

臺灣高等法院民事判決

113年度重上字第843號

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16

17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

上訴人 許燕雲
訴訟代理人 宋重和律師
複代理人 林泓律師
上訴人 董小羚
訴訟代理人 江昊緯律師
 王仁佑律師
 潘建儒律師
被上訴人 國營臺灣鐵路股份有限公司
法定代理人 鄭光遠
訴訟代理人 賴淳良律師
 胡孟郁律師
 黃祈綾律師
複代理人 宋于真律師
被上訴人 尤振仲

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，上訴人對於中華民國113年4月11日臺灣宜蘭地方法院111年度重訴字第20號第一審判決提起上訴，本院於114年7月9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

壹、程序方面

被上訴人國營臺灣鐵路股份有限公司（下稱臺鐵公司，改制前為交通部臺灣鐵路管理局〈下稱臺鐵局〉）法定代理人於訴訟進行中變更為鄭光遠，經其具狀聲明承受訴訟（見本院卷(二)第445-446頁），應予准許。

貳、實體方面

一、上訴人許燕雲、董小羚（下分稱其名，合稱上訴人）主張：

01 被上訴人尤振仲（下稱其名，與臺鐵公司合稱被上訴人）自
02 民國103年10月23日起擔任臺鐵公司之司機員，於106年3月2
03 9日起擔任工務員兼運轉副主任。許燕雲、訴外人王綠雲
04 （即董小羚之母）於107年10月21日搭乘臺鐵公司車次編號6
05 432號，由尤振仲擔任司機員駕駛，自樹林站發車開往臺東
06 之普悠瑪列車（下稱系爭列車）。當日16時17分55秒在八堵
07 站起43公里處（即大里與大溪站間），尤振仲未依規定擅自
08 關閉列車自動防護Automatic Train Protection（下稱AT
09 P）系統，因系爭列車之ATP遠端監視系統未與綜合調度所連
10 線，且訴外人即受僱於臺鐵公司之柳燦煌疏未將該項目列為
11 系爭列車之檢測驗收項目，訴外人即受僱於臺鐵公司之吳榮
12 欽未落實ATP遠端監視系統之作動，致ATP系統遭關閉之告警
13 訊息無法回傳至綜合調度所，行車調度員因而無法透過遠端
14 監視系統知悉系爭列車ATP系統之使用情形而未能要求司機
15 員停車重啟ATP系統、實施呼喚應答或加派隨車乘務人員等
16 足以防免事故發生之調度工作。待至同日16時48分許，尤振
17 仲向機車調度員告以ATP系統關閉，但已未及轉知行車調度
18 員為上開調度。系爭列車在同日16時49分20秒以約時速141
19 公里之高速進入速限僅時速75公里之新馬站前曲線半徑306
20 公尺之彎道路段（即里程K89+073至K89+534處），旋於同
21 日16時49分27秒在新馬站前（即里程K89+220處）因速度過
22 快，致系爭列車第8車車廂車頭牽連其後7節車廂全數出軌、
23 系爭列車前進方向前4節車廂出軌後翻覆（下稱系爭事
24 故），致許燕雲因此受有第3節腰椎壓邊性骨折、疑頸椎損
25 傷、疑腦震盪、第2腰椎壓迫性骨折及第3腰椎粉碎性骨折等
26 傷害（下稱系爭傷害），王綠雲因創傷性休克死亡。許燕
27 雲、董小羚請求如下：

- 28 (一)許燕雲部分：(1)因系爭事故受傷住院治療，自107年10月27
29 日出院後6個月之期間無法從事工作，受有不能工作之損失
30 新臺幣（下同）168萬元（計算式：28萬元/月×6月＝168萬
31 元）。(2)勞動能力減損：伊於00年0月0日出生，因系爭事故

01 受有勞動能力減損比例為至少百分之8，按月收入28萬元計
02 算，並依霍夫曼式計算法扣除中間利息為451萬7,283元，一
03 部請求200萬元。(3)精神慰撫金：伊受傷迄未能痊癒，已無
04 法復原，需頻繁就醫及復健，並因而患有嚴重之創傷後壓力
05 症，嚴重影響日常生活及工作，甚至有自殺念頭，受有精神
06 上之痛苦，請求賠償100萬元。且臺鐵公司係以提供運送服
07 務之企業營業者，伊以消費為目的接受臺鐵公司所提供運送
08 服務之消費者，臺鐵公司讓未受普悠瑪車型完整培訓課程及
09 考核之尤振仲，於案發前駕駛顯有嚴重故障問題之系爭列
10 車，進而發生系爭事故，臺鐵公司就系爭列車提供之服務，
11 顯然不具備依當下科技或專業水準可合理期待之安全性，達
12 重大過失或至少為抽象輕過失。爰依民法第184條第1項、第
13 188條第1項、第195條第1項及消費者保護法第7條第1、3
14 項、第51條規定，求為命被上訴人連帶給付伊468萬元及自
15 起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之
16 利息，並願供擔保請准為假執行之宣告（原審判命被上訴人
17 連帶給付242萬3,001元本息，並為准、免假執行之宣告，駁
18 回其餘請求，許燕雲就其敗訴部分聲明不服，提起上訴）。
19 其上訴聲明：(一)原判決不利於許燕雲部分廢棄。(二)被上訴人
20 應再連帶給付許燕雲225萬6,999元，及自起訴狀繕本送達之
21 翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(三)願供擔保
22 請准宣告假執行。

