

臺灣士林地方法院民事判決

108年度重國字第8號

原告 柯真女

何董素梅

何語峻

何語婕

共同

訴訟代理人 陳威駿律師

複代理人 宋穎玟律師

鄭雅文律師

被告 交通部公路總局臺中區監理所

法定代理人 魏武盛

訴訟代理人 李元德律師

吳子毅律師

被告 臺北市政府警察局

法定代理人 陳嘉昌

追加被告 臺北市政府警察局士林分局

法定代理人 吳慶鴻

上二人共同

訴訟代理人 彭國書律師

韓瑋倫律師

參加人 特威力汽車修配股份有限公司

法定代理人 紀君宏

訴訟代理人 林殷廷律師

蘇文俊律師

上列當事人間國家賠償事件，本院於中華民國110年7月16日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告平均負擔。

參加訴訟費用由參加人負擔。

事實及理由

01 甲、程序事項：

02 壹、按就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造起
03 見，於該訴訟繫屬中，得為參加，民事訴訟法第58條第1項
04 定有明文。查本件參加人特威力汽車修配股份有限公司（下
05 稱特威力公司）係受被告交通部公路總局臺中區監理所（下
06 稱臺中區監理所）委託執行車輛定期檢驗，此為兩造所不爭
07 執。則特威力公司員工執行該檢驗職務時，依國家賠償法第
08 4條第1項規定，視同臺中區監理所之公務員，倘其執行職務
09 有故意或過失，依同條第2項規定，臺中區監理所具有求償
10 權。因此，特威力公司就原告以臺中區監理所定期檢驗車輛
11 不實為由，提起本件國家賠償訴訟，具有法律上之利害關係
12 ，其為輔助臺中區監理所而具狀聲明參加訴訟（見本院卷(一)
13 第326至327頁），核與前揭規定相符，應予准許。

14 貳、次按法定代理人之代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人
15 承受其訴訟以前當然停止；聲明承受訴訟，應提出書狀於受
16 訴法院，民事訴訟法第170、176條分別定有明文。查原告於
17 民國108年9月20日起訴時，臺中區監理所之法定代理人為劉
18 英標（見本院卷(一)第14頁），嗣於訴訟程序進行中變更為魏
19 武盛，經魏武盛於109年2月12日具狀聲明承受訴訟（見本院
20 卷(一)第456至462頁）；而原告於108年12月30日追加臺北市
21 政府警察局士林分局（下稱士林分局）為被告時，其法定代
22 理人為吳進宗（見本院卷(一)第292頁），嗣於訴訟程序進行
23 中變更為吳慶鴻，經吳慶鴻於109年12月24日具狀聲明承受
24 訴訟（見本院卷(二)第354至355、358頁），核與前揭規定相
25 符，應予准許。

26 參、再按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但被告
27 同意、不甚礙被告之防禦及訴訟之終結者，不在此限。被告
28 於訴之變更或追加無異議，而為本案之言詞辯論者，視為同
29 意變更或追加，民事訴訟法第255條第1項第1、7款、第2項
30 定有明文。查原告起訴時係以臺中區監理所、臺北市警察
31 局（下稱臺北市警局）為被告，並聲明：被告應連帶給付

原告柯真女新臺幣（下同）579萬元、原告何董素梅4,824,380元、原告何語峻400萬元、原告何語婕4,056,952元，及均自108年7月3日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息（見本院卷(一)第14至15頁）。嗣於108年12月30日具狀追加士林分局為被告（見本院卷(一)第292頁）。經核原告上開追加業經被告無異議而為本案之言詞辯論，視為同意，且其追加亦不甚礙被告之防禦及訴訟之終結，合於上開規定，應予准許。

肆、未按依國家賠償法請求損害賠償時，應先以書面向賠償義務機關請求之；賠償義務機關拒絕賠償，或自提出請求之日起逾30日不開始協議，或自開始協議之日起逾60日協議不成立時，請求權人得提起損害賠償之訴，國家賠償法第10條第1項、第11條第1項分別定有明文。又被請求賠償損害之機關，認非賠償義務機關或無賠償義務者，得不經協議，於收到請求權人之請求起30日內，以書面敘明理由拒絕之，並通知有關機關，國家賠償法施行細則第19條亦有明定。查原告於108年7月1日以書面向臺中區監理所請求國家賠償，臺中區監理所於108年7月2日收受後，於108年7月31日函覆原告拒絕賠償；而原告亦於108年7月1日以書面向臺北市警局請求國家賠償，臺北市警局於108年7月2日收受後，於108年7月4日以電子公文系統將該書面請求傳送士林分局辦理，經士林分局於108年10月16日函覆拒絕賠償等情，為兩造所不爭執，堪認原告已經由臺北市警局移送而向士林分局提出書面請求，並經其受理後拒絕賠償，至於臺北市警局則於被請求後逾30日不為協議，故原告提起本件國家賠償之訴，核與上開規定相符，應予准許。臺北市警局抗辯原告未踐行書面請求及先行協議程序，起訴不合程式云云，自非可採。

乙、實體事項：

壹、原告主張：

一、柯真女為訴外人何宗益之配偶；何董素梅為何宗益之母；何語峻、何語婕為何宗益之子女。○○○區○○○○道路交通

安全規則第39條之1第3款、道路交通管理處罰條例第17條第2項規定，應定期檢驗車輛之手煞車效能是否合於規定，倘經檢驗不合格，未申請覆驗，或覆驗仍不合格，應吊扣其牌照，臺中區監理所並將車輛定期檢驗委託特威力公司為之，依國家賠償法第4條第1項規定，特威力公司員工於執行上開檢驗職務時，視同臺中區監理所之公務員。又臺北市○○區○○○道下山路段（下稱系爭路段），於平日6至9、16至19時，禁行6.5噸以上大貨車，且系爭路段為易肇事路段，禁行6.5噸以上大貨車之勤務規劃具有急迫性及必要性，臺北市警局、士林分局依「臺北市警察處理程序規定」（下稱系爭處理程序）第5點、警察勤務條例第11條第2至4款、臺北市警察勤務實施細則（下稱系爭勤務實施細則）第38條規定，負有以輪流方式，週而復始，循環銜接，規劃警察在系爭路段（例如格致路與菁山路口、仰德大道3段與新安路口）執行巡邏、設崗、值勤、臨檢、攔停6.5噸以上大貨車之作為義務。

二、又訴外人陳美蘭為訴外人信詠工程有限公司（下稱信詠公司）之法定代理人，而車牌號碼000-00號混凝土泵浦車（限總重15公噸，下稱A車）係66年8月出廠，信詠公司於94年5月20日購入A車時，A車之手煞車即已拆除，陳美蘭為使A車可於106年2月20日定期檢驗合格，委由訴外人吳國誠駕駛懸掛A車車牌之選手車（即其他合格同款混凝土泵浦車），至特威力公司辦理驗車，訴外人即特威力公司之法定代理人紀君宏明知上情，仍予以檢驗通過，臺中區監理所之所屬公務員故意違反前揭規定，未確實檢驗A車，使業已拆除手煞車之A車行駛於道路上，增加損害發生之危險。嗣訴外人阮英貴於106年7月19日（星期三）7時許駕駛A車裝載混凝土泵浦設備及泵浦輸送管線，車總重達20.16公噸，沿系爭路段行駛，惟因訴外人即臺北市警局交通大隊警員蘇裕展、士林分局交通組之組長蔡正廉、巡官陳文清、永福派出所之所長劉玉龍等人怠於依上開規定在系爭路段規劃巡邏、設崗、值勤、臨檢

