臺灣新北地方法院板橋簡易庭簡易民事判決

111年度板簡字第2400號

原　　告　簡瓊珍

000000000000000000

訴訟代理人　鄭育紳律師

被　　告　臺北汽車客運股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　李博文

訴訟代理人　陳之譽

　　龔凱偉

　　張庭瑋

　　陳彥平

被　　告　廖盛全

000000000000000000

上列當事人間請求侵權行為損害賠償事件，於民國112年1月11日言詞辯論終結，本院判決如下：

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

一、原告起訴主張：

㈠被告甲○○為被告臺北客運股份有限公司(下稱臺北客運公司)之公車司機，於民國109年6月4日12時6分許，駕駛車牌號碼000-0000號臺北汽車客運公司705路線公車（下稱系爭公車），搭載原告，沿新北市土城區中央路四段往板橋方向行駛，行經新北市中央路四段與溪頭路口前，本應注意前方車流狀況，而依當時日間、視線良好並無不能注意情事，疏未注意前方車輛均已停止行進，而未及早減速煞車，仍持續行駛直至靠近前方停止車輛前，緊急煞車，致車內乘客即原告法站穩失去重心向前撲飛因而被重力摔倒在地板，並受有第三腰椎爆裂性骨折併腰薦部神經損害。此外，被告不知名

紅色自小客車駕駛違反交通規則停於禁止停車之黃色網格線上，亦應負損害賠償責任。

㈡被告臺北客運公司（運送人）與原告（旅客）間有旅客運送契約關係，並無疑問，則被告臺北客運公司依民法第654條規定自對原告負有安全準時到達義務，而本件事故係因臺北客運公司（運送人）僱用之司機被告甲○○駕駛不慎所致。退步言之，然事故發生之原因既非因不可抗力或旅客之過失所致，縱使運送人即被告臺北汽車客運股份有限公司並無過失，仍應依民法第654條規定負賠償之責任。又民法旅客運送章雖未明定其損害賠償之範圍及計算方法，然依民法第227條之1規定，臺北客運公司既為旅客運送人，負有將旅客安全送達目的地之義務，於運送過程中，因遭遇交通事故致旅客即原告受傷，其運送債務顯有不完全履行之情形。爰依民法第184條前段、第191之2條、第193條第1項、第195條第項1向不知名紅色自小客車駕駛請求，依民法第654條第1項、第227條之1、民法第188條第1項、第193條第1項、第195條第1項向被告臺北客運公司、被告甲○○，提起本件訴訟，且被告賠償之數額應一致。

㈢原告受有三腰椎爆裂性骨折併腰薦部神經損害，傷後右腳無力，術後需接受長期復健治療，需穿戴背架三個月，住院期間及出院一個月需24小時專人照顧。111年1月17日門診複查，醫師仍建議需6個月以上的復健。因而產生以下額外，應由被告負擔。

1.交通費新臺幣（下同）44,860元

2.醫院收據171,565元

3.醫療用品10,288元

4.看護費用94,484元

原告與兩個女兒同住，皆由兩個女兒分工照護，看護費用應以94,484元計算為合適。

5.慰撫金100萬元

因原告受有三腰椎爆裂性骨折併腰薦部神經損害，傷後右

腳無力，術後需接受長期復健治療，需穿戴背架三個月，住院期間及出院一個月需24小時專人照顧。111年1月17日門診複查，醫師仍建議需6個月以上的復健。甚至原告腰椎骨必須移除，術後難以久站、久坐或久走，無法提重物，更無法如故做平常所有的家事，右腳無法正常抬起，站立15分鐘便疼痛難耐, 每遇天氣變化經常引起疼痛與不適。原告於事發當下三腰椎爆裂性骨折，疼動難耐，被告甲○○未立即處理，甚至任由原告在公車地板上躺臥長達近20分鐘之久不聞不問。之後，被告司機甲○○僅以數通電話聯繫原告家屬，電話中以扭曲事實企圖拒絕賠償，甚至誣指原告為詐騙敲詐犯，企圖推卸責任毫無道歉誠意，並拒絕給予保險資料和任何賠償。原告家屬見其態度惡劣，在無奈之下只好在電話中請求被告轉達被告臺北汽車公司希望能由他們其他人員接洽並處理後續，但經過漫長等候再無音訊！原告必須拖著如此病體，處理相關訴訟事宜。原告精神及肉體受有相當之苦痛，請求精神慰撫金應以100萬元為合適。

㈣為此，爰依侵權行為損害賠償法律關係提起本訴，求為判決：1.被告臺北客運公司、被告甲○○應連帶給付原告1,321,197元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。2.被告不知名紅色自小客車駕駛，應給付原告1,321,197元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。3.前二項債務如其中任一項被告已履行全部或一部給付時，他項被告於該被告履行給付範圍內同免給付義務。4.訴訟費用應由被告負擔。5.如受有利判決，原告願提供擔保請准宣告假執行。

㈤對被告抗辯之陳述：

民事準備理由一狀部分：

壹、不起訴處分書時速因素認定有誤，被告司機甲○○未保持安全距離才是最關鍵和最重要的肇事因素。

□根據道路交通安全規則第94條第3項：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」按其情節應注意，並能注意，而不注意者為過失。

□不起訴處分書時速因素認定有誤

㈠該時速10幾公里是在12點05分（12：05）是在發生事故之前不久的時速，但不是在肇事當時12點06分13秒（12：06）的時速。12點05分當時正是司機在前一站停車和重新啟動車輛，所以當時才會有時速僅10幾公里的紀錄。沒有直接的因果關係，不能直接用來作為證明被告對其前面的紅色自小客車已經採取了正當煞車應有的措施或作為業已注意車前狀況之證明。

㈡況且，有沒有踩急煞並不是完全取決於剎車之前的行車時速，更重要的是取決於肇事當時「有無保持安全的距離」。如未保持安全距離，即使是行駛中低速的車輛在路途中仍然有可能會產生急煞。所以，時速並不是唯一的因素，未保持安全距離才是最關鍵和最重要的肇事因素！

㈢更何況，該時速10幾公里是發生在12：05肇事之前，不是肇事當時12：06的時速。所以，不能直接作為其因果關係。

□被告司機甲○○未保持安全距離

㈠行車紀錄器證據中被告司機甲○○確實是沒有保持安全車距，事發當時確實僅以2秒或少於2秒之時間進行大型公車之急煞。。而且，行車紀錄器證據可以清楚看到司機確實是踩「急煞」，不是「正常煞車」。因為:1、其餘乘客的身體均大力往前傾再彈回。2、以及原告被大力摔倒在地而且骨折。3、也有另外一名乘客被摔倒在車後面走道的階梯上，一隻腳懸空。（原證8：乘客跌坐畫面）

㈡根據行車行車紀錄器10幾秒的證據，得知紅色自小客車一直都在被告司機的公車前面行駛一段時間並不是突然出現在其公車的前面。這已經證實了被告司機甲○○確實有足夠充分的時間保持應有的行車安全距離。而且，在行車紀錄器證據中被告也確實沒有保持安全車距，這也已經被證實了(原證9：分析報告)肇事當時被告確實僅以2秒或少於2秒之時間進行大型車公車之急煞。

