

臺灣彰化地方法院民事判決

109年度訴字第434號

原告 曹家榮

訴訟代理人 賴錦源律師

被告 詠翔拖吊有限公司

法定代理人 張同榮

被告 薛慶龍

共同

訴訟代理人 楊振芳律師

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國111年3月10日言詞
辯論終結，判決如下：

主 文

被告應連帶給付原告新臺幣壹佰零柒萬肆仟元，及被告詠翔拖吊
有限公司自民國一〇九年四月二十八日起；被告薛慶龍自民國一
〇九年四月二十五日起，均至清償日止，按週年利率百分之五計
算之利息。

原告其餘之訴駁回。

訴訟費用由被告負擔二十分之十一，餘由原告負擔。

原告以新臺幣參拾伍萬捌仟元供擔保後，得為假執行；被告如以
新臺幣壹佰零柒萬肆仟元，為原告供擔保後，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事 實 及 理 由

壹、程序事項

訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但減縮應受
判決事項之聲明者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第
3款定有明文。查本件原告以被告受其委託拖運車輛時，未
解除煞車系統，致其所有車輛及其上載運之訴外人所有物品
均燒毀，依侵權行為之規定，請求被告連帶賠償車輛及所載
運物品毀損所受損害共計新臺幣（下同）371萬2,776元。嗣
於本院審理時，原告撤回請求被告賠償物品損失金額183萬

2,776元部分，而減縮聲明為被告應連帶給付原告188萬元及其法定遲延利息（見本院卷第389頁），核屬減縮應受判決事項之聲明，應予准許。

貳、實體事項：

一、原告主張：

（一）原告於民國108年11月28日駕駛其所有廠牌中華、型式FM65F P6、排氣量：7545CC、型號「FUSO」、車牌號碼000-00號之營業用大貨車（下稱系爭車輛），行至苗栗縣頭份交流道附近，因引擎溫度表顯示異常，至當地車輛保養場檢查後，委託被告詠翔拖吊有限公司（下稱被告詠翔公司）將系爭車輛拖運至專修大貨車引擎之車輛保養場維修。被告詠翔公司指派其員工即被告薛慶龍駕駛車牌號碼000-00號拖吊車，拖掛並運送系爭車輛。

（二）系爭車輛及被告薛慶龍駕駛之拖吊車，均屬原廠氣壓式剎車系統，外觀上於車輛內側均有明顯之氣壓式鼓煞（俗稱風龜）。被告薛慶龍為專業拖吊車輛業者，應知悉須先將金屬插銷插入系爭車輛之煞車制動器內鎖固制動彈簧，以解除煞車系統後再拖行車輛，然被告薛慶龍疏未解除煞車系統即強行拖運。其於未上高速公路仍行駛平面道路時，即發現拖曳有些吃力，仍強行拖曳，上高速公路後，因拖曳仍吃力而在路肩停車察看，當時系爭車輛已產生濃厚之燒焦味，然被告薛慶龍仍未發現其過失所在，或等待救援，仍強行拖曳硬拉系爭車輛，行至國道一號南下136.9公里處，因被告薛慶龍所駕駛拖吊車硬拉系爭車輛，導致該車右後輪煞車來令片壓迫右後輪鼓，產生磨擦力及熱能，熱能透過鼓盤傳導至輪框等金屬物質，進一步蓄積高溫，致後右側車輪爆胎起火延燒整台車輛，使原告受有系爭車輛價值188萬元（為當時二手市場價格）之損害。被告詠翔公司為被告薛慶龍之僱用人，應就被告薛慶龍於執行職務中所為侵權行為，連帶負損害賠償責任，爰依民法第184條第1項前段、第188條第1項等規定，請求被告連帶負損害賠償責任等語，並聲明：①被告應

連帶給付原告188萬元及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。②願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：