、攔停A車，使A車得以通行系爭路段，於同日8時19分許，行經臺北市○○區○○○道○段與新安路口（下稱系爭路口）時，因A車差速器之減速驅動齒輪固定螺帽脫落，造成中央傳動軸後端與差速器脫離，並掉落於地面，導致A車於下坡路段，無法正常進行引擎煞車之操作及造成煞車系統失效，且因嚴重超載，致使A車下坡速度因重力加速度而變快，又因手煞車系統遭拆除，無法操作手煞車，使A車達到減速之作用。適何宗益駕駛之車牌號碼0000-00號自用小客車（下稱B車）搭載柯真女，自臺北市○○區○○路欲左轉臺北市○○區○○○道○段，A車失控朝對向車道之B車撞擊，阮英貴因此死亡；何宗益亦因頭部鈍創顱腦損傷死亡；柯真女則受有胸部鈍挫傷、頭部鈍挫傷、兩側上肢鈍挫傷瘀血、右側下腹鈍挫傷瘀血之傷害（下稱系爭傷害）。

三、而陳美蘭、訴外人即A車維修人員盧志宏因本件車禍涉犯業務過失致死等罪，經臺灣士林地方檢察署（下稱士林地檢署）檢察官提起公訴，經本院以107年度交訴字第7號受理（下稱系爭刑案），判決陳美蘭、盧志宏犯過失致人於死罪，各處有期徒刑4年2月、3年6月。且陳美蘭、吳國誠、紀君宏因上開不實檢驗A車之行為，亦經士林地檢署檢察官以涉犯行使公務員登載不實文書罪提起公訴，由本院109年度訴字第480號受理中，更可證原告前揭主張係屬真實。因此，臺中區監理所、臺北市警局及士林分局，分別依國家賠償法第2條第2項前、後段規定，應負損害賠償責任，並依國家賠償法第5條適用民法第185條第1項、國家賠償法施行細則第18條第1項規定，予以連帶賠償。

四、又原告因此受有下列損害：

（一）柯真女因系爭傷害至醫療院所就診，支出醫療費用9,677元、交通費用11,490元，並因何宗益死亡而支出喪葬費用534,750元，且因系爭傷害及何宗益死亡分別受有非財產上損害1,234,083元、400萬元，共計受有579萬元之損害。

（二）何董素梅除育有何宗益外，尚育有3名子女，於本件車禍時

已高齡81歲，無謀生能力，名下雖有不動產7筆，公告現值634,390元，惟均屬共有，應有部分甚小，無法立即變現維持生活，何宗益對伊負有扶養義務，而伊平均餘命為9.65年，參以臺北市平均每人月消費支出為28,476元，據此計算何董素梅所受扶養費之損害為824,380元（計算式： $28,476 \times 12 \times 9.65 \times 1/4 = 824,380$ ，小數點以下4捨5入），另何董素梅因何宗益死亡受有非財產上之損害400萬元，共計受有4,824,380元之損害。

(三)何語竣因何宗益死亡，受有非財產上之損害400萬元。

(四)何語婕為00年00月00日生，於本件車禍發生時僅19歲，尚餘4個月始年滿20歲，何宗益及柯真女對伊負有扶養義務，依前揭臺北市平均每人月消費支出為28,476元，據此計算何語婕所受扶養費之損害為56,952元（計算式： $28,476 \times 4 \times 1/2 = 56,952$ ），另何語婕因何宗益死亡受有非財產上損害400萬元，共計受有4,056,952元之損害。

五、綜上所述，被告依國家賠償法第2條第2項、第5條、國家賠償法施行細則第18條第1項、民法第185條第1項、第192至195條規定，應連帶賠償柯真女579萬元、何董素梅4,824,380元、何語竣400萬元、何語婕4,056,952元，為此，提起本訴等語。

六、並聲明：

(一)被告應連帶給付原告柯真女579萬元、原告何董素梅4,824,380元、原告何語竣400萬元、原告何語婕4,056,952元，及均自108年7月3日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。

(二)願供擔保，請准宣告假執行。

貳、被告方面：

一、臺中區監理所則以：

(一)依系爭刑案員警採證系爭路段之路面刮地痕，顯示路面刮地痕於系爭路口700公尺前即已出現。佐以士林地檢署囑託台灣區汽車修理工業同業公會鑑定A車，其鑑定報告書（下稱系爭鑑定報告）載明：「本車之中央傳動軸-後端處十字接

01 頭處，於鑑定時即呈現脫落之情形，且由警方現場採證之路
02 面刮地痕，進行比對分析可證，該路段之斷續式刮地痕應是
03 中央傳動軸於下坡路段行駛時，因本車差速器之減速驅動齒
04 輪固定螺帽脫落，導致中央傳動軸後端處掉落地面，該端之
05 十字接頭螺栓與地面產生接觸磨擦所致。」可證A車之中央
06 傳動軸後端於系爭路口700公尺前即已掉落。

07 (二)再依系爭鑑定報告載明：「一般手煞車之主要作用為車輛停
08 車駐車時，提供輔助煞車力將車輛煞停於停等位置處，而不
09 易被移動。依目前車輛檢驗法規之規定手煞車力標準為『車
10 重之16%以上』，因此本車如於下坡路段因無法使用低速檔
11 進行引擎煞車之減速方式行駛，而四個輪胎所配備之腳煞車
12 亦無法正常進行煞停車輛，此時若想藉由手煞車來進行煞車
13 減速之作用，應是無法達成煞停車輛之目的，另本車於事故
14 時屬超載之情形（限總重15公噸，經測量20.16公噸，超出
15 原設計重量1/4），將是嚴重影響全車煞車系統作用不良之
16 主要原因。」參以社團法人中華民國汽車工程學會鑑定說明
17 報告書亦載明：「該輛680-QP混凝土泵浦車因為傳動軸後端
18 與後軸總成角尺齒輪固定螺帽鬆脫，在傳動軸掉落的情況下
19 ，變速箱與後車軸之間的傳動系統已經完全脫離中斷，如果
20 原有手煞車還有作用，是完全無法發揮任何微弱的減速力量
21 。」佐以證人即系爭鑑定報告之鑑定人黃道易於本院審理中
22 證述：中央傳動軸後端掉落後，縱使有手煞車，亦無法進行
23 減速功能等語。足認本件車禍係因A車差速器之減速驅動齒
24 輪固定螺帽脫落，造成中央傳動軸後端掉落，又因A車嚴重
25 超載而發生，此屬車主應自行保養及檢查事項，至於超載亦
26 屬車主個人行為，均與臺中區監理所執行車輛定期檢驗職務
27 無關，縱紀君宏未以選手車方式進行檢驗，亦無法避免，因
28 A車之中央傳動軸後端於系爭路口700公尺前即已掉落於地面
29 ，縱使手煞車存在，亦無法藉由中央傳動軸發揮任何減速功
30 能。因此，本件車禍之發生與紀君宏檢驗A車之行為間不具
31 有相當因果關係，此亦經士林地檢署檢察官以108年度偵字