㈢被告司機甲○○聲稱:『開車本來就是要踩煞車，遇到情況就是要踩煞車是無法避免的事情』云云。然而，根據交通部規定:大型車應至少有3秒鐘之時距。鏈接:https://www.freeway.gov.tw/Print.aspx?cnid=1688&p=2650（原證10：交通部規定大型車應至少有3秒鐘之時距資料。）保持安全距離，才有足夠時間應變，千萬不可跟車太近。鏈接:https://www.freeway.gov.tw/Publish.aspx?cnid=1688&p=2653（原證11：交通部規定保持安全距離資料）所以，如果有保持足夠的安全距離，是可以避免發生急煞的。

㈣既已得知司機確實是踩急煞，絕無可能是一般的正常煞車！既然是“急煞”便足以證明被告並未保持行車安全距離等情節，而有一定的過失。按其情節應注意，並能注意，而不注意者，為過失。

□原始行車證據行車紀錄器不只是被客運公司大量刪減成10幾秒，且顯示其聲音已被其它不尋常的聲音覆蓋，而且其證據錄影帶畫面是用翻拍的。因為：

㈠原始的行車紀錄器是有聲音的，有對被告客運公司和被告司機甲○○不利的原告和乘客的驚嚇尖叫聲，以及乘客的反應和評語等。(證據已被違法修改和覆蓋，詳如後述)正常的行車記錄證據錄影帶的聲音應該如他案相似案件之行車紀錄器(原證12：其他相似案件行車紀錄器)皆有車子的引擎機器聲，也有原告因撲飛跌倒受到驚嚇和劇痛的尖叫聲，以及其他乘客當時的尖叫和說話

的聲音。然而，被告所提供的行車錄影帶的證據裡面那些原告當時的驚叫聲以及其他乘客驚叫和說話的聲音全都已被覆蓋和消除了，被覆蓋以不尋常大聲之公車嗶嗶聲。(原證13：下車的乘客都是在司機快到站之前就站立以準備好能及時下車，無一人例外，並且司機從給於未口頭警告或制止之影片。所蒐證之其客運公司平常真實的錄影帶附件證據的聲音，顯示其公車平常打方向燈和停靠燈的嗶嗶聲正常都是很小聲的,並且有人和機器的聲音。)

㈡在踩急煞之後，被告司機甲○○有回頭並且對車上的乘客 說：「對不起，我剛剛差一點撞到前面的車」。表示被告司機甲○○當時有意識到自己踩急剎已經造成了對乘客的壞影響，也自知有過失，所以才會有向乘客道歉的直接反應。(證據被違法修改和消音，詳如後述)

㈢證據行車紀錄器可以證實，被告司機甲○○確實也知道自己當時的急煞操作已經造成了原告當場被他的急煞摔倒在地板上，他才會有回頭看的反射動作。況且，被告司機在筆錄中也提到了他有回頭跟乘客說話。然而被告所提供的行車的證據錄影帶中卻沒有任何他說話的聲音，自相矛盾！

□公車是允許乘客合法站立的交通工具

㈠乘客站立是合法的行為並不是非法的行為！

㈡原告當時因公車將到站而站立是為下車做準備,並「沒有隨意走動」。而且公車上並沒有設立或貼任何「禁止乘客站立」等相關的警告標誌或標語。所以被告也沒有盡到告知的義務和責任！

㈢又觀該公車平常的行駛期間不論人多或人少皆有人站立，常有眾多乘客站立之情形也從來無人被口頭警告或禁止。（如原證13下車的乘客都是在司機快到站之前就站立以準備好能及時下車，無一人例外，並且司機從給於未口頭警告或制止之影片；原 證14：公車上乘客站

立照片。）

□原告站在禁止站立區之認定有誤原告的身體99.9%是“站在”禁止站立區“外”，並非站在禁止區內。

㈠行車紀錄器證據畫面清楚地顯示她的身體僅有一隻腳的趾頭踩到邊界線，並非站在禁止區(原證15：行車紀錄器禁止站立區截圖）

㈡況且車門口的禁止站立區主要目的是用來提醒和防止乘客被車門夾傷的。而原告的傷勢則完全與該車門無關。

□關於乘客單手握扶桿

㈠契約並沒有明文規定乘客“必須用雙手”或“禁止用單手”扶桿。公車上也沒有警告或禁止標誌和標語。所以他們並沒有盡到告知的義務和責任！(有特地在他們的公車做多次實地觀察，他們的公車內並沒有任何警告標誌寫「禁止乘客站立或使用單手扶桿」的標誌)。且雙手扶桿亦不符合一般公車乘客搭乘公車現實之狀況，而且禁止站立區站滿人(原證16：乘客單手扶桿禁止站立區站滿人照片)。

㈡反之，當急煞的作用力過大時，即使乘客雙手緊握依然會被急煞摔倒。且原告強調她當時是有握緊的!

㈢如以此作為乘客責任之考量，也有其它類似的案例可查（見鏈接）。有類似情況的判賠案例:https://news.pts.org.tw/article/510600案例乘客站立並單手扶桿一共負20%的責任並非100%的責任。

貳、行車紀錄器（原證17）：在12點6分10秒紅色自小客車越來越靠近被告之公車時，司機並沒有早點減速。直到12點 6分12秒的時候被告公車司機才突然踩急煞。公車的急速減速導致原告被大力重摔向前撲飛跌撞而倒地，導致其脊椎嚴重受傷。

□當時天氣晴，光線充足，能見度高。因當時天氣 朗，所以紅色自小客車與被告公車之間的距離與車速之變化，以及紅色自小客車在其前面已經越來越接近的事實

是顯而易見的。

□前車在行進中產生車速變化屬於常發之現象，司機毫無疑問有其責任遵守交通法規隨時注意車前狀況並保持安全距離，遇到前車速度變化才能夠有充足的反應時間避免公車產生急煞和發生意外。

□根據行車紀錄器（原證17），在12點 6分10秒的時候紅色自小客車的外觀開始變大，這說明公車與紅色自小客車的距離正在縮小。

□司機應該在12點6分10秒的時候，就對與紅色自小客車之間的距離縮小立即做出反應，輕輕踩下制動踏板以減緩與紅車之間的距離縮小。

□然而在行車紀錄器（原證17）中清楚地顯示：在12點6分10秒紅色自小客車越來越靠近被告之公車時，司機並沒有早點減速。直到12點 6分12秒的時候被告公車司機才突然踩急煞。

□公車司機最終對剎車施加足夠的壓力以避免和前車碰撞，公車的急速減速導致原告被大力重摔向前撲飛跌撞而倒地，導致其脊椎嚴重的受傷。

□不起訴處分書中所提：僅以司機未超速，且司機有降速至10幾公里因而無業務過失。然而其所提時速10幾公里的時間卻是發生在公車在前一站停靠和重新啟動的時間12：05因為該時間是在前站停靠和重新啟動公車時所產生的時速，所以與肇事當時12：06：12的時速不相關！

□顯然，本案件對肇事因素之考量，不應僅以其當時該公車之行車速度為唯一考量因素決定司機是否有過失，而更應考量另一個最關鍵的重要因素，即被告當時是否有保持足夠的安全車距並提早及時踩煞車以避免產生急煞和乘客受傷之意外事故。

