臺灣臺北地方法院簡易民事判決

112年度店簡字第678號

原　　告　林愛惠
訴訟代理人　施志遠律師
複代理人　　申惟中律師
被　　告　謝喜典
000000000000000000
　　新店客運股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　張俊雄
共　　同
訴訟代理人　徐一宸

上列當事人間請求損害賠償(交通)事件，本院於民國113年2月22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。

訴訟費用新臺幣壹萬肆仟伍佰陸拾參元由原告負擔。

事實及理由

一、原告起訴意旨略以：原告於民國110年5月11日上午9時4分許，搭乘謝喜典（本判決提及單一被告，均省略「被告」之稱謂」所駕駛之新店客運股份有限公司（下稱新店客運公司）車牌號碼000-0000號營業大客車（下稱系爭車輛），行經新北市新店區北新路2段與寶橋路口（下稱系爭路口）時，本應注意公車載客行駛，除遇突發狀況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車，隨時維護車內乘客安全，且於臨近公車站牌之際，亦應減慢速度，預作停靠上下乘客之準備，竟疏未注意，於超過規定車速時速40公里下緊急煞車，致原告反應不及向前摔倒，因而受有右足脛骨平台骨折之傷害（下稱系爭傷害），新店客運公司僱用謝喜典，卻未善盡監督、管理之責，自應負連帶賠償責任；又新店客運公司係企業經營者，竟未於系爭車輛內張貼任何公告提醒乘客於接近

站牌時暫勿起身，待停穩後始起身行動，亦未加裝任何警示廣播聲響提醒，難謂已盡有於明顯處為警告標示及警急處理危險之方法，已違反消費者保護法第7條第2項規定，原告因此系爭傷害，支出醫療費用新臺幣（下同）14萬5,743元、計程車費用1萬3,210元，並需購買營養保健品8,319元、專人照料之費用16萬8,000元，且原告因系爭傷害受有精神上之痛苦，故請求精神慰撫金34萬8,000元，上開金額合計68萬3,272元），另因被告違反消費者保護法第7條第2項規定，並依消費者保護法第51條後段之規定，請求上開損害額之1倍即68萬3,272元之懲罰性賠償金，乃依民法第184條第1項前段、第188條第1項、第195條第1項、消費者保護法第7條第2項、第3項、第51條後段等規定提起本件訴訟等語，並聲明：㈠被告應連帶給付原告136萬6,544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。㈡願供擔保請准宣告假執行。

二、被告共同答辯意旨略以：本件刑事部分業經檢察官不起訴處分確定，被告答辯除引用檢察官不起訴處分書所載理由外，當時原告係於車輛行進間起身，適遇謝喜典因號誌轉為黃燈，為避免車內乘客遭受更大傷害而減速煞停，該處速限為時速50公里，依車速資料可知謝喜典當時並未超速行駛，本件實係原告行進中未握扶桿致跌傷，謝喜典應無任何過失過失，且新店客運公司於事發前已於系爭車輛內張貼敬告乘客條款，告知乘客應握穩扶桿、勿隨意走動、勿緊靠車門站立、下車請提告按鈴，況站立之乘客自己應握穩扶桿，於行進間之公車勿隨意走動，應為搭乘公車之乘客所熟知，故新店客運公司並未違反消費者保護法第7條第2項、第3項規定，是謝喜典及新店客運公司均不負任何賠償責任，原告請求醫療費14萬5,173元、計程車費1萬3,210元、專人照護費16萬8000元應無理由，況另營養品8,319元部分，原告提出之診斷證明書醫囑欄並未載明原告需補充營養品，應非屬必要費用，精神慰撫金34萬8,000元亦屬過高，又被告既無違反

消費者保護法，自無需給付懲罰性賠償金，此外原告已受領強制險賠償7萬1,106元，亦應扣除等語，並聲明：原告之訴駁回、如受不利判決，願供擔保請准免為假執行。

三、原告主張其於上開時間，搭乘由謝喜典駕駛之系爭車輛，行經新北市新店區北新路2段與寶橋路口時，謝喜典將系爭車輛煞停，原告即在系爭車輛內倒地等情，且為兩造所不爭，且經本院調取刑案案卷，並勘驗系爭車輛內行車紀錄器畫面無誤（見本院卷第173頁之112年11月9日勘驗筆錄），又謝喜典當時受僱於新店客運公司，並為新店客運公司執行搭載乘客之職務等情，亦為新店客運公司所不爭執（見本院卷第450頁），上情均堪認定。然原告主張被告應負賠償責任，則為被告所爭執，本院認定如下：

㈠謝喜典之駕駛行為有無過失侵行為部分：

1.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，則依該規定請求賠償，係以行為人有故意或過失為前提。

2.謝喜典煞停有無過失部分：

⑴按汽車除遇突發狀況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。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，道路交通安全規則第94條第2項、第3巷分別定有明文。又按圓形黃燈用以警告車輛駕駛人及行人，表示紅色燈號即將顯示，屆時將失去通行路權，道路交通標誌標線號誌設置規則第206條第4款定有明文，是於號誌顯示圓形黃燈時，未進入路口之車輛應減速慢行，準備於路口停止線煞停。

⑵經本院勘驗系爭車輛內行車紀錄器畫面，結果如下：畫面顯示公車行至事發路口，原告身穿黃色上衣，原有以左手抓住旁邊扶桿，但於當日上午9時（以下時間之時均同，均省

略）4分14秒（以畫面顯示時間為準，該畫面時間可能存有誤差【詳後述】，因無法得知確切時間，因為閱讀方便，仍記載畫面所示時間）放開扶桿並往畫面右側靠去，靠去後遭另名粉色上衣之人阻擋視線，無法知道原告之後有無拉住扶桿或拉桿，系爭車輛前方燈號本為綠燈，但於4分15秒變更為黃燈，公車即剎車減速，並於4分20秒至21秒間停止，原告則因剎車後座力，先於4分17秒靠向粉色上衣之人後，再於4分19秒往畫面左側地板倒地（倒地姿勢為仰躺倒地），有本院112年11月9日勘驗筆錄在卷可按（見本院卷第173頁）。

⑶依前述勘驗結果，可知謝喜典駕駛系爭車輛行經系爭路口，於尚未通過前，前方燈號原為可通行之綠燈號誌，嗣於4分15秒變更為黃燈，謝喜典隨即煞停，系爭車輛並於4分20秒至21秒間停止，則謝喜典辯稱係因遇路口號誌轉為黃燈而減速煞停等情，核與上開規範意旨相符，就前述煞停之行為，尚難認有何無故驟然減速、煞車或於車道中暫停，或有何未注意車前狀之情，就此部分原告稱謝喜典係有過失云云，即難認可採。

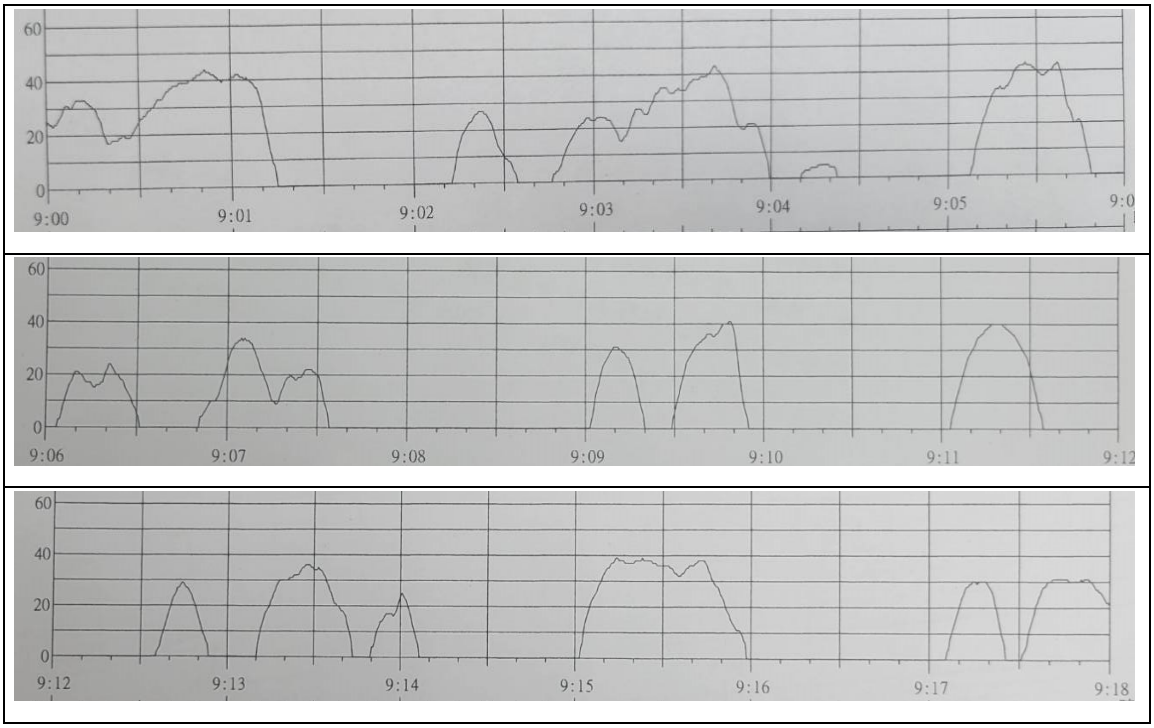
3.謝喜典煞停系爭車輛前，有無超速行駛過失部分：

⑴所謂過失，指行為人雖非故意，但按其情節應注意，並能注意，而不注意。過失之有無，應以是否怠於善良管理人之注意義務為斷。亦即以一般具有相當知識經驗且勤勉負責之人，在相同情況下是否能預見並避免或防止損害結果之發生為準繩，乃科以抽象輕過失作為兼顧被害人權益保護與加害人行為自由之平衡點（最高法院106年台上字第1048號判決要旨參照）。

⑵衡以市區內行駛公車容許乘客站立，然站立因無法隨地心引力向下安放身體，所感受車輛慣性、後座力，通常比座位上乘客為大，此乃眾所皆知之事實，而謝喜典駕駛系爭車輛煞停後，當時站立之原告隨即倒地，既經本院勘驗如前，倘煞停前車速逾越一般人可合理接受之範圍，雖煞停行為本身並

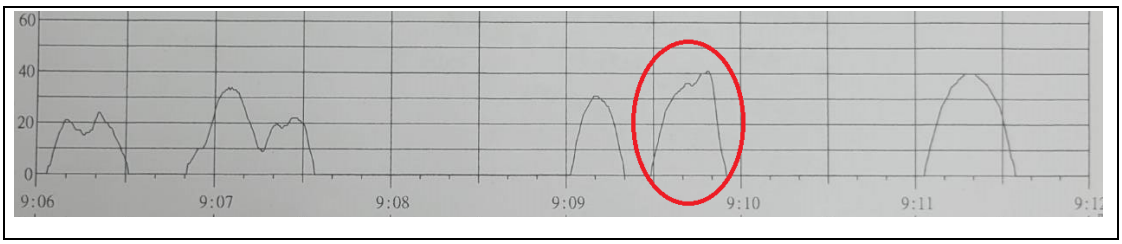
無過失，然因煞停前超速行使，致煞停所生後座力過大，使原告因而倒地成傷，則先前超行為仍具有過失，而非無負擔賠償責任之可能，先與說明。

⑶本件認定謝喜典有無超速行駛，首應確認其煞停前系爭車輛之車速為何，因本件行車紀錄器畫面並無顯示車速，則系爭車輛之車速，應以系爭車輛留存之車速紀錄認定。查本件行車紀錄器所顯示原告倒地前後之行止情形，經本院勘驗如下：4分10秒開始，系爭車輛原為移動狀態，4分10秒至17秒間無明顯可見之速度變化，於4分17秒許開始減速，於4分21秒完全停止，4分21秒至5分27秒間無任何移動，系爭車輛後於5分28秒再往前行駛，5分28秒至5分47秒中除依開始之加速外，中間無明顯可見之速度變化，5分47秒系爭車輛發出方向燈聲響後，開往右側公車停靠區並逐漸減速，於6分0秒完全停止，6分58秒開始緩慢移動，7分0秒向左離開公車停靠站，移動至7分10秒時檔案結束，有本院113年2月22日勘驗筆錄在卷可查（見本院卷第451頁），另經比對被告提出0分0秒至18分0秒之車速資料如下（見本院卷第373-377頁，每1小格10秒、每16小格1分鐘）：



其中4分0秒至5分0秒間，系爭車輛幾乎無任何車速，顯與本院勘驗行車紀錄器畫面所示4分10秒至17秒處於移動狀態不

符，可徵前述資料存在時間誤差（可能係車速資料與實際時間不符，或行車紀錄器畫面所示時間與實際時間不符，亦可能兩者均與實際時間不符），原告雖主張車速資料所示3分45秒至4分0秒間，即導致原告摔倒之煞停前車速，然依前述行車紀錄器勘驗結果，可知系爭車輛煞停、原告跌倒後，於4分21秒至5分28秒間完全停止，停止時間為1分8秒，另外5分28秒至6分0秒則處於移動狀態，移動時間為33秒，再於6分0秒至58秒完全停止，停止時間為59秒，而然車速資料中5分49秒許系爭車輛停車後，於6分4秒許即開始有車速，而僅停車約15秒許，與行車紀錄器畫面勘驗結果之停止時間長達59秒不符，則原告主張3分45秒至4分0秒為導致原告摔倒之煞停前車速，即難認可採，再將前述資料互相核對，其中9分55許至11分3秒許無車速資料（相隔1分8秒）；11分3秒後至35秒間有車速顯示（相隔32秒）；11分35秒至12分35秒（相隔1分鐘）無車速資料，顯然較符合前述行車紀錄器勘驗結果，可認車速資料如下紅框位置，始為導致原告摔倒之行進及煞停：



依前述事證，應可認定於煞停前，謝喜典駕駛系爭車輛，應有瞬間些微逾越時速40公里，且依上圖應為時速40至41公里間，應堪認定。

⑷按行車速度，依速限標誌或標線之規定，道路交通安全規則第93條定有明文。查事發處道路速限為時速50公里，有道路交通事故調查報告表㈠在卷可查（見臺灣臺北地方檢察署111年度偵字第2340號卷【下稱偵卷】第22頁），則謝喜典駕駛系爭車輛，並未違反道路交通安全規則之規定，然原告主張謝喜典駕車時速不得逾40公里，並提出臺北市政府交通局於95年11月6日發布之新聞稿資料為證（見本院卷第403

頁），該新聞稿內載：「針對部分公車駕駛員反映提高限速之建議，臺北市交通局於今日（11月6日）假該局召開臺北市聯營公車服務品質督導小組第29次委員會，會中經過專家學者及業者代表之充分討論，為確保公車行車安全、提昇公車服務品質，會中決議本市聯營公車於營運期間行駛於臺北市境內，除核定放寬路段外，其餘路段限速仍維持為每小時40公里。此決議主要考量限速政策自88年8月開始實施，就行車安全方面，比較此政策執行前後1年，有責肇事案件大幅降低102件（28%），肇事率降低0.6件（28%），死亡人數減少7人（44%），受傷人數減少123人（51%）。就公車服務方面，民眾申訴案件大幅降低58.6%；能源方面，平均每車公里用油減少4.5%，可見公車限速40公里有助於減少駕駛員急煞車、猛起步之行為，進而改善駕駛員習慣，降低油料成本及提昇公車服務品質」、「綜合以上說明，顯見此政策在行車安全及乘客服務上確有顯著成效，亦取得多數民眾之支持，大眾運輸應以乘客之安全為優先考量。交通局表示該局將持續要求各公車業者落實限速規定，並每月均不定期派員至各公車公司抽查行車紀錄紙，亦至各公車場站實車抽測，以查察有無超速情形」等語，可知臺北市政府交通局基於減少駕駛員急煞車、猛起步之考量，而對臺北市聯營公車之行車速限為行政管理，限制應不得逾時速40公里，而所謂臺北市聯營公車，係指由臺北市政府交通局轄下臺北市公共運輸處作為主管機關的市區汽車客運服務，有本院依職權列印之臺北市市區公車維基百科資料在卷可稽（見本院卷第431頁），然系爭車輛為「綠7」路線，有該車外觀照片在卷可查（見偵卷第28頁），而「綠7」路線為新北市政府交通局管理之捷運接駁路線，則有本院依職權列印之新店客運維基百科資料存卷可按（見本院卷第428頁），而新北市政府交通局對於所管轄之旗下業者，並無類似臺北市政府交通局前揭對臺北市聯營公車之行政管理，而係回歸道路速限標誌或標線之規定，有新北市政府113年1月25日新北交管字第1130

180000號函、本院公務電話紀錄在卷可查（見本院卷第411、421頁），兼衡本件事發地點在新北市，則能否以新北市政府交通局對臺北市聯營公車之行政管制，作為發生於新北市且非臺北市聯營公車業者速限不得逾時速40公里之依據，顯有疑問。本院衡以道路交通安全，應無臺北市、新北市之分別，況臺北市、新北市本為同一生活圈，彼此間公車亦頻繁往來，車速限制實不宜單純以事發地點或管轄地方政府作為區分，則公車時速是否應受時速40公里之限制，應視時速40公里之標準是否已行之久遠而四海皆準，倘僅有部分政府進行管制，即難謂該單一政府機關所維行政管理標準，已形成一般人均認同之速限標準，於本件而言，新北市政府既未對所轄業者為相同行政管理，應認所謂時速40公里之限制，並未達一般人均認同、統一之標準，而無從作為認定謝喜典有超速過失之判準，準此，謝喜典有無超速行駛，仍應回歸道路交通安全規則之規定。

⑸綜合上述，謝喜典有無超速行駛，仍應回歸道路交通安全規則之規定，而謝喜典駕駛系爭車輛之車速，於原告摔倒前為時速40至41公里間，未逾時速50公里之速限，縱然原告因煞停而摔倒，仍難認謝喜典具有過失，則原告主張謝喜典應依第184條第1項前段賠償云云，即難認為有理由，應予駁回。

⑹又本件車禍，前經原告提出過失傷害之刑事告訴，亦經臺灣臺北地方檢察署檢察官以111年度偵字第2340號為不起訴處分，嗣經臺灣高等檢察署檢察長以111年度上聲議字第4835號處分駁回再議之聲請而確定，有上開處分書在卷可查，併此說明。

㈡謝喜典既無原告所指有駕車疏未注意之情事，則原告主張新店客運公司應依民法第188條第1項前段規定，與謝喜典負連帶賠償責任云云，亦難認為有理由，應予駁回。

㈢依消費者保護法請求部分：

1.謝喜典為新店客運公司之受僱人，並非企業經營者，原告依消費者保護法對謝喜典請求部分，為無理由，應予駁回。

2.按商品或服務具有危害消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法。企業經營者違反前二項規定，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條第第2項、第3項定有明文。消費者保護法第7條第2項、第3項賠償責任，固然屬無過失責任，然消費者仍應就①企業經營者未於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法、②未於明顯處為警告標示及緊急處理危險之方法，與消費者所受損害間具因果關係，負舉證之責。

3.兩造就系爭車輛於事發時有無張貼警示標語乙節，各執一詞，新店客運公司則於本件訴訟中提出張貼「敬告乘客條款」之警示標語照片（見本院卷第293頁），然為原告所否認，並主張係事發後始張貼，觀諸偵卷內警方拍攝之車內畫面，警察雖有於事發當日拍照系爭車輛內部照片，然並未朝新店客運公司所稱張貼處拍攝（見偵卷第28-29頁），系爭車輛內監視器畫面亦未就攝得該位置，有本院勘驗之翻拍照片在卷可考，則就此爭點業已陷於真偽不明，原告雖另行提出其他原告所有並行駛車號000-0000、KKA-8288、FAB-859、KKA-1713號等公車照片，以主張原告所有之公車確有未張貼「敬告乘客條款」之警示標語之情形，然此僅能證明原告所有車輛有部分未張貼「敬告乘客條款」之情形，系爭車輛未必亦有相同情形，原告就被告此既應負舉證之責，而則依現有資料，尚難認定新店客運公司於本件事發時，有違消費保護法第7條第2項所未設置警告標示及緊急處理危險之方法之情況，自難為有利原告之認定。

4.再本件既難認定謝喜典駕駛系爭車輛有超速、驟然停止等之情事，則一般乘客搭乘公車時當知路況多變，本應隨時注意自身安全緊握扶手，以防車輛行進間或煞停時，易因晃動而重心不穩、跌倒受傷，此等認知應為民眾所熟知，不因新店客運公司於有無於系爭車輛內張貼任何公告或警示廣播聲響

提醒而有不同，查原告於摔倒前有無拉住扶桿或拉桿，行車紀錄器畫面因遭他人遮蔽視線而無從認定，業經本院勘驗如前，然原告於檢察官偵查及本院審理時，均稱當時已有緊握手把、扶住扶桿（見偵卷第50頁反面、本院卷第10、148頁），惟原告後仍因系爭車輛煞停而摔倒，顯見不論新店客運公司有無前述張貼警示或廣播聲響提醒，原告均會緊握手把，卻仍發生摔倒之結果，則縱使新店客運公司確未張貼警示或廣播聲響提醒，此與原告摔倒間，亦難認有何因果關係，則原告依消費者保護法第7條2、3規定請求損害賠償，並依同法第51條後段請求懲罰性賠償云云，亦難認可採，應予駁回。

四、從而，原告依民法第184條第1項前段、第188條第1項、第195條第1項、消費者保護法第7條第2項、第3項、第51條後段等規定，請求被告連帶給付136萬6,544元，及自起訴狀送達之翌日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，均無理由，應予駁回。又原告既受敗訴判決，則其假執行之聲請，當亦失所附麗而無依據，爰併予駁回之。

五、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。

六、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　113　　年　　3　　月　　7　　日

臺灣臺北地方法院新店簡易庭

法　官　陳紹瑜

以上正本證明與原本無異。

如不服本判決，應於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。（須按他造當事人之人數附繕本）。

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　　113　　年　　3　　月　　7　　日

書記官　涂寰宇