臺灣臺北地方法院民事判決

109年度訴字第2798號

原　　告　蔡依璇
訴訟代理人　許暉儒
000000000000000000
被　　告　大都會汽車客運股份有限公司
000000000000000000
000000000000000000
法定代理人　李博文
訴訟代理人　孫世豪
被　　告　黎宗明
000000000000000000
000000000000000000
共　　同
訴訟代理人　張永鑫
　　曾德元

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國109年8月26日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

㈠按因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄，民事訴訟法第15條第1項定有明文。又其所指因侵權行為涉訟者，包括本於侵權行為所生之損害賠償訴訟；所謂行為地，凡為一部實行行為或其一部行為結果發生之地皆屬之，即除實行行為地外，結果發生地亦包括在內（最高法院56年台抗字第369號裁判參照）。是以，當事人間本於侵權行為所生之損害賠償訴訟，謂之因侵權行為涉訟，而管轄權之有無，自應依據當事人主張之原因事實，按前揭法律管轄規定以定其侵權行

為地或結果地，並進而認定其管轄法院。經查，本件原告主張被告黎宗明受僱於被告大都會汽車客運股份有限公司（下稱大都會客運，下與黎宗明合稱被告，分稱其名），於駕駛車輛時因緊急煞車致原告受有傷害，請求被告連帶負損害賠償責任，核屬因侵權行為涉訟，且該侵權行為發生地在臺北市中山區中山北路，屬本院轄區，依前揭規定，本院自有管轄權，合先敘明。

㈡按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴，但請求之基礎事實同一者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項第2款規定自明；又民事訴訟法第255條第1項第2款所稱之「請求之基礎事實同一」者，係指變更或追加之訴與原訴之主要爭點有其共同性，各請求利益之主張在社會生活上可認為同一或關連，而就原請求之訴訟及證據資料，於審理繼續進行在相當程度範圍內具有同一性或一體性，得期待於後請求之審理予以利用，俾先後兩請求在同一程序得加以解決，避免重複審理，進而為統一解決紛爭者即屬之（最高法院100年度台抗字第716號裁判參照）。本件原告於民國109年3月16日起訴聲明為被告應連帶給付原告新臺幣（下同）85萬6005元及法定利息，請求權基礎為民法第184條第1項前段、第191條之2、第193條第1項、第195條第1項之規定（見本院109年度北司調字第376號卷【下稱司調卷】第5頁）；嗣後於109年6月10日追加請求權基礎民法第188條第1項、第654條、第224條、第227條之1準用第193條第1項、第195條第1項、消費者保護法（下稱消保法）第7條及公路法第64條等規定（見本院卷第35至41頁）。經核上開追加之訴與原訴請求之基礎事實同一，已進行之證據資料亦得於後請求之審理予以利用，不甚礙於被告之防禦及訴訟之終結，是揆諸首揭規定，原告前揭訴之追加部分，應予准許。

貳、實體部分：

一、原告主張：

㈠黎宗明於107年3月17日14時30分許駕駛大都會客運所有，車

牌號碼為000-0000之260路營業大客車（下稱系爭公車），沿臺北市中山區中山北路由南往北行駛，行駛過民生東路口後，本應注意在執行駕駛業務過程中，應隨時注意車前狀況，採取必要安全措施，且應注意與前車保持隨時可剎車之距離，避免因緊急剎車產生慣性力道過大導致車內乘客站立不穩跌倒受傷之危險發生，竟因有不詳車號普通重型機車（下稱系爭機車）倒臥系爭公車前方，為避免碰撞，而緊急煞車，導致車內緊握扶桿站立之乘客原告因此受慣性力道跌倒在地（下統稱系爭事故），受有頸部挫傷或扭傷，右側性後胸壁及外側胸部挫傷、右側性手肘及前臂挫傷、左側性膝部挫傷、第五腰椎楔形壓迫閉鎖性骨折、頸椎間盤患疾合併筋膜炎疼痛、下背和骨盆挫傷等傷害（下稱系爭傷害）。

