

臺灣臺北地方法院民事判決

113年度簡上字第236號

上訴人 陳俊運  
和泰移動服務股份有限公司

法定代理人 陳建州  
訴訟代理人 張政偉  
梁育茶  
被上訴人 劉喬恩  
訴訟代理人 陳學驊律師

上列當事人間請求損害賠償（交通）事件，上訴人對於民國113年2月20日本院臺北簡易庭112年度北簡更一字第3號第一審判決提起上訴，本院於民國113年8月7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、被上訴人主張：上訴人陳俊運於民國109年11月28日23時40分許，駕駛車牌號碼000-0000計程車（下稱上訴人車輛），於行經臺北市○○區○○路0段00號前（下稱系爭事故地點）時，本應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，而事發當時雖為夜間且有雨，然當時燈照充分而無不能注意之情事，適有被上訴人駕駛車牌號碼000-0000自用小客車（下稱系爭車輛）貼近人行道臨時停等於此，且打亮兩個車尾燈以利警示後方來車，上訴人陳俊運仍疏未注意車前狀況而猛然撞擊系爭車輛左後方（下稱系爭事故），造成系爭車輛受損。被上訴人因系爭事故受有系爭車輛價值貶值新臺幣（下同）47萬元之損失。又上訴人陳俊運為計程車司機，於系爭事故時駕駛之上訴人車輛車身上印有上訴人和泰移動服務股份有限公司（下稱上訴人和泰公司）經營之計程車派遣平台「yoxi」之字樣，客觀上足使社會一般人認為上訴人陳

01 俊運係以上訴人車輛加入上訴人和泰公司派遣車隊，並由上  
02 訴人和泰公司編隊管理及調派，上訴人陳俊運應有為上訴人  
03 和泰公司使用及為其服勞務而受監督管理之客觀事實，則上  
04 訴人和泰公司應依民法第188條第1項與上訴人陳俊運負連帶  
05 賠償責任。爰依民法第184條第1項前段、第191條之2、第18  
06 8條第1項規定提起本件訴訟等語。並聲明：上訴人陳俊運、  
07 和泰公司應連帶給付被上訴人47萬元，及自民事追加被告暨  
08 準備理由二狀繕本送達上訴人之翌日即111年3月3日起至清  
09 償日止，按週年利率5%計算之利息。

## 10 二、上訴人方面：

11 (一)上訴人陳俊運則以：被上訴人明知路邊紅線禁止停車，然仍  
12 將系爭車輛停於該處，違反道路交通安全規則第112條第1項  
13 第1款，其雖自稱有開啟車尾燈，惟夜間行車本應開啟車尾  
14 燈，其未打亮閃黃燈警示，未採取任何警示標誌，一般人無  
15 法注意到系爭車輛係臨時停止不動，而系爭事故地點路段全  
16 寬5公尺，惟在系爭車輛臨停後僅剩3公尺，此亦為系爭事故  
17 發生之原因，故被上訴人在設有禁止臨時停車處臨時停車之  
18 行為就系爭事故之發生有其故意且為肇事主因，被上訴人就  
19 系爭事故之發生與有過失。而就被上訴人請求金額部分，系  
20 爭車輛於事故前之正常車況價值為85萬元、發生事故修復後  
21 價值為75萬元，即系爭車輛因毀損所受毀損減少價額至多為  
22 10萬元；又系爭車輛出廠日為104年2月，至事故發生日已使  
23 用5年10月，已逾車輛耐用年數5年，依所得稅法第54條第3  
24 項，固定資產折舊率表規定，以成本10分之1計算，零件部  
25 分，扣除折舊後應為32,333元，加計板金及烤漆工資費用  
26 ，系爭車輛修復費用為171,733元，合併毀損減少之價值10  
27 萬元，系爭車輛因毀損而減少之價額應僅為271,733元等  
28 語，資為抗辯。

29 (二)上訴人和泰公司則以：被上訴人就系爭事故發生與有過失，  
30 理由同上訴人陳俊運所述。又上訴人陳俊運並非靠行於上訴  
31 人和泰公司，上訴人車輛車主為新北市日昇合作社。而上訴

