

臺灣士林地方法院民事判決

112年度國字第10號

原告 吳協釗 住○○市○○街00巷0號12樓

訴訟代理人 王志哲律師

被告 交通部高速公路局北區養護工程分局

法定代理人 吳文益

訴訟代理人 侯雪芬律師

上列當事人間國家賠償事件，本院於中華民國113年7月10日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

一、被告應給付原告新臺幣捌拾貳萬參仟玖佰肆拾陸元，及其中新臺幣捌拾壹萬伍仟玖佰肆拾陸元自民國112年11月18日起、其餘新臺幣捌仟元自民國112年12月23日起，均至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

二、原告其餘之訴駁回。

三、訴訟費用由被告負擔百分之五十三，餘由原告負擔。

四、本判決原告勝訴部分，於原告以新臺幣貳拾柒萬肆仟陸佰肆拾玖元為被告供擔保後，得假執行。但被告如以新臺幣捌拾貳萬參仟玖佰肆拾陸元為原告預供擔保，得免為假執行。

五、原告其餘假執行之聲請駁回。

事實及理由

甲、程序事項：

壹、按法定代理人之代理權消滅者，訴訟程序在有法定代理人承受其訴訟以前當然停止；聲明承受訴訟，應提出書狀於受訴法院，民事訴訟法第170條、第176條分別定有明文。查原告於民國112年11月3日起訴時，被告之法定代理人為林炳松（見本院卷第12頁），嗣於113年1月16日變更為甲○○，並經甲○○於113年3月1日具狀聲明承受訴訟（見本院卷第266至272頁），核與前揭規定相符，應予准許。

貳、次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項前段分別定有明文。查原告主張被告應負損害賠償責任，於112年7月13日向被告提出國家賠償之請求，經被告於112年9月11日以112年賠議字第1號拒絕賠償理由書，函復拒絕賠償原告（見本院卷第20頁），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。

乙、實體事項：

壹、原告主張：

一、被告為位於新北市○○區○○路0段○○○○000000號燈桿處（即新北市三重區自強路3段與自強路3段76巷口，下稱系爭事故地點）之4.1公尺限高門架（下稱系爭限高門架）之養護機關。而原告與訴外人富家貨運有限公司（下稱富家公司）於106年9月8日訂立汽車貨運業接受自備車輛靠行服務契約書（下稱系爭靠行契約），將原告所有之車牌號碼000-0000號營業大貨曳引車（車高3.8公尺，下稱A車）靠行登記在富家公司名下，惟A車實際所有權人仍為原告，並由原告自行營業。

二、訴外人乙○○駕駛車牌號碼00-000號自用大貨車（下稱B車）於112年3月13日20時06分許，行經系爭事故地點，因B車拖吊曳引大型車高度超過4.1公尺，而撞擊系爭限高門架（下稱甲事故），致系爭限高門架其中一段掉落地面，殘留部分（下稱殘留門架）高度不足4.1公尺，被告為系爭限高門架之養護機關，負有進行修復之責，若未能及時修復，亦負有通報訴外人即新北市政府警察局三重分局（下稱三重分局）進行交通管制，以維護通行民眾及車輛安全之義務。

三、詎被告所屬承辦公務員竟怠於執行職務，先於112年3月13日21時09分許派遣訴外人即被告之外包廠商富陽號所屬員工陳建力（下稱陳建力）至甲事故現場，以LINE回傳甲事故照片；再於112年3月13日22時34分以LINE通知訴外人拓緯工程

顧問有限公司（下稱拓緯公司）檢測殘留門架，拓緯公司到場未就殘留門架高度進行檢測，被告亦未加督促、確認，以致未能即時確認殘留門架是否欠缺原4.1公尺之設置標準，任由殘留門架高度低於3.8公尺；嗣被告於112年3月13日22時44分委請地鋁工程有限公司（下稱地鋁公司）拆除殘留門架，亦未督促及時到場拆除，被告又未通報不知情之三重分局進行交通管制。其後A車於112年3月14日0時11分許，行經系爭事故地點，因殘留門架高度不足4.1公尺，已低於3.8公尺，A車車頭及車廂因而撞擊殘留門架（下稱乙事故），致A車之車頭、車廂整體結構嚴重毀損，被告對殘留門架之管理顯有欠缺，致原告之財產受有損害，依國家賠償法第2條第2項或第3條第1、2項規定，應負損害賠償責任。

