

臺灣新竹地方法院民事判決

111年度簡上字第31號

上訴人 隆太國際有限公司

法定代理人 黃冠婷

訴訟代理人 黃信豪律師

鄭植元律師

被上訴人 黃梓銘

訴訟代理人 胡嘉雯律師

上列當事人間請求損害賠償(交通)事件，上訴人對於民國111年1月10日本院109年度訴字第691號第一審判決，提起上訴，本院於民國111年12月28日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

原判決關於駁回上訴人後開第二項之訴部分，及該部分假執行之聲請，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判均廢棄。

上開廢棄部分，被上訴人應再給付上訴人新臺幣玖拾萬伍仟壹佰壹拾壹元，及自民國一〇八年五月二十二日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

其餘上訴駁回。

第一（除確定部分外）、二審訴訟費用，由被上訴人負擔百分之九十七，餘由上訴人負擔。

事實及理由

一、上訴人起訴主張：被上訴人於民國（下同）108年7月17日6時7分許駕駛車牌號碼0000-00號自用小客車，行經國道1號公路北向75.8公里處內側車道時，因未注意車前狀況，不慎自後方撞及停靠在該處之上訴人所有車牌號碼000-000號自用大貨車-特種（下稱系爭貨車），致系爭貨車安裝之TMA緩撞設施（下稱系爭緩撞設施）毀損。上訴人為系爭緩撞設施之臺灣獨家代理商，故由上訴人提供價值新臺幣（下同）1,277,600元材料，委託訴外人崧安股份有限公司（下稱崧安公司）進行維修，並支出工資90,025元，是上訴人共受有1,

367,625元之損害。系爭緩撞設施係於108年7月6日由崧安公司將新品安裝於系爭貨車而交付予上訴人，僅使用10日期間，故不應折舊至僅餘10%價值。又鑑定單位台北市汽車保養商業同業公會並無對緩撞設施之維修經驗，更未受過原廠教育訓練，所鑑定出系爭緩撞設施第二節無修復必要之結論，憑信性有疑；另由上訴人所提原證16照片2幀，可見系爭緩撞設備於本件事故後無法升降，須依靠繩索固定，足以證明該設施第二節亦已無法正常升降運作，而有更新整組緩撞設施之必要。爰依民法第184條第1項前段、第191條之2前段之規定提起本訴，請求被上訴人賠償系爭緩撞設施之損害等語，並於原審聲明：被上訴人應給付上訴人1,367,625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；願供擔保請准宣告假執行。

二、被上訴人則以：系爭緩撞設施之修復，全然未經第三人評估損壞情形與修復之必要性，即由上訴人自行開立檢修單指示崧安公司更換新品，是就系爭緩撞設施第一節有無修復必要，未見上訴人為任何舉證；而據鑑定單位所述，系爭緩撞設施第二節部分應無修復必要，且上訴人公開之型錄中既明載任一零件均可更換，則上訴人請求被上訴人賠償該第二節之修復費用，即乏依據。又上訴人為系爭緩撞設施之國內獨家代理廠，並由其自行提供材料修繕，則其零件費用至少應以實際進口報單價格為準；參諸美國紐約州政府採購處公告之TMA升降式緩撞設施原廠（Traffix Devices Inc.）報價單列表所載，第一節各零件總價為11,480.19美元，以110年11月5日臺灣銀行即期匯率1美元兌27.95元新臺幣計算，其價格僅320,871元，且應予折舊。另上訴人主張之工資90,025元，亦因僅需修復第一節設施而應折半計算，即45,012元。準此，上訴人得向被上訴人請求之賠償金額應為365,883元等語，資為抗辯。

三、原審為上訴人一部勝訴、一部敗訴之判決，即判命被上訴人應給付上訴人423,228元，及自108年5月22日起至清償日

01 止，按年息5%計算之利息，並就上訴人上開勝訴部分依職權
02 為假執行之宣告，另駁回上訴人其餘之訴及其餘假執行之聲
03 請。上訴人對原審判決其敗訴部分提起上訴，於本院上訴聲
04 明：(一)原判決關於駁回上訴人後開第2項請求部分廢棄。(二)
05 上廢棄部分，被上訴人應再給付上訴人944,397元，及自起
06 訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利
07 息。被上訴人於本院答辯聲明：上訴駁回。