01 人和泰公司係經營計程車客運服務業，並非經營計程車客運  
02 業或是計程車載客運送服務之業務，依法不得僱人駕駛且依  
03 法不對駕駛人負管理之責，是上訴人車輛雖有張貼上訴人和  
04 泰公司提供媒合叫車派遣服務之廣告，然該張貼廣告之客觀  
05 事實與上訴人陳俊運所從事載客運送之行為並無關聯，亦無  
06 從逕認上訴人陳俊運係靠行於上訴人和泰公司。而上訴人和  
07 泰公司係提供叫車傳輸機裝於駕駛之車上，當有消費者需要  
08 用車時，由上訴人和泰公司將訊息傳送至駕駛手機派遣軟體  
09 yoxi司機App裝置上，駕駛同意接受時，再按下yoxi司機App  
10 上之接受任務按鈕，即媒合成功，上訴人和泰公司則收取派  
11 遣服務費用。是上訴人和泰公司僅為媒合消費者及駕駛，然  
12 上訴人陳俊運於接收派遣後可自由選擇是否承接，故上訴人  
13 和泰公司就上訴人陳俊運之派遣意願、駕駛行為之實施方式  
14 地點時間等，上訴人和泰公司均無限制或指示，而無任何監  
15 督管理之事實。又上訴人陳俊運係上訴人和泰公司派遣平台  
16 首批使用者，故上訴人和泰公司亦未向上訴人陳俊運收取月  
17 租或服務費，而上訴人陳俊運在系爭事故發生時亦未開啟上  
18 訴人和泰公司提供之叫車傳輸機、App。上訴人和泰公司無  
19 何應與上訴人陳俊運共負連帶責任可言。而就被上訴人金額  
20 請求部分，系爭車輛因毀損所受毀損減少價額至多為10萬  
21 元，理由同上訴人陳俊運所述等語，資為抗辯。

22 三、原審判命上訴人應連帶給付被上訴人47萬元，及自111年3月  
23 3日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，並駁回被上  
24 訴人其餘之訴。（被上訴人就原審駁回部分未聲明不服，該  
25 部分非本院審理範圍。）上訴人則就原審判命給付部分提起  
26 上訴，上訴聲明：(一)原判決不利於上訴人部分廢棄。(二)上開  
27 廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。  
28 被上訴人答辯聲明：上訴駁回。

29 四、得心證之理由：

30 (一)上訴人陳俊運是否應負侵權行為損害賠償責任？

31 1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責

01 任；汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中  
02 加損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害，民法第18  
03 4條第1項前段、第191條之2定有明文。又按當事人主張有利  
04 於己之事實者，就其事實有舉證之責任。民事訴訟法第277  
05 條前段定有明文。又民事訴訟如係由原告主張權利者，應先  
06 由原告負舉證之責，若原告先不能舉證，以證實自己主張之  
07 事實為真實，則被告就其抗辯之事實即令不能舉證，或其所  
08 舉證據尚有疵累，亦應駁回原告之請求（最高法院100年度  
09 台上字第415號判決要旨參照）。而各當事人就其所主張有  
10 利於己之事實，均應負舉證之責，故一方已有適當之證明  
11 者，相對人欲否認其主張，即不得不更舉反證。

12 2.經查，被上訴人主張上訴人陳俊運駕駛上訴人車輛，本應注  
13 意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，而依當時的情  
14 形，並無不能注意之情事，卻猛然撞擊停等在系爭事故地點  
15 之系爭車輛，造成系爭車輛受損等情，業據提出道路交通事故  
16 當事人登記聯單、道路交通事故初步分析研判表、道路交  
17 通事故現場圖、道路交通事故照片黏貼紀錄表、事發現場監  
18 視畫面光碟、臺北市交通事件裁決所110年3月12日北市裁鑑  
19 字第1103002814號函暨鑑定意見書影本、車損照片等件為證  
20 （見110年度北簡字第12498號卷【下稱北簡卷】（一）第27至4  
21 3、141至191頁），並有原審依職權調取之道路交通事故初步  
22 分析研判表、道路交通事故現場圖、道路交通事故補充資料  
23 表、A3類道路交通事故調查紀錄表、道路交通事故當事人登  
24 記聯單、道路交通事故照片黏貼紀錄表等資料可稽（見北簡  
25 卷（一）第95至111頁），被上訴人主張之前揭事實，堪信為真  
26 實。本件上訴人陳俊運既因使用汽車中加損害於系爭車輛，  
27 致系爭車輛受損，已如前述，上訴人陳俊運之過失行為與系  
28 爭車輛之車損結果，有相當因果關係，是上訴人陳俊運應就  
29 系爭事故所生之系爭車輛之損害負損害賠償責任。

