臺灣臺北地方法院民事判決

107年度消字第46號

原　　告　臺灣臺北地方檢察署
法定代理人　邢泰釗
訴訟代理人　方鈺婷
被　　告　台灣城市動力股份有限公司
法定代理人　洪國修
訴訟代理人　洪慧恆
　　洪慧辭

上列當事人間請求損害賠償事件，本院於民國108 年4 月24日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、因侵權行為涉訟者，得由行為地之法院管轄，民事訴訟法第15條第1 項定有明文。所謂行為地，凡為一部實行行為或其一部行為結果發生之地均屬之（最高法院56年台抗字第369號判例意旨參照）。而管轄權之有無，應依原告主張之事實，按諸法律關於管轄之規定而為認定，與其請求是否成立無涉（最高法院65年台抗字第162 號判例意旨參照）。

二、經查，原告主張：被告經營之E-Bike電動自行車（下稱E-Bike）租賃服務（下稱E-Bike租賃服務），關於「年齡審核機制」不具可合理期待之安全性，使年僅14歲之訴外人林○○（民國00年生，真實姓名詳卷，下稱A 女）於104 年6 月27日任意租用編號39號E-Bike（下稱系爭E-Bike），在臺北市萬華區發生車禍事故，致訴外人周鍾秀英死亡，依消費者保護法（下稱消保法）第7 條第1 項、第3 項規定，被告應對間接被害人即周鍾秀英之子女訴外人周碩慶、周志明、周美惠、周美蘭（下稱周碩慶等4 人）負賠償責任。而伊所屬犯罪被害人補償審議委員會（下稱補審會）業決定補償周碩慶

等4人共新臺幣（下同）180萬元，並經全數發訖，則伊依犯罪被害人保護法（下稱犯保法）第12條第1項規定，對於被告有求償權，爰依犯保法第12條第1項、消保法第7條第1項、第3項規定提起本訴等語，核屬因侵權行為而涉訟，依原告主張之原因事實，本件侵權行為地為臺北市萬華區，乃屬本院轄區，本院就本件訴訟有管轄權，先予敘明。

貳、實體方面：

一、原告主張：

（一）被告為提供E-Bike之企業經營者，經營E-Bike租賃服務。依道路交通安全規則第6條第1項第3款關於電動自行車「經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時25公里以下，且車重（不含電池）在40公斤以下之二輪車輛」定義，E-Bike行車速率上限每小時25公里，具相當程度危險性，難以界定車輛類別，處於交通管理規範上之灰色地帶，騎乘之人應具相當程度操控及應變能力。又騎乘E-Bike無須牌照、駕照、或配戴安全帽，於交通密集之都會市區○○○道下，將為騎乘者自身及行人均帶來風險。是以，被告推出E-Bike租賃服務時，對該服務本身所具備之危險性，應有所認知，且應有所預防，始足確保該服務符合可合理期待之安全性。

（二）然則，被告推出E-Bike租賃服務時，即以租借方便為號召，仿照臺北市公共自行車租賃系統YouBike 形式，僅須民眾有悠遊卡即可租借。關於註冊事宜，被告先規定12歲以下者不可申請；12至15歲者須出示家長同意書，並通過道路安全考試；15至18歲不須家長同意，但須通過道路安全考試。嗣變更為16歲以下者不得註冊及租借，16至18歲者須家長同意授權書，且須通過道路安全考試。另被告雖稱註冊需綁定身分證字號、手機，惟綁定方式、驗證機制均無從得知。關於家長同意書如何驗證，亦難藉由被告架設之網站窺得，顯見被告雖自行依操控及應變能力設定騎乘年齡基準，卻未確實落實。至所謂通過道路安全考試一節

，被告固稱每1 租借站均會派人看管，對16至18歲之租借者為簡單路考，確定騎車技巧才能放行，惟經媒體記者到場查訪，發見實際上租借站無人在場。況被告架設之E-Bike租借站係24小時開放租借，倘每1 租借站均派人看管，落實上有極大困難。而何謂簡單路考標準，恐係依照被告派駐現場人員之自由心證，驗證功能亦微。

