

## ปัญหาการคุ้มครองผู้เสียหายจากการประสพภัยจากรถ<sup>1</sup>

ธัญญารัตน์ พงษ์เรือง<sup>2</sup>

จากการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการคุ้มครองผู้เสียหายจากการประสพภัยจากรถ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงนิยามความหมาย ความเป็นมา แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้เสียหายจากการประสพภัยจากรถ รวมถึงการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ประสพภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และคำตอบแทนผู้เสียหายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคำตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาได้รับความเข้าใจว่าการคุ้มครองผู้เสียหายจากการประสพภัยจากรถนั้นได้เกิดมีขึ้นอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้เสียหายจากการประสพภัยจากรถดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง หากผู้เสียหายใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ในกรณีอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถ ซึ่งตามกฎหมายประชาชนทุกคนที่ได้รับความเสียหายย่อมมีสิทธิจะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นใครก็ตามจะอยู่ในรถหรือนอกรถ จะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร หรือแม้แต่คนเดินถนน หากได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุดังกล่าวซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้บุคคลดังกล่าวได้รับการชดเชยค่าเสียหายเป็นค่ารักษาพยาบาลในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บหรือเป็นค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต ทั้งนี้ เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ประสพภัยให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง โดยกำหนดหลักเกณฑ์ที่ผู้ประสพภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยหรือจากกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยว่า เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสพภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสพภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสพภัย ดังนั้น ผู้ประสพภัยที่มีสิทธิจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยก็ต่อเมื่อรถที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้จัดให้มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535

---

<sup>1</sup>บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหาการคุ้มครองผู้เสียหายจากการประสพภัยจากรถ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ประทีป ธนียผล และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์คุณ วรศักดิ์ทองสรณ์ และรองศาสตราจารย์รัล เล็งวิทยา

<sup>2</sup>นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

จากการศึกษาทำให้ทราบว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถที่บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่มีประสิทธิภาพและมีข้อบกพร่อง ส่งผลให้มีผู้เสียหายจากการประสบภัยจากรถที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาในการใช้รถที่ผิดกฎหมายอยู่ 5 ประการ ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ประการแรก ปัญหาเกี่ยวกับการโอนรถโดยไม่มีชื่อผู้รับโอน (การโอนลอย) ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 17 ในการโอนรถที่จดทะเบียนแล้ว ผู้โอนและผู้รับโอนต้องแจ้งแก่นายทะเบียนภายใน 15 วัน นับแต่วันโอน หากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท หากถ้าแต่รถคันที่โอนไม่มีชื่อผู้รับโอนไปก่อการกระทำความผิดเกิดขึ้น หรือเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถ ทำให้ยากต่อการพิสูจน์ว่าผู้ใดเป็นเจ้าของรถคันดังกล่าว เมื่อไม่ทราบว่าผู้ใดเป็นของเจ้ารถ ทำให้เสียเวลาในการหาพยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ความบริสุทธิ์ ส่งผลกระทบต่อตัวผู้เสียหายอาจได้รับการชดเชยหรือเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นน้อยกว่าความเสียหายที่สมควรได้รับจากผู้เป็นเจ้าของรถคันนั้น อีกทั้งการไม่ทราบว่าผู้ใดเป็นเจ้าของรถทำให้ทางภาครัฐสูญเสียงบประมาณในการค้นหาตัวผู้เป็นเจ้าของรถ จึงเห็นเป็นการสมควรที่จะเพิ่มในบทกำหนดโทษในกรณีที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติรถยนต์ มาตรา 17 วรรคหนึ่ง

