

從肇事鑑定談 - 因果關係與強制汽車責任險

張漢威

車禍權益研究社 社長

摘 要

強制汽車責任險已實施一年多了，投保之車輛已達一千二百餘萬輛，由於是屬於無過失主義，因此只要發生車禍，對人員之傷亡，皆有理賠之規定，但是在理賠案件中，凡屬於酒醉、無照駕駛、故意、涉及刑案或未經車主同意是屬不理賠範圍，若肇事逃逸或肇事車未投保或保險公司財務狀況有問題，則由財政部所屬之強制汽車責任險特別補償金來負責理賠。若涉及二輛以上汽車發生車禍，則有「涉及」與「共生」之問題產生，因此負責理賠之保險公司，也隨著「涉及」車之因果關係，而負不同程度之理賠，所以「因果」關係在理賠案件中，是需要釐清而草率不得的，因為它涉及各保險公司之權益問題，又因為發生肇事之車輛，次年保費會有增減之權益問題，因此又為各個案件中關係人所必爭的事項。基於此，處理之警員同仁，則扮演著非常重要關鍵角色，因此我們現行之處理方式、鑑定方式，應有某種程度之修正，以因應此保險法之順利實施。本文以檢討因果與強制汽車責任險之諸多問題提供大家參考，以謀改進之道。

壹、前言

新的汽車強制責任險已於民國 87, 1. 1 開始實施，迄今已滿一年多了，而機車部份，也於民國 88、1. 1、納入保險範圍，若依全國汽機車總數量一 f 四百萬輛來計算，將有全國總人數一半以上人口，受此法之影響，其範圍與影響力，可謂浩大而複雜，一年來，新法所帶來的問題，層出不窮，雖然在無過失主義的保護下，受害人已獲得某種程度之生活保障，但是對加害人是否為肇事元兇？是否為交通安全的破壞者？而對無投保者或涉及刑案者，雖然財政部已於特別補償金中，先行墊付賠償金額，然其本身是否涉及肇因？若是其所涉及之追償問題？處罰問題？甚至其所涉及之民、刑事責任問題，又由誰來負責處理？否則破壞交通秩序者，反而成了新保險法之受惠者，這與策定本法精神，司謂背道而馳，在無過失主義下，對加害者與被保險者間之肇事因果關係應予釐清，尤其涉及兩輛以上之汽機車時，更應慎重，否則保險人與財政部特別補償基金，將成受害者或受困者。其公權力與保險公司之權益亦將受損，當其在不堪虧損之狀況，勢必增加保險費，增加基金來彌補，因此最後之受害者仍是守法、守紀之社會大眾，這樣公平嗎？合理嗎？這對本法第一條：「並維護交通安全」可謂一大諷刺。今將實施中所碰到並值得研究之問題，列舉出來共同研究改進，以課本法在實施中更週全、更完善，除能保障受害者外，更能懲惡制裁不法，以保社會大眾之權益。

貳、強制汽車責任險之賠償問題

一、賠償類別

依據保險法中所律定之賠償方式，應可分為二類分述如下：

(一)賠償問題：

1.保險法第五條：

因汽車交通事故致受害人體傷、殘廢或死亡者，加害人不論有無過失，在相當本法規定之保險金額範圍內，受害人均得請求保險賠償給付。

2.賠償要件：

(1)加害人為已投保車輛之被保險人。(第八條)

(2)加害人應為汽車交通事故之行為人。(第九條)

(3)加害人與被害人於本件車禍中，其肇事因素有因果關係之存在事實。(經處理之警察機關證明)

3.因此強制汽車責任險之賠償，雖然不論加害人與受害人之間有無過失，但是必須要遵守下列重要原則：

(1)屬交通事故(經處理之警察機關證明)。

(2)加害人之車輛必須與受害人有所接觸，或與肇事因素有因果關係(須經警察機關證明)。

(3)加害人之車輛必須投保強制汽車責任險。(經保險公司證明)。

4.由以上分析得知強制汽車責任險之(賠償)較易執行，因果關係明確，但都須經過警察機關之證明，因此處理警員之責任重大，稍有不慎就可能造成冤曲事件或不法事件，保險公司之理賠部門應審慎把關以防萬一。

