

臺灣新北地方法院民事判決

113年度簡上字第606號

上訴人 郭素雲

訴訟代理人 郭雅琍

王青娥律師

被上訴人 臺北汽車客運股份有限公司

法定代理人 李博文

被上訴人 陳彥祥

前列二人共同

訴訟代理人 苗怡凡律師

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，上訴人對於民國113年8月26日本院板橋簡易庭113年度板簡字第266號第一審判決提起上訴，經本院於114年11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、上訴人主張：被上訴人陳彥祥(以下簡稱陳彥祥)受僱於被上訴人臺北汽車客運股份有限公司(下稱臺北客運)，於民國(下同)111年1月28日11時5分，駕駛車牌號碼000-0000號公車(下稱系爭公車)沿新北市中和區員山路往連城路方向行駛經員山路與連城路口，本應注意車前狀況，並隨時採取必要之安全措施，且應注意乘客未坐定或未抓穩扶手前應保持車輛平穩起步或停止，不得突然加速起步或急煞急切，而依當時情形，並無不能注意之情事，竟疏未注意及此，於上訴人甫上車走至安全門旁時，忽然加速起步並隨後急煞急切，致受有左側近端肱骨粉碎性骨折併臂神經叢受損、腦震盪、左手挫傷瘀青、左腳踝挫傷腫脹等傷害(下稱系爭傷害)，

01 精神上受有相當之痛苦。並請求台北客運應賠償1倍之懲罰  
02 性賠償，爰依民法第184條第1項前段、第2項前段、第191條  
03 之2前段、第191條之3前段、第188條第1項、消費者保護法  
04 第7條、第51條規定，求為判決：(1)被上訴人應連帶給付上  
05 訴人新台幣(下同)52萬5769元及自起訴狀繕本送達翌日起至  
06 清償日止，按週年利率5%計算之利息。(2)臺北客運應給付  
07 上訴人新臺幣(下同)25萬5769元及自起訴狀繕本送達翌日  
08 起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。(3)願供擔保請  
09 准宣告假執行。

10 二、被上訴人則以：陳彥祥駕駛系爭公車車速僅每小時20公里，  
11 而被上訴人見前方有違規闖入車道之行人，乃轉換行進方向  
12 閃避該人，並因紅燈正常煞車煞停，並無突然搶快猛力加  
13 速、急煞急切或其他不當駕駛行為，而上訴人跌倒係因其未  
14 緊握扶桿重心不穩所致，而非被上訴人陳彥祥有何違規高速  
15 行駛、急煞急切或其他不當駕駛行為所造成，臺北客運之載  
16 客服務亦未欠缺安全性，系爭公車上多處張貼乘客上車後應  
17 緊握扶手之標示，並有語音及跑馬燈提示，並有旅客定型化  
18 契約約定搭車應緊握扶桿等語資為抗辯。

19 三、原審為上訴人敗訴之判決，上訴人不服，提起上訴，上訴聲  
20 明：(一)原判決廢棄。(二)被上訴人應連帶給付上訴人52萬5,76  
21 9元及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%  
22 計算之利息。(三)被上訴人臺北客運應給付上訴人25萬5769元  
23 及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計  
24 算之利息。被上訴人則答辯聲明：上訴駁回。

25 四、兩造不爭執之事項(見114年2月19日筆錄，本院卷第89至90  
26 頁)：

27 (一)陳彥祥受雇於臺北客運，於111年1月28日11時5分，駕駛系  
28 爭公車沿新北市中和區員山路往連城路方向行駛經員山路與  
29 連城路口，致乘客即上訴人跌倒，受有左側近端肱骨粉碎性  
30 骨折併臂神經叢受損、腦震盪、左手挫傷瘀青、左腳踝挫傷  
31 腫脹等傷害(下稱系爭傷害)等事實，有道路交通事故現場

01 圖、道路交通事故調查報告表(一)(二)、道路交通事故談話紀錄  
02 表、道路交通事故照片、行車紀錄器影像擷圖、衛生福利部  
03 雙和醫院診斷證明書（見原審卷第159頁至第170頁、第19  
04 頁）及行車紀錄器影像可稽。

