臺灣基隆地方法院民事判決

115年度簡上字第21號

上　訴　人　王澔翔

被　上訴人　勝泰運輸股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　潘瀧雄

被　上訴人　吳岱偉

上二人共同

訴訟代理人　黃弘杰

複　代理人　魏信昌

　　蘇恩霆

上列當事人間侵權行為損害賠償（交通）事件，上訴人對於民國115年1月28日本院基隆簡易庭115年度基簡字第52號第一審簡易判決提起上訴，本院合議庭於115年9月14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

一、上訴人起訴主張：被上訴人吳岱偉（下稱其名）受僱於被上訴人勝泰運輸股份有限公司（下稱勝泰公司），吳岱偉於民國114年1月21日駕駛車牌號碼000-0000號營業貨櫃曳引車，行經基隆港東岸10號碼頭23號樁前迴轉時，不慎碰撞上訴人於其右側所停等之車牌號碼000-0000號營業貨櫃曳引車（上訴人所有、靠行於尚宥通運股份有限公司，下稱系爭車輛），致系爭車輛受有損害，上訴人因而支出系爭車輛修理費用新臺幣（下同）51萬1,388元，另上訴人因系爭車輛修繕期間（共42日）無法營業，致受有營業損失37萬1,012元，吳岱偉與其雇主勝泰公司自應依民法第184條第1項前段、第188條第1項前段規定，對上訴人連帶負損害賠償責任。爰依侵權行為之法律關係提起本件訴訟，並聲明：㈠吳

岱偉、勝泰公司應連帶給付上訴人88萬2,400元（51萬1,388元＋37萬1,012元），及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；㈡願供擔保，請准宣告假執行。

二、吳岱偉、勝泰公司則以：系爭車輛之登記車主並非上訴人；且上訴人主張之修車費用應折舊、營業損失應扣減成本，況其所稱營收證據與修繕期間均屬可疑，應認系爭車輛之修繕損害、營業損失，各以14萬1,110元、2萬2,147元計算為宜。又上訴人就本件事故亦有3成過失責任，故上訴人至多僅能求償11萬4,280元等語，資為抗辯。

三、原審判決判命吳岱偉、勝泰公司連帶給付上訴人56萬4,266元（修車費用51萬1,388元＋營業損失5萬2,878元），及吳岱偉自114年12月18日起、勝泰公司自114年12月19日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息，並駁回上訴人其餘之訴。上訴人就原審駁回其請求31萬8,134元營業損失部分聲明不服，提起上訴，並聲明：㈠原判決關於駁回上訴人其餘之訴及該部分假執行之聲請，暨命訴訟費用負擔之裁判均廢棄；㈡上開廢棄部分，吳岱偉、勝泰公司應連帶再給付上訴人31萬8,134元，及吳岱偉自114年12月18日起、勝泰公司自114年12月19日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息；㈢第一審廢棄部分及第二審訴訟費用由吳岱偉、勝泰公司連帶負擔。吳岱偉、勝泰公司則答辯聲明：請求駁回上訴，上訴費用由上訴人負擔。

四、本院判斷：

㈠、按判決書內應記載之事實，得引用第一審判決。判決書內應記載之理由，如第二審關於攻擊或防禦方法之意見及法律上之意見與第一審判決相同者，得引用之，民事訴訟法第436條之1第3項準用第454條第1項、第2項定有明文。而查，有關原審認定吳岱偉、勝泰公司應就系爭車輛因本件事故所受損害，連帶對上訴人負侵權行為賠償責任等情，均為兩造所不爭執，原審此部分所認定之事實及理由，核無違誤（原判

決認定上訴人得請求修車費用51萬1,388元部分，非上訴範圍），爰依上開規定引用原判決此部分記載之事實及理由，不另贅述。

㈡、茲就上訴人得請求之不能營業之損失，析述如下：

1.按損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限；依通常情形，或依已定之計劃、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益；當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額，民法第216條、民事訴訟法第222條第2項分別定有明文。又關於上訴人於維修期間無法使用系爭車輛所失之營業利益數額，本應以營業所得扣除營業費用及相關銷管費用後之淨利加以計算；惟考量上訴人係突遇本件事故而無法使用系爭車輛，衡情客觀上存在蒐證及估算相關成本之困難性，本院自得參酌民事訴訟法第222條第2項之規範意旨，適度減輕上訴人就營業損失之舉證責任，而採財政部公布之同業利潤標準之營業淨利率，作為計算本件上訴人不能營業損害之基準。