08 四、上訴人於本院補陳：由證人乙○○證述，足以證明系爭緩撞
09 設備前段的對角線差超過原廠技術規範的容許範圍，無維修
10 可能而必須全部更換；另依證人丙○○所述，亦可證其有親
11 自見聞檢視系爭緩撞設備，鋁桿對角線差超過一英吋，而有
12 更換之必要；再據證人甲○○所述，則可認上訴人主張系爭
13 緩撞設備價格屬實，而非被上訴人所辯之低價。是系爭緩撞
14 設備確實因被上訴人之過失導致全部損毀無法維修。原審雖
15 有送請鑑定，然該鑑定人從未實際勘查測量系爭緩撞設備，
16 其鑑定結論難免屬於臆測，不足採為本案判決基礎等語。被
17 上訴人則補充答辯略以：依上訴人出具之報價單日期所示，
18 系爭車禍發生隔日，上訴人旋即就更換之物料進行報價，與
19 證人所述檢修時程相悖。顯見系爭更換全部緩撞設施係由上
20 訴人單方指示為之。另就形式上觀之，證人乙○○自承上訴
21 人為其所經營之崧安公司客戶，其多年來大量承接上訴人業
22 務，自上訴人處獲取商業報酬，與上訴人利害關係緊密，立
23 場一致，其證詞之可信性尚非甚高。況證人乙○○既證述系
24 爭緩撞工程車輛需耗時至少3日之期間，始得完成受損車輛
25 之待換、待修檢測工作。完成檢測工作後，始得詳列檢修清
26 單，以電子郵件之方式將清單傳送予上訴人，上訴人收訖清
27 單後，再依所需檢修之零件予以報價回傳。則系爭緩撞工程
28 車既係於108年7月17日發生車禍，證人如曾為充分、確實之
29 檢測，應至同年7月20日始得製作前揭清單，並回傳上訴
30 人，由上訴人再就相對應之物料進行報價。然觀諸上訴人就
31 系爭緩撞車自行提出之報價單明載「事故日期：108/7/1

7」、「報價日期：108年7月18日」，可知系爭車輛發生事故隔日，未經證人經營之公司檢測，上訴人旋已認定應更換整組緩撞設施。非如證人乙○○到庭所述，花費至少三日進行檢測。是證人乙○○所述檢測期程與上訴人提出之書證全然不符外，更未見其就所述，諸如檢測之對角線差異值數據、量測照片提出任何證據以實其說，足徵證人乙○○所述實非可採。退步而言，縱認系爭緩撞設施第二節有損壞，觀諸其損壞之範圍甚微，是否已達超過形變容許數值而有更換新品之必要，仍應由公正第三方鑑定，不能無任何書面憑證或記錄，遽為認定。至系爭緩撞車報價單雖曾由兩造各自保險公司批價人員簽名，然該簽名僅代表雙方曾閱覽，並非同意報價單上所載項目均應更換或全額賠付。再退萬步言之，縱認系爭緩撞設施第二節已經損壞，且達更換新品之必要時，更換之部位應非全部，而係以損壞之零件為限。據證人丙○○、甲○○到庭證述，以及上訴人提出之報價單所載，該車之「LED閃爍控制器」、「最末端爆閃燈底座」並未損壞，上訴人分別報價之1,000元及6,200元零件費用，以及相對應之工資均非上訴人所得請求。次查，上訴人自行製作之報價單所載項目，其上所載零件、工資單價，亦不能任上訴人計算利潤後，逾越民法第216條填補損害之意旨，進而恣意主張。就零件部分言之，上訴人迄今仍執稱系爭報價單所載零件，均係自美國原廠進口，其購置系爭零件所費價額，縱有進口報單，然均為商業機密而拒絕提出。則依民事訴訟法第282條之1第1項，被上訴人提出之美國紐約州公務機關報價單，自得憑認其上所載價格應為真實等語。

五、上訴人主張被上訴人駕駛車輛於上開時地撞擊其所有系爭貨車，造成系爭貨車所附掛之系爭緩撞設施受損之事實，業據提出系爭貨車行車執照、道路交通事故現場圖、現場照片及報價單等件為證（見本院109年度竹司調字第138號卷〈下稱調解卷〉第4、6至12頁），並經原審向內政部警政署國道公路警察局第二公路警察大隊調閱本件車禍事故之現場圖、調

