

臺灣高等法院臺中分院民事判決

111年度上易字第364號

上訴人 詠翔拖吊有限公司

法定代理人 張同榮

上訴人 薛慶龍（民國112年2月15日言詞辯論終結後，於同
共 同

訴訟代理人 楊振芳律師

被上訴人 曹家榮

訴訟代理人 賴錦源律師

上列當事人間請求損害賠償事件，上訴人對於中華民國111年4月
7日臺灣彰化地方法院109年度訴字第434號第一審判決提起上
訴，本院於112年2月15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連帶負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

按「當事人死亡者，訴訟程序在有繼承人、遺產管理人或其他依法令應續行訴訟之人承受其訴訟以前當然停止。」、「第一百六十八條、第一百六十九條第一項及第一百七十條至前條之規定，於有訴訟代理人時不適用之。但法院得酌量情形，裁定停止其訴訟程序。」、「訴訟程序當然或裁定停止間，法院及當事人不得為關於本案之訴訟行為。但於言詞辯論終結後當然停止者，本於其辯論之裁判得宣示之。」民事訴訟法第168條、第173條、第188條第1項分別定有明文。上訴人薛慶龍（下逕稱姓名）於民國112年2月15日本院言詞辯論終結後，於同年月20日死亡（見本院卷第149頁，相驗屍體證明書），其委有訴訟代理人，依前述民事訴訟法第173條規定，無當然停止訴訟之適用；且其於言詞辯論期日到庭參與言詞辯論（詳本院卷第131-138頁），依同法第188條規定，本院自得本於其辯論如期宣示裁判，合先敘明。

01 貳、實體部分：

02 一、被上訴人主張：

03 (一)伊於108年11月28日駕駛所有車牌號碼000-00號之營業用大
04 貨車（下稱系爭車輛），行至苗栗縣頭份交流道附近，因引
05 擎溫度表顯示異常，至當地保養場檢查後，委託上訴人詠翔
06 拖吊有限公司（下逕稱詠翔公司，與薛慶龍合稱上訴人），
07 將系爭車輛拖吊至專修大貨車引擎之保養場。詠翔公司指派
08 其員工薛慶龍駛車牌號碼000-00號拖吊車，拖掛並運送系爭
09 車輛。

10 (二)系爭車輛及薛慶龍駕駛之拖吊車，均屬原廠氣壓式剎車系
11 統，外觀上於車輛內側均有明顯之氣壓式鼓煞（俗稱風
12 龜）。薛慶龍為專業拖吊車輛業者，應知悉須先將金屬插銷
13 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
14 統後再拖行車輛，然薛慶龍疏未解除煞車系統即強行拖運。
15 其於未上高速公路仍行駛平面道路時，即發現拖曳有些吃
16 力，仍強行拖曳，上高速公路後，因拖曳仍吃力而在路肩停
17 車察看，當時系爭車輛已產生濃厚之燒焦味，然薛慶龍仍強
18 行拖曳硬拉系爭車輛，行至國道一號南下136.9公里處，因
19 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
20 令片壓迫右後輪鼓，產生磨擦力及熱能，熱能透過鼓盤傳導
21 至輪框等金屬物質，進一步蓄積高溫，致後右側車輪爆胎起
22 火延燒整台車輛，使被上訴人受有系爭車輛價值新臺幣（下
23 同）188萬元之損害。

24 (三)詠翔公司為薛慶龍之僱用人，應就薛慶龍於執行職務中所為
25 侵權行為，連帶負損害賠償責任，爰依民法第184條第1項前
26 段、第188條第1項等規定，求為命上訴人連帶給付伊188萬
27 元及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息百分之5
28 計算利息。

29 二、上訴人則辯稱：薛慶龍拖吊系爭車輛至起火燃燒時間為40分
30 鐘，扣除拖吊時減少之空氣壓力，系爭車輛起火時之煞車貯
31 氣箱之空氣壓力應為7.5kg/cm²，仍超過5.5kg/cm²，不會產

生煞車作用。縱使薛慶龍未以插銷鎖固煞車系統，亦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；系爭車輛是由右後輪單側起火燃燒，顯是被上訴人並未依規定定期為軸承保養，致右後車輪之軸承等部位之零組件，才會在拖吊過程中發生火燒車之情事；又被上訴人委託上訴人拖吊時告知薛慶龍，系爭車輛的煞車系統是傳統式，但未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，使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，被上訴人就系爭車輛起火燒毀所致損害之發生或擴大，亦與有過失。又系爭車輛為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，超過法定耐用年數4年，扣除零件折舊後之修護費用估定為24萬元，被上訴人請求金額，亦屬過高等語，資為抗辯。