㈡大都會客運為公路法第34條所定之市區汽車客運業者，黎宗明於事發時受僱於大都會客運為系爭公車之駕駛，自屬從事業務之人，應負從事大眾運輸業務應盡之善良管理人注意義務。然依行車紀錄器勘驗結果顯示，黎宗明雖係為避免與倒地在系爭公車前方之系爭機車碰撞而緊急煞車，惟其於系爭事故發生前，已可自後照鏡望及系爭機車沿同向同車道併排行駛，自應隨時注意車前狀況，採取必要之安全措施，而所稱安全措施本即包含車輛於行駛中或恐有減速、停駛或緊急煞車之必要，駕駛人仍應避免車輛在緊急煞車時產生之慣性力道過大，使乘客遭劇烈衝撞而跌倒受傷，否則難謂其已善盡汽車駕駛人之注意義務。原告於事發當時緊握扶桿，已善盡公車乘客之注意義務，故無任何過失可言，顯無任何肇事責任，而原告因系爭公車緊急煞車所產生之慣性力道甚大，雖已緊握扶手，仍無法抵抗巨大之向前拉力而衝撞跌倒，顯見黎宗明對事發當時可能發生緊急煞車之警覺認知不足，且未能保持適當車速又猛踩煞車，方造成原告跌倒受傷之結果，自難謂無過失。又臺北市車輛行車事故鑑定覆議會108年6月3日第9740號覆議意見書雖認定黎宗明駕駛系爭公車無肇事因素，惟漏未考量黎宗明於行駛時未能保持適當車速，

對於前方道路減縮及左後方來車均有所認知及預見，自應隨時注意車前狀況等情狀，難據為有利於被告判斷之依據。

㈢原告因系爭事故受有共計85萬6005元之損害：

1.醫療及交通費用：如附表「原告主張」欄所示。

2.工作損失：原告因系爭事故所生傷害，不宜久坐、低坐、負重，後續更需長期復健治療，更經醫生囑咐宜休養，至今仍無法痊癒，且疼痛日益加劇，症狀未見明顯改善，遂經任職公司辭退。而離職當月工資雖記載為2萬6400元，惟此尚未包含獎金、抽成、分紅、年終等，爰從低估算以3萬元為請求依據，又原告共計7個月無法工作，故請求21萬元。

3.後續醫療、營養品：原告迄今仍持續接受治療，尚未痊癒，後續仍有支出相關費用之必要，此部分考量原告至今兩年半所支出之醫療花費已高達20多萬，僅以10萬元為請求。

4.慰撫金：原告為家中經濟支柱，因被告前開過失行為，受有肋骨骨折傷害後，身體常感不適，情緒不甚穩定，無法正常生活，在外觀上、精神上感受到莫大痛苦。被告並非無賠償能力，迄今卻未給付原告分文，不聞不問，致使原告備受煎熬，故而請求被告賠償非財產上損害之慰藉金30萬元。

㈣黎宗明過失不法侵害原告之權利，依民法第184條第1項前段、第191條之2、第193條第1項、第195條第1項之規定應負財產上及非財產上之損害賠償責任；而黎宗明於事故發生時係大都會客運之受僱人，大都會客運依第188條第1項自應與黎宗明連帶負損害賠償責任。另原告搭乘大都會客運運送旅客之公車致傷，則原告與大都會客運成立旅客運送契約，而本件黎宗明受僱於大都會客運，代為履行旅客運送契約，依民法第224條之規定，大都會客運應就黎宗明之過失負同一責任，況本件原告確係因黎宗明之貿然急剎致傷，並非肇事於人力所不能抗拒之因素，故原告之受傷與不可抗力無涉，是原告自得依民法第654條第1項之規定，請求被告負損害賠償責任。又大都會客運係專營汽車客運業務之大眾運輸公司，自屬消保法第2條第2款所定提供服務之企業經營者。然

因黎宗明未能注意車前狀況，採取必要安全措施，又未與前車保持隨時可剎車之距離，貿然急剎導致原告站立不穩跌倒受傷，足見其提供之運送服務並未符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，依消保法第7條第1、3項規定，亦應賠償原告之損害。再者，大都會客運係以汽車經營旅客運輸而受報酬之事業，自有公路法之適用，無論其有無過失，大都會客運均應依公路法第64條第4項規定負損害賠償之責任。至本件於109年3月16日起訴，離事故發生時點尚未逾2年，原告於訴訟進行中所補充之法律上陳述及理由，並非屬訴之聲明或標的之變更、追加，本件請求權並未罹於時效。為此，爰依上開民法侵權行為及不完全給付、旅客運送契約、消保法、公路法等規定，請求擇一為判決。

㈤並聲明：1.被告應連帶給付原告85萬6005元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按5%計算之利息。2.願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告則以：