四、又A車自112年3月14日起至112年4月21日止，至大豐汽車有限公司（下稱大豐公司）、盛錦開發有限公司（下稱盛錦公司）進行修繕，分別支出A車車損修繕費用新臺幣（下同）827,400元、A車冷凍設備維修費326,304元，且A車固定由西螺果菜市場載貨北上，自112年1月1日起至112年3月13日止共計72日，北上營業收入共計862,214元，由北南下回頭車之營業收入共計253,200元，扣除加油支出共計202,739元、司機薪資每趟來回3,300元，共計184,800元，故依通常情形，A車每日可得預期之收入為10,109元（計算式： $\langle 862,214\text{元} + 253,200\text{元} - 202,739\text{元} - 184,800\text{元} \rangle \div 72\text{日} = 10,109\text{元}$ ，元以下4捨5入），原告自112年3月14日起至112年4月21日止共計39日，受有無法營業之損失394,251元（計算式： $10,109\text{元} \times 39\text{日} = 394,251\text{元}$ ），被告依國家賠償法第5條、民法第213條、第216條規定，應賠償原告所受損害共計1,547,955元（計算式： $827,400\text{元} + 326,304\text{元} + 394,251\text{元} = 1,547,955\text{元}$ ），為此，提起本訴等語。

五、並聲明：

(一)被告應給付原告1,547,955元，及其中1,539,955元自起訴狀繕本送達之翌日起、其餘8,000元自民事訴之追加暨準備書

01 (一)狀繕本送達之翌日起，均至清償日止，按週年利率5%計算
02 之利息。

03 (二)願供擔保，請准宣告假執行。

04 貳、被告則以：

05 一、A車登記為富家公司所有，原告顯非A車之所有權人，其等間
06 所訂立之契約，不具有對外效力，故原告自不得對被告主張
07 任何權利。

08 二、系爭限高門架並非自始設置即有欠缺，而係乙事故發生前4
09 小時遭乙○○駕駛B車撞擊所致，被告於112年3月13日21時0
10 9分許即派遣陳建力至甲事故現場，惟殘留門架拆除需大型
11 機具，非事故班廠商編制內機具，又係夜間，直至112年3月
12 13日22時44分始獲得地鋁公司同意前往拆除。惟三重分局於
13 112年3月13日受理甲事故報案後，於同日20時20分起進行自
14 強路3段高速公路下雙向車道管制通行，至同日23時5分車禍
15 現場排除，即解除管制，恢復正常通行，三重分局考量車流
16 量大，未待被告評估或修繕完成殘留門架，即予開放通行，
17 此部分並非被告所能控管。且被告於112年3月13日22時34分
18 即以LINE通知拓緯公司檢測殘留門架，經拓緯公司於同日23
19 時41分回報殘留門架些微變形，暫無安全疑慮，不料在地鋁
20 公司到達現場前，已發生乙事故。足見被告於甲事故發生
21 後，即通知廠商進行緊急檢測、拆除，但因時值深夜，人
22 員、機具無法即時調度，顯難期待被告在如此短暫時間內完
23 成拆除作業，自不得以乙○○所造成之危害、掉落門架移除
24 後三重分局開放通行所生之時間差，反加諸於被告，而認定
25 被告之公務員於執行職務行使公權力時，有何故意或過失，
26 或怠於執行職務，且被告對殘留門架之管理亦無任何欠缺，
27 故原告主張被告應負損害賠償責任，自屬無據。