05 (二)陳彥祥被訴過失傷害罪嫌，業經檢察官為不起訴處分，上訴  
06 人不服，聲明再議，經台灣高等檢察署駁回再議，有臺灣新  
07 北地方檢察署111年度偵字第43041號不起訴處分書、台灣高  
08 等檢察署111年度上聲議字第9727號處分書可按（見原審卷  
09 第353-359頁、第469-471頁）。

10 五、本件爭點應為：上訴人依據侵權行為法則、消費者保護法第  
11 7條、第51條之規定，請求被上訴人應連帶給付醫療費及營  
12 養品費共23萬8729元、交通費1萬7040元、日後拆除鋼釘及  
13 復健費用7萬元、精神慰撫金20萬元、及台北客運應賠償一  
14 倍懲罰性賠償25萬5769元，是否有理由？被上訴人陳彥祥之  
15 駕駛行為是否有過失？被上訴人臺北客運公司所提供的運輸  
16 服務，是否符合當時科技或專業水準合理期待之安全性？

17 (一)民法第184條第1項前段之一般侵權行為應由被害人就不法  
18 性、可責性及因果關係為舉證。而民法第184條第2項、民法  
19 第191條之2、第191條之2規定，均有將主觀要件之舉證責任  
20 倒置，轉由加害人就其無故意、過失負舉證責任。而所謂過  
21 失，指行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而  
22 不注意。在侵權行為方面，過失之有無，應以是否怠於善良  
23 管理人之注意義務為斷，亦即行為人須有抽象輕過失，方可  
24 成立。且善良管理人之注意義務，乃指有一般具有相當知識  
25 經驗且勤勉負責之人，在相同之情況下是否能預見並避免或  
26 防止損害結果之發生為準，如行為人不為謹慎理性之人在相  
27 同情況下，所應為之行為，即構成注意義務之違反而有過  
28 失，其注意之程度應視行為人之職業性質、社會交易習慣及  
29 法令規定等情形而定（最高法院100年度台上字第328號判決  
30 參照）。

31 (二)本院勘驗臺北客運提出之光碟如下，且為兩造所不爭執:(見

01 本院卷第183-184頁、114年6月17日筆錄)：

02 1. 光碟1為系爭公車之分割影像：

03 (1)ch1:公車前方影像，車輛前方有行人違規橫越馬路，車輛自  
04 8秒開始駛離站牌，到19秒即將停止時，上訴人發出跌倒的  
05 聲音。

06 (2)ch2:公車外部由後往前右邊側面影像，乘客上車後，車輛自  
07 8 秒開始駛離站牌，到19秒將停止時，上訴人發出跌倒的聲  
08 音。

09 (3)ch3:公車外部由後往前左側面影像：車輛自8 秒開始駛離站  
10 牌，到19秒將停止時，上訴人發出跌倒的聲音。

11 (4)ch4:公車內部前方影像：上訴人身穿紫色上衣上車，後方跟  
12 隨三名乘客在後上車，上訴人往車輛後方行走至車輛中間後  
13 方站立，之後影像模糊不清被其他人擋住無法確認上訴人的  
14 最後位置，車輛自8 秒開始駛離站牌，到19秒將停止時，上  
15 訴人發出跌倒的聲音。

16 (5)ch5:公車外部由前往後左側面影像：車輛自8 秒開始駛離站  
17 牌，到19秒將停止時，上訴人發出跌倒的聲音。

18 (6)ch6:公車外部右側由前往後的側面影像：沒有拍到乘客上車  
19 的影像，車輛自8 秒開始駛離站牌，到19秒將停止時，上訴  
20 人發出跌倒的聲音。

21 (7)ch7:公車內部全部影像(自公車內部後面往前拍攝之角度):  
22 上訴人上車之後行走到車輛中間位置(影像模糊不清完全無  
23 法辨識上訴人之位置)，車輛自8 秒開始駛離站牌，到19秒  
24 將停止時，上訴人發出跌倒的聲音。