2.經查，上訴人因本件事故送修系爭車輛而無法營業42日，且系爭車輛每月營業收入為47萬2,242元等情，業據上訴人提出鍵鋅汽車修理廠有限公司估價單、新邦工作簽證單、松進國際股份有限公司司機對帳單、欣泰通運股份有限公司拖運數量表、三合一工作簽證單、王安工作簽證單等件為證（原審卷第47-49、51-84頁），復為兩造所不爭執，此情先堪認定。佐以上訴人係以駕駛系爭車輛運送貨櫃為業，依113年度、114年度財政部稅務行業標準分類暨同業利潤標準，行業標準代號「4940--11」汽車貨櫃貨運業之淨利率均為8%，足認系爭車輛每日營業淨收入經推估為1,259元（計算式：47萬2,242元×8%÷30日＝1,259元，元以下四捨五入，下同），則上開42日之營業損失應為5萬2,878元（計算式：1,259元×42日＝5萬2,878元），故上訴人請求因本件事故不能營業損失5萬2,878元，於法有據，應予准許，逾此範圍即

無可採。

3.上訴人雖執前詞，主張其每月總花費為1萬6,627元（計算式：保險費5,451元＋燃料使用費3,000元＋牌照稅1,755元＋靠行月費3,000元＋平均保養費3,421元＝1萬6,627元），故系爭車輛每日營業成本僅為（計算式：1萬6,627元÷30日＝554元），其於修繕期間（42日）之營業成本僅為2萬3,268元（計算式：554元x42日＝2萬3,268元），以同業利潤標準計算營業淨利顯屬過低等語；然上訴人所自行列舉之前述保險費、燃料使用費、牌照稅、靠行月費、平均保養費等開支，僅屬部分成本項目，尚難認已涵蓋經營貨櫃運輸業務所需之全部營業成本。蓋實際運送貨櫃之營業過程中，除前開費用外，通常尚包括輪胎、機油及各項耗材之耗損及更換費用、里程折舊、停車場地費用、通行費、驗車費、營業稅捐、通訊及管理費用等變動成本及具體營業支出，是上訴人既未能完整舉出其營業之全部成本；自難單以其所列費用正確計算本件不能營業損害，揆諸前開規定及說明，應認採財政部依歷年稅務資料統計所建立之同業利潤標準，作為估算營業淨利之計算基準，較為客觀公允，方與民事訴訟法第222條第2項之規範意旨相符，故上訴人此部分主張自難採認。

五、綜上所述，上訴人請求吳岱偉、勝泰公司連帶給付56萬4,266元（修車費用51萬1,388元＋營業損失5萬2,878元），及吳岱偉自114年12月18日起、勝泰公司自114年12月19日起，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，逾此範圍之主張，則屬無據，原審就上開部分為上訴人敗訴之判決，核無違誤，上訴意旨指摘原判決不當，求予廢棄，為無理由，應予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法或所用證據暨調查證據之聲請，經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。

七、據上論結，本件上訴為無理由，依民事訴訟法第436條之1第3項、第449條第1項、第454條、第463條、第78條，判決如

主文。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　10　　月　　29　　日

民事第二庭　審判長法　官　曹庭毓

法　官　石蕙慈

法　官　姜晴文

以上正本係照原本作成。

本件判決不得上訴。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　10　　月　　29　　日

書記官　洪承豐

附件：

臺灣基隆地方法院基隆簡易庭民事判決

115年度基簡字第52號

原　　告　王澔翔

000000000000000000

被　　告　吳岱偉

000000000000000000

勝泰運輸股份有限公司

000000000000000000

上　一　人

法定代理人　潘瀧雄

共　　同

訴訟代理人　邱議

上列當事人間侵權行為損害賠償（交通）事件，本院於民國115年1月28日辯論終結，判決如下：

主　　文

被告應連帶給付原告新臺幣伍拾陸萬肆仟貳佰陸拾陸元，及被告吳岱偉自民國一百一十四年十二月十八日起、被告勝泰運輸股份有限公司自民國一百一十四年十二月十九日起，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。