(一)拖吊車輛時需解除煞車系統，僅是為了預防受拖吊車輛之煞車貯氣箱空氣壓力不足之情形。若受拖吊車輛之煞車貯氣箱之空氣壓力在 $5.5\text{kg}/\text{cm}^2$ 以上，縱未解除煞車，亦不會產生煞車之情事，更不會因而產生煞車鎖死，導致煞車元件過熱而火燒車。系爭車輛之貯氣箱空氣壓力最高為 $8.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，而 $5.5\text{kg}/\text{cm}^2$ 以下為氣壓不足之紅色區域。該車貯氣箱空氣壓力從0上升到 $7\text{kg}/\text{cm}^2$ ，於怠速時所需時間為6分鐘以內，亦即每分鐘可打 $1.6\text{kg}/\text{cm}^2$ 之空氣壓力。系爭車輛停駛2小時時，貯氣箱之空氣壓力降至每平方公分 $5.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，即每40分鐘空氣壓力漏失1公斤。系爭車輛於被告薛慶龍進行拖運前，係停放在汽車電修廠內，原告將系爭車輛自電修廠倒車駛出再開至路旁，所耗費移車時間至少3至5分鐘，該車之貯氣箱空氣壓力已由 $5.5\text{kg}/\text{cm}^2$ 上升至 $8.5\text{kg}/\text{cm}^2$ 之最高點，此時空氣壓力充足，不會產生煞車作用。被告薛慶龍拖吊系爭車輛至起火燃燒時間為40分鐘，扣除拖吊時減少之空氣壓力，系爭車輛起火時之煞車貯氣箱之空氣壓力應為 $7.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，仍超過 $5.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，空氣壓力充足，手煞車已完全釋放，不會產生煞車作用。縱使被告薛慶龍沒有以插銷鎖固煞車系統，也不會在拖車行進中產生煞車作用，進而使煞車元件過熱引發燃燒，故系爭車輛起火燃與被告薛慶龍煞未解除煞車系統完全無關。

(二)系爭車輛之兩側後輪是同步煞車，左右兩側車輪煞車之作用力應均屬相同，否則行駛中車輛將因煞車而發生翻車之結果。若系爭車輛係因煞車制動器氣筒之壓力不足，加以被告薛慶龍進行拖吊時未解除煞車系統而引發火災，則左後輪應與右後輪一致同時爆胎起火，然系爭車輛僅右後輪爆胎起火，而非左右兩側後輪同時起火。且系爭車輛於火燒後於10

9年1月14日、109年4月28日所拍攝照片，顯示右後輪軸承呈紅色，而左後輪之軸承則呈原來軸承之顏色，是系爭車輛起火原因，應是系爭車輛右後輪之軸承等部位之零組件，因長期承載重物而發生損壞，造成軸承中心偏移，進而造成右後輪之煞車來令片與煞車鼓接觸摩擦，導致煞車鼓過熱，因高溫而起火燃燒，故系爭車輛起火係因自身機械故障所致，與被告薛慶龍進行拖吊時未解除煞車系統之行為無涉，被告自不負損害賠償責任。

(三)退步言，原告委託被告拖吊時，並未告知被告薛慶龍系爭車輛之氣動式煞車內部氣筒會有洩漏的情形，且告知系爭車輛為傳統式煞車，使被告薛慶龍於拖運時未將金屬插銷插入系爭車輛之煞車制動器，以解除煞車系統。原告就系爭車輛起火燒毀所致損害之發生或擴大，亦與有過失。系爭車輛為101年10月出廠，至108年11月28日發生火災事故時，已使用7年，超過行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率規定（運輸業用客車、貨車）之耐用年數4年，扣除零件折舊後之修護費用估定為24萬元，原告請求被告賠償系爭車輛188萬元損害，實屬過高等語置辯，並聲明：①原告之訴及假執行之聲請均駁回。②如受不利之判決，願供擔保，請准免為假執行。

三、兩造不爭執事項：

(一)原告於103年6月初，以2,438,626元（含車款2,350,000元、牌照稅1,034元、夏季燃料稅1,042元、資售稅額86,550元）購入系爭車輛。

(二)系爭車輛屬原廠氣壓式剎車系統，一般進行拖吊車輛作業時，為預防氣壓式煞車系統漏氣造成煞車作動，進行拖吊時會將金屬插銷插入煞車制動器內鎖固制動彈簧，以解除煞車系統。

(三)原告於108年11月28日駕駛系爭車輛時，因引擎溫度表顯示異常，故委託被告詠翔公司將系爭車輛拖運至專修大貨車引擎之車輛保養場維修，被告詠翔公司即指派其員工即被告薛