23 (二)董小羚部分：(1)王綠雲之殯葬費用：22萬7,230元。(2)系爭
24 事故致伊之父、母均死亡，全戶共有8人因系爭事故罹難，
25 含鄰居共有6人受重傷，伊迄今仍於精神科就診，請求精神
26 慰撫金400萬元。(3)臺鐵公司承諾罹難者家屬可獲1,570萬元
27 之慰問金，伊依比例得請求260萬元，扣除臺灣宜蘭地方檢
28 察署（下稱宜蘭地檢署）犯罪被害人補償審議委員會（下稱
29 被害人補償委員會）決議給付之60萬元後，依鐵路法第62
30 條、民法第184條第1項、第188條第1項、第194條、第195條
31 第1項規定，求為命被上訴人連帶給付賠償622萬7,230元及

01 自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算
02 之利息，並願供擔保請准為假執行之宣告（原審判命被上訴
03 人連帶給付30萬2,230元本息，並為准、免假執行之宣告，
04 駁回其餘請求，董小羚就該敗訴部分聲明不服，提起上訴，
05 未繫屬本院部分不予贅述）。其上訴聲明：(一)原判決不利於
06 董小羚部分廢棄。(二)被上訴人應再連帶給付董小羚592萬5,0
07 00元，及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利
08 率5%計算之利息。(三)願供擔保請准宣告假執行。

09 二、被上訴人則以：臺鐵公司已對轄下司機員定期提供教育訓
10 練、進行技能檢定及在職訓練，亦會舉辦例行安全會議說明
11 應遵守之安全事項，於任期期間隨時派員督導，並有將原廠
12 提供之運轉、保養及零件手冊分配轉發給機廠、機務段，再
13 由原廠依契約提供運轉作業教材及辦理司機員種子訓練，臺
14 鐵公司對選任尤振仲及監督其職務之執行已盡相當之注意，
15 並無過失。許燕雲依消費者保護法第7條、第51條所為之請
16 求已罹於時效，不應准許。許燕雲因傷休養期間為3個月，
17 其薪資收入應以107年每月最低薪資2萬2,000元計算，又其
18 為公司負責人，是否因傷休養而有收入損失亦有疑義。許燕
19 雲因系爭事故受有勞動能力減損比例為百分之8，惟其既已
20 請求3個月不能工作之損失，該段時間即不得再為請求勞動
21 力減損之損害，是計算至其強制退休年齡為止，尚餘26年6
22 月，以平均月薪2萬2,000元計算，並依霍夫曼式計算法扣除
23 中間利息，勞動能力減損之金額應為36萬2,452元。另其請
24 求超過50萬元之慰撫金過高應予酌減，臺鐵公司已給付許燕
25 雲之27萬3,176元，此部分金額應予扣除。臺鐵公司就王綠
26 雲部分，已給付董小羚135萬1,832元（含慰問金2萬5,000
27 元、補償金132萬5,000元、財物損失1,832元）均應予扣
28 除，且董小羚就王綠雲部分另已領得60萬元之犯罪被害補償
29 金，在此範圍內之求償權已移轉予宜蘭地檢署，此部分請求
30 應予扣除，董小羚之精神慰撫金請求，不應考量王綠雲以外
31 親屬罹難或受傷之情形。又臺鐵公司未曾向王綠雲之家屬承

01 諾給付1,570萬元之慰問金，董小羚稱其依比例可請求260萬
02 元，亦屬無據等語，資為抗辯。

03 三、上訴人主張尤振仲為臺鐵公司之列車駕駛員，許燕雲及王綠
04 雲於107年10月21日搭乘系爭列車，於同日下午約4時49分
05 許，行經位於宜蘭縣新馬站之彎道時，系爭列車前進方向第
06 1節車廂右側車輪浮起後出軌並向左側傾覆，隨後第2至8節
07 車廂也相繼出軌，造成許燕雲受有第3節腰椎壓邊性骨折、
08 疑頸椎損傷、疑腦震盪、第2腰椎壓迫性骨折及第3腰椎粉碎
09 性骨折之系爭傷害，王綠雲因創傷性休克死亡。尤振仲經宜
10 蘭地檢署檢察官依過失致死等罪提起公訴，嗣經原法院以10
11 8年度矚訴字第1號（下稱系爭刑案）判決認尤振仲犯過失致
12 死罪，處有期徒刑4年6月等情，有系爭刑案卷宗可按，臺鐵
13 公司就上情亦不爭執，堪信為真。

14 四、上訴人主張其等因系爭事故受有損害，與被上訴人之過失具
15 有相當因果關係，為被上訴人所否認，並以前詞置辯，經
16 查：

17 (一)有關尤振仲過失部分：

18 1.系爭列車於107年10月21日因空壓機強制停止（主風泵故
19 障），造成列車走走停停，相關人員無法立即排除故障問
20 題，尤振仲自行採取解除列車自動保護裝置（ATP）之作
21 為，直至近事故地點新馬站彎路時又將電門把手置於刻度14
22 0公里處，以約141.23至141.70公里之平均速度接續行駛約2
23 分多鐘後，進入新馬站306公尺之彎路曲率半徑，而超越該
24 彎路臨界極限速度約130.39公里，致出軌翻覆，造成系爭事
25 故。系爭列車之ATP系統於事故前有啟動保護作用，強制列
26 車減速，屬正常運作之狀況，然尤振仲於當日16:17:55未通
27 報即關閉隔離ATP，因缺乏列車自動保護系統裝置（ATP），
28 列車超速時再無輔助設備可以預防，為出軌翻覆事故之最重
29 要原因，故關閉隔離ATP與超速為系爭事故之近因，2顆主風
30 泵故障仍發車為事故之遠因等情，有逢甲大學車輛行車事故
31 鑑定研究中心證據檢驗及分析報告（下稱系爭鑑定報告）可

