

ปัญหาโทษปรับกรณีไม่จัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ตามกฎหมายจราจรกับความรับผิดทางละเมิดที่ไม่เป็นธรรม¹

วัชรภรณ์ ชัยชนะ²

การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในปัจจุบันถือว่ามีให้เห็นกันมากมาย ไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุรถชนกันเอง หรือแม้กระทั่งรถชนคนได้รับบาดเจ็บ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2565 ได้ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนนไว้หลายประการ ซึ่งมีกรณีที่มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนนในกรณีที่กำหนดให้ผู้ครอบครองหรือผู้ขับขี่รถยนต์ทุกชนิดจะต้องจัดให้มีการทำการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือที่เรียกกันสั้น ๆ ว่า พ.ร.บ. ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “พ.ร.บ.” และเสียภาษีประจำปี ซึ่ง พ.ร.บ. นี้เรียกกันติดปากว่าเป็น พ.ร.บ. ภาคบังคับ ซึ่งหมายถึงเป็นการจัดให้มีการทำประกันภัยในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนนเบื้องต้น โดยเป็นการจัดทำประกันภัยที่ส่งผลให้หากมีผู้ประสบภัยจากท้องถนนและรถยนต์ ผู้ประสบภัยนั้นจะได้รับค่าเสียหายที่บริษัทผู้รับประกันภัยนั้นจ่ายให้ในส่วนแรก และหากมีการจัดทำประกันภัยภาคสมัครใจอีก ก็จะได้รับเงินจากการจัดทำประกันภัยภาคสมัครใจอีกส่วน โดยการจัดทำ พ.ร.บ. มีผลการคุ้มครองคือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 เปรียบเสมือนหลักประกันของรถทุกคันยามที่ประสบเหตุไม่คาดฝัน ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ที่มี พ.ร.บ.รถยนต์ได้รับความคุ้มครองจากอุบัติเหตุ รวมถึงเงินค่ารักษาพยาบาล แม้ว่าจะไม่ได้ทำประกันรูปแบบอื่น ๆ เอาไว้ก็ตาม

จากการศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการจัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) พบว่ามีปัญหาเกี่ยวกับการไม่จัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนนหลายประการ เพราะผลกระทบอันเกิดจากความเสียหายที่ได้รับเมื่อมิได้มีการจัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน เทียบกับความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งต่อบุคคลและสิ่งของ รวมถึงอุบัติเหตุภาพรวมในท้องถนนแล้ว ผู้ศึกษาพบประเด็นปัญหาใหญ่ ๆ 3 ประการ โดยได้กำหนดการศึกษาถึงกรณีปัญหาโทษปรับกรณีไม่จัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ตามกฎหมายจราจรกับความรับผิดทางละเมิดที่ไม่เป็นธรรม ที่ควรค่าแก่การศึกษาอยู่หลายประการ ในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายในการบังคับคดีทางแพ่งที่ทำให้ผู้เสียหายจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดที่ไม่เป็นธรรม จากการศึกษา

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง ปัญหาโทษปรับกรณีไม่จัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ตามกฎหมายจราจรกับความรับผิดทางละเมิดที่ไม่เป็นธรรม โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชมพูนุท สถิตย์เสมากุล และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ ดร.ปวิศร เลิศธรรมเทวี และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปรีดา โชติมานนท์.

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิเทศศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

พระราชบัญญัติจราจร พุทธศักราช 2565 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากการใช้รถและถนน พุทธศักราช 2535 กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนนของประเทศญี่ปุ่น Automobile Liability Security Law 1955 และกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ Accident Compensation Act 1932 ของประเทศนิวซีแลนด์ พบปัญหาตามหัวข้อวิจัยเป็น 3 ประการ ดังนี้

ปัญหาประการแรก คือ ปัญหากฎหมายอันเกิดจากค่าปรับที่เป็นโทษทางอาญากรณีไม่จัดให้มีการทำการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าบทกำหนดโทษปรับยังไม่เหมาะสมเพียงพอเมื่อเทียบกับความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากมีการกำหนดโทษปรับในอัตราสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท ซึ่งนับว่าเป็นการลงโทษที่ต่ำและไม่มีผลบังคับได้ตามกฎหมายเท่าที่ควร

ทั้งนี้ ผู้กระทำความผิดนั้นก็จะได้รับใบสั่ง ใบสั่งนั้นจะมีด้วยกันสามประเภท คือ 1) ใบสั่งที่ออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกว่าใบสั่งเขียน 2) ใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ และ 3) ใบสั่งกล้องที่ต้องทำการส่งทางไปรษณีย์ เมื่อมีการออกใบสั่งทั้งสามประเภทดังกล่าว และผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งแล้วก็มีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าปรับตามกฎหมาย ตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ค่าปรับจะถูกกำหนดโดยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ได้ให้อำนาจผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ในการกำหนดอัตราค่าปรับไว้ รายละเอียดและวิธีการชำระค่าปรับนั้นจะถูกกำหนดไว้ในใบสั่ง โดยในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 กำหนดว่าเมื่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับใบสั่งแล้ว มีหน้าที่จะต้องนำใบสั่งดังกล่าวไปชำระค่าปรับภายใน 7 วัน วิธีการชำระมี 3 วิธีคือ 1) ชำระค่าปรับตามที่กำหนดไว้ในใบสั่งหรือตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ ณ สถานีตำรวจหรือหน่วยที่ออกใบสั่งหรือสถานีตำรวจทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักร 2) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่กำหนดในใบสั่งโดยการส่งธนาคัติหรือตั๋วแลกเงินของธนาคาร โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน 3) ชำระค่าปรับโดยวิธีธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการชำระเงิน เช่น ATM, INTERNET BANKING หรือหน่วยบริการรับชำระเงินที่มีเครื่องหมาย PTM แต่ทั้งสามข้อนี้เป็นเพียงวิธีการในการชำระค่าปรับ ส่วนการบังคับโทษตามใบสั่งยังไม่สามารถบังคับโทษได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้ว่าในใบสั่งนั้นจะได้กำหนดหน้าที่ของประชาชนผู้กระทำความผิดไว้ว่าเมื่อประชาชนได้กระทำความผิดและได้รับใบสั่ง แล้วจะต้องมีหน้าที่ไปพบพนักงานสอบสวน เพื่อทำการเปรียบเทียบปรับ โดยอัตราค่าปรับของแต่ละความผิดก็จะมีค่าแตกต่างกันไปตามความผิดที่ได้กระทำ แต่เมื่อใบสั่งนั้นขาดประสิทธิภาพ ก็ไม่สามารถบังคับให้ประชาชนผู้กระทำความผิดนั้นไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อทำการเปรียบเทียบปรับตามวิธีที่กำหนดได้ เนื่องจากผู้กระทำความผิดยังไม่เกรงกลัวในบทลงโทษตามฐานความผิดนี้ ทำให้เกิดการละเมิดกฎหมายจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ปัญหาประการที่สอง คือ ปัญหากฎหมายในการไม่สามารถบังคับให้ผู้ต้องหารับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายให้แก่ผู้เสียหายได้เท่าที่ควร กล่าวคือ เมื่อผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ไม่จัดให้มีการทำการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ตามกฎหมายจราจร นอกจากทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายในส่วนแรกจากการคุ้มครองตาม พ.ร.บ. แล้วหากแต่ต้องมาบังคับคดีให้ผู้ต้องหาชดใช้ในทางแพ่ง ซึ่งปรากฏหลายคดีว่าผู้เสียหายไม่สามารถบังคับคดีในทางแพ่งกับผู้ต้องหาได้ เพราะผู้ต้องหาไม่มีทรัพย์สินใดให้ยึดหรืออายัดในการบังคับคดีเพื่อนำเงินมาชำระหนี้ได้ โดยการกระทำความผิดในส่วนนี้เป็นการกระทำความผิดที่เป็นความผิดทางคดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับคดีอาญา อันเป็นความผิดเกี่ยวกับชีวิต ทรัพย์สิน และร่างกายโดยตรง แต่ผู้เสียหายกลับไม่สามารถได้รับการชดใช้ความเสียหายในทางปฏิบัติอย่างเหมาะสมหรือบางกรณีอาจไม่ได้รับเลย ซึ่งถ้าหาก พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ฉบับนี้สามารถใช้บังคับได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ก็จะทำให้สังคมมีระเบียบและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งการฝ่าฝืนกฎหมายและอุบัติเหตุก็จะน้อยลงด้วย