第17942號為不起訴處分，故原告之請求與國家賠償法第2條第2項前段規定要件不符。

(二)又柯真女並未提出實際支出車資之證據，無法證明其受有交通費用之損害，且依柯真女所提出之喪葬費單據，顯示靈骨塔位價格為326,800元，然依臺灣殯葬資訊網所載，公立靈骨塔價格約15,000元至35,000元，柯真女請求之靈骨塔費用實屬過高；另何董素梅於106年仍有利息所得4,282元，應具有相當之存款，且名下有7筆土地，得以自己之財產維持生活，何宗益對之並無扶養義務，何董素梅請求扶養費824,380元，自無理由，縱有理由，其係請求一次給付，應扣除中間利息；至於原告請求之精神慰撫金均屬過高等語。

二、特威力公司輔助臺中區監理所，而為下列陳述：

本件車禍發生主因係A車差速器之減速驅動齒輪固定螺帽脫落，造成中央傳動軸後端掉落於地面，於A車嚴重超載及行駛下坡路段，A車無法進行引擎煞車及腳煞車所致，此為業者未確實維修A車及違法超載行為，均非屬A車定期檢驗項目，無法經由驗車發現上情。再者，依系爭鑑定報告及黃道易證述，可知中央傳動軸後端掉落後，即便有手煞車，亦無法作用，故本件車禍之發生與特威力公司之驗車行為間不具有相當因果關係等語。

三、臺北市警局、士林分局則以：

(一)系爭路口為士林分局之轄區範圍，而士林分局具有獨立編制、預算及組織規程，為獨立機關，依國家賠償法第2條第2項、第9條第1項規定，士林分局始為原告主張之賠償義務機關，原告對臺北市警局提起本訴，於法不合。

(二)原告遲至108年12月30日始追加士林分局為被告，其國家賠償請求權業已罹於國家賠償法第8條第1項所定之2年時效期間而消滅。

(三)系爭處理程序第5點規定為臺北市政府交通局103年10月16日府交治字第10331339801號公告之內容，該公告管制區域並未包括系爭路段，本件自無該規定之適用，原告據此主張臺

01 北市警局、士林分局具有設置固定崗位、巡邏、取締、攔停
02 A車之義務，即非可採。

03 (四)綜觀警察勤務條例第11條第2至4款、系爭勤務實施細則第38
04 條規定，並未硬性規定臺北市警局、士林分局負有平日在系
05 爭路段規劃以設崗等方式管制6.5噸以上大貨車進入之作為
06 義務，且易肇事路段為不確定之法律概念，有賴行政機關基
07 於其專業判斷之，臺北市警局、士林分局仍保有依警力配置
08 及系爭路段交通狀況，按照主客觀情形採取不同勤務執行方
09 式之裁量權限，並無裁量收縮至零之情形，自無怠於執行職
10 務之行為。

11 (五)而本件車禍發生後士林分局依照臺北市政府交通局於106年7
12 月21日召開「研商106年7月19○○○區○○○道○段與新安
13 路口A1類交通事故改善」會勘紀錄，於格致路與菁山路口，
14 管制時段增設攔停點，加強取締違規進入之大型車輛，僅為
15 避免類似事故發生，尚難據此推論臺北市警局、士林分局所
16 屬公務員即有怠於執行職務之行為。

17 (六)更何況依系爭鑑定報告所載，可知本件車禍之發生主要係因
18 A車差速器之減速驅動齒輪固定螺帽脫落，造成中央傳動軸
19 後端掉落地面所致，與原告所主張臺北市警局、士林分局怠
20 於執行職務間不具有相當因果關係，故原告之請求為無理由
21 等語。

22 四、並均聲明：

23 (一)原告之訴及假執行之聲請均駁回。

24 (二)如受不利判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

25 參、兩造不爭執事項：（見本院卷(二)第79頁、卷(三)第249至251、
26 368至369、554頁、卷(四)第149頁，部分文字依卷證及判決編
27 輯略為修改）

28 一、被告對原告提出之書證，除本院卷(一)第124至125頁外，其餘
29 形式上真正不爭執。

30 二、原告對被告所提出之書證，除本院卷(一)第206至210頁外，其
31 餘形式上真正不爭執。

- 01 三、柯真女為何宗益之配偶；何董素梅（00年00月0日生）為何
02 宗益之母，並育有4名子女；何語峻、何語婕（00年00月00
03 日生）為何宗益之子女。
- 04 四、臺北市政府交通管制工程處網頁於本件車禍發生前公告6.5
05 噸以上大貨車於平日6至9、16至19時、例假日15至19時禁行
06 系爭路段，臺北市○○於0000000000路000號前
07 設置上開禁制標誌。
- 08 五、於本件車禍發生時，臺北市警局交通大隊之警員蘇裕展、士
09 林分局交通組之組長蔡正廉、巡官陳文清、永福派出所之所
10 長劉玉龍，為依法執行職務之公務員。
- 11 六、臺北市警局於104年7月6日以北市警交字第10431249300號發
12 函予臺北市警局各分局及交通警察大隊，內容如本院卷(二)第
13 68至69頁。
- 14 七、A車限總重15公噸，為信詠公司所有。
- 15 八、臺中區監理所委託特威力公司進行車輛定期檢驗，紀君宏為
16 特威力公司之法定代理人。
- 17 九、阮英貴於106年7月19日（星期三）7時許駕駛A車裝載混凝土
18 泵浦設備及泵浦輸送管線，總重20.16公噸，沿系爭路段行
19 駛，於同日8時19分許，行經系爭路口時，因A車差速器之減
20 速驅動齒輪固定螺帽脫落，造成中央傳動軸後端與差速器脫
21 離，並掉落於地面，導致A車於下坡路段，無法正常進行引
22 擎煞車之操作及造成煞車系統失效，且因A車嚴重超載，致
23 使A車下坡速度因重力加速度而變快。適何宗益駕駛B車搭載
24 柯真女，自臺北市○○區○○路欲左轉仰德大道3段，A車失
25 控朝對向車道之B車撞擊，阮英貴、何宗益因此死亡，柯真
26 女則受有系爭傷害。
- 27 十、於上開車禍發生前，臺北市警局、士林分局並未針對系爭路
28 段6.5噸以上大貨車禁行管制，專責規劃編排警察之崗哨攔
29 檢等勤務。
- 30 十一、臺北市政府交通局於106年7月25日以北市交安字第106325
31 31600號函臺北市警局交通警察大隊、士林分局等機關，