訴訟費用由被告連帶負擔百分之六十四，餘由原告負擔。

本判決第一項得假執行。但被告如以新臺幣伍拾陸萬肆仟貳佰陸拾陸元為原告預供擔保，得免為假執行。

原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

一、本件原告經合法通知，未於言詞辯論期日到場，核無民事訴訟法第386條所列各款情形，爰依同法第436條第2項、第385條第1項前段規定，准被告之聲請，由其一造辯論而為判決。

二、原告主張：

KNC-0737號營業貨櫃曳引車（下稱A車）乃原告所有，靠行於尚宥通運股份有限公司（下稱尚宥公司）領用車牌。民國114年1月21日，被告吳岱偉受僱於被告勝泰運輸股份有限公司（下稱勝泰公司）駕駛KNA-2312號營業貨櫃曳引車（下稱B車），行經基隆港東岸10號碼頭23號樁前，迴轉撞及原告駕駛並於其右側停等之A車，導致A車受損而須修繕，故依民法第184條第1項前段、第188條第1項前段規定，請求侵權行為人即被告吳岱偉與其雇主即被告勝泰公司，連帶賠償繕貲費新臺幣（下同）511,388元，以及原告於A車修繕期間之營業損失371,012元。基上，爰聲明：被告應連帶給付原告882,400元（511,388元＋371,012元），及自起訴狀繕本送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息；願供擔保，請准宣告假執行。

三、被告答辯：

公路法第34、35條及汽車運輸業管理規則第5條規定，汽車運輸業之經營，應以公司或行號為限，故A車登記車主應係「法人」，原告並非本件適法之請求權人；其次，A車修繕貲費理應適度扣減折舊，營業損失亦應適度扣減成本，況原告所稱營收證據與修繕期間均屬可疑，故被告認為A車修繕損害、營業損失，各應以141,110元、22,147元計算為宜，

再加上原告就系爭事故亦有3成過失責任，故原告至多祇能向被告求償114,280元。基上，爰聲明：原告之訴及其假執行之聲請均駁回；如受不利之判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

四、本院判斷：

㈠查被告吳岱偉乃職業駕駛人，知悉聯結車之車身過長、迴轉半徑極大、折疊角度存在大範圍之視線死角，復明知道路交通安全規則第106條第6款明訂「聯結車不得迴轉」，猶於114年1月21日下午1時40分左右，駕駛被告勝泰公司所有之B車，拖掛「HBA-1365號拖車板架」所組成之「半聯結車」，在基隆港東岸10號碼頭23號樁前，違反「絕對禁止迴轉」之規定貿然迴轉，以致HBA-1365號拖車板架（上載貨櫃）因迴轉產生巨大「外甩效應」，掃擊刻於右側停等中之A車「右側車頭與車身」（A、B兩車係呈對向）；而A車乃原告所有，靠行於尚宥公司領用牌照，事發時係原告駕駛，並因系爭事故受有車體損害等前提事實，業據原告提出A車行車執照、汽車貨運業接受自備車輛靠行服務契約書等件為證（本院卷第139至142頁、第149至152頁），並經本院職權向內政部警政署基隆港務警察總隊函調事故資料確認屬實，有內政部警政署基隆港務警察總隊114年12月10日基港警行字第1140014495號函暨道路交通事故現場圖、A3類道路交通事故調查紀錄表、員警蒐證照片（含港區監視錄影畫面之翻拍照片）在卷足考（本院卷第103至132頁）。至被告雖稱「A車『任意停放』導致B車迴轉之閃避空間受限」云云，然事發當時不僅光線充足（下午1時40分），A車車體亦極明顯（A車車體龐大），尤以肇事地點並「無」禁止停車之標示（或標線），A車亦已儘量靠邊且「未」停放在其視線死角（B車係自「A車對向」駛來），是倘非被告吳岱偉違反「絕對禁止迴轉」之規定，A、B兩車豈有碰撞之客觀可能？遑論被告自承「B車閃避空間受限」云云，顯見被告吳岱偉已然預見其「難以安全迴轉」，是身為職業駕駛人之被