（三）A 女年僅14歲，於104 年6 月27日上午7 時40分許，乃任意租用E-Bike，沿臺北市○○區○○路2 段由北往南方向行駛，途經該路段516 號（即該路段409 巷巷口）處時，闖越紅燈撞擊由西往東方向行走於行人穿越道之周鍾秀英，周鍾秀英經送醫急救後，於同年7 月3 日上午3 時27分因中樞神經休克不治死亡（下稱系爭車禍事故）。依A 女於本院104 年度少調字第490 號、第607 號（下合稱系爭少年事件）供陳租用E-Bike之過程：用西園國小6 年級學妹之電話號碼和生日，再輸入身分證製造機製造之身分證字號至E-Bike租借機器上，即成功租用系爭E-Bike等詞，A 女雖未使用自己身分租借，卻以年紀更小之人身分為之，倘被告前述註冊標準屬實，A 女應無成功註冊之可能，足見被告對其租用系統未嚴加控管防範，租用年齡驗證及防範租用機制均為虛設。準此，關於「年齡審核機制」一節，被告提供E-Bike租賃服務不具備符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，顯違反消保法第7 條第1 項規定，依同條第3 項規定，應對系爭車禍事故間接被害人即周鍾秀英之子女周碩慶等4 人負損害賠償責任。

（四）周碩慶等4 人均為因犯罪行為被害而死亡者之遺屬，得依犯保法規定，聲請遺屬補償金。又伊所屬補審會業以105 年度補審字第36、37、38、39號，分別決定補償周碩慶60萬元（殯葬費20萬元、精神慰撫金40萬元）、周志明、周美惠、周美蘭各40萬元（精神慰撫金各40萬元），合計180 萬元，於106 年3 月30日全數發訖。是依犯保法第12條規定，伊於周碩慶等4 人所領補償金範圍內，對加害人A

女、暨依法應負賠償責任之A女法定代理人許○○（即A女之母，真實姓名詳卷，下稱B女）、被告均有求償權，渠等間更負連帶賠償責任，爰依犯保法第12條第1項、消保法第7條第1項、第3項規定，提起本件訴訟等語，並聲明：被告應給付原告180萬元，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。

二、被告則以：

（一）道路交通管理處罰條例第69條第1項第1款第3目、道路交通安全規則第6條第1款第3目關於「電動自行車」之規定，相對於同規則第3條第6款關於「機車」之規定，係以「速率」為區別，決定「電動自行車」與「機車」之不同，並就其危險性作出騎乘資格之區別。就「電動自行車」而論，立法者認屬「自行車」性質，對於年齡、駕駛執照等均無要求，而係透過課予道路使用權限以控制其危險性，併要求電動自行車應經過檢驗以確認安全性，伊提供之E-Bike均遵循上開交通法規。

（二）E-Bike租賃服務註冊之完整流程，包含消費者資訊提供、後台人工驗證程序二者，消費者須待驗證程序通過後始得租借E-bike。關於消費者資訊提供部分，註冊人不僅須提供手機號碼、身分證字號及生日，尚須提供身分證、駕照影本或照片；而後台驗證工作人員將依消費者提供之身分證或駕照影本或照片，人工核對消費者輸入之資訊無誤後，始通知消費者會員註冊成功。其後，消費者即得將悠遊卡登錄於會員帳戶名下，並利用該卡租借E-bike。當輸入年齡在系統設定之限制年齡以下時，因系統直接屏蔽，審查人員將無法通過審核；而路考及家長同意書亦內建於系統中，對於年齡在特別範圍內者，系統亦要求審查人員核對此2項要素，始能開啟註冊功能，是殊難想像A女於系爭少年事件中所稱「冒用國小6年級學妹身分、利用身分證字號產生器製作身分證字號以註冊」云云為真。