㈠原告於107年3月17日14時30分許，搭乘黎宗明所駕駛之系爭公車，沿臺北市中山區中山北路由南往北行駛過民生東路口後，黎宗明為避免碰撞突然衝出之系爭機車而緊急煞車。原告則於當日21時19分許自行至衛生福利部桃園醫院急診就醫，經診斷受有系爭傷害。然本件經臺北市交通事件裁決所行車事故鑑定會鑑定意見書及臺北市政府交通局行車事故鑑定覆議會覆議意見書，均認本件肇事原因係「重型機車未注意車前狀況」，被告無肇事因素。黎宗明緊急煞車之行為，係為避免危險所採取之必要措施，並無過失，原告依民法侵權行為法律關係請求被告負連帶賠償責任，應屬無據。

㈡系爭事故發生於107年3月17日，然原告遲於109年6月10日始以民事補充理由狀補充依民法第654條、第224條、第227條之1準用第193條第1項、第195條第1項、消保法第7條及公路法第64條等規定請求大都會客運負損害賠償責任，顯已罹於2年消滅時效期間，被告自得拒絕給付。

㈢就原告請求之各項損害賠償金額，抗辯如下：

1.醫療費用及車資部分：抗辯如附表「被告意見」欄所示。其中車資部分，原告自臺中前往臺北新光醫院、嘉義長庚等醫院就診搭乘高鐵，惟原告居住之臺中市已有數所醫學中心及評鑑優等及合格醫院，原告並無跨區就診之必要，且原告跨區就診可搭乘台鐵或客運，並無搭乘高鐵之必要。

2.工作損失部分：原告受傷當日即經診斷受有「頸部挫傷或扭傷、右側性後胸壁及外側胸部挫傷、右側性手肘及前臂挫傷、右側性膝部挫傷」等傷害，惟醫師並未囑咐原告應在家休養、不能工作。又系爭事故於107年3月17日發生，距事故發生後9個月，原告始於107年12月31日離職，顯與常理有違。況原告於非自願離職證明書勾選之離職原因為「勞工對於所擔任之工作確不能勝任」（勞動基準法第11條第5款），則原告是否係因系爭事故受傷而離職，尚非無疑。此外，依原告提出之非自願離職證明書記載，原告離職當月工資為2萬6400元，而非3萬元，原告依3萬元為計算工作損失之基準，顯無理由。

3.後續醫療、營養品部分：原告提出之診斷證明書均無醫囑指示應使用營養品，且無指示應持續回診之必要，原告之請求亦無理由。

4.精神慰撫金部分：被告並無肇事責任，無需負擔精神慰撫金之賠償責任，倘認被告應負擔賠償責任，亦請審酌黎宗明工專畢業之教育程度，且有家人需要扶養，原告請求之精神賠償金額實屬過高，應予酌減。

㈣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，願供擔保請准宣告假執行。

三、經查，黎宗明為大都會客運所屬司機，於107年3月17日14時30分許駕駛大都會客運所有之系爭公車，沿臺北市中山區中山北路由南往北行駛，行駛過民生東路口後，因見系爭機車倒臥系爭公車前方而緊急剎車，導致在車內站立之原告因而跌坐在地，受有系爭傷害；原告已自大都會客運領取保險給

付金4萬9416元；另本件前經臺灣臺北地方檢察署檢察官以108年度調偵字第206號為不起訴處分等情，業據本院依職權調閱上開偵查卷宗查核無訛，且有富邦產物保險股份有限公司強制醫療給付費用表為證（見本院卷第79至85頁），復為被告所不爭執，堪認為真實。

四、得心證之理由：

本件原告主張其搭乘黎宗明所駕駛之系爭公車，因黎宗明未注意車前狀況，於行駛途中緊急剎車導致原告站立不穩跌倒並受有系爭傷害，而支出醫藥費用及交通費用、增加生活上需要、受有不能工作損失、精神損失，黎宗明顯有過失，大都會客運為黎宗明之僱用人亦應連帶負賠償責任等情，惟為被告所否認，並以前詞置辯。茲就本件之爭點得心證之理由分述如下：

㈠黎宗明於系爭事故並無過失：

按汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，道路交通安全規則第94條第3項定有明文，此固屬駕駛動力交通工具者所應共同遵循之基本注意義務。然按遵守交通秩序之用路人，得信任其他用路人亦會遵守交通秩序，遵守交通秩序者，對避免交通事故之發生，如已盡其注意防免義務，對其他用路人違反交通秩序導致之危險結果，得免負過失損害賠償責任，此為民事交通事件之信賴原則。倘事出突然，用路人對於車前狀況不可預見，且無充足時間可採取適當之措施者，法律自不能強人所難，任意課予防範或避免結果發生之義務。經查：

