

從砂石車的肇事談交通事故損害賠償問題

謝瑤偉

壹、前言

交通事故是使用現代便捷交通工具時，所不能避免的危險。交通事故發生時，不僅個人生命、身體、健康、財產等遭受侵害，更導致家庭悲劇。長久以來，砂石車的肇事造成許多家庭的破碎及社會問題，而超載、超速是砂石車肇事的主因。根據九十一年一月至三月公路監理機關處理砂石車違規記點吊扣吊銷駕（牌）照案件統計，「裁決記點（次）」件數之中，超速者計三、一九八件，超載者一、四五四件；「駕照吊扣」件數之中，裁決者一、〇四一件，執行者六三三件；「駕照吊銷」件數之中，裁決者三十七件，執行者十件；「牌照吊扣」件數之中，裁決者三〇〇件，執行者三〇〇（詳表一），顯示其對於肇事司機執行吊扣、吊銷駕駛執照的比例偏低，恐無法使之產生警惕。

貳、現行交通事故損害賠償綜觀

一、損害賠償的意涵

國內對於交通事故賠償的相關研究，多依法學、法理探討損害之彌補，較少以經濟學成本理論進行分析，在賠

償責任的追訴，多以民法第一百九十二條至第一百九十六條，對於侵權行為造成被害人權利損害規定為依據，目的在填補被害人所受損害。前開所謂的「損害」，並不以現實發生之不利為限，且涵蓋將來可預測之利益，包括積極的損害與消極的損害、財產的損害與非財產的損害，但是損害必須與加害行為有相當的因果關係。損害內容包括人格、生命、身體、健康、名譽、自由之損害，財物毀損或預期利益喪失。故舉凡因交通事故造成被害人之生命、身體、健康、名譽、自由之損害、財物毀損或預期利益喪失，得要求加害人賠償。

在交通事故賠償實務中，由於肇事者之侵權行為，造成被害人之損害肇事者應負賠償責任，但因生命之戕害剝奪或身體財產之損害無法回復，對加害人科以刑罰，亦無助於被害人之損失彌補，故對被害人而言，法益遭受侵害，若能得到適度的賠償，雖然無助於精神上痛苦之解除，但物質上之賠償，對其因事故所造成之生活不便可稍獲紓解（註一）。

二、國內外人命估計的差距

我國法律對於交通事故被害人之損害賠償，固然具備明文規定，但在實務上，仍有爭議的地方，而「人命何價」

是車禍致死案件最受爭議的問題之一。交通部運輸研究所出版之「交通事故與交通違規之社會成本推估」研究報告，針對台灣地區「生命價值」作出推估，薛立敏等人之研究所估算的生命價值為新台幣一億二千萬元，陳高村等人所估算的為九百五十萬元，陳建立等人所估算的為一千一百二十萬元，陳立慧等人所估算的為五百五十三萬元。至於國外方面，蕭代基等人引用 Fisher 的研究報告指出，美國大部分生命價值平均估計為一百六十萬至四百萬美元間（約新台幣五千萬元至一億二千萬元間），張新立等人引用 Jones-Lee 的研究資料顯示，英國的生命價值約為新台幣四千二百萬元，張新立等人亦提供英國環境運輸區域部（Department of the Environment, Transport and Regions, DETR）所公布的公路肇事防止之死亡統計生命價值約為新台幣五千萬。另外，蕭代基等人在論文中亦提供 Viscusi 的研究結果資料指出，美國、英國、加拿大和日本等先進國家統計的生命價值約新台幣一千八百萬至四億八千萬元間（詳表二）。以上估算差距很大，但是英、美、加等先進國家的生命價值，人命動輒可達新台幣四、五千萬元，相較之下台灣人民生命價值仍嫌偏低（註二）。