三、原審為被上訴人一部勝訴、一部敗訴之判決，判命上訴人應連帶給付被上訴人107萬4,000元，及詠翔公司自109年4月28日起；薛慶龍自109年4月25日起，均至清償日止，按年息百分之5計算之利息。並為假執行及附條件免為假執行之宣告。另駁回被上訴人其餘之訴及假執行之聲請（被上訴人就其受敗訴判決部分未提起上訴或附帶上訴，是此部分業已確定，非本院審理範圍）。上訴人就敗訴部分聲明不服，提起上訴，並上訴聲明：（一）原判決不利於上訴人部分廢棄。（二）上開廢棄部分，駁回被上訴人第一審之訴駁回及假執行之聲請。被上訴人則答辯聲明：上訴駁回。

四、兩造不爭執事項（見本院卷第100-101頁）

（一）被上訴人於103年6月初，以243萬8,626元（含車款235萬元、牌照稅1,034元、夏季燃料稅1,042元、資售稅額8萬6,550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。

01 (三)被上訴人於108年11月28日駕駛系爭車輛時，因引擎溫度表
02 顯示異常，故委託詠翔公司將系爭車輛拖運至專修大貨車引
03 擎之車輛保養場維修，詠翔公司即指派其員工即薛慶龍駕駛
04 車牌號碼000-00號拖吊車，至苗栗縣頭份交流道附近拖運系
05 爭車輛。

06 (四)被上訴人告知薛慶龍，系爭車輛的煞車系統是傳統式，但未
07 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。

08 (五)薛慶龍僅要求被上訴人放掉手煞車，並未將系爭車輛之煞車
09 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
10 8分許駛運，行經國道一號時，因發現拖運過程中有硬拖情
11 事，乃下車察看，然未處理煞車氣閥之問題，仍繼續上路行
12 駛，於同日晚間9點8分許駛至國道一號南下136.9公里處
13 時，系爭車輛右後車輪附近起火，因而延燒毀損車輛。

14 (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
15 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
16 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
17 及熱能，熱能透過鼓盤傳導至輪框等金屬物質，進一步蓄積
18 高溫終致車輛起火燃燒。

19 (七)系爭車輛之殘值為零。

20 五、爭執事項：

21 (一)系爭車輛起火燃燒，與薛慶龍未將系爭車輛之煞車制動器之
22 內部彈簧鎖固，以解除煞車系統之行為間，有無因果關係？

23 (二)若肯認，被上訴人得請求損害賠償金額為何？亦即系爭車輛
24 毀損時價值為何？

25 (三)被上訴人就本件事故是否應負與有過失責任？

26 六、得心證理由：

27 (一)系爭車輛起火燃燒，與薛慶龍未將系爭車輛之煞車制動器之
28 內部彈簧鎖固，以解除煞車系統之行為間，有因果關係：

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

01 爭車輛右後車輪附近起火，並延燒毀損系爭車輛等事實，為
02 兩造所不爭執（見不爭執事項(五)）。經苗栗縣政府消防局人
03 員勘察結果，系爭車輛起火處係在右後輪附近，而延燒整部
04 車輛，起火處附近機械構造僅有剎車系統，起火車輛煞車為
05 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
06 內部制動彈簧，利用制動彈簧施壓予煞車分泵，進而推動來
07 令片壓迫鼓煞產生摩擦力，以達到煞車效果。當車輛氣壓減
08 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
09 盤產生摩擦力制動車輛。依被上訴人談話筆錄，系爭車輛之
10 氣壓系統於長期熄火狀態時存在洩漏問題，故被上訴人於苗
11 栗縣頭份市將車輛熄火檢修，並等待上訴人進行拖吊時，系
12 爭車輛之氣壓洩漏量是否已致煞車產生作動，已無從查證。
13 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
14 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
15 彈簧。然經勘查起火處附近煞車制動器金屬插銷，並無鎖固
16 制動彈簧情形，研判可能因起火車輛氣壓不足造成煞車動
17 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
18 統，致來令片壓迫右後輪鼓盤產生摩擦力及熱能，熱能透過
19 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
20 燃燒，故本案因車輛機械因素引燃之可能性最大等語，有苗
21 栗縣政府消防局火災原因調查鑑定書在卷可憑（見原審卷第
22 79-81頁）。且經原審依上訴人聲請函詢裕益汽車股份有限
23 公司（下稱裕益公司），該公司亦函覆稱：車輛被拖吊時，
24 需解除手煞車。系爭車輛之煞車系統氣壓壓力不足時，手煞
25 車可能無法釋放，若行駛中手煞車未完全釋放，將會造成煞
26 車元件過熱，甚至引發火災等語（見原審卷第291頁），且
27 有使用說明（見原審卷第297頁）可參，堪認系爭車輛起火
28 原因為拖運過程中，因氣壓不足造成煞車動作，且薛慶龍未
29 將煞車制動器內部彈簧鎖固，以解除煞車系統，致來令片壓
30 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
31 等金屬物質，進一步蓄積高溫導致車輛起火燃燒。