01 檢送「研商106年7月19○○○區○○○道○段與新安路口
02 A1類交通事故改善」會勘記錄，內容詳如本院卷(二)第62至
03 67頁。

04 十二、信詠公司之法定代理人陳美蘭、A車維修人員盧志宏因本
05 件車禍，經系爭刑案判決其等犯過失致人於死罪，各處有
06 期徒刑4年2月、3年6月。

07 十三、柯真女因系爭傷害支出醫療費用9,677元。

08 十四、士林地檢署囑託台灣區汽車修理工業同業公會鑑定A車，
09 經該公會出具系爭鑑定報告，內容如本院卷(二)第18至54頁
10 所載。

11 十五、陳美蘭為使A車可於106年2月20日定期檢驗合格，委由吳
12 國誠駕駛懸掛A車車牌之選手車，至特威力公司辦理驗車
13 ，紀君宏明知上情，仍予以檢驗通過，紀君宏、陳美蘭、
14 吳國誠因上開行為，經士林地檢署檢察官以涉犯行使公務
15 員登載不實文書罪提起公訴，現由本院109年度訴字第480
16 號受理中；至於紀君宏所涉業務過失致死罪，則經該署以
17 108年度偵字第17942號為不起訴處分，經告訴人提起再議
18 ，由臺灣高等檢察署發回，續行偵查中。

19 十六、何董素梅於本件車禍發生時平均餘命為9.65年。

20 十七、105年度臺北市平均每人月消費為28,476元。

21 肆、得心證之理由：

22 一、本院卷(一)第124至125、206至210頁所示書證，形式上均非真
23 正，兩造不得引為證據使用，論述如下：

24 (一)按私文書應由舉證人證其真正。但他造於其真正無爭執者，
25 不在此限；私文書經本人或其代理人簽名、蓋章或按指印或
26 有法院或公證人之認證者，推定為真正，民事訴訟法第357
27 條、第358條第1項分別定有明文。又當事人提出之私文書必
28 須真正而無瑕疵者，始有訴訟法之形式的證據力，此形式的
29 證據力具備後，法院就其中之記載調查其是否與系爭事項有
30 關，始有實質的證據力之可言（最高法院41年台上字第971
31 號判決意旨參照）。次按受委託行使公權力之團體，其執行

職務之人於行使公權力時，視同委託機關之公務員。受委託行使公權力之個人，於執行職務行使公權力時亦同，國家賠償法第4條第1項亦有明定。

(二)經查：

1.原告提出之本院卷(一)第124至125頁所示大都會計程車網頁資料，係屬私文書，被告否認其真正，且未經製作權人於其上簽名、蓋章，依前揭民事訴訟法規定及判決意旨，無從推定為真正，不具有形式上證據力，原告自不得引用此部分文書，作為證據使用。

2.臺中區監理所提出之本院卷(一)第206至210頁所示A車檢驗紀錄表、檢驗查詢及檢驗照片、檢驗過程光碟，其中檢驗查詢資料為臺中區監理所製作，屬於公文書；其餘則為特威力公司受臺中區監理所委託執行A車定期檢驗職務時所製作之文書，依前揭國家賠償法第4條第1項規定，亦屬於公文書。而A車於106年2月20日實際上並未駛至特威力公司接受定期檢驗，而係由懸掛A車車牌之選手車代為檢驗，紀君宏明知上情，仍予檢驗通過乙節，業經紀君宏、陳美蘭、吳國誠於警詢、偵查中自白，此有士林地檢署檢察官108年度偵字第16358號、109年度偵字第108、1940、5259、5750號起訴書在卷可稽（見本院卷(二)第256至262、265至266、298、304頁），足認特威力公司所製作上開A車檢驗紀錄表、檢驗照片、檢驗過程光碟，其登載及記錄均屬不實；而因特威力公司上傳前揭不實檢驗數據，致使臺中區監理所登載於上開檢驗查詢資料，其中有關A車於106年2月20日檢驗合格紀錄，亦屬不實，是上開公文書自不得認為真正，不具有形式上證據力，臺中區監理所即不得引用上開公文書，作為證據使用。

二、原告○○○區○○○○道路交通安全規則第39條之1第3款、道路交通管理處罰條例第17條第2項規定為由，依國家賠償法第2條第2項前段規定，主張應負損害賠償責任，為無理由，論述如下：

(一)按道路交通安全規則第39條之1第3款規定：「汽車定期檢驗

之項目及基準，依下列規定：…三、…手煞車效能…合於規定。」又道路交通管理處罰條例第17條第2項規定：「經檢驗不合格之汽車，於一個月內仍未修復並申請覆驗，或覆驗仍不合格者，吊扣其牌照。」次按公務員於執行職務行使公權力時，因故意或過失不法侵害人民自由或權利者，國家應負損害賠償責任，國家賠償法第2條第2項前段定有明文。再按損害賠償之債，須以有損害之發生及有責任原因之事實，並兩者之間有相當因果關係為成立要件。所謂相當因果關係，係指依經驗法則，綜合行為當時所存在之一切事實，為客觀之事後審查，認為在一般情形上，有此環境，有此行為之同一條件，均發生同一之結果者，則行為與結果始可謂有相當之因果關係。反之，若在一般情形上，有此同一條件存在，而依客觀之審查，認為不必皆發生此結果者，則該條件與結果並不相當，其行為與結果間即難認相當因果關係（最高法院107年度台上字第2437號判決意旨參照）。

(二)經查：

1. 原告主張A車之手煞車於94年5月20日信詠公司買入時即已遭拆除乙節，業據陳美蘭於系爭刑案審理中供述明確（見本院卷(一)第235頁），並有原告提出之汽車車籍查詢、系爭鑑定報告在卷可佐（見本院卷(一)第236頁、卷(二)第24、48頁），堪認屬實。又紀君宏明知於106年2月20日駛至特威力公司定期檢驗之車輛非A車，而係選手車，仍予檢驗通過，其執行臺中區監理所委託之定期檢驗職務，顯然故意違反前揭道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例規定，而未能確實檢驗A車之手煞車效能是否合於規定，並影響後續是否覆驗或吊扣牌照之行政處分程序。因此，原告主張臺中區監理所所屬公務員於執行定期檢驗A車職務具有前揭違法性乙節，自屬可採。
2. 惟臺中區監理所所屬公務員紀君宏上開違法行為，與本件車禍之發生，並無相當因果關係，說明如下：
 - (1) 系爭鑑定報告之鑑定分析與結論，其中A車傳動系統部分，

01 記載：「本車之中央傳動軸-後端處十字接頭處，於鑑定時
02 即呈現脫落之情形，且由警方現場採證之路面刮地痕，進行
03 比對分析可證，該路段之斷續式刮地痕應是中央傳動軸於下
04 坡路段行駛時，因本車差速器之減速驅動齒輪固定螺帽脫落
05 ，導致中央傳動軸後端處掉落地面，該端之十字接頭螺栓與
06 地面產生接觸磨擦所致。」（見本院卷(二)第46頁）。佐以證
07 人黃道易於系爭刑案偵查中證述：將A車中央傳動軸的固定
08 螺栓磨損，與車禍事故發生前所行駛過之地面接觸磨損進行
09 比對，地面之磨損情形屬間斷性且連續，因此研判是屬於自
10 始傳動軸掉落於地面後旋轉所造成之距離差（此時車輛仍屬
11 移動中），掉落拖痕的地方為下坡等語（見士林地檢署106
12 年度相字第469號卷〈下稱相字卷〉(二)第236、244頁、卷(三)
13 第46頁）。參以A車之初次路面刮痕出現在仰德大道3段221
14 巷，距離系爭路口700公尺，第二次路面刮痕與初次路面刮
15 痕間隔4.2公尺，其後路面刮痕延伸至系爭路口，此有勘驗
16 照片及地圖在卷可稽（見相字卷(二)第14、17至22頁）。而黃
17 道易具有國立台北科技大學機電工程研究所車輛組博士之學
18 歷，並取得汽車修復甲級技術士證等專業證照，且曾參與各
19 機關鑑定及擔任講師、助理教授等工作（見相字卷(二)第247
20 頁），堪認其所為系爭鑑定報告及證述內容具有專業性及公
21 正性。可證A車係於距離系爭路口700公尺處，因差速器之減
22 速驅動齒輪固定螺帽脫落，造成中央傳動軸後端處掉落地面
23 ，並與地面磨擦產生刮地痕，該刮地痕並於下坡之系爭路段
24 斷續延伸至系爭路口。