25 (8)ch8:公車內部中間影像(自公車內部中央上方往下拍攝之角  
26 度)車輛自8秒開始駛離站牌，到19秒將停止時，上訴人發出  
27 跌倒的聲音。

28 2. 光碟2為系爭公車之合併影像：

29 A:為9個分割畫面

30 B:同前ch4

31 C:同前ch8

- 01 3. C的影像是從自公車內部中央上方往下拍攝之角度，影像下方  
02 有局部拍攝到，上訴人站立在公車的左側，相對於下車門的  
03 對面，站立位置下方有黃色的區塊，只拍到上訴人的腳及跌  
04 倒後的下半身。在黃色的區塊裡面。
- 05 4. 自以上光碟所示，上訴人跌倒時剛好站立在系爭公車的中間  
06 位置，適在後門下車門的對面，之後影像被其他乘客遮住，  
07 無法判別上訴人跌倒的原因，及當時跌倒之情形，況系爭公  
08 車自8秒開始駛離站牌，直到19秒即將停止時，上訴人始發  
09 出跌倒的聲音等情，至為明確。
- 10 5. 經查，系爭公車自離開站牌起駛時至上訴人發出跌倒之聲音  
11 而停下止共11秒期間之車速均未達每小時20公里，且此期間  
12 自起駛增速至最高車速再自最高車速減速至停下之增速速率  
13 與降速速率均相當平穩，有系爭公車111年1月28日車速折線  
14 圖可參（見本院卷第211頁），由此可知陳彥祥係等包含上  
15 訴人之所有乘客上車站妥、坐妥後且前後車門關閉後，始自  
16 外側車道公車站緩速起駛離站並緩慢切向內側車道，並無未  
17 確認乘客站妥、坐妥即貿然起駛離站，亦無突然加速起駛離  
18 站或猝然變換車道等情事，因見前方1名行人自外側車道步  
19 行穿越道路至內側車道，乃因應車前狀況，採取閃避之必要  
20 安全措施，以避免碰撞前方行人，惟仍保持直行，未明顯左  
21 右偏移且未明顯加速，其後遵守前方紅燈號誌之指示，緩慢  
22 煞停停下停等紅燈，過程中亦無明顯左右偏移或猝然煞停等  
23 情事，再參以上訴人自上車時到跌倒時，已經從系爭公車車  
24 頭之位置行走至車之中間位置，上訴人並未因陳彥祥之行駛  
25 中駕駛行為而跌倒，卻於系爭公車即將因停等紅綠燈而停止  
26 時而跌倒，足見，係因上訴人於車頭行走至車輛中間位置，  
27 是否有緊握扶桿不明，而當時上車之乘客共有4人，並無其  
28 他人因陳彥祥之駕駛行為而跌倒，綜上各情，難謂陳彥祥之  
29 駕駛行為有何違反道路交通安全規則、道路交通管理處罰條  
30 例等交通法規或違反「公車駕駛員行車及進離站位作業程  
31 序」之處，並足徵陳彥祥就防免危險或交通事故之發生，已

01 為一般具有相當知識經驗且謹慎理性之公車駕駛，在相同情  
02 況下，所應為之行為及所應保持之注意，已盡善良管理人之  
03 注意義務而無過失，系爭公車車廂內四處張貼「路況多變，  
04 請緊握扶手」、並以跑馬燈提醒乘客須緊握扶手，並以語音  
05 提醒車輛即將啟動，應緊握扶手，並於旅客定型化契約約定  
06 搭車須握緊扶桿等語，有臺北客運提出之車廂照片、跑馬燈  
07 警語、旅客定型化契約（見本院卷第213-214頁），臺北客  
08 運已盡告知義務，上訴人疑似因未緊握扶手導致跌倒，自不  
09 可歸責於陳彥祥，臺北客運不需負擔民法第188條第1項之僱  
10 用人責任。從而，上訴人主張陳彥祥駕駛系爭公車貿然起  
11 駛，於煞車後，莫名向左、向右大力搖晃，一連串多次不正  
12 常駕駛，突然變換車道，橫移變換車道等情形，顯與前開勘  
13 驗之光碟內容不符，前開光碟亦無法確認上訴人跌倒當時是  
14 否已緊握扶桿等情。再參以陳彥祥被訴過失傷害罪嫌，業經  
15 檢察官勘驗系爭公車之行車紀錄器錄影畫面，認定系爭公車  
16 起駛時，正前方有行人闖入車道，致系爭公車變換行進方  
17 向；車輛正常煞車後僅上訴人一人向前倒地，而其他緊握扶  
18 桿之同車乘客並未有明顯前傾或因而倒地，足徵陳彥祥變換  
19 行進方向之原因，既係在防止本案公車碰撞前開貿然違規闖  
20 入車道之行人以避免其生命、身體受損，而前開行人此類重  
21 大違規行為係出於突然，非陳彥祥所能預見，自不能認陳彥  
22 祥變更行進方向之行為係屬過失行為。且旅客於「搭車時請  
23 握穩扶桿、勿隨意走動、勿緊靠車門站立及將頭手伸出車  
24 外」，是公車乘客於搭乘公車時，於公車行駛過程中緊握扶  
25 桿以維護自身安全，又臺北客運公車車廂內貼有：「路況多  
26 變，請緊握扶手(桿)」之標語，系爭公車行進時車速不到每  
27 小時20公里，亦未有其他不當駕駛行為，又系爭公車變換行  
28 進方向後，僅有上訴人向前倒地，而其他緊握扶桿之同車乘  
29 客並未有明顯前傾或因而倒地。此亦可證上訴人之所以因陳  
30 彥祥轉換行進方向行為而倒地，其原因乃係上訴人並未緊握  
31 公車扶桿致於系爭公車變換行進方向時重心不穩倒地，並非