01 查筆錄、當事人登記聯單、酒精測定紀錄表、初步分析研判
02 表及現場照片光碟等在卷可稽（見調解卷第19至35頁），復
03 為被上訴人所不爭，堪信為真實。

04 六、按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責
05 任；汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中
06 加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但於防止
07 損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限，民法第184條
08 第1項前段、第191條之2分別定有明文。又汽車行駛時，駕
09 駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之
10 安全措施，道路交通安全規則第94條第3項亦有明文。本件
11 被上訴人駕駛車輛疏未注意車前狀況，自後方撞擊同向前方
12 之系爭貨車，且當時並無不能注意之情事，導致系爭緩撞設
13 施受損，顯見被上訴人就本件事故之發生應負全部之過失責
14 任，且被上訴人之過失駕駛行為與上訴人所有系爭緩撞設施
15 所受損害間，具相當因果關係，是被上訴人自應就上訴人之
16 損害負賠償責任。茲就上訴人請求賠償之損害範圍及金額審
17 酌如下：

18 1、被上訴人主張系爭緩撞設施因本件車禍已因全部毀損而更
19 換，共受有1,367,625元維修費用之損害，業據提出現場照
20 片、報價單、統一發票、崧安公司估價單、崧安公司請款
21 單、維修前後照片為證（見調解卷第7至12頁、原審卷第3
22 0、45、55至57頁、88至90頁、145至147頁），上訴人雖辯
23 稱系爭緩撞設施僅第一節受損，可就毀損部分換修零件，並
24 無就第一、二節緩撞設施全部更換之必要等語。然查，系爭
25 緩撞車係於國道1號公路北向75.8公里處內側車道執行撿拾
26 掉落物警戒勤務時，遭被上訴人駕車以時速約100公里自後
27 方撞及，撞擊後被上訴人自小客車車頭全毀，而第一節緩撞
28 設施亦多處凹陷變形，業據被上訴人及系爭貨車駕駛人田慶
29 漳於警局訊問時陳述甚詳，並有車輛受損照片在卷可按（見
30 調解卷第7至11頁、第23、25頁），衡情系爭貨車尾所吊掛
31 之第一節緩撞設施部分乃首當其衝，直接承受強烈撞擊力

01 道，其受損狀況理應十分嚴重，則被上訴人主張第一節緩撞
02 設備因受損而有更換之必要，應屬可採。

03 2、次就第二節緩撞設施部分，上訴人主張系爭緩撞設備於事故
04 後無法升降，須依靠繩索固定，且第二節緩撞設施已受壓
05 縮，其能量吸收桶間已錯位而變形緊貼外框鋁桿，角度差異
06 超過原廠規定可接受之2.54公分範圍，故有更換之必要，
07 並提出系爭緩撞設施修復前後的比較照片（見原審卷第55至
08 57頁、第102、103頁）為證。被上訴人雖以前詞置辯，惟查
09 上訴人為系爭緩撞設施之臺灣獨家代理商，並委由崧安公司
10 進行安裝及維修工作，業為兩造所不爭，而證人即崧安公司
11 負責人乙○○到庭證稱：「（你是隆太國際公司維修跟安裝
12 廠商，維修、安裝哪些項目？）客戶有需要時把整套新的車
13 體安裝上去，送去彰濱工業區的交通部所屬的車安測試中心
14 認證，萬一撞毀時車子回我們公司判斷是全壞還是修理，物
15 品都是隆太公司提供的，我們只有收修理費用跟安裝工資而
16 已」、「…客戶有需要緩撞設施的話，才會安裝被上訴人提
17 供的TMA 緩撞系統，而且客戶也不是我接洽的，是隆太公司
18 委託我們安裝而已」、「（你有無受過TMA緩撞系統安裝、維
19 護的專門知識或技術？）美國TMA 緩撞設施生產原廠公司在1
20 00年左右有派技師來教導我們安裝的注意事項，例如離地高
21 應該多少，還有撞到之後尺寸哪裡跑掉就需要更換新的，例
22 如前段92吋對角線跑掉1 英吋就需要整個換新等等」、「
23 「（訓練多久？）至少兩個小時」、「（上訴人請原廠來看你
24 們安裝的情形，以及教你們如何丈量、維修，你怎麼會安裝
25 TMA 緩撞設施？）因為有一本很厚的安裝手冊，也是隆太公
26 司提供給我們的。之前隆太公司的高雄廠也有先安裝一台開
27 過來我們公司給我們看，我們先看過它們安裝的狀況，再按
28 照安裝手冊安裝，我們是屬於中部的安裝廠」、「（材料、
29 設備都是隆太公司提供的，你們只有負責安裝、維修？）
30 是」、「（108 年7 月17號有一台AAA-093 號自用大貨車安
31 裝的TMA 緩撞設施被撞，你是否知道此事？）我知道」、「