1.系爭事故經送臺北市車輛行車事故鑑定會，函覆鑑定意見研判：「…黎宗明車為避免撞及騎士而緊急煞車，並無不當；而不詳車號普通重型機車（按，即系爭機車，下同）由黎宗明車左側向前通過前，黎宗明車左側可供通行空間已明顯不足，惟該機車仍繼續前駛，而撞及分隔島並導致本事故發生。據此研析，不詳車號普通重型機車『未注意車前狀況』，為本事故肇事原因；黎宗明駕駛營大客車及其車上乘

客蔡依璇，其二者於本事故無肇事因素」，有該會0000000000號鑑定意見書1份附卷可稽（見本院卷第105至107頁），再送臺北市車輛行車事故鑑定覆議會覆議後，覆議意見略以：「…C車不詳車號普通重型機車（按，即系爭機車，下同）『未注意車前狀況（依影像）』為肇事因素。另A車（按，即系爭公車，下同）係因C車騎士倒地於其車前方，為避免與C車騎士發生碰撞方緊急煞車，而續生其車上B乘客（按，即原告）跌倒之事故；爰A車黎宗明及B乘客蔡依璇於本事故皆無肇事因素。」，亦有該會9740號覆議意見書在卷可參（見外放之臺北地方檢察署108年度調偵字第206號影卷【下稱調偵卷】第43至45頁）。並為北檢檢察官據此認定黎宗明係見狀倉皇間而採取必要之煞車措施，與過失傷害之構成要件不符而為不起訴處分，有該不起訴處分書為證（見調偵卷第59至61頁），皆係認黎宗明於系爭事故並無行車過失，肇事原因為系爭機車未注意車前狀況。