□行車紀錄器（原證17）中有諸多情況證明了被告確實有踩急煞之事實，絕不是一般的正常煞車。

㈠其餘乘客的身體均大力往前傾再彈回，也有另一名乘客跌坐在公車後排的階梯地板上，一隻腳懸空。（如證據調查方法及原證8：乘客跌坐照片）

㈡以及原告被司機之急煞大力摔倒在地而且骨折。（如原證2、原證7）

㈢行車紀錄器（原證17）可以證實：被告確實也知道自己當時的急煞操作已經造成了原告當場被他的急煞摔倒在地板上，所以他才會有回頭看的反射動作。（如證據調查方法）（四）所以既然已證明是踩急煞，便已證明了被告司機甲○○未保持安全距離而有過失。

□證明被告司機甲○○在能注意前車速度變化的情況之下，被告司機甲○○因未注意其前車速度之變化而未保持安全車距以至於踩急煞。依交通法規，駕駛應隨時注意車前之狀況並保持安全距離。然而，被告司機甲○○依交通法應注意且能注意的情況下，未注意其前車紅色自小客車之車速變化，而未能保持安全距離，而產生了急速煞車而導致原告乙○○受有重傷，因而應負其過失之責任。

參、被告司機甲○○警詢筆錄中嚴重不實：

□被告司機甲○○警詢筆錄中有被扭曲事實和捏造的部分：被告偽稱：「原告乙○○坐在地板上扭動，稱說沒有怎樣、走啦，…」云云，此話是企圖誤導認為受傷乘客原告乙○○自己有能力扭動身體起身坐在地板上。然而，實際上原告當時是因為被告司機甲○○的急煞重力加速度把原告大力摔倒，所以原告剛好有「跌坐」在地板上的姿勢，這並不是因為原告當時有能力靠自身的力量坐起來。這點有臺北汽車客運股份有限公司行車行車紀錄器證據畫面為證，非常清楚完全可以澄清。被告司機甲○○云云係扭曲事實，顛倒因果。

□承前，被告司機甲○○云云邏輯上明顯不通的，因為原告當時是已經到站要下車，自己都還沒有下車，怎麼可

能會告訴被告司機甲○○繼續開車，而讓原告自己過了站無法下車呢？

□至於被告司機甲○○警詢筆錄稱原告有扭動身體云云，然查，任何人跌倒之後都會想要先試著自己站起來，自然而然會產生的想法和反應，原告同樣如此。重點是原告當場確實有爆裂性骨折，所以原告很快就感覺到雖然自己想要站起來，也試著要站起來；但是已經無法自行起身了。這才是真正重點和事實的情況。

肆、原告乙○○的警詢筆錄也有2點陳述錯誤，需要更正：

□原告被緊急煞車的力道甩出去

㈠錯誤：「我已經起身按下車鈴，並抓緊吊環，突然司機緊急煞車，結果我抓住的吊環並不是固定，所以我被緊急煞車的力道甩出去，…。」

㈡事實：原告已經起身按下車鈴，並抓緊扶桿，突然被告司機甲○○緊急煞車，結果被告司機甲○○緊急煞車的力道過大，所以我被緊急煞車的力道甩出去。

□原告腰椎第三節爆裂性骨折

㈠錯誤：「後來去醫院檢查的結果是腰椎第三節粉碎性骨折。」

㈡正確：診斷書上寫檢查的結果是腰椎第三節爆裂性骨折。

伍、原證18事發當天原告錄音檔，可證明被告司機卻在原告受傷後，且在眾人的要求之下，未給予立即的救護，繼續悍然行駛一直過了九個站。被告司機甲○○置乘客的傷勢，安危，甚至眾人之要求於不顧，未給予立即的救護，特此附上被告司機甲○○在肇事之後繼續悍然行駛一直經過了九個站在永寧站才停車處理的錄音帶證據（原證18：事發當天原告錄音檔），並在括弧內說明譯文，以茲證明:

□根據道路交通事故處理辦法第三條的規定：有人受傷者，應迅予救護…。 公車駕駛確實有法律責任且有明文

規定駕駛應當立即救護受傷乘客，然而被告司機甲○○卻在已經知道乘客被他的急煞摔傷骨折之後，且在眾人的要求之下仍然未停車處理或給予立即的救護，而繼續悍然行駛一直經過了九個站。原告在無奈之下只好用電話聯繫家屬求救。被告司機甲○○在原告外甥女電話中的強烈要求之下，到永寧站才停車處理！(原證18：事發當天原告錄音檔內在3:05之處有顯示：處理時司機有說:「…這裡是永寧站」）原證18：事發當天原告錄音檔內在3:05之處有顯示：處理時司機有說:「…這裡是永寧站」）有單據顯示肇事地點，也有證據顯示原告確實一直被棄置，過了9個站，到永寧站才被處理!

□被告司機確實未依照被告客運公司運送契約規定之體傷事故作業流程處理，即未依照公司運送契約規定之程序以保護乘客為優先處理。(原證19：被告客運公司運送契約規定之體傷事故作業流程)http://www.tpebus.com.tw/service/service_7.html客運公司運送契約規定之作業順序為:一、事故發生。二、通報警方/救護單位。三、通報公司。然而，被告司機當天對事故的處理順序卻是：一、事故發生(拖延未予立即處理)。二、通報公司。三、最後才通報警方/救護單位(原證18：事發當天原告錄音檔最前面在0:10有顯示，司機在叫救護車之前先打電話通報公司說:「他們(乘客們）說要我叫救護車啊…」）。

□當時原告傷勢確實很嚴重，且因腰椎骨折以至無法自行站立必須立即救護，沿路從事故的地點土城中央路四段和溪頭路口處，躺到永寧站。(原證18：事發當天原告錄音檔在1:00有顯示：當時在被告司機，原告和車上一名乘客的對話中該乘客有說：”哦，就是骨椎那邊才會爬不起來啦”)。

□原告確實因腰椎骨爆裂的劇痛而沿路痛苦哀嚎求救(原證18：事發當天原告錄音檔有顯示：原告沿路痛苦哀嚎，

且原告之腰椎骨爆裂性骨折的部分確實也有醫院之手術及治療等之診斷書可證明其傷勢屬實)。

□然而，被告司機卻在原告受傷後，且在眾人的要求之下，未給予立即的救護，繼續悍然行駛一直過了九個站。其此不負責任之行為也將原告置於公車行駛中再次被撞傷的高度危險之中!

□以上情事原證18事發當天原告錄音檔可證。此為被告司機應注意，並能注意，而不注意之過失行為。

□Line通話紀錄截圖（原證20）可證明在原告的外甥女跟司機講完電話之後，其他乘客幫忙把手機還給原告之後，原告打電話告知自己女兒此事的時間，也是證明原告當時還躺在公車地板上的時間。

□此為被告司機甲○○應注意，並能注意，而不注意之過失行為。

陸、證據被惡意刪除剪輯

事發後三峽站辦公室總公司督導跟主管有明確告知原告的外甥女：他們在第一時間就馬上把錄影畫面存檔保存，不會不見的。所以外甥女跟她媽媽提出要去三峽站看。隔天，原告的外甥女跟她媽媽有去台北客運公司的三峽站辦公室查看事發當天的行車記錄的行車紀錄器證據。到現場，站長也代表公司說明會保留影像檔。然而事實上，客運公司只繳交十幾秒刪改過的部分行車紀錄器給警察，而且原始聲音很明顯已被覆蓋了不尋常的大音量的公車嗶嗶聲消除了！ 並且事後聲稱：他們的行車記錄器證據在半年後就被洗掉，不保留了(原始的行車紀錄器是有聲音的，有對公司和司機不利的乘客尖叫聲和乘客的反應及評語等）。當時在三峽站辦公室，外甥女所看到原始的行車紀錄器證據有近20分鐘的長度，且行車紀錄器是有聲音的。包含完整的過程從原告摔倒之前，事發後沿途有數名乘客跟司機要求要叫救護車及警察，然而司機卻不予理會，司機過了9個站，近20分鐘才開始處理，以及他先打

