臺灣高等法院民事判決

112年度上國更一字第4號

上　訴　人　臺塑汽車貨運股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　黃振青

訴訟代理人　黃聖展律師

被　上訴人　桃園市政府交通局

000000000000000000

法定代理人　張新福

訴訟代理人　許富雄律師

上列當事人間請求國家賠償事件，上訴人對於中華民國109年12月25日臺灣桃園地方法院108年度國字第12號第一審判決提起上訴，經最高法院第一次發回更審，本院於113年5月8日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，及該部分假執行之聲請，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，被上訴人應給付上訴人新臺幣壹佰壹拾萬肆仟壹佰柒拾貳元，及自民國一百零八年十月三日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

第一、二審（除確定部分外）及發回前第三審訴訟費用，由被上訴人負擔百分之三十五，餘由上訴人負擔。

事實及理由

一、上訴人主張：被上訴人未事先公告或在適當地點設置禁制標誌，即於民國106年10月14日將在桃園市○○區○○○路00號前（下稱系爭路段）設置多年之限高標誌（含架設標牌之門型桁架，下稱系爭限高架）降至4公尺，致伊之受僱人莊君泰於同年月16日上午6時40分許，駕駛伊所有車號000-00營業貨櫃曳引車（下稱系爭曳引車）聯結車號00-00營業半拖車（下合稱系爭車輛）載運CMAZ000000000號貨櫃（下稱系爭貨櫃），

往林口交流道方向行經該路段時，撞擊系爭限高架，使系爭曳引車、貨櫃及櫃內貨物受損（下稱系爭事故），因此受有修理費、拖吊費、貨物及營業合計新臺幣（下同）324萬8,307元之損失等情。爰依國家賠償法第3條第1項、第7條第1項規定，求為命被上訴人給付324萬8,307元本息之判決。

二、被上訴人則以：伊因桃園機場捷運線長庚醫院站（下稱機捷A8站）站體屢遭超高車輛撞擊，影響營運安全，乃將系爭路段限高4.2公尺降至4公尺，伊並依法設置系爭限高架，乃具規制作用之禁制標誌，用路人應有義務遵守，又伊既已設置系爭限高架，即無必要另設告示牌，是伊並無違反設置特定警告標誌之義務。況系爭車輛高度逾4.3公尺，不論調降前或後之限高，均不得上路行駛，是系爭事故發生係因莊君泰未遵限行駛所致，與系爭限高架設置或管理無因果關係。退步言之，倘認本件伊須負賠償責任，然上訴人亦存有與有過失之情形，伊當得主張過失相抵等語，資為抗辯。

三、原審為上訴人全部敗訴之判決，上訴人不服，提起上訴，並減縮上訴聲明（見本院前審卷㈡第396頁），經本院前審判決駁回其上訴，上訴人不服，提起上訴，經最高法院廢棄發回更審，上訴聲明：㈠原判決關於駁回後開第2項之訴部分及其假執行之聲請均廢棄；㈡上開廢棄部分，被上訴人應給付上訴人324萬8,307元，及其中242萬9,171元自起訴狀繕本送達翌日起、其中5萬3,580元自108年11月1日起、其餘76萬5,556元自109年10月8日起，均至清償日止，按年息5%計算之利息；㈢願供擔保請准宣告假執行。被上訴人答辯聲明：㈠上訴駁回。㈡如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行（上訴人於原審逾上開請求部分，未繫屬於本院，不贅）。

四、查，㈠系爭限高架上之限高標誌原限高4.2公尺，系爭限高架實際高度則至少4.6公尺，被上訴人嗣係因前方機捷A8站最低點為4.45公尺，遂於106年10月14日拆除舊系爭限高架及限高標誌，同日新設之限高標誌調降為限高4公尺，系爭限高架實際高度則調降為內側車道約4公尺，而外側車道則約4.3公尺，

扣除法蘭接頭管徑突出約6.95公分，實際高度約4.2305公尺。

㈡上訴人之受僱人莊君泰於106年10月16日上午駕駛載運系爭貨櫃、整體高度接近4.3公尺之系爭車輛，沿上開路段往林口交流道方向行駛，於6時40分許沿外側車道行經文化一路53號前時，撞擊被上訴人新設之系爭限高架。上開各情，有卷附上訴人之財產目錄及系爭車輛行車執照、被上訴人107年12月27日桃交工字第1070057621號函、系爭限高架詳圖及桃園市政府警察局龜山分局110年4月20日山警分交字第1100012972號函附之系爭事故調查資料可稽（見原審卷㈠第87、171頁、本院前審卷㈡第163、393頁、卷㈠第75至113頁），且為兩造所不爭執（見本院前審卷㈢第28至31頁、本院卷第55、138頁），自堪信為真。