5.加害人與受害人之法律問題：

(1)加害人不一定有肇事責任。

(2)受害人不一定無肇事責任。

(3)因此加害人應分二類其所負之責任分述如下：

第一類：加害人有肇事責任(須經法律程序認定)

①負責汽車強制責任險賠償也負刑事責任。

②負民事賠償責任(台人、車)。

③次年汽機車保險費應增加。

第二類:加害人無肇事責任(須經法律程序認定)

①負責汽車強制責任險賠償(無過失主義)白無民刑事賠償責任。

②次年保險費應減少(屬個人權益問題)。

③受害人之責任歸屬亦應分三類。

第一類，受害人有肇事責任(須經法律程序認定)

①接受加害人汽車強制責任險之賠償(屬人部份)也須負刑事責任。

②須負加害人之民事賠償(屬人、車部份)。

③次年汽機車保險費應增加。

第二類，受害人無肇事責任(須經法律程序認定)

①接受加害人汽車強制責任險之賠償(屬人部份)。

②無須負民刑之法律責任。

③另要求加害人負民事賠償責任(A、車部份)。

④次年汽機車保險費應減少(屬個人權益問題)。

以上問題若不釐清，受害人與加害人之權益，將嚴重受損，且是非不明，應予正視。

(二)墊付問題：

所謂「墊付」應不是「賠償」其意義有所不同，有墊付就應有追償問題，汽車強制責任險開辦已逾一年了，不知應追償的案件有多少？應追償的金額有多少？被追償者應負之法律責任，有人在追訴嗎？依據本保險法墊付的種類應分二類：

1.第一類：由保險公司負責求償

本法第二十七條：

被保險汽車發生汽車交通事故，加害人有下列情事之一者，保險人仍應依本法規定給付保險金，但得在給付金額範圍內，向加害人求償：

- ①酒醉或吸食毒品、迷患藥而駕車者。
- ②從事犯罪行為或逃避合法拘捕者。
- ③自殺或故意行為所致者。
- ④違反道路交通管理處罰條例第二十一條之規定而駕車者。
- ⑤未經被保險人允許而駕車者。

(1)本條例之保險金給付由保險人公司負責墊付。

(2)本條例之違法行為須經警察機關或司法單位認定。

(3)加害人之違法行為經認定後，由保險公司向加害人追償。

(4)本條例所產生之問題：

- ①若加害人無肇事責任，受害人應負肇事責任，保險公司須向加害人追償嗎？
- ②若加害人與受害人同時違反本條例，保險公司又如何求償？
- ③若加害人與受害人同時為肇事負責，保險公司又如何求償？
- ④若雙方互為加害人與受害人同時違反本條例，保險公司又如何求償？
- ⑤若雙方互為加害人與受害人，同時為肇事負責，保險公司又如何求償？
- ⑥次年汽機車保險費之增減問題應如何處理？
- ⑦依據上述所提之問題，若加害人與受害人對肇事因素之因果不釐清的話，就會產生下列結果：

A.加害人變成受害人，可能因無照駕車在前被後車追撞，除無照應受罰外，還要被保險公司追償 120 萬元之鉅額賠償。

B.受害人變成受害者，後車超速，未注意車前狀況追撞前車造成受傷或死亡，因無過失主義前車為加害人須賠償後車受害者，但因前車無照駕車，依本條例規定前車之保險公司應向前車追償。