เมื่อพิจารณากฎหมายฉบับนี้ ปัจจุบันได้มีการแก้ไข เปลี่ยนแปลง ปรับปรุง รวมทั้งพัฒนาให้ทันยุคทันสมัย ให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตของประชาชน แต่ก็ได้ตัดส่วนที่มีความสำคัญออกไปด้วย ซึ่งทำให้กฎหมายฉบับดังกล่าวนั้น ขาดสภาพบังคับ และทำให้ประชาชนขาดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย เป็นสาเหตุให้มีการกระทำความผิดมากขึ้น จึงควรต้องมีการปรับปรุงมาตรการต่าง ๆ ของใบสั่งให้มีมาตรการที่กระทบสิทธิของประชาชนมากขึ้น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับดังกล่าว การปรับ เป็นโทษทางอาญา หลักที่ถูกกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติแต่ยังไม่สามารถนำมาใช้ได้อย่างเป็นผล เนื่องจากยังไม่มีมาตรการบังคับที่จะบังคับให้ผู้กระทำความผิดมาเสียค่าปรับต่างจากโทษทางอาญาอื่นที่ศาลพิพากษาได้ โดยโทษปรับตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวนี้ ต้องเกิดจากความสมัครใจของผู้กระทำความผิด ที่จะสมัครใจไปทำการเปรียบเทียบปรับ ทำให้เห็นว่ามาตรการบังคับเรื่องการปรับและประสิทธิผลของใบสั่งยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว และกลายเป็นสภาพการไร้การบังคับตามกฎหมาย จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาทฤษฎีการบังคับโทษปรับ และขั้นตอนในการปฏิบัติตามใบสั่งของต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถชื่อ Automobile Liability Security Law 1955 และกฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์ซึ่งมีกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถชื่อ Accident Compensation Act 1932 เพื่อเปรียบเทียบ และแก้ไขให้กฎหมายฉบับดังกล่าวให้สามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์อย่างแท้จริง ซึ่งจะเป็นแนวทางแก้ไขในเรื่องการไม่ปฏิบัติตามที่มีกฎหมายกำหนดอยู่ และเป็นกรณีค่าปรับที่มีโทษทางอาญาอื่นไม่สมส่วนกับความเสียหายของผู้เสียหายที่ได้รับ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อผู้เสียหายเอง ต่อทรัพย์สินต่าง ๆ บนท้องถนนหรือแม้กระทั่งต่อกระบวนการยุติธรรมทางอาญา

ปัญหาประการสุดท้าย คือ ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับบทกำหนดโทษในการกระทำความผิดซ้ำ เมื่อมีการกำหนดโทษที่ไม่สูงมากพอเนื่องจากการกำหนดโทษปรับในอัตราสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท ทำ

ให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันการกระทำความผิด และเป็นการเยียวยาผู้เสียหายจากการเป็นผู้ประสบภัยจากการใช้รถและถนนเท่าที่ควร จึงก่อให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำขึ้น เนื่องจากการไม่มีการกำหนดบทลงโทษที่มีอัตราโทษถึงจำคุก ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมายในความผิดฐานนี้ ดังนั้น เมื่อผู้กระทำความผิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นค่าปรับ อันเป็นโทษทางอาญาอย่างหนึ่งไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง ทำให้ไม่เกิดความเกรงกลัวหรือการเคารพต่อกฎหมาย จึงทำให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ และส่งผลเสียต่อกระบวนการยุติธรรมทางอาญา อีกทั้งยังทำให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย อันมีการกำหนดกฎหมายออกมาชัดเจนแต่เป็นปัญหาด้านการบังคับใช้จนก่อให้เกิดความเสียหายอย่างอื่นที่ตามมา

จากประเด็นปัญหาดังกล่าวผู้ศึกษาวิเคราะห์จากสภาพปัญหา และเปรียบเทียบกับกรณีการศึกษาของต่างประเทศจึงได้ผลการวิเคราะห์และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประเด็นปัญหาที่ทำการศึกษา ดังนี้

1. ปัญหากฎหมายอันเกิดจากค่าปรับที่เป็นโทษทางอาญากรณีไม่จัดให้มีการทำการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 ซึ่งบทกำหนดโทษปรับยังไม่เหมาะสมเพียงพอ

ปัญหากฎหมายอันเกิดจากค่าปรับที่เป็นโทษทางอาญากรณีไม่จัดให้มีการทำการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 บทกำหนดโทษปรับยังไม่เหมาะสมเพียงพอเมื่อเทียบกับความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากการกำหนดโทษปรับในอัตราสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท ซึ่งนับว่าเป็นการลงโทษที่ต่ำและไม่มีผลบังคับได้ตามกฎหมายเท่าที่ควร ซึ่งเมื่อเทียบความเสียหายที่ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยได้รับ เทียบกับความเสียหายอันเกิดจากการไม่สามารถบังคับให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. ที่ต้องการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยแล้ว นับว่ายังไม่มีความเพียงพอ เนื่องจากหากผู้ครอบครองรถหรือเจ้าของรถซึ่งเป็นผู้กระทำละเมิดก่อให้เกิดอุบัติเหตุแต่ไม่ได้จัดให้มีการทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) แล้ว ก็จะทำให้ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยไม่ได้รับสิทธิต่าง ๆ อันได้กำหนดให้แก่ผู้เสียหาย กล่าวคือ หากกรณีไม่มี พ.ร.บ. ประสบอุบัติเหตุ และมีบุคคลภายนอกหรือคู่กรณีบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ทางคู่กรณีสามารถเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ โดยทางกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจะทำการชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้ประสบภัยก่อน และจะไปไล่เก็บเบี้ยคืนกับทางเจ้าของรถ ซึ่งจะบวกเงินเพิ่มจากเดิมอีก 20% รวมกับค่าปรับที่ไม่ทำหรือต่อ พ.ร.บ. รถยนต์ และค่าปรับที่นำรถไม่มี พ.ร.บ. มาใช้งานเป็นเงินไม่เกิน 10,000 บาท แม้ว่ารถที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นจะเป็นรถไม่มี พ.ร.บ. ทำให้ผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยได้ แต่ยังสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ เพื่อเป็นการเยียวยา ฟันฟูผู้ประสบภัยจากรถให้สามารถได้รับการรักษาพยาบาลหรือการจัดงานศพได้ทันทั่วทั้ง แต่เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจ่ายชดเชยแล้ว จะทำการเรียกเก็บเบี้ยคืนจากเงินที่จ่ายไปพร้อมเงินเพิ่มร้อยละ 20 จากเจ้าของรถหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย อีกทั้งในเรื่องของ