01 按（見系爭刑案卷附系爭鑑定報告第97頁）。

02 2.國家運輸安全調查委員會就系爭事故調查結果，就「與可能
03 肇事有關之調查發現」（此類調查發現係屬已經顯示或幾乎
04 可以確定為與系爭事故發生有關之重要因素，包括不安全行
05 為、不安全狀況，或與造成系爭事故發生息息相關之安全缺
06 失），認：(1)系爭事故列車入出樹林調車場期間，已發生
07 1、8車主風泵強制停止之故障並持續存在，第110B次車司機
08 員及本案司機員（即尤振仲）針對列車故障狀況，未落實規
09 定通報檢查員，且臺鐵普悠瑪號啟動整備程序之出車檢查項
10 目不完整，未明訂最低設備清單，導致司機員缺乏明確之出
11 車標準，因此錯失更換正常列車編組運轉之機會。(2)安裝於
12 系爭列車第1、3、6、8車之四具主風泵中，1、8車主風泵於
13 出車前已強制停止及3、6車主風泵性能不佳，而臺鐵宜蘭線
14 多曲線，每次通過曲線路段因啟動列車傾斜控制，須消耗主
15 風缸（MR）之空氣壓力，多次傾斜作動使MR之空氣消耗速率
16 高於供給，造成MR壓力不足，導致列車控制系統多次於運轉
17 中主動切斷動力甚至停車。(3)因臺鐵公司人員訓練及檢定方
18 式欠周延，致尤振仲對列車系統及操作不熟悉，未能及時正
19 確識別列車故障原因。另尤振仲延遲通報列車異常狀況，且
20 通報內容未包含駕駛顯示器單元（DDU）之故障碼及主風缸
21 （MR）壓力值，又將列車自動防護系統（ATP）隔離後產生
22 之故障訊息當成列車故障徵兆提供予協助人員，導致協助人
23 員未能及時提供有效協助。(4)由於主風缸（MR）壓力不足並
24 不會出現告警聲或提示訊息於駕駛顯示器單元（DDU）上，
25 其壓力值僅會顯示於駕駛室控制臺司機員正前方之壓力錶
26 上。尤振仲忽略查看壓力錶，而依自身經驗，誤認列車動力
27 切斷係因列車自動防護系統（ATP）故障所致，於16:17:55
28 時未依規定通報調度員而逕自隔離ATP，使列車喪失自動限
29 速保護功能。(5)臺鐵並未提供普悠瑪號車型相關運轉或操作
30 手冊予司機員操作依循，致尤振仲未能依普悠瑪號原廠運轉
31 手冊，於遭遇空壓機強制停止時，先確認主風缸（MR）壓

01 力，若低於6.5bar，須立即停車並通知綜合調度所等待指示
02 之要求，卻於列車運轉中處理故障。(6)尤振仲於16:44:53時
03 自羅東站出發後，由於列車於羅東站前已因列車動力時有時
04 無而造成誤點，且調度員要求能跑就儘量跑，及通聯誤解不
05 准停站檢修等之運轉壓力，將電門把手保持於140段位（該
06 路段最高速限130公里/時），並持續與機車調度員及機務段
07 檢查員討論斷路器復位跳開等問題，因此未注意16:49:20時
08 通過之道旁速限標誌（普悠瑪號適用之車速應低於75公里/
09 時），而錯失執行減速之時機。(7)尤振仲於16:49:19至16:4
10 9:26駕駛期間，逐字唸出駕駛顯示器單元（DDU）上空壓機
11 強制停止之故障訊息予機務段檢查員B；於16:49:27時，車
12 速約140公里/時，司軔閥把手未制動，電門把手被快速由14
13 0段位收至OFF段位，列車於新馬站前介曲線段里程約K89+25
14 1處傾覆等情，有國家運輸安全調查委員會調查報告可查

15 （見系爭刑案卷附之國家運輸安全調查委員會重大運輸事故
16 調查報告〈第一冊〉第3-4頁）。

- 17 3.依臺鐵公司行車實施要點第374條規定，運轉設有ATP系統之
18 動力車時，於列車駛經裝有ATP系統路線前，應啟用車上ATP
19 系統。且若ATP系統未故障，不得任意停用；運轉中停用ATP
20 時，應通報行車調度員，並以行車調度無線電話向調度員要
21 求於下一站（簡易、招呼及號誌站除外）重新啟用，亦經臺
22 鐵局列車自動防護系統（ATP）使用及管理要點第2點第3項
23 第6款、第5點第3項第1款規定甚明；次按鐵路行車規則第15
24 3條規定，車輛及列車之運轉，應依號誌、號訊及標誌之顯
25 示辦理；臺鐵局行車實施要點第71、73、75條規定列車之運
26 轉速度，不得超過各該車輛型式之限制速度，傾斜式列車之
27 ATP正常運轉時，行駛於宜蘭線（八堵至蘇澳）、北迴線
28 （蘇澳至花蓮）之限速均為130公里/時，而ATP故障時，速
29 度則不得超過130公里/時，又傾斜式列車在半徑900公尺以
30 下曲線運轉時，得提高限速每小時3公里；ATP正常運轉時，
31 曲線半徑在300公尺時，限速為85公里/時，並得提高限速3