五、上訴人主張被上訴人就系爭限高架之設置或管理有欠缺，致生系爭事故，伊因而受有修理費、拖吊費、貨物及營業合計324萬8,307元之損失，依國家賠償法第3條第1項、第7條第1項規定請求國家賠償等情，然為被上訴人所否認，並以前開情詞置辯。茲分述如下：

㈠被上訴人就系爭限高架之設置有欠缺：

1.國家賠償法第3條第1項規定立法例採國家自己責任，其性質係屬「危險責任」，具有社會保險之效果，在現今風險社會中彌補過失責任填補功能之不足。而保障人民安全係國家存在的意義及目的，因該風險造成人民自由權利等損害者，風險責任當優先分配予國家。是以國家機關是否應依本條項負國家賠償責任，在於公共設施有無設置或管理欠缺之不法結果發生，不以設置或管理者主觀上有故意或過失為必要。其如主張因不可抗力或第三人行為之介入而免除責任，仍以該公共設施具備通常所應有之安全性為前提。至被害人之行為倘為損害發生之共同原因，基於公平與損害分配原則，賠償義務機關得主張過失相抵以減輕或免除賠償金額，但不影響國家賠償責任之成立。

2.交通標誌標線號誌之設置目的，雖不具保護規範性質，而屬

公權力之行政措施，並未賦予人民有請求主管機關劃設交通標誌之公法上權利。惟其設置或管理仍應遵守相關法規之形式要求，並應具有實質之妥適性。如主管機關於設置或管理欠缺妥適性而致人民受有損害，即應負國家賠償責任，不得以其設置或管理具備合法性，而主張免責。又禁制性交通標誌標線號誌之設置，係針對行經具體特定路段（可得特定之）用路人使用道路所為之規制，性質為行政程序法第92條第2項前段之一般處分，依同法第100條第1項規定，主管機關就禁制標誌之設置，應依適當方法通知或使經該路段之用路人知悉。另交通工程規範C3.5條第2項規定：「標誌設置地點及位置應能提供用路人適當判讀距離及足夠反應時間，且避免其環境條件影響識讀效果。」第11項規定：「禁制標誌除依『道路交通標誌標線號誌設置規則』規定外，其設置應使駕駛人能有足夠應變時間為原則，必要時得以其他標誌標線預告。」衡其性質為行政規則，對於主管機關有拘束力。主管機關設置交通標誌時，自應受此等規範之拘束。

3.普通法院審理國家賠償事件，為判斷原告之請求是否有理由，對損害賠償請求權之先決問題，即該公共設施設置或管理是否符合相關法規程序及實體之規定，暨其是否具備實質之妥適性，普通法院均得介入審查，僅因基於審判權劃分，對於不法或欠缺妥適性之行政處分無權予以撤銷，而屬行政法院權限範圍。故於主管機關設置交通標誌時，對於上述交通工程規範中所包含之不確定法律概念如「適當」判讀距離、「足夠」反應時間、使駕駛人能有「足夠」應變時間、「必要時」得以其他標誌標線預告等之適用，是否有「判斷逾越」、「判斷濫用」或「判斷怠惰」等「判斷瑕疵」，因涉國家機關對公共設施之設置及管理是否有欠缺，應否負國家賠償責任之判斷，普通法院自應予以審查（最高法院111年度台上字第1715號判決發回意旨參照）。

4.經查，系爭限高架及其上限高標誌原限高4.2公尺，係被上訴人為防止超高車輛撞擊文化一路前方機捷A8站體所設，惟

因迭有超高車輛發生撞擊機捷A8站體情事，被上訴人於相關會勘後，考量機捷A8站體最低點4.45公尺，及文化一路高程差約0.26至0.43公尺等因素，遂於106年10月14日將原本限高4.2公尺之限高標誌及限高架拆除後，同日新設限高4公尺之限高標誌及系爭限高架等情，有被上訴人提出之新聞稿及照片、會勘紀錄在卷可參（見本院前審卷㈠第167至175頁、卷㈡第131至133頁），且為上訴人所不爭（見本院前審卷㈢第26頁）。又被上訴人於當日調降高度時，並未事先公告系爭限高標誌高度調降，亦為被上訴人所是認（見本院前審卷㈡第120頁）。而道路交通狀況瞬息萬變，車輛高速行駛中，駕駛者需要注意各種路況，被上訴人於當日調降高度，僅於限高標牌標示限高4公尺之文字，未設置任何前述使駕駛人能有應變時間之預告措施，尚難認系爭車輛駕駛人莊君泰駛入該路段，於前方相當距離看見該限高標牌標示標誌時，即得以判斷變更後之限高高度，並及時採取適當之應變措施。