- 25 (2)系爭鑑定報告之鑑定分析與結論，其中A車傳動系統部分，
26 記載：「本車於鑑定時發現差速器之減速驅動齒輪固定螺帽
27 脫落，造成中央傳動軸後端處掉落於地面，導致本車於下坡
28 路段無法正常進行引擎煞車之操作，致使車輛下坡速度極為
29 快速（無法降低速度）之情形。」其中A車煞車系統部分，
30 記載：「本車煞車系統為複式倍力煞車系統，如附件三（高
31 壓空氣輔助液壓煞車系統），其作動原理是採用高壓空氣輔

助方式，其控制為利用雙迴路制動門來控制高壓空氣倍力泵，來產生高壓煞車油，再輸送至各輪煞車分泵，進行煞車減速及煞停等功能。…本車於鑑定時進行煞車之高壓空氣壓力測試，採取單一次踩踏煞車踏板觀察氣壓儲存之壓力變化情形，測試中發現單一次作動時，約耗用 $1.5\text{kg}/\text{cm}^2$ 的空氣壓力；一般車輛的標準氣壓值約為 $8\sim 9\text{kg}/\text{cm}^2$ ，因此本車高壓空氣之消耗情形，僅能操作約 $5\sim 6$ 次，但氣壓越低時，煞車效能會越差…本車駕駛者於無引擎煞車之輔助下，連續踩踏煞車後，車速仍無法有效降低時，理應仍會持續試圖進行踩踏，此項行為亦將減低空氣壓縮機，進行壓縮空氣提供煞車使用，而無法將車輛煞停。」（見本院卷(二)第46至48頁）。且證人黃道易於系爭刑案審理中證述：中央傳動軸後端掉落，對於車輛的影響，第一是動力無法傳遞，第二是若在下坡路段，無法進行檔位煞車或引擎煞車，對於液壓煞車系統沒有影響，若行駛的坡度與距離長的時候，連續踩煞車的次數會變多，變多時氣壓缸低於3公斤左右，它的氣壓就無法輔助到液壓煞車。若車子重量比較重時，在斜坡路段踩煞車時，產生的向下衝力會比較大，做減速時，煞車要踩得比較大，頻率要增加，每增加一次頻率，它的氣壓耗用量就會倍增，導致氣壓迅速下降，氣壓低於3公斤以下，踩了也沒效，因為已經用完了。傳動軸後端掉落，手煞車就無法使用，手煞車主要用來做駐車的防護，讓車子可以固定在停車的位置，一般車輛在下坡行進中，非停車時，通常會用到腳煞車、檔位煞車，正常行進時不會用到手煞車等語（見一審卷(四)第337、343、357至359、361至362頁）；於本院言詞辯論時證述：A車引擎後面有變速箱，變速箱後面是中央傳動軸，手煞車位置在於中央傳動軸之外圍相對位置上，中央傳動軸接至差速器，其接合點為減速齒輪，鎖合方式為減速齒輪固定螺帽進行固定，差速器連接兩個車軸，差速器會藉由車軸將動力傳遞出去至輪胎，車輛即可行駛。A車之煞車系統分為手煞車及腳煞車，腳煞車是藉由駕駛腳踏踏板時，將煞車作

動之命令傳送至液壓煞車總泵（油壺），再藉由高壓空氣之輔助推力將煞車力傳送至各輪之煞車來令片，使其作動產生摩擦力，形成停車之需求，依我簡圖所繪製綠色路徑，就是鑑定報告所載高壓空氣輔助液壓煞車系統之迴路。手煞車之位置為中央傳動軸外圍之機械式控制，經由駕駛室之手煞車拉柄拉動時，藉由拉索連動將其手煞車之來令片拉緊後，將中央傳動軸鎖緊產生之動力，即可將後輪之輪胎同步鎖緊，不至產生動力使車輛行駛（或滑動）。手煞車之使用大都用於停車時駐車之主要功能，除於煞車失靈之狀態可作為緊急減速之輔助使用，其可將車輛於較高速行駛之狀態將其速度降低，但無法將其達到停車之目的，另腳煞車可產生較大之煞車力，可將車輛於動態行駛時之低速、中速、高速所產生之衝力藉由來令片產生之摩擦力，將車輪停止下來，由於其煞車力較大，故可將車輛由高速降為低速再將其煞停。鑑定報告第3點第3行（即本院卷(二)第48頁）中所提及引擎煞車，是用於變速箱於下坡時須採用低速檔所產生之引擎煞車，因為A車為手排車，共有1至5檔，因此如於下坡時，為減緩車輛之高速行駛，須將其檔排至低速檔，藉由低速檔所產生之減速比，將車輛之速度降低至較安全之時速。A車尚有設置手煞車，於限總重15公噸，超載至20.16公噸，超過限總重16%，在下坡路段因為車重如果比較重，車輛於下坡路段行駛，其重力加速度會較高，因此所需之煞車力須提高，手煞車力亦相同，手煞車減速功能會降低，煞停要靠腳煞車，腳煞車於超載狀況下也會受影響。於鑑定時A車之減速驅動齒輪固定螺帽已鬆脫並掉落於地面，此時該車應已無引擎煞車之功能，故超載所形成之重力加速度會較原車為大，又該車之腳煞車於作動所需之高壓空氣已較原廠之標準值為大，因此其煞車所能產生制動力之次數亦會較正常時減少，故駕駛於踩踏煞車進行減速時，所能產生之制動力亦會減少，此部分於鑑定報告第15頁第2點第2行有記載。而A車之手煞車設置於中央傳動軸外圍，因A車差速器之減速驅動齒輪固定螺