หลักเกณฑ์การยื่นคำร้องขอรับค่าชดเชยใน พ.ร.บ. ยังคงมีปัญหาด้านการบังคับใช้จริง เนื่องจากมีข้อจำกัด และการกำหนดให้ยื่นเอกสารประกอบคำร้องมากมาย ได้แก่ สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้ประสบภัยและเจ้าของรถ สำเนาทะเบียนบ้านของผู้ประสบภัย สำเนาบันทกประจำวันตำรวจ สำเนาหนังสือจดทะเบียนรถคันที่เกิดเหตุ ตารางกรมธรรม์ประกันภัย ใบเสร็จรับเงินและใบรับรองแพทย์ของโรงพยาบาล อันเป็นการยากที่ผู้เสียหายหรือผู้ยื่นคำร้องจะนำเอกสารเหล่านั้นมาประกอบการยื่นคำร้องเพื่อขอค่าชดเชยตาม พ.ร.บ. นี้ และใน พ.ร.บ. มีการกำหนดทั้งเรื่องผู้ที่มีสิทธิได้รับความคุ้มครอง การยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหาย เอกสารที่ต้องใช้ประกอบการขอรับค่าเสียหาย ระยะเวลาที่สามารถใช้สิทธิขอรับค่าเสียหาย ระยะเวลาในการชดเชยค่าเสียหาย แต่ไม่มีบทบัญญัติมาตราใดที่กำหนดกรณีที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายหรือค่ารักษาพยาบาลแม้มีกฎหมายหลายฉบับ (มีสิทธิหลายสิทธิ) แต่ผู้ประสบภัยจะต้องใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ก่อน

จากการที่ผู้ศึกษาได้เสนอถึงสิทธิที่ผู้ประสบภัยจะได้รับกรณีประสบอุบัติเหตุจากรถ จะเห็นได้ว่า ถ้าผู้ประสบภัยเป็นผู้ประกันตน (ตามกฎหมายประกันสังคม) หรือข้าราชการ (หรือบุคคลตามกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการ) ผู้ประสบภัยมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายทั้งสามฉบับ ตั้งแต่ค่าเสียหายบาทแรก ซึ่งถือว่าเป็นข้อดีที่ผู้ประสบภัยจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างแน่นอนและสามารถเลือกขอรับค่าเสียหายตามกฎหมายที่เรียกร้องขอรับค่าเสียหายได้ง่ายกว่า

แต่ข้อเสียของการคุ้มครองตามกฎหมายหลายฉบับนั้นคือ ความซ้ำซ้อนของการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่ารักษาพยาบาลตั้งแต่บาทแรก เพราะวัตถุประสงค์ของพ.ร.บ. คือ ต้องการคุ้มครองผู้ใดก็ตามที่ประสบภัยจากรถ และชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยในจำนวนเงินแน่นอนและทันทั่วถึง แต่กฎหมายอื่นไม่ได้มีวัตถุประสงค์หรือความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยตรงแต่มุ่งคุ้มครองผู้ที่เจ็บป่วยอย่างอื่น

การใช้สิทธิตามกฎหมายอื่นนอกจากจะไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้แล้วยังไปเพิ่มภาระให้กับเงินในกองทุนอื่น ๆ ที่จะนำไปใช้เพื่อประโยชน์อย่างอื่นเพราะกฎหมายแต่ละฉบับมีความมุ่งหมายในการประกาศใช้ต่างกัน กล่าวคือ พ.ร.บ. มุ่งคุ้มครองผู้ที่ประสบภัยจากรถ กฎหมายประกันสังคมมุ่งคุ้มครองผู้ประกันตน และกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาลก็มุ่งคุ้มครองข้าราชการและครอบครัว ซึ่งตามกฎหมายประกันสังคมและกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาล ไม่มีบทบัญญัติใดให้สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเงินคืนจากบริษัทประกันภัย กรณีผู้นั้นประสบอุบัติเหตุทางรถ ซึ่งกรณีดังกล่าวทำให้กองทุนประกันสังคมและเงินสวัสดิการรักษายาบาลเสียหาย ถ้าให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิเลือกใช้สิทธิในค่าเสียหายตามกฎหมายใดก็ได้ การประกาศใช้ พ.ร.บ. ก็จะไม่มีความหมายเลย เพราะขัดกับวัตถุประสงค์ในการออกกฎหมาย ซึ่งจากทฤษฎีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีความผิด (Modified No Fault) ของ พ.ร.บ. ที่ได้กำหนดว่าให้จ่ายค่าเสียหายทันทีและไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดหรือกฎหมายอื่นนั้น จะเห็นได้ว่ากฎหมายมุ่งที่จะให้ได้รับค่าเสียหายตาม พ.ร.บ. นี้ก่อน ถ้า

ผู้ประสบภัยมีสิทธิตามกฎหมายอื่นผู้ประสบภัยก็สามารถที่จะเรียกร้องได้เพิ่มเติม ดังนั้น พ.ร.บ. นี้ยังไม่ให้การคุ้มครองที่ครอบคลุมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ถ้าพิจารณาวงเงินเปรียบเทียบตาม พ.ร.บ. นี้กับกฎหมายประกันสังคมและกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการ ซึ่งมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

กรณีกฎหมายประกันสังคม ได้มีหนังสือเวียนว่าผู้ที่ประสบภัยจากรถสามารถที่จะเลือกใช้สิทธิตามกฎหมายประกันสังคมหรือจะใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ก็ได้ นั่นคือ ผู้ประกันตนสามารถเลือกใช้สิทธิที่จะสะดวกกว่าได้ เพราะตนได้จ่ายเงินเข้ากองทุนประกันสังคม แต่ผลเสียคือ จะทำให้การใช้บังคับ พ.ร.บ. นั้นไม่มีประสิทธิภาพเพราะ พ.ร.บ. กำหนดให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายให้ผู้ประสบภัย เนื่องจากบริษัทประกันภัยได้รับเบี้ยเป็นการตอบแทนจากเจ้าของรถคันก่อเหตุ เงินในกองทุนประกันสังคมควรจะไปจ่ายในกรณีที่เงินตาม พ.ร.บ. ไม่เพียงพอต่อความเสียหายหรือควรเพิ่มค่าตอบแทนให้ผู้ประกันตนในกรณีอื่น ทั้งไม่มีกฎหมายให้กองทุนประกันสังคมไปเรียกเงินคืนจากบริษัทประกันภัยในส่วนที่บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบ กรณีดังกล่าวทำให้กองทุนประกันสังคมเสียหาย กรณีกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการ มาตรา 9 กำหนดให้ผู้ที่มิสิทธิได้รับเงินค่ารักษายาบาลจากเงินของหน่วยงานอื่น ผู้นั้นไม่มีสิทธิที่จะได้รับเงินตามกฎหมายนี้เว้นแต่ค่ารักษายาบาลของหน่วยงานนั้นต่ำกว่าตามกฎหมายนี้ จึงให้มิสิทธิได้รับเงินเฉพาะส่วนที่ขาด ในทางบทบัญญัติของกฎหมายกับทางปฏิบัตินั้นยังไม่มีความสอดคล้องกัน กล่าวคือ แม้กฎหมายจะกำหนดให้ข้าราชการผู้ประสบภัยใช้เรียกร้องตาม พ.ร.บ. ก่อน แต่ในการปฏิบัติงานของโรงพยาบาลนั้น โรงพยาบาลจะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยโดยจะดำเนินการเรียกร้องแทนผู้ประสบภัยโดยผู้ประสบภัยไม่ต้องเสียค่ารักษาเองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ. เท่านั้น คือ จำนวน 15,000 บาท ในส่วนที่เป็นผู้ประสบภัยต้องสำรองจ่ายเงินไปก่อนและไปตั้งเบิกจากบริษัทประกันภัยเอง หรือถ้าผู้ประสบภัยมีสิทธิตามกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการ กฎหมายนี้จะให้ความคุ้มครองในส่วนที่เกิน 15,000 บาท เท่านั้น และกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้กำหนดโทษแก่ผู้ประสบภัยหรือผู้ที่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องแทนผู้ประสบภัยที่ฝ่าฝืนกฎหมายนี้เมื่อ พ.ร.บ. ไม่มีประสิทธิภาพจึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายนี้ไม่มีประสิทธิภาพ