三、損害賠償的認定基準

按交通事故之損害賠償請求事件中，對於物之侵害，可就其物因毀損所減少之價額（民法一九六條），或回復原狀所須之費用（民法二一三條），要求損害賠償。因其賠償之範圍具體客觀，應不致成為問題，較易成為問題者，乃對於生命、身體之侵害。現行民法雖有明文可請求（1）殯葬費（民法一九二條），（2）扶養費（民法一九二條），（3）侵害身體之損害賠償（民法一九三條），及（4）非財產之損害賠償（民法一九四、一九五條）等四部分，唯其中僅殯葬費部分或有明確基準可資算定，至於扶養費及身體之損害賠償部分，往往因當事人主觀認定之不同，較難提供一具體客觀之基準，更遑論非財產上之損害賠償部分，由於人身損害之特殊性所致，其範圍抽象、主觀，甚至有時無法回復原狀，實難定出具體之損害賠償基準。蓋人命與身體本不具交換價值，正因其無價，倘欲將賠償額換算以金錢，則所謂適當之賠償額，應非基於計算，而係出於社會評價所獲得，由此足見其認定之困難（註三）。

四、傷者重賠亡者輕償現象

交通事故中所造成之損害，往往屬於人命與身體，基於人身損害之特性，交通事故損害賠償之範圍，應基於對死傷損害之評定。嚴格言之，損害賠償額並無正確與否之問題，僅有妥當與否之問題。交通事故之損害賠償額究為

多少，侵害生命本為侵害身體最嚴重者，因此生命受侵害時之損害賠償，理應大於身體受侵害時之損害賠償，然實際情形卻非如此。

通常侵害生命者，毋須支付醫療費用，且扶養費部分受有不能維生之限制，若為子女死亡時，父母親請求扶養期間須從子女成年開始，並至父母之平均餘命為止，且須依子女人數比例扣除。若父母一方死亡時，扶養期間亦至子成年為止，且因父母各有扶養義務，故須扣除二分之一之費用。同時，扶養費之計算基準乃以當年綜合所得稅條例所定之扶養親屬寬減額為其計算標準，其金額當然無法與被害人所喪失之勞動能力相提並論，因為後者至少以行政院所訂之每月最低工資為計算基準。因此，在實務判決中，身體受侵害之賠償額有高達五百餘萬元者，相反的生命受侵害者竟有僅為四十餘萬元之情形（且為被害人父母二人之合計）。於此狀況下，難怪有人故意將撞傷者再行撞死（註四），因為撞傷被害人的醫療費多由肇事者負擔，總金額難以估計，但撞死一個人，卻可由聯保公司支付理賠，甚至全權處理事故始末。

五、肇事司機的賠償責任

砂石業靠行制度所形成的聯合組織（詳註五），在砂石車司機發生車禍糾紛時，運用集體力量，為肇事司機辦理賠償，並聘請律師處理紛爭，間接解除了肇事司機實務上及心理上的責任，亦是車禍肇事相關問題之一。肇事砂石車司機除由強制汽車責任險支付受害者賠償金以外，在死亡車禍的案例中，肇事司機並有靠行貨運公司運用聯合保險金為其支付理賠並全程處理事故，肇事司機不僅可繼續執業不受影響，且無須親自面對受害當事人（或家屬）。依據資料顯示，死亡車禍中聯保公司的賠償額度約二百五十萬元（註六），不但對肇事司機或業者，均不造成負擔，在這樣一個怪現象下，只能預見死亡車禍不減反增。

五、刑事量刑過輕

除民事賠償金額偏低，刑事量刑過輕也是受害家屬最難接受的司法結果，根據報導，法院對於判刑都是偏向輕刑，民國九十年，各地方法院總共終結一千零十三件交通業務過失致死案件，判處無罪者六十六人，一年以下者八一四人，一年以上二年以下者一三九人（詳表三）。而且，兩年徒刑以下的案件，如果達成民事和解，沒有前科者幾乎都可獲得緩刑，如此反推，因開車肇事致人於死而入獄服刑的案件，並不多見，被害人無法感受司法為其伸張