⑧我們認為後車肇事、死亡，由前車之保險公司，在人道主義無過失因素下，給付後車之補償應屬正當，但若前車無肇事因素，但無照駕車須負被求償之責任實屬不合理，否則交通安全之維護，交通法規之執行，又應如何？後車之責任，因其受傷或死亡，我們不追究也就罷了，前車之無辜受害又由誰出面申訴，因此肇事之因果關係，應列為是否追償之關鍵因素。

2.第二類：由財政部特別補償基金負責求償

本法第三十八條：

汽車交通事故發生時，受害人或其繼承人因下列情事之一，未能依本法規定向保險人請求給付保險金者，得在相當於本法規定之保險金額範圍內，向特別補償基金請求補償：

- (1)肇事汽車無法查究者。
- (2)肇事汽車非被保險汽車者。
- (3)肇事汽車之保險人無支付能力者。

受害人有第二十六條各款情事之一者，不適用前項之規定。

第一項領受特別補償基金之權利及朱經繼承人具領之特別補償基金，不得把押、讓與或提供擔保。

第三十九條

特別補償基金依前條規定為補償者，視為加害人或汽車所有人損害賠償金額之一部分。

特別補償基金於補償金額範圍內，得直接向加害人或汽車所有人求償。

特別補償基金於加害人或汽車所有人償還全部賠償金額前，得通知公路主管機關吊扣其汽車牌照或駕駛執照，並停止辦理車輛異動。

受害人或其繼承人已自加害人或汽車所有人獲有賠償或自社會保險或有給付者，特別補償基金於補償時，應扣除之。

前四項對汽車所有人之規定，於加害人朱經汽車所有人允許使用者，不適用之。

(1)本條例之保險金，由財政部特別補償基金補償。

(2)本條之要件，須經警察機關認定或司法單位裁定。

(3)本條例之保險金定位為補償，因此在本法第二十五條規定之給付項下，必須把除下列給付：

①社會保險給付(全民健保)、(勞、農、公、漁、學生保等)。

②加害人或汽車所有人已給付之金額。

(4)特別補償基金之補償金額，得直接向加害人或汽車所有人求償。

(5)本條例所產生之求償問題：

①不明車之認定問題(須經警察機關認定)：

A.不明原因之車禍(單車車禍)，有無他車介入不清楚，可能涉及之因素：

a.自殺行為故意(故意) d.道路工程所造成(涉及國賠)

b.他殺行為(刑案) e.施工工程所造成(涉及國賠)

c.自己違反規定所造成者 f.道路障礙所造成(涉及國賠或第三者)

以上因素所造成之車禍，財政部特別補償基金，審理時應慎重考慮下列因素：

❶該車乘客所造成之傷亡是否依規定補償。

❷該車屬 1 . 2 . 3 . 項因素之車禍，駕駛人或車主是否屬財政部求償對象？

❸該車屬 4 . 5 . 6 . 項因素之車禍，道路主管機關、施工單位、路障所有人，是否應列為財政部求償對象？

B.為不明車所造成之車禍，須經處理之警察機關證明，並列舉跡証，將其列為肇事逃逸追緝對象，以作為爾後財政部特別補償基金求償對象，亦可防止開列証明之不週嚴，造成國家社會之損失，衍生出其他之弊端，也是當初立法時所始料不及的。

②求償問題：

交通事故五花八門，涉及之肇事因素繁多，不如財政部特別補償基金，自 87 . 12 . 31 . 止共墊付了多少件？墊付了多少金額？6% 夠嗎！求償了多少件？求償金額多少？未投保車輛(汽車)經估計約 70 萬輛，又查把了多少？每輛罰款(3 萬— 6 萬)又收了多少錢？等等想必是頭大不已。今 88 年機車又要加入 7，據筆者向監理單位查證之結果，發牌機車約一千萬輛未換牌未繳稅之機車約四百萬輛(已投保數尚不清楚)，但可預知，將有五百萬輛汽機車是屬於問題車，請問本狀況應如何處理是好，否則受害者又將是守法守紀之社會大眾，背黑鍋的將是財政部的特別補償基金會。

