



วารสารนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT LAW JOURNAL

ชื่อเรื่อง : การปรับปรุงกฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย : ศึกษากรณีปัญหาการ
เยียวยาผู้เสียหายในคดีอาญาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์

ชื่อผู้แต่ง : ธนัทเทพ เจริญประสิทธิ์

การอ้างอิงที่แนะนำ : ธนัทเทพ เจริญประสิทธิ์, ‘การปรับปรุงกฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของ
ประเทศไทย : ศึกษากรณีปัญหาการเยียวยาผู้เสียหายในคดีอาญาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์’ (2567) 53(1)
วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 138.

ผู้สนับสนุนหลัก



SAIJO DENKI

Tax and Legal Counsellors

Seri Manop & Doyle



**SATYAPON
& PARTNERS**
THAILAND Intellectual Property Law Firm

**Baker
McKenzie.**

ผู้สนับสนุนร่วม

WEERAWONG C&P
WEERAWONG, CHINNAVAT & PARTNERS LTD.



DEJ-UDOM & ASSOCIATES
Attorneys-at-Law



โครงการวารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เลขที่ 2 ถนนพระจันทร์ แขวงพระบรมมหาราชวัง

เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร 10200 โทร. 02 613 2109 อีเมล tu.lawjournal@tu.ac.th



การปรับปรุงกฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
ของประเทศไทย : ศึกษากรณีปัญหาการเยียวยาผู้เสียหาย
ในคดีอาญาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์*

Reforming Compulsory Automobile Insurance
in Thai Law: A Case Study of Problems Regarding
Compensating Victims in Car Accident
in Criminal Cases

ธนัทเทพ เทียรประสิทธิ์

อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Tanatthep Tianprasit

Lecturer, Graduate School of Law, National Institute of Development Administration

วันที่รับบทความ 3 สิงหาคม 2566; วันที่แก้ไขบทความ 28 มกราคม 2567; วันที่ตอบรับบทความ 1 กุมภาพันธ์ 2567

บทคัดย่อ

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีสถิติอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนมากเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก ซึ่งอุบัติเหตุทางรถยนต์นั้นเป็นหนึ่งในปัญหาสังคมที่นำมาซึ่งความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน

* บทความนี้คัดมาจากการวิจัยเรื่อง การปรับปรุงกฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย : ศึกษากรณีปัญหาการเยียวยาผู้เสียหายในคดีอาญาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ (2565).

ของผู้คนในจำนวนที่สูงขึ้นทุกวัน แม้จะมีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้นเพื่อเป็นประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายให้กับประชาชน เช่นเดียวกับนานาชาติอารยประเทศ แต่ผลจากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติดังกล่าวก็ยังคงมีปัญหาอยู่หลายประการไม่ว่าจะเป็น ปัญหาด้านจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริง, ปัญหาด้านความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ไม่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอกและปัญหาด้านการหลบเลี่ยงไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ นอกเหนือจากปัญหาดังกล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีปัญหาทางด้านการเยียวยาผู้เสียหายในคดีอาญาด้วย เพราะในทางปฏิบัติในการที่ศาลจะกำหนดโทษที่จะลงกับผู้กระทำผิดในกรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตนั้น ศาลจะนำการเยียวยาความเสียหายทางแพ่งที่ผู้ก่อเหตุชดเชยให้กับฝ่ายผู้เสียหายมาประกอบการพิจารณาเป็นสำคัญด้วย โดยหากฝ่ายผู้ก่อเหตุไม่เยียวยาผู้เสียหายให้เหมาะสม ศาลมักจะใช้ดุลยพินิจในเลือกการลงโทษที่รุนแรง เช่น การจำคุก เพื่อเป็นการชดเชยให้แก่ฝ่ายผู้เสียหาย ซึ่งแม้จะเป็นไปตามวัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน แต่การลงโทษดังกล่าวอาจก่อให้เกิดปัญหาสังคมอื่นและขัดต่อวัตถุประสงค์ของการลงโทษสมัยใหม่ที่มุ่งเน้นการลงโทษการกระทำความผิดโดยเจตนา ที่มีผลร้ายแรงและกระทบต่อสังคมมากกว่า

การศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในต่างประเทศเปรียบเทียบกับของประเทศไทยพบว่า กฎหมายของต่างประเทศมีความคุ้มครองในระดับที่สูงกว่าของประเทศไทย บทความนี้จึงขอเสนอแนะให้มีการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทยโดยให้เพิ่มเติมวงเงินให้เพียงพอต่อความเสียหายที่แท้จริงและเพิ่มความคุ้มครองให้ครอบคลุมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอกรวมถึงการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันการหลบเลี่ยงไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับอีกด้วย

คำสำคัญ : ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ การเยียวยาผู้เสียหายในคดีอาญา อุบัติเหตุทางรถยนต์

Abstract

Nowadays, Thailand is one of the countries that has the highest number of car accidents in the world. Car Accident is one of the social problems that brings high numbers of victims, who lost their life and property in every day. To relief and remedy this problem, the Motor Vehicle Accident Victims Act B.E. 2535 (1992) was legislated and mandated as the compulsory automobile insurance in Thailand. Nevertheless, from the study, it can be seen that the Motor Vehicle Accident Victims



Act B.E. 2535 (1992) of Thailand still has some problems as follows; the compulsory automobile insurance does not cover the amount of the actual damages, the compulsory automobile insurance does not cover to property of third parties and in practice, many cars are not insured with the compulsory automobile insurance. Moreover, in practice, the judge of a criminal court will use civil compensation as the main reason to determine the penalty, which will be imposed on the accused in the case of a car accident that causes injury and death. In case that the accused fails to properly remedy the victim, the judges often make the decision to choose a strong penalty like an imprisonment for the accused as a mean to compensate the victim. However, the imposing of retribution theory is not suitable for this case because this theory should be imposed on intentional offences. Therefore, the imposing of retribution theory in car accident cases may cause other social problems.

The result of the study has shown that comparing the compulsory automobile insurance in various developed countries with Thailand, the compulsory automobile insurance in other developed countries contain a higher level of protection than Thailand.

This study, therefore, recommends the development and improvement of laws related to the compulsory automobile insurance in Thailand by increasing the amount of money to be sufficient for the actual damage and increasing the coverage to the third party's property. Moreover, Thailand should enforce a strict enforcement of existing laws in order to prevent the evasion of compulsory car insurance as well.