01 公里/時，但ATP故障時，曲線半徑在300公尺時，其速度不
02 得超過限速85公里/時；另依臺鐵局宜蘭線東行線之限速標
03 誌牌設置情形，羅東站至新馬站彎道前之直線路段（里程K8
04 1+770至K89+073），傾斜系統列車之速限為130公里/時，新
05 馬站前曲線半徑306公尺之彎道路段（里程K89+073至K89+53
06 4），傾斜系統列車之東線速限為85公里/時，並在彎道前約
07 163公尺處（里程K88+910）設有速限85公里/時之限速牌標
08 誌。另臺鐵公司106年2月17日發布行車電報，臺鐵全線普悠
09 瑪號（班次TEMU2000型）自106年2月20日起，於曲線路段R6
10 00（含）即曲線半徑600公尺以下地點，按原傾斜式列車速
11 限標（橘色限速標）減10公里/時行駛，從而系爭列車行經
12 新馬站彎道之速限，應為速限75公里/時等事實，業據系爭
13 刑案判決認定在案，且有臺鐵局運轉規章（鐵路行車規則、
14 行車實施要點、行車特定事項）、臺鐵局列車自動防護系統
15 （ATP）使用及管理要點、臺鐵局提出之「工務：宜蘭線曲
16 線基本資料」、「電務：七堵～蘇澳ATP速限」、「電務：
17 七堵～蘇澳軌道佈置圖」、「羅東～新馬間走東線資料（羅
18 東～冬山間號誌紀錄）」、宜蘭地檢署107年11月21日勘驗
19 筆錄暨附表「臺鐵普悠瑪自強號列車（TEMU2008）107年10月
20 21日6432次行經路線之號誌、標誌顯示情形」、臺鐵局依宜
21 蘭地檢署107年11月26日宜檢定和庚107偵6243字第002221號
22 函提供有關「台鐵全線普悠瑪號班次(TEMU2000型)於曲線
23 路段R600（含）以下地點，按原傾斜式列車速限標（即橘色
24 限速標）減10km/hr行駛」資料等件可稽（見宜蘭地檢署107
25 年度偵字第6243卷〈下稱偵卷〉4第40-78頁、偵卷17第4-5
26 8、59-69、70-136頁、偵卷29第184-191頁）。尤振仲取得
27 司機員資格，復通過資歷審查、測試並定期受有教育訓練等
28 情，亦有動力車乘務員資料表、七堵機務段103年度行車人
29 員技能檢定審查表、105年度七堵機務段行車人員（客貨車
30 駕駛人員）技能檢定表、七堵機務段103年客貨車駕駛人員
31 技能檢定成績表、七堵機務段103年行車人員技能檢定成績

01 表、七堵機務段105年度技能檢定成績統計表、七堵機務段1
02 07年8月教育訓練課程簽到單、七堵機務段106年3月機班人
03 員在職訓練果報告表、107年4月至10月間七堵機務段機班人
04 員在職訓練資料等件可佐（見偵卷5第29-31頁、偵卷8第31-
05 32頁、偵卷18第7-144頁、偵卷17第93、96頁、偵卷25第150
06 -153後1頁）。是尤振仲自應知悉上述鐵路運轉規章運轉之
07 限速及ATP系統功能、使用及管理之相關規定。

08 4.綜上所述，尤振仲明知上述鐵路運轉規章運轉之限速及ATP
09 系統功能、使用及管理之相關規定，仍疏未注意行駛速限，
10 且自行關閉隔離ATP系統而未通報，以致超速駕駛肇事，上
11 訴人主張尤振仲就系爭事故有過失，應屬可採。且其過失行
12 為與上訴人之損害有相當因果關係，自應負損害賠償責任。

13 (二)有關臺鐵公司過失部分：

14 1.按鐵路機構因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損喪
15 失時，負損害賠償責任，鐵路法第62條第1項定有明文。又
16 按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責
17 任；受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人
18 與行為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職務
19 之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生
20 損害者，僱用人不負賠償責任，民法第184條第1項、第188
21 條第1項定有明文。查臺鐵公司雖為國營事業，但與乘客間
22 為運送契約關係，為私法關係，且尤振仲為臺鐵公司之司機
23 員即受僱人，臺鐵公司自應就尤振仲因執行職務對他人造成
24 之不法侵害負損害賠償責任。

25 2.依系爭鑑定報告所示，系爭事故起因於系爭列車於2顆主風
26 泵故障情況下發車，其後因MR壓力支撐列車傾斜系統、車內
27 乘客使用廁所、開關車門等設施後逐漸降低致MR壓力不止低
28 於5.5bar以下造成強迫停止加速，或低於5.0bar以下遭停留
29 軀機介入，而僅餘之2顆正常作用主風泵亦無法及時回充全
30 車MR壓力，導致列車走走停停。尤振仲於16:01:44第一次發
31 話給列車長謝妙法開始，至16:49:19事故發生前最後一次發

01 話給檢查員王文全為止，與綜合調度所行控室、臺北機務段
02 檢查員在通訊對話上總計約為47分35秒，且自該期間起算收
03 話、發話次數共237次，即尤振仲事故前47分35秒內平均約
04 每12.05秒即須拿起無線電執行收、發話。而在收、發話試
05 圖排除障礙之過程，尤振仲曾在16:01:44對列車長謝妙法發
06 話「沒有動力了。」，再於16:05:50發話於福隆站長張立
07 昌，請求其連絡行車第五台調度員吳運添。直至16:07:58機
08 車調度員張三貴才與尤振仲連絡上，然16:08:27機車調度員
09 張三貴疑誤判空壓機為空調故障，提出再次確認時發話稱：
10 「那，空壓機跳開，就是你的空調，就是那個冷氣嘛？對不
11 對？」，而16:08:33尤振仲誤判回應稱：「對，但是我的動
12 力有時候它會自動就切掉就沒有了。」，嗣於16:13:57尤振
13 仲回報檢查員黃清雲稱：「那個，電門它自己會歸零，然後
14 停留韌機作用。」，接著與檢查員黃清雲、機車調度員張三
15 貴一連串通話、溝通與嘗試排除故障後，尤振仲於16:25:33
16 請求「頭城停車」，惟於16:25:41頭城站長林政賢又因無線
17 電通訊不佳，反問尤振仲：「你說……有人坐錯車要我跟調
18 度員報備嗎？」，尤振仲於16:25:46又稱：「欸，是」後，
19 由頭城站長林政賢於16:26:25轉達行車第四台調度員兼當日
20 領班黃宗「有人誤乘」，而非車輛故障之正確訊息，遂於1
21 6:26:29得到行車調度員黃宗欽「不行、不行、不行」之回
22 應。續第四台行車調度員兼當日領班之黃宗欽於16:26:32稱
23 「要到宜蘭了搭錯車，已經晚點了又再……」，接續於16:2
24 6:57檢查員王文全連絡上尤振仲進行一連串通話嘗試故障排
25 除，直到16:32:45尤振仲發話始呈現正確訊息稱：「對，我
26 現在的駕駛端這邊變成是備援傾斜。」，檢查員王文全方於
27 16:32:52察覺並回應「是不是風泵有問題？那增速風泵」。
28 接續一連串之通話均為嘗試故障排除，至16:34:01尤振仲已
29 駛抵原定需停靠之宜蘭站，此時宜蘭機務分段列檢員賴文
30 科、趙永欽均有上車檢查，但因事故列車為風泵故障而非空
31 調故障，列檢員無法排除，遂通報機車調度員，直至16:38:

