臺灣桃園地方法院民事判決

108年度國字第12號

原　　告　臺塑汽車貨運股份有限公司
法定代理人　陳勝光
訴訟代理人　黃聖展律師
被　　告　桃園市政府交通局
法定代理人　劉慶豐
訴訟代理人　許富雄律師

上列當事人間請求國家損害賠償事件，於民國109 年12月7 日言詞辯論終結，本院判決如下：

主　　文

一、原告之訴及假執行之聲請均駁回。

二、訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序事項：

一、依本法請求損害賠償時，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 項前段分別定有明文。本件原告起訴前曾於民國108 年3 月間以書面向賠償義務機關即被告請求損害賠償，為被告所拒，有被告108 年5 月3 日桃交秘字第1080019340號函覆拒絕賠償理由書（本院卷第13至25頁），是原告起訴前已踐行法定之書面先行協議程序，合先敘明。

二、訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但擴張或減縮應受判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255 條第1 項但書第3 款分別定有明文。原告原起訴聲明：被告應給付原告新台幣參佰零參萬柒仟捌佰伍拾壹元，及自本起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年利率百分之五計算之利息。聲明迭經變更，嗣原告於109 年9 月4 日具狀追加聲明為：被告應給付原告新台幣3,856,987 元，及其中3,037,851 元自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止、其中53,580元自

108 年11月1 日起至清償日止，其餘765,556 元自本書狀繕本送達翌日起，均按年息百分之五計算之利息。核屬擴張應受判決事項之聲明，揆諸前開法條意旨，自無不法，均應予准許。

貳、實體事項：

一、原告主張：

㈠原告所有車號000-00營業曳引車聯結車號00-00 營業半拖車（下稱系爭車輛），載運CMAZ000000000號出口貨櫃，於106 年10月16日上午6 時40分許，由駕駛莊君泰駕駛前開車輛，欲往汐止台陽櫃場交櫃，行經桃園市○○區○○○路○○號前方時（往林口交流道方向），撞擊道路上之限高架（下稱系爭限高架）。然系爭限高架已啟用超過5 年，原限高架實際淨高為4.5 公尺，其限高高度與機場捷運A8站南北兩側文化一路上方混凝土帽樑限高高度一致，均為4.5 公尺，且較機場捷運A8站站體最低點淨高4.77公尺尚有20餘公分之寬裕，足以保護捷運站體。原告所有之車輛車頂高度均低於捷運A8站站體最低處，又桃園市○○區○○○路為往林口交流道之重要道路，鄰近工業區之貨櫃曳引車欲上高速公路即須行駛該條道路，為原告所有車輛必經之路段，自該限高架設置以來，原告所有車輛行駛經過該處從未發生撞擊限高架之事故。原告因系爭事故之發生，始知悉該限高架於106 年10月14日進行調降作業，將原本淨高4.5 公尺調降為4 公尺。被告於施工前未曾於事故現場公告限高架調降之訊息，亦未依道路交通標誌標線號誌設置規則第57條第1 項第5 款及同法第83條規定，禁制標誌應設於距禁制事項起點至100 公尺間「適當之地點」，且限高標誌亦需考量超限車輛能在該處繞道行駛或迴車等規定，迨系爭事故發生後之翌日，被告始於事故現場前方路段裝設螢光黃色限高提示牌，況該路段為高度低於4.6 公尺之路段，依市區道路立體交叉結構設計標準第14條第2 款之規定，須限制車種通行並設置警告設施，惟事故現場並未見到任何限制通行車種之標示，也未於相關

網站上公布或通知鄰近工業區，被告遲至系爭事故發生後，始於106 年10月23日亡羊補牢，發函通知該限高架調降訊息，綜上所述，可認被告就該限高架之設置、管理上顯有欠缺。為此，爰依國家賠償法第3 條第1 項之規定提起本件訴訟等語。

㈡被告就系爭限高架設置管理有欠缺，造成原告受有損失，茲就原告請求之項目與金額臚列如下：

1.車號000-00營業曳引車修理費：

因系爭事故造成原告所有之車號000-00營業曳引車嚴重毀損，經台灣區汽車修理工業同業公會分別以109 年4 月30日台區汽工（宗）字第109114號函及109 年6 月29日台區汽工（宗）字第109177號函函覆鈞院，表示拆解前所需修繕費用新臺幣（下同）1,445,266 元，拆解後發現增加之修繕項目所需修繕費用為684,237 元，故就修理費部分共計為2,129,503元 （計算式：1,445,266+684,237=2,129,503元）。