5.次查，系爭車輛在抵達系爭限高架前之文化一路與復興二路之交岔路口前，即可看見設在過該交岔路口後之系爭限高架及其上限高標誌，亦有本院前審就系爭車輛之行車紀錄器錄影畫面勘驗筆錄在卷足稽（見本院前審卷㈢第8頁、卷㈠第103頁），復為兩造所不爭執（見本院前審卷㈢第8頁）。又莊君泰前於警詢及另案已自承其每天都會行駛系爭路段（見臺灣桃園地方法院107年度交字第19號卷第46、64頁），並於上開另案提出上訴人其他車輛於106年10月14日、15日之行車紀錄器錄影檔案供參（見同上案卷第67、68、75頁），足見上訴人主張系爭路段為其所有車輛往林口交流道之必經道路，自限高標誌設置以來，從未發生撞擊限高標誌之事故等語，應屬可採，堪認上訴人所屬系爭車輛長期可無礙行經系爭路段。而被上訴人不爭執於系爭事故發生前，並未於系爭限高標誌前方設置其他警告、提醒高度之標示，亦未事先公告系爭限高標誌高度調降之事實（見本院前審卷㈡第120

頁）。衡之一般社會經驗，經常行駛某路段之駕駛人，易對設置於該路段之交通標誌標線號誌產生既定認知，而慣常為駕駛行為。被上訴人於同日拆舊換新，將禁制標誌之限高調降為4公尺，同步調降架設之門型桁架高度，而無任何預告措施，或於該路段前方設置醒目之警告或指示性質告示牌，實難期待莊君泰因能於路段前方看見該禁制標誌，即得以判斷系爭限高架較過往行之有年之高度已調降，而採取適當之反應措施，則系爭限高架之設置，難認已符合前述交通工程規範C3.5條第2項所定已能提供用路人適當判讀距離及足夠反應時間，因此，實有依同條第11項所定以其他標誌標線預告之必要。是上訴人主張系爭限高架之設置不具備通常應有安全狀態而具妥適性，被上訴人之設置顯有欠缺等語，亦屬可採。

6.被上訴人雖辯稱系爭事故發生是因莊君泰未遵限行駛所致，與系爭限高架設置或管理無因果關係云云，然按人民依國家賠償法第3條第1項規定請求國家賠償時，須人民之生命、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缺，具有相當因果關係，始足當之。亦即在公有公共設施因設置或管理有欠缺之情況下，依客觀之觀察，通常會發生損害者，即為有因果關係，如必不生該等損害或通常亦不生該等損害者，則不具有因果關係（最高法院108年度台上字第18號判決意旨參照）。被上訴人既為系爭限高架之設置機關，自負有設置具備通常應有安全狀態而具妥適性之禁制標誌之義務，詎其未設置適當之禁制標誌，致莊君泰行經該路段，未能及時注意而撞擊系爭限高架，而發生系爭事故，足見被上訴人對系爭限高架之設置欠缺妥適性，且就上開設置之欠缺與系爭事故之發生間，具有相當之因果關係，被上訴人自應負國家賠償法第3條第1項規定之國家賠償責任。

㈡次就上訴人請求賠償之項目審酌如下：

1.上訴人主張因系爭事故，支出⑴系爭貨櫃受損之修理費用3萬7,186元；⑵拖吊費用2萬4,000元；⑶拆除封條而受有封

條費用損失250元、因需開櫃驗貨致遲延返還貨櫃所衍生之貨櫃使用費5,880元，含稅後共計為6,437元；⑷因該貨櫃未能及時出口，需另行吊起檢查，而支出吊櫃費及檢查費合計1,571元等情，為被上訴人所不爭執（見本院前審卷㈢第30頁），並有統一發票、預約修復案件彙總付款明細表在卷可稽（見原審卷㈠第47至49、53至55頁），堪信屬實，是上訴人請求被上訴人賠償6萬9,194元（37,186+24,000+6,437+1,571=69,194），應屬有據。