告吳岱偉，明知「法規絕對禁止」且其「迴轉空間不足」，猶執意駕駛Ｂ車拖掛板架「強行迴轉」，無疑乃本件交通事故唯一之肇事原因；從而，被告攀扯「Ａ車『任意停放』」，藉以指責原告與有過失云云，俱係諉卸而非可採。

㈡按「本規則用詞，定義如下：……八、曳引車：指專供牽引其他車輛之汽車。…十六、半拖車：指具有後輪，其前端附掛於曳引車第五輪之拖車。…十七、聯結車：指汽車與重型拖車所組成之車輛。但不包括小型車附掛總重逾七百五十公斤至三千公斤以下拖車。十八、全聯結車：指一輛曳引車或一輛汽車與一輛或一輛以上重型全拖車所組成之車輛。十九、半聯結車：指一輛曳引車與一輛重型半拖車所組成之車輛。」「汽車迴車時，應依下列規定：六、聯結車不得迴轉。」道路交通安全規則第2條第1項第8、11、13、14、15款、第106條第6款訂有明文；且上開規定旨在保障公眾行車之安全，核屬保護他人之法律，倘有違反，即應推定為有過失（民法第184條第2項規定參照）。查被告吳岱偉乃通過考驗並合法持有「聯結車駕駛執照」之職業駕駛人，對於聯結車車身過長、迴轉半徑極大、且於轉彎時會產生大幅度內輪差與視線死角等特性，以及「聯結車絕對禁止迴轉」之交通法規，理應知之甚詳；故被告吳岱偉駕駛Ｂ車拖掛「HBA-1365號拖車板架」所組成之「半聯結車」，於肇事地點強行迴轉，自係明確違反道路交通安全規則而有過失；且被告吳岱偉於旨揭時、地，違反交通法規以致拖車板架（上載貨櫃）「外甩」掃擊停等中之Ａ車，導致Ａ車受有車體損害，則被告吳岱偉之過失行為與Ａ車受損之結果，亦有相當因果關係存在。第按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任；汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害，民法第184條第1項前段、第2項前段、第191條之2前段規定甚明；本件被告吳岱偉既有過失，其過失行為與Ａ車受損復有相當因果關係，則被告吳

岱偉自應依法對原告即A車之所有人負損害賠償之責。至被告雖又援公路法第34、35條及汽車運輸業管理規則第5條規定，抗辯汽車運輸業之經營，應以公司或行號為限，原告並非適法之請求權人云云；然承前㈠所述，A車乃原告所有，靠行於尚宥公司領用牌照，藉以參與經營汽車運輸業，而依原告所締結之靠行契約，尚宥公司固出名辦理A車登記（領用牌照）而向原告收取靠行貲費，惟尚宥公司並未「占有」A車，亦不能「使用」、「收益」、「處分」A車，原告亦不因A車靠行於尚宥公司領用牌照，即喪失其「占有」、「使用」、「收益」、「處分」A車之四項權能，故「車籍登記名義人」尚宥公司自始即未取得A車所有權（原告並未因靠行而就尚宥公司讓與A車之所有權）。因民法第67條、第761條第1項規定，汽車為動產，其物權之讓與以交付為生效要件，於監理機關所為之汽（機）車過戶登記，僅屬於行政上之監理事項，不生物權移轉之效力（最高法院71年台上字第3923號判決意旨參照）；且動產物權係以「占有」作為其公示外觀，故汽、機車（下稱車輛）所有權之移轉，祇須「交付」即生效力，至於監理機關就車輛所為之車籍登記，以及公路法第34、35條與汽車運輸業管理規則第5條之規定，僅係為便利管理所設之公法上行政措施，而與車輛所有權之得、喪、變更渺無相關。是被告援公法上之行政措施，指稱原告並無請求權利云云，亦係混淆所有權與公法上之行政措施而無可採。