28 三、又原告均非統一發票所載買受人，無法證明受有損害，自不
29 得請求賠償，縱有損害，亦應依法扣除折舊，經扣除折舊
30 後，原告僅得請求修繕費用114,293元。再者，原告提出之
31 貨運出車表，顯示原告僅於112年1月14日、112年2月2日、1

01 12年2月9日、112年3月12日共計4天擔任司機，其主張貨運
02 出車表、派車明細上所載金額均為營業損失，即無理由等
03 語，資為抗辯。

04 四、並聲明：

05 (一)原告之訴及假執行之聲請駁回。

06 (二)如受不利之判決，願供擔保，請准宣告免為假執行。

07 參、兩造不爭執事項：（見本院卷第417至418頁，並依判決編輯
08 修改部分文字）

09 一、兩造對彼此所提出之書證形式上真正不爭執。

10 二、被告為系爭事故地點之系爭限高門架之養護機關。

11 三、原告與富家公司於106年9月8日訂立系爭靠行契約，其中第
12 1、2條約定，原告自備A車，A車登記富家公司名下，交由原
13 告自行營業，契約內容詳如本院卷第22至23頁。

14 四、A車之汽車新領牌照登記書及行車執照發照日期為106年9月2
15 2日，其上所載車主為富家公司，又A車之車輛高度為380公
16 分，內容詳如本院卷第24至26頁。

17 五、乙○○駕駛B車於112年3月13日20時06分許，行經系爭事故
18 地點發生甲事故，肇事原因為B車拖吊曳引大型車高度超過
19 限高標誌，撞擊系爭限高門架，致其中一段掉落，內容詳如
20 本院卷第28、212至220頁。

21 六、被告於112年3月13日21時09分許派遣外包廠商富陽號所屬員
22 工陳建力至甲事故現場，陳建力於同日21時42分許於LINE群
23 組上傳甲事故現場照片，於同日23時08分許B車移除，內容
24 詳如本院卷第310至311頁。

25 七、三重分局於112年3月13日受理甲事故報案後，於同日20時20
26 分起進行自強路3段高速公路下雙向車道管制通行，至同日2
27 3時5分車禍現場排除，始解除管制，恢復正常通行，內容詳
28 如本院卷第384頁。

29 八、被告於112年3月13日22時34分以LINE通知拓緯公司檢測殘留
30 門架，經拓緯公司於同日23時41分回報殘留門架些微變形，
31 暫無安全疑慮，事後於000年0月00日出具書面成果報告，內

01 容詳如本院卷第312至323頁。

02 九、訴外人黃浩楷駕駛A車於112年3月14日0時11分許，行經系爭
03 事故地點發生乙事故，肇事原因為系爭限高門架於前1日20
04 時6分許遭B車撞擊後殘留部分高度不足4.1公尺，A車駕駛人
05 未發現肇事因素，內容詳如本院卷第30、178至195頁。

06 十、被告於112年3月13日22時44分委請地鋁公司拆除殘留門架，
07 地鋁公司於112年3月14日2時20分完成拆除作業，內容詳如
08 本院卷第330至336頁。

09 十一、A車自112年3月14日起至112年4月21日止，至大豐公司、
10 盛錦公司進行修繕，分別支出修繕費用827,400元、326,3
11 04元，共計1,153,704元，內容詳如本院卷第32至38、13
12 8、252至260頁。

13 肆、本院之判斷：（依本院卷第418至419頁所載兩造爭執事項進
14 行論述）

15 一、被告抗辯原告非A車之所有權人，為無理由，論述如下：

16 (一)按營業大貨車、曳引車因依汽車運輸業審核細則等相關規
17 定，必須具備一定資金、場地、車輛數等始能申請營業，個
18 人無法以其名義各別登記為該車輛所有人營業，故必須登記
19 在靠行公司名義下，此應屬信託行為之一種。又動產物權之
20 讓與，非將動產交付，不生效力，民法第761條第1項前段定
21 有明文。而汽車既為動產，其物權之讓與自應以交付為生效
22 要件，至於監理機關所為登記，僅為行政管理事項，並非動
23 產物權變動之生效要件。故在車輛信託關係，雖有信託之合
24 意，受託人仍須經由讓與之合意及交付之方式，始能取得車
25 輛所有權，尚難僅憑車輛因靠行而移轉登記在受託人名下，
26 即認定其為所有權人。