2.復經本院就系爭公車裝設之行車紀錄器錄影監視器光碟檔案勘驗案發過程，並當庭製作勘驗筆錄（本院卷第178頁），勘驗時序結果如下：

⑴14：21：38至14：21：39：

車牌號碼不詳（畫面解析度太低無法辨識）之2部機車自系爭公車左側經過，前不詳機車超越系爭公車後，在後之系爭機車亦欲超越系爭公車。參見左側行車紀錄器畫面如下：

①



②



⑵14：21：39至14：21：43

系爭機車撞及前方車道縮減後之分隔島，機車向右傾覆滑行倒臥系爭公車前方，黎宗明見狀因而緊急煞車。參見左側及車前行車紀錄器畫面陸續如下：

③

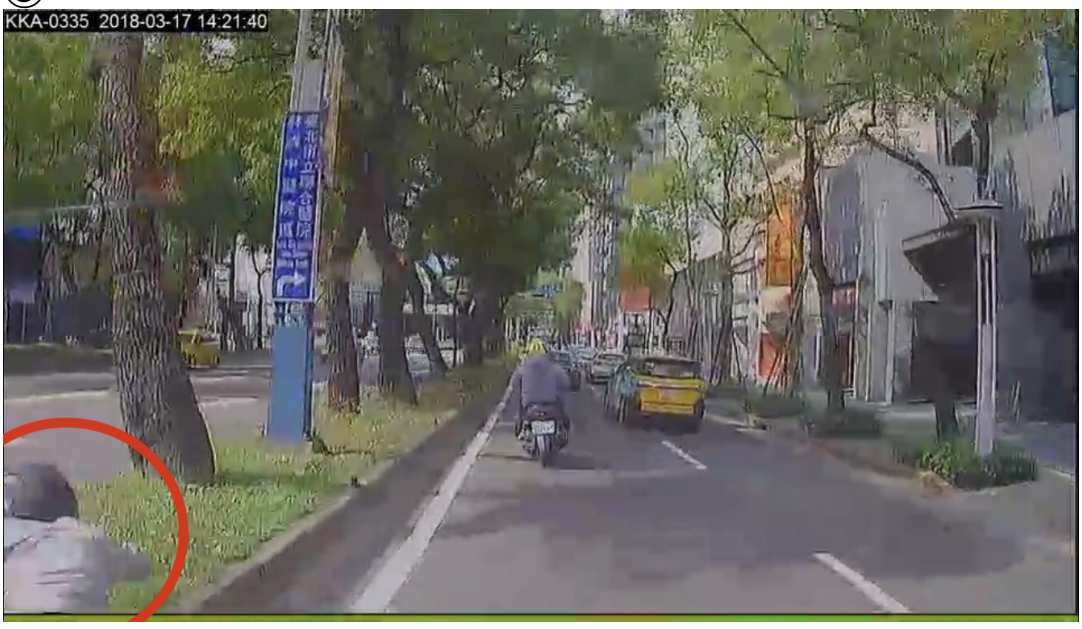
①


KKA-0335 2018-03-17 14:21:39

②

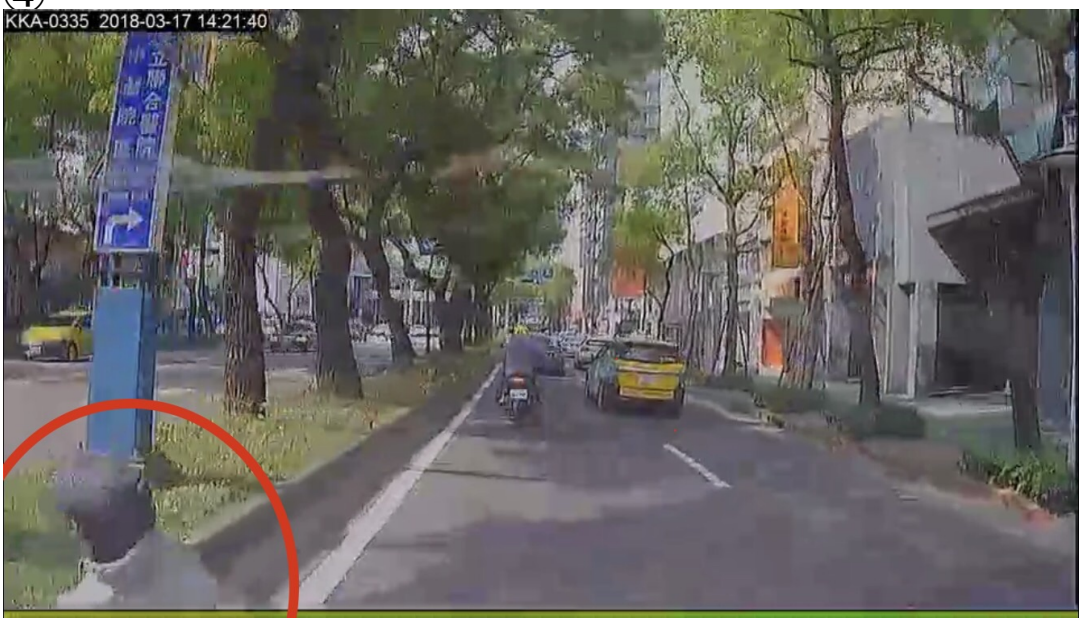

KKA-0335 2018-03-17 14:21:40

③


KKA-0335 2018-03-17 14:21:40

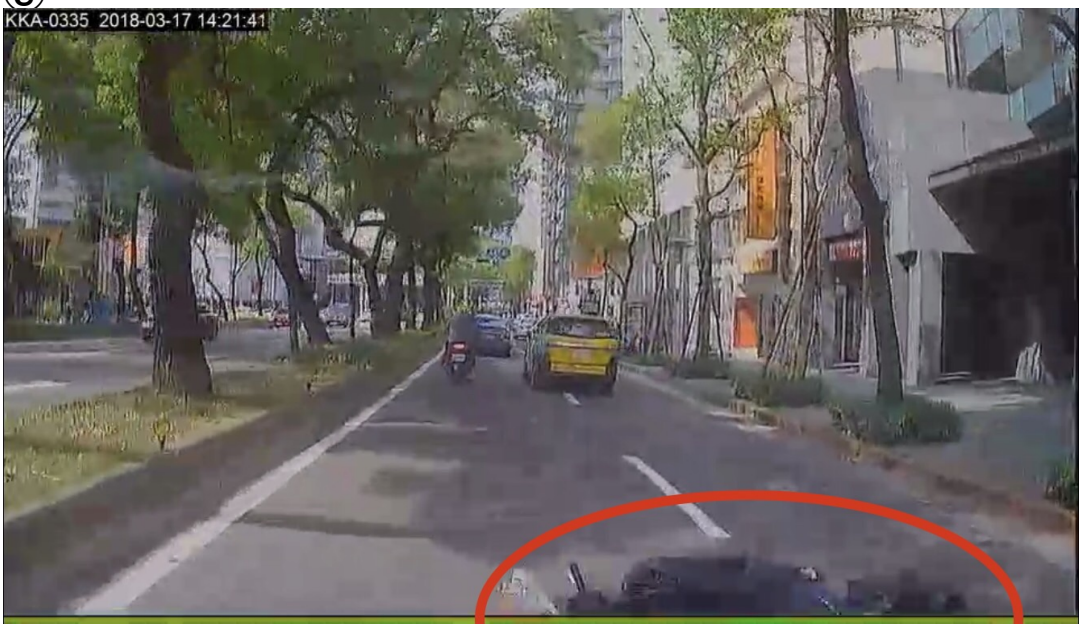
01

(4)