電話給公司再叫救護車和警車等完整的事實。

柒、原告單據

□原告收據裡面有兩張70元車資，確實與其它收據的差額較大。但是70元那兩張的收據都有日期，而那2天原告確實有去做復健的紀錄證明，但是那兩次因為有特殊之情況：因為原告有幾次去復建的路上，需要先去警察局問問題，有時是復建完回家的路上先去警察局問問題之後再回家。因為從家裡到警察局的那段的車資只有70元。但其它路段的收據因為時間已久已經找不到了。如果因為70元的金額與平常的車資金額差距過大而需要拿掉那2張70元收據的費用，原告無意見。

□車資315元的金額這張是110/2/8，當日為過年前一週，因為過年前和過年期間，計程車起跳的價錢本來就比較高，所以計程車費自然比較貴，這並不奇怪！上面也有日期可以查證。

□車資有些沒有收據的部分報250元，因為經網路上查詢從原告家到亞東醫院的車資費用確實為250元。

□關於證明復健部位診斷書（原證21：原告亞東醫院復健部位診斷書）是在原告提出民事訴訟之後，原告向保險公司申請強制險的時候，才被保險公司告知有這樣的文件，申請時原告已交給保險公司了。

□關於醫療用品的費用除了有醫囑的背架費用7000元之外，還有其它的收據屬於手術後和醫療期間的消費用品，如紙尿布，床上防漏墊等材料，處理傷口的藥品，以及助行拐杖等等。不過因為日期已久了，所以收據的字跡也比較模糊難以辨認，加上原告能認的字並不多，所以有閱讀之困難，在轉交處理和準備的過程中難免會有錯誤。其它收據經過此次仔細覈實，確實有 2020／9／7之700元是買助行拐杖，以及另一張679元的收據確實是買床上防漏墊等材料和其它手術醫療期間所需要的醫療消費用品如紙尿褲等等。至於其它的收據因內容不明且字跡已經很模糊而無法

確認，如需要扣除不予計算，原告無意見。

民事準備理由二狀部分：

壹、被告臺北汽車客運股份有限公司負無過失責任，應負損害賠償責任。

□按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654條第1項定有明文。故運送人除能證明旅客所受傷害係因旅客之過失或因不可抗力所致者外，不問運送人有無過失均應負賠償責任。又所謂不可抗力係指非常事變之不可抗力而言，發生交通事故致旅客傷亡，應屬通常事變，並非不可抗力，縱運送人無過失，運送人仍應負責。

□次按，旅客運送人負有將旅客安全送達目的地之義務，旅客則負有支付運費即票價之義務，其間已成立旅客運送契約。本件被告臺北汽車客運股份有限公司於運送過程中，因遭遇交通事故致旅客受傷，其運送債務顯有不完全履行之情形，依民法第227條之1規定：「債務人因債務不履行，致債權人之人格權受侵害者，準用第192條至第195條及第197條之規定，負損害賠償責任」，被告臺北汽車客運股份有限公司因債務不履行致旅客受傷，人格權受侵害，應依民法第227條之1準用第193條、第195條規定賠償原告所受損害。

□本件交通事故顯非不可抗力之因素所致，被告臺北汽車客運股份有限公司依民法第654條第1項前段規定亦應負旅客運送契約之賠償責任。

□被告臺北汽車客運股份有限公司並未舉證證明公司如何執行禁止乘客站立及有效保護乘客安全，被告臺北汽車客運股份有限公司亦未舉出現行交通法規有何關於乘客於搭乘營業用大客車時，全程均不得離開座位之規定，而僅以被告臺北汽車客運股份有限公司公司於網路上發表有一般人及原告均認為語焉不詳難以理解之定型化契約，抗辯被告

已盡注意義務云云為不足採。臺北汽車客運股份有限公司負無過失責任，應負損害賠償責任。

貳、檢察署的勘驗筆錄有誤，「行車速度不是造成急煞的唯一因素，未保持安全距離更是會造成急煞的主要因素」，在12:06:10那一秒的後半部兩車距離開始縮小，以及12:06:11秒時兩車距離繼續縮小時被告司機並沒有保持安全距離。

□行車速度並非導致產生急煞的唯一因素，司機駕駛中低車速的大型車輛未保持足夠的安全距離是更關鍵的重要因素，也很容易因而產生急煞而發生嚴重的受傷事故（客觀事實）。

□臺灣新北地方檢察署110年度調偵字第2297號偵查卷宗勘驗筆錄中第二張圖（12:06:10，臺灣新北地方檢察署110年度調偵字第2297號偵查卷宗第2頁）稱在那個『特定的時間點』該公車與紅色自小客車之間『看起來』有保持安全距離，但這只是『看起來好像』而已並不能證明什麼。因為這只解釋了在一個特定的時間點（12:06:10的前半部）『一張少於1秒的靜止圖片』而已。然而，臺灣新北地方檢察署勘驗筆錄過於武斷，倘若，被告司機真有保持安全距離，被告司機則大可不必緊急煞車，導致原告重摔在地，導致原告腰椎第三節爆裂性骨折，可見當下煞車力道之大，原告司機並未與前車保持安全距離。這樣的分析無法顯示，也沒有交代整個關鍵時段從12:06:06至12:06:12之間和事發前至少3秒的時間兩車之間的距離是如何變化與其事實經過。

□臺灣新北地方檢察署110年度調偵字第2297號偵查卷宗勘驗筆錄中沒有清楚交代在06:09到06:12這段最重要和最關鍵的黃金秒時間司機在保持安全距離這方面到底做了什麼！

□臺灣新北地方檢察署110年度調偵字第2297號偵查卷宗勘驗筆錄是非常具有誤導性，因它僅僅用『一張靜止的照

片』來代表被告司機在『整個事發前的過程』的駕駛行為有沒有保持安全距離，顯然是避重就輕，斷章取義，並沒有給足夠的事實和邏輯證明司機有保持安全距離，臺灣新北地方檢察署110年度調偵字第2297號偵查卷宗勘驗筆錄顯然是無法採信的。

□況且，從臺灣新北地方檢察署110年度調偵字第2297號偵查卷宗勘驗筆錄中第一張12:06:06的圖片（臺灣新北地方檢察署110年度調偵字第2297號偵查卷宗第2頁）也可清楚看見，並已證實當時的公車和其前方的紅色自小客車其實就已經靠得太近而沒有保持安全距離了！因而前方車輛有任何狀況司機也必然沒有足夠的時間和距離避免意外之發生而失職。誠如原告前書狀所言：根據道路交通安全規則第94條第3項：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」按其情節應注意，並能注意，而不注意者為過失。被告司機毫無疑問有其責任隨時保持其兩車之間的安全距離，如此才能在行駛期間如遇到前車有變化時有足夠的時間和距離避免乘客因意外而受傷。