帽鬆脫，造成中央傳動軸後端與差速器脫離，則於車禍發生時，A車縱使有手煞車亦無法進行減速功能。鑑定報告所載有關A車手煞車系統遭拆除無法有效操作手煞車，使其達到減速作用之前提是以中央傳動軸後端與差速器未脫離之前提，因為如果脫離後就沒有手煞車減速之功能。我在刑案所述主要強調中央傳動軸後端瞬間掉落仍有極微短暫之手煞車減速功能，完全掉落後手煞車就沒有減速功能。鑑定報告係分別就傳動系統、煞車系統為鑑定，分別下結論時做調整，分為主要因素、主要因果關係、次要因素，如果將傳動系統及煞車系統整合鑑定結果就要將手煞車部分移除，本件車禍係因中央傳動軸與差速器連結處之減速驅動齒輪固定螺帽脫落所致等語（見本院卷(二)第417至426頁），並有系爭鑑定報告及黃道易當庭繪製之簡圖在卷可佐（見本院卷(二)第18至54頁、卷(二)第432頁）。再參以證人陳心怡於系爭刑案警詢、偵查中證述：阮英貴坐駕駛座，我坐中間，江金水坐副駕副座，約肇事前1至2分鐘阮英貴發現煞車失靈，滑行了1至2分鐘，至車禍肇事前，阮英貴還是一直踩煞車，還有一直打檔讓車子減速，但都沒有用，速度沒有停下來，江金水直接開車門跳出車外，江金水跳車前，阮英貴就已經喊沒有煞車等語（見相字卷(一)第14至15、191至193頁、士林地檢署106年度他字第3386號卷第17頁），並有江金水跳車位置之路口監視器影像翻拍照片及地圖在卷足憑（見相字卷(一)第203、210頁）。可證本件車禍係因A車差速器之減速驅動齒輪固定螺帽脫落，造成中央傳動軸後端掉落於地面，與差速器分離，A車之傳動系統因此中斷，導致A車於下坡路段，無法正常進行引擎煞車（即檔位煞車），以切換至低檔位達到減速效果，且因嚴重超載，致使A車下坡速度因重力加速度變得更快，阮英貴因此連續踩踏腳煞車試圖減速，此行為減低空氣壓縮機，進行壓縮空氣提供煞車使用，造成腳煞車系統失效，無法將A車煞停所致。

(3) 至於A車之手煞車主要作用為停車駐車時，提供輔助煞車力

01 將A車煞停於停等位置處，而不易被移動，一般在正常行駛
02 中不會使用，縱有使用，其功能亦僅有減速之功能。遑論A
03 車之中央傳動軸後端於距離系爭路口700公尺處即已掉落地
04 面，與差速器分離，縱A車有設置手煞車，於操作時已完全
05 無法經由中央傳動軸傳送至差速器，再傳送至後車軸達到減
06 速之功能，本件車禍仍會因前述零件脫落，無法進行引擎煞
07 車（即檔位煞車），且因超載使下坡速度加快，造成連續踩
08 踏腳煞車失效而發生。反之，倘A車之中央傳動軸後端未因
09 前述原因掉落於地面，且A車亦未有前述超載狀況，則A車之
10 引擎煞車（即檔位煞車）仍可正常運作，於下坡路段採低速
11 檔減速行駛，即無須連續踩踏腳煞車，更無使用手煞車之必
12 要，故縱使A車之手煞車業經拆除，於此正常行駛中，一般
13 情形當不會發生本件車禍。足認本件車禍之發生與A車有無
14 設置手煞車無關，因此，紀君宏前揭違法行為，與本件車禍
15 之發生使原告受有損害間，依前揭判決意旨，並不具有相當
16 因果關係，臺中區監理所以前詞置辯，自屬可採。

17 (4)又原告雖提出系爭刑案判決（見本院卷(四)第15至47頁），主
18 張本件車禍肇事原因包括紀君宏未確實檢驗A車之手煞車業
19 已拆除云云。然按刑事訴訟判決所認定之事實，並非當然有
20 拘束民事訴訟之效力，民事法院審理事實，仍應斟酌全辯論
21 意旨及調查證據之結果，依自由心證為之（最高法院108年
22 度台上字第2321號判決意旨參照）。查紀君宏前揭違法行為
23 與本件車禍之發生不具有相當因果關係乙節，業經本院審認
24 如前，依前揭判決意旨，本院自不受系爭刑案判決之拘束，
25 故原告此部分主張，即非可採。

26 (三)綜上所述，特威力公司之紀君宏於執行臺中區監理所委託定
27 期檢驗A車職務時，雖有前揭未確實檢驗A車手煞車效能是否
28 合於規定，而影響後續是否覆驗或吊扣牌照之違法行為，然
29 本件車禍之發生既與A車有無設置手煞車無關，原告所受損
30 害即與臺中區監理所之公務員前揭違法行為間不具有相當因
31 果關係。則原告依國家賠償法第2條第2項前段規定，請求臺

01 中區監理所應負賠償責任，於法不合，自無理由。

02 三、原告以臺北市警局、士林分局怠於執行系爭處理程序第5點
03 、警察勤務條例第11條第2至4款、系爭勤務實施細則第38條
04 規定，在系爭路段規劃巡邏、設崗、值勤、臨檢、攔停A車
05 之勤務為由，依國家賠償法第2條第2項後段規定，主張其等
06 應負損害賠償責任，為無理由，論述如下：

07 (一)按警察勤務條例第9條規定：「警察分局為勤務規劃監督及
08 重點性勤務執行機構，負責規劃、指揮、管制、督導及考核
09 轄區各勤務執行機構之勤務實施，並執行重點性勤務。」第
10 10條規定：「警察局為勤務規劃監督機構，負責轄區警察勤
11 務之規劃、指揮、管制、督導及考核，並對重點性勤務，得
12 逕為執行。」參以臺北市政府警察局組織規程第3條第1項第
13 1款規定：「本局設下列各科、室、中心，分別掌理各有關
14 事項：一、行政科：勤務規劃…等事項。」（見本院卷(四)第
15 77頁）。臺北市政府警察局各分局組織規程第3條第1項第1
16 、6款規定：「分局設下列各組、室、隊、中心，分別掌理
17 各有關事項：一、行政組：勤務規劃督考…等事項。…六、
18 交通組：交通管理規劃與交通秩序整理之督導執行、交通執
19 法查察取締…其他交通業務等事項。」（見本院卷(一)第274
20 頁）。是由上開規定，可知臺北市警局、士林分局均負有勤
21 務規劃之責，且臺北市警局並負有監督責任，而士林分局負
22 有執行責任，其中交通勤務規劃及執行，則由士林分局交通
23 組負責。因此，原告以臺北市警局未盡勤務規劃之責提起本
24 訴，即屬合法，至於有無符合國家賠償法第2條第2項後段所
25 定要件，則屬訴有無理由之問題，臺北市警局仍抗辯其非賠
26 償義務機關，原告起訴不合法云云，自非可採。

27 (二)次按法律規定之內容非僅屬授予國家機關推行公共事務之權
28 限，而其目的係為保護人民生命、身體及財產等法益，且法
29 律對主管機關應執行職務行使公權力之事項規定明確，該管
30 機關公務員依此規定對可得特定之人所負作為義務已無不作
31 為之裁量餘地，猶因故意或過失怠於執行職務，致特定人之