01 「(這台車毀損的TMA緩撞設施也是你們負責維修的嗎?) 這
02 台是更換」、「(第一、二節都更換嗎?) 是」、「(當時為
03 何不維修而是更換?) 整個車體進場到我們公司後，我們廠
04 長會去檢視受損的狀況，然後列出必須要維修或是換新的項
05 目，他把該換新跟維修的項目列完後，會陳報到我的手上，
06 由我會同我們廠長到現場去重新評估過是該維修或是該更
07 換，評估完之後，我在傳報價給隆太公司，因為這個案子還
08 是屬於隆太公司的，我們只是負責維修而已。我們報給隆太
09 公司後，隆太公司會聯絡保險公司的技師來批價…」、「(當
10 時廠長如何報給你?) 廠長張志強是列單後告訴我整組都
11 要換新」、「(評估依據為何?) 前段對角線差已經超過2.5
12 公分了，規定不能超過1 英吋。損壞比較嚴重的是後段(按
13 即第一節)，現在有爭議的是前段(按即第二節)，而且前
14 段收起來應該90度垂直，當時撞到無法收起來了，表示油壓
15 缸都受損了」、「…對角線92英吋表示4 個角都是直角，受
16 撞之後對角線超過1 英吋，下次可以承受的撞擊就不到時速
17 100公里了，所以如果再安裝上去，下次撞上的人可能會有
18 生命危險」、「(不能靠維修來調整嗎?) 緩撞主要靠兩支
19 鋁桿還有中間黃色的能量吸收桶，前段、後段都有兩支鋁
20 桿，鋁桿是航太工業鋁合金7075，硬度非常硬，依我們臺灣
21 來講還沒有能力可以矯正這種東西」、「(受撞擊應該從後
22 段撞上，前段為何一定要更換? 是因為鋁桿受損還是緩撞桶
23 受損?) 兩支鋁桿原本是對角線92英吋，四個角是直角，才
24 有能力吸收時速100公里的撞擊，遭撞後鋁桿已經傾斜了，
25 再以時速100公里來撞它就沒有吸震效果」、「(當時判斷前
26 段也要全部更換是本於你們公司的專業考量，還是上訴人指
27 示你們要整個更換?) 是依照原廠的技術規範指示要整個換
28 掉」、「(從原審卷55、56頁維修前後照片，如何判斷前段
29 也要整組更換?) 從相片真的看不出來，要看間隙是不是都
30 一樣，正常應該間隙都一樣，撞到後都沒有間隙了，就是畫
31 藍色圈圈的地方都沒有間隙」等語(見本院卷第70至76

頁），並提出原廠教育訓練照片及資料附卷為參（見本院卷第97、99頁）。查崧安公司為系爭緩撞設備之安裝維修廠商，且曾接受美國TMA 緩撞設施生產原廠公司專業技師指導，應有足夠能力判斷系爭緩撞設施之毀損程度及修復必要，至其雖與上訴人公司有業務往來，然並無特殊親誼關係，當無甘冒偽證罪之風險而為虛偽陳述之可能，是其證稱系爭緩撞設施第二節已因撞擊後鋁桿傾斜而無吸震效果，須全部更換云云，應屬可信。被上訴人指稱崧安公司因與上訴人公司有業務往來，證人即有偏袒之虞云云，尚屬臆測。參以證人即承保系爭貨車之富邦產物保險公司負責勘車理賠人員丙○○到庭證稱：伊是108年7月30日至崧安公司批價，根據隆太公司給我們的訊息，這個緩衝設備兩邊斜對角超過1英吋就沒有防撞功能需要更換，當時我們去看第一段很明顯已經損毀，第二段我們看過，照片裡面也有，第二段裡面的緩衝設施也撞凹，就我們所認知是密封式無法拆開來維修，所以需要整組更換。崧安公司人員在現場有以捲尺量測兩支鋁桿對角線差給伊看等語，並提出勘車照片多幀為證（見本院卷第81至85頁、第105至145頁），核與承保被上訴人所駕駛車號0000-00號自用小客車之國泰產物保險公司理賠人員甲○○證稱：伊於108年7月30日有去崧安公司看車，後段的防撞設施凹陷受損，前段較不明顯，當時估是一整組。因為防撞設施公司只有他們做，他們有估，原則上我們就按照它們估的去批價等語（見本院卷第87、88頁）相符，足見承保兩造車輛之產物保險公司理賠人員就崧安公司所為須更換第一、二節全部緩撞設施之認定並無異議，至證人甲○○雖於報價單上項目2.「LED閃爍控制器」、4.「最末端爆閃燈底座」註記「×」並到庭證述其認為沒有壞掉所以打叉並不作賠付（見本院卷第89頁），惟其亦不否認防撞設施為一整組，且未具體說明憑藉理由為何，況保險理賠人員並非系爭緩撞設施之專業技師，不具該項專業能力，亦未親自參與修車過程，自非若維修廠檢修系爭緩撞設施後進行估價來的正