□另外，根據臺灣新北地方檢察署110年度偵字第29471號偵查卷宗內路邊公車停靠站的光碟錄影檔證據（錄影檔案名稱：IMG_1643）顯示被告司機在前一站(臨時站)精神已經不集中，已經開始恍神，當時並沒有任何乘客要上車或下車，然而被告司機卻誤以為有乘客要上下車而停車（見臺灣新北地方檢察署110年度偵字第29471號偵查卷宗內光碟之路邊公車停靠站內錄影檔案名稱：IMG_1643）。此事說明與上述司機於12：06：06當時已經未能保持安全距離之行為互相吻合！

□從12:06:06到12:06:12肇事前這段時間之行車錄影帶和圖片都顯示了司機在保持安全距離方面的表現其實是『忽遠忽近，不穩定的』。而且在肇事時間12:06:12之前的黃金

數秒時間也已經沒有保持安全距離了（見原證9分析報告之客觀事實）。

□然而，被告及被告司機卻把問題完全歸因於紅色自小客車停在黃色網狀區的行為，以掩蓋被告司機自身在肇事之前也沒有保持足夠安全的安全距離這樣的事實。

□又根據臺灣新北地方檢察署110年度偵字第29471號偵查卷宗內光碟之檔案名稱：IMG_1643路邊公車停靠站內錄影，證實被告司機前方之紅色自小客車其實早在司機將其公車停靠在前一站（臨時站）的時候，紅色自小客車就已經從其公車旁邊行駛到其公車前面了。從該停靠站到出事地點一共行駛的時間約為15－17秒（已核實）。換言之，該紅色自小客車並非突然出現在被告司機公車的前方之完全不可控的狀況，而是已經在其前方行駛了10幾秒，而且當時光線確實非常充足能見度高。司機如有保持足夠的安全距離並即時輕踩制動踏板剎車的話還是可以避免急煞和原告乘客受傷的事件發生的。

□根據臺灣新北地方檢察署110年度偵字第29471號偵查卷宗內光碟之名稱：LTGE2359公車內行車紀錄器錄影檔案，對06分09秒至06分12秒的時間進行進一步詳細分析（見臺灣新北地方檢察署110年度偵字第29471號偵查卷宗內光碟之名稱：LTGE2359公車內行車紀錄器錄影檔案和原證9）顯示：

㈠當時天氣晴，光線充足，能見度高。因當時天氣晴朗，所以紅色自小客車與被告公車之間的距離與車速之變化，以及紅色自小客車在其前面已經越來越接近的事實是顯而易見的。

㈡在6分10秒的後半部，紅色小車的表觀尺寸開始變大，說明公車與紅色小車的距離正在迅速縮短。 那時，駕駛員應該通過輕踩制動踏板來減緩與紅色汽車減小的距離來對紅色汽車減小的距離作出反應。

㈢6分11秒，公車和紅色汽車之間的距離迅速減小，導致紅

色汽車的圖像繼續快速增長。

㈣在6分12秒，被告司機因為未能保持安全距離，因此緊急煞車，公車急度減速導致原告被摔倒在地，導致原告腰椎第三節爆裂性骨折。

㈤當紅色自小客車接近時被告司機本應早點開始輕踩剎車以保持安全距離，但被告司機並沒有保持安全距離！尤其是在06:10那一秒的後半部兩車距離開始縮小，以及06:11秒時兩車距離繼續縮小時被告司機並沒有保持安全距離！（見臺灣新北地方檢察署110年度偵字第29471號偵查卷宗內光碟之名稱：LTGE2359公車內行車紀錄器錄影檔案和原證9）。在肇事時間12:06:12之前的時段沒有保持安全距離（見原證9分析報告12:06:09-12:06:12之客觀事實）。被告行駛大型公車確實僅以2秒，『甚至少於2秒』之距離踩煞車，被告在書狀答辯中竟以此自認定有保持安全距離和採取安全之措施！試問，大型公車遇到情況僅以1-2秒之時距，能有足夠的時間正常剎車嗎？此為嚴重不良之客觀事實，應給與嚴肅之評價。被告司機因未保持安全距離和未即時輕踩煞車以減緩距離急速縮短和避免急煞之產生，而有過失。既使其前車有不當之行為，也不能因而完全忽略被告本身也有其過失之行為和責任！

㈥當時光線確實非常的充足能見度高。司機如有保持『足夠的』安全距離並『即時』輕踩制動踏板剎車的話是可以避免產生急煞和乘客受傷的事件發生的（客觀事實）。被告司機確實有踩急煞之已證事實（原告前書狀有詳細資料證實），而且也有因而直接導致原告脊椎嚴重受傷之事實。有關原告之傷勢，原告也已提呈充分和完整之證據證實與被告司機之行為有直接之因果關係，導致其身體受到重大傷害與財物和精神等損失。（見原證7醫院手術治療X光光碟片、原證2、原證21醫院診斷證明書、新北地方檢察署110年偵字29471號偵查卷宗第3頁至第4頁109年11月24日調查筆錄）。

㈦按其情節，被告司機也確實有應注意，且能注意而未注意，並未保持安全距離之過失。被告臺北汽車客運公司（運送人）與原告（旅客）間有旅客運送契約關係，並無疑問，則被告臺北汽車客運股份有限公司依民法第六百五十四條規定自對原告負有安全準時到達義務，而本件事故係因臺北汽車客運公司（運送人）僱用之司機被告甲○○駕駛不慎所致。退步言之，然事故發生之原因既非因不可抗力或旅客之過失所致，縱使運送人即被告臺北汽車客運股份有限公司並無過失，仍應依民法第六百五十四條規定負賠償之責任。

㈧以上皆為已證之事實，此等諸多重大和關鍵事實如未予考量，實有失公正，懇請察明！

參、新北地方檢察署110年偵字29471號偵查卷宗偵查庭筆錄中，被告司機在偵查庭以錯誤和誤導之描述扭曲事實

㈠錯誤與誤導：

在偵查庭時被告司機以幾秒鐘非常短暫且不完整之證據來扭曲事實並誤導說：「原告整路都站在禁止站立區。」云云。

㈡正確之事實：

1.原告並不是站在禁止站立區「內」。更不是整路站在禁止站立區！而是一路上都是一直坐在她的位子上，一直到已到站需要站起來準備下車，才剛好站在車門「附近的」禁止站立區「外」。並且正是因為客運公車的下車付款刷卡機安裝在那裡，所以她才必須站在那裡的周圍才能夠刷卡付款準備下車。就在她刷卡付款之後很快的時間內司機就踩急煞而導致原告被重力摔倒時撞上硬物而受到腰椎第三節爆裂性骨折之重傷。

2.全車並不是只有原告一個人跌倒，其餘乘客的身體均大力往前傾再彈回，也有另一名乘客跌坐在公車後排的階梯地板上，一隻腳懸空。（見原證8：乘客跌坐照片；見原告民事準備理由一狀第7頁）。

3.被告司機確實是踩急煞並不是普通的剎車。造成急煞的主因是被告司機早在12:06:06就已經沒有保持安全距離了。司機只有保持1-2秒超短之危險距離。

4.所以，會造成急煞的原因並不是全因為前方紅色車輛停在黃色的網狀區，更是因為被告司機早在12:06:06甚至更早就開始沒有保持行車安全距離了（見原證9，安全距離的分析報告）。已清楚查明事實：12:06:09-12:06:12之間被告司機確實只有保持1-2秒超短之危險距離。這對大型客運公車來講這是遠遠不足夠採取正常剎車的距離。更何況，事實上也已經證實了1-2秒是無法平穩停車的危險距離。這是極為危險的駕駛方式！所以司機並沒有保持安全距離這是確定的！所以才會發生本應該可以避免的意外和原告受腰椎第三節爆裂性骨折之傷害。

