

摘要

任何「特別法」的適用，均有其適用範圍上的限制。法國 1985 年 7 月 5 日法律，是該國現行規範交通事故損害賠償問題的主要法律依據，也是該國民事責任普通法的特別法。其適用範圍的界定，攸關該國交通事故損害賠償制度改革之幅度與深度，因而成爲該國學說與實務上熱烈討論的議題。

本文從「陸上動力車輛」、「交通事故」、「損害賠償主體」等三個角度，研究觀察 1985 年 7 月 5 日法律的適用範圍，得出以下幾點主要結論：

第一，所謂「陸上動力車輛」，與車輛的「運輸功能」，密切相關。只要在事故發生時發揮「運輸功能」，不問該運輸功能係「繼續性」或「一時性」，也不問事故發生地點是在「公共場所」或「私人土地」，或是發生在「可供車輛通行與否的道路」上，亦不問該車輛是處在「發動狀態」或「停車狀態」，均是「陸上動力車輛」。至於將「火車、電車等依固有軌道行駛的車輛」，排除在「陸上動力車輛」範圍之外，政策上是否妥當，是值得檢討的問題。

第二，所謂「交通事故」，不包括因「故意行爲」所引起的損害。法國實務將故意的行爲主體擴張及於「加害人」及「第三人」的故意，又將故意的程度包括「單純意識危險存在或損害可能發生」的情形，而且在交通事故同時又是「勞動災害事故」時，認爲勞動災害補償優先於交通事故損害賠償，使得被害人依 1985 年 7 月 5 日法律獲得特別保護的機會，相對縮小。此等見解是否妥當，也是值得檢討的問題。

第三，1985 年 7 月 5 日法律所規範的交通事故「被害人」與「應負責任者」，範圍非常廣泛。「車輛駕駛人」，有可能是「應負責任者」，也有可能是「被害人」。法國學說與實務將「駕駛人-應負責任者」的範圍，完全等同於「駕駛人-被害人」的範圍，並不妥當。無論如何，1985 年 7 月 5 日法律的規範計畫，在於盡可能使各種「保險人」或交通事故「擔保

基金」出面填補損害，並合理規範其彼此間的求償關係，同時盡可能使「被害人」或「應負責任者」退居幕後，免於損害賠償爭訟的困擾。此一立法政策，值得肯定。