Keywords: the compulsory automobile insurance, victim's compensation in criminal case, car accident

1. บทนำ

ประเทศไทยในปัจจุบันเป็นประเทศที่มีสถิติอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนมากเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก¹ ซึ่งอุบัติเหตุทางรถยนต์นั้นนำมาซึ่งความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของผู้คนในจำนวนที่สูงขึ้นทุกวัน ในประเทศพัฒนาแล้วจึงได้มีการนำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance) มาใช้เป็นเครื่องมือในการบรรเทาเยียวยาความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งวิธีการดังกล่าวก็ได้รับการยอมรับว่ามีประสิทธิภาพดีที่สุดในวิธีหนึ่งในปัจจุบัน

ในส่วนของประเทศไทยนั้นแม้จะมีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้นเพื่อเป็นประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายให้กับประชาชนเช่นเดียวกับนานาอารยประเทศ อย่างไรก็ตามจากการศึกษาวิจัยพบว่าพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังคงมีปัญหาอยู่ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริง ปัญหาด้านความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ไม่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และปัญหาด้านการหลบเลี่ยงไม่ทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งนอกเหนือจากปัญหาการเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ก็ยังมีปัญหาทางด้านการเยียวยาผู้เสียหายในคดีอาญาด้วย เพราะในทางปฏิบัติในการที่ศาลจะกำหนดโทษที่จะลงกับผู้กระทำความผิดในกรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตนั้น ศาลจะนำการเยียวยาความเสียหายทางแพ่งที่ผู้ก่อเหตุชดเชยให้กับฝ่ายผู้เสียหายมาประกอบการพิจารณาเป็นสำคัญด้วย โดยหากฝ่ายผู้ก่อเหตุไม่เยียวยาผู้เสียหายให้เหมาะสม ศาลมักจะใช้ดุลยพินิจในการเลือกการลงโทษที่รุนแรง เช่น การจำคุก เพื่อเป็นการชดเชยให้แก่ฝ่ายผู้เสียหาย ซึ่งแม้จะเป็นการสนองวัตถุประสงค์การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน แต่การลงโทษดังกล่าวอาจก่อให้เกิดปัญหาสังคมอื่นและขัดต่อวัตถุประสงค์การลงโทษสมัยใหม่ที่มุ่งเน้นการลงโทษการกระทำความผิดโดยเจตนา ที่มีผลร้ายแรงและกระทบต่อสังคมมากกว่า ดังนั้น หากกฎหมายในส่วนของ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยได้รับการปรับปรุงให้สามารถเยียวยาฝ่ายผู้เสียหายได้อย่างสมเหตุสมผลก็ย่อมเป็นการบรรเทาความเสียหายไม่ว่าจะเป็นฝ่ายผู้ก่อเหตุที่จะมีเงินเยียวยาผู้เสียหายอย่างพอเพียงจากบริษัทประกันภัยและผู้เสียหายที่อาจจะได้รับการเยียวยาโดยไม่จำเป็นต้องใช้ขั้นตอนการบังคับคดีตามกฎหมายกับผู้ก่อเหตุโดยตรง ซึ่งหากเป็นกรณีฝ่ายผู้ก่อเหตุมีฐานะทางการเงินที่ขัดสนและไม่มีประกันภัยนั้น ผู้เสียหายอาจจะมีความเสี่ยงที่ไม่ได้รับการเยียวยา

¹ World Health Organization, *Global status report on road safety 2018* (WHO 2018) 245.

เนื่องจากฐานะของผู้ก่อเหตุก็ได้² โดยทั้งนี้ ถ้าคู่กรณีทั้งสองฝ่ายสามารถตกลงค่าเสียหายในทางแพ่งกันได้ ในทางอาญา ศาลก็จะสามารถใช้ดุลยพินิจในการกำหนดโทษให้เหมาะสมและเป็นการสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์การลงโทษอีกด้วย ดังนั้น เมื่อศึกษาวิจัยถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับตลอดจนการศึกษาเปรียบเทียบมาตรการการบังคับโทษทางอาญาในกรณีที่ไม่ปฏิบัติตาม กฎหมายดังกล่าวในประเทศพัฒนาแล้วได้แก่ สหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรป เปรียบเทียบกับของ ประเทศไทยแล้ว บทความฉบับนี้จึงขอเสนอแนะให้มีการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทยโดยกำหนดให้ใช้ประกันภัยรถยนต์ประเภทที่สาม (ประกันชั้น3) ซึ่งเป็นการประกันภัยภาคสมัครใจในปัจจุบัน ให้เป็นประกันภัยภาคบังคับแทน ประกันภัยภาคบังคับ (ประกัน พ.ร.บ.) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถเป็นเครื่องมือทางกฎหมายในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมต่อไป เพราะจะสามารถแก้ปัญหาต่าง ๆ ข้างต้นได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นวิธีการพัฒนาและปรับปรุง กฎหมายในส่วนนี้ที่สามารถนำมาใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรมได้อย่างรวดเร็วและไม่กระทบต่อเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถที่จะต้องรับภาระในส่วนของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่มากเกินไปจนควรรวมถึง การบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่อย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันการหลบเลี่ยงไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ อีกด้วย

2. ความเป็นมาของประกันภัยรถยนต์

ในส่วนของความเป็นมาของประกันภัยรถยนต์ในระดับสากลนั้น รถยนต์นับเป็นเครื่องจักรกล ที่มีน้ำหนักมากและเคลื่อนที่ได้เร็ว ดังนั้นหากผู้ควบคุมรถยนต์ขาดซึ่งความระมัดระวังแม้เพียง เล็กน้อยวินาทีก็ตามก็อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงขึ้นซึ่งนำมาซึ่งการสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน ของผู้ขับขี่เองหรือผู้อื่นได้ และดูเหมือนว่าอุบัติเหตุทางรถยนต์จะเป็นสิ่งที่อยู่คู่กับรถยนต์เสมอมา อาทิ รถยนต์พลังไอน้ำคันแรกของโลกของนิโกลาส โจเซฟ กูโย (Nicolas-Joseph Cugnot) ก็ประสบ อุบัติเหตุชนเข้ากับกำแพงหลังจากประดิษฐ์รถคันดังกล่าวได้ไม่นาน โดยสาเหตุเกิดจากรถยนต์ดังกล่าว มีล้อขนาดเล็กมากเมื่อเทียบกับขนาดรถอีกทั้งรถมีน้ำหนักมากเกินไปจึงทำให้การบังคับเลี้ยวทำได้ไม่ดีพอ จึงเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ขึ้นเป็นรายแรกของโลก³ อย่างไรก็ตามกว่าจะมีผู้ที่ใช้การประกันภัย เป็นเครื่องมือในการเยียวยาความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ก็ต้องรอจนถึงปี ค.ศ. 1897 (พ.ศ. 2440) เมื่อนายกิลเบิร์ต-เจ ลูมิส (Gilbert J. Loomis) ชาวอเมริกันได้ซื้อกรรมสิทธิ์ประกันภัย

² ดูกรณีตัวอย่างในหัวข้อ 4.4.

³ พลตติ บุญเกษมสันติ, *ความมหัศจรรย์ของรถยนต์* (ห่างหุ้นส่วนจำกัด เอช.เอน.การพิมพ์ 2530) 26.