參、肇事因素與因果關係

一、肇事因素是在車輛發生交通事故後，所要尋求之答案，並依此肇事因素確立肇事責任，以追訴其所應付之民刑事責任，肇事因素通常為下列幾種：

1. 為肇事原因：須負全部肇事責任。
2. 為肇事主因：須負大部份肇事責任大於 50%。
3. 為肇事次因：須負小部份肇事責任小於 50%。
4. 為無肇事因素：不須負任何肇事責任。
5. 為有因果關係，只是告知司法單位肇事因素與其無關，但與肇事結果有關，供司法單位參考，由法官來裁判其有無民刑事責任。
6. 為違反某項交通規定：此為違規行為，即無肇事因素，亦無因果關係，僅提供警察單位開立罰單之參考而已。

二、以上 1—4 項之肇事因素都是與因果互為關係，唯 5、6 兩項是與因素無關的，若依前述本法之廿七條與卅八條之規定，加害者在無過失主義之因素下，須有履行賠償之義務，但保險公司或財政部特別補償基金會是否要向加害人求償呢？若是

1. 加害人未投保亦無肇責要賠。
2. 加害人有投保，但無照駕車、酒醉駕車也要被求償。

是否會助長駕車逃逸，是否會對加害人不公等問題，是值得我們檢討的，因此建議在無過失主義要件下，屬廿七條、卅八條之規範者，列為 1—4 項之因素，應列為求償之對象；列為 5、6 二項之因素，只賠不用追償較符合公平主義之原則。

三、

(一)第三十四條

汽車交通事故係由係由數汽車所共生或涉及數汽車者，依下列規定處理：

1. 肇事汽車全部或部分為被保險汽車者，受害人或受益人得在本法規定之保險金額範圍內，請求各被保險汽車之保險人連帶給付保險金。
2. 肇事汽車非被保險汽車者，受害人或受益人得依第三十八條規定，請求特別補償基金補償。

前項第一款被保險汽車之保險人間，按其所承保之肇事汽車數輛比例，負分擔之責。

(二)本條例在執行上困難重重，因為連環車禍經常發生，不論是共生也好，涉及也好，再加上第廿七條及第卅八條之複雜因素，加害人與受害者間之關係，保險人與財政部特補金間之關係，由於對肇事認定之不同，賠償與墊付之間產生變化，很可能肇事者變成受害者，加害人變成無辜受害者，真正受害者又不如向誰求償等問題之發生。今特別從肇事鑑定之立場提出，對本條例在執行時之看法與建議，提供讀者或執行者作為參考。