30 （二）被上訴人臨停於系爭事故地點，而遭上訴人陳俊運撞及，是  
31 否與有過失？

01 1.按民法第217條第1項所謂損害之發生或擴大被害人與有過  
02 失，須被害人之行為助成損害之發生或擴大，就結果之發生  
03 為共同原因之一，行為與結果有相當因果關係，始足當之；  
04 並非被害人所有與法不合之行為，均當然成為損害發生或擴  
05 大之共同原因（最高法院96年度台上字第2672號、95年度台  
06 上字第1932號民事判決要旨參照）。

07 2.上訴人陳俊運、和泰公司雖以被上訴人違規停車，且未打亮  
08 閃黃燈警示，未採取任何警示標誌，致其無法注意系爭車輛  
09 係臨停停止不動而撞及，被上訴人顯與有過失等語為其等抗  
10 辯，惟被上訴人在劃有禁止臨停標線處停車之行為，固違反  
11 道路交通安全規則第111條第1項第3款之規定而應受交通管  
12 理處罰條例之裁處，然並不當然即認此行為與系爭事故之發  
13 生間有相當因果關係。經查，依警方交通事故處理資料及系  
14 爭事故地點路口監視器影像（見北簡(一)卷第45頁、第107至1  
15 11頁），系爭事故發生情形為上訴人車輛在系爭事故發生前  
16 沿信義路4段西向東第2車道行駛、系爭車輛於信義路4段74  
17 號前紅線停車；上訴人車輛駛至系爭事故地點，上訴人車輛  
18 右前車頭與系爭車輛左後車尾碰撞而肇事。而參酌前揭影像  
19 及被上訴人、上訴人陳俊運於系爭事故後之談話紀錄表（見  
20 北簡(一)卷第101至103頁），上訴人陳俊運自陳「不明原因突  
21 然撞到路邊車輛，人突然驚醒」等語，兼衡系爭車輛及上訴  
22 人車輛車損部位及現場照片所示系爭事故地點有路燈照明等  
23 情可知，被上訴人在系爭事故發生前已將系爭車輛停放在系  
24 爭事故地點約10分鐘，而於此段期間內其左側尚有其他車輛  
25 駛過，惟因上訴人車輛未採取減速或閃避措施，而以上訴人  
26 車輛右前車頭碰撞系爭車輛左後車尾，顯見系爭事故係上訴  
27 人陳俊運於駕車時疏未注意前方停車之系爭車輛致生碰撞。  
28 另觀警方事故現場圖（見北簡(一)卷第31頁），系爭事故地點  
29 外側車道寬5公尺，系爭車輛車寬約2公尺，剩餘路寬尚有3  
30 公尺而足供車輛安全通過，是被上訴人駕駛系爭車輛雖為路  
31 邊違規停車，惟並未影響上訴人車輛之行駛動向，且就後車

01 之追撞其亦無防免可能性。再者，本件經向臺北市政府交通  
02 局覆議結果為：「...A車(即上訴人車輛)係向右偏向之車  
03 輛，B車(即系爭車輛)係違規停車之靜止車輛，第2車道寬5  
04 公尺，扣除B車車寬約2公尺，剩餘路寬尚餘3公尺，A車仍可  
05 持續通行，惟A車疏未注意車前狀況，車身逐漸向右偏向，  
06 致與B車發生碰撞而肇事，是以，A車陳俊運『未注意車前狀  
07 況』為肇事原因；另事故前，B車雖在設有禁止臨時停車標  
08 線處停車，然其違規停車尚無影響A車駕駛操控，其對於A車  
09 從後方行駛過程中未注意車前狀況逐漸右偏致發生碰撞之情  
10 事無從防範；是以，B車劉喬恩於本事故無肇事因素」等  
11 情，有臺北市政府交通局112年7月13日北市交安字第112300  
12 1760號函附之臺北市車輛行車事故鑑定覆議會覆議意見書在  
13 卷可考（見原審卷第201至206頁），亦與本院上開判斷大致  
14 相符。本件自難僅以被上訴人就系爭車輛於系爭事故地點有  
15 違規停車之情，即遽認被上訴人就系爭事故之發生與有過  
16 失。上訴人陳俊運、和泰公司復未提出其他證據證明被上訴  
17 人就系爭事故之發生與有過失，則其等前開抗辯，洵屬無  
18 據。