（三）實則，A女前有冒用其母B女租借E-Bike之紀錄，經停權

後，A女應係再冒用符合申請資格者之身分註冊，或係以已成功註冊之悠遊卡租借，茲屬消費者自身對E-Bike租賃服務使用不當所致，非得歸咎於伊設計之年齡審核機制。況且，縱認伊年齡審核機制不足以實現區隔不同年齡租借者之目的，交通法規對於騎乘「電動自行車」無年齡之限制，伊所設計之年齡標準，遠高於法律、社會規範要求之安全性，亦難謂伊提供E-bike租賃服務未符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。再則，系爭車禍事故之發生，乃肇因於A女對於E-bike使用不當、闖越紅燈，實與操控及應變能力無涉，原告將系爭車禍事故之發生，歸咎於A女操控及應變能力不足，並進一步歸咎至伊未落實租用年齡審核機制，顯乏相當因果關係等語置辯，並聲明：原告之訴駁回。

三、兩造不爭執之事項（本院卷第174至175頁、本院104年度少調字第490號卷【下稱少調字卷】第168至170頁，依判決格式修正文句，或依全辯論意旨整理內容）：

（一）E-Bike屬道路交通管理處罰條例道路第69條第1項第1款第3目、交通安全規則第6條第1項第3款所定「電動自行車」。被告於系爭車禍事故發生時，曾於104年5月間在臺北市萬華區設立站點（試）營運。

（二）A女於104年6月27日上午7時40分許，騎乘系爭E-Bike，沿臺北市○○區○○路2段由北往南方向行駛，途經該路段516號（即該路段409巷巷口）處時，理應注意車輛行駛時，應遵守道路交通號誌之指示，及注意車前狀況，而依當時情形，無不能注意之情事，竟疏未注意，違反交通號誌之指示而闖越紅燈，撞擊適行走於行人穿越道由西往東方向之周鍾秀英，致周鍾秀英受有頭部外傷、顱內出血併左側肢體偏癱、四肢多處瘀傷等傷害，經送醫急救後，於同年7月3日上午3時27分，因中樞神經休克，不治死亡（即系爭車禍事故）。

（三）於系爭車禍事故，A女屬犯保法第3條第1款所定「犯罪

行為人」；周碩慶、周志明、周美惠、周美蘭（即周碩慶等4 人）均係周鍾秀英之子女，屬同法第4 條第1 項所定「因犯罪行為被害而死亡者之遺屬」。原告所屬補審會業以105 年度補審字第36、37、38、39號決定書，依犯保法規定補償周碩慶60萬元（殯葬費20萬元、精神慰撫金40萬元）；周志明、周美惠、周美蘭各40萬元（精神慰撫金各40萬元），共計180 萬元。

（四）周碩慶等4 人與A 女及其法定代理人B 女，曾於104 年10月26日經本院司法事務官調解而簽署調解筆錄，約定A 女、B 女願於105 年4 月30日前，連帶給付周碩慶等4 人共66萬元（下稱系爭調解筆錄）。然系爭調解筆錄因周碩慶等4 人未經訴訟代理人合法代理，亦未遵期補正委任狀，經司法事務官宣示調解不成立。

四、經本院於108 年1 月31日與兩造整理之爭點為（本院卷第174 頁，依論述妥適性、全辯論意旨調整順序、內容）：

（一）原告依犯保法第12條第1 項、消保法第7 條第1 項、第3 項規定，請求被告負損害賠償責任，有無理由？

（二）倘（一）為有理由，原告得求償之金額為若干？

五、茲就爭點分別論述如下：

（一）原告依犯保法第12條第1 項、消保法第7 條第1 項、第3 項規定，請求被告負損害賠償責任，為無理由：

1、犯罪之被害人於受害後，常立即產生經濟生活上之困難，故犯罪被害人補償制度，旨在補民事侵權責任損害填補機制之不足。申言之，犯罪行為所造成之損害，本應由犯罪行為人或其他依法應負賠償責任之人負責賠償，國家之支付補償，乃係基於社會安全之考量，使犯罪被害人能先獲得救濟，是國家於支付補償金後，對原應負責之人，自有求償權，此觀犯保法第3 條、第12條之立法理由即明。準此，國家支付犯罪補償金後，於補償金額範圍內，向犯罪行為人或依法應負賠償責任之人之求償權，乃基於法律規定，承受犯罪被害人對犯罪行為人或其他依法應負賠償責

