。

中 華 民 國 110 年 1 月 20 日

書記官 江怡萱