肆、原告所提有關3秒鐘規則是保持安全距離之相關重要參考指標，美國有相當文獻描述解釋3秒鐘規則，可見3秒鐘規則已經歷相當長時間實務運作及科學驗證。而且，3秒鐘規則在美國不僅適用於高速公路，亦適用於一般交通道路。在本案中，應可作為安全距離之重要參考。

□原告所提有關3秒鐘規則是一項相關的重要參考指標，而普通道路亦可適用3秒鐘規則距離作為安全距離之參考標準。大型公車在普通道路行駛的安全距離應多於3秒。根據世界各地的駕駛員安全分析，公車的安全時距確實有比 3 秒秒鐘規則更嚴格的規定。經查實，與汽車規則相比，比汽車更重的大型公車則適用於「4 秒鐘規則」。（見連接、原證22美國大型公車4秒鐘規則文獻）https://coloradotransit.com/policies/section-4-four-second-rule/https://nebula.wsimg.com/0000000e7545c8006aa355bd29c6e002?AccessKeyId=6E83C2501F79E44297F5&disposition=0&alloworigin=1如美國加州不論是行駛在高速公路還是在普通道路，自小客車之中文版駕駛手冊裡面的交通規則有提到兩車之間的安全車距是3秒以上的距離。如果

連小客車都需要3秒才剎得住車，那大客車和大貨車肯定更是不能少於3秒了！（見連接、原證23美國加州普通道路自小客車交通規則駕駛員中文版手冊）https://www.dmv.ca.gov/portal/file/california-driver-handbook-chinese-pdf/美國的3秒鐘規則是自小客車不論在高速公路或普通道路皆為3秒。同樣的3秒鐘時間在高速道路上行駛3秒的距離自然會比普通道路上行駛3秒的距離更長。所以，這是相當合理的規定而且是可以互用的原則。因此，車輛合理所需的安全停車距離的秒數在高速公路上和普通道路上並沒有區別。真正時距秒數需要有區別的是在於大型車與小型車所需要的安全距離秒數應該有所區別。這是因為公車的重量是汽車的好幾倍，所以需要更長的距離和時間才能停得下來。所以台灣的普通道路與高速公路對同樣是大型的公車而言是同理互通之常識。

□更何況根據道路交通安全規則第94條第3項：「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。」按其情節應注意，並能注意，而不注意者為過失。遇到狀況才能避免意外之發生。所以被告不能以普通道路法規沒有提及3秒時距而逕自認為已有保持安全距離，而應以實際的證據和事實數據之科學分析為準。何為普通道路之安全距離？凡是可以使車輛正常平穩停車的距離應為合理之安全距離。

□然而在原證9安全距離的分析報告裡面，已證實了被告司機僅以2秒距離剎車的結果是毫無疑問為『急煞』。既然大型公車用2秒的時間剎車的結果是『急煞』，那就表示不能以2秒的時間平穩正常煞車。既然是不能以2秒的時間平穩正常煞車，那就表示該時距2秒是不夠的。2秒時距的距離不夠，那就表示沒有保持安全距離。這是簡單的常識和邏輯，有經驗的合格駕駛都會懂的道理。（見原證9安全距離詳細分析）

□原告所提有關3秒鐘規則是保持安全距離之相關重要參考指標，美國有相當文獻描述解釋3秒鐘規則，可見3秒鐘規則已經歷相當長時間實務運作及科學驗證。而且，3秒鐘規則在美國不僅僅是針對自小客車之行駛於高速公路，亦適用於一般交通道路（對大型公車與貨車則有更嚴格的4秒鐘規定）。因此，在本案中，3秒鐘規則不僅僅是可以作為安全距離之重要參考，而且對大型公車而言更是已經是相對較為寬鬆的原則了。

伍、公車內「完全沒有」禁止乘客站立的標語，被告司機也沒有給與「口頭告知」。

公車不只是沒有寫明而已，而是「完全沒有」寫禁止乘客站立的標語，被告司機也沒有給與「口頭告知」。如果這是那麼重要的標準和規則為什麼平常完全沒有在公車內寫這樣的警告標語？出事時卻以此作為最重要的理由和標準，這完全不合理。這是對自身沒有做到合理明確告知責任之狡辯！

陸、被告公司和司機因不當行為而造成原告和法官無法查出紅色自小客車之車牌年籍號碼，而造成原告之權益受損，被告司機與公司應負致使原告之權益或財物受損相稱金額之責任。

□被告臺北客運公司稱其被告司機因當時聯絡稽查處理，所以其稽查翻拍品質低下且不完整之行車記錄錄影帶繳交。此為被告以不充分且不正當之理由而不履行繳交原始完整的行車證據錄影帶之責任。並稱被告司機不願將此事交給公司處理。此乃對重要證據明顯不當處理之過失。

□被告臺北客運公司稱其被告司機因在肇事一個月後離職，並未向公司及調度站索取監視錄影畫面之檔案。亦未告知公司原告已提起刑事告訴，故該調度站未保留當時之監視器錄影檔案。以上為被告臺北客運公司與司機以此不充分且不當之理由而不保留也不履行繳交原始完整之行車證據錄影帶之責任。

□被告並沒有對警察局在第一時間繳交『完整的原始證據』。而僅交予翻拍且品質低下之『部分的』行車證據，而導致原告無法馬上查出紅色自小客車之車牌號碼。實在有違職業操守，無論是否蓄意為之皆有其導致他人權益受損之責（客觀事實）。

□被告公司和司機此不當行為而造成原告和法官無法查出紅色自小客車之車牌年籍號碼，而造成原告之權益受損，被告司機與公司應負致使原告之權益或財物受損相稱金額之責任。

□然而，被告台北客運公司又稱原告與110年9月（實為11月）向立委服務處與被告公司聯繫後，被告公司始將案發當日監視器錄影畫面提供警方，被告公司並無湮滅證據之情事。此點與上述第2、之描述說：『未保留當時之監視器錄影檔案』不符，令人困惑。原始完整之行車錄影帶證據是否還在？能否請被告儘速繳交以澄清更多事實（如紅色車主之車牌年籍號碼等等）？懇請解釋！

柒、原告在車上的確全程坐著，是即將到站之後才依循我國一般乘客公車乘坐習慣，因將到站而站立以備下車，被告司機也從未勸阻原告不要站立。原告在到站為準備下車而站立時也有握緊扶桿。

□公車上並沒有「不准乘客站立」之告示標語。被告司機也從未警告原告必須坐下。原告認識的字不多，確實只能認得少數幾個字，不利於，也無法理解被告客運公司網上所謂的定型化契約，這僅僅是其中一項事實。更重要的是，經原告家屬幫忙代為查實而得知被告公司在其網路上之定型化契約也確實「沒有寫」：行車期間不准乘客站立。並且也沒有在其公車內設立任何「不准乘客站立」之標誌，也未曾給予原告乘客任何口語警告。是以無法以其網路上含糊不清之定型化契約稱其為已盡告知之責。此實為未盡合理告知之已證事實。而且，原告在車上的確全程坐著，一直到即將到站之後，才依循我國一般乘客公車乘坐之正