01 2.上訴人雖抗辯薛慶龍拖吊系爭車輛至起火燃燒時間為40分
02 鐘，扣除拖吊時減少之空氣壓力，系爭車輛起火時之煞車貯
03 氣箱之空氣壓力應為 $7.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，仍超過 $5.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，不會產
04 生煞車作用。縱使薛慶龍未以插銷鎖固煞車系統，亦不會在
05 拖車行進中產生煞車作用，進而使煞車元件過熱引發燃燒云
06 云。然依被上訴人於消防局調查中陳稱：系爭車輛長期熄火
07 時氣動式煞車內部氣筒會有洩漏情形，洩漏後將車輛發動大
08 約3至5分鐘氣壓表就會回復到低壓表的一半，刻度約為6左
09 右。系爭車輛停在苗栗頭份時，因停放大約2小時，所以氣
10 壓表刻度大約停在5.5，後來薛慶龍要拖車前，因為我先開
11 車倒車，所以氣壓表有上升，多少刻度不確定，應該6左右
12 等語（見原審卷第111頁），可知系爭車輛因氣動式煞車內
13 部氣筒有洩漏情形，氣壓上升速度較慢，發動後3至5分鐘約
14 可上升至 $6\text{kg}/\text{cm}^2$ 。尚無證據證明系爭車輛於發動後3至5分
15 鐘，其貯氣箱空氣壓力即可上升至最高 $8.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，上訴人
16 抗辯系爭車輛起火時之煞車貯氣箱之空氣壓力應為 $7.5\text{kg}/\text{cm}$
17 2 ，仍超過 $5.5\text{kg}/\text{cm}^2$ ，不會產生煞車作用云云，尚無可
18 採。

19 3.再依薛慶龍於消防局調查中陳稱：我在平面道路拖曳系爭車
20 輛時，發現有些微吃力，待車輛拖上高速公路後，還是覺得
21 拖吊有點吃力，就將車輛停靠路邊，再次確認系爭車輛之手
22 煞車把手是放掉狀態後，就繼續駕車等語（見原審卷第95
23 頁），足見薛慶龍於拖運系爭車輛時，即因煞車內部氣壓不
24 足造成煞車作用，而有拖運不順之情況產生。是上訴人辯稱
25 系爭車輛起火時之煞車貯氣箱空氣壓力充足，縱使薛慶龍未
26 解除煞車系統，亦不會在拖車行進過程中產生煞車作用，進
27 而使煞車元件過熱引發燃燒，系爭車輛起火燃燒與薛慶龍未
28 解除煞車系統之行為無涉云云，亦不足採。

29 4.上訴人復辯稱若系爭車輛係因進行拖吊時未解除煞車系統而
30 引發火災，則左後輪與右後輪應同時起火。然系爭車輛僅右
31 後輪爆胎起火，故系爭車輛起火原因，應係系爭車輛右後輪

01 之軸承等部位之零組件發生損壞，造成軸承中心偏移，進而
02 導致煞車鼓盤過熱現象而起火燃燒云云。然系爭車輛於遭拖
03 運過程中，因其上兩側載重不均、路面傾斜不平或熱能經由
04 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
05 壓迫兩側後輪鼓盤所產生之熱能速度，非必然完全一致。又
06 被上訴人於本件事務發生前之108年2月28日、5月29日、7月
07 20日、6月11日、8月23日、9月27日均有進行系爭車輛之保
08 養維護，有其提出之富安汽車修配場收據6紙可參（見原審
09 卷第123-127頁）。而上訴人並未提出任何證據系爭車輛右
10 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
11 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
12 受燒而彎曲變形或顏色燒白之狀況，是上訴人僅以系爭車輛
13 非同步煞車的左右兩側後輪同時起火，即謂系爭車輛起火原
14 因，係右後輪之軸承等部位之零組件發生損壞造成云云，實
15 不足採。