2.CMAZ000000000號貨櫃修理費：

因系爭事故造成CMAZ000000000號貨櫃受損，原告為此支付修理費用37,186元。

3.車輛拖吊費用：

原告因系爭事故支出拖吊費24,000元。

4.貨櫃封條及使用費：

因系爭事故發生，造成系爭貨櫃原已使用之封條需拆除，而受有封條費用之損失250 元，與因需開櫃檢驗貨物，導致遲延返還貨櫃而衍生之貨櫃使用費5,880 元，合計6,437 元。

5.貨櫃吊櫃費及檢查費：

因系爭事故發生，造成系爭貨櫃未能出口而需另行吊起並檢查，原告為此另支出吊櫃費與檢查費共計1,571元。

6.貨品損壞賠償南亞公司之費用：

該貨櫃所裝載之貨物為訴外人南亞塑膠工業股份有限公司（下稱南亞塑膠公司）所有之BOPP膠膜，因系爭事故造成貨品毀損而無法交貨，南亞塑膠公司受有貨品毀損之損失共1,51

8,089 元，南亞塑膠公司為此對原告提出賠償之請求，原告受有負擔損害賠償債務之損失共計1,518,089 元。

7.無法營運期間之損失：

原告所有系爭車號000-00號營業曳引車，原本每日均有排班出勤，然因系爭事故受損而停駛，修繕期間共計157 日。再者，以合併前塑化汽車貨運股份有限公司（下稱塑化汽車貨運公司）106 年度經會計師查核之損益表所載營業收入扣減直接營運成本所得之營業毛利淨額，及合併前塑化汽車貨運公司共計擁有368 輛曳引車作為計算之基礎，106 年度塑化汽車貨運公司每日、每輛曳引車可獲取的利益為893 元（計算式：119,949,010 元÷ 365 ÷ 368 =893元），故系爭曳引車合理修繕而停止營運期間157 日所受營業損失為140,201 元（計算式：893*153=140,201 ）。

㈢綜上所述，並聲明：被告應給付原告3,856,987 元，及其中3,037,851 元自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止、其中53,580元自108 年11月1 日起至清償日止，其餘765,556 元自109 年10月27日起，均按年息百分之5 計算之利息。原告願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告抗辯：

㈠被告就限高架之設置管理並無缺失：

1.道路道路交通標誌標線號誌設置規則第2 條規定，交通標誌、標線、號誌有無設置之必要、如何設置等，為主管機關考量交通順暢及維護安全之公益等因素所為之裁量。考量桃園機場捷運線長庚醫院站（A8）站體位於文化一路，因屢遭超高車輛撞擊，以致影響捷運營運安全，故將前述站體周邊部分路段進行限高由4.2 公尺調整為4 公尺，以確保行車及捷運體安全。又依臺灣高雄高等行政法院107 年度訴字106 號判決之意旨，主管機關設置禁制標線之設置行為當屬一種「公告」措施，故具規制作用之禁制標誌於對外劃設完成時，即發生效力。職是，依上開判決及行政程序法第92條第2 項、第100 條第2 項、第110 條第2 項之規定，具有規制作用

之禁制標誌於對外劃設完成時，即發生效力，故原告稱系爭限高架調降高度，事先未曾公告或宣導云云，恐係誤解行政處分之生效時點。

2.本件之限高門架係為保護桃園機場捷運線長庚醫院站（A8）站體，考量該限高門架與該站體之距離超過100 公尺，其設置當已符合設置規則第57條第5 款「禁制標誌設於距禁制事項之起點至100 公尺間適當之地點。」之規定；且本件周邊並無適當之聯外道路，無法提供超限車輛繞道行駛或迴車，桃園機場捷運線長庚醫院站（A8）站體前又有設置限高之必要，故被告設置該限高門架已考量超限車輛繞道行駛或迴車之責，非被告設置有所欠缺。至於被告設置螢光黃色限高提示牌，僅係出於加強提醒用路人而設置，並非該限高門架設置有何缺失。此外，限高門架是限制高度而非限制車種，當無須設置限制車種通行之標誌，是被告對限高架之設置無任何管理缺失，原告之請求應屬無理由。