01 41北區機車台機車調度員張三貴方聯絡東區機車台機車調度
02 員連敏宇決議「花蓮準備換車」，後因第四台行車調度員兼
03 當日領班黃宗欽於16:30與交接班行車調度員莊景圍交接，
04 機車調度員張三貴於16:41:49再將至花蓮換車之決定告知接
05 班之第四台行車調度員莊景圍，並稱「那就要保佑可以到花
06 蓮」。系爭列車有關故障排除部分均係由機車調度員張三
07 貴、檢查員王文全與尤振仲對話，而行車調度員所主管之業
08 務為列車到達與出發等有關誤點之掌控（見系爭刑案卷附系
09 爭鑑定報告第93-94頁）。由上情可知，系爭列車自樹林發
10 車時即14:49，即存有2顆主風泵未能運作之故障，系爭列車
11 走走停停，行駛顯有障礙，臺鐵綜合調度所行控室之橫向聯
12 繫與直接指揮系統紊亂，無線電通訊品質不良，竟遲至16:3
13 2:52始有相關人員察覺真正原因，且於停靠宜蘭站後，明知
14 有風泵故障之情形，無任何保障行車安全之標準作業方式，
15 竟仍於16:38:41由機車調度員決議於花蓮再行換車，顯見臺
16 鐵公司內部對於車輛故障之應對欠缺完整之訓練及規範。

17 3.再者，臺鐵普悠瑪號啟動整備程序之出車檢查項目不完整，
18 未明訂最低設備清單，導致司機員缺乏明確之出車標準，因
19 此錯失更換正常列車編組運轉之機會；人員訓練及檢定方式
20 欠周延，並未提供普悠瑪號車型相關運轉或操作手冊予司機
21 員操作依循，致尤振仲對列車系統及操作不熟悉，未能及時
22 正確識別列車故障原因，於遭遇空壓機強制停止時，先確認
23 主風缸（MR）壓力，若低於6.5bar，須立即停車並通知綜合
24 調度所等待指示之要求，國家運輸安全調查委員會調查結果
25 亦同此認定（即前(一)2.之(3)(5)），難認臺鐵公司就選任受僱
26 人尤振仲及監督其職務之執行已盡相當之注意，而應就其受
27 僱人之執行職務所生之侵害同負侵權行為之損害賠償責任。

28 五、許燕雲主張被上訴人應再連帶賠償225萬6,999元及臺鐵公司
29 應依消費者保護法第51條規定負懲罰性賠償責任；董小羚主
30 張被上訴人應再連帶給付592萬5,000元，為被上訴人所否
31 認，並以前詞置辯，經查：

01 (一)有關許燕雲部分：

02 1.不能工作損失部分：

03 (1)許燕雲於107年10月22日急診住院後，於107年10月27日出
04 院，醫囑建議休養3個月，需背架使用3個月，復健期間需他
05 人協助居家照護；繼於107年11月13日、107年12月28日、10
06 8年3月8日、108年5月17日門診治療，於108年5月17日門診
07 治療時，醫囑建議繼續使用背架3個月、避免劇烈運動及粗
08 重工作等情，有診斷證明書3紙為證（見原審卷(二)第287-291
09 頁）。依上開診斷證明書所示，許燕雲自107年10月27日出
10 院後需居家休養之期間為3個月，臺鐵公司就許燕雲3個月不
11 能工作，亦不爭執，堪信為真。至許燕雲主張達6個月不能
12 工作云云，然許燕雲出院後係進行門診治療，雖醫囑建議繼
13 續使用背架及避免劇烈運動及粗重工作，然證人即國勢營造
14 有限公司（下稱國勢公司）員工、許燕雲小姑趙彩芬證稱：
15 國勢公司為伊父親留下來的公司，目前由許燕雲及伊胞兄趙
16 銘榮經營。發生事故後，許燕雲脊椎受傷，需要戴護具鐵
17 衣，約有半年多無法上班，但她是老闆，因此無須請假，許
18 燕雲的住家就在公司隔壁，只有隔一道門，可以自由進出。
19 許燕雲之工作性質屬內勤決策性質，需要核算成本，工地現
20 場負責人是伊胞兄趙銘榮，趙銘榮有工地主任的資格，許燕
21 雲沒有，工地現場還有另一名員工負責。許燕雲受傷期間公
22 司有再聘用一名員工負責工地執行，但是真正決策性事務還
23 是許燕雲決定等語（見本院卷(二)第206-211頁）。可知許燕
24 雲之工作性質係負責內勤決策、成本核算事項，工地現場由
25 其具有工地主任資格之配偶趙銘榮及另一名員工負責，且許
26 燕雲住家與國勢公司僅有一門之隔，尚能透過證人趙彩芬交
27 代業務，公司另外聘請之員工亦非替代執行許燕雲之工作內
28 容，則以許燕雲之工作性質及公司與住家位於同處之便利
29 性，難認許燕雲於醫囑建議休養3個月以外之時間，其受有
30 不能工作之損失。至證人趙彩芬固稱其有半年無法上班，且
31 國勢公司營收有減少云云，然證人趙彩芬亦稱公司與住家僅