จากบริษัทแตรเวลเลอร์ (the Travelers Insurance Company) เป็นจำนวนเงินหนึ่งพันดอลลาร์สหรัฐ โดยเงื่อนไขของกรมธรรม์จะคุ้มครองนายกิลเบิร์ต-เจ ลูมิสในกรณีที่รถยนต์ของเขาเกิดอุบัติเหตุจนทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายและรวมถึงความเสียหายในทรัพย์สินของบุคคลอื่นด้วย⁴ จากกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ฉบับแรกดังกล่าวนี้ ได้เป็นต้นกำเนิดการประกันภัยรถยนต์ที่ได้มีวิวัฒนาการมาจนถึงปัจจุบันนั่นเอง

ในส่วนของประเทศไทย การประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทยนั้นไม่ได้มีหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษรที่ชัดเจนว่าเริ่มต้นตั้งแต่เมื่อไร คงมีแต่การประกันชีวิตเท่านั้นที่เข้ามาเป็นที่รู้จักแพร่หลายในประเทศไทย โดยในช่วงปี พ.ศ. 2507 ที่เกิดเหตุการณ์กระทรวงเศรษฐการ (กระทรวงพาณิชย์ในปัจจุบัน) ได้มีคำสั่งถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจการประกันชีวิตของบริษัท นครหลวงประกันชีวิต จำกัด และบริษัทบูรพาประกันชีวิต จำกัด ทำให้สังคมในสมัยนั้นรู้จักการประกันภัยมากขึ้น⁵ ในปีดังกล่าวซึ่งเป็นปีเดียวกับเหตุการณ์วินาศภัยของวงการประกันภัยช้างต้น รัฐบาลได้เสนอร่างพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. ... และ ร่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. ... เข้าสู่การพิจารณาของสภาร่างรัฐธรรมนูญ โดยได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2510 เป็นต้นมา⁶ ซึ่งนับได้ว่าเป็นการกำหนดลักษณะของการประกันชีวิตและประกันวินาศภัย ให้มีความชัดเจนมากขึ้น เพื่อผลประโยชน์ของประชาชนผู้ทำประกันภัยนั่นเอง โดยในช่วงแรกของการใช้กฎหมายดังกล่าวนี้ การประกันภัยรถยนต์มิได้แยกประเภทออกเป็นการประกันภัยเฉพาะประเภทดังเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน หากแต่ถูกจัดไว้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของการประกันภัยเบ็ดเตล็ดเท่านั้น (ซึ่งในยุคนั้นอาจถูกจัดรวมไว้กับการประกันภัย Accident หรือ Miscellaneous)⁷

การประกันภัยรถยนต์ได้รับการพัฒนาอย่างจริงจังในช่วงปี พ.ศ. 2517 - 2522 เมื่อสมาคมประกันวินาศภัยและกองประกันภัย (ในเวลาต่อมาคือกรมการประกันภัย) ได้ประสบปัญหาเกี่ยวกับความยุ่งยากและสับสนของการประกันภัยรถยนต์ที่เกิดแก่ผู้เอาประกันภัยอันเนื่องมาจากความไม่ชัดเจนและความแตกต่างกันของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ของบริษัทประกันวินาศภัยต่าง ๆ อีกทั้งในเวลาดังกล่าวประชาชนสนใจที่จะประกันภัยรถยนต์ของตนมากกว่าในอดีตมาก ดังนั้นเพื่อเป็นการสร้างบรรทัดฐานและภาพพจน์ที่ดีงามแก่ผู้ประกอบการประกันภัย จึงมีความพยายามร่วมกันในการที่จะ

⁴ Ohio History Central, 'World's First Automobile Insurance Policy' (Ohio History Central, 2023) <http://www.ohiohistorycentral.org/w/World's_First_Automobile_Insurance_Policy> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

⁵ สรศักดิ์ ทันตสุวรรณ, *การประกันภัยรถยนต์* (สมาคมประกันวินาศภัย 2538) 3.

⁶ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 84 ตอน 32 (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ 14 เมษายน 2510.

⁷ สรศักดิ์ ทันตสุวรรณ (เชิงอรธร 6) 1-5.



สร้างแบบและข้อความกรมธรรม์และอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทุกบริษัทขึ้น ซึ่งแนวคิดดังกล่าวนี้สามารถบรรลุความสำเร็จได้ในปลายปี พ.ศ. 2524 และนายทะเบียนประกันวินาศภัยได้ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2525 เป็นต้นมา โดยถึงแม้จะมีการปรับปรุงแก้ไขกรมธรรม์และอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์อยู่บ้างตามความเหมาะสมของสังคม แต่ก็มิได้เป็นเหตุให้มีการเปลี่ยนแปลงหลักความคุ้มครองไปจากเจตนารมณ์ที่จะสร้างมาตรฐานสำหรับกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์⁸

ในปี พ.ศ. 2550 เกิดความเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่อีกครั้งหนึ่งสำหรับหน่วยงานที่กำกับดูแลการประกันภัยของประเทศไทยเพราะ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลการประกันภัยของประเทศไทย ได้เปลี่ยนสถานะเป็นองค์การอิสระภายใต้ชื่อ “สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)” โดยทำหน้าที่กำกับดูแลการประกันภัยของประเทศไทยแทนกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ต่อมาจนถึงปัจจุบัน⁹

3. ประเภทของประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย

การประกันภัยรถยนต์ในปัจจุบันนั้นมีกรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองหลากหลายรูปแบบตามแต่ที่บริษัทผู้รับประกันภัยต่าง ๆ จะได้นำเสนอต่อผู้บริโภคเพื่อให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ที่จะเอาประกันภัยรถยนต์ให้มากที่สุดโดยแต่ละกรมธรรม์ก็มีรายละเอียดของการให้ความคุ้มครองรวมถึงเบี้ยประกันภัยที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามเมื่อดูจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว อาจที่จะจำแนกประเภทของการประกันภัยรถยนต์ของประเทศไทยออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Automobile Insurance)

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจหมายถึงการประกันภัยรถยนต์ที่เป็นการตกลงกันโดยสมัครใจระหว่างผู้ซื้อ (ผู้เอาประกันภัย) และผู้ขาย (บริษัทผู้รับประกันภัย) โดยเป็นการเลือกซื้อความคุ้มครองตามความต้องการที่เหมาะสมของผู้ซื้อ (ผู้เอาประกันภัย) ที่อาจเป็นเจ้าของรถยนต์

⁸ เฟื่องอ้าง.

⁹ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, ‘ประวัติความเป็นมาของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย’ (คปภ., 2566) <<https://www.oic.or.th/th/about/introduction>> สืบค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2566.

ผู้ครอบครองรถยนต์หรือผู้ขับขี่รถยนต์เองโดยเป็นกรณีที่ไม่ได้เกิดจากการบังคับโดยผลของกฎหมายนั่นเอง

ในปัจจุบันเมื่อพิจารณาจากความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เราสามารถแบ่งประเภทความคุ้มครองออกเป็น 5 ประเภทและสามารถสรุปรายละเอียดการคุ้มครองได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบความคุ้มครองสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภทต่าง ๆ

(สรุปข้อมูลโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย)¹⁰

	ความคุ้มครองพื้นฐาน	ความคุ้มครองพื้นฐาน	ความคุ้มครองพื้นฐาน	ความคุ้มครองพื้นฐาน	ความคุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย	ความคุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย	ความคุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย
ประเภทของการประกันภัยรถยนต์	ชีวิต ร่างกาย อนามัย ของบุคคล ภายนอก (ส่วนที่เกินจากพ.ร.บ.)	ทรัพย์สินของบุคคล ภายนอก	ความสูญหาย และ ไฟไหม้ ของตัวรถยนต์	ความเสียหายของตัวรถยนต์	อุบัติเหตุ ส่วนบุคคล	ค่ารักษาพยาบาล (มีเฉพาะรถยนต์บางประเภท)	การประกันตัวผู้ขับขี่
1	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓
3	✓	✓	-	-	✓	✓	✓
4	-	✓	-	-	-	-	-
5 (2+)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
5 (3+)	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓

¹⁰ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, ‘การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance)’ (คปภ., 2566) <<https://www.oic.or.th/th/education/insurance/vehicle/voluntary>> สืบค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2566.