จากกรณีดังกล่าวเห็นได้ว่า กฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการต้องมารับภาระในการรักษายาบาลผู้ที่ประสบภัยจากรถ ทั้ง ๆ ที่จำนวนเงินความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. นั้นยังมีอยู่ และเงินที่จ่ายให้ผู้ประสบภัยไม่มีกฎหมายให้หน่วยงานภาครัฐสามารถเรียกคืนจากบริษัทประกันภัยทำให้หน่วยงานรัฐเสียหาย เพราะแทนที่จะนำเงินส่วนนี้ไปใช้ในกรณีอื่นกลับต้องมาจ่ายให้ผู้ประสบภัยทั้ง ๆ ที่พ.ร.บ. ให้บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบถ้าเห็นว่าการที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิตามกฎหมายหลายอย่างและสามารถเลือกใช้สิทธิที่สะดวกกว่าหรือได้รับการชดเชยที่รวดเร็วกว่าจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ประสบภัยนั้น ความเห็นนี้ก็ยังขัดกับหลักการและทฤษฎีของ พ.ร.บ.ฯ ที่มุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยทันทีที่เกิดความเสียหาย

เมื่อเปรียบเทียบ พ.ร.บ. กับกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศ ซึ่งประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมายชื่อว่า Automobile Liability Security Law 1955 แม้กฎหมายดังกล่าวจะไม่มียกเว้นที่บังคับว่า

ถ้าผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายตามกฎหมายหลายฉบับให้ผู้ประสบภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องแทนต้องใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายนี้ก่อน แต่ประเทศญี่ปุ่นสามารถใช้บังคับกฎหมายนี้ได้โดยมีประสิทธิภาพ ต่างจากประเทศไทยซึ่งการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ ประเทศญี่ปุ่นมีหลักเกณฑ์ที่ต่างจากไทย กล่าวคือ มีการกำหนดค่าเสียหาย ที่เรียกว่า“ค่าเสียหายชั่วคราว” ซึ่งค่าเสียหายชั่วคราวนี้ผู้ประสบภัยสามารถขอรับก่อนการประเมินความเสียหายเสร็จสิ้น คือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวได้ทันที ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ต้องไปใช้สิทธิตามกฎหมายอื่น และกรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายจากสิทธิตามกฎหมายอื่นก่อน หน่วยงานที่ดูแลชดเชยค่าเสียหายให้ก่อนนั้นสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปเรียกร้องเงินที่ได้จ่ายไปคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยของรถคันก่อเหตุได้

ดังนั้นเมื่อผู้ศึกษาได้วิเคราะห์สภาพปัญหาแล้ว จึงเห็นควรเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวคือ จำต้องมีการแก้ไขปรับปรุงในส่วนของการบังคับโทษของเจ้าของรถ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องและบรรลุเป้าประสงค์พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 ที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้อย่างเต็มสิทธิและเป็นการเยียวยาให้ผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างเป็นธรรม การที่รถทุกคันจะต้องจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับจึงมีความจำเป็นเป็นอย่างมาก ผู้ศึกษาจึงเห็นควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 มาตรา 37 ให้มีโทษปรับในจำนวนที่มากขึ้น รวมถึงอาจนำกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นในส่วนของการคุมความประพฤติเข้ามาใช้ด้วย โดยควรกำหนดสภาพบังคับโดยให้มีโทษปรับสำหรับผู้ประสบภัยหรือผู้เกี่ยวข้องที่ไม่ปฏิบัติตาม เพื่อให้ผู้ที่ต้องปฏิบัติเกรงกลัว และเพื่อลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน ซึ่งจะทำให้กฎหมายดังกล่าวบังคับใช้ได้โดยมีประสิทธิภาพ

2. ปัญหากฎหมายในการไม่สามารถบังคับให้ผู้ต้องหารับผิดชอบใช้ความเสียหายให้แก่ผู้เสียหายได้เท่าที่ควร

การเปรียบเทียบโทษทางกฎหมายในการลงโทษค่าปรับทางอาญาไม่สอดคล้องกับความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ เนื่องจากกรณีนี้มีโทษปรับสูงสุดเพียงไม่เกิน 10,000 บาท แต่เมื่อผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ไม่จัดให้มี พ.ร.บ. ตามกฎหมายจราจร ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายในส่วนแรกจากการคุ้มครองตาม พ.ร.บ. และต้องมาบังคับคดีให้ผู้ต้องหาชดเชยในทางแพ่ง ซึ่งเกิดจากคดีจริงหลายคดี ที่ผู้เสียหายไม่สามารถบังคับคดีในทางแพ่งกับผู้ต้องหาได้ เพราะไม่มีทรัพย์สินอะไรให้ยึดหรืออายัดในการบังคับคดีนำเงินมาชำระหนี้ได้ ซึ่งการกระทำความผิดในส่วนนี้เป็นการกระทำความผิดที่เป็นความผิดทางคดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับคดีอาญา อันเป็นความผิดเกี่ยวกับชีวิต ทรัพย์สินและร่างกายโดยตรง ซึ่งถ้าหากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ฉบับนี้สามารถบังคับได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ก็จะทำให้สังคมมีระเบียบและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งการฝ่าฝืนกฎหมายและอุบัติเหตุก็จะน้อยลงด้วย เมื่อพิจารณากฎหมายฉบับนี้ ปัจจุบันได้มีการแก้ไข เปลี่ยนแปลงปรับปรุง รวมทั้งพัฒนาให้ทันยุคทันสมัย ให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตของประชาชน แต่ก็ได้ตัดส่วนที่มีความสำคัญออกไปด้วย ซึ่งทำให้กฎหมายฉบับดังกล่าวนั้น ขาดสภาพบังคับ ทำให้ประชาชนขาดความเกรงกลัวต่อ