(三)什麼狀況下稱為「共生」或「涉及」之事故。

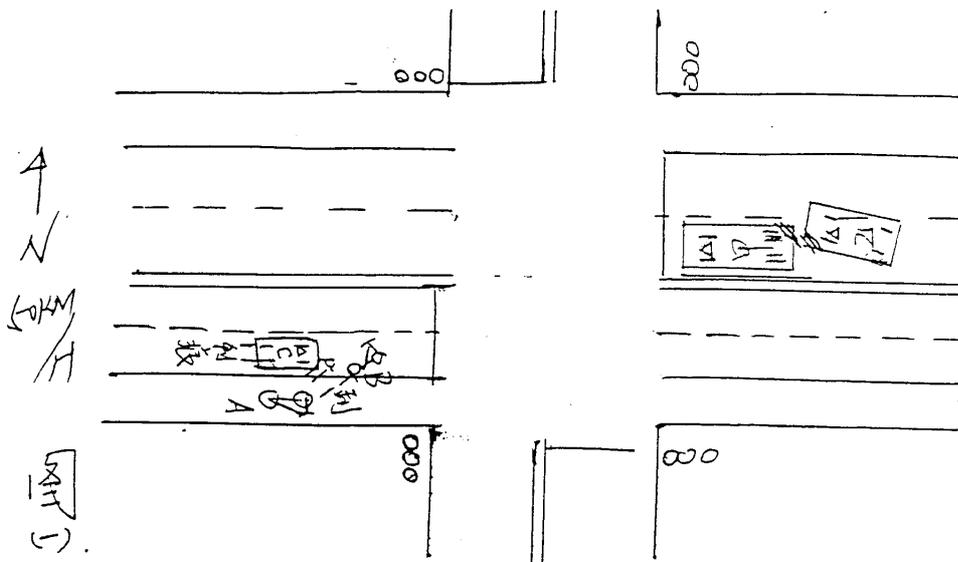
如果一宗交通事故是由數輛車所「共生」或「涉及」數輛車，其賠償應由各被保險人連帶給付，其關鍵在於「共生、與、涉及」。單從字面解釋共生與涉及應有動機之存在。在鑑定之領域裏，即所謂因果關係之存在，因此共生與涉及是否考慮主動與被動之存在因素，或是稱為被迫共生或被迫涉及。例如幾輛汽車停在合法之停車位內，一輛機車超速失控連續撞擊了甲乙再三輛車，機車騎士死亡，經查甲乙兩車未投保本件車禍，機車騎士 120 萬之賠償金(無過失主義)是由丙車保險公司全數負責，還是由財政部特補金負責三分之二之金額，而保險人負責三分之一之金額，因甲乙兩車未投

保，財政部是否要向甲乙車車主追償等問題是值得研究的。當然就本法精神來講，甲乙丙三車都是「被迫共生」，因此筆者認為，賠償應由三者共同負擔(丙保險人與財政部)，而不需負追償之責任較為合理。否則丙保險人損失慘重。

同例若機車騎士被丁車由後撞擊，機車失控再擦撞甲乙丙路邊停車，顯然丁車與機車為「共生」或「涉及」之關係，甲乙丙車為被迫「共生」與「涉及」，因此本件車禍應由丁負賠償之責，若丁車無保險將由財政部特補會負責，再由財政部向丁車追償，較符合公平正義及維護交通安全之旨意。被迫共生與涉及之甲乙兩車同為受害者，應可向丁車要求民事賠償(車損部份)，這樣丁車才會得到不守法應有之懲罰，及所應負之民刑事責任，因此共生與涉及應從因果關係去考量、去分析，釐清肇事之階段與順序，才算合理。否則共生與涉及若被亂用，則交通秩序大亂，除無法公平正義外，保險人與財政部特補金亦將成為最大之受害人，實非全體用路人之福。

肆、案例研討

案例一：(如圖一)