常習慣站立以備下車，且被告司機也從未勸阻原告不要站立。倘若被告司機不要急煞，原告即使站立也不會被重力摔倒，而導致原告受腰椎第三節爆裂性骨折之傷害。

□原告在到站為準備下車而站立時原告也有握緊扶桿。臺灣新北地方檢察署110年度偵字第29471號偵查卷宗內光碟之檔案名稱：UYVL8849原告站立錄影15秒行車紀錄器證據中，原告確實有握穩，最終是因為被告司機之急煞力道實在過大，而被急煞大力甩出去跌倒，導致原告受腰椎第三節爆裂性骨折之傷害。然而被告卻以單手握扶桿為由聲稱原告乘客沒有握緊云云，這是不對的指控。並不是用單手就代表沒有握緊，這是不正確的解釋，所以原告必須提出澄清！

□另外，乘客為了已經到站而需要準備下車而站立，是為完全合理，合法之正常行為（見原告民事準備理由一狀第5頁、第6頁，原證14、原證16），又已呈諸多且充分之證據證實車上每一位乘客都是如此行，無一例外，實屬正常合理、合法、且正當之行為。所以原告無任何過失！

捌、被告對於原告所呈之所有證據雖說不予爭執，實則為無法提供合理且正當之理由可與之爭執。然被告面對諸多證據與事實仍稱其為無過失。被告以無合理之事實和理由之方式爭論其為無過失，並以許多誤導和扭曲事實之說詞以期逃避責任。此為被告一直以來之態度並無面對事實之誠意，以致雙方一直無和解之可能。原告唯有特此懇求法官秉持公正，查明證據與各項事實以還社會人民應有之公道！

二、被告則以：

㈠本件刑事部分，臺灣新北地方檢察署以110年度調偵字第2297號為 不起訴處分，告訴人不服聲請再議，經臺灣高等檢察署以111年度上聲議字第1265號駁回再議，全案不起訴處分確定，合先敘明。是被告並無過失責任，洵堪認定。

㈡原告所提供交追費單據範圍由70元至315元 ，落差範 圍實

屬過大，其交通費用是否為住家至醫療院所，若非住家至醫療院所之交通費用，其餘部分應予駁回。

㈢原告至復健科進行復健，但無診斷證明書證明復健部位是否為本次事故所造成，若與本次事故無關，應予駁回。

㈣原告所提醫療用品是否為醫囑所必須使用，且部分單據並未登載明細，若非醫囑所載，應予駁回。

㈤原告由家人進行看護，其提出看護費金額84,484元，若僱請居家看護不至於需花費至此金額，其餘部分應予駁回。

㈥上述費用應扣除富邦產物保險公司強制險所理賠費用83,550元。

㈦原告所提出之精神賠償費用實屬過高。

㈧又依行車紀錄器所示，交通號誌轉為綠燈後，被告駕駛之公車於12：06-12：07分起駛，此時距離前方自小客車尚有一定距離，係因該自小客車驟然減速(道路交通安全規則第94條之2)，並於網狀線臨時停車（道路交通標誌標線號誌設置規則第173條），致令被告為免與其發生碰撞而緊急煞車，顯見被告業已注意前方車輛停止之狀況，並先將車速遞減，與一發現前方車輛緊急煞車隨即緊急煞車之情形有別，故被告應已採取相當之處置，而無過失責任可言。

㈨另原告所提之原證10應僅適用於高速公路，一般道路不適用之。且依被證1所示，並無規定大型車應有3秒鐘之時距。

㈩1.按定型化契約條款：指企業經營者為與多數消費者訂立同類契約用 ，所提出預先擬定之契約條款。定型化契約條款不限於書面，其以放映字幕、張貼、牌示、網際網路、或其他方法表示者，亦屬之。消費者保護法（下稱消保法）第2 條第7款定有明文。又新北市公車旅客運送契約（下稱運送契約）分別刊登於臺北汽車客運股份有限公司之網站及系爭公車上，業已符合前揭消保法第2條第7款之規定，應認契約已生效力，並拘束契約當事人。本件原告為系爭公車之乘客即運送契約之當事人，本應遵守該運送契約，然卻以無法閱讀及了解較長標語等為由，逕而主張

該運送契約不能拘束原告，其主張悖於運送契約約定，應無理由，不足為採。

2.再者，依原告所提原證20之 LINE對話紀錄可知，原告與其家屬係 以文字訊息互相通訊，倘原告無法閱讀文字，何以其家屬能以文字訊息與其溝通，是原告主張並無理由。

3.另關於運送契約「參 、旅客乘車規定：一 、搭車時請握穩扶桿、勿 隨意走動、勿緊靠車門站立及將頭手伸出車外，下車請提早拉鈴。」，其 中 「握穩扶桿」係指旅客乘車時應緊握扶桿，以因應突發事件之發 生 ，而避免受傷之意，重點在於「緊握扶桿」，而非爭執究係單手扶桿或雙手扶桿。退步言之，縱運送契約未明文規定旅客「必須雙手」或 「禁止用單手」扶 桿 ，亦不礙旅客對於應「緊握扶桿」規定之理解，故應認被告公司已盡告知義務。

□1.被告於事發時告知公司稽查人員前往處理，稽查人員於車上翻拍車上跡證，以釐清事發經過，然被告不願將此事委由公司處理。

2.被告甲○○業於109年7月18日離職，離職後並未向公司及調度站索取監視錄影畫面之檔案，亦未告知公司原告已提起刑事告訴 ，故該調度站未保留當時之監視器錄影檔案。

3.原告於110年9 月向立法委員吳琪銘陳情，經立委服務處與被告公司聯繫後，被告公司始將案發當日監視器錄影畫面提供予警方，被告公司並無湮滅證據之情事。

□對於原證8-21之形式上真正不爭執，但認為無法證明被告有過失。

□關於聲請調查證據部分之意見分述如下：

1.聲請傳喚原告女兒朱思穎部分，認為沒有傳喚必要，因搭乘公眾運 輸工具應拉穩扶手係一般常識，且依原告常年搭乘公車之經驗，即使無法閱讀公車上之標語、告示，亦

無礙於其為避免跌倒而緊握扶手之作為。故不得以原告無法閱讀公車上之標語或告示，而認定被告公司之定型化契約無法拘束原告。

2.聲請勘驗行車紀錄器部分，沒有意見。

等語置辯，並聲明：原告之訴駁回。

三、本件原告主張被告甲○○受僱於被告臺北客運公司，於前開時、地，駕駛系爭公車，因疏未注意前方車輛均已停止行進，而未及早減速煞車，仍持續行駛直至靠近前方停止車輛前，緊急煞車，致車內乘客即原告無法站穩失去重心向前撲飛因而被重力摔倒在地板，並受有第三腰椎爆裂性骨折併腰薦部神經損害，業據提出臺灣新北地檢署110年度調偵字第2297號不起訴處分書、亞東醫院診斷證明書、交通費用收據、醫院費用收據、醫療費用收據、看護費用收據、原告術後X光片乂等件影本為證，並經本院依職權調閱臺灣新北地方檢察署110年度調偵字第2297號偵查卷宗，核閱屬實，被告則以前詞置辯，是本件所應審酌者為原告之請求是否有理由？