任之人之請求權，實質上仍屬同一損害賠償責任（最高法院103 年度台抗字第740 號、96年度台抗字第555 號裁定意旨參照）。是則，犯罪被害人若因犯罪行為，對第三人具損害賠償請求權，國家於支付犯罪補償金後，即得於補償金額範圍內，由支付補償金之地方檢察署向該第三人行使求償之權利（犯保法第12條第2 項前段規定參照）。惟倘犯罪被害人對第三人無損害賠償請求權存在，即該第三人非依法應負賠償責任之人，國家於支付補償金後，亦無對該第三人之求償權可資行使。

2、提供服務之企業經營者，於提供服務時，應確保服務符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。企業經營者違反前開規定，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。企業經營者主張其服務於提供時，符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性者，就其主張之事實負舉證責任，為消保法第7 條第1 項、第3 項、第7 條之1 所明定。又消保法所定商品或服務符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性，應就下列情事認定之：一、商品或服務之標示說明。二、商品或服務可期待之合理使用或接受。三、商品或服務流通進入市場或提供之時期，同法施行細則第5 條亦有明文。申言之，商品、服務具安全上之危險，係法律上推定之事實，應由企業經營者舉證具符合當時科技或專業水準可合理期待之安全性。惟消費者依上開規定請求賠償，仍應證明其係因企業經營者提供商品、服務之安全性欠缺而受損害，即二者間有因果關係之事實（最高法院103 年度台上字第2120號判決論旨參照）。倘消費者所受損害，與商品、服務安全性欠缺間無相當因果關係，即難謂消費者得依消保法第7 條第3 項規定，請求企業經營者負商品、服務責任，俾合理界定交易生活中企業經營者就其商品、服務危險性所負擔保責任之範疇。

3、損害賠償之債，以有損害之發生及有責任原因之事實，並

二者之間，有相當因果關係為成立要件（最高法院48年台上字第481 號判例、105 年度台上字第2250號判決意旨參照）。所謂相當因果關係，乃由「條件關係」及「相當性」所構成，必先肯定「條件關係」後，再判斷該條件之「相當性」，始得謂有相當因果關係。該「相當性」之審認，必以客觀存在之事實為觀察之基礎，就此客觀存在事實，依吾人智識經驗判斷，通常均有發生同樣損害結果之可能者，始足稱之；若有責任之原因事實與損害之發生間，僅止於「條件關係」或「事實上因果關係」，而不具「相當性」者，仍難謂該行為有「責任成立之相當因果關係」，或為被害人所生損害之共同原因（最高法院101 年度台上字第443 號、106 年度台上字第2660號判決意旨參照）。質言之，損害原因事實與損害間之相當因果關係，除事實上之因果關聯採條件關係審認外，就法律上之因果關聯，即以「相當性」為具體歸責法則，就事例之損害結果為歸責之論斷。亦即，對損害之原因事實、因果歷程與特定損害結果為事後客觀考察，按諸一般情形，有此情形是否通常適於發生此損害結果？結果發生是否非出於偶然？是否發生重大因果偏離？是否與原因事實具有常態關聯性？並綜合損害發生之預見、迴避可能性、避免損害之期待可能性、權利保護與法規目的等各要素，為法律上價值之評價，認定損害之發生是否得歸咎於有責任原因之事實，乃為損害賠償責任成立與否之判斷。