㈢第按受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人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損害者，僱用人不負賠償責任，民法第188條第1項定有明文；而民法第188條第1項所謂之受僱人，並非僅限於僱傭契約所稱之受僱人，凡客觀上被他人使用為之服勞務而受其監督者，均係本條所稱之受僱人（最高法院57年台上字第1663號判例意旨、73年度台上字第2691號判決意旨參照）。簡言

之，民法第188條之所由設，係為保障無辜之被害人，是本條之受僱人，只須該人之行為，與執行職務有同一外形，而在客觀事實上，係受僱用人之選任、監督並為其服勞務，即為已足；且本條僱用人之選任監督，亦僅須由其外觀獨立決定，不須為明示，即令默示，仍無解其僱用人之連帶賠償責任。至其僱傭契約是否訂立、勞務種類如何、勞務期間長短，乃至有無報酬等等，均非本條適用之所問。查B車乃被告勝泰公司所有，被告吳岱偉駕駛B車拖掛「HBA-1365號拖車板架」載運貨櫃，「客觀上」具備「為被告勝泰公司服勞務並應受被告勝泰公司監督」之外觀，是被告勝泰公司顯為「民法第188條」所稱之「僱用人」無疑。今被告吳岱偉既違反上揭注意義務以致原告受有損害，被告勝泰公司復未能舉證證明其已盡相當之注意或縱加以相當之注意而仍不免發生本件損害，則依民法第188條第1項規定，被告勝泰公司就被告吳岱偉之過失侵權行為，自應負連帶賠償責任。從而，原告主張被告勝泰公司就本件損害應同負賠償之責，亦屬有理。

㈣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。因回復原狀而應給付金錢者，自損害發生時起，加給利息。第一項情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀。民法第213條定有明文；且損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益為限，此觀民法第216條第1項規定自明。而稱「所受損害」者，即現存財產因損害事實之發生而被減少，屬於積極的損害；至稱「所失利益」者，即新財產之取得，因損害事實之發生而受妨害，屬於消極的損害（最高法院48年台上字第1934號判例意旨參照）。經查：

1.A車修繕貲費511,388元：

查A車送交鍵鋅汽車修理廠有限公司估修，回復原狀貲費合計655,120元（含零件材料費507,320元、鈑金/拆裝工資95,

000元、塗裝/校正輔助工資52,800元）乙情，業據原告提出鍵鋅汽車修理廠有限公司估價單（本院卷第47至49頁；下稱系爭估價單）為證；而本院比對系爭估價單所載之「修繕內容（前保桿斷裂、左右大燈破損、右側車門嚴重變形、右前【A柱】結構受損及右側腳踏梯座毀壞等）」，除明確可見其修繕部位尚與「B車迴轉產生外甩效應，以致其拖掛板架向右掃擊A車右側車頭與車身」之事故經過互核相符；尤明確可察A車受撞擊部位集中在其右前車頭，受損路徑從前保險桿、右大燈、右角板一路延伸到右車門及右側登車踏板，並已產生結構性之損傷（系爭估價單記載「前柱校正」工資45,000元【25,000元＋20,000元】，顯示車頭結構【A柱】應已變形，需上校正台進行拉伸修復），故系爭估價單所載之估修範圍，客觀上並未過度。至被告雖抗辯修繕貲費應扣減折舊云云，然按修理材料依其性質，有獨立與附屬之別，若修理材料對於物之本體，具備獨立之存在價值，則更換新品之結果，勢將提昇「物於修繕後之使用效能或其交換價值」，是若侵權行為被害人逕以新品價額請求賠償，相較於原先之舊品而言，必生額外之利益，而與填補損害之賠償法理有悖，故此一情形即有扣減折舊之必要，此即最高法院77年度第9次民事庭會議決議㈠有關「新品應予折舊」之根本所在；反之，若修理材料本身不具獨立價值，僅能附屬他物而存在，或須與他物結合，方能形成該物功能之一部，則更換新品之結果，原「無」獲取額外利益之可能，市場上亦無舊品交易市價可供參酌，於此情形之下，侵權行為被害人以新品修繕，就其價額請求賠償，即屬必要並且相當，不生所謂新品應予折舊之問題。承前所述，A車因碰撞事故而需修繕，此一修繕縱使難免「零件更新（更換新品）」，其目的亦在回復「A車之整體效用」，而非在圖提高A車修繕後之市場價值，且A車之市場行情，原即不因本件修繕而有提昇，是自客觀以言，原告當然不因「修繕更新」而受利益，本件亦無所謂「更換新品零件而應折舊」之問題，故原告於

655,120元之範圍以內，自行允讓部分折扣（參看本院卷第198頁），請求被告賠償511,388元，自屬合理而應准許。

2.A車修繕期間營業損失371,012元：

A車乃原告所有，靠行於尚宥公司領用牌照，藉以參與經營汽車運輸業；是衡諸一般通常之情形，A車乃原告恃以獲取相當收入之「生財設備」。故原告主張其因A車交修而有營業損失等語，客觀上自有所本。惟原告提出之估算資料尚非完足，考量原告突遇系爭事故，客觀上存在蒐證困難，然其仍已戮力舉證（本院卷第51至85頁），未恝置不顧其訴訟上之舉證責任，故本件自應參酌民事訴訟法第222條第2項之規範意旨，適度減輕原告就營業損失之舉證責任。承此前提，本院乃參酌鍵鋅汽車修理廠有限公司估算A車修繕耗時「30個工作日」（參看系爭估價單，本院卷第47至49頁），考量修車技工「例假日不出勤」，乃政府實施一例一休以降之常態，再以A車修繕所需「工作天」加計「例假日停工之期間（例假日待修期間）」，推估原告無法駕駛A車承運貨櫃之期間，總計應有42日（計算式：30個工作天÷5【即每週工作天數】×7【即每週總天數】＝42日）；又參看原告提出之新邦工作簽證單、松進國際股份有限公司司機對帳單、欣泰通運股份有限公司拖運數量表、三合一工作簽證單、王安工作簽證單（本院卷第51至57頁、第59至68頁、第71至76頁、第79至84頁），A車每月營業收入約為472,242元（計算式：❶141,840元＋562,969元＋896,800元＋14,910元＋62,100元＋180,900元＋29,450元＝1,888,969元；❷1,888,969元÷4個月＝472,242元，元以下四捨五入，以下均同），因財政部公布113年度營利事業各業所得額暨同業利潤標準，關於汽車貨櫃貨運業於113年度同業間之毛利率為53%，費用率為45%，淨利率為8%（參看本院卷第185至187頁），故A車每月營業淨收入應係37,779元（計算式：472,242元×8%＝37,779元）、每日營業淨收入應係1,259元（計算式：37,779元÷30日＝1,259元）。依此基準核算，原告因A車交修42日所

蒙受之營業損失，推估至少52,878元（計算式：1,259元x42日＝52,878元）；故原告於52,878元之範圍以內請求賠償，固有根據而堪採信；惟原告逾此範圍之主張，則乏根據而無可採。

3.綜上，原告因系爭事故所受損害，總計564,266元（計算式：511,388元＋52,878元＝564,266元）。

㈤綜上，原告基於侵權行為之法律關係，請求被告連帶給付564,266元，及被告吳岱偉自114年12月18日起、被告勝泰公司自114年12月19日起，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；至逾此範圍之請求，均無理由，應予駁回。

五、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊、防禦方法及舉證，經本院審酌後，認對於判決結果均無影響，爰不一一論述，併此指明。

六、訴訟費用由兩造按勝敗比例負擔。

七、本判決主文第一項係依民事訴訟法第427條第2項第11款規定，適用簡易訴訟程序所為被告敗訴之判決，是依民事訴訟法第389條第1項第3款規定，應職權宣告假執行，並酌情依同法第392條第2項規定，職權宣告被告得預供擔保而免為假執行。至原告敗訴之部分，其假執行之聲請則失附麗，應予駁回。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　1　　月　　28　　日

基隆簡易庭法　官　王慧惠

以上正本係照原本作成。

對於本件判決如有不服，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，敘述上訴之理由，上訴於本院合議庭，並按他造當事人之人數附具繕本。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　　115　　年　　1　　月　　28　　日

書記官　沈秉勳