

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535¹

ชวพล ศรีภักดี²

อุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขีรถในแต่ละครั้งนั้นแม้จะเป็นสิ่งที่ไม่มีการคาดคิด และไม่ต้องการให้เกิดขึ้น แต่ก็ยังเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ หากผู้ขับขีรถ หรือผู้ที่ต้องใช้รถใช้ถนนในการสัญจรไปมาเพื่อปฏิบัติภารกิจในชีวิตประจำวัน ยังคงใช้รถใช้ถนนด้วยความประมาทไม่ระมัดระวัง แม้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งจะมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต อันเป็นการสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมากเพราะบางครั้งเป็นการสูญเสียบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและเป็นกำลังสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ แม้จะมีกฎหมายให้การคุ้มครองบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุกันนั้นก็ตาม แต่ความคุ้มครองนั้นเป็นเพียงการบรรเทาความเสียหายภายหลังเท่านั้น แม้จะมากเพียงใดก็คงไม่เพียงพอ หรือคุ้มค่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขีรถรวมทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนทุกฝ่ายจึงควรตระหนักโดยให้ความสำคัญ และระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนเป็นพิเศษทุกครั้ง โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความไม่ประมาท เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งนั้นสามารถป้องกันได้หาก ผู้ใช้รถใช้ถนนใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอ และปฏิบัติตามกฎจราจรหรือตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากรถให้น้อยลง และป้องกันการสูญเสียทั้งบุคคลและทรัพย์สินมิให้เกิดขึ้นอีก

เมื่ออุบัติเหตุจากการใช้รถเพิ่มมากขึ้นทำให้รัฐซึ่งเป็นผู้ปกครอง เป็นผู้ต้องจัดให้มีการมีความสงบเรียบร้อยในประเทศ เกิดแนวความคิดที่จะบรรเทาความเสียหายจากอุบัติเหตุโดยการออกกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการทำประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ โดยได้ใช้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” ซึ่งเหตุผลของการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 2535 คือ “เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปีเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหาย ที่ได้รับจริงหากผู้เสียหายจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนานดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วทั้งที่สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ประเทือง ธนิยผล และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์จุพร วงศ์ทองสรรค์ และ รองศาสตราจารย์จรัส เล็งวิทยา

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

จากเหตุผลดังกล่าวนี้ทำให้เห็นเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้มุ่งที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรณีที่ได้รับการช่วยเหลือเยียวยาให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนที่จำเป็นและเป็นไปอย่างรวดเร็วเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัย

ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาค้นคว้าแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากกรณีตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รวมถึงกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยเบื้องต้น รวมถึงข้อกำหนดบทลงโทษผู้เป็นเจ้าของรถเพื่อนำมาเปรียบเทียบกับของกฎหมายในประเทศไทย

บทบัญญัติของ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษามีประเด็นปัญหาคือ

ตามมาตรา 27 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้ผู้ประสบภัยต้องยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 180 วัน แม้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประสบภัย แต่มีผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนไม่น้อยที่ไม่ทราบถึงสิทธิในส่วนนี้ทำให้ไม่สามารถยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้ทัน เนื่องจากมีประชาชนเป็นจำนวนมากไม่ทราบถึงข้อกำหนดในส่วนนี้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้นมีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดก่อน

เมื่อผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาวิเคราะห์พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยละเอียดแล้ว จึงมีความเห็นว่าระยะเวลา 180 วัน ที่กำหนดไว้วันนั้นเป็นการขัดต่อเจตนารมณ์ที่แท้จริงของการช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงสมควรมีการแก้ไข เพราะเมื่อพิจารณาสถานการณ์เหตุการณ์ปัจจุบันที่ยังไม่มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ว่าผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้แล้วนั้น การกำหนดระยะเวลาที่น้อยเกินไป อาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้ที่มีความเสียหาย หากผู้เสียหายนั้นไม่ทราบถึงสิทธิของตนหรือทราบเมื่อระยะเวลาล่วงพ้นไปแล้วย่อมทำให้เสียสิทธิที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นในส่วนนี้ ผู้ศึกษาจึงมีความเห็นว่าการแก้ไข มาตรา 27 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนที่กำหนดระยะเวลาไว้ 180 วัน โดยกำหนดระยะเวลาเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรม

และจากปัญหาค้างคั่งกล่าวข้างต้นทำให้เกิดปัญหาในส่วนของการแจ้งสิทธิแก่ผู้ประสบภัย เพราะการที่ไม่มีผู้ที่แจ้งสิทธิให้ผู้ประสบภัยจากรถทราบว่าตนสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนได้เมื่อผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาแล้วเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้มีบุคคลหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ในการแจ้งสิทธิให้ผู้มีสิทธิรับค่าทดแทนจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ทราบถึงสิทธิของตน เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของการก่อตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นมาและเป็นการเพิ่มโอกาสแก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเดือดร้อนอยู่แล้วให้ได้รับการเยียวยาอย่างยุติธรรมต่อไป

ภายหลังจากที่ผู้ศึกษาได้ศึกษาปัญหาของผู้ประสบภัยจากรถ ที่หากเป็นกรณีที่รู้ตัวผู้กระทำความผิด หรือรถมีประกันภัยคุ้มครองย่อมไม่เกิดปัญหาเพราะหากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหาย เบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วย่อมสามารถนำไปไต่เบี่ยงจากบริษัทรับประกันภัยหรือผู้กระทำความผิดได้ แต่ส่วนที่เป็นปัญหาและผู้ศึกษามีความเห็นว่าการกำหนดค่าทดแทนในกรณีผู้ประสบภัยจากรถถึงแก่ ความตายให้เพิ่มขึ้น เป็นกรณีที่มีการประสบภัยโดยไม่มีคู่กรณี เพราะปัจจุบันกำหนดไว้เพียง 35,000 บาท และ หากต้องการเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติม ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหาย และค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 กรณีเช่นนี้ภาระจะตกแก่ผู้ประสบภัยหรือทายาท และทำให้ระยะเวลาที่จะได้รับการเยียวยายืดออกไปอีก ซึ่งผู้ประสบภัยจากรถ ต้องรับภาระในค่าเสียหายและ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งได้รับความเดือดร้อนในการดำรงชีวิตตามปกติผู้ศึกษาจึงมีความเห็นว่าสมควรที่จะ ได้มีการแก้ไขปรับปรุงค่าทดแทนในกรณีผู้ประสบภัยจากรถถึงแก่ความตายเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ของ ผู้ประสบภัย ให้สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นและสถานะเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน

อีกหนึ่งปัญหาที่สำคัญคือมาตรา 37 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่ง กำหนดโทษไว้เพียงโทษปรับ 10,000 บาท เป็นบทกำหนดโทษของเจ้าของรถที่ไม่จัดให้มีประกันความเสียหาย ซึ่งเมื่อศึกษาเทียบกับโทษของเจ้าของรถที่ไม่จัดให้มีประกันของไทยและของประเทศญี่ปุ่น แล้วถือว่า มีโทษเพียงเล็กน้อย เพราะกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นกรณีที่เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้ ไม่จัด ให้มีประกันภัยภาคบังคับนั้นต้องระวางโทษคุมประพฤติไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 5,000,000 เยน ซึ่งมี อัตราค่าปรับที่สูงมากและมีโทษทางอาญาคด้วย ผู้ศึกษาจึงมีความเห็นว่าบทกำหนดโทษของพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้น จำต้องมีการแก้ไขปรับปรุงในส่วนของบทกำหนดโทษของ เจ้าของรถ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องและบรรลุเป้าประสงค์พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่จะได้คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้อย่างเต็มสิทธิและเป็นการเยียวยาให้ผู้ประสบภัยจากรถได้อย่าง เป็นธรรม การที่รถทุกคันจะต้องจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับจึงมีความจำเป็นเป็นอย่างมาก ผู้ศึกษาจึงเห็น ควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37 ให้มีโทษปรับใน จำนวนที่มากขึ้น รวมถึงอาจนำกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นในส่วนของบทกำหนดโทษความประพฤติเข้ามาใช้ด้วย

เมื่อผู้ศึกษาได้ศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้วนั้นก็มีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1 ปัญหาระยะเวลายื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น

เมื่อผู้ประสบภัยไม่สามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้ทันยอมเสียสิทธิที่จะได้รับการ เยียวยาจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ผู้ศึกษามีความเห็นว่าการแก้ไขระยะเวลายื่นคำร้องขอรับ ค่าเสียหายเบื้องต้น จากเดิมที่บัญญัติไว้ในมาตรา 27 “การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น” เสียใหม่โดยแก้ไขเป็น

มาตรา 27 “การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายใน หนึ่งปีนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น”