4、原告主張被告提供之E-Bike租賃服務未具可合理期待之安全性，應依消保法第7 條第1 項、第3 項負賠償責任，係以：被告未嚴加控管就E-Bike租賃服務所設置之年齡審核機制，使年僅14歲之A 女得成功註冊、借用系爭E-Bike騎乘使用，嗣於行進間撞擊行人周鍾秀英，乃致周鍾秀英不治死亡等節，為其歸責之原因事實。揆諸上1、2論旨，應由原告就該歸責原因事實與損害結果發生間之相當因果關係，負舉證責任。

5、經查，A女騎乘系爭E-Bike違反交通號誌之指示闖越紅燈，撞擊行走於行人穿越道之周鍾秀英，發生系爭車禍事故等節，為兩造所不爭執（詳上三、（二）不爭執事項），核與周鍾秀英生前於交通事故警詢中陳述：伊沿行人穿越道綠燈步行直走，對方從伊左側撞上來，伊即倒地等語（少調字卷第37頁）、訴外人施龍潭於交通事故警詢中陳稱：伊為計程車司機，在事故現場停等紅燈，目擊系爭車禍事故。當時有名老太太走在斑馬線上綠燈過馬路，突然有車輛從右方衝出，伊個人感覺是有要閃老太太的意思，但還是撞上老太太，雙方均倒地等語（臺北地檢署104年度相字第477號卷第16頁）、訴外人王双茂於車禍事故警詢中陳述：系爭車禍事故發生時，伊在現場牽行機車，有看到行人行向是綠燈，直行車輛則為紅燈等語（少調字卷第11至12頁），均無不合。茲與系爭車禍事故現場行車紀錄器影像照片顯示：A女騎乘系爭E-Bike沿臺北市○○區○○路2段直行，於該路段交通號誌已轉為紅燈之際，未停等紅燈而向前續行，嗣撞擊穿越該路段行人穿越道上之行人周鍾秀英等節（少調字卷第53至54頁），亦無不符，依上事證以觀，系爭車禍事故之發生，應歸因於A女闖越紅燈之故意違規行為，當足確認。

6、關於原告所指「E-Bike租賃服務年齡審核機制之安全性欠缺」與「周鍾秀英死亡損害結果」間之因果關係，原告雖迭指摘：A女租用系爭E-Bike時僅14歲餘，較諸成年人而言，未具操控電動自行車與應變之能力；且被告營運迄今，對於E-Bike租借者年齡限制益加嚴格，足見A女因年齡之故，確有操控、應變能力不足情形。是被告對年齡審核機制之安全性欠缺，與A女租借E-Bike後，闖越紅燈撞擊周鍾秀英致死之損害結果間，應具相當因果關係等語。然按，「慢車種類及名稱如下：一、自行車：（一）腳踏自行車。（二）電動輔助自行車：指經型式審驗合格，以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時25公里以下，

且車重在40公斤以下之二輪車輛。（三）電動自行車：指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時25公里以下，且車重（不含電池）在40公斤以下之二輪車輛」、「電動輔助自行車及電動自行車應經檢測及型式審驗合格，並粘貼審驗合格標章後，始得行駛道路」，道路交通管理處罰條例第69條第1項第1款、第69條之1第1項定有明文；而交通部、內政部依同條例第92條第1項授權，會銜發布之道路交通安全規則第6條第1款、第115條之1亦有相同規定。道路交通管理處罰條例第69條、第69條之1關於「慢車」、「自行車」項目中「電動輔助自行車」、「電動自行車」之交通管理規範，係於96年7月4日修正公布及增訂（道路交通安全規則相應於97年4月14日修正發布相同規定），其修正、增訂理由略為：「推動電動休閒代步車，乃87年行政院『發展電動機車行動計劃』重點，目的在於鼓勵廠商研發電動車產業為21世紀零污染之交通工具，惟原道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則，皆漏未規定賦予一明確法源地位，爰予以修正之」，明文規範電動自行車屬「自行車」性質，且未設有騎乘年齡之限制，僅透過課予「慢車」道路使用權限以控制其危險性，併要求電動自行車應經檢驗以確認安全性，茲屬立法者審酌電動自行車之運具性質、危險性，騎乘者騎乘速率、事故反應速度、對交通影響程度等要素，所為立法之權衡判斷，是依現行道路交通管理法規以觀，難認A女騎乘屬「自行車」性質之系爭E-Bike時，有何較諸成年人操控、應變能力不足而不適騎乘之情形，亦難僅以被告自行設置較現行法規嚴格之年齡審核標準，反認A女騎乘系爭E-Bike之操控、應變能力必有不足，則原告此部分指摘，尚難足取。至原告雖另執上5所示施龍潭之證述，作為A女操控、應變能力不佳之論據，然細繹施龍潭之證述，僅足證明系爭車禍事故碰撞發生前，A女曾試圖閃避周鍾秀英，惟因閃避不及仍生碰撞之情形，無足推論A女騎