正義（註七）。

參、結語

針對「車禍偏多，賠償不足」的現象，高刑度高求償的聲音，亦即提高刑罰提高求償金的聲浪不斷出現。近日，司法院刑事廳陳副廳長晴教認為台灣地狹人稠，車禍發生率偏高，確有必要提高刑罰規定，台大法律系黃教授茂榮建議民法增訂「衡平性賠償」的規定，並且明文訂出「最低賠償數額」之見解，而立法院尤委員清等人提出於民法中增訂「懲罰性賠償」，一般論述咸認以未來交通事故的「高刑度高求償」指標如能落實，應可對駕駛者收警惕之效，進而保障人民生命財產，維護道路交通安全之功效。針對肇事人缺乏警惕作用，判決過輕之五年以下有期徒刑的業務過失致死罪，似可考慮參考日本的「危險駕駛致死罪」處一年以上十五年以下有期徒刑的相關規定；而日本的交通事故死亡求償金額案例，平均判決金額在新台幣八百萬至一千八百萬元之間，因為在高金額的求償下，使得日本駕駛人充分認知，一旦撞死人便可能窮其一生肩負起賠償責任；日本的車禍肇事率遠低於台灣，一般認為與其高額賠償是關鍵之一（註八）。為積極回應民意機構及各界增訂懲罰性賠償規定之呼應，刻正積極研議「於民法增

訂懲罰性賠償金規定之可行性」，將於近日廣邀專家學者及司法院民事廳、行政院公平交易委員會、行政院消費者保護委員會、交通部等共同研商討論增訂懲罰性賠償金規定相關事宜。

參考資料

註一：陳高村、曾招雄，道路交通事故衍生成本之估算，都市交通第十五卷第一期，八十九年三月，第十三頁。

註二：「交通事故與交通違規之社會成本推估研討會論文集」，交通部運輸研究所，八十九年四月，第五頁。

註三：鄧學仁，交通事故損害賠償之定型化與個別性之研究，法學叢刊第一六二期，第六十頁。

註四：同註三，第六十八頁。

註五：經筆者委請友人探詢，砂石車司機以所謂「靠行，類似計程車的靠行」方式依附在貨車運輸公司，以「聯保」方式，每季繳八千元充當交通事故理賠基金，日後萬一發生重大交通事故，則由車行代表出面交涉與受害者（家屬）斡旋理賠事宜。

註六：車禍頻傳的制度面因素必須改善，經濟日報第二版，二〇〇二年八月二十日，聯合知識庫，<http://udndata.com>。

註七：林河名，遏止交通亂象公聽會報導，聯合報第九版，九十一年八月二十一日。

註八：林河名，聯合報第二版，九十一年八月十九日。

表一 公路監理機關處理砂石車違規記點吊扣吊銷駕照(牌)照案件統計表

	裁決記點(次) 件 數		駕照吊扣件數		駕照吊銷件數		牌照吊扣件數	
	超速	超載	裁決	執行	裁決	執行	裁決	執行
台灣省	3,115	1,371	1,029	618	36	9	292	238
台北市	38	50	12	15	1	1	2	2
高雄市	45	33	--	--	--	-	6	60
總計	3,198	1,454	1,041	633	37	10	300	300

資料時間：91.01~91.03

表二 生命價值彙整表

研究學者	推估地區	每個人生命價值(新台幣)
薛立敏等人(1999)	台灣	1 億 2000 萬元
陳建立等人(1992)	台灣	1120 萬元
陳高村等人(1998)	台灣	950 萬元
陳立慧等人(1990)	台灣	553 萬元

蕭代基等人引用 Fisher 等人的研究資料 (1989)	美國	5000 萬至 1 億 2000 萬元
張新立等人引用 Jones-Lee 等人的研究資料 (1992)	英國	4200 萬元
張新立等人提供之英國 DETR 的資料(1998)	英國	5000 萬元
蕭代基等人引用 Viscusi 的研究資料(1993)	美國、英國、加拿大、日本	1800 萬至 4 億 8000 萬元
陳子儀引用日本「交通事故死亡求償金額案例」資料(1991)	日本	800 萬至 18000 萬元

資料來源/交通事故與交通違規之社會成本推估研討會論文集

表三 九十年各級法院交通業務過失致人於死案件

		地方法院	高等法院	最高法院
終結件數		1013	352	112
有期徒刑(人數)	一年以下	814	224	70
	一年以上兩年以下	139	54	30
	二年以上三年以下	7	3	2
	三年以上五年以下	5	5	1
拘役(人數)		12	2	無
無罪(人數)		66	71	13

資料來源：司法院「司法統計提要」8-148