02

⑤



03

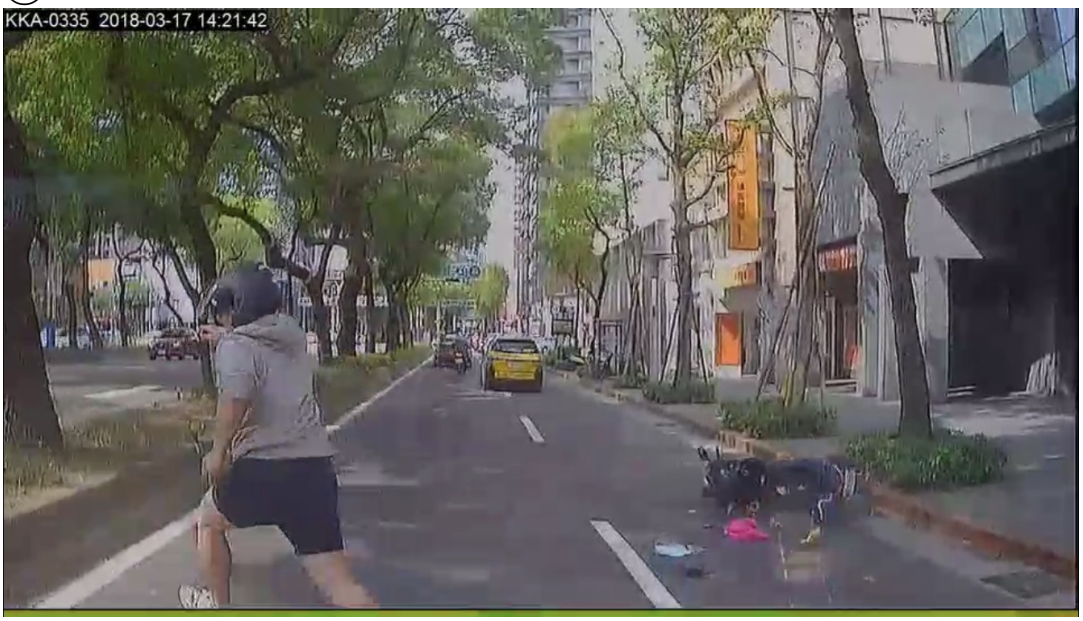
⑥

01


KKA-0335 2018-03-17 14:21:41

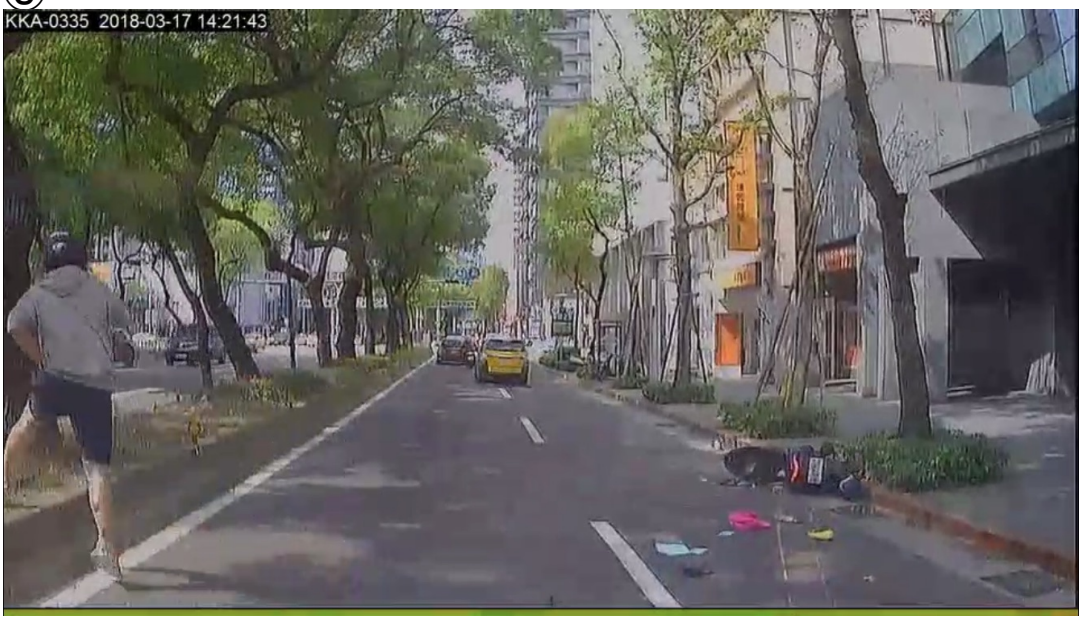
02

⑦


KKA-0335 2018-03-17 14:21:42

03

⑧


KKA-0335 2018-03-17 14:21:43

⑶觀此可知，系爭事故之發生係系爭機車騎士於直行過程中疏未確實注意前方狀況，於欲超過系爭公車左側前，未察覺其前方道路已無足夠空間可供通行，仍逕自前行認可超越之，致撞及前方分隔島而倒地於系爭公車前方，亦方致黎宗明見狀緊急煞車續生原告在車內跌倒之事故，堪信系爭機車騎士始為系爭事故之肇事者。

3.原告雖仍執黎宗明可自後照鏡望及系爭機車併排行駛，應隨時注意車前狀況，採取必要之安全措施，且應避免緊急煞車時產生之力道過大而使乘客遭劇烈衝撞而跌倒受傷云云為由，認黎宗明於系爭事故中應有過失。然觀諸前開畫面可知，黎宗明駕駛系爭公車於事發過程中均直行在同一車道，與前車保持相當距離，期間並無任何變換方向之舉，係系爭機車在系爭公車左側欲超越，卻撞及分隔島向右傾倒滑行驟然出現在系爭公車前，黎宗明始於14：21：40至14：21：41短短1秒反應時間內緊急煞車閃避，而終得避免撞擊甚至碾壓系爭機車暨騎士之重大危害。此猝不及防之突發狀況非黎宗明或任何一般駕駛人正常行駛道路上所得預見、控制及防範，對系爭機車未注意車前狀況導致系爭事故之危險結果，自有首揭信賴原則之適用。是以黎宗明於系爭事故所為之緊急煞車應為必要且適當，縱有後續原告因前揭1秒內之緊急煞車力道跌倒受傷之損害發生，亦難認黎宗明有何未盡注意車前狀況防免義務，而令負過失損害賠償責任。從而，原告前揭主張，殊難憑採，本件應認黎宗明於系爭事故並無過失。

㈡原告請求被告賠償損害之各項請求權基礎，均無理由：

1.民法第184條第1項前段、第191條之2、第193條第1項、第195條第1項、第188條第1項之侵權行為責任部分：