- 16 5.又系爭車輛被拖吊時，需解除裝在左右兩後輪上之手煞車，
17 此有裕益公司函附之車主使用手冊可參（見原審卷第301-30
18 3頁）。又薛慶龍於消防局調查中自陳：在進行拖吊作業
19 前，將車輛手煞車放掉或拉起時，就會感覺到傳統式或煞車
20 制動器式（氣壓制動）的手感差異。一般為了預防車輛氣壓
21 式煞車有漏氣情形造成煞車咬住，會將煞車制動器解除。我
22 在進行系爭車輛拖吊作業前，有上該車將手煞車放掉，在平
23 面道路拖曳時發現有些微吃力，經詢問被上訴人並受告知為
24 傳統式煞車後，便未再進行確認動作，亦未注意系爭車輛之
25 氣壓指針狀態等語（見原審卷第99、115、117頁）；於原審
26 審理中薛慶龍陳稱：除拉動手煞車之差異外，可由車輛底盤
27 外觀判斷為傳統式或氣壓式煞車系統等語（見原審卷第204
28 頁）。薛慶龍為拖運業者，於進行拖運車輛工作前，本應確
29 認受拖運車輛之煞車系統，並解除受拖運車輛之煞車作用，
30 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
31 事，然薛慶龍疏未確認系爭車輛之煞車系統為何，亦未注意

01 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
02 鎖固以解除煞車系統，即逕行拖運車輛，致系爭車輛來令片
03 壓迫右後輪鼓盤，產生摩擦力及熱能，進一步蓄積高溫導致
04 系爭車輛起火燃燒，薛慶龍就系爭車輛之受損有不法過失行
05 為存在，且其過失行為與損害之發生確有因果關係。

06 6.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責
07 任；受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人
08 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
09 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
10 損害者，僱用人不負賠償責任，民法第184條第1項前段、第
11 188條第1項分別定有明文。薛慶龍為詠翔公司之受僱人，其
12 為詠翔公司執行系爭拖吊車之職務，於執行職務中過失致被
13 上訴人受有前述損害，被上訴人主張其得依侵權行為之法律
14 關係，請求薛慶龍應賠償系爭車輛因起火毀損之損害，且詠
15 翔公司依法應與薛慶龍對被上訴人負連帶賠償之責任，應屬
16 可採。是被上訴人依侵權行為之法律關係，請求上訴人連帶
17 賠償即屬有據。

18 (二)被上訴人得請求損害賠償金額（即系爭車輛毀損時價值）
19 為179萬元：

20 1.按不法毀損他人之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所減
21 少之價額；負損害賠償責任者，除法律另有規定或契約另有
22 訂定外，應回復他方損害發生前之原狀；不能回復原狀或回
23 復顯有重大困難者，應以金錢賠償其損害，民法第196條、
24 第213條第1項、第215條分別定有明文。又當事人已證明受
25 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
26 酌一切情況，依所得心證定其數額。民事訴訟法第222條第2
27 項亦定有明文。

28 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
29 能報廢處理，有臺灣區汽車修理工業同業公會函文可稽（見
30 原審卷第365頁），且兩造就受損後之系爭車輛殘值為零，
31 並不為爭執（見本院卷第101頁），是系爭車輛已因本件事

01 故燒毀而無從修復，堪認系爭車輛不能回復原狀或回復顯有
02 重大困難，被上訴人依上開規定，請求上訴人以金錢賠償系
03 爭貨車毀損時之價額，堪認有據。又被上訴人主張系爭車輛
04 於本件事故發生時，價值約188萬元一情，業據其提出估價
05 單1紙為證（見原審卷第37頁），且經原審函請臺灣區汽車
06 修理工業同業公會鑑定系爭車輛於事故發生時之市價，經鑑
07 定結果，系爭車輛於108年11月系爭事故發生時，於正常車
08 況下（不含車身打造）價值約180萬元至190萬元（見原審卷
09 第365頁），被上訴人已證明受有損害而證明顯有重大困
10 難，本院審酌上開情況及被上訴人舉證、鑑價結果，認系爭
11 車輛於事故發生時之正常之舉證價格以180萬元計算應屬適
12 當。上訴人雖辯稱被上訴人請求金額，應扣除系爭車輛引擎
13 故障之維修費用30萬元云云。然依被上訴人於消防局談話紀
14 錄之記載，系爭車輛於本件事故發生前，車頭某條冷卻水管
15 因鏽蝕破洞，而有漏水現象，經加水後，排氣管有水漏出
16 來，建華汽車電機廠技師表示可能有傷到引擎，建議被上訴
17 人拖吊到其他地方維修等語（見原審卷第111頁）。然上開
18 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
19 修，以確認引擎是否具有損傷狀況，故難逕行認定系爭車輛
20 之引擎具有全部更換維修之必要。而系爭車輛業已燒毀報
21 廢，經原審函詢上開公會之結果，因未能提供該車引擎內部
22 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
23 修價格進行鑑定等語（見原審卷第365頁），上訴人復未提
24 供任何資料以供參酌，是其主張應扣除引擎維修費用30萬元
25 云云，尚難採認。再參酌被上訴人於事故發生前1年內，將
26 系爭車輛進行保養維修所花費費用為1,400元至8,800元不
27 等，有富安汽車修配場之收據6紙可參（見原審卷第123至12
28 7頁），是被上訴人主張系爭車輛因更換冷卻水管，僅需扣
29 除1萬元之保養維修費用等語，尚屬可採。依此計算，系爭
30 車輛於本件火災事故發生時，扣除1萬元之保養維修費用後
31 之合理價格為179萬元（計算式：180萬元－1萬元＝179萬