(一)案情分析：甲大貨車於停等線停等紅燈，遭乙小客車自後撞及，小客車駛死亡，甲大貨車右車尾損，乙小客車左車頭損。

(二)肇事原因：

- 1.乙小客車未注意車前狀況，追撞前方停等之甲大貨車為肇事原因。
- 2 甲大貨車無肇事因素。

(三)理賠方式分析：

狀況 1：甲大貨車有投保:由甲大貨車所投保之保險公司，賠償乙小客車駕駛 120 萬(無過失主義)。

狀況 2：甲大貨車未投保：

- ①由財政特補金墊付乙小客駕駛 120 萬(得把除社會保險給付)。

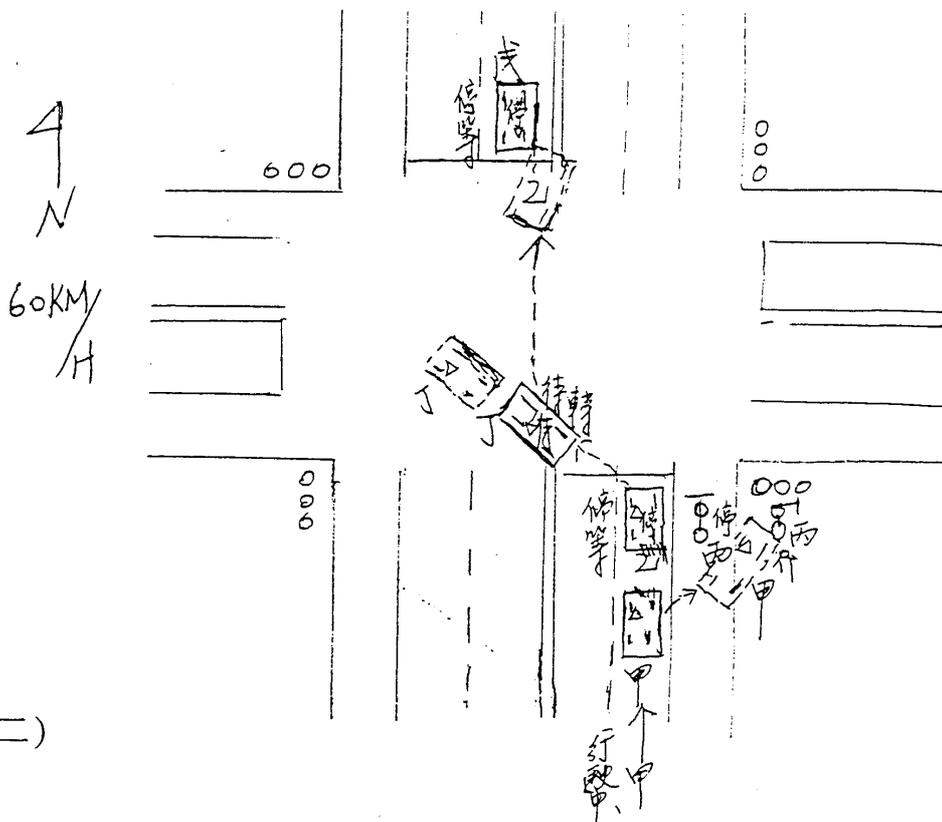
- ②財政部能否向甲求償。
- ③依據本法第三十九條，應可向甲或車主求償。
- ④但是甲大貨車實為受害者，此案例之求償值得商榷？

狀況 3：甲大貨車有投保但駕駛無照：

- ①由 P 大貨車所投保之保險公司賠償乙駕駛 120 萬(無過失主義)。
- ②依據本法第二十七條保險公司應可向甲求償。
- ③但是甲大貨車實為被迫涉及者，此案例之求償值得商榷？

狀況 4：甲大貨車之車損應可向乙小客車求償。

案例(二)：(如圖二)



圖(二)

(一)案情分析：B 重機車行駛於慢車道在前，遭緊跟其後之 A 重機車撞及，B 車倒地 B 車騎士遭行駛於外側快車道之 C 小客車撞及，而發生連環車禍，A 車騎士輕傷，B 車騎士重傷，C 小客車又前葉子板受損。

(二)肇事原因分析 A：

- 1.A 重機車未注意車前狀況，追撞前行 B 機車以致倒地，B 機車騎士再被 c 小客車撞及受傷，A 重機車為肇事原因。
- 2.B 機車 C 小客車正常行駛無肇事因素。

(三)理賠方式分析 A：

狀況 1：C 小客車有投保：

①87 年內發生由 C 小客之保險公司賠償 B 機車騎士及 A 機車騎士。

②88 年內由 C 小客車、A 機車、B 機車之保險公司共同負擔。

狀況 2：C 小客車未投保：

1.87 年內發生：

①由財政部特補金墊付賠償 B 機車騎士及 A 機車騎士。

②財政部能否向 C 求償。

③依據本法第卅九條應可向 C 或車主求償。

④但是 C 小客車實為受害者，此案例之求償值得商榷？

2.88 年內：

(1)A 機車與 B 機車之保險公司共同負擔。

(2)C 未投保是否需罰款 3 萬或者是 6 萬，值得商榷？

(四)肇事原因分析 B 如下：

第一階段：

A 重機車未注意車前狀況，追撞前行 B 機車以致倒地肇事，A 為肇事原因。

B 重機車無肇事因素

第二階段：

①A 重機車未注意車前狀況，追撞前行 B 機車肇事，至 B 機車騎士再遭 C 小客車撞及而肇事，A 為肇事原因。

②B 機車 C 小客車無肇事因素(三車兩次撞擊及都肇因於 A)