01 陳彥祥有何違規高速行駛後緊急踩踏煞車或其他過失行為所  
02 致，而為陳彥祥為不起訴處分，上訴人不服，聲明再議，經  
03 台灣高等檢察署駁回再議，有臺灣新北地方檢察署111年度  
04 偵字第43041號不起訴處分書、台灣高等檢察署111年度上聲  
05 議字第9727號處分書可按（見原審卷第353-359頁、第469-4  
06 71頁），與本院認定相符。準此，上訴人就其有利於己之事  
07 實並未舉證以實其說，難為有利於上訴人之認定。

08 (三)按從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於  
09 提供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品或服  
10 務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。商品或  
11 服務具有危害消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應  
12 於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法。企業經營者違  
13 反前2項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠  
14 償責任，消費者保護法第7條第1至3項定有明文。而商品或  
15 服務符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，應就下  
16 列情事認定之：一、商品或服務之標示說明。二、商品或服  
17 務可期待之合理使用或接受。三、商品或服務流通進入市場  
18 或提供之時期，為同法施行細則第5條所明定。企業經營者  
19 主張其商品於流通進入市場，或其服務於提供時，符合當時  
20 科技或專業水準可合理期待之安全性者，就其主張之事實負  
21 舉證責任，亦為同法第7條之1第1項所明定。經查，陳彥祥  
22 既已妥善防範危險或交通事故之發生，且臺北客運於系爭公  
23 車安全門附近及其他多處，均有為「路況多變，請緊握扶手  
24 （桿）」之警告標示，並以跑馬燈提醒乘客須緊握扶手，並  
25 以語音提醒車輛即將啟動，應緊握扶手，並於旅客定型化契  
26 約約定搭車須握緊扶桿等語，有臺北客運提出之車廂照片、  
27 跑馬燈警語、旅客定型化契約（見本院卷第213-214頁），  
28 應認臺北客運提供之載客服務已符合可合理期待之安全性，  
29 臺北客運自不負消費者保護法第7條、第51條之損害賠償責  
30 任。

31 (四)新北市政府交通局就本事件對臺北客運之營運服務評鑑扣

01 分，與臺北客運駕駛陳彥祥有無過失或臺北客運提供之載客  
02 服務是否欠缺可合理期待之安全性，並非一事，自無從為不  
03 利被上訴人之認定。

04 五、綜上所述，上訴人依侵權行為法則、消費者保護法第7條、  
05 第51條規定，請求被上訴人連帶給付52萬5769元，並請求臺  
06 北客運給付原告25萬5769元以及均自起訴狀繕本送達翌日起  
07 至清償日止，均按週年利率5%計算之利息，為無理由，應  
08 予駁回，其假執行之聲請亦失所依據，應併駁回之。原審為  
09 上訴人敗訴之判決，及駁回其假執行之聲請，並無不合。上  
10 訴意旨指摘原判決不當，求予廢棄改判，為無理由，應予駁  
11 回。

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

14 七、據上論結，本件上訴為無理由，判決如主文。

15 中 華 民 國 114 年 11 月 21 日

16 民事第三庭 審判長法官 賴彥魁

17 法官 吳逸儒

18 法官 徐玉玲

19 以上正本證明與原本無異

20 不得上訴。

21 中 華 民 國 114 年 11 月 21 日

22 書記官 王卓鵬