27 (二)查原告主張A車係其所有，惟因營業所需始靠行於富家公
28 司，並將A車登記在富家公司名下乙節，業據其提出系爭靠
29 行契約、汽車新領牌照登記書、行車執照為證（見本院卷第
30 22至26頁）。而依系爭靠行契約第5條約定：「乙方（即原
31 告）應負擔該車（即A車）所需之一切成本費用，其經營該

01 車盈虧自理，與甲方（即富家公司）無關，…該車雖係登記
02 於甲方名下，但車輛實質所有權仍歸於乙方。」（見本院卷
03 第22頁），佐以本件車禍發生時，A車係由原告交付黃濤楷
04 駕駛而占有使用，此有原告所提出尚易物流有限公司（下稱
05 尚易公司）出具之派車明細，及三重分局113年1月9日新北
06 警重交字第1133680494號函附黃濤楷談話紀錄表在卷足憑
07 （見本院卷第98至100、176、185頁）。是由上開證據，足
08 認原告與富家公司間就A車僅成立靠行之合意，並無讓與之
09 合意存在，且A車實際上係由原告占有使用，並未交付富家
10 公司，則依前揭規定及說明，原告仍為A車之所有權人，並
11 不因靠行登記於富家公司而喪失所有權，是原告主張A車為
12 其所有，自屬可採。被告仍以前詞抗辯原告非A車所有權人
13 云云，顯非可採。

14 二、原告依國家賠償法第3條第1、2項規定，主張被告應負損害
15 賠償責任，為有理由，論述如下：

16 (一)按公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體、人身
17 自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。前項設施委
18 託民間團體或個人管理時，因管理欠缺致人民生命、身體、
19 人身自由或財產受損害者，國家應負損害賠償責任，國家賠
20 償法第3條第1、2項定有明文。次按國家賠償法第3條所定之
21 國家賠償責任，係採無過失主義，即以該公共設施之設置或
22 管理有欠缺，並因此欠缺致人民受有損害為其構成要件，非
23 以管理或設置機關有過失為必要。所謂公共設施之設置有欠
24 缺，係指公共設施建造之初，即存有瑕疵而言；管理有欠
25 缺，係指公共設施建造後未妥善保管，怠於修護致該物發生
26 瑕疵而言（最高法院110年度台上字第2465號判決意旨參
27 照）。

28 (二)經查：

29 1.乙○○駕駛B車於112年3月13日20時06分許，行經系爭事故
30 地點因B車拖吊曳引大型車高度超過限高標誌，撞擊系爭限
31 高門架，致其中一段掉落，其上仍有殘留門架，被告於112

01 年3月13日21時09分許接獲甲事故通知，派遣陳建力至甲事
02 故現場，陳建力並於同日21時42分許於LINE群組上傳甲事故
03 現場照片，被告經由該照片得知上情。而被告為系爭限高門
04 架之養護機關，該門架既遭強烈撞擊致其中一部分掉落，殘
05 留門架即有鬆脫、移位而高度下降之可能，被告自負有及時
06 檢測、修復殘留門架高度，使其高度維持設置之4.1公尺標
07 準，避免往來車輛撞擊高度不足之殘留門架，以保障行人及
08 車輛安全之義務。