01 一門之隔，許燕雲會詢問其相關業務，且許燕雲並未舉證國
02 勢公司營收減少與其受傷間具有相當因果關係，亦未能證明
03 除上開醫囑3個月休養期間外，仍有繼續休養而不能從事其
04 工作等情，證人趙彩芬此部分所述尚無從據為許燕雲有利之
05 認定。

06 (2)許燕雲主張其為國勢公司負責人，其月收入與國勢公司之營
07 收相當，國勢公司107年度之營收為336萬9,157元，故月收
08 入為28萬元云云。然許燕雲於106年度申報其於國勢公司之
09 薪資所得為12萬元，107年度為19萬2,000元（見原審卷(二)第
10 311、306頁）。參以國勢公司係許燕雲及趙銘榮共同經營，
11 且有4-5名員工，業據證人趙彩芬證述明確（見本院卷(二)第2
12 06、212頁），則許燕雲主張以國勢公司之整體營收作為其
13 收入之依據顯非相當。審酌許燕雲自承其商職畢業，91年任
14 職國勢公司財務，99年改任董事及負責人，該公司自86年成
15 立，承攬公共工程標案等情，系爭事故發生前許燕雲之專門
16 技能、工作型態及前開薪資內容等一切情況，依民事訴訟法
17 第222條第2項規定，定其工作能力相應之收入應為每月10萬
18 元。

19 (3)基此，許燕雲因3個月不能工作所受損害為30萬元（即10萬
20 元x3個月），逾此範圍之請求，應予駁回。

21 2. 勞動能力減損部分：

22 (1)按不法侵害他人之身體或健康者，對於被害人因此喪失或減
23 少勞動能力時，應負損害賠償責任，民法第193條第1項定有
24 明文。關於減少勞動能力所受之損害，其金額應就被害人受
25 侵害前之身體健康狀態、教育程度、專門技能、社會經驗等
26 方面酌定之，亦即以其能力在通常情形下可能取得之收入為
27 標準。

28 (2)許燕雲於系爭事故前具有相當之勞動能力，而其工作能力所
29 相應之收入為每月10萬元，已如前述，應可作為勞動能力計
30 算之依據。又許燕雲因系爭事故受傷所遺留之身體障害經國
31 立臺灣大學醫學院附設醫院（下稱臺大醫院）診斷後，受有

01 勞動能力減損比例為百分之8，有臺大醫院函及所附受理院
02 外機關鑑定查詢案件回復意見表可佐（見原審卷(二)第209-21
03 1頁）。而許燕雲於00年0月0日出生，於系爭事故發生時為3
04 8歲，至強制退休年齡65歲為計算，則其請求勞動能力減損
05 之期間自出院休養3個月後之108年1月28日起至134年8月4日
06 滿65歲止，每月8,000元（10萬元×8%=8,000元），依霍夫曼
07 式計算法扣除中間利息（首期給付不扣除中間利息）核計其
08 金額為162萬3,001元【計算方式為： $8,000 \times 202.77803859 +$
09 $(8,000 \times 0.22580645) \times (203.20814612 - 202.77803859) = 1,62$
10 $3,001.2771557404$ 。其中202.77803859為月別單利(5/12)%
11 第318月霍夫曼累計係數，203.20814612為月別單利(5/12)%
12 第319月霍夫曼累計係數，0.22580645為未滿一月部分折算
13 月數之比例($7/31 = 0.22580645$)。元以下四捨五入】之範圍
14 內，為有理由，逾此範圍之請求，應予駁回。

15 (3)許燕雲雖主張臺大醫院之鑑定報告忽略其受有第三腰椎粉碎
16 性骨折、頸部肌肉、筋膜、肌腱等身體損傷，及精神上患有
17 睡眠疾患、焦慮症、創傷後壓力症等症狀，聲請就其勞動能
18 力減損情形再為鑑定云云；然臺大醫院係依許燕雲之全部病
19 歷資料及112年10月2日到院評估而為通盤審酌而為鑑定結
20 果，上開醫事鑑定時間距離事故發生已5年，堪認傷勢已固
21 定，許燕雲爭執上開鑑定結果而請求再為鑑定，難認有必
22 要。

23 3.精神慰撫金部分：

24 (1)按不法侵害他人之身體、健康、名譽、自由、信用、隱私、
25 貞操，或不法侵害其他人格法益而情節重大者，被害人雖非
26 財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額，民法第195條第1
27 項定有明文。而法院對於精神慰撫金之量定，應斟酌雙方之
28 身分、地位、資力、實際加害情形與被害人所受之痛苦及其
29 他各種情形核定之。許燕雲因系爭事故致受有系爭傷害，自
30 得依前開規定，請求被上訴人賠償非財產之損害。