ประการที่สอง ปัญหาเกี่ยวกับการนำรถที่ไม่ต่อภาษีประจำปีออกใช้ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้เจ้าของรถมีหน้าที่เสียภาษีประจำปี กรณีที่เจ้าของรถค้างภาษีประจำปีเกิน 3 ปี จะให้การจดทะเบียนรถระงับไป ซึ่งรถที่มีได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ถูกห้ามมิให้ใช้รถจะทำให้ถูกระงับการใช้รถและเลขทะเบียนรถนั้นจะถูกยกเลิกซึ่งเจ้าของรถจะต้องนำแผ่นป้ายและสมุดคู่มือไปให้ทางราชการในเขตพื้นที่ที่รถจดทะเบียนทำการบันทึกการระงับทะเบียนภายใน 60 วัน หากไม่ดำเนินการจะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท และอาจถูกยึดแผ่นป้ายทะเบียนรถในเวลาต่อมา แต่ไม่มีบทกำหนดโทษสำหรับเจ้าของรถที่จงใจให้รถค้างชำระภาษีประจำปี เมื่อรถนั้นไปเกิดอุบัติเหตุขึ้นทำให้ไม่สามารถหาตัวผู้เป็นเจ้าของได้ หรือตัวผู้ก่อความเสียหายนั้นได้เลย ซึ่งพบว่าประเทศไทยมีผู้ที่ปล่อยรถกลายเป็นรถที่ไม่ต่อทะเบียนจากการค้างชำระภาษีประจำปีเป็นจำนวนมากและนำรถออกใช้ โดยเทียบจากความเสียหายที่ได้รับกับบทลงโทษสำหรับรถที่ค้างชำระภาษี ถือว่าความเสียหายมีมากกว่า โดยผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันภัย และผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถได้ ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ซึ่งอาจไม่เพียงพอต่อความเสียหายได้ จึงสมควรที่จะแก้ไขบทกำหนดโทษให้เหมาะสมกับความผิดและความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับ โดยแก้ไขบทกำหนดโทษตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35/3 วรรคหนึ่ง

ประการที่สาม ปัญหาเกี่ยวกับการไม่ติดป้ายทะเบียนรถ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน

หรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ทางเดินรถ ซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษไม่เกิน 1,000 บาท หากกระทำความผิด หรือเกิดอุบัติเหตุขึ้น ส่งผลกระทบต่อผู้เสียหายทำให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออาจถึงแก่ความตาย เป็นการยากต่อการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ เนื่องจากไม่อาจทราบได้เลยว่ารถคันก่อเหตุเป็นของใคร สุดท้ายแล้วก็ไม่สามารถนำผู้กระทำความผิดมาลงโทษ และชดเชยหรือเยียวยาความเสียหายได้เลย จึงเห็นสมควรที่จะแก้ไขบทลงโทษแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ในมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อเป็นการป้องปรามการกระทำความผิดซ้ำ และเพื่อการคุ้มครองผู้ประสบภัยที่หาตัวผู้กระทำความผิดไม่พบ ให้ได้รับการชดเชยหรือเยียวยาความเสียหาย

ประการที่สี่ ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้วิธีการลงโทษตามกฎหมายจราจร ในประเทศไทยพบว่าผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นจำนวนมาก กระทำผิดกฎจราจรโดยไม่รู้สำนึก ส่งผลกระทบไปยังผู้ใช้รถใช้ถนนให้ได้รับผลร้ายจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งยังไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายจราจร ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีวิธีการลงโทษที่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดกฎจราจรเท่าที่ควร ในกรณีผู้ขับขีรถไปก่อเหตุทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่น เมื่อวิธีการลงโทษไม่เหมาะสมกับการกระทำความผิด ทำให้ผู้ที่ก่อเหตุไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ส่งผลให้เกิดการกระทำความผิดในลักษณะเดิมซ้ำไป จึงสมควรที่จะนำใบขับขี่ให้อยู่ในระบบที่สามารถตรวจสอบถึงการกระทำความผิดของเจ้าของใบขับขี่ได้ เพื่อป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจร และนำไปสู่การลดอุบัติเหตุในประเทศไทย และท้ายที่สุดแล้วก็เพื่อเยียวยาความเสียหายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยให้นำระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 มาใช้บังคับกับรถส่วนบุคคล