01 慶龍駕駛車牌號碼000-00號拖吊車，至苗栗縣頭份交流道附
02 近拖運系爭車輛。

03 (四)原告告知被告薛慶龍，系爭車輛的煞車系統是傳統式，且未
04 告知系爭車輛之氣動式煞車內部氣筒會有氣體洩漏的情形。

05 (五)被告薛慶龍僅要求原告放掉手煞車，並未將系爭車輛之煞車
06 制動器內部彈簧鎖固，以解除煞車系統，即於該日晚間8點2
07 8分許駛運，行經國道一號時，因發現拖運過程中有硬拖情
08 事，乃下車察看，然未處理煞車氣閥之問題，仍繼續上路行
09 駛，於同日晚間9點8分許駛至國道一號南下136.9公里處
10 時，系爭車輛右後車輪附近起火，因而延燒毀損車輛。

11 (六)經苗栗縣政府消防局調查鑑定結果，研判可能因系爭車輛氣
12 壓不足造成煞車動作，且拖吊業者未將煞車制動器內部彈簧
13 鎖固以解除煞車系統，致來令片壓迫右後輪鼓盤產生摩擦力
14 及熱能，熱能透過鼓盤傳導至輪框等金屬物質，進一步蓄積
15 高溫終致車輛起火燃燒。

16 四、兩造爭執事項：

17 (一)系爭車輛起火燃燒，與被告薛慶龍未將系爭車輛之煞車制動
18 器之內部彈簧鎖固，以解除煞車系統之行為間，有無因果關
19 係？

20 (二)若肯認，原告得請求損害賠償金額為何？亦即系爭車輛毀損
21 時價值為何？

22 (三)原告就本件事故是否應負與有過失責任？

23 五、得心證之理由：

24 (一)因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；
25 受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人與行
26 為人連帶負損害賠償責任。但選任受僱人及監督其職務之執
27 行，已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生損害
28 者，僱用人不負賠償責任，民法第184條第1項前段、第188
29 條第1項分別定有明文。

30 1.查被告薛慶龍未將系爭車輛之煞車制動器之內部彈簧鎖固，
31 以解除煞車系統，即於108年11月28日20時28分許拖運系爭

車輛，約於同日晚間9點8分駛至國道一號南下136.9公里處時，系爭車輛右後車輪附近起火，並延燒毀損系爭車輛等事實，為兩造所不爭執。經苗栗縣政府消防局人員勘察結果，系爭車輛起火處係在右後輪附近，而延燒整部車輛，起火處附近機械構造僅有剎車系統，起火車輛煞車為氣壓式鼓煞，其作動原理係藉壓縮空氣流入煞車制動器推動內部制動彈簧，利用制動彈簧施壓予煞車分泵，進而推動來令片壓迫鼓煞產生摩擦力，以達到煞車效果。當車輛氣壓減少或不足時，煞車制動器內部壓力不足將導致來令片壓迫鼓盤產生摩擦力制動車輛。依原告談話筆錄，系爭車輛之氣壓系統於長期熄火狀態時存在洩漏問題，故原告於苗栗縣頭份市將車輛熄火檢修，並等待被告進行拖吊時，系爭車輛之氣壓洩漏量是否已致煞車產生做動，已無從查證。一般拖吊車輛時，為預防車輛氣壓式煞車系統漏氣造成煞車作動，進行拖吊時會將金屬插銷插入煞車制動器內鎖固制動彈簧。然經勘查起火處附近煞車制動器金屬插銷，並無鎖固制動彈簧情形，研判可能因起火車輛氣壓不足造成煞車動作，且拖吊業者未將煞車制動器內部彈簧鎖固以解除煞車系統，致來令片壓迫右後輪鼓盤產生摩擦力及熱能，熱能透過鼓盤傳導至輪框等金屬物質，進一步蓄積高溫終致車輛起火燃燒，故本案因車輛機械因素引燃之可能性最大等語，有苗栗縣政府消防局火災原因調查鑑定書在卷可憑（見本院卷第79至81頁）。且經本院依被告聲請函詢裕益汽車股份有限公司（下稱裕益公司），該公司亦函覆稱：車輛被拖吊時，需解除手煞車。系爭車輛之煞車系統氣壓壓力不足時，手煞車可能無法釋放，若行駛中手煞車未完全釋放，將會造成煞車元件過熱，甚至引發火災等語（見本院卷第291頁），堪認系爭車輛起火原因為拖運過程中，因氣壓不足造成煞車動作，且被告薛慶龍未將煞車制動器內部彈簧鎖固，以解除煞車系統，致來令片壓迫右後輪鼓盤產生摩擦力及熱能，熱能透過鼓盤傳導至輪框等金屬物質，進一步蓄積高溫導致車輛起火燃燒。