19 (三)上訴人和泰公司是否應依民法第188條第1項負連帶賠償責  
20 任？

21 次接受僱人因執行職務，不法侵害他人之權利者，由僱用人  
22 與行為人連帶負損害賠償責任，民法第188條第1項前段定有  
23 明文。該條僱用人責任之規定，係為保護被害人而設，故所  
24 謂受僱人，非僅限於僱傭契約所稱受有報酬之受僱人，凡客  
25 觀上被他人使用為之服勞務而受其監督者，均屬之（最高法  
26 院107年度台上字第42號判決、111年度台上字第737號、111  
27 年度台上字第869號裁判意旨參照）。經查：

28 1.上訴人車輛之車門兩側及車頂燈板均標示有上訴人和泰公司  
29 之「yoxi」字樣等情，有上訴人車輛照片在卷可佐（見北簡  
30 卷(-)第389頁），足證上開圖案、字樣所彰顯者確為上訴人  
31 和泰公司，可知一般人客觀上由上訴人車輛外觀，一望即知

01 上訴人陳俊運執行計程車業務為上訴人和泰公司所屬車隊並  
02 受其派遣。

03 2.復觀上訴人陳俊運與上訴人和泰公司所簽之yoxi車隊隊員入  
04 隊契約書（下稱系爭契約），雙方係約定由上訴人和泰公司  
05 提供派遣服務機會及相關設備予上訴人陳俊運，包含傳輸機  
06 與識別標章、制服、廣告或其他非現金付費之服務、教育訓  
07 練、會員權益服務、投保旅客運輸責任保險；上訴人陳俊運  
08 應提供職業地有效之計程車駕駛人執業登記證及職業駕駛執  
09 照供上訴人和泰公司查核，且上訴人和泰公司得於契約有效  
10 期間內查詢上訴人陳俊運之職業駕駛執照狀態；上訴人陳俊  
11 運「應」於加入車隊前參加上訴人和泰公司舉辦之職前專業  
12 訓練講習課程；上訴人陳俊運「應」遵守上訴人和泰公司之  
13 服裝規範；上訴人陳俊運如有無有效執業登記證或職業駕駛  
14 執照或有其他違反契約約定情節重大者，上訴人和泰公司得  
15 不經通知逕行終止契約等情，有系爭契約影本在卷可佐（見  
16 原審卷第317至321頁）。且依上訴人和泰公司官方網站所列  
17 之入隊方案、隊員獎勵補助活動資料（見原審卷第107至117  
18 頁），上訴人和泰公司向司機收取月費、媒合費用，並對營  
19 業時數、總派遣趟次高之司機發放加薪獎勵（見原審卷第10  
20 7至117頁）可知，上訴人和泰公司於司機加入後，對於司機  
21 有一定程度之選任、管理、監督權限，且規劃有職前訓練講  
22 習課程，而對違反系爭契約約定情節重大者可不經通知強制  
23 退隊等情，則上訴人陳俊運參與上訴人和泰公司派遣業務之  
24 上訴人車輛，其車門及頂燈板既均有標示「yoxi」之上訴人  
25 和泰公司標誌，且上訴人和泰公司對上訴人陳俊運有一定教  
26 育訓練及監督、管理之行為，應已足認上訴人陳俊運為和泰  
27 公司使用為其服勞務而受其監督，上訴人陳俊運為上訴人和  
28 泰公司之受僱人，難認屬單純之居間契約關係。

29 3.再依計程車客運服務業申請核准經營辦法第18條規定：「經  
30 營派遣業務應遵守下列規定：一、須24小時自動錄音，記錄  
31 話務內容。其以數據通訊派遣車輛者，另須24小時自動記錄