01 確。本院參以系爭緩撞設施受撞及力道至鉅，且依證人丙○
02 ○所提出之車損照片顯示，該緩撞設施第二節鋁桿與能量吸
03 收桶間隙甚為接近，另證人乙○○於本院審理時，已就被上
04 訴人質疑之第二節緩撞設施更換之必要性提出說明，並於勘
05 車照片中具體指出各該受損之確切位置（見本院卷第115、1
06 23、127、129頁），是上訴人主張系爭報價單上所載之修繕
07 項目，均有維修之原因及必要一節，應非無稽，而為可採。

08 3、至原審雖囑託台北市汽車保養商業同業公會就系爭緩撞設施
09 應予修復之部分為何進行鑑定，認為「第二節TMA緩撞設施
10 仍能升降運作，無法判定損壞及有須更新情形，是否能提供
11 實際損壞實體或照片以利判別，如無其他損壞照片或實體可
12 證明損壞情形，第二節TMA緩撞設施應無修復必要」、「如
13 照片上用藍色圈之位置，因拍攝角度不同仍無法辨視比對，
14 故仍無法證明第二節TMA緩撞設施變形須更新」等情，有台
15 北市汽車保養商業同業公會110年10月22日北市[110]汽車保
16 養公會[生]字第052號函在卷為憑（見原審卷第96頁），惟
17 台北市汽車保養商業同業公會僅以有限之維修前後照片（見
18 原審卷第97至100頁）為判斷依據，認照片因拍攝角度不同
19 仍無法辨視比對，而認無法證明第二節TMA緩撞設施變形須
20 更新，未及查勘系爭車輛或訊問系爭緩撞設施之維修人員毀
21 損情形，則其所判斷基礎之證據資料顯有不足，是此部分鑑
22 定結論即為本院所不採，附予敘明。

23 4、次按負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有訂定
24 外，應回復他方損害發生前之原狀。第1項情形，債權人得
25 請求支付回復原狀所必要之費用，以代回復原狀，民法第21
26 3條第1項、第3項訂有明文。又按物被毀損者，被害人依民
27 法第196條規定得請求賠償物被毀損所減少之價額，得以修
28 理費用為估定之標準，但以必要者為限，例如修理材料以新
29 品換舊品應予折舊，即以新零件更換舊零件之折舊部分，非
30 屬必要費用，應予扣除（參照最高法院77年第9次民事庭會議
31 決議）。上訴人主張其為系爭緩撞設施之臺灣獨家代理商，

因系爭緩撞設施毀損，而提供1,277,600元材料委託崧安公司進行維修，支出工資90,025元，是其共受有1,367,625元之損害等情，業據提出報價單為證（見調解卷第12頁）。被上訴人雖以上訴人為系爭緩撞設施之國內獨家代理廠，並由其自行提供材料修繕，則其零件費用至少應以實際進口報單價格為準；並參諸美國紐約州政府採購處公告之TMA升降式緩撞設施原廠（Traffix Devices Inc.）報價單列表（見原審卷第122至137頁）所載美元折算新臺幣計算，且應予折舊等語置辯。惟查兩造均不爭執上訴人為系爭緩撞設施之國內獨家代理廠，則其所對外標售之系爭緩撞設施價格即應為市場價格。被上訴人雖抗辯零件費用應以實際進口報單價格或參考美國紐約州政府採購處公告之TMA升降式緩撞設施原廠（Traffix Devices Inc.）報價單為準，惟美國紐約州政府採購處公告之TMA升降式緩撞設施原廠報價單，為美國國內進口商之進貨成本，不包含關稅、海外運費、正常利潤等在內，而海外進口商品除購買之成本加上運送、關稅、保險、管理費用等，再加上其應有之利潤計算，其市場售價當高於美國當地緩撞設施之售價，應屬當然，是被上訴人所提美國紐約州政府採購處公告之升降式緩撞設施原廠報價單，尚不能採為上訴人實際所受損害之依據，況上訴人縱為系爭緩撞設施之進口商而得自行提供材料，亦不能苛求其以成本價計算，而將此部分上訴人原販售所應得之利潤嘉惠於被上訴人。參以上訴人所主張之材料費用1,277,600元，亦低於其所出售其他公司之緩撞設施價格，此有上訴人提出之統一發票影本在卷可參（見原審卷第30頁），足見上訴人並未因此而受有利益。是上訴人主張其所應支付之修復費用金額為1,367,625元（含材料1,277,600元、工資90,025元），應屬有據。