(五)理賠分析 B：

第一階段：

①87 年內因機車未納入保險，A 機車騎士與 B 機車騎士無賠償問題。

②88 年內由 A 機車與 B 機車之保險公司共同負擔。

第二階段：

①87 年內：

狀況 1：C 小客車有保險:由保險公司賠償 B 機車騎士(無過失主義)。

狀況 2：C 小客車無保險:由財政部特補基金賠償同(三)狀況之分析。

②88 年內：

狀況 1：C 小客車、A 機車與 B 機車之保險公司共同負擔。

狀況 2：C 小客車無保險，由 A 機車與 B 機車之保險公司共同負擔。

C 小客車無保險，需罰款 3 萬或者是 6 萬，值得商榷？

狀況 3：若三者皆無保險，由財政部特別補償金墊付，問題是財政部應向誰求償，值得商榷？

(六)分段式做肇因分析，可釐清案情因果關係，明確 A 車與 C 車無肇事因果關係，受害之 B 機車已獲得社會公平正義之照顧，但 A 車不應受惠，因此 A 車在本車禍中為肇事者，為加害人，雖受傷未獲賠償應屬合理。如 88 年機車納入強制險，A 機車之傷害可由 B 機車之保險公司賠償(無過失主義)，若 B 機車未投保則由財政部特補基金負責墊付，也扯不到 C 小客車頭上來。

(七)由以上之兩個案例，可清楚的了解到賠償求償墊付之間的關係，「共生」與「涉及」與案情「因果關係」之分析，在在都影響當事人之權益，包括「保險人」與「特補基金會」在內，因此以往之車禍處理方式、鑑定力式、司法程序都應對此問題做一深入廣泛之探討，真正找出「共生」與「涉及」之因果關係，才能保護守法者之權益，

並嚴懲不法之用路人，這樣對交通安全之維護才有助益。

(一)案情分析：甲小客車未注意車前狀況，超速行駛，追撞前行停等之乙小客車，甲小客車再失控撞及於慢車道停等之丙機車，機車騎士死亡，乙小客車被撞後失控先撞擊在左前待轉之丁小客，復又擦撞於對向停等之戊小客而發生連環車禍。甲乙小客車駕駛受傷，甲乙丙丁戊車受損。

(二)肇事分析(A)：

- 1.甲小客車未注意車前狀況，超速行駛追撞前行停等之乙小客車及丙重機車，導致乙小客車失控再擦撞停等丁戊二車，形成連環車禍，甲小客為肇事原因。
- 2.乙丙丁戊各車皆無肇事因素。

(三)理賠方式分析(A)：

狀況 1：甲乙丁戊各車皆有保險：

應為「共生」或「涉及」數車，丙機車之死亡應由甲乙丁戊保險人共同負擔，甲乙兩駕駛受傷，亦由甲乙丁戊保險人共同負擔。(無過失主義)。

狀況 2：甲車未投保，乙丁戊各車有投保：

本宗車禍之受傷或死亡，由乙丁戊各車之保險人共同負擔(無過失主義)。甲為肇事者，因受傷而成受害人，變成受惠者。

狀況 3：甲乙丁戊各車皆未投保，僅戊車投保：

本宗車禍之受傷或死亡，由戊車之保險人獨自負擔，或與財政部特補基金共同負擔。甲為肇事者，因受傷而成受害人，變成受惠者。

依據上述狀況作分析，因涉及與共生之問題，引用本法第卅四條，來處理本件車禍之賠償方式，顯有不周之處，尤其狀況 3. 之戊車及其保險人，可謂損失慘重，且極不合理，本案尚未將第廿七條之可能因素加進去來分析，否則會更形複雜，因此本件車禍之肇因分析極為重要，應以因果關係作為分析基礎，以撞擊之順序來分段落，才能接近肇事事實，我們贊成無過失主義之精神，但絕不能濫用，否則就同本案之理賠分析 1. 2. 3. 罪魁禍首反而成了受惠者。