กฎหมาย จึงเป็นสาเหตุให้มีการกระทำความผิดมากขึ้น จึงควรต้องมีการปรับปรุงมาตรการต่าง ๆ ของใบสั่งให้มีมาตรการที่กระทบสิทธิของประชาชนมากขึ้น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับดังกล่าว การปรับเป็นโทษทางอาญาเป็นหลักที่ถูกกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ แต่ยังไม่สามารถนำมาใช้ได้ว่าเป็นผล เนื่องจากยังไม่มีมาตรการบังคับที่จะบังคับผู้กระทำความผิดมาเสียค่าปรับต่างจากโทษทางอาญาอื่นที่ศาลพิพากษาได้ โดยโทษปรับตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวนี้ ต้องเกิดจากความสมัครใจของผู้กระทำความผิดที่จะสมัครใจไปทำการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งทำให้เห็นว่า มาตรการบังคับเรื่องการปรับและประสิทธิผลของใบสั่ง ยังไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวและกลายเป็นสภาพการไร้การบังคับตามกฎหมาย จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาทฤษฎีการบังคับโทษปรับ และขั้นตอนในการปฏิบัติตามใบสั่งของต่างประเทศ เพื่อเปรียบเทียบ และแก้ไขให้กฎหมายฉบับดังกล่าวสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุวัตถุประสงค์อย่างแท้จริง ซึ่งจะเป็นแนวทางแก้ไขในเรื่องการไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด และเป็นกรณีค่าปรับที่มีโทษทางอาญาอื่นไม่สมส่วนกับความเสียหายของผู้เสียหายที่ได้รับ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อผู้เสียหายเอง ต่อทรัพย์สินต่าง ๆ บนท้องถนนหรือแม้กระทั่งต่อกระบวนการยุติธรรมทางอาญา อีกทั้งในแง่ของการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากบริษัทประกันยังคงเป็นปัญหาในด้านปฏิบัติที่ทำให้ผู้ประสบภัยไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้อย่างเต็มที่ โดยผู้ประสบภัยที่ใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ต้องประสบปัญหาต่าง ๆ ดังนี้ อันทำให้ผู้ที่ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยหรือได้รับไม่คุ้มกับความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อให้เกิดความเดือดร้อนและไม่เป็นธรรมแก่ผู้ประสบภัย

(1) ปัญหาเกี่ยวกับเอกสาร

แม้จะมีกฎกระทรวงที่ออกตาม พ.ร.บ. ระบุเอกสารที่ต้องใช้ในการขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย แต่กฎกระทรวงดังกล่าวไม่ได้กำหนดสภาพบังคับแก่ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามไว้ กล่าวคือ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงดังกล่าวก็ไม่มีโทษ แม้จะฝ่าฝืนกฎหมายโดยเอกสารประกอบการขอรับค่าเสียหายตามกฎกระทรวงที่ออกตามพ.ร.บ. มีการระบุไว้ได้แก่ สำเนาใบมรณะบัตร สำเนาบัตรที่ประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนหรือพยานหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะประสบอุบัติเหตุจากรถใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลหรือมีหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล แต่ในความเป็นจริงบริษัทประกันภัยมีการเรียกเอกสารเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน ใบอนุญาตขับขี่ แผนที่เกิดเหตุ โดยระบุลักษณะการเกิดเหตุ ใบรับรองแพทย์ที่ระบุโรคที่ทำการรักษาว่าเกิดจากอุบัติเหตุทางรถ และเอกสารมอบอำนาจในการขอรับค่ารักษาพยาบาล การกำหนดเงื่อนไขมากมายของบริษัทประกันภัยมักถูกอ้างว่าเพื่อให้เกิดความรัดกุมในการจ่ายค่ารักษาพยาบาล จากเหตุดังกล่าวเป็นการสร้างความยุ่งยากและสับสนให้กับประชาชนเป็นอย่างมาก เพราะหากประชาชนจะยึดหลักการตามกฎหมาย โดยยืนยันการใช้เอกสารต่าง ๆ เท่าที่กฎหมายบัญญัติไว้ ก็จะได้รับสิทธิประโยชน์จากบริษัทประกันภัยไม่ชดเชยค่าเสียหายให้ ถ้าผู้ประสบภัยสำรองจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล

ไปก่อนแล้วนำไปเสร็จมาเบิกภายหลัง บริษัทประกันภัยก็บ่ายเบี่ยงการจ่าย เช่นอ้างว่า ค่ารักษาตามจริงไม่สูง ขนาดที่นำมาเบิกหรือเบิกข้ามแดนไม่ได้ ในที่สุดเมื่อไม่สามารถแสวงหาพยานหลักฐานเอกสารมาขึ้นให้กับ บริษัทประกันภัยได้ ผู้ประสบภัยจึงล้มเลิกความพยายามที่จะเรียกร้องค่าเสียหาย โดยยอมรับผิดชอบจ่าย ค่าเสียหายนั้นไปเองหรือหันไปใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายอื่นที่ง่ายกว่า

(2) ปัญหาเกี่ยวกับการพิสูจน์ความผิด

ในการเรียกร้องค่าเสียหายส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ. โดยมีการแยกค่าเสียหาย ออกเป็นสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้นกับค่าเสียหายส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งสร้างปัญหาความ ยุ่งยากในการพิสูจน์ความเสียหายของผู้ประสบภัยไม่ต่างอะไรกับการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ที่บริษัท ประกันภัยกำหนดเงื่อนไขมากมายในการพิสูจน์ความเสียหาย ทำให้เห็นว่าบริษัทประกันภัยมีเจตนาในการ บ่ายเบี่ยงการจ่ายค่าเสียหาย ซึ่งการดำเนินธุรกิจของบริษัทประกันภัยในประเทศในปัจจุบันมีวัตถุประสงค์ ไม่ต่างอะไรจากการดำเนินธุรกิจประเภทอื่น คือ พยายามแสวงหากำไรให้ได้มากที่สุด ซึ่งขัดกับหลัก No loss-No profit ที่ให้บริษัทมุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยโดยไม่แสวงหากำไร เนื่องจากบริษัทได้ผลกำไรจากการ รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ ได้รับเบี้ยประกันภัยอยู่แล้ว แม้ตามกฎหมายที่ออกตาม พ.ร.บ. จะ กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. โดยระบุเอกสารที่ต้องนำมาใช้ประกอบการยื่นคำร้องขอรับ ค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยว่าต้องมีอะไรบ้างเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติ กฎกระทรวงถือเป็น กฎหมาย ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามถือว่าฝ่าฝืนกฎหมายและอาจะมีโทษ แต่กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวที่ออกมาเป็น เพียงการกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมในการปฏิบัติทั้งนี้ก็เพื่อให้ง่ายต่อการนำไปปฏิบัติ ในทางปฏิบัติหา เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงไม่ เนื่องจากข้อบกพร่องของกฎกระทรวงดังกล่าว คือ กฎกระทรวง นั้นกำหนดเพียงขั้นตอนการยื่นคำร้อง แต่ไม่ได้กำหนดบทบังคับไว้ว่าถ้าบริษัทประกันภัยฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติ ตามจะมีโทษอย่างไร กล่าวคือ ไม่มีสภาพบังคับ ส่งผลให้ผู้ไม่ปฏิบัติตามก็ไม่มีผลผิด ซึ่งการกำหนด หลักเกณฑ์เพิ่มขึ้นของบริษัทประกันภัย เป็นการสร้างภาระเพิ่มขึ้นแก่ผู้ประสบภัย การละเลยหรือเพิกเฉยไม่ ปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ ข้อบกพร่องของ กฎหมายที่ไม่มีความชัดเจน ก่อให้เกิดความยุ่งยากสับสนและความไม่แน่ใจแก่ผู้ประสบภัย ในการปฏิบัติ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องขั้นตอนเรียกร้องและการหาเอกสารประกอบการร้องขอรับ ค่าเสียหายที่ทำให้บริษัทประกันภัยใช้เป็นข้ออ้างในการปฏิเสธการจ่ายเงินค่าเสียหาย โดยผู้ประสบภัยต้อง จำใจยอมเป็นผู้รับภาระในเงินจำนวนดังกล่าวเอง หรือผลักภาระไปให้ผู้อื่น โดยหันไปใช้สิทธิอย่างอื่นที่ สะดวกกว่าแทน ซึ่งขัดกับหลักการและแนวคิดในการประกาศใช้ พ.ร.บ. ซึ่งมีแนวคิดที่ต้องการขจัด ข้อบกพร่องของกฎหมายละเมิดที่ต้องลดความยุ่งยากในการพิสูจน์ความเสียหายของผู้ประสบภัย และ ต้องการชดใช้ค่าเสียหายให้เร็วที่สุด เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนเสียหายที่เกิดขึ้น