สำหรับประกันภัยแบบ 2+ และ 3+ คำนวณความเสียหายของตัวรถยนต์ที่เอาประกัน ในกรณีชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น ซึ่งหมายถึงรถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ โดยใช้พลังงาน เชื้อเพลิง เช่น น้ำมัน ก๊าซ หรือกำลังไฟฟ้า และรวมถึง รถพ่วง รถราง รถไฟ

3.2 ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance) : พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย คือการประกันภัยรถยนต์ที่รัฐบังคับให้ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของรถซึ่งใช้หรือมีไว้เพื่อใช้รถยนต์ตามประเภทที่กฎหมายกำหนดต้องทำประกันภัยเพื่อให้ความคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายให้ได้รับการเยียวยาในส่วนของการค่าเสียหายและค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นที่ทันทั่วถึง โดยต้องทำประกันภัยกับบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถยนต์ ตามกฎหมายที่ว่าด้วยการประกันวินาศภัย โดยปัจจุบันประเทศไทยได้กำหนดการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หรือที่ประชาชนทั่วไปเรียกกันโดยย่อว่า “ประกันพ.ร.บ.” โดยพระราชบัญญัตินี้มีเจตนารมณ์ที่จะให้ความช่วยเหลือ คุ้มครอง และเยียวยาแก่ประชาชนทุกคน ที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย จากเหตุประสบภัยจากรถโดยได้รับหลักประกันการเยียวยาขั้นต่ำที่เท่าเทียมกัน โดยมีการกำหนดค่าเสียหายไว้ทั้งในเบื้องต้นและส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ไม่ว่าจะเป็นค่ารักษาพยาบาลกรณีบาดเจ็บ ค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต เป็นต้น อีกทั้งยังมีบทกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้อีกด้วย หลังจากประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ฉบับนี้ได้มีการปรับปรุงอีกหลายครั้งให้ทันสมัยอยู่เสมอโดยการปรับปรุงใหญ่ครั้งคือพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 และการแก้ไขตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติต่าง ๆ ในส่วนที่ไม่เหมาะสมและไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบันเช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับหลักฐานการมีประกันความเสียหาย การแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ การใช้จ่ายเงินกองทุน การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนและการเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืน และในส่วนที่เป็นการโอนหน้าที่ความรับผิดชอบของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์เดิมมาสู่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ซึ่งเป็นองค์กรอิสระใหม่ที่จะมากำกับดูแลการประกันภัยแทนกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์เดิม รวมทั้งมีการปรับปรุงในส่วนของบทกำหนดโทษให้เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบันอีกด้วย ส่วน พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นฉบับปรับปรุงล่าสุดนั้นมีการปรับปรุงเพียงเล็กน้อย

โดยมีการเพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสามของมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

สำหรับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สิน ตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้ว ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก

โดยมีเหตุผลว่า เพื่อให้เจ้าของรถที่เอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัย และทรัพย์สินแล้ว ถือได้ว่าจะสามารถเยียวยาให้กับผู้ประสบภัยซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยแล้วยังสามารถชดเชยความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ประสบภัยอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งผู้เอาประกันภัยในลักษณะดังกล่าวข้างต้นจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายและเกิดความเป็นธรรมเพราะปัจจุบัน เจ้าของรถผู้ได้เอาประกันภัยต้องถูกบังคับให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยด้วยทั้ง ๆ ที่เจ้าของรถได้เอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สินแล้ว¹¹

ในปัจจุบัน ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563 ได้กำหนดให้บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีการจ่ายชดเชย ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัยดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล ตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกิน 80,000 บาทต่อหนึ่งคน

(2) ในกรณีที่ผู้ประสบภัย สูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพอย่างถาวร หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน 200,000 - 500,000 บาทต่อหนึ่งคน (กรณีสูญเสียอวัยวะ เป็นไปตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ)

(3) ในกรณีที่ผู้ประสบภัย เสียชีวิต บริษัทจะชดเชยค่าสินไหมทดแทน 500,000 บาทต่อหนึ่งคน

(4) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล (คนไข้ใน) บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท (จำนวน รวมกันไม่เกิน 20 วัน)¹²

นอกจากนี้เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น กฎหมายได้กำหนดให้บริษัท จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ภายใน 7 วัน นับตั้งแต่วันที่บริษัทได้รับคำร้องขอ โดยไม่รอการพิสูจน์ความรับผิด ดังนี้¹³

¹¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 มาตรา 3.

¹² คำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563.

¹³ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 แก้ไขโดย กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557.



(1) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกิน 30,000 บาทต่อหนึ่งคน

(2) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยสูญเสียอวัยวะ/ทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 35,000 บาทต่อหนึ่งคน

(3) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายค่าปลงศพตามจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น 35,000 บาทต่อหนึ่งคน (หากเกิดความเสียหาย หลายกรณี รวมกัน จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วไม่เกิน 65,000 บาทต่อหนึ่งคน)

ซึ่งรายละเอียดของการคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ อาจสรุปได้ตามตารางด้านล่างนี้

ตารางที่ 2 ความคุ้มครองประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ (พ.ร.บ.) (สรุปข้อมูลโดยบริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน))¹⁴

ความคุ้มครอง		วงเงินคุ้มครอง (บาท/คน)
1	จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ได้รับโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด	
	1.1 ค่ารักษาพยาบาลจากการบาดเจ็บ (ตามจริง)	ไม่เกิน 30,000
	1.2 การเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร	35,000
2	ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น สำหรับผู้ประสบภัย (จะได้รับภายหลังจากการพิสูจน์แล้วว่าไม่ได้เป็นฝ่ายละเมิด)	
	2.1 ค่ารักษาพยาบาล จากการบาดเจ็บ	ไม่เกิน 80,000
	2.2 การเสียชีวิต หรือทุพพลภาพอย่างถาวรสิ้นเชิง	500,000
	2.3 กรณีทุพพลภาพอย่างถาวร	300,000
	2.4 สูญเสียอวัยวะ	
	- นิ้วขาด 1 ข้อขึ้นไป	200,000
	- สูญเสียอวัยวะ 1 ส่วน	250,000
	- สูญเสียอวัยวะ 2 ส่วน	500,000

¹⁴ กรุงเทพประกันภัย, 'การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ' (กรุงเทพประกันภัย, 2567) <<https://www.bangkokinsurance.com/th/product/motor/compulsory>> สืบค้นเมื่อ 27 มกราคม 2567.