2.上訴人主張系爭曳引車因系爭事故，須支出修理費用212萬9,503元乙節，然為被上訴人所否認，而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，債權人並得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀。不能回復原狀或回復顯有重大困難者，應以金錢賠償其損害，為民法第213條第1項、第3項、第215條所明定。又所謂回復顯有重大困難，除事實上之困難外，回復原狀所需費用與其物價值不相當者，亦應屬之。查，原審囑託台灣區汽車修理工業同業工會鑑定系爭曳引車所需之修理費用為212萬9,503元，有該工會109年4月30日台區汽工（宗）字第109114號函、同年6月29日台區汽工（宗）字第109177號函、同年8月18日台區汽工（宗）字第109241號函附卷可佐（見原審卷㈠第243至247頁、卷㈡第92、120頁），然系爭曳引車係00年0月出廠，有行車執照可佐（見原審卷㈠第171頁），迄至106年10月16日系爭事故時，已使用9年，並經原審囑託中華民國汽車鑑價協會鑑定結果略以：系爭曳引車在車況正常保養情形良好下之市場交易價格為70萬元，不修復之報廢價格為17萬元等語，有該協會回函可稽(見原審卷㈠第241頁)，再佐以卷存現場照片以觀(見本院前審卷㈠第95至96頁)，足見系爭曳引車毀損甚為嚴重，其修理雖屬可能，但因修理費用過鉅，已逾系爭曳引車於系爭事故發生前之價值，亦即所需修理費用已逾購入同樣車輛之價格，可認其回復原狀顯有重大困難，自應以系爭曳引車於系爭事故發

生時之時價減去毀損後車輛之殘價為其損害額，始符合公平及誠信原則。是以，上訴人僅得請求被上訴人依民法第215條規定以金錢賠償其損害，從而，被上訴人應負之賠償金額為事故當時之交易價格並扣除事故發生後系爭車輛之殘值為53萬元（700,000-170,000=530,000）。

3.上訴人主張系爭曳引車受損，致受有營業損失，依其受損狀況，應屬當然。上訴人雖主張以系爭曳引車維修期間即157個工作天作為無法營業之期間云云，然系爭曳引車因回復原狀顯有重大困難，業如前述，爰審酌台灣區汽車修理工業同業工會鑑定系爭曳引車所需修理天數為37個工作天，則上訴人主張因系爭曳引車無法營業之期間於37天範圍內，為有理；逾此範圍，則屬無據。又上訴人依合併前塑化汽車貨運公司106年度車輛總數為368輛曳引車、該年度經會計師查核之損益表所載營業毛利淨額1億1,994萬9,010元（見原審卷㈠第79至111頁），主張系爭曳引車每日可獲淨利為893元；被上訴人則抗辯應依前開損益表所載本期綜合損益總額1億451萬5,129元為計算基礎，系爭曳引車每日可獲淨利為778元等語。而按營業利益（即營業收入-營業成本-營業費用=營業利益）作為所失利益之判斷，其中營業成本與營業費用均屬本業中為獲得營業收入之支出，惟營業成本與營業收入間具有可直接歸屬性，屬為獲得營業收入之直接支出，而營業費用多為行政管理支出、銷售支出、研發支出等支援性質，與營業收入間為間接性質，會計分類上，將此類間接支出歸類為營業費用，故凡與本業有關，無論為直接或間接性質，皆屬獲得營業收入所需投入，不排除間接性質之營業費用，故營業收入自應扣除營業成本及營業費用方屬營業利益，此與民法第216條定義之所失利益即依通常情形或依已定計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益，依該規定，所稱可得預期之利益，實應扣除成本，而該成本應不論直接或間接，凡為獲取收入所投入，皆應扣除之情一致。又按商業在同一會計年度內所發生之全部收益，減

除同期之全部成本、費用及損失後之差額，為本期綜合損益總額，商業會計法第58條定有明文，是上訴人營業利益應以營業淨利而非以營業毛利為計算標準較為合理，亦符民法第216條之1所規定基於同一原因事實受有損害並受有利益者，其請求之賠償金額，應扣除所受之利益之規範意旨。準此，上訴人因系爭曳引車車損而受有營業損失2萬8,786元(778×37=28,786)。逾此範圍，則為無理由。