乘電動自行車之操控、應變能力，必較一般成年人為低落，殊難據為何等有利原告之認定。

7、況則，A女於系爭車禍事故發生時已14歲餘，為國中3年級在學學生，於事發前有多次騎乘機車之經驗（少調字卷第72頁反面、第132頁），依其智識、生活經驗，對交通號誌當有充分理解之能力，並得合理期待騎乘電動自行車時，遵守交通號誌指示，茲與一般成年人並無差異，則系爭車禍事故之發生，除肇因於A女個人故意違規行為外，應與A女僅14歲餘之年齡並無關涉，當難認「周鍾秀英之死亡損害結果」與原告所指「E-Bike租賃服務年齡審核機制之安全性欠缺」間具常態之關聯性；亦難謂有前開安全性欠缺之客觀事實存在，通常即適於發生租借、騎乘E-Bike之人故意闖越紅燈，肇生車禍事故致人於死之結果，是「周鍾秀英死亡之損害結果」，法律上非得歸責於原告所指「E-Bike租賃服務年齡審核機制之安全性欠缺」。再者，被告經營E-Bike租賃服務，對於租借、騎乘E-Bike之人，應得合理期待渠等均以通常方法騎乘E-Bike，於騎乘期間並遵守交通規則。對於租借、騎乘E-Bike之人因個人違規行為而肇生車禍事故，實無避免損害之期待可能性，益徵系爭車禍事故與損害結果，殊難歸咎於原告所指E-Bike租賃服務安全性之欠缺。準此，原告所指安全性欠缺與周鍾秀英死亡損害結果間，未具相當因果關係，應足認定。

8、綜上，原告所指「E-Bike租賃服務年齡審核機制之安全性欠缺」與「周鍾秀英死亡損害結果」間，未具相當因果關係，則周碩慶等4人對於被告，當無損害賠償請求權存在，依上1論旨，原告依犯保法第12條第1項、消保法第7條第1項、第3項規定，請求被告負損害賠償責任，自無理由。

（二）末則，原告依犯保法第12條第1項、消保法第7條第1項、第3項規定，請求被告負損害賠償責任既屬無據，原列爭點「（二）倘（一）為有理由，原告得求償之金額為若

干？」即無贅予論述之必要，併此敘明。

六、從而，原告依犯保法第12條第1項、消保法第7條第1項、第3項規定，請求被告給付180萬，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。

七、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊防禦方法及所提證據，經本院詳予斟酌後，認為均不足影響判決之結果，自無逐一論駁之必要，併此敘明。

八、據上論結，本件原告之訴為無理由，依民事訴訟法第78條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　108　　年　　5　　月　　15　　日

民事第八庭　審判長法　官　鄭佾瑩

法　官　陳琪媛

法　官　劉庭維

以上正本係照原本作成。

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀。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　　108　　年　　5　　月　　15　　日

書記官　鄭涵文