09 2.惟被告遲至112年3月13日22時34分始以LINE通知拓緯公司檢
10 測殘留門架，經拓緯公司於同日23時41分回報殘留門架些微
11 變形，暫無安全疑慮，嗣於000年0月00日出具書面成果報
12 告。而依拓緯公司之成果報告，其檢測結果說明欄記載：
13 「本工作以目視檢測為主。檢測結果發現以下主要損傷：(1)
14 門架受撞擊後鋼構柱桿基礎錨錠螺栓鬆弛及混凝土剝離。(2)
15 法蘭接頭、加勁板及弦桿鋼管變形、垂直鋼管與弦桿銲道裂
16 縫。由於門架弦桿遭撞擊後掉落，經以雷射測距儀檢視橫桿
17 是否發生彎曲，發現中央段橫桿有輕微變形現象。」等語，
18 再綜觀成果報告其他文字、照片均未提及檢測殘留門架高度
19 （見本院卷第312至323頁），顯見拓緯公司至甲事故現場僅
20 以目測及雷射測距儀進行前揭檢測及拍照，被告並未要求拓
21 緯公司對殘留門架高度有無維持4.1公尺進行測量，致使被
22 告未能及時發現殘留門架高度未達4.1公尺，甚至低於3.8公
23 尺，已嚴重影響往來車輛及行人之安全，而立即進行修護或
24 拆除，因此，自難以被告有委託拓緯公司檢測，即謂被告對
25 殘留門架之管理無欠缺。

26 3.又被告雖於112年3月13日22時44分委請地鋁公司拆除殘留門
27 架，然地鋁公司係於112年3月14日2時20分始完成拆除作
28 業，距離甲事故發生已逾6小時。而A車之車身高度僅3.8公
29 尺，於112年3月14日0時11分許，行經系爭事故地點因撞擊
30 殘留門架，致A車之車頭及車廂結構嚴重受損，顯見殘留門
31 架已低於3.8公尺，與應有之高度4.1公尺，已相差30公分，

01 低於標準甚多，嚴重妨害往來車輛及行人之安全，被告於甲
02 事故發生後至乙事故發生，期間有4小時之充裕時間可管理
03 維護殘留門架，惟其委託拓緯公司時未確實要求其進行殘留
04 門架高度檢測，於委託地鋁公司時又未確實督促其儘速進行
05 拆除作業，致發生乙事故，造成原告所有之A車損壞，被告
06 管理殘留門架自有欠缺。因此，原告依國家賠償法第3條第
07 1、2項規定，主張被告應負損害賠償責任，自屬有據。被告
08 仍以前詞辯稱伊已積極聯繫拓緯公司、地鋁公司進行殘留門
09 架檢測及拆除，因需大型機具又適逢深夜，時間緊迫，乙事
10 故之發生不可歸責於被告云云，自非可採。

11 4.另被告雖辯稱乙事故係因乙○○肇事所致云云。然乙○○駕
12 駛B車撞擊系爭限高門架，致系爭限高門架受損，僅生被告
13 得否對乙○○請求賠償之問題，並不影響被告仍為系爭限高
14 門架之養護機關，則被告對殘留門架自負有管理責任，其此
15 部分抗辯，顯非可採。

16 5.至於被告雖辯稱乙事故係因三重分局開放道路通行產生時間
17 差所致云云。而道路交通事故處理辦法第9條第1項第5款固
18 規定：「警察機關獲知道路交通事故，應視情況迅為下列處
19 置：…五、現場道路應予適當管制，疏導人、車通行，除參
20 加救援相關人員外，應管制民眾駐足圍觀；必要時，得全部
21 封鎖交通。」惟三重分局僅為系爭事故地點平面道路發生交
22 通事故之處理機關，並非系爭限高門架之養護機關，殘留門
23 架之管理自非屬三重分局權責事項。況且，被告於113年5月
24 17日本院言詞辯論期日亦自承確未通知三重分局進行交通管
25 制等語（見本院卷第369頁），則三重分局因不知殘留門架
26 高度未達4.1公尺，而於排除平面道路障礙物後開放通行，
27 並未違反上開規定，被告此部分抗辯，即非可採。