ความคุ้มครอง		วงเงินคุ้มครอง (บาท/คน)
	2.5 ชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท รวมไม่เกิน 20 วัน กรณีเข้ารับรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน	สูงสุดไม่เกิน 4,000

หมายเหตุ

- ผู้ขับขี่ที่กระทำละเมิด (ฝ่ายผิด) จะได้รับแค่ ความคุ้มครอง ค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น
- ผู้ประสบภัย หมายรวมถึง ผู้ขับขี่ที่ถูกละเมิด ผู้โดยสาร และบุคคลภายนอก

4. วัตถุประสงค์และความสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงวัตถุประสงค์ของการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และวิเคราะห์ถึงการใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในฐานะเครื่องมือในการรักษาความสงบสุขเรียบร้อยของสังคม

4.1 วัตถุประสงค์ของการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เมื่อศึกษาจากสภาพสังคม เหตุผลในการตรากฎหมาย และแนวคิดของการประกันภัยแล้ว อาจกล่าวได้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ถูกตราขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้¹⁵

ประการแรก เพื่อเป็นหลักประกันให้ประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากเหตุประสบภัยจากรถได้รับการชดเชยค่าเสียหายทั้งที่เกิดขึ้นแก่ร่างกาย หรือชีวิต อย่างรวดเร็ว แน่นนอน เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ขึ้นการนำผู้ประสบภัยส่งสถานพยาบาลเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุดเพราะการได้รับการรักษาพยาบาลจากแพทย์โดยเร็วที่สุดย่อมหมายถึงการลดโอกาสของการเสียชีวิตของผู้ประสบภัยนั่นเอง หากแต่ในอดีตครั้งยังไม่มีกการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนั้น การนำส่งผู้ประสบภัยไปยังสถานพยาบาลมีปัญหาอย่างมาก เพราะเกิดปัญหาว่าใครจะเป็นผู้รับผิดชอบค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทำให้สถานพยาบาลบางแห่งบ่ายเบี่ยงที่จะรับผู้ประสบภัยไว้

¹⁵ ดู หมายเหตุแนบท้าย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม.



รักษาพยาบาลซึ่งทำให้อัตราการรอดชีวิตของผู้ประสบภัยจากรถลดลง หรือกรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิต ทายาทของผู้ประสบภัยอาจจะไม่มีเงินพอที่จะเป็นค่าปลงศพเบื้องต้นตามความเชื่อทางศาสนาให้กับ ผู้เสียชีวิตได้ ถึงแม้ผู้ประสบภัยหรือทายาทจะสามารถเรียกให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้ แต่ขั้นตอนในการฟ้องร้องดำเนินคดีนั้นก็ยุ่งยาก และใช้ระยะเวลายาวนานในการพิจารณาดีกว่าคดี จะถึงที่สุด ดังนั้นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงเป็นหลักประกันให้ประชาชนที่ได้รับ บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากเหตุประสบภัยจากรถได้รับการชดใช้ค่าเสียหายทั้งที่เกิดขึ้นแก่ร่างกาย หรือ ชีวิต อย่างรวดเร็ว เพราะเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ประสบภัยโดยรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ บริษัทจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย¹⁶ หรือหาก ผู้ประสบภัยไม่ได้รับหรือได้รับไม่ครบถ้วนซึ่งค่าเสียหายเบื้องต้น กฎหมายได้กำหนดให้สำนักงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายในเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนตามที่ กฎหมายกำหนด¹⁷ จึงเป็นหลักประกันให้กับผู้ประสบภัยจากรถว่าจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ในเบื้องต้นอย่างแน่นอนไม่ว่าจะเป็นในกรณีใด ๆ ก็ตาม

ประการที่สอง เพื่อเป็นหลักประกันแก่สถานพยาบาลทุกแห่งในการที่จะได้รับค่ารักษาเบื้องต้น อย่างแน่นอน ทฤษฎีการมนุษยนิยมได้ว่าเป็นทฤษฎีที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาชาติของทุกประเทศ รวมถึงประเทศไทยด้วย หากแต่อุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นทุกปีของประเทศไทยได้ทำให้อัตราการเสียชีวิตของผู้ประสบภัยในอัตราที่สูงขึ้นด้วยเช่นกัน เป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทางรถยนต์ขึ้น หากยังผู้ประสบภัยได้รับการทางการแพทย์ที่รวดเร็วเพียงใด โอกาสการรอดชีวิต ก็ยิ่งสูงขึ้นเพียงนั้น ในอดีตก่อนการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนั้น การนำส่ง ผู้ประสบภัยไปยังสถานพยาบาลมีปัญหาอย่างมาก เพราะในอดีตสถานพยาบาลบางแห่งบ่ายเบี่ยงที่จะ รับผู้ประสบภัยไว้รักษาพยาบาล เนื่องจากกังวลในค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลเบื้องต้นว่าใครจะเป็น ผู้รับผิดชอบ ซึ่งทำให้อัตราการรอดชีวิตของผู้ประสบภัยจากรถลดลง และสร้างความรู้สึกหตุให้กับ ประชาชนที่ได้ทราบข่าวถึงจริยธรรมในทางการแพทย์เสมอ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงเข้ามามีบทบาทในฐานะหลักประกันแก่สถานพยาบาลต่าง ๆ ว่าไม่ว่าจะรับรักษาผู้ประสบภัยจากรถ คนใดไว้รักษา สถานพยาบาลนั้นก็จะได้รับค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นจากผลของพระราชบัญญัตินี้ อย่างแน่นอน

ประการที่สามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นสวัสดิการสงเคราะห์อย่างหนึ่ง ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชนผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ พระราชบัญญัติคุ้มครอง

¹⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 20.

¹⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 21 และ มาตรา 23.

ผู้ประสบภัยนั้นเมื่อพิจารณาถึงเหตุผลและเจตนารมณ์ในการบังคับใช้แล้ว จะเห็นว่ามิลักษณะ เป็นสวัสดิการสงเคราะห์อย่างหนึ่งที่รัฐให้การคุ้มครองต่อชีวิตและร่างกายของประชาชนต่ออุบัติเหตุ บนท้องถนน โดยมีการเยียวยาความเสียหายตามสมควรและคุ้มครองในทุก ๆ กรณีไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ไม่พบตัวผู้ก่อเหตุ หรือบริษัทประกันที่จ่ายค่าเสียหายหรือจ่ายไม่ครบตามจำนวน รัฐเองก็จะเข้ามา ร่วมเยียวยาโดยใช้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นตัวกลางในการช่วยเหลือประชาชน ต่อไป

ประการที่สี่เพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการประกันภัย ในต่างประเทศโดยเฉพาะกลุ่มประเทศ ที่พัฒนาแล้ว (Developed Countries) นั้น ประชาชนในชาตินิยมที่จะลดความเสี่ยงต่าง ๆ ในการ ดำเนินชีวิตด้วยการประกันภัยมาเป็นเวลายาวนานแล้วโดยมักนิยมทำประกันในทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ต่าง ๆ เพื่อเป็นการสร้างหลักประกันที่มั่นคงแก่ตนเองและครอบครัว แต่ในประเทศไทยยังมีความนิยม ในการทำประกันภัยในรูปแบบต่าง ๆ ที่น้อยกว่ากลุ่มประเทศต่าง ๆ มาก โดยประชาชนยังมีแนวคิด ในทางความสมัครใจเข้าเสี่ยงภัยของตนเองเพราะหากไม่ทำประกันภัยใด ๆ ก็ถือว่าตนเองเสี่ยงที่จะ ยอมรับผลแห่งความเสียหายเอง หรือเหตุภัยพิบัติต่าง ๆ คงไม่เกิดกับตนเองหรือความเชื่อในเรื่องกรรมเก่า ที่ทำให้ความนิยมในการประกันภัยของไทยน้อยกว่าในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว การบังคับใช้ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงเป็นส่วนหนึ่งที่เป็นการส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจ ประกันภัย เพราะประชาชนจะได้เห็นข้อดีของการประกันภัยทำให้ธุรกิจประกันภัยแขนงต่าง ๆ เป็นที่ นิยมมากขึ้น อีกทั้งพระราชบัญญัตินี้ยังเป็นการเปิดโอกาสให้ธุรกิจประกันภัยได้ตอบแทนสังคมในการ ช่วยรับภาระและบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัว อันเป็นการแบ่งเบาภาระของรัฐ ในด้านสังคมสงเคราะห์ต่าง ๆ อีกทางหนึ่ง