4.上訴人主張因系爭事故，須賠償貨主南亞塑膠工業股份有限公司（下稱南亞公司）90萬9,409元等語，雖為被上訴人所否認，然本院前審函詢南亞公司在系爭事故貨損金額若干，南亞塑膠回覆略以：原銷售總金額扣除轉裁、降級銷售金額及包材殘值，貨損金額90萬9,409元，有南亞公司公司110年9月22日（110）南亞北總字第215800223403號函存卷可考（見本院前審卷㈡第381頁），堪認上訴人前開主張為可採。至被上訴人抗辯南亞公司迄未向上訴人求償，可見上訴人未受有損害云云，惟南亞公司既未曾表明不行使對上訴人請求損害賠償權利，自難僅因南亞公司一時未行使，即謂上訴人未受有該部分損害，是被上訴人前開所辯，洵非可採。

5.綜上，上訴人因系爭事故得請求被上訴人賠償金額合計為1,53萬7,389元（69,194+530,000+28,786+909,409=1,537,389）。逾此範圍，則為無理由。

㈢被上訴人與有過失抗辯部分：

1.按損害之發生或擴大，被害人與有過失者，法院得減輕賠償金額或免除之，民法第217條第1項定有明文。此項規定之目的，在謀求加害人與被害人間之公平，故在裁判上法院得以職權減輕或免除之。法院對於賠償金額減至何程度，抑為完全免除，雖有裁量之自由，但應斟酌雙方原因力之強弱與過失之輕重以定之(最高法院85年台上字第1756號、54年度台上字第2433號判決先例參照)。又民法第217條第1、2項過失相抵規定，於被害人之代理人或使用人與有過失者，依同條第3項規定，仍準用之。

2.查，莊君泰所駕系爭車輛於系爭事故發生時整體高度達4.3公尺、且即使按原限高標準4.2公尺仍屬超高，未依限高標誌而在文化一路與復興二路交岔路口改道行駛，逕自違規通行該門架式限高標誌，致即使其行駛之外側車道因高程差、淨高尚有逾4.2公尺之系爭限高架，仍撞擊系爭限高架而發生系爭事故，業如前述，莊君泰所為顯然違反道路交通管理處罰條例第4條第1項：「駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定……」之規定，及道路交通安全規則第79條第1項第5款、第80條第1項：「裝載貨物高度自地面算起，大型車不得超過4公尺」、「貨車裝載整體物品有下列情形之一者，應填具申請書，繪製裝載圖，向起運地或車籍所在地公路監理機關申請核發臨時通行證，憑證行駛：一、裝載整體物品之長度、高度、寬度超過前條之規定者」之規定，足認仍屬系爭事故損害發生或擴大原因之一。準此，被上訴人所為與有過失抗辯，應屬可採。

3.承上，本院審酌莊君泰、被上訴人雙方原因力之強弱，因認上訴人應承擔莊君泰30%之過失責任，被上訴人則應負擔70%之過失責任，始較公允。是以，依此過失責任比例核算，上訴人得請求被上訴人賠償金額為107萬6,172元(1,537,389×70%=1,076,172，元以下四捨五入)。逾此範圍，則為無理由。

六綜上所述，上訴人依國家賠償法第3條第1項、第7條第1項規定，請求被上訴人應給付上訴人107萬6,172元，及自起訴狀繕本送達翌日即108年10月3日（見原審卷㈠第125頁）起至清償日止，按年息5%計算之利息部分，自屬正當，應予准許；逾此部分之請求，為無理由，不應准許。從而，原審就上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，尚有未洽，上訴論旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第2項所示。至於上訴人之請求不應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，經核並無不合，上

訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回此部分之上訴。又上訴人勝訴部分，未逾150萬元，被上訴人不得上訴第三審，判決後即告確定，自無宣告假執行之必要，原審駁回上訴人前開部分假執行之聲請，理由雖有不同，結論並無二致，原判決此部分仍應予維持，附此敘明。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

八、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　5　　月　　29　　日

民事第五庭

審判長法　官　賴劍毅

法　官　洪純莉

法　官　陳君鳳

正本係照原本作成。

被上訴人不得上訴。

上訴人如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（均須按他造當事人之人數附繕本），上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466條之1第1項但書或第2項所定關係之釋明文書影本。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　5　　月　　30　　日

書記官　郭姝妤