31 (2)審酌許燕雲為高職畢業，目前經營國勢公司，其財產、所得

01 情形（見原審個資卷第45-67、81-94頁）；尤振仲為臺鐵公
02 司之員工，大學畢業，就讀碩士班，扶養2子及父親，其所
03 得情形（見原審個資卷第11-17頁）；臺鐵公司為國營事業
04 單位，兼衡系爭事故發生原因、許燕雲所受傷害程度非輕，
05 罹有創傷後壓力症及焦慮症（見原審卷(三)第345-353頁）等
06 一切情狀，認其請求精神慰撫金於50萬元之範圍內，應予准
07 許；逾此範圍之請求，尚屬無據。至臺鐵公司所辯其已給付
08 許燕雲27萬3,176元之醫療、看護費用款項（見原審卷(一)第3
09 09-335頁、原審卷(二)第351-354頁），核與許燕雲請求之不
10 能工作損失、勞動能力減損及精神慰撫金部分無涉，臺鐵公
11 司主張上開金額予以抵銷，應屬無據，附此敘明。

12 4. 至許燕雲主張臺鐵公司應負消費者保護法第7條第1項、第3
13 項、第51條之懲罰性賠償責任云云，然消費者依消費者保護
14 法第7條請求賠償之權利，其性質屬於侵權行為損害賠償請
15 求權，應適用2年之時效（民法第191條之1、第197條第1項
16 參照）。系爭事故於107年10月21日發生，許燕雲於113年2
17 月26日始依消費者保護法第7條第1項、第3項及第51條請求
18 臺鐵公司賠償懲罰性賠償金（見原審卷(三)第321-341頁），
19 已逾2年時效期間，業據臺鐵公司為時效抗辯而拒絕給付
20 （見本院卷(二)第8頁）。是許燕雲此部分請求已罹於時效，
21 不應准許。

22 5. 綜上所述，被上訴人應連帶給付許燕雲242萬3,001元（計算
23 式：300,000+1,623,001+500,000=2,423,001）。

24 (二)有關董小羚部分：

25 1. 王綠雲之殯葬費用：

26 按不法侵害他人致死者，對於支出醫療及增加生活上需要之
27 費用或殯葬費之人，亦應負損害賠償責任，民法第192條第1
28 項定有明文。查董小羚主張為其母王綠雲支出殯葬費用22萬
29 7,230元，業據提出收據等件為證（見原法院108年度重附民
30 字第20號卷〈下稱原法院附民卷〉第35頁所示收據合計45萬
31 4,460元，其父母各以2分之1計算，為22萬7,230元），為臺

01 鐵公司所不爭執（見原審卷(二)第343頁），此部分堪予認
02 定。

03 2.精神慰撫金部分：

04 (1)按不法侵害他人致死者，被害人之父、母、子、女及配偶，
05 雖非財產上之損害，亦得請求賠償相當之金額，民法第194
06 條定有明文。審酌董小羚為技術學院畢業，曾任光電工程
07 師，現為私人企業社負責人，其財產、所得情形（見原審個
08 資卷第93-102頁）及系爭事故發生原因、董小羚因其母王綠
09 雲死亡所受創程度嚴重、迄今仍於精神科就診而受有精神上
10 之痛苦及尤振仲與臺鐵公司如上(一)3.(2)所述之情況等一切情
11 狀，認其請求之慰撫金於200萬元之範圍內，應予准許，逾
12 此範圍之請求，應屬無據。至董小羚主張因系爭事故致其
13 父、母均死亡，且全戶共有8人因系爭事故罹難，含鄰居共
14 有6人受重傷而受創嚴重乙節，然董小羚就其父死亡部分已
15 撤回請求，其餘親友，則非民法第194條所定之關係，無從
16 予以審酌，附此敘明。

17 (2)董小羚雖主張臺鐵公司承諾賠償每位罹難者1,570萬元，其
18 所領取之補償金132萬5,000元（計算式： $\langle 2,500,000+2,80$
19 $0,000 \rangle \div 4 \langle 4 \text{位繼承人} \rangle = 1,325,000$ ）僅為行政上之特別濟
20 助金，不影響請求權人後續對被上訴人損害賠償之請求，故
21 臺鐵公司尚應給付其260萬元【計算式： $(15,700,000-5,30$
22 $0,000) \div 4 = 2,600,000$ 】云云，並提出臺鐵局107年10月30日
23 函文為據（見本院卷(一)第165頁）。惟查：

24 ①按因可歸責於鐵路機構之行車事故致人死亡者，除醫療費用
25 由鐵路機構負責支付外，其賠償金額為250萬元；鐵路機構
26 依第3條及第4條應負之責任，鐵路機構應另投責任保險，鐵
27 路機構行車與其他事故損害賠償及補助費發給辦法（下稱損
28 害賠償發給辦法）第3條第1項、第6條分別定有明文。顯然
29 臺鐵公司係以投保責任保險之方式轉嫁因鐵路機構行車事故
30 所衍生之賠償責任及風險，依上開辦法第3條規定所為之給
31 付即具有損害賠償之性質甚明。又鐵路因行車事故致人死

01 亡，應可歸責於鐵路機構之過失者，其濟助金發給最高金額
02 280萬元，國營臺灣鐵路股份有限公司行車及其他事故特別
03 濟助金發給基準（下稱特別濟助金發給基準）第3條亦有規
04 定。依交通部90年3月29日交路九十字第026765號函說明
05 二：依「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」
06 （即損害賠償發給辦法舊名稱）第2條規定，應「歸責」於
07 鐵路機構者，除治療期間之醫療費用，由鐵路機構負責支付
08 外，死亡者最高賠償金額為120萬元；另臺鐵局行車及其他
09 事故特別濟助金發給基準第3條亦規定，應「歸責」於鐵路
10 機構之過失者，其濟助金發給基準，死亡者最高金額240萬
11 元；二者合計最高金額已達360萬元。臺鐵局基於實務需
12 要，建議再修正提高濟助金之死亡發給標準為280萬元，並
13 於第5條明定濟助金發給項目，原則同意等內容（見本院卷
14 三第15-16頁），可知特別濟助金之給付前提亦係鐵路機構
15 負有可歸責之過失責任。是基於損害賠償發給辦法給付之25
16 0萬元及依特別濟助金發給基準給付之280萬元，均屬於損害
17 賠償性質。至臺鐵局107年10月30日函文雖載有「本補助費
18 及特別濟助金非賠償金」等語，然因斯時距離系爭事故發生
19 僅9日，相關責任歸屬尚未釐清，如逕以賠償金名義發放，
20 臺鐵局恐於陷於司法程序尚未終結前即自認其過失，是關於
21 臺鐵公司所給付罹難者家屬之款項性質，仍應回歸所依據之
22 相關法規而為認定，董小羚以107年10月30日函文逕認臺鐵
23 公司於該段期間所為之給付均非賠償金云云，核屬無據。