自由或權利遭受損害，被害人得依國家賠償法第2條第2項後段，向國家請求損害賠償（釋字第469號解釋文意旨參照）。其解釋理由書載明：「法律之種類繁多，其規範之目的亦各有不同，有僅屬賦予主管機關推行公共事務之權限者，亦有賦予主管機關作為或不作為之裁量權限者，對於上述各類法律之規定，該管機關之公務員縱有怠於執行職務之行為，或尚難認為人民之權利因而遭受直接之損害，或性質上仍屬適當與否之行政裁量問題，既未達違法之程度，亦無在個別事件中因各種情況之考量，例如：斟酌人民權益所受侵害之危險迫切程度、公務員對於損害之發生是否可得預見、侵害之防止是否須仰賴公權力之行使始可達成目的而非個人之努力可能避免等因素，已致無可裁量之情事者，自無成立國家賠償之餘地。倘法律規範之目的係為保障人民生命、身體及財產等法益，且對主管機關應執行職務行使公權力之事項規定明確，該管機關公務員依此規定對可得特定之人負有作為義務已無不作為之裁量空間，猶因故意或過失怠於執行職務或拒不為職務上應為之行為，致特定人之自由或權利遭受損害，被害人自得向國家請求損害賠償。至前開法律規範保障目的之探求，應就具體個案而定，如法律明確規定特定人得享有權利，或對符合法定條件而可得特定之人，授予向行政主體或國家機關為一定作為之請求權者，其規範目的在於保障個人權益，固無疑義；如法律雖係為公共利益或一般國民福祉而設之規定，但就法律之整體結構、適用對象、所欲產生之規範效果及社會發展因素等綜合判斷，可得知亦有保障特定人之意旨時，則個人主張其權益因公務員怠於執行職務而受損害者，即應許其依法請求救濟。」是依上開解釋文及理由書意旨，有關公務員怠於執行職務國家賠償責任之構成要件，依序包括：1.行政機關依法令負有應執行職務之義務，且該法令目的具有保障可得特定人之生命、身體及財產等法益。2.行政機關未執行該職務義務，包括延遲執行、不足的作為、無效執行等。3.行政機關之行止已逾越行政裁量權

合理行使之範圍：倘規範各該職務義務之法令為羈束規定，行政機關即無裁量權；若相關法令為裁量授權條款，則須審究在個別事件中因各種情況之考量，包括：「危險發生的迫切性」、「受侵害（威脅）法益之重要性」、「損害發生的預見可能性」、「損害結果之迴避可能性」、「職務義務規範之明確性」、「人民自行排除危險的可能性」等因素，致裁量收縮至零，已無可裁量之情事。4.有故意或過失。5.人民之自由或權利受損害。6.怠於執行職務與損害發生間有相當因果關係。經查：

1.有關原告主張臺北市警局、士林分局怠於執行系爭處理程序第5點規定部分：

(1)系爭處理程序為臺北市政府103年10月16日府交治字第00000000000號公告內容之一部分，綜觀該公告係為避免大型車輛頻繁進出臺北市市區道路○○○路安全，規範臺北市北起民權東（西）路、南沿和平東（西）路、東起光復南（北）路、松仁路、西迄環河南（北）路等範圍為管制區域，區分車種（大貨車、聯結車）、時段（上、下午尖峰、每日7至22時及全日），限制總重量逾6.5噸車輛須向臺北市警局交通警察大隊申請通行證後，始得於○○區○○○段行駛，且期間駕駛人須按照指定路線及時間進入管制區域，臺北市政府並發布系爭處理程序，作為臺北市警局及所屬分局執行之準則，惟系爭路段不在上開公告管制區域，此有臺北市警局109年3月17日北市警法字第1093057778號函暨所附上開公告、臺北市大貨車（總重量逾6.5噸）及聯結車禁行通行範圍路線及路線圖、系爭處理程序在卷可稽（見本院卷(二)第76至77、80至83頁、卷(四)第49至53頁）。而系爭處理程序係針對上開公告管制區域及時間所為規定，系爭路段既不在上開公告管制範圍，即無系爭處理程序之適用。

(2)因此，原告援引系爭處理程序第5點規定，主張臺北市警局、士林分局，怠於在系爭路段設置崗位、巡邏、取締、攔停A車云云，自非有據。

2. 有關原告主張臺北市警局、士林分局怠於執行警察勤務條例第11條第2至4款、系爭勤務實施細則第38條規定部分：

(1) 按系爭勤務實施細則第38條規定：「勤務規劃應切實掌握左列時、空重點，有效使用實有警力。勤務輪流方式必須週而復始，循環銜接，不得留有空隙。並依其主（客）觀情況變化，適時檢討與修正：一、治安尖峰時間與地段。二、交通尖峰時間與地段。三、地區特性、狀況時間與地段。勤務規劃，在分局以上單位，應指定專人辦理，派出所應由主管為之。」警察勤務條例第11條第2至4款規定：「警察勤務方式如下：…二、巡邏：劃分巡邏區（線），由服勤人員循指定區（線）巡視，以查察奸宄，防止危害為主；並執行檢查、取締、盤詰及其他一般警察勤務。三、臨檢：於公共場所或指定處所、路段，由服勤人員擔任臨場檢查或路檢，執行取締、盤查及有關法令賦予之勤務。四、守望：於衝要地點或事故特多地區，設置崗位或劃定區域，由服勤人員在一定位置瞭望，擔任警戒、警衛、管制；並受理報告、解釋疑難、整理交通秩序及執行一般警察勤務。」上開條文雖係為維護社會治安及交通秩序而定，然於○○區○○○○路段執行勤務，仍具有保障可得特定人之目的，又臺北市警局、士林分局所屬公務員雖應依規定在轄區內規劃勤務，然有關執行勤務確切之地點、時間與方式，並未於上開條文中列舉特定，依前揭大法官會議解釋意旨及說明，其等對此自具有裁量之餘地，即可依上開勤務規劃基準，指定巡邏、臨檢、守望勤務之地點、時間及方式，以有效實用警力，維護社會治安及交通秩序。

(2) 原告雖以前詞主張臺北市警局、士林分局怠於執行攔停A車職務云云，並提出臺北市政府交通管制工程處網頁公告、新聞報導資料、臺北市100年至106年7月仰德大道交通事故件數統計表、交通工程授課講義、彰化縣警察局易肇事路段統計表為證。然查：

① 臺北市政府交通管制工程處網頁於本件車禍發生前雖公告6.

5噸以上大貨車於每日6至9、16至19時、例假日15至19時禁
行系爭路段（見本院卷（一）第56頁）。惟臺北市○○○○○○
路000號前設置上開禁制標誌，駕駛人本應遵守，且綜觀上
開網頁公告禁行大貨車、聯結車路段及區域多達上百餘處（
見本院卷（一）第56至59頁），並非有上開禁行公告，臺北市警
局、士林分局即應於系爭路段禁行時間規劃巡邏、臨檢、守
望勤務，仍須視系爭路段禁行時間之交通流量、駕駛人違規
狀況、違規肇事比例、肇事原因，及轄區各項勤務分配比例
等進行綜合評估，始能將有限警力為最有效之運用。

②依原告提出之新聞報導資料，雖記載臺北市○○○道路段曾
於72、76、83、93、96、105年發生公車或遊覽車、機車因
司機病發、車輛失控、煞車失靈、天雨路滑、車速過快或不
明原因，掉落山谷或撞上山壁、撞上燈桿、撞上對向車輛，
造成嚴重死傷等情（見本院卷（一）第306至307頁、卷（二）第170
頁）。然上開肇事車種為大客車、機車，肇事原因包括駕駛
人個人因素、車輛零件故障、天候因素等，均核與上開禁行
6.5噸以上大貨車規定無涉。且本件車禍係因A車中央傳動軸
後端掉落地面及嚴重超載所致，須由車主自主維修及管理始
能防止危險發生，顯非臺北市警局、士林分局所屬勤務規劃
公務員所能預見，而事先予以排除。故原告以前揭新聞報導
主張上開公務員於本件車禍事故發生時，就系爭路段勤務規
劃之裁量權已收縮至零，而應規劃巡邏、臨檢、守望勤務云
云，自非可採。