01 下列車輛派遣資料：(一)計程車牌照號碼（或代號）。(二)日期  
02 及時間。(三)載客狀態。(四)有定位功能者，其車輛定位座標。  
03 二、每日應記錄下列車輛派遣資料：(一)日期及時間。(二)乘客  
04 上下車地點。(三)派遣車號（或代號）。(四)有定位功能者，至  
05 叫車地點時間。三、應設申訴專線，並有專人處理申訴案  
06 件，申訴案件應做流水編號，並將處理結果詳實記錄。四、  
07 應保存最近6個月之下列統計資料供公路主管機關查核：(一)  
08 乘客要求派車次數（含電話及網路）。(二)車輛派遣次數。(三)  
09 平均可派車輛數。(四)申訴次數，區分乘客對車輛未準時到達  
10 或未到達之申訴，及乘客對車輛或駕駛之一般申訴。五、叫  
11 車電話、申訴電話、通話費率、車資收費標準及收費方式應  
12 刊登於電話簿或企業網站，並提供公路主管機關刊登於機關  
13 網站。六、叫車電話與申訴電話，應顯示於車內前座椅背明  
14 顯處。七、接通電話時，應先告知乘客足以識別該員工之編  
15 號或真實姓名。八、應告知乘客派遣車輛預估到達時間。  
16 九、應接受公路主管機關辦理之考核、評鑑或查訪。十、以  
17 網際網路平臺提供預約及派遣服務者，應保存各趟次車號、  
18 預約時間、上下車時間、行駛路線、行駛里程、應付車資、  
19 實收車資及通行費等營運資料至少2年，並配合該管公路主  
20 管機關提供查詢及下載之權限。前項第1款至第3款資料應保  
21 存3個月，並應整理保持隨時接受檢查。但派遣設備為無線  
22 電者，應保存15日。」可知，計程車客運服務業對受派遣計  
23 程車顯具有相當程度之監督管理，且同辦法第17條亦明定：  
24 「計程車客運服務業對受託服務之車輛發生行車事故時，應  
25 協助或代為處理。經營派遣業務對其委託人，並應盡下列責  
26 任：一、維持服務品質。二、提供專業訓練。三、確認已依  
27 公路法第六十五條第三項規定投保旅客責任保險。四、解決  
28 消費爭議。」，足認計程車客運服務業亦有提供受派遣計程  
29 車相當訓練，甚至代為解決消費爭議，並投保相關保險之責  
30 任及義務，自非僅係單純報告締約機會之居間關係。是本院  
31 綜合上情，認依一般社會通念，上訴人陳俊運於外觀上確有



01 為上訴人和泰公司服勞務而受其監督之客觀事實存在。又上  
02 訴人和泰公司既未能舉證其選任受僱人及監督其職務之執  
03 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  
04 之情形，自應依民法第188條第1項規定負僱用人之連帶賠償  
05 責任。

06 4.至上訴人和泰公司雖以其之營業種類為「計程車客運服務  
07 業」，依法不得僱人駕駛且依法不對駕駛人負管理之責等語  
08 為其抗辯，然此僅屬主管機關核准其經營計程車客運服務之  
09 營業項目，係屬行政管制之範疇，要與判斷上訴人和泰公司  
10 是否為上訴人陳俊運之僱用人無涉。而系爭契約雖約定上訴  
11 人陳俊運遇有交通事故致人傷亡或消費爭議時相關賠償責任  
12 及協助處理費用應由上訴人陳俊運負擔之規定（見原審卷第  
13 319頁），然此僅為上訴人和泰公司與上訴人陳俊運之之內  
14 部約定，自不得以此作為上訴人和泰公司對被上訴人免責之  
15 依據。

16 (四)系爭車輛因系爭事故減損之價值為何？

17 1.按損害賠償，以填補損害，使被害人獲得完全賠償為最高原  
18 則。是物被毀損時，被害人除得依民法第196條請求賠償  
19 外，並不排除民法第213條至第215條之適用（最高法院87年  
20 度台上字第803號民事判決意旨參照）。次按不法毀損他人  
21 之物者，被害人得請求賠償其物因毀損所減少之價額，民法  
22 第196條定有明文。而依民法第196條規定，命加害人向被害  
23 人賠償其物因毀損所減少之價額，其額數應以該物受損後之  
24 價值與毀損前原來之價值比較決定之（最高法院73年度台上  
25 字第1574號判決意旨參照）。又民法第196條所稱價值賠  
26 償，係指交換價值的賠償，亦即物未毀損時的價額扣減毀損  
27 後的價額。