㈠按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，民事訴訟法第277條前段有明文規定。次按民事訴訟如係由原告主張權利者，應先由原告負舉證之責，若原告先不能舉證，以證實自己主張之事實為真實，則被告就其抗辯事實即令不能舉證，或其所舉證據尚有疵累，亦應駁回原告之請求，最高法院17年上字第917號判例可資參照。復按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任，民法第184條第1項前段定有明文。是以，侵權行為損害賠償請求權之發生，以有故意或過失不法侵害他人之權利為成立要件，若行為人之行為無故意或過失，即無賠償之可言；若無實際損害發生亦無賠償之可言；並以損害之發生及有責任原因之事實，二者之間，有相當因果關係為成立要件。故原告所主張損害賠償之債，如不合於此項成立要件者，即難謂有損害賠償請求權存在。申言之，侵權行為之成立，應具備加害行

為、侵害權利、行為不法、致生損害、相當因果關係、行為人具責任能力及行為人須有故意或過失等要件，若任一要件有所欠缺，即無侵權行為責任之可言，且原告應就上開要件負舉證責任。

㈡經查，本件原告主張被告甲○○、被告臺北汽車客運股份有限公司應負侵權行為損害賠償責任，無非係以被告甲○○駕駛系爭公車並未與前車保持安全距離，致緊急煞車而導致原告受有傷害，為其論據。惟查，本案交通事故，業經臺灣新北地方法院檢察署110年度調偵字第2297號不起訴處分書認定：「經勘驗被告所駕駛公車之行車紀錄器可知，錄影時間12時6分6秒時，被告車輛前方之有紅色自小客車，錄影時間12時6分11秒，前方紅色自小客車煞車停在黃色網狀線上，錄影時間12時6分12秒，告訴人手鬆開抓住之立桿向前傾，撲向駕駛方而跌倒，其餘乘客均坐在椅子上等情，另被觀諸被告於12時5分起之車速，係由時速30多公里逐漸下降至時速10幾公里，且全程未超過速限50公里乙節，此有臺北汽車客運股份有限公司函覆之行車紀錄卡1份及本署勘驗筆錄1份在卷可稽，應認被告業已注意前方車輛停止之狀況，並先將車速遞減，然因即將與前方自用小客車發生碰撞始緊急煞車，而非一發現前方車輛緊急煞車隨即緊急煞車，核與被告上開所辯相符，應認其已採取相當之處置。另酌以客運公車行駛時，因路況及乘客之需要，難免有須煞車之情狀，且依卷附臺北客運公司旅客運送定型化契約第3條第1款有關旅客搭乘公車之規定：『搭車時請握穩扶桿、勿隨意走動、勿緊靠車門站立及將頭手伸出車外，下車請提早拉鈴』觀之，即乘客搭乘公車時，仍需自行注意搭乘時之安全事宜，即應緊握扶桿，勿隨意走動，以避免公車於行駛中因重心不穩，造成跌倒或碰撞之情形發生。本件告訴人於被告尚未將車駛至停車站牌停妥前，即站立在車門前，且僅有單手握住把手等情，有本署勘驗筆錄在卷可稽，而被告當時駕駛車輛突遇前方車輛緊急煞車，而採取煞車之動作，實屬必要之措施，其

駕駛行為並無不當，被告主觀上對於告訴人自行站立、未握緊扶手並跌倒受傷等情，顯難期待有防範之可能，要難以過失責任論處。此外，復查無積極證據足認被告有何上開犯行，應認其罪嫌不足。」，臺灣高等檢察署111年度上聲議字第1265號處分書以同理由駁回原告再議，而本院亦同此認定，是以，本件並無積極證據足以證明被告確有駕駛不當之行為。

㈡原告復主張被告未於系爭公車上設立或貼任何「禁止乘客站立」、「必須用雙手」或「禁止用單手」扶桿等相關的警告標誌或標語，惟查，市區公車既允許乘客站立搭車，則站立之乘客應握緊拉環扶桿以避免因公車之煞停而重心不穩傾倒，亦為搭乘公車者所熟知，依原告之智識年齡，自無不知之理，且衡諸一般社會常情，道路上本無從避免有緊急狀況發生，是乘客搭乘大眾運輸交通工具，本應負有維護己身安全之注意義務，原告於停靠站間之車輛行駛期間，自應隨時注意因車輛起步、加速、轉彎、煞車、進站等過程中可能導致重心不穩或其他危險情狀，並適時利用扶手、拉環等設施為自我保護動作，非可將乘客應維護自身安全之注意義務，全然歸責於駕駛。是以原告可否站立、有無站立，要與被告有無過失駕駛行為無涉。

㈢原告另主張事發當天的行車紀錄器證據被惡意刪除剪輯云云，然此為被告否認，而原告就其此部分主張均未提出相關事證供參，自不足採。此外，原告復未提出其他事證證明被告有不法侵害其權利等情，實難為有利於原告之認定，故原告請求被告應負侵權行為責任，自屬無據。

四、從而，原告依侵權行為等法律關係，請求被告臺北汽車客運股份有限公司、被告甲○○應連帶給付原告1,321,197元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為無理由，應予駁回。原告之訴既經駁回，其假執行之聲請已失所附麗，應併予駁回。

五、末查，按原告之訴，有起訴不合程式者，法院應以裁定駁回

之。但其情形可以補正者，審判長應定期間先命補正，民事訴訟法第249條第1項第6款定有明文。又當事人書狀，應記載當事人姓名及住所或居所，且書狀內宜記載當事人、法定代理人或訴訟代理人之性別、出生年月日、職業、國民身分證號碼、電話號碼及其他足資辨別之特徵，同法第116條第1項第1款、第2項亦設有規定。查本件原告起訴狀除記載被告臺北汽車客運股份有限公司、甲○○之姓名及住所外，就另名被告僅記載「被告不知名紅色自小客車駕駛」，該人真實姓名及住居所則均未為記載，法定必須具備之程式已有欠缺。經本院通知原告補正，原告仍未補正，其訴難認為合法，從而，原告依侵權行為等法律關係，請求被告不知名紅色自小客車駕駛，應給付原告321,197元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。前二項債務如其中任一項被告已履行全部或一部給付時，他項被告於該被告履行給付範圍內同免給付義務，為無理由，應予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及所提之證據，核與判決結果無影響，毋庸再予一一論述，附此敘明。至原告雖聲請原告女兒（名字：朱思穎）及當庭勘驗行車記錄器，認為被告客運公司抗辯其定型化契約訂有警告字句，然而原告有閱讀障礙，無法閱讀及了解較長標語及法律文件，根本無從了解定型化契約內容，被告客運公司定型化契約無法拘束原告，又行車記錄器有諸多情況證明了被告甲○○確實有踩急煞之事實，絕不是一般的正常煞車。在12點6分10秒紅色自小客車越來越靠近被告之公車時，司機並沒有早點減速。直到12點6分12秒的時候被告公車司機才突然踩急煞。被告司機甲○○有應注意，並能注意，而不注意之過失行為等語，然系爭事故業經本院認定事故發生之原因，被告甲○○並無過失，已如前述，是本院認原告所聲請調查證據之部分，並無調查之必要，併此敘明。

七、據上論結：原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，判決

如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　2　　月　　15　　日

臺灣新北地方法院板橋簡易庭

法　官　呂安樂

以上為正本係照原本作成。

如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判決送達後20日內補提上訴理由書（須附繕本）。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　2　　月　　15　　日

書記官　魏賜琪