28 (三)綜上所述，原告依國家賠償法第3條第1、2項規定，主張被
29 告應負賠償責任，為有理由。又原告此部分主張既有理由，
30 本院自無庸再就原告所主張國家賠償法第2條第2項規定，予
31 以審究，併此敘明。

01 三、原告依國家賠償法第5條、民法第213條、第216條規定，請
02 求被告給付823,946元，為有理由，逾此之部分，則無理
03 由，論述如下：

04 (一)按國家損害賠償，除依本法規定外，適用民法規定，國家賠
05 償法第5條定有明文。次按負損害賠償責任者，除法律另有
06 規定或契約另有訂定外，應回復他方損害發生前之原狀。第
07 一項情形，債權人得請求支付回復原狀所必要之費用，以代
08 回復原狀，民法第213條第1、3項定有明文。又損害賠償，
09 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
10 害及所失利益為限。依通常情形，或依已定之計劃、設備或
11 其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益，民法第21
12 6條亦有明定。再按物被毀損時，被害人除得依民法第196條
13 請求賠償外，並不排除民法第213條至第215條之適用。依民
14 法第196條請求賠償物被毀損所減少之價額，得以修復費用
15 為估定之標準，但以必要者為限（例如：修理材料以新品換
16 舊品，應予折舊），此有最高法院77年度第9次民事庭會議
17 決議(一)可資參照。

18 (二)經查：

19 1.有關原告請求A車修繕費用1,153,704元部分：

20 (1)原告主張A車自112年3月14日起至112年4月21日止，至大豐
21 公司、盛錦公司進行修繕，分別支出修繕費用827,400元、3
22 26,304元，共計1,153,704元之事實，業據其提出工作憑
23 單、統一發票為證（見本院卷第32至38、138頁）。而A車至
24 大豐公司修繕整個曳引車車廂結構損壞，零件費用為501,90
25 0元、工資為267,750元、烤漆費用為57,750元；至盛錦公司
26 修繕冷凍機組含骨架及散熱設備，零件費用為302,554元、
27 工資為23,750元，此有大豐公司113年1月23日函暨所附車損
28 及修繕後照片、盛錦公司113年2月2日函在卷可佐（見本院
29 卷第252至260頁），堪認原告此部分主張，係屬真實。

30 (2)被告雖抗辯統一發票買受人為富家公司，原告並未支出修繕
31 費用云云。然統一發票僅係政府稽核營業人銷售額之一種憑

證，以防止逃漏營業稅款，並控制稅源，此與發票上記載之買受人是否確實支出價金係屬兩事。參以系爭靠行契約已明定原告為A車之實質所有權人，應負擔A車所需一切成本費用，並於第10條約定：「乙方營業支出各項單據、保修費收據或發票…應收集每月送交公司列帳，以便申報營利事業所得稅。」（見本院卷第22頁），足見原告係依系爭靠行契約之約定支出A車修繕費用，而統一發票則以富家公司為買受人，尚難據此即謂原告未支出A車修繕費用，被告此部分抗辯，自不足採。

(3)又A車原發照日為106年9月22日，而A車之修復費用1,153,704元，其中零件費用804,454元（計算式：501,900元+302,554元=804,454元）、工資291,500元（計算式：267,750元+23,750元=291,500元）、烤漆57,750元，該零件部分係以新零件更換被損害之舊零件，則在計算損害賠償額時，依前揭決議意旨，自應將上開更換新零件折舊部分予以扣除。又依行政院所頒「固定資產耐用年數表」及「固定資產折舊率表」之規定，運輸業用貨車之耐用年數為4年，依定率遞減法每年折舊1000分之438，參酌營利事業所得稅查核準則第95條第6款規定，固定資產提列折舊採用定率遞減法者，以1年為計算單位；其使用期間未滿1年者，按實際使用之月數相當於全年之比例計算之；不滿1月者，以月計，且採用定率遞減法者，其最後1年之折舊額，加歷年折舊累計額，其總和不得超過該資產成本原額之10分之9。據此計算，A車原發照日至本件事故發生，實際使用年數為5年5月19日，自應以5年6月計算，已逾耐用年數4年，依上開折舊規定，其更換新零件部分之費用804,454元，經折舊後價值應為資產成本額之10分之1即80,445元（計算式：804,454元 $\times$ 1/10=80,445元，元以下4捨5入）。因此，原告所有之A車因乙事故所支出之修理費用，應以429,695元為必要（計算式：80,445元+291,500元+57,750元=429,695元），則原告依上開規定，主張被告應賠償A車修復費用429,695元之部分，即屬