按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；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，但於防止損害之發生，已盡相當之注意者，不在此限，民法第184條

第1項前段及第191條之2定有明文，若有不法侵害他人之身體、健康權者，再依同法第193條第1項、第195條第1項定其財產及非財產上之損害賠償範圍。次按受僱人因執行職務，不法侵害他人權利者，由僱用人與行為人連帶負損害賠償責任，民法第188條第1項本文亦有明文。查黎宗明於系爭事故並無過失已如前述，自難依民法第184條第1項前段令其負損害賠償責任，至民法第191條之2雖係舉證責任倒置之規定，然系爭事故肇事者既如前認定為系爭機車騎士，是否得認黎宗明為加損害於原告之人，已非無疑；又依前揭信賴原則理論之標準，黎宗明既無違反何交通法規及注意義務，自可信賴他人亦能盡同等注意義務，現因系爭機車騎士之過失行為而發生系爭事故，即應認黎宗明已盡相當之注意，仍不免發生原告之損害情形，自無令黎宗明依民法第191條之2負賠償責任之可言。又黎宗明既毋須負上開侵權行為責任，其僱用人即大都會客運則無連帶損害賠償責任可言。是原告此部分主張，均無可採。

2.民法第654條第1項、第224條、第227條之1準用第193條第1項、第195條第1項、及公路法第64條第1項之旅客運送責任部分：

⑴按債務人之代理人或使用人，關於債之履行有故意或過失時，債務人應與自己之故意或過失負同一責任。旅客運送人對於旅客因運送所受之傷害及運送之遲到應負責任；但因旅客之過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限，民法第224條、第654條第1項定有明文，並得依同法第227條之1準用第193條第1項、第195條第1項關於人格權受損時之損害賠償規定。另汽車或電車運輸業遇有行車事故，致人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責任；但經證明其事故發生係因不可抗力或因託運人或受貨人之過失所致者，不負損害賠償責任，公路法第64條第1項亦有明文，此條關於舉證責任轉換之規定，目的在使汽車或電車行車事故之被害人，毋須依民法一般侵權行為規定舉證證明加害人