元)。

3. 至上訴人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，被上訴人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，已因不能回復原狀，而應以金錢賠償其損害，且系爭車輛之殘值為零，復為兩造不爭執，是被上訴人請求上訴人賠償系爭車輛於受損時之價值，而非修復之費用，自無零件折舊之適用，上訴人辯稱系爭車輛修復費用於折舊後為24萬元，被上訴人僅得請求上訴人賠償修復費用24萬元云云，實無足採。

(三)被上訴人就本件事故應負與有過失責任，且其應負之過失責任比例為百分之四十：

1. 又按損害之發生或擴大，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。此項規定之目的在謀求加害人與被害人間之公平，倘受害人於事故之發生亦有過失時，由加害人負全部賠償責任，未免失諸過苛，是以賦與法院得不待當事人之主張，減輕其賠償金額或免除之職權。換言之，基於過失相抵之責任減輕或免除，非僅為抗辯之一種，亦可使請求權全部或一部為之消滅，故裁判上得以職權斟酌之。另所謂被害人與有過失，只須其行為為損害之共同原因，且其過失行為並有助成損害之發生或擴大者，即屬相當，不問賠償義務人應負故意、過失或無過失責任，均有該條項規定之適用（最高法院86年度台上字第1178號裁判意旨參照）。

2. 查系爭車輛被拖吊時，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（見原審卷第301-303頁），被上訴人為系爭車輛之車主，於委託上訴人進行拖吊作業時，自應注意上開事項。又系爭車輛為氣壓式煞車系統，然被上訴人於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，則被上訴人於薛慶龍進行拖運作

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。則被上訴人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，並衡量薛慶龍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，負擔百分之六十過失，被上訴人則應負百分之四十過失責任。故認應減輕薛慶龍百分之四十之損害賠償責任，是被上訴人得請求上訴人連帶賠償之金額為107萬4,000元（計算式：179萬元 $\times$ 60%=107萬4,000元），逾此金額之請求，則屬無據，不應准許。

七、綜上所述，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，被上訴人依民法第184條第1項前段、第188條第1項前段等規定，請求上訴人連帶給付107萬4000元，及詠翔公司自109年4月28日起（見原審卷第65頁之送達證書）；薛慶龍自109年4月25日起（見原審卷第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。從而，原審所為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴論旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。

八、又「繼承人對於被繼承人之債務，以因繼承所得遺產為限，負清償責任。」民法第1148條第2項定有明文。薛慶龍已死亡，其繼承人依法僅於繼承薛慶龍之遺產範圍內，與詠翔公司就前述連帶債務負清償責任，併於此載明。

九、上訴人雖聲請向裕益公司函詢：①如果系爭車輛冷卻水管有漏水現象，技師表示車子可能傷到引擎，引擎需大修，於此情形下，修理引擎多少費用？②如系爭車輛之氣壓制動器，其貯氣筒之氣壓壓力在每平方公分7公斤以上，將手煞

車釋放，卻未將插銷插入氣壓制動器，此時是否會因煞車鎖死而造成煞車元件過熱，甚且發生火災？然上訴人之詢問事項均屬假設問題，非屬實際情狀，且薛慶龍就本件損害之發生有過失責任亦詳述如前，是本院認上訴人之聲請尚無函查之必要，附此載明。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。

十、據上論結，本件上訴為無理由，爰判決如主文。

中 華 民 國 112 年 3 月 15 日

民事第三庭 審判長法官 黃玉清

法官 許旭聖

法官 涂秀玲

正本係照原本作成。

不得上訴。

書記官 卓佳儀

中 華 民 國 112 年 3 月 15 日