4.2 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในฐานะเครื่องมือในการ รักษาความสงบสุขเรียบร้อยของสังคม

นอกจากวัตถุประสงค์หลักที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้นเป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญา เพราะได้กำหนดบทลงโทษไว้ สำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด ซึ่งโทษที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้คือโทษปรับซึ่งมีอัตราต่างกัน ตามฐานความผิด¹⁸ จึงทำให้โดยหลักการแล้ว พระราชบัญญัตินี้สามารถถูกใช้เป็นเครื่องมือในการรักษา ความสงบสุขเรียบร้อยของสังคมได้ โดยประโยชน์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในแง่ของความสงบสุขเรียบร้อยของสังคมอาจแบ่งได้ดังต่อไปนี้

¹⁸ ดู พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หมวด 4 บทกำหนดโทษ.



ประการแรก หลักการพื้นฐานเรื่องการเฉลี่ยทุกข์เฉลี่ยสุข

เนื่องจากหนึ่งในแนวคิดพื้นฐานของการประกันภัยนั้นเกิดจากแนวคิดที่ว่าหากคนในสังคมรวบรวมทรัพย์สินที่มีอยู่ของแต่ละคน โดยแต่ละคนสละเพียงส่วนน้อย เพื่อเป็นประโยชน์แก่สังคมโดยรวม โดยที่ไม่ต้องมีผู้ใดต้องแบกรับความเสี่ยงภัยในเรื่องที่ตนได้ประกันไว้แต่เพียงผู้เดียว¹⁹ ดังนั้นเมื่อปรับเข้ากับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หลักการนี้จึงถือได้ว่าเป็นการช่วยเหลือผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นสมาชิกสังคมในอีกทางหนึ่ง โดยทุกคนจะได้รับหลักประกันว่าหากมีบุคคลผู้ประสบภัยจากรถยนต์ ผู้ประสบภัยจะได้รับการเยียวยาตามมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดอย่างเท่าเทียมกันและทันทั่วถึง เพราะหากไม่มีประกันภัยภาคบังคับอันนี้ ผู้ประสบภัยจะต้องไปดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลเองซึ่งมีการใช้ระยะเวลาพอสมควรและมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินการ

ประการที่สอง การช่วยลดความขัดแย้งของคนในสังคม

ในอีกแง่หนึ่ง การกำหนดให้มีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับย่อมช่วยลดความขัดแย้งของคนในสังคม ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น เนื่องจากมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวทำให้คนในสังคมมีหลักประกันว่าอย่างน้อยผู้ประสบภัยและทายาทจะได้รับการเยียวยาในส่วนของความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิตและร่างกายของตนหากเกิดกรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์ขึ้น เพราะสามารถเข้ารับการรักษานในโรงพยาบาลได้ทันทั่วถึงและลดโอกาสที่สถานพยาบาลบางแห่งจะปฏิเสธการรักษาด้วยเหตุที่ผู้ประสบภัยไม่มีค่าใช้จ่ายที่จะชำระค่ารักษาพยาบาล หรือหากกรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิต ทายาทของผู้ประสบภัยเองก็ได้รับการประกันว่าจะได้รับค่าชดเชยจากกรณีที่สูญเสียสมาชิกในครอบครัว ด้วยเหตุนี้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจึงเป็นการช่วยลดความขัดแย้งของคนในสังคมโดยทางอ้อมได้อีกด้วย

ประการที่สาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนั้นช่วยสร้างจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม

เนื่องจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้นมีสภาพบังคับทางกฎหมาย ผ่านทางการกำหนดฐานความผิดและโทษทางอาญาสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตาม ถึงแม้ว่าในมุมมองของผู้ใช้รถใช้ถนนบางคนอาจมองว่ามาตรการทางกฎหมายดังกล่าวอาจจะเป็นภาระด้านค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน แต่เมื่อมองลึกลงไปถึงเหตุผลของการบังคับอาจจะเห็นได้ว่า มาตรการทางกฎหมายนี้ก็เป็นการฝึกให้คนในสังคมมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวมเพราะรถยนต์เป็นยานพาหนะที่สามารถเคลื่อนที่ด้วยความเร็วสูงจึงเป็นการขอรับแล้วที่ผู้ที่ใชยานพาหนะนั้นนั้นจะต้องรับผิดชอบต่อส่วนรวม ซึ่งแนวคิดนี้นั้นได้รับความนิยมและยอมรับกันทั่วโลก²⁰

¹⁹ จิตติ ดิงศภัทิย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 15, สำนักพิมพ์วิญญูชน 2563) 16.

²⁰ National Association of Insurance Commissioners, A Customer's Guide to Auto Insurance 2022 <<https://content.naic.org/sites/default/files/publication-aut-pp-consumer-auto.pdf>> สืบค้นเมื่อ 22 ธันวาคม 2566.

ประการที่สี่ การกำหนดโทษของการไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในฐานะเครื่องมือทางกฎหมายรัฐในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม

นอกจากนี้หากมองในมุมมองของทฤษฎีที่รัฐมีหน้าที่เป็นผู้ปกครองดูแลประชาชน (paternalism)²¹ ด้วยแล้วนั้น การกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนั้นย่อมมีความชอบธรรม เพราะเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องดูแลสวัสดิภาพและความสงบสุขของพลเมืองของตน เพราะพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีวัตถุประสงค์ที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของส่วนรวม ดังนั้นหากมีผู้ไม่ปฏิบัติตาม ผู้นั้นจึงเป็นผู้ก่ออันตรายต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม ดังนั้นรัฐจึงมีความชอบธรรมที่จะใช้โทษทางอาญามากำกับผู้ที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ก่อให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยของสังคมเพื่อเป็นการบังคับใช้บุคคลปฏิบัติตามกฎหมายฯ ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เองได้มีการกำหนดโทษปรับในอัตราสูงเมื่อเทียบกับค่าแรงขั้นต่ำในปัจจุบัน

5. ปัญหาในทางปฏิบัติของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทย

ในทางทฤษฎีเมื่อมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กฎหมายฉบับนี้ควรจะเป็นหลักประกันสำคัญทางกฎหมายที่เป็นส่วนหนึ่งในการช่วยสร้างความสงบเรียบร้อยในสังคมในส่วนของการใช้รถใช้ถนน อย่างไรก็ตาม วิจัยฉบับนี้ได้ค้นพบว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังมีปัญหาในทางปฏิบัติบางประการ ดังต่อไปนี้