之故意或過失，即得向汽車或電車運輸業者請求損害賠償，而汽車或電車運輸業者，則須舉證證明為不可抗力，始能免責，應屬有關民法侵權行為之特別規定（最高法院97年度台上字第357號裁判參照）。查大都會客運為汽車運輸業，黎宗明則係為其服勞務之使用人，大都會客運應對黎宗明之行為負同一責任，並於本件由其與原告成立旅客運送契約，殆無疑義，故揆諸前揭說明，大都會客運對系爭事故所造成之原告損害自應負不可抗力責任。

⑵然按關於旅客之運送，因傷害或遲到而生之賠償請求權，自運送終了，或應終了之時起，2年間不行使而消滅，為民法623條第2項所明定。又公路法第64條第1項乃有關民法侵權行為之特別規定，惟公路法無請求權消滅時效之規範，是汽車或電車運輸業遇有行車事故致人客傷害之損害賠償時效期間，仍應回歸民法第197條第1項：「因侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起，2年間不行使而消滅，自有侵權行為時起，逾10年者亦同。」之規定（最高法院92年度台上字第1710號裁判意旨參照）。查系爭事故發生於107年3月17日，大都會客運於當日運送原告終了，原告並於同日21時59分至衛生福利部桃園醫院急診就醫而知悉受有系爭傷害（見司調卷第19頁之診斷證明書），則原告依民法第654條第1項、公路法第64條第1項而生之損害賠償請求權至遲應於109年3月17日罹於時效。而原告雖於109年3月16日即已提出民事起訴狀（見司調卷第5頁之上開起訴狀收狀戳），然請求權基礎僅限於民法第184條第1項前段、第191條之2、第193條第1項、第195條第1項（見司調卷第7頁），而其所主張之依民法第654條第1項、公路法第64條第1項請求大都會客運負損害賠償責任，則係至109年6月10日當庭交付民事補充理由狀繕本予大都會客運訴訟代理人（見本院卷第30、33頁之言詞辯論筆錄及上開理由狀收文日期），始提及上開旅客運送責任之請求權基礎而為訴之追加（見本院卷第35、41頁），則顯均已超過2年之請求權時效

期間，故被告為時效抗辯，以時效已完成為由拒絕賠償，自屬有理。

3.消保法第7條第1項、第3項之企業經營者責任部分：

⑴按從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於提供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品或服務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性；企業經營者違反前2項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠償責任。但企業經營者能證明其無過失者，法院得減輕其賠償責任，消費者保護法第7條第1、3項定有明文。依前開規定，大都會客運於提供汽車運輸服務時，對於其運輸服務本身、消費者使用之車廂空間與附屬設施固應確保其安全性；惟，亦需損害之發生，與其商品或服務未具有當時科技或專業水準可合理期待之安全性乙節有相當因果關係，大都會客運方應依前開消保法規定負賠償責任。

⑵經查，系爭事故係因系爭機車騎士未注意車前狀況撞及分隔島傾倒系爭公車前方所致後續損害，此於大都會客運乃屬不可預見之突發事件，業如前述，實無從合理期待大都會客運能事前發現預防，是本件損害發生，與大都會客運提供之汽車運輸之車輛設備保養維護是否有欠缺等情形均無條件關係，遑論相當因果關係，則本件損害結果，並非大都會客運所提供汽車運輸服務不符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性所致甚明，從而，原告此部分依消保法之損害賠償請求，亦屬無據。

4.綜上，原告因系爭事故請求被告賠償損害之各項請求權基礎，均無理由。

㈢既原告不得向被告請求損害賠償，則原告主張請求損害賠償之項目及金額是否合理，即無再事審究之必要，併此敘明。

五、綜上所述，原告依民法第184條第1項前段、第188條第1項、第191條之2、第193條第1項、第195條第1項、第654條第1項、第224條、第227條之1準用第193條第1項、第195條第1項、公路法第64條第1項及消保法第7條第1、3項等規定，請

求被告連帶給付85萬6005元，及自起訴狀繕本送達之翌日起算之法定利息，為無理由，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其所為假執行之聲請即失所附麗，爰一併駁回之。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及證據，核與判決之結果不生影響，爰不一一論列，併此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　9　　月　　22　　日

民事第五庭　　法　官　　楊承翰

以上正本係照原本作成。

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。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　9　　月　　22　　日

書記官　　蕭欣怡