3.退步言之，縱認該限高門架存有設置、管理疏失之情，惟該疏失與原告所受損害間，亦欠缺因果關係，蓋駕駛者於目視禁制標誌及應適時繞車或迴車，非以衝撞門架方式強行通過，且事發時天候佳、路面狀況乾燥、路面無缺陷、無障礙物、視距良好、號誌動作正常，可知駕駛人並無任何無法注意限高標誌之情事存在。是以，系爭事故之發生，乃肇因於原告之員工未遵守系爭「限高4 公尺」禁制性告示牌之禁止，核其行為顯未依公有公共設施之一定使用目的及使用方法，則其因駕駛營業曳引車違規強行駛入系爭限高路段時，撞擊系爭限高門架，自非公共設施之設置或管理有何缺失，且兩者無相當因果關係，應無國家賠償法第3 條第1 項之適用。

㈡退萬步言，縱認本件存有賠償義務機關應負賠償責任，惟本件原告存有與有過失之情，自應適用民法第217 條規定減輕賠償義務機關之賠償責任：

道路交通安全管理條例第79條第4 項規定，裝載貨物高度自地面算起，大型車不得超過4 公尺。即便依同法第80條第1

項規定，高度在超過4 公尺之情況，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，換言之，沒有臨時通行證，不可上路。而原告自承系爭曳引車漏未申請臨時通行證，本即不應上路，更何況限高門架上有懸掛限高標誌，本起事故之發生，應係原告員工疏未注意，而與被告無關。縱鈞院認為本件限高架之設置有缺失，惟原告公司之駕駛員未注意道路交通標誌且未換發臨時通行證，就系爭事故之發生應負與有過失之責。

㈢就金額部分之抗辯：

1.車號000-00營業曳引車修理費：

依照中華民國鑑價協會前揭函文可知，892-KN修護無實益。雖然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。惟民法第215 條所稱「金錢賠償其損害」，所指應係價值賠償，是以，892-KN所受車損在扣除報廢價格17萬元之後，至多僅有53萬元。況該部事故車車齡已達9 年以上，惟原告未將耗材折舊部分列入，實有失公允，且原告所提出之證物僅為報價單，並不代表其實際支出。

2.其餘費用部分：

被告爭執費用支出之必要性，及原告支出上開費用與被告設置限高架之間之因果關係。

㈣並聲明：原告之訴及假執行之聲請均駁回。如受不利判決，願供擔保免為假執行宣告。

三、原告主張所有車號000-00營業曳引車聯結車號00-00 營業半拖車，載運CMAZ000000000號出口貨櫃，於106 年10月16日上午6 時40分許撞擊系爭限高架發生系爭事故等情，為被告所不爭執，堪信為真實，本件之爭點為：被告就系爭限高架之設置、管理是否有欠缺？如設置或管理有欠缺，與系爭事故間是否具有相當因果關係？若有因果關係，損害賠償範圍為何？茲論述如下：

四、得心證之理由：

㈠按公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任，固為國家賠償法第3條第1項所明定。但此項國家賠償責任之發生，必須在客觀上以有公共設施之設置或管理有欠缺為前提，倘國家對於公有設施之設置或管理並無欠缺，縱人民受有損害，國家亦不負賠償責任。所謂公共設施之設置有欠缺，係指公共設施建造之初，即存有瑕疵而言；管理有欠缺者，係指公共設施建造後未妥善保管，怠為修護致該物發生瑕疵而言。又得依國家賠償法第3條第1項規定請求賠償者，係以被害人之生命、身體或財產所受損害，與公有公共設施在設置上或管理上之欠缺，有相當因果關係者為限。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。公共設施依其物之性質，原有一定之使用目的及使用方法，如行為人違反上開使用目的與方法，縱受有損害，亦非公共設施之設置或管理有何缺失，應無國家賠償法第3條第1項之適用。

㈡按道路交通標誌標線號誌設置規則第2條規定：「標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全。」、第83條規定：「車輛高度限制標誌『限3』，用以告示車輛駕駛人通過前方道路結構物之高度限制，超限之車輛不准通行。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。」、第137條規定：「告示牌，用以現有標誌無法充分說明或指示時，為維護行車安全與暢通之需要，得設置本標誌，其中禁制性質告示牌並應有相關之管制法令方得設置。本標誌為方形，依設置目的之不同，區分如左：一、警告性質告示牌…二、禁制性質告示牌用以告示車輛駕駛人及行人應嚴格遵守道路上遵行、禁止、限制之特殊規定，為紅底白