ประการที่ห้า ปัญหาการคุ้มครองผู้เสียหายจากการประสบภัยจากรถ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่ต้องการให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทั่วถึงโดยไม่ต้องกังวลกับค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายไปในการรักษาพยาบาลหรือให้ได้รับการช่วยเหลือโดยเร่งด่วน ในกรณีเสียชีวิต เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนเสียหายของผู้ประสบภัยเบื้องต้น จึงได้กำหนดให้มี “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” ขึ้น เพื่อทำหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทในกรณีที่บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถที่ประกันไว้ ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งผู้ประสบภัยมีสิทธิที่จะขอรับค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ แต่ค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้เสียหายอาจขอรับจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้นั้น ยังไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่ผู้ประสบภัยควรได้รับ จึงสมควรแก้ไขค่าเสียหายเบื้องต้นในจำนวนที่เหมาะสมกับความเสียหายเหมือนดังเช่น ค่าตอบแทนผู้เสียหายในคดีอาญา ตามพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหาการคุ้มครองผู้เสียหายจากการประทุษร้ายจากรถ ผู้ศึกษาพบว่า มีข้อเสนอแนะ คือ

1. ปัญหาเกี่ยวกับการโอนรถโดยไม่มีชื่อผู้รับโอน (การโอนลอย) ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะให้เพิ่มในบทกำหนดโทษในกรณีที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติรถยนต์ มาตรา 17 วรรคหนึ่ง บทบัญญัติที่ว่า “ในการโอนรถที่จดทะเบียนแล้ว ผู้โอนและผู้รับโอนต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายใน 15 วันนับแต่วันโอน” ให้เป็นบทบัญญัติที่มีการบังคับให้ผู้โอนและผู้รับโอนไปจดทะเบียนเป็นการเด็ดขาด และเพื่อเป็นการยับยั้งการกระทำความผิด โดยมุ่งให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้าที่จะกระทำความผิดขึ้นอีก จึงสมควรเพิ่มมาตรา 60/1 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

“ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 17 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

วรรคสอง ถ้าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 17 วรรคหนึ่ง เป็นระยะเวลานานเกิน 6 เดือน นับแต่วันโอน ให้ถือว่าผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีเจตนานำรถไปก่อการกระทำความผิด ต้องระวางโทษจำคุก 3 เดือนและปรับไม่เกิน 10,000 บาท เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นเป็นอย่างอื่น

วรรคสาม ถ้าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถ และปรับไม่เกิน 20,000 บาท

วรรคท้าย ห้ามมิให้นำความตามวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับกับธุรกิจซื้อขายรถ และถ้ารถนั้นได้กระทำตามวรรคสาม ให้เจ้าของธุรกิจร่วมรับผิดชอบกับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม”

2. ปัญหาเกี่ยวกับการนำรถที่ไม่ต่อภาษีประจำปีออกใช้ เห็นว่าเป็นการสมควรที่จะแก้ไขบทกำหนดโทษตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35/3 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า “รถที่ค้างชำระภาษีประจำปีติดต่อกันครบ 3 ปี ให้การจดทะเบียนรถเป็นอันระงับไป ในการนี้ ให้นายทะเบียนประกาศหมายเลขทะเบียนพร้อมทั้งจำนวนภาษีที่ค้างชำระไว้ ณ ที่ทำการนายทะเบียนและในสถานที่ที่อธิบดีประกาศกำหนด และแจ้งให้เจ้าของรถทราบและให้บุคคลดังกล่าวส่งคืนแผ่นป้ายทะเบียนต่อนายทะเบียนและนำคู่มือจดทะเบียนรถมาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อบันทึกหลักฐานการระงับทะเบียนรถภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้แจ้งและปิดประกาศดังกล่าว”

“ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35/1 วรรคหนึ่ง ให้ระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท

วรรคสอง ถ้าหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35/1 วรรคหนึ่ง นำรถออกใช้ต้องระวางโทษจำคุกอย่างต่ำ 1 ปีขึ้นไป”

3. ปัญหาเกี่ยวกับการไม่ติดป้ายทะเบียนรถ ผู้ศึกษาจึงมองเห็นว่าเป็นการสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 152 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ความว่า

“ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนและปรับไม่เกิน 10,000 บาท ถ้าหากการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นไปก่อการกระทำความผิดที่มีโทษทางอาญา ให้เพิ่มโทษ 1 ใน 3 ของโทษที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น

วรรคสอง หากผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา ให้ระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนและปรับไม่เกิน 20,000 บาท ถ้าหากการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นไปก่อการกระทำความผิดที่มีโทษทางอาญา ให้เพิ่มโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น

วรรคสาม ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 และถูกลงโทษตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง แล้ว หากมีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามขึ้นอีกภายใน 5 ปี ให้ทำการระงับป้ายทะเบียน จนถึงขั้นยึดรถคันที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7”

4. ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้วิธีการลงโทษตามกฎหมายจราจร ผู้ศึกษาจึงมองเห็นว่าเป็นการสมควรที่จะให้นำระบบตัดคะแนนใบขับขี่ ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2564 มาใช้บังคับกับรถส่วนบุคคล เนื่องจากกฎหมายจราจรในประเทศไทยมีบทลงโทษที่ยังไม่เหมาะสมจึงไม่สามารถนำมาใช้บังคับเพื่อให้เกิดความเกรงกลัว การลงโทษนั้นสมควรที่จะวิธีการลงโทษเพื่อเป็นการป้องกันยับยั้งไม่ให้ประชาชนชนในสังคมกระทำความผิด การลงโทษนั้นจะต้องมีความรวดเร็ว แน่นนอน เสมอภาคและเหมาะสม ซึ่งใช้บังคับกับทุกคนที่มีใบอนุญาตขับขี่และเหมาะสมกับความผิดที่กระทำ ซึ่งวิธีระบบการบันทึกคะแนนหรือการตัดคะแนนดังกล่าว ต้องตรวจสอบได้ผ่านทางใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้่ายต่อการบังคับโทษ อีกทั้งยังเป็นการเลี้ยงใบสั่งที่ไม่เข้าระบบอีกด้วย

5. ปัญหาการคุ้มครองผู้เสียหายจากการประสพภัยจากรถ ศึกษาจึงมองเห็นว่าค่าตอบแทนผู้เสียหายในคดีอาญาและค่าเสียหายจากรถที่จัดให้มีการทำประกันภัยนั้น ประกันจ่ายค่าเสียหายในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีไม่ถึงแก่ความตาย 500,000 บาทต่อหนึ่งคน โดยต้องรอการพิสูจน์ความผิดก่อน ซึ่งนับว่าต่างจากค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสพภัยจะได้รับเป็นจำนวนเงิน 35,000 บาทต่อหนึ่งคน จึงสมควรจะแก้ไขเพิ่มเติมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในจำนวนที่เหมาะสมกับความเสียหายโดยเห็นควรที่จะแก้ไขจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น 100,000 บาท โดยผู้ประสพภัยจะได้รับค่าเสียหายจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด ไม่ว่าจะรู้ตัวผู้กระทำความผิดหรือไม่ก็ตาม และให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยจ่ายค่าขาดไร้อุปการะเลี้ยงดูไม่เกิน 30,000 เนื่องจากมีเจตนารมณ์ที่ต้องการให้ผู้ประสพภัยจากรถทุกคนได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงทีโดยไม่ต้องกังวลกับค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายไป ในการรักษาพยาบาลหรือให้ได้รับการช่วยเหลือโดยเร่งด่วนในกรณีเสียชีวิต เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนเสียหายของผู้ประสพภัยในเบื้องต้น

## เอกสารอ้างอิง

จิตติ ดิงศภัทย์. กฎหมายอาญาภาค 1. พิมพ์ครั้งที่ 8 กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2539.

ธีรยุทธ ปักษา. คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2562.

ภัทรวรรณ ทองใหญ่. อาชญาและทัณฑวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2561.

สุเมธ जानประดับ. กฎหมายว่าด้วยประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2561.

อริยพร โพธิโส. “การเยียวยาบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถ.”  
 จุลนิติ 2554, ฉบับที่ 3 (พฤษภาคม-มิถุนายน 2554).