ข้อเปรียบเทียบการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. กับตามกฎหมายประกันสังคมและกฎหมายเงินสวัสดิการ รักษาพยาบาล มีดังนี้

(1) ในเรื่องเอกสาร

กฎหมายประกันสังคมและกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาลกำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่ารักษายาบาลมีขั้นตอนที่ง่ายกว่ามาก กล่าวคือ เพียงแค่ผู้ประสบภัยยื่นบัตรรับรองสิทธิการรักษาพยาบาล และบัตรประจำตัวประชาชนตามกฎหมายประกันสังคม หรือบัตรข้าราชการตามกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาลต่อสถานพยาบาล ทางสถานพยาบาลจะดำเนินการเรียกร้องเองโดยผู้ประสบภัยไม่ต้องหาเอกสารให้วุ่นวาย หรือถ้าเป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยสำรองจ่ายเงินค่ารักษายาบาล ผู้ประสบภัยก็นำสำเนาสมุดบัญชีเงินฝากธนาคารหน้าแรกที่มีชื่อ เลขที่บัญชีธนาคาร และใบเสร็จค่ารักษายาบาลมาขึ้นเพิ่มเติมจากเอกสารดังกล่าวต่อสำนักงานประกันสังคม ทางสำนักงานประกันสังคมก็จะโอนเงินที่ผู้ประสบภัยต้องเสียไปคืนมาทางบัญชีธนาคารที่ให้ไว้

(2) ในเรื่องการพิสูจน์ความผิด

กฎหมายประกันสังคมและกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาล ไม่มีการแบ่งระหว่างจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น มีเพียงค่ารักษายาบาลและถ้าเสียชีวิตก็จะได้ค่าทำศพและเงินทดแทนอีก โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดหรือพิสูจน์ความเสียหาย ประกอบกับวงเงินความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคมและกฎหมายเงินสวัสดิการรักษายาบาลในกรณีค่ารักษายาบาล ไม่มีการจำกัดจำนวน คือ ได้รับทั้งหมดจนกว่าจะเสียชีวิต เว้นแต่เข้าข้อจำกัดอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย แต่ตาม พ.ร.บ. นอกจากต้องพิสูจน์ความผิดแล้ววงเงินความคุ้มครองก็จำกัดสูงสุดเพียง 100,000 บาท ดังนั้นจากการที่ผู้ประสบภัยใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายอื่นที่ง่ายกว่า โดยไม่ต้องแสวงหาเอกสารหรือดำเนินการอย่างอื่นอีก ทำให้ปัญหาเรื่องเอกสารและการพิสูจน์ความผิดเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้ประสบภัยหันไปใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายอื่น

ข้อเปรียบเทียบ การใช้สิทธิ พ.ร.บ. กับกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศ ซึ่งมีหลักเกณฑ์ดังนี้

(1) ในเรื่องเอกสาร

ประเทศญี่ปุ่น มีหน่วยงานชื่อว่า “สำนักงานสำรวจภัย” ทำหน้าที่สำรวจความเสียหายและพิจารณาค่าเสียหายที่เกิดขึ้น โดยจะรวบรวมรายละเอียดและสรุปค่าเสียหาย เสร็จแล้วสำนักงานจะส่งรายละเอียดความเสียหายที่เกิดขึ้นให้บริษัทผู้รับประกันภัยเพื่อให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย โดยบริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายไปตามนั้น โดยไม่สามารถต่อรองได้ ซึ่งผู้ประสบภัยได้รับความสะดวกในการที่สำนักงานสำรวจภัยมาติดตามและดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายแทน

การที่ประเทศญี่ปุ่นได้ตั้งสำนักงานสำรวจภัยขึ้น ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความสะดวกเกี่ยวกับเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ต้องไปวนขวายไปใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายอื่น

(2) ในเรื่องการพิสูจน์ความผิด

ประเทศญี่ปุ่นและประเทศนิวซีแลนด์ ไม่มีการแยกความเสียหาย อย่างในเรื่องการพิสูจน์ความผิด ผู้ประสบภัยต้องพิสูจน์เพียงว่าการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางรถยนต์เท่านั้น และเรื่องจำนวนค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับกฎหมายกำหนดเป็นมาตรฐานเดียวกันโดยไม่คำนึงถึงอาชีพหรือลักษณะของผู้ประสบภัย แต่จะพิจารณาจากความเสียหายที่ได้รับ รวมทั้งการเสียชีวิตได้ในอนาคตด้วย ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทยที่กำหนดค่าเสียหายยังยึดหลักการตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด

อีกทั้งยังพบปัญหาเกี่ยวกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งทำให้เกิดข้อยุ่งยากในการบังคับให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. นี้ด้วย คือ

(1) บริษัทประกันภัย

จะเห็นว่าสิทธิตามกฎหมายอื่นส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานโดยหน่วยงานรัฐซึ่งผู้ปฏิบัติงานหรือหน่วยงานที่ดูแลกองทุนไม่มีส่วนได้เสียในการที่ต้องจ่ายหรือไม่จ่ายเงินดังกล่าว แต่เงินที่ต้องจ่ายตาม พ.ร.บ. ผู้ที่มีหน้าที่จ่าย คือ เอกชน (ซึ่งเป็นบริษัทประกันภัย) การดำเนินงานจึงเน้นในการแสวงหากำไรมากกว่าที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัย ข้อดีของระบบเอกชน คือ ขั้นตอนการดำเนินการที่น้อยและทำได้รวดเร็วกว่าการดำเนินการในระบบราชการ แต่ทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นพบว่าในปัจจุบันการชดเชยค่าเสียหายตาม พ.ร.บ. ของบริษัทประกันภัยกลับช้ากว่าการดำเนินการของหน่วยงานราชการที่จ่ายค่ารักษาพยาบาลตามกฎหมายประกันสังคมและกฎหมายเงินสวัสดิการข้าราชการ กล่าวคือ แม้ตาม พ.ร.บ. จะระบุให้จ่ายค่าเสียหายภายใน 7 วัน นับแต่วันร้องขอรับค่าเสียหาย แต่บริษัทประกันภัยกลับสร้างเงื่อนไขการขอรับค่าเสียหายที่ยุ่งยากในเรื่องเอกสารประกอบการขอรับค่าเสียหายและการที่ผู้ประสบภัยต้องสำรองจ่ายเงินไปก่อนนั้น เป็นการขัดกับหลักการของการประกันภัย คือ หลักการชดเชยค่าเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด เพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยให้เร็วที่สุด แต่การชดเชยตามกฎหมายประกันสังคมและกฎหมายเงินสวัสดิการข้าราชการนั้น เมื่อผู้ประสบภัยยื่นบัตรประกันสังคมหรือบัตรข้าราชการ สถานพยาบาลจะทำเรื่องตั้งเบิกจากสำนักงานประกันสังคมหรือคลังจังหวัดเองโดยผู้ประสบภัยไม่ต้องตั้งเบิกเองและไม่ต้องสำรองจ่าย เมื่อเปรียบเทียบการทำหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตาม พ.ร.บ. ในประเทศกับต่างประเทศ มีผลดังนี้