- 01 2.被告雖抗辯薛慶龍拖吊系爭車輛至起火燃燒時間為40分鐘，
02 扣除拖吊時減少之空氣壓力，系爭車輛起火時之煞車貯氣箱
03 之空氣壓力應為 $7.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，仍超過 $5.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，不會產生煞
04 車作用。縱使薛慶龍未以插銷鎖固煞車系統，亦不會在拖車
05 行進中產生煞車作用，進而使煞車元件過熱引發燃燒云云。
06 然依原告於消防局調查中陳稱：系爭車輛長期熄火時氣動式
07 煞車內部氣筒會有洩漏情形，洩漏後將車輛發動大約3至5分
08 鐘氣壓表就會回復到低壓表的一半，刻度約為6左右。系爭
09 車輛停在苗栗頭份時，因停放大約2小時，所以氣壓表刻度
10 大約停在5.5，後來被告薛慶龍要拖車前，因為我先開車倒
11 車，所以氣壓表有上升，多少刻度不確定，應該6左右等語
12 （見本院卷第111頁），可知系爭車輛因氣動式煞車內部氣
13 筒有洩漏情形，氣壓上升速度較慢，發動後3至5分鐘約可上
14 升至 $6\text{kg}/\text{cm}^2$ 。被告抗辯系爭車輛於發動後3至5分鐘，其貯
15 氣箱空氣壓力即可上升至最高 $8.5\text{kg}/\text{cm}^2$ 云云，尚有所誤。
- 16 3.依被告薛慶龍於消防局調查中陳稱：我在平面道路拖曳系爭
17 車輛時，發現有些微吃力，待車輛拖上高速公路後，還是覺
18 得拖吊有點吃力，就將車輛停靠路邊，再次確認系爭車輛之
19 手煞車把手是放掉狀態後，就繼續駕車等語（見本院卷第95
20 頁），足見被告薛慶龍於拖運系爭車輛時，即因煞車內部氣
21 壓不足造成煞車作用，而有拖運不順之情況產生。是被告辯
22 稱系爭車輛起火時之煞車貯氣箱空氣壓力充足，縱使被告薛
23 慶龍未解除煞車系統，亦不會在拖車行進過程中產生煞車作
24 用，進而使煞車元件過熱引發燃燒，系爭車輛起火燃燒與被
25 告薛慶龍未解除煞車系統之行為無涉云云，係不足採。
- 26 4.查車輛被拖吊時，需解除裝在左右兩後輪上之手煞車，此有
27 裕益公司函附之車主使用手冊可參（見本院卷第301至303
28 頁）。又被告薛慶龍於消防局調查中自陳：在進行拖吊作業
29 前，將車輛手煞車放掉或拉起時，就會感覺到傳統式或煞車
30 制動器式（氣壓制動）的手感差異。一般為了預防車輛氣壓
31 式煞車有漏氣情形造成煞車咬住，會將煞車制動器解除。我

在進行系爭車輛拖吊作業前，有上該車將手煞車放掉，在平面道路拖曳時發現有些微吃力，經詢問原告並受告知為傳統式煞車後，便未再進行確認動作，亦未注意系爭車輛之氣壓指針狀態等語（見本院卷第99、115、17頁）；於本院審理中陳稱：除拉動手煞車之手感差異外，可由車輛底盤外觀判斷為傳統式或氣壓式煞車系統等語（見本院卷第204頁）。而被告薛慶龍為拖運業者，於進行拖運車輛工作前，本應確認受拖運車輛之煞車系統，並解除受拖運車輛之煞車作用，以避免於拖運過程中造成車輛損害，且其並無不能注意之情事，然被告薛慶龍疏未確認系爭車輛之煞車系統為何，亦未注意系爭車輛之空氣氣壓表指針狀態，並將煞車制動器內部彈簧鎖固以解除煞車系統，即逕行拖運車輛，致系爭車輛來令片壓迫右後輪鼓盤，產生摩擦力及熱能，進一步蓄積高溫導致系爭車輛起火燃燒，從而，原告依侵權行為之法律關係，請求被告薛慶龍賠償系爭車輛因起火毀損之損害，即屬有據。