字白邊。…」。經查，系爭限高架之設置目的即是在該處「限制」超過高度車輛通過，具有保護限高架後方捷運站體之功效，然因為其除發生禁制性質效力標誌外，更因限高架之設置，超過高度之車輛，必將發生碰撞之結果。探究系爭限高架之設置目的，就是要保護後方更重要之建築、站體等不被碰撞，則為了發生此保護效果，系爭限高架在超過設置高度車輛經過時，不免發生碰撞之結果，發生碰撞之結果雖非設置限高架之目的，但仍為設置限高架之附隨效果，故限高架被超過限制高度之車輛碰撞，並不是設置上的欠缺，且本案中，系爭限高架之標示為4 公尺等情，並無爭執，但並無證據證明限高架之「實際」高度不到4 公尺，就此部分，尚難謂設置上有欠缺。

㈢按禁制標誌設於距禁制事項之起點至100 公尺間適當之地點，為道路交通標誌標線號誌設置規則第57條第1 項第5 款明定。而系爭限高架作為一種限制通行車輛高度之設置，除有禁制標誌作用外，更因超過限制高度會發生碰撞結果，系爭限高架本身就是一種禁制事項（即禁止超過限制高度車輛通行之效力），而觀諸行車紀錄器截圖（本院卷一第39頁）、桃園市政府106 年10月23日府交工字第1060254269號函（本院卷一第35頁），被告在系爭事故發生前，的確未能在系爭限高架前方設置其他警告、提醒限高架高度之標語、並事先公告系爭限高架高度調降等情，應堪認定。然查，裝載貨物高度自地面算起，大型車不得超過4 公尺，且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。有道路交通安全規則第79條第1 項第5 款、第80條第1 項所明定。則原告之駕駛在裝載貨物時，其高度自地面算起本就不得超過4 公尺，若超過4 公尺，需申請核發臨時通行證，憑證行駛，此本來就是原告自行需注意之道路使用義務，系爭限高架設定之限制高度既未低於4 公尺，發生系爭

事故，本就應歸責於原告未能遵守相關規則，而與系爭限高架前未能設置警告標語、未事先公告調降系爭限高架高度無因果關係可言。原告雖提出其他車輛之臨時通行證，然並非系爭車輛通行之臨時通行證（本院卷一第175 頁），且該臨時通行證僅為「超重」臨時通行證（本院卷一第176 頁），並非「超高」臨時通行證，該通行證所許可之汽車亦非系爭車輛，足證系爭車輛並無取得臨時通行證，原告主張實不可採。

㈣原告雖另主張依道路交通標誌標線號誌設置規則第83條第1項係規定車輛高度限制標誌，並須考慮超限車輛能在該處繞道行駛或迴車。查，系爭限高架前，使用人於該處確無法繞道行使或迴車等情，為兩造所不爭執。然查，系爭事故之發生，係因為系爭車輛之超過限高架高度，而非因駕駛欲在限高設施前繞道行駛或迴車而發生事故，是該部分縱有欠缺，亦與系爭事故之發生無相當因果關係，該部分原告所陳，並無足採。

㈤按市區道路立體交叉結構設計規定如下：立體交叉處道路淨高不得小於4.6 公尺；限制車種通行者，淨高不得小於最大可通行車輛高度加0.5 公尺，並應設置限高架或警告設施。為市區道路及附屬工程設計標準第14條規定，然查，該規定之規範對象是「道路結構」，並非「限高架」，且是在有限制車種通行情形下，要設置限高架或警告設施，也並非要求「一定」要設置限高架，原告以此規定認為被告設置限高架有缺失，顯然誤解該法規命令之規範，亦不可採。

㈥原告另主張被告調降限高架高度前，未經公告或宣導，管理有欠缺云云，然系爭事故發生實為原告之系爭車輛裝載高度超過法規規範之4 公尺才會發生，已如前述，則限高架降低到4 公尺，仍符合一般道路使用者所能使用之最高高度，超過4 公尺車輛本不應行駛上路，故系爭事故發生亦與被告降低系爭限高架高度無因果關係。

㈦準此，系爭限高架及相關標誌之設置、保管並無缺失，且系

爭事故之發生亦與系爭限高架及標誌之設置、保管無關。故原告仍執上詞，請求被告負國家賠償之責任，即屬無理由。

五、從而，原告依據國家賠償法第3條第1項之法律關係，請求被告負損害賠償責任，為無理由，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請亦失所附麗，併予駁回。

六、本件判決事證已明，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，核與判決結果無影響，爰不另一一論述。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　12　　月　　25　　日

民事第五庭　　法　官　黃致毅

以上正本係照原本作成。

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。

如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　12　　月　　25　　日

書記官　謝宛橙