24 ②臺鐵公司就王綠雲罹難部分已支付530萬元（250萬元+280
25 萬元）予其4位繼承人，董小羚領得132萬5,000元（5,300,0
26 00÷4=13,250,000），有領款收據為證（見原審卷一）第381
27 頁），該款項為損害賠償金額之一部，自應予以扣抵。至臺
28 鐵公司抗辯稱已給付財物損失1,832元，與董小羚上開請求
29 之內容無關；又臺鐵公司稱已給付慰問金2萬5,000元，僅提
30 出董小羚所受領被害人為董進興之領款收據（見原審卷二）第
31 357頁），難認與王綠雲有關，此部分抗辯，為不可採。

01 ③董小羚雖主張臺鐵公司承諾給付受害人家屬死亡賠償金1,57
02 0萬元，然臺鐵公司僅給付530萬元，故臺鐵公司應依民法第
03 184條第1項及第195條第1項規定，按比例給付其260萬元

04 (即 $\langle 1570萬-530萬 \rangle \div 4 = 260萬$)之損害賠償云云。惟查系
05 爭事故發生後，行政院成立跨部會「1021鐵路事故處理事
06 宜」專案小組，辦理後續理賠協商，並就罹難旅客之喪葬費
07 用、財物損害、家屬之精神慰撫金及犯罪被害人補償金等綜
08 合加總考量後，決定如與罹難旅客家屬達成和解，均係給付
09 1,570萬元（見本院卷(二)第372頁），然此僅為訴訟外之和解
10 讓步，並非依法認定賠償之基礎，董小羚與臺鐵公司就王綠
11 雲死亡部分既未達成和解，自無從請求臺鐵公司比照上開金
12 額給付，是董小羚請求臺鐵公司給付260萬元，為無理由。

13 3.按國家於支付犯罪被害補償金後，於補償金額範圍內，對犯
14 罪行為人或依法應負賠償責任之人有求償權，112年2月8日
15 修正前之犯罪被害人保護法第12條第1項定有明文。又國家
16 於支付犯罪被害補償金後，於補償金額範圍內，對犯罪行為
17 人或依法應負賠償責任之人有求償權，該項求償權之本質，
18 應係源於犯罪被害人補償金受領人之前述民事損害賠償請求
19 權，國家給付補償金後，原歸屬於該受領人之請求權即因法
20 律規定直接移轉予國家，發生債權法定移轉之效力，被害人
21 就該補償金額對犯罪行為人或依法應負賠償負責之人已無債
22 權存在，自不得再為請求而應予扣除。查董小羚就尤振仲前
23 揭過失行為致王綠雲死亡乙節申請被害人補償，前經宜蘭地
24 檢署被害人補償委員會決定補償精神慰撫金40萬元及喪葬費
25 20萬元，有108年度補審字第12、17號決定書可參（見原審
26 卷(一)第411-415頁），董小羚就已領得犯罪被害補償金亦不
27 爭執，則該精神慰撫金40萬元及喪葬費20萬元範圍內之求償
28 權，已移轉予宜蘭地檢署，董小羚對被上訴人之請求應扣除
29 上開金額。

30 4.依上說明，被上訴人應連帶賠償董小羚之金額合計30萬2,23
31 0元（計算式： $227,230 \langle 喪葬費 \rangle + 2,000,000 \langle 慰撫金 \rangle - 6$

01 00,000〈犯罪被害人補償委員會已補償部分〉-1,325,000
02 〈臺鐵公司已給付賠償部分〉=302,230)。

03 六、綜上所述，許燕雲依民法第184條第1項、第188條第1項、第
04 195條第1項規定，請求被上訴人連帶給付242萬3,001元及自
05 起訴狀繕本送達（見原法院附民卷第57、58頁）之翌日即10
06 8年12月4日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；董小
07 羚依鐵路法第62條、民法第184條第1項、第188條第1項、第
08 194條、第195條第1項規定，請求被上訴人連帶給付30萬2,2
09 30元及自起訴狀繕本送達之翌日即108年12月4日起至清償日
10 止，按週年利率5%計算之利息，均為有理由，應予准許；逾
11 上開部分之請求，為無理由，不應准許。原審就上開不應准
12 許部分，為許燕雲、董小羚敗訴之判決，並駁回其等假執行
13 之聲請，經核並無不合，上訴論旨指摘原判決此部分不當，
14 求予廢棄改判，為無理由，應予駁回。

15 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
16 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
17 逐一論列，附此敘明。

18 八、據上論結，本件許燕雲、董小羚之上訴均為無理由，判決如
19 主文。

20 中 華 民 國 114 年 8 月 13 日

21 民事第二十二庭

22 審判長法 官 林政佑

23 法 官 張嘉芬

24 法 官 葉珊谷

25 正本係照原本作成。

26 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
27 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
28 （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
29 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
30 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
31 但書或第2項所定關係之釋明文書影本。如委任律師提起上訴

01 者，應一併繳納上訴審裁判費。

02 中 華 民 國 114 年 8 月 13 日

03 書記官 陳玉敏