5. 被告固辯稱若系爭車輛係因進行拖吊時未解除煞車系統而引發火災，則左後輪與右後輪應同時起火。然系爭車輛僅右後輪爆胎起火，故系爭車輛起火原因，應係系爭車輛右後輪之軸承等部位之零組件發生損壞，造成軸承中心偏移，進而導致煞車鼓過熱現象而起火燃燒云云。然系爭車輛於遭拖運過程中，因其上兩側載重不均、路面傾斜不平或熱能經由物理傳導速度差異等因素，系爭車輛因煞車作用導致來令片壓迫兩側後輪鼓盤所產生之熱能速度，非必然完全一致。又原告於本件事故發生前之108年2月28日、5月29日、7月20日、6月11日、8月23日、9月27日均有進行系爭車輛之保養維護，有其提出之富安汽車修配場收據6紙可參（見本卷第123至127頁）。而被告並未提出任何證據系爭車輛右後輪之軸承等部位之零組件有損壞狀況，且觀之上開火災原因調查鑑定書所附照片所示，系爭車輛之右後輪輪軸並無因受燒而彎曲變形或顏色燒白之狀況，是被告僅以系爭車輛非同步煞車

01 的左右兩側後輪同時起火，空言謂系爭車輛起火原因，係右
02 後輪之軸承等部位之零組件發生損壞造成云云，即不足
03 採。

04 6.查系爭車輛係因被告薛慶龍疏未確認系爭車輛之煞車系統屬
05 氣壓式，亦未注意空氣氣壓表指針狀態，並將煞車制動器內
06 部彈簧鎖固以解除煞車系統，即逕行拖運車輛，而致起火燃
07 燒，已如前述。又被告薛慶龍係受僱於被告詠翔公司，為兩
08 造所不爭執，被告詠翔公司復未說明並舉證證明其選任受僱
09 人及監督其職務之執行，已盡相當之注意或縱加以相當之注
10 意而仍不免發生損害，故原告依民法第188條第1項前段規
11 定，請求被告詠翔公司與被告薛慶龍負連帶賠償責任，亦屬
12 有據。

13 (二)原告得請求之賠償金額為何？

14 1.不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所減少
15 之價額；負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂
16 定外，應回復他方損害發生前之原狀；不能回復原狀或回復
17 顯有重大困難者，應以金錢賠償其損害，民法第196條、第2
18 13條第1項、第215條分別定有明文。

19 2.查系爭車輛於發生火燒事故後，於中古車市場已無價值，只
20 能報廢處理，有臺灣區汽車修理工業同業公會函文可稽（見
21 本院卷第365頁），可見系爭車輛已因本件事務燒毀而無從
22 修復，堪認系爭貨車不能回復原狀或回復顯有重大困難，是
23 原告依上開規定，請求被告以金錢賠償系爭貨車毀損時之價
24 額，堪認有據。又原告主張系爭車輛於本件事務發生時，價
25 值約188萬元一情，業據其提出估價單1紙為證（見本院卷第
26 37頁）。且經本院函請臺灣區汽車修理工業同業公會鑑定之
27 結果，系爭車輛於108年11月本件事務發生時，於正常車況
28 下價值約180萬元至190萬元（不含車身打造），有上開公會
29 函文在卷可稽（見本院卷第365頁），是認系爭車輛於事故
30 發生時之價格應以180萬元為當。被告雖辯稱原告請求金
31 額，應扣除系爭車輛引擎故障之維修費用30萬元云云。然依