有據，應予准許，逾此之部分，則屬無據，應予駁回。

2.有關原告請求A車無法營業之損失394,251元部分：

(1)原告主張A車固定由西螺果菜市場載貨北上，自112年1月1日起至112年3月13日止共計72日，北上營業收入共計862,214元，由北南下回頭車之營業收入共計253,200元，扣除加油支出共計202,739元、司機薪資每趟來回3,300元，共計184,800元，故依通常情形，A車每日可得預期之收入為10,109元，因此，自112年3月14日起至112年4月21日止共計39日，原告受有無法營業之損失394,251元之事實，業據其提出貨運出車表、尚易公司出具之派車明細、苗交加油站股份有限公司客戶應收帳款明細表為證（見本院卷第40至102頁），堪認屬實。則原告依民法第216條規定，請求被告賠償394,251元，自屬有據，應予准許。

(2)被告雖以前詞抗辯原告於上開期間僅4天擔任司機，其請求營業損失與證據不符云云。然依原告所提證據已將A車營業所得扣除司機薪資、加油費用等營運成本，且營業損失亦不以原告親自駕駛A車為必要，僅須原告依通常情形，客觀上可得預期之利益，即為其所失利益，被告自應予以賠償，故被告此部分抗辯，不足採信。

(三)綜上所述，原告依國家賠償法第5條、民法第213條、第216條規定，主張被告應賠償原告因乙事故所受損害823,946元（計算式：429,695元+394,251元=823,946元），為有理由，應予准許，逾此之部分，則無理由，應予駁回。

四、未按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力；又遲延之債務，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利息；應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為5%，民法第229條第2項、第233條第1項前段、第203條分別定有明文。查本件係以給付金錢為標的，且其給

01 付無確定期限，故原告依上開規定就被告應給付之823,946
02 元，一併請求其中815,946元自起訴狀繕本送達之翌日即112
03 年11月18日（見本院卷第110頁）起、其餘8,000元自民事訴
04 之追加暨準備書(一)狀繕本送達之翌日即112年12月23日（見
05 本院卷第132頁）起，均至清償日止，按週年利率5%計算之
06 利息，於法有據，應予准許。

07 伍、從而，原告依國家賠償法第3條第1、2項、第5條、民法第21
08 3條、第216條規定，請求被告給付823,946元，及其中815,9
09 46元自112年11月18日起、其餘8,000元自112年12月23日
10 起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，
11 應予准許，逾此範圍之請求，則無理由，應予駁回。

12 陸、本件原告勝訴之部分，兩造分別聲明願供擔保請准宣告假執
13 行、免為假執行，經核均無不合，爰各酌定相當之擔保金額
14 併准許之。又原告其餘假執行之聲請，因訴之駁回而失所依
15 附，應併予駁回。

16 柒、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及證據，經
17 本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，自無一一詳
18 予論駁之必要，併此敘明。

19 捌、本件訴訟費用依民事訴訟法第79條規定，命由被告負擔5
20 3%，餘由原告負擔。

21 玖、據上論結，本件原告之訴為一部有理由，一部無理由，依民
22 事訴訟法第79條、第390條第2項、第392條第2項，判決如主
23 文。

24 中 華 民 國 113 年 8 月 7 日
25 民事第一庭 法 官 蘇錦秀

26 以上正本係照原本作成。

27 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
28 委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

29 中 華 民 國 113 年 8 月 7 日
30 書記官 詹欣樺