5、又系爭貨車雖為2012年12月出廠，有行車執照在卷可稽（見調解卷第4頁），惟其所附掛之緩撞設施前於108年6月27日曾遭撞毀，經上訴人委由崧安公司維修後，甫於108年7月6

01 日將配備全新緩撞設施之系爭貨車交付上訴人公司，嗣於數
02 日後之108年7月17日發生本件車禍而受損等情，有上訴人提
03 出之行車紀錄器影像光碟、道路交通事故當事人登記聯單、
04 檢修單、客戶交車單、遠通電收國道收費明細等資料附卷為
05 憑（見原審卷第14至21頁），堪認屬實。系爭緩撞設施之修
06 復零件費用認定為1,277,600元，已如前述，因係以新品取
07 代舊品而更換之零件，自應予折舊。依行政院所頒固定資產
08 耐用年數表及固定資產折舊率表，其他特種車輛（號碼2030
09 6）之耐用年數均為5年，依定率遞減法每年折舊1000分之36
10 9，而其車尾附掛之緩撞設備亦應一體適用，另依營利事業
11 所得稅查核準則第95條第6項規定「固定資產提列折舊採用
12 定率遞減法者，以1年為計算單位，其使用期間未滿1年者，
13 按實際使用之月數相當於全年之比例計算之，不滿1月者，
14 以1月計」，而系爭緩撞設施之使用期間僅1個月，於扣除折
15 舊後之材料費用估定為1,238,314元【計算式：1,277,600－
16 （1,277,600×0.369×1/12）＝1,238,314】，加計工資90,02
17 5元部分並無折舊問題，合計修復費用為1,328,339元【計算
18 式：1,238,314＋90,025＝1,328,339】。是上訴人依侵權行
19 為之法律關係，得請求系爭車輛之必要修理費為1,328,339
20 元，扣除原審判命被上訴人給付之423,228元後，被上訴人
21 應再給付上訴人905,111元【計算式：1,328,339－423,228
22 ＝905,111】；至上訴人逾此部分之請求，則無理由。

23 6、未按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經
24 其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任；其經債權
25 人起訴而送達訴狀，與催告有同一之效力；又遲延之債務，
26 以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延
27 利息；應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據
28 者，週年利率為百分之五，民法第229條第2項、第233條第1
29 項前段、第203條定有明文。本件上訴人對被上訴人所主張
30 之侵權行為損害賠償之債乃屬給付無確定期限，而本件民事
31 起訴狀繕本於108年5月21日送達被上訴人（見調解卷第18

頁），則上訴人併請求自翌日即108年5月22日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，亦屬有據。

七、綜上所述，上訴人依民法第184條第1項前段、第191條之2前段規定之侵權行為法律關係，請求被上訴人再給付上訴人905,111元，及自108年5月22日至清償日止之法定遲延利息，應予准許；逾此部分之請求，則屬無據。原審就前開應准許部分為上訴人敗訴之判決，尚有未洽，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院予以廢棄，改判如主文第2項所示。至前開不應准許部分，原判決為上訴人敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，經核並無不合，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回此部分之上訴。

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

九、據上論結，本件上訴一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第436條之1第3項、第449條第1項、第450條、第79條，判決如主文。

中 華 民 國 112 年 1 月 13 日

民事第一庭 審判長法官 李珮瑜

法官 王凱平

法官 楊明箴

以上正本係照原本作成。

本件不得上訴

中 華 民 國 112 年 1 月 13 日

書記官 王明