原告於消防局談話紀錄之記載，系爭車輛於本件事故發生前，車頭某條冷卻水管因鏽蝕破洞，而有漏水現象，經加水後，排氣管有水漏出來，建華汽車電機廠技師表示可能有傷到引擎，建議原告拖吊到其他地方維修等語（見本院卷第111頁）。然上開汽車電機場既非專修大貨車之維修廠，且未經其技師進行檢修，以確認引擎是否具有損傷狀況，故難逕行認定系爭車輛之引擎具有全部更換維修之必要。而系爭車輛業已燒毀報廢，經本院函詢上開公會之結果，因未能提供該車引擎內部相關零配件維修過程之施工照片及維修估價單，故無法就維修價格進行鑑定等語（見本院卷第365頁），被告復未提供任何資料供本院參酌，是其主張應扣除引擎維修費用30萬元云云，尚難採認。參酌原告於事故發生前1年內，將系爭車輛進行保養維修所花費費用為1,400元至8,800元不等，有富安汽車修配場之收據6紙可參（見本院卷第123至127頁），是原告主張系爭車輛因更換冷卻水管，僅需扣除1萬元之保養維修費用等語，係屬可採。依此計算，系爭車輛於本件火災事故發生時，扣除維修費用後之合理價格為179萬元（計算式：180萬元－1萬元＝179萬元）。

3.至被告抗辯系爭車輛至發生本件事故時，已出廠使用7年，超過行政院所頒固定資產耐用年數表及固定資產折舊率規定之耐用年數4年，原告僅得請求折舊後修護費用約24萬元云云。然系爭車輛於發生火燒事故後，於中古車市場已無價值，只能報廢處理，業如前述，可見系爭車輛已因本件事故燒毀而無從修復，是被告辯稱原告僅得請求修復費用24萬元云云，係無足採。

（三）與有過失部分：

1.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。所謂損害之發生或擴大，被害人與有過失云者，係指被害人苟能盡善良管理人之注意，即得避免其損害之發生或擴大，乃竟不注意，致有損害發生或擴大之情形而言，且被害人行為須予損害之

發生或擴大以助力，而與損害之發生與擴大有相當因果關係者，始有過失相抵之適用（最高法院70年度台上字第375號、71年度台上字第419號民事裁判要旨參照）。

2. 查查車輛被拖吊時，需解除裝在左右兩後輪上之手煞車，此有車主使用手冊可參（見本院卷第301至303頁），原告為系爭車輛之車主，於委託被告進行拖吊作業時，自應注意上開事項。又系爭車輛為氣壓式煞車系統，然原告於被告薛慶龍拖運車輛過程中，告知系爭車輛為傳統式煞車，且未告知系爭車輛之氣動式煞車內部氣筒具有洩漏氣體之情形等事實，為兩造所不爭執，則原告於被告薛慶龍進行拖運作業時，告知錯誤資訊，且疏未告知系爭車輛有煞車內部氣筒具有洩漏氣體之情形，致被告薛慶龍誤認系爭車輛為傳統式煞車，而未將金屬插銷插入煞車制動器內鎖固彈簧，以解除煞車系統，導致本件火災事故。則原告就系爭車輛起火燒毀所受損害之發生，亦具有過失。爰斟酌兩造過失情節，並衡量被告係基於兩造間有償之運送契約，而拖吊系爭車輛，就其執行業務之行為，應負擔較高之注意義務，故認應減輕被告40%之損害賠償責任，是本件原告得請求被告連帶賠償之金額為107萬4,000元（計算式：179萬元×60%=107萬4,000元），逾此金額之請求，則屬無據，不應准許。

六、綜上所述，被告薛慶龍於拖運系爭車輛前，疏未確認該車之煞車系統，而未將金屬插銷插入煞車制動器內鎖固彈簧，以解除煞車系統，進而導致本件火災事故。從而，原告依民法第184條第1項前段、第188條第1項前段等規定，請求被告連帶給付107萬4,000元，及被告詠翔公司自109年4月28日起（見本院卷第65頁之送達證書）；被告薛慶龍自109年4月25日起（見本院卷第67頁之送達證書），均至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許，逾此部分之請求，則屬無據，應予駁回。

七、兩造均分別陳明願供擔保，請准宣告假執行或免為假執行，就原告勝訴部分，經核皆於法並無不合，爰各酌定相當之擔

01 保金額准許之。至原告敗訴部分，其假執行之聲請亦失所附
02 麗，應併予駁回。

03 八、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提證據，經
04 審酌後與本件判決結果不生影響，爰不另一一論述，併予敘
05 明。

06 九、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條。

07 中 華 民 國 111 年 4 月 7 日
08 民事第三庭 法 官 鍾孟容

09 以上正本係照原本作成。

10 如對判決上訴，應於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。如委
11 任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

12 中 華 民 國 111 年 4 月 15 日
13 書記官 張茂盛