5.1 ปัญหาด้านจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริง

ในปัจจุบัน ในส่วนความเสียหายต่อบุคคล คำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563 ได้ปรับเพิ่มความคุ้มครอง โดยกำหนดให้บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีการจ่ายชดเชย ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ในอัตราที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ตั้งแต่ 1 เมษายน พ.ศ. 2563 โดยในส่วนจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งนั้นมีจำนวนดังต่อไปนี้

(1) หาล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสาร รวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน

²¹ ดู Stanford Encyclopedia of Philosophy, 'Paternalism' (Stanford Encyclopedia of Philosophy, 2023) <<https://plato.stanford.edu/entries/paternalism/>> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

(2) สืบล้นบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับซึ่งเกินเจ็ดคน²²

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าแม้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะทำหน้าที่เป็นหลักประกันที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถเฉกเช่นเดียวกับในนานาอารยประเทศ แต่ว่าเมื่อพิจารณาถึงวงเงินที่คุ้มครองผู้ประสบภัยรวมถึงค่าชดเชยต่าง ๆ ทั้งหมดแล้ว จะเห็นได้ว่าอาจไม่สอดคล้องกับสภาพสังคมในปัจจุบันเพราะอาจมีวงเงินที่ให้ความคุ้มครองที่ไม่เพียงพอในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่ร้ายแรงมากกว่าการเสียชีวิตธรรมดาเมื่อความคุ้มครองตามกฎหมายไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริง หากผู้ประสบภัยประสงค์จะได้รับค่าเสียหายเพิ่มจะต้องดำเนินฟ้องคดีแพ่งในมูลละเมิดต่อศาลเองซึ่งก่อให้เกิดความยุ่งยากหลายประการด้วยกันเพราะการดำเนินคดีแพ่งตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งนั้นมีส่วนกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดให้คู่ความต้องปฏิบัติที่ค่อนข้างซับซ้อนและเป็นการยากที่บุคคลทั่วไปที่ไม่ได้เป็นนักกฎหมายจะทำความเข้าใจได้ โดยการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องตามขั้นตอนของกฎหมายนั้นอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่คดีได้ โดยปกติการดำเนินคดีแพ่งในชั้นศาลจึงมักมีการว่าจ้างทนายความเข้าทำหน้าที่แทนตัวความ แต่ก็เป็นการของผู้ประสบภัยที่อาจมีฐานะยากจนในการที่จะต้องแต่งตั้งทนายความเพื่อฟ้องร้องคดีเพราะจะต้องมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการนี้ แม้ว่าในปัจจุบันทางสภาพนายความหรือหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ จะพยายามให้ความช่วยเหลือในการจัดหาทนายความอาสาหรือความช่วยเหลือทางกฎหมายอื่น ๆ แต่ก็อาจไม่พอเพียงกับความต้องการของประชาชนเพราะต้องดูแลในคดีแพ่งต่าง ๆ ทั้งหมด ไม่ได้แยกออกมาเป็นคดีที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรโดยเฉพาะเจาะจง นอกจากนี้ในการดำเนินคดีแพ่งนั้นต้องมีค่าใช้จ่ายอื่นอีกไม่ว่าจะเป็นค่าธรรมเนียมศาลต่าง ๆ เช่น ค่าขึ้นศาล ค่าคำร้อง ค่าแต่งตั้งทนาย ค่าอ้างเอกสาร เป็นต้น เว้นแต่ศาลจะอนุญาตให้ดำเนินคดีโดยไม่ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมศาล และเมื่อมีการฟ้องร้องเกิดขึ้นกระบวนการในชั้นศาลก็ยังคงใช้ระยะเวลาในการดำเนินคดีตามขั้นตอนของกฎหมายอีกพอสมควรเพราะมีขั้นตอนต่าง ๆ อีกมากตามกระบวนการไม่ว่าจะเป็นการส่งหมายเรียกและสำเนาคำฟ้อง การยื่นคำให้การของจำเลย การชี้สองสถาน การสืบพยาน ซึ่งเมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการแล้วศาลก็จะนัดฟังคำพิพากษาซึ่งหากผู้ประสบภัยชนะคดีตามคำพิพากษาต้องดำเนินการในชั้นบังคับคดีเพื่อให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามคำพิพากษา จากการวิจัยผลกระทบการประกันภัย และการชดเชยเยียวยา ที่เกิดจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยได้แสดงให้เห็นว่าระยะเวลาในการไกล่เกลี่ยหรือเรียกร้องค่าเสียหายในคดีที่เกิดจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในชั้นศาลนั้น ใช้ระยะเวลาในการดำเนินการเฉลี่ยประมาณ

²² กฎกระทรวง กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2554 ข้อ 2.

18-19 เดือน²³ ซึ่งระยะเวลาดังกล่าวเป็นการดำเนินคดีในศาลชั้นต้นเท่านั้นหากคู่ความมีการอุทธรณ์หรือฎีกา คำพิพากษาระยะเวลาที่จะต้องเพิ่มไปอีก ซึ่งผู้ประสบภัยจากกรณีนั้นได้รับผลกระทบทั้งทางร่างกาย จิตใจ หรือต่อชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์อยู่แล้ว ระยะเวลาในการเรียกร้องค่าเสียหายที่ยาวนานนั้นจึงเป็นการเพิ่มภาระแก่ผู้ประสบภัยและครอบครัวอีกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อันจะทำให้เกิดซึ่งปัญหาสังคมอื่น ๆ ตามมา

5.2 ปัญหาความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ไม่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

ในปัจจุบันนอกจากปัญหาเงินเอาประกันภัยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดไว้ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริงดังที่ได้กล่าวไปแล้ว อีกปัญหาหนึ่งซึ่งเป็นปัญหาที่มีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนกว่ากันก็คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ตามเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ

เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้²⁴

เมื่อวิเคราะห์ถึงเจตนารมณ์ในการร่างกฎหมายฉบับนี้จะเห็นได้ว่าเป็นการมุ่งคุ้มครองที่ตัวผู้ประสบภัยเท่านั้น ไม่ได้มีการกล่าวถึงในส่วนของการชดเชยค่าเสียหายในส่วนที่เป็นทรัพย์สินของบุคคลที่ถูกผู้ขับขี่ทำละเมิดแต่อย่างใด ซึ่งแนวคิดในเรื่องการกำหนดให้ประกันภัยภาคบังคับครอบคลุมถึงการชดเชยค่าเสียหายในส่วนที่เป็นทรัพย์สินด้วยนั้นเป็นอีกปัญหาสำคัญของประเทศไทย เพราะไม่ได้มีการกำหนดให้มีอยู่ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของไทยแต่อย่างใด ซึ่งเป็นเรื่องที่สวนทางกับข้อเท็จจริงเนื่องจากอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนในประเทศไทยทุกวันนี้ นอกจากความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายของผู้ประสบภัยแล้วยังมีความเสียหายที่รวมถึงในส่วนของความ

²³ สุเมธ องกิตติกุล และคณะ, *อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ : ผลกระทบ การประกันภัย และการชดเชยเยียวยา* รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย 2556) 13.

²⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.



เสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของคู่กรณีและของบุคคลภายนอกรวมถึงในบางกรณีทรัพย์สินของทางราชการด้วย เมื่อไม่มีการกำหนดให้มีการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์แก่ผู้ประสบภัยหรือบุคคลภายนอกในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของไทย การเรียกร้องค่าเสียหายจากการทำละเมิดจึงต้องเป็นการไปดำเนินการใช้สิทธิฟ้องร้องเป็นคดีแพ่งในชั้นศาลในมูลละเมิดต่อศาลเอง ซึ่งก็จะประสบปัญหาเช่นเดียวกับที่ได้กล่าวมาในกรณีปัญหาด้านจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริงไม่ว่าจะเป็นระยะเวลาในการดำเนินคดี ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินคดีหรือการขาดประโยชน์ที่จะได้ใช้สอยทรัพย์สินที่เสียหายตามปกติเช่นถ้ารถยนต์ที่ใช้ประกอบอาชีพค้าขายของผู้เสียหายถูกชนจนไม่สามารถใช้สอยได้ตามปกติ ถ้าต้องมีกรณีที่ดำเนินคดีเรียกค่าเสียหายในชั้นศาลย่อมใช้ระยะเวลาพอสมควรในการเรียกร้อง ในระหว่างการดำเนินคดีเมื่อไม่มีรถยนต์ การประกอบอาชีพย่อมเป็นไปอย่างยากลำบากซึ่งส่งผลกระทบไม่เพียงแต่ผู้เสียหายเท่านั้นแต่อาจรวมถึงครอบครัวของผู้เสียหายด้วย

ในส่วนของผู้ขับขี่ที่กระทำให้เกิดอุบัติเหตุเองก็ได้รับผลกระทบจากปัญหานี้เช่นกันเพราะตนเองจะต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดต่อผู้เสียหายในทางทรัพย์สินทั้งหมดแต่เพียงผู้เดียวซึ่งถ้าเป็นกรณีที่ตนเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงดังเช่นตัวอย่างข้างต้นโดยที่ไม่มีการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจที่ให้ความคุ้มครองถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอกไว้มาช่วยแบ่งเบาภาระแล้วศาลมีคำพิพากษาให้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ขับขี่อาจจะต้องถูกบังคับคดีจนถึงกับสิ้นเนื้อประดาตัวก็ได้ซึ่งก็จะส่งผลกระทบต่อครอบครัวของผู้ขับขี่ที่ทำการละเมิดและส่งผลให้เป็นปัญหาสังคมในภาพรวมอีกทอดหนึ่งด้วย

5.3 ปัญหาการหลบเลี่ยงทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ในปัจจุบันมีรถทั่วประเทศที่จดทะเบียนไว้กับกรมการขนส่งทางบก ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 42,035,133 คัน (ร้อยละ 96.87 ของรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมด) แบ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน จำนวน 11,344,873 คัน (ร้อยละ 26.99) และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล จำนวน 7,085,910 คัน (ร้อยละ 16.86)²⁵ ซึ่งรถยนต์ดังกล่าวหากไม่ใช่รถที่เข้าด้วยช้อยกเว้นตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ย่อมจะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้เจตนารมณ์ในการคุ้มครอง

²⁵ กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก, รายงานสถิติการขนส่งประจำปี 2565 2565) 1.

ผู้ประสบภัยจากรถประสบผลสำเร็จ ในอดีตเพื่อให้ทราบว่ารถคันใดได้ทำประกันภัยแล้วหรือยัง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 12 จึงกำหนดให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัทที่รับประกันภัยเพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายกับบริษัท ตามมาตรา 7 หรือ มาตรา 9 แล้วเพื่อให้เจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถ เป็นการยืนยันถึงการทำประกันภัยตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว โดยเจ้าของรถผู้ฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการประกันภัยตาม มาตรา 7 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัตินี้จะต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทตามที่ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 บัญญัติไว้ นอกจากนี้พระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 39 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ยังกำหนดโทษตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัตินี้ในกรณีที่มิได้ใช้รถที่ไม่ได้ จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือ มาตรา 9 อีกด้วย โดยหากมิได้ฝ่าฝืนต้องระวาง โทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทเช่นกัน

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันด้วยผลของมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 ที่ยกเลิกความตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เดิมและให้ใช้ถ้อยคำแทนดังนี้ “มาตรา 12 เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถต้องเก็บรักษาหลักฐาน แสดงการมีประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ไว้ให้พร้อมที่จะแสดงต่อเจ้าพนักงาน ได้ทุกเวลาที่ใช้รถ เว้นแต่กรณีรถคันดังกล่าวได้จดทะเบียนหรือชำระภาษีประจำปีสำหรับรถตามมาตรา 19 แล้ว” ในปัจจุบันจึงไม่ต้องนำป้ายแสดงการทำประกันภัยภาคบังคับมาติดแสดงไว้หน้ารถทุกคันแล้ว (ป้ายดังกล่าวก็ได้ถูกยกเลิกไปแล้ว) โดยเลขกรมธรรม์ตาม พ.ร.บ.ภาคบังคับที่รถทุกคันยังต้องทำนั้น จะถูกมาใส่รวมไว้กับป้ายทะเบียนรถยนต์ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกจะเป็นผู้ตรวจสอบในการนำรถเข้าไปชำระภาษีประจำปีว่า มีการทำ พ.ร.บ.ภาคบังคับหรือไม่ หากยังไม่ได้ทำจะทำการต่อทะเบียนรถไม่ได้ ดังนั้นจากบทบัญญัติดังกล่าวในปัจจุบันแค่มีหลักฐานการชำระภาษีรถยนต์ประจำปีของกรมการขนส่ง ทางบก แสดงให้เจ้าพนักงานเห็นได้ชัดเจนก็เพียงพอและถูกต้องตามกฎหมายแล้ว โดยผลของการฝ่าฝืน มาตรา 12 คือผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท²⁶

จากหลักการดังกล่าวในปัจจุบันนั้นในทางทฤษฎีถือว่าสามารถแก้ปัญหาการหลีกเลี่ยงการทำ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ขึ้นได้อย่างดี เพราะหากไม่ทำประกันรถยนต์ภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัตินี้ก็ไม่สามารถที่จะต่อภาษีรถยนต์ประจำปีได้ เมื่อต่อภาษีรถยนต์ประจำปีไม่ได้

²⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 40 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.



ก็ไม่สามารถใช้รถในทางสาธารณะได้ตามกฎหมาย ซึ่งผู้ร่างก็คงมีเจตนารมณ์ดังนี้ อย่างไรก็ตาม ในความเป็นจริงนั้น ยังคงมีรถยนต์บางส่วนที่มีการค้างชำระภาษีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เพราะจากสถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 44,634,828 คัน²⁷ มีการดำเนินการต่ออายุทะเบียนและชำระภาษี จำนวน 33,421,288 คัน²⁸ แสดงให้เห็นว่าในประเทศไทยขณะนี้มีการหลีกเลี่ยงการชำระภาษีรถยนต์ เมื่อไม่ได้ชำระภาษีรถยนต์ก็ย่อมเป็นที่ยอมรับได้ว่าเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถเหล่านั้นย่อมไม่ได้ทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้อีกด้วยเพราะทั้งสองอย่างมีความสัมพันธ์กัน เพราะถึงแม้จะทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแต่ไม่ชำระภาษีรถยนต์ ก็ไม่สามารถใช้รถในทางสาธารณะได้ตามกฎหมายเช่นกