

臺灣臺北地方法院民事判決

112年度簡上字第338號

上訴人 王林金蓮
訴訟代理人 黃煒迪律師
複代理人 田芳綺律師
被上訴人 大都會汽車客運股份有限公司

法定代理人 李博文
訴訟代理人 黃詩哲
余柏勳
任勵

被上訴人 陳惠琴
訴訟代理人 余柏勳
任勵

上列當事人間請求損害賠償（交通）事件，上訴人對於民國112年4月28日本院臺北簡易庭111年度北簡字第12559號第一審判決提起上訴，並為訴之追加，本院於民國113年9月11日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

上訴及追加之訴均駁回。

第二審（含追加之訴部分）訴訟費用由上訴人負擔。

事實及理由

一、上訴人主張：

(一)被上訴人大都會汽車客運股份有限公司（下稱大都會客運）之受僱人即被上訴人陳惠琴於民國000年0月00日下午6時許，駕駛車牌號碼000-00號營業大客車（下稱系爭車輛），沿臺北市松山區塔悠路由南往北方向行駛，行經塔悠路31號前時，未待甫上車之乘客即伊刷卡完成，尚未站、坐妥當後，即貿然發動起步，且起步後，未落實隨時注意路況、疏於注意保持安全距離，減少突然加速或減速以防免乘客受傷之安全步驟，即突然加速、減速，導致伊因重心不穩而摔倒

01 (下稱系爭事故)，受有第二腰椎骨折、雙膝挫傷及頭部外
02 傷等傷害(下稱系爭傷害)。伊於事發時已屆68歲高齡，被
03 上訴人陳惠琴應能注意及此，其違反110年臺北市市區公車
04 營運服務指標評鑑及首都駕駛員行車守則第9點所定「乘客
05 上下車確定妥當後，才可關車門」、「老殘婦孺未站、坐妥
06 當，不可起步」之駕駛注意義務及道路交通安全規則第94條
07 規定，應負侵權行為損害賠償責任，被上訴人大都會客運應
08 負僱用人連帶賠償責任。且被上訴人陳惠琴曾於109年9月23
09 日同意賠償伊醫療費，與伊成立和解協議，並於同日支付護
10 腰帶費用新臺幣(下同)5,790元，但事後反悔不支付醫療
11 費。另依被上訴人大都會客運之公路客運旅客定型化契約
12 (下稱系爭定型化契約)第柒點約定及民法第654條第1項規
13 定，被上訴人大都會客運亦應負損害賠償責任。再者，被上
14 訴人大都會客運係以提供公車運載乘客等運輸服務為營業，
15 為消費者保護法(下稱消保法)第2條第2款提供服務之企業
16 經營者，伊係搭乘公車之消費者，自得依消保法第7條及第5
17 1條但書規定，請求被上訴人大都會客運負損害賠償責任，
18 並給付1倍之懲罰性賠償金。伊因系爭傷害支出醫療費用共
19 計23萬9,172元、交通費用5,065元，並請求精神慰撫金30萬
20 元，合計54萬4,237元。

21 (二)爰先位依旅客運送契約、民法第654條第1項、第191條之2、
22 第188條第1項、第193條第1項、第195條第1項及消保法第7
23 條、第51條但書規定，請求被上訴人連帶給付54萬4,237
24 元。備位依公路法第64條、汽車運輸業行車事故損害賠償金
25 額及醫藥補助費發給辦法第4條規定，請求被上訴人大都會
26 客運給付醫療費用23萬9,172元；另依伊與被上訴人陳惠琴
27 間之和解協議，請求被上訴人陳惠琴給付醫療費用23萬9,17
28 2元，如任一人為給付，另一人於其給付範圍內免給付義務
29 等語。原審為上訴人全部敗訴之判決，上訴人不服提起上
30 訴，並為訴之追加，聲明：1.原判決廢棄。2.先位聲明：被
31 上訴人應連帶給付上訴人54萬4,237元，及自起訴狀繕本送

01 達最後被上訴人翌日起至清償日止，按年息5%計算之利
02 息。3.備位聲明：(1)被上訴人大都會客運應給付上訴人23萬
03 9,172元，及自上訴理由暨聲請調查證據狀繕本送達翌日起
04 至清償日止，按年息5%計算之利息。(2)被上訴人陳惠琴應
05 給付上訴人23萬9,172元，及自上訴理由暨聲請調查證據狀
06 繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。(3)如
07 其中一項之被上訴人已為給付，他項被上訴人於給付範圍內
08 免其給付義務。

09 二、被上訴人辯以：被上訴人陳惠琴有待上訴人站定妥當且正常
10 起駛，其煞車行為係為避免危險所採取之必要措施，並無過
11 失，系爭事故係因上訴人於公車行駛中未緊握扶手或欄杆導
12 致跌倒，因自身過失所致，不得依旅客運送契約及民法第65
13 4條第1項等規定請求伊等賠償。又被上訴人大都會客運對所
14 屬車輛於每日營運前，皆需保養檢測後始可營運，且對所屬
15 駕駛均定期施做教育訓練，於車內亦張貼「路況多變請緊握
16 扶手」之警語，足認被上訴人大都會客運已善盡管理之責，
17 所提供之服務亦符合當時科技或專業水準可合理期待之安全
18 性，上訴人不得依消保法第7條及第51條但書規定為請求。
19 另被上訴人陳惠琴與上訴人於109年9月23日就和解之內容、
20 金額之範圍均未明確約定，難認該和解協議成立或發生效力
21 等語，均聲明：上訴及追加之訴均駁回。

22 三、本院之判斷：

23 (一)先位請求部分：

24 1.按汽車、機車或其他非依軌道行駛之動力車輛，在使用中加
25 損害於他人者，駕駛人應賠償因此所生之損害。但於防止損
26 害之發生，已盡相當之注意者，不在此限；旅客運送人對於
27 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
28 過失，或其傷害係因不可抗力所致者，不在此限，民法第19
29 1條之2、第654條第1項分別定有明文。被上訴人大都會客運
30 之系爭定型化契約第柒點則約定：「本公司遇有行車事故，
31 致旅客傷害、死亡或財物毀損、喪失時，應負損害賠償責

01 任。其損害賠償金額得依『汽車運輸業行車事故損害賠償金
02 額及醫療補助費發給辦法』規定辦理。旅客所受損害超過前
03 項賠償規定者，仍得依民法及其他法律請求賠償。第一項行
04 車事故經證明係因不可抗力或因旅客之故意、過失所致者，
05 本公司不負損害賠償責任」。又道路交通安全規則第94條第
06 1至3項規定：汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後
07 車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，不得任意以迫近
08 或其他方式，迫使前車讓道。汽車除遇突發狀況必須減速
09 外，不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。前車如須減
10 速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛
11 人應隨時注意前車之行動。汽車行駛時，駕駛人應注意車前
12 狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得
13 在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。

14 2.查本件經原審會同兩造當庭勘驗系爭車輛之監視錄影畫面光
15 碟結果為：「一、畫面時間00:00:01，A車（即車號000-00
16 營業大客車）於幹道上最右線向前移動，同時關上前車門。
17 B乘客（即上訴人）站定於後車門旁，A車接近T字路口時，A
18 車右前方有1輛藍色小客車欲自巷口駛出並向右轉。二、畫
19 面時間00:00:02-04，A車通過停止線，並駛至路口南側行人
20 穿越道線處，同時見該藍色自小客車仍向右轉向，站在A車
21 中間之B乘客移動，身體轉向，並持續站立在原處；00:00:0
22 4藍色小客車有亮煞車燈。三、畫面時間00:00:05-06，藍色
23 小客車右轉至幹道最右線後有煞車，才朝前變換至中間車道
24 行駛離去，00:00:05煞車燈熄滅；A車亦煞車，車身前後晃
25 動一下。四、畫面時間00:00:06-07，B乘客因該晃動而站立
26 不穩，朝車頭方向摔倒於車身地板上。B乘客在00:00:06大
27 幅度晃動。五、畫面時間00:00:13，被上訴人陳惠琴見狀即
28 將A車停下，解開安全帶後起身走向B乘客，探視其狀況」
29 （見北簡字卷第84-85頁）。可知在畫面時間00:00:01時，
30 上訴人上車並站在後車門旁，嗣該藍色小客車於00:00:04有
31 亮煞車燈，其後被上訴人陳惠琴約於00:00:05-06亦踩煞

01 車。被上訴人陳惠琴踩煞車前，上訴人並無站不穩之情形，
02 直至踩煞車後，上訴人於00:00:06身體大幅晃動，旋因站不
03 穩而摔倒。自上訴人站定時起至被上訴人陳惠琴踩煞車有數
04 秒間隔，故上訴人摔倒並非被上訴人陳惠琴未等待上訴人站
05 穩即貿然行駛所致。

06 3.且本件前經臺灣臺北地方檢察署檢察官送請臺北市車輛行車
07 事故鑑定會鑑定後，結果為：「……1.依據警方蒐證資料及
08 A車到會提供之行車紀錄器影像等跡證，事故前，A車沿塔悠
09 路南向北第3車道行駛，至肇事處煞車時，車上B乘客因重心
10 不穩摔倒而肇事。2.由前述影像跡證顯示，影像一開始（影
11 像時間18:25:21），A車完成上下乘客關上車門起駛，B乘客
12 站立於後門扶桿處，左手提1袋物品，右手亦未抓住扶手座
13 椅，18:25:22，A車行至路口停止線時，前方路口1藍色自小
14 客車沿無名巷右轉至A車前方，A車禮讓該自小客車先行，惟
15 該車右轉後突然停止，18:25:27，A車煞車，B乘客隨即摔
16 倒。再由B乘客警方談話紀錄自述『上車後未扶住任何東
17 西』，顯示B乘客未握緊扶手，使其自身在A車煞車時，身體
18 重心不穩，以致事故發生。3.綜上研析，B乘客王林金蓮
19 『未緊握扶手或欄杆』為肇事原因；A車陳惠琴駕駛營大客
20 車則因應路況行駛及煞停，故無肇事因素」（見北簡字卷第
21 28頁鑑定意見書）；經再送臺北市車輛行車事故鑑定覆議會
22 覆議後，鑑定意見仍認上訴人「未緊握扶手或欄杆」為肇事
23 原因，被上訴人陳惠琴駕駛遇道路上有車輛影響其行駛動線
24 時，緊急煞車，無肇事因素（見北簡字卷第33頁不起訴處分
25 書）。

26 4.又上訴人雖謂卷內無系爭車輛停至公車站牌、上訴人從系爭
27 車輛後車門上車、後車門關妥之全程影像，然此並不影響其
28 上車站定後未緊握扶手或欄杆之事實。基上，系爭事故之發
29 生，應係被上訴人陳惠琴駕駛系爭車輛因應路況煞停，但上
30 訴人上車站定後，未緊握扶手或欄杆所致。則上訴人主張被
31 上訴人應負侵權行為損害賠償責任云云，即非有據。另上訴

01 人雖因被上訴人之運送行為而受傷害，惟系爭傷害係因其過
02 失所致，依民法第654條第1項但書「但因旅客之過失，或其
03 傷害係因不可抗力所致者，不在此限」，及系爭定型化契約
04 第柒點「第一項行車事故經證明係因不可抗力或因旅客之故
05 意、過失所致者，本公司不負損害賠償責任」之規定，被上
06 訴人大都會客運無需負損害賠償責任。

07 5.按從事設計、生產、製造商品或提供服務之企業經營者，於
08 提供商品流通進入市場，或提供服務時，應確保該商品或服
09 務，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。商品或
10 服務具有危害消費者生命、身體、健康、財產之可能者，應
11 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
12 反前二項規定，致生損害於消費者或第三人時，應負連帶賠
13 償責任。但企業經營者能證明其無過失者，法院得減輕其賠
14 償責任；依本法所提之訴訟，因企業經營者之故意所致之損
15 害，消費者得請求損害額五倍以下之懲罰性賠償金；但因重
16 大過失所致之損害，得請求三倍以下之懲罰性賠償金，因過
17 失所致之損害，得請求損害額一倍以下之懲罰性賠償金，消
18 保法第7條、第51條分別定有明文。查系爭事故係因乘客即
19 上訴人上車站定後，未緊握扶手或欄杆所致，被上訴人陳惠
20 琴因應路況煞停，並無過失駕駛行為，業如前述，而被上訴
21 人大都會客運已於車內張貼「路況多變請緊握扶手」之警
22 語，堪認已善盡管理之責，所提供之服務亦符合當時科技或
23 專業水準可合理期待之安全性。是上訴人依消保法第7條及
24 第51條但書規定，請求被上訴人應負連帶賠償責任及1倍之
25 懲罰性賠償金，亦屬無據。

26 (二)備位請求部分：

27 1.按公路法第64條規定：汽車或電車運輸業遇有行車事故，致
28 人、客傷害、死亡或財、物損毀、喪失時，應負損害賠償責
29 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
30 之過失所致者，不負損害賠償責任。前項貨物損毀、滅失之
31 損害賠償，除貨物之性質、價值於裝載前經託運人聲明，並

01 註明於運送契約外，其賠償金額，以每件不超過3,000元為
02 限。人、客傷害、死亡之損害賠償辦法，由交通部另定之。
03 查上訴人因系爭事故所受系爭傷害，係因其過失所致，前已
04 敘明，則依上開公路法第64條第1項但書規定，被上訴人大
05 都會客運無需負損害賠償責任。至汽車運輸業行車事故損害
06 賠償金額及醫藥補助費發給辦法，僅係汽車運輸業之車輛，
07 因行車事故致人、客傷害、死亡或財物毀損、喪失之損害賠
08 償金額及醫藥補助費發給標準，要非請求權基礎，上訴人依
09 該辦法第4條規定，請求被上訴人大都會客運給付醫療費
10 用，自屬無據。

11 2.按當事人互相表示意思一致者，無論其為明示或默示，契約
12 即為成立。當事人對於必要之點，意思一致，而對於非必要
13 之點，未經表示意思者，推定其契約為成立，關於該非必要
14 之點，當事人意思不一致時，法院應依其事件之性質定之；
15 稱和解者，謂當事人約定，互相讓步，以終止爭執或防止爭
16 執發生之契約，民法第153條、第736條分別定有明文。上訴
17 人主張被上訴人陳惠琴曾於109年9月23日同意賠償醫療費，
18 雙方成立和解協議，被上訴人陳惠琴並於同日支付護腰帶費
19 用5,790元，固提出臺北市政府警察局A3類道路交通事故調
20 查紀錄表及電子發票為證（見北簡字卷第109、111頁、調補
21 字卷第49頁）。然查，上開紀錄表僅記載「（被上訴人陳惠
22 琴）賠償（上訴人）醫療費」，雙方並未就本件和解契約所
23 應具備之賠償範圍、賠償金額、給付日期等必要之點詳實約
24 定、明確達成意思合致，自難認雙方於當日已成立和解。是
25 上訴人主張依其與被上訴人間之和解協議，請求被上訴人給
26 付醫療費用，難認有據。

27 四、綜上所述，上訴人先位請求及備位請求，均為無理由。原審
28 為上訴人敗訴之判決，經核並無不合，上訴人指摘原判決不
29 當，求為廢棄改判，為無理由，且其為訴之追加亦屬無據，
30 其上訴及追加之訴均應駁回。

31 五、本件事證已臻明確，上訴人雖聲請函詢臺北市交通局公共運

01 輸處：本件被上訴人陳惠琴駕駛系爭車輛，是否受臺北市市
02 區公車營運服務指標評鑑及駕駛員行車守則拘束，即有無應
03 於乘客上車站、坐妥當後，始可駕駛起步之注意義務？然本
04 院本即認駕駛員需負該注意義務，惟系爭事故係因乘客即上
05 訴人上車站定後，未緊握扶手或欄杆所致，是上開證據調查
06 聲請，無足影響本件判決之結果，核無調查必要。又兩造其
07 餘攻擊防禦方法及證據，核與判決結果不生影響，爰不一
08 論列，併此敘明。

09 六、據上論結，本件上訴及訴之追加均為無理由，判決如主
10 文。

11 中 華 民 國 113 年 10 月 4 日
12 民事第三庭 審判長法官 方祥鴻
13 法官 黃鈺純
14 法官 陳筠媛

15 以上正本係照原本作成。

16 本判決不得上訴。

17 中 華 民 國 113 年 10 月 4 日
18 書記官 王曉雁