2. ปัญหาการรับทราบถึงสิทธิของผู้มีสิทธิรับค่าทดแทนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนั้น ตั้งขึ้นโดยรัฐได้ออกพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ด้วยมีเจตนารมณ์เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนได้รับการรักษาพยาบาลอย่าง ทันทั่วถึงโดยไม่ต้องกังวลกับค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายไปในการรักษาพยาบาลหรือให้ได้ รับการช่วยเหลือโดยเร่งด่วนในกรณีเสียชีวิตเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อน เสียหายของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น แต่ไม่มีการกำหนดตัวบุคคลที่จะเป็นผู้แจ้งสิทธิให้ประชาชนได้รับทราบว่าหากตนเป็นผู้ประสบภัยจากรถแม้รถคันนั้นจะไม่มีประกันภัยภาคบังคับก็ตาม ผู้ศึกษาจึงเห็นควรให้มีการบัญญัติถึงหน้าที่ของผู้จะต้องแจ้งสิทธิให้แก่ประชาชนทราบดังนี้

“มาตรา..... ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ในเขตท้องที่ที่เกิดอุบัติเหตุ เป็นผู้แจ้งสิทธิ ในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก่ผู้ประสบภัยได้รับทราบ”

3. ปัญหาค่าทดแทนในกรณีผู้ประสบภัยจากรถถึงแก่ความตาย

รัฐผู้ซึ่งมีหน้าที่ในการป้องกันและรักษาความสงบของสังคมเป็นผู้ออกกฎระเบียบและกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมดูแลความเป็นระเบียบของสังคม ย่อมต้องเป็นผู้มีหน้าที่บรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นกรณีผู้เสียหายจากรถถึงแก่ความตาย รัฐจึงควรเป็นผู้ชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ถึงแก่ความตาย แล้วถึงเป็นผู้ไปไล่เบี้ยแก่บริษัทประกันภัยหรือผู้กระทำความผิด

ผู้ศึกษาจึงขอเสนอทางแก้ไขด้วยการแก้ไขกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ..... ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งบัญญัติเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยบทบัญญัติกฎหมายควมมีรายละเอียดดังนี้

“ข้อ จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามต่อไปนี้

...(2) จำนวนห้าหมื่นบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ (2)”

“ข้อ.... ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังต่อไปนี้ ให้ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้น รวมกันแล้วไม่เกินสองแสนบาท

(1) ได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (2)

(2) ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (1) วรรคสอง ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (2)

(3) ได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ตามข้อ 3 (1) วรรคสอง และข้อ 2 (2)”

4. ปัญหาบทกำหนดโทษของเจ้าของรถที่ไม่จัดให้มีประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

เมื่อผู้ศึกษาได้ศึกษาวิเคราะห์พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของประเทศไทย เปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นแล้วผู้ศึกษาเห็นว่าควรมีการแก้ไขบทบัญญัติมาตรา 37 เกี่ยวกับโทษให้เป็นดังนี้

“มาตรา 37 เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษคุมความประพฤติ 1 ปี และปรับไม่เกินสามหมื่นบาท”

เอกสารอ้างอิง

หนังสือ

จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2522.

ชูศักดิ์ ศิรินิล. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้.

กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง. 2526.

บัญญัติ สุชีวะ. กฎหมายลักษณะทรัพย์. กรุงเทพมหานคร: เนติบัณฑิตยสภา. 2543.

พจน์ ปุยาปกม. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 3

กรุงเทพมหานคร : กรุงเทพมหานครพิมพ์. 2535.

พัชร์ เนียมบุญชร. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยทรัพย์.

กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ. 2541.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์. กรุงเทพมหานคร :

ประชุมทองการพิมพ์. 2528.

สุธรรม พงศ์ดำรง และคณะ. หลักการประกันวินาศภัย. กรุงเทพมหานคร : โอเคเอ็นเอสโตร์. 2539.

สมจิตร ทองศรี. ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. กรุงเทพมหานคร: สามัคคีสาส์น. 2531.

วิทยานิพนธ์

เกรียงไกร ทองพันธ์ “การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” วิทยานิพนธ์

ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง 2539.

เกษม มานะสาร, ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ตาม

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540.

วิทยานิพนธ์ ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2547.

พนิดา บุญรอด. “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถวิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและ

พาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2534.

วัลภา นนทธีนาภรณ์. ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2547.

สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. “การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: ศึกษากรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย.” สารนิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานิติศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2541.

สายสุดา นิงสานนท์. “ความรับผิดชอบในกฎหมายลักษณะละเมิด.” วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2525.

สุรเชษฐ์ เรืองจ้อย. “ปัญหากฎหมายที่เกิดจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535.” สารนิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม. 2553.