③至於臺北市政府交通局於本件車禍發生後，雖於106年7月21
日召開「研商106年7月19○○○區○○○道○段與新安路口
A1類交通事故改善」現場會勘，並與列席之蘇裕展、蔡正廉
、陳文清、劉玉龍等人，研議交通事故防制作為，包括由士
林分局於格致路與菁山路口，管制時段增設攔檢點，加強取
締違規進入系爭路段之6.5噸以上大貨車等（見本院卷（二）第6
4至67、77至80頁）。然此係為避免類似交通事故發生，尚
難據此回溯推論臺北市警局、士林分局所屬勤務規劃公務員

於本件車禍發生時，就系爭路段勤務規劃之裁量權已收縮至零，而應規劃巡邏、臨檢、守望勤務，故原告據此主張上開公務員怠於執行攔停A車之職務云云，亦非可採。

④再者，依臺北市政府警察局交通警察大隊109年8月3日北市警交大事字第1093008327號函附臺北市100年至106年7月仰德大道交通事故件數統計表，固顯示臺北市○○○道未區分車輛行車方向為上、下山，於上開期間發生A1、A2、A3類交通事故，分別為17、632、1,536件（見本院卷(三)第50至52頁）。然按道路交通事故處理規範第1點第7款規定：「交通事故分類如下：1.A1類：造成人員當場或24小時內死亡之交通事故。2.A2類：造成人員受傷或超過24小時死亡之交通事故。3.A3類：僅有財物損失之交通事故。」單純由上開統計表無從得知系爭路段發生交通事故之確切件數，亦無從得知其中若干係因6.5噸以上大貨車於禁行時間違規行駛而肇事，且交通事故發生原因諸多，或因駕駛人個人因素、或因車輛零件故障、或因天候不佳、或因路況不佳等，尚非均可經由規劃巡邏、臨檢、守望勤務予以防免。故原告據此主張臺北市警局、士林分局所屬勤務規劃公務員於本件車禍發生時，就系爭路段勤務規劃之裁量權已收縮至零，而應規劃巡邏、臨檢、守望勤務云云，即非可採。

⑤又臺北市警局於104年7月6日北市警交字第10431249300號亦曾函所屬各分局及交通警察大隊，就轄區內發生A1類交通事故，應於7日內陳報檢討報告，並於報告內具體提列針對該肇事原因事故周圍加強相關執法作為，以防止同一地點再發生類似交通事故（見本院卷(二)第68至69頁），足見臺北市警局就A1類交通事故業以上開方式督導轄區分局及交通警察大隊進行檢討報告，加強相關執法作為，惟其方式諸多，包括設置警告及禁制標誌、標線、號誌，或設置雷達照相，或路況改善，或增派崗哨、巡邏、取締等，惟仍須針對路況、肇事原因等詳加分析後決定，始能有效防免交通事故，並有效運用警力，非一旦發生A1類交通事故，即應在事故路段規劃

巡邏、臨檢、守望勤務。因此，原告以100年至106年7月仰德大道曾發生A1類交通事故17件為由，主張臺北市警局、士林分局所屬勤務規劃公務員未於本件車禍發生時，在系爭路段規劃巡邏、臨檢、守望勤務，顯然怠於執行職務云云，尚非可採。

⑥另原告提出之交通工程授課講義，其內容所載易肇事地點判定、研判方法、改善策略等（見本院卷(三)第118至122頁），僅係用於授課之用，對外不生任何效力，自難依該講義內容判定系爭路段即屬易肇事路段。又綜觀我國法規並未對「易肇事路段」進行明文定義，各縣市警察機關對此即有自行裁量判斷之餘地，故原告援引彰化縣警察局易肇事路段（路口）統計表（見本院卷(三)第124頁），對比前揭仰德大道交通事故件數統計表，主張系爭路段為易肇事路段，實非可採。再綜觀我國法規提及「易肇事」路段，其中道路交通標誌標線號誌設置規則第41條、第134條第1項、第159條第1項、第187條第1項、第229條第4款第1目規定，均無警察機關應在易肇事路段規劃巡邏、臨檢、守望勤務之規定（見本院卷(四)第85至86頁）。故原告以系爭路段為易肇事路段為由，主張臺北市警局、士林分局所屬勤務規劃公務員，於本件車禍發生時，對系爭路段勤務規劃之裁量權已收縮至零，應規劃巡邏、臨檢、守望勤務云云，自非可採。

(三)綜上所述，系爭路段並無系爭處理程序第5點規定之適用，而依警察勤務條例第11條第2至4款、系爭勤務實施細則第38條規定，臺北市警局、士林分局所屬規劃勤務之公務員，於本件車禍發生時，對於系爭路段禁行6.5噸以上大貨車，是否規劃派員執行巡邏、臨檢、守望勤務，具有裁量餘地，依前揭大法官會議解釋意旨及說明，其等於本件車禍發生時，未派員在系爭路段執行上開勤務攔停A車，難認有何怠於執行職務之行為。則原告依國家賠償法第2條第2項後段規定，主張臺北市警局、士林分局應負賠償責任，於法不合，為無理由。

01 四、原告依國家賠償法第2條第2項規定主張被告應負損害賠償責
02 任，既無理由，則其等依國家賠償法第5條、國家賠償法施
03 行細則第18條第1項、民法第185條第1項、第192至195條規
04 定，請求被告連帶賠償前述損害，即無理由，應予駁回。又
05 原告之請求已無理由，則有關士林分局所為時效抗辯有無理
06 由，即無論述之必要，附此敘明。

07 伍、從而，原告依國家賠償法第2條第2項、第5條、國家賠償法
08 施行細則第18條第1項、民法第185條第1項、第192至195條
09 規定，請求被告應連帶給付原告柯真女579萬元、原告何董
10 素梅4,824,380元、原告何語峻400萬元、原告何語婕4,056,
11 952元，及均自108年7月3日起至清償日止，按週年利率5%計
12 算之利息，為無理由，應予駁回。而原告之訴既經駁回，其
13 假執行之聲請即失所依附，應併予駁回。

14 陸、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及證據，經
15 本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，自無一一詳
16 予論駁之必要，併此敘明。

17 柒、本件訴訟費用依民事訴訟法第78條、第85條第1項前段，由
18 敗訴之原告平均負擔。至於參加訴訟費用，依同法第86條第
19 1項前段規定，由參加人負擔。

20 捌、據上論結，本件原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條、
21 第85條第1項前段、第86條第1項前段，判決如主文。

22 中 華 民 國 110 年 7 月 30 日
23 民事第二庭 法官 蘇錦秀

24 以上正本係照原本作成。

25 如對本判決上訴須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。如委
26 任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

27 中 華 民 國 110 年 7 月 30 日
28 書記官 詹欣樺