28 2.經查，系爭車輛於109年11月份未發生事故前在正常車況下  
29 之價值約為85萬元、於發生系爭事故後之價值約為38萬元等  
30 情，有台灣區汽車修理工業同業公會110年11月9日台區汽工  
31 (宗)字第110370號函文在卷可稽（見北簡卷(一)第235至243

01 頁，下稱系爭函文）。據此，系爭事故發生前之系爭車輛價  
02 額為85萬元，系爭事故發生後之系爭車輛價額為38萬元，其  
03 價額顯有減損，揆諸上開說明，被上訴人請求上訴人系爭車  
04 輛因毀損所減少之價額即47萬元（即85－38＝47），為有理由。  
05

06 3.上訴人和泰公司雖抗辯系爭車輛出廠日為104年2月，至事故  
07 發生日已使用5年10月，已逾車輛耐用年數5年，依所得稅法  
08 第54條第3項，固定資產折舊率表規定，以成本10分之1計  
09 算，零件部分，扣除折舊後應為32,333元，加計板金及烤漆  
10 工資費用，系爭車輛修復費用為171,733元，合併毀損減少  
11 之價值10萬元，系爭車輛因毀損而減少之價額應僅為271,73  
12 3元云云，然按依民法第196條請求賠償物被毀損所減少之價  
13 額，「得」以修復費用為估定之標準，但以必要者為限（例  
14 如：修理材料以新品換舊品，應予折舊）。被害人如能證明  
15 其物因毀損所減少之價額，超過必要之修復費用時，就其差  
16 額，仍得請求賠償（最高法院77年5月17日77年第9次民事庭  
17 會議決議(一)意旨可參），是依民法第196條所為之請求係以  
18 市價估算之，而以修復費用計算折舊僅為參考標準之一，而  
19 非唯一計算方法；民法第196條係使被害人得向不法毀損其  
20 物者請求賠償其因毀損所減少之價額，然不排除其選擇請求  
21 回復原狀，而賦予當事人選擇之自由。是系爭車輛既經被上  
22 訴人決定不修復而售出，被上訴人以市價即物未毀損時的價  
23 額扣減毀損後的價額為請求之依據，其之請求當屬有理。又  
24 如前所述，本院已認定系爭車輛於系爭事故發生前、後之  
25 「市價」分為85萬元、38萬元，自無應予折舊之問題，又系  
26 爭車輛於109年11月份未發生事故前在正常車況下之價值約  
27 為85萬元、於系爭事故發生之價值約為38萬元，於發生事故  
28 修復後之價值約為75萬元等情，固有系爭函文在卷可稽（見  
29 北簡卷(一)第235至243頁），惟系爭車輛「未經修繕」即售  
30 出，為兩造所不爭執，上訴人竟主張以未發生事故前在正常  
31 車況下之價值約為85萬元扣除發生事故「修復後」之價值約

01 為75萬元，主張被上訴人「僅」損失10萬元云云，其主張顯  
02 無理由。

03 五、從而，被上訴人依民法第184條第1項前段、第191條之2、第  
04 188條第1項規定，請求上訴人陳俊運及和泰公司連帶給付47  
05 萬元，及自111年3月3日起至清償日止，按週年利率5%計算  
06 之利息，為有理由，應予准許。原審就此為上訴人敗訴之判  
07 決，並為准、免假執行之宣告，核無不合，上訴人就此部分  
08 指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁回其上  
09 訴。

10 六、本件事實已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法，及所提出  
11 之證據，經本院斟酌後，認為與判決基礎之事實並無影響，  
12 均不足以影響本裁判之結果，自無庸一一詳予論駁之必要，  
13 併此敘明。

14 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  
15 3項、第463項、第449條第1項、第78條，判決如主文。

16 中 華 民 國 113 年 9 月 4 日  
17 民事第八庭 審判長法官 蔡世芳  
18 法官 謝宜伶  
19 法官 宣玉華

20 以上正本係照原本作成。

21 本判決不得上訴。

22 中 華 民 國 113 年 9 月 4 日  
23 書記官 林怡秀