ประเทศญี่ปุ่น มีหน่วยงานที่เรียกว่า “สำนักงานสำรวจภัย” ทำหน้าที่สำรวจความเสียหายและพิจารณาค่าเสียหายซึ่งมีมาตรฐานที่ชัดเจนแน่นอน ทั้งรวบรวมรายละเอียดหลักฐานต่าง ๆ ในการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้ประสบภัยเพื่อส่งให้บริษัทประกันภัย เมื่อส่งรายละเอียดดังกล่าวให้บริษัทประกันภัย บริษัทประกันภัยต้องจ่ายไปตามนั้น บริษัทประกันภัยไม่สามารถต่อรองหรือบ่ายเบี่ยงได้ ทำให้การจ่ายค่าเสียหายมีความแน่นอนและเป็นธรรม

ประเทศนิวซีแลนด์ ผู้ประสบภัยเมื่อยื่นหลักฐานเพื่อขอรับค่าเสียหายแล้ว ถ้าจำนวนที่บริษัทประกันภัยพิจารณาจ่ายให้นั้น ผู้ประสบภัยยังไม่พอใจ ก็สามารถอุทธรณ์เพื่อขอค่าเสียหายเพิ่มขึ้นได้ ทำให้เห็นว่า มีหน่วยงานอื่นที่ทำหน้าที่พิจารณาความถูกต้องและเหมาะสมในจำนวนความเสียหายอีกระดับหนึ่ง

ไม่ใช่ให้บริษัทประกันภัยพิจารณาค่าเสียหายเอง ส่งผลทำให้การชดเชยค่าเสียหายมีความเป็นธรรมและเหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น

(2) โรงพยาบาล

โรงพยาบาลในฐานะผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายแทนผู้ประสบภัย คำนึงเพียงว่าเมื่อรักษาให้ ตนก็ ต้องได้เงินค่ารักษาโดยไม่คำนึงว่าเงินนั้นมาจากไหน การที่โรงพยาบาลเบิกเงินค่ารักษาพยาบาลจากทางอื่น เพราะสิทธิตามกฎหมายอื่นให้เบิกเงินง่ายกว่า ใช้เวลาน้อยกว่าและได้แน่นอน ทำให้ไปเพิ่มภาระในกองทุน อื่น ๆ กล่าวคือ เงินตามกฎหมายประกันสังคมซึ่งได้มีการเก็บจากสมาชิก นายจ้างและรัฐบาล และเงิน สวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการ แทนที่จะนำเงินดังกล่าวไปใช้ในกรณีอื่นหรือต่อบุคคลอื่นที่ได้รับ บาดเจ็บหรือเจ็บป่วยจากเหตุการณ์อื่น กลับต้องมาจ่ายให้เข้าซ้อนกับเงินตาม พ.ร.บ. แม้โรงพยาบาลจะมี ข้อกำหนดในการปฏิบัติเกี่ยวกับกรณีที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิตามกฎหมายหลายอย่าง เช่น สิทธิตามบัตร ประกันสังคม หรือสิทธิตามบัตรข้าราชการ ทั้ง ๆ ที่ผู้ประสบภัยควรต้องใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ก่อน แต่ก็ได้ สร้างข้อจำกัดขึ้นมาว่าการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. นั้น โรงพยาบาลจะดำเนินการเรียกร้องแทนผู้ประสบภัยเพียง ค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น คือ 15,000 บาท ทั้งโรงพยาบาลสร้างเงื่อนไขว่าผู้ประสบภัยต้องนำเอกสาร เกี่ยวกับบันทึกประจำวันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ใบขับขี่และกรมธรรม์ของรถคันก่อให้เกิดเหตุมาให้ โรงพยาบาลจึงถือเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ต่างอะไรกับการที่ผู้ประสบภัยไปเรียกร้องจาก บริษัทประกันภัยเองเพียงแต่เป็นการอำนวยความสะดวกให้ คือ ผู้ประสบภัยไม่ต้องเดินทางไปติดต่อบริษัท ประกันภัยเอง ส่วนค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นผู้ประสบภัยต้องสำรองจ่ายเงินและไปเรียกร้อง บริษัทประกันภัยเอง หรือถ้าผู้ประสบภัยมีสิทธิตามกฎหมายอื่นก็ให้ใช้สิทธิตามกฎหมายอื่นในจำนวนเงิน ตั้งแต่ 15,001 บาท ขึ้นไป ข้อกำหนดดังกล่าวก็สืบเนื่องมาจากการที่ พ.ร.บ. ไม่มีบทบังคับว่าต้องใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ก่อนและขั้นตอนการพิสูจน์ความผิดของ พ.ร.บ. ก่อให้เกิดความยุ่งยากและล่าช้า โรงพยาบาลจึงตั้ง ข้อกำหนดดังกล่าวขึ้น

ดังนั้น จากการปฏิบัติงานของโรงพยาบาลดังกล่าวส่งผลให้ผู้ประสบภัยใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ได้ ยากกว่าที่จะใช้สิทธิตามกฎหมายอื่นซึ่ง พ.ร.บ. นี้ เป็นกฎหมายที่มุ่งจะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ให้ได้รับ การชดเชยค่าเสียหายเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนเสียหายเป็นการเบื้องต้น แต่ปัจจุบันปรากฏว่าผู้ประสบภัย จากรถยังไม่ได้รับการชดเชยความเสียหายอย่างเป็นธรรมและล่าช้า หากผู้ที่เกี่ยวข้องกับ พ.ร.บ. นี้ไม่เข้าใจ และไม่ให้ความสำคัญในเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ก็จะก่อให้เกิดปัญหาในระบบประกันภัยที่มุ่ง คุ้มครองและบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัย กล่าวคือบริษัทประกันภัยจะขาดความเชื่อมั่นจากผู้ เอาประกันภัยและบุคคลทั่วไปที่ยินยอมจ่ายเบี้ยประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ในที่สุดเขาก็ไม่ยินดีที่จะจ่ายเบี้ยประกันภัยแม้กฎหมายบังคับให้ทำประกันภัย หรือเขาอาจจะไปประกันภัย กับบริษัทประกันภัยอื่นที่ดำเนินการตามขอบเขตของกฎหมาย อาจทำให้บริษัทประกันภัยนั้นต้องปิดกิจการ อันส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศสืบไป

ดังนั้นเมื่อผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์สภาพปัญหาแล้วจึงขอเสนอแนะแนวทางแก้ไข คือ เนื่องจากความรับผิดชอบของผู้กระทำความผิดในการไม่จัดให้มีการทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พ.ร.บ.) นั้น เทียบกับความเสียหายที่เกิดขึ้น อันเกิดจากผู้เสียหายได้รับการประสบเหตุจากการใช้รถใช้ถนนนั้น แม้ผู้เสียหายจะต้องรับโทษในทางอาญาด้วยก็ตาม แต่สำหรับค่าเสียหายอันเป็นการเรียกให้ผู้กระทำความผิดชดใช้ในส่วนแพ่งนั้น นับว่าเป็นการสร้างภาระให้แก่ผู้เสียหาย ซึ่งต้องดำเนินการในการบังคับคดีทางแพ่งเอง เมื่อผู้กระทำความผิดมิได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นการสร้างภาระให้แก่ผู้เสียหายเป็นอย่างมาก เพราะแม้ในคดีอาญาพนักงานอัยการจะมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 44/1 ก็ตาม แต่เมื่อศาลพิพากษาแล้ว หากผู้กระทำความผิดมิได้ชดใช้ให้แก่ผู้เสียหาย ผู้เสียหายก็ต้องดำเนินการบังคับคดีในทางแพ่งเอง ผู้ศึกษาจึงเห็นควรเสนอแนะให้มีการเพิ่มเติมกฎหมายกรณีที่ผู้กระทำความผิด มิได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย โดยให้มีหน่วยงานรัฐเข้ามาช่วยเหลือในการบังคับคดีให้แก่ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถ กรณีที่ผู้กระทำความผิดมิได้จัดให้มีการทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยให้มีหน่วยงานรัฐเข้ามาทำการสืบทรัพย์เพื่อบังคับคดีให้แก่ผู้เสียหาย เนื่องจากการยากที่ผู้เสียหายจะดำเนินการทั้งในเรื่องการสืบทรัพย์สินไปจนถึงการบังคับคดี ดังนั้นเพื่อเป็นการบรรเทาภาระของผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดอันเป็นคดีแพ่งที่เกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาเช่นนี้ ผู้ศึกษาเห็นควรให้มีหน่วยงานรัฐที่เข้ามาช่วยเหลือในการดำเนินการสืบทรัพย์ของผู้กระทำความผิดเพื่อให้ผู้เสียหายสามารถดำเนินการบังคับคดี เพื่อเรียกให้ผู้กระทำความผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายอย่างอื่น ๆ ได้ต่อไป

3. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการเพิ่มโทษในการกระทำความผิดซ้ำ

เมื่อมีการกำหนดโทษที่ไม่สูงมากพอ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันการกระทำความผิด และไม่สามารถเยียวยาผู้เสียหายจากการเป็นผู้ประสบภัยจากการใช้รถและถนนเท่าที่ควร จึงก่อให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ เนื่องจากไม่มีการกำหนดบทลงโทษที่มีอัตราโทษถึงจำคุก ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมายในความผิดฐานนี้ ดังนั้น เมื่อผู้กระทำความผิดเห็นว่า การบังคับใช้กฎหมายที่เป็นค่าปรับ อันเป็นโทษทางอาญาอย่างหนึ่ง ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง จึงไม่เกิดความเกรงกลัวหรือการเคารพต่อกฎหมาย ส่งผลให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ ตลอดจนส่งผลเสียต่อกระบวนการยุติธรรมทางอาญา อีกทั้งยังทำให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย แม้มีการกำหนดกฎหมายออกมาชัดเจนแต่ยังมีปัญหาด้านการบังคับใช้จนก่อให้เกิดความเสียหายอย่างอื่นที่ตามมา เนื่องจากเมื่อค่าปรับอันเป็นโทษที่ได้กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. มีโทษที่ไม่รุนแรงมากพอ ทำให้ประชาชนที่ไม่เคารพต่อกฎหมายไม่เกรงกลัวต่อการกระทำความผิด และมองข้ามความสำคัญและจำเป็นในการจัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) มีโทษปรับสูงสุดเพียง 10,000 บาท ซึ่งนับว่าเป็นโทษที่เบาเมื่อเทียบกับความเสียหายแต่ละครั้งอันเกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ซึ่งในความเป็นจริงนั้นผู้ที่ไม่จัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) เจ้าหน้าที่ตำรวจมิได้มีการ

ตรวจสอบจากการใช้รถทุกคันบนท้องถนน หากแต่มีการคุ้มครองด้านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อตรวจตราการกระทำความผิดบนท้องถนนเท่านั้น จึงทำให้รถบางคันที่มีได้จัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ไม่ถูกลงโทษ จนก่อให้เกิดการละเลยต่อกฎหมาย หรือในบางครั้งเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น จนมีการถูกลงโทษก็เป็นโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท จึงทำให้ผู้กระทำความผิดกลับมามีการกระทำความผิดซ้ำได้อีก

ดังนั้นเมื่อผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์สภาพปัญหาแล้วจึงขอเสนอแนะแนวทางแก้ไข คือ โทษทางกฎหมายกรณีค่าปรับในกรณีไม่จัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ตามกฎหมายจราจรกับความรับผิดชอบทางละเมิดที่ไม่เป็นธรรม คือ ควรมีการปรับแก้ค่าปรับซึ่งเป็นโทษทางอาญาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 มาตรา 7 ซึ่งกฎหมายได้กำหนดให้ผู้ขับรถจะต้องจัดให้มีการทำประกันความเสียหาย อันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยควรมีการเพิ่มโทษทางอาญาในส่วนของโทษปรับตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 มาตรา 39 ที่ปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ให้มีโทษที่หนักขึ้น โดยควรกำหนดค่าปรับให้มีจำนวนที่สูงขึ้น เนื่องจากเมื่อเทียบสัดส่วนความเสียหายที่ได้รับอันเกิดจากการฝ่าฝืนมิได้จัดให้มีการทำประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและไม่จัดให้มีการทำประกันความเสียหาย อีกทั้งยังเป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากมีการกำหนดกฎหมายไว้อย่างชัดเจน แต่เป็นปัญหาที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้จริง และก่อให้เกิดการกระทำความผิดซ้ำ ซึ่งทำให้ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถที่มีได้จัดให้มีการทำประกันต้องไปดำเนินการบังคับคดีในทางแพ่งกับผู้ต้องหาเอง ซึ่งหากผู้ต้องหาไม่มีทรัพย์สินใด ๆ ก็ทำให้ผู้เสียหายไม่อาจบังคับคดีเพื่อนำทรัพย์สินขายทอดตลาดนำเงินมาชำระค่าเสียหายได้ ดังนั้น การกำหนดโทษที่เพิ่มค่าปรับ หรือกำหนดโทษในทางอาญาให้มีการจำคุกหรือกักขังด้วย จะทำให้ลดปัญหาของการบังคับใช้กฎหมาย และทำให้มีการตระหนักถึงความสำคัญของการจัดทำประกันความเสียหายสำหรับผู้ขับรถ อันจะลดปัญหากรณีค่าปรับในการไม่จัดให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและถนน (พ.ร.บ.) ตามกฎหมายจราจรกับความรับผิดชอบทางละเมิดที่ไม่เป็นธรรมนี้ได้

เอกสารอ้างอิง

เกรียงไกร ทองพันธ์. การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์. บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2539.

ไฉไล สักดิพรพงศ์. รายงานผลการวิจัยการใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากยานยนต์. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2536.

จิต เศรษฐบุตร. **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด (พิมพ์ครั้งที่ 8)**. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์เดือนตุลา, 2553), 2556.

ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับก่อนมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจร ฉบับที่ 13)

สิทธิโชค ศรีเจริญ. **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์**. กรุงเทพฯ: ประชุมทอง การพิมพ์, 2528.

อานวย สุกเวชย์. **รู้ทันประกันรถยนต์**. กรุงเทพฯ : สมาคมประกันวินาศภัย, 2542.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย, **รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2565**, กรกฎาคม 2566, หน้า 7.