(四)肇事分析 B：分段呈訴，

- 1.甲小客車未注意車前狀況，超速行駛追撞前行停等之乙小客車為肇事原因。
乙小客車無肇事因素 (甲乙兩車)涉及。
- 2.甲小客車未注意車前狀況，超速行駛追撞前行停等之乙小客車，再失控撞及右前慢車道停等之丙機車為肇事原因。
丙機車無肇事因素(甲丙兩車)涉及

3.甲小客車未注意車前狀況，超速行駛追撞前行停等之乙小客車，乙小客車被撞擊後，失控撞擊左前待轉之 T 小客車，甲小客車為肇事原因。

乙丁小客車無肇事因素 (甲乙丁三車) 涉及

4.甲小客車未注意車前狀況，超速行駛追撞前行停等之乙小客車，乙小客車被撞後失控先撞擊左前待轉之丁小客車，再擦撞對向停等之戊小客車，甲小客車為肇事因素。

戊小客車無肇事因素 (甲乙戊三車) 涉及

(五)理賠方式分析 B：

狀況 1：甲小客車與乙小客車之間因果關係，乙小客車駕駛與甲小客車駕駛受傷，由甲乙小客車之保險人負責賠償，若甲小客車未投保，則由財政部特補金負責，事後再向甲小客車求償。

狀況 2：甲小客車與丙機車之間因果關係，甲小客車之保險人負責丙機車騎士死亡之賠償，若甲小客車未投保，則由財政部特補金負責，事後再向甲小客車求償。

狀況 3，甲小客車與乙小客車丁小客車之因果關係，若三者皆受傷，由甲乙丙車之保險人負責賠償，若甲車未投保，則由乙丁小客車之保險人與財政部特補金共同負擔，事後再找甲車求償。

狀況 4，甲小客車與乙小客車戊小客車之因果關係分析同上。

(六)不同之肇事分析，會產生不同之理賠方式，從上述之分析來看，顯然分析 B 所產生之理賠方式 B 較為合理，不論甲車有無保險，都將會負責賠償或求償之命運，其責任與後果不可謂不大，亦可達到制裁不法之效果。

伍、結語

強制汽車責任保險法(含無過失主義)是民主先進國家之產物，如同全民健保一樣，是社會保險重要之一環，由於交通事故有其複雜性及不確定性，因此特別在無過失主義之條件下，使受害人能迅速獲保理賠與慰死者，並減少生者之負擔與苦痛。因此在實施一段時程以後，應檢討其執行之技術使，良法美意能正確的發揮其功能，使真正受害者受惠;使違法者肇事者負起應負之法律責任，所以處理事故之警察同仁，其處理方式與技巧更形重要，其所做事故調查更直接、間接的影響著爾後執行上的正確與否。請警察機關的同仁更應將此法引為警察常年教育之重要課題，以免造成違法瀆職之事端發生，而保險業務同仁更應正視此一問題，以保障客戶與工公司之權益。司法界的裁決者應摒除以往以和解為手段，來逼迫加害者就範的不正確的觀念與思維模式，讓法律的歸法律，使真正肇事元兇、罪魁禍首得到應得的法律制裁，雖然在無過失主義下給與其賠償，但在求償的範圍裏，民刑事的法律追訴下，仍然不能放過其違法犯紀的事責，這樣才真正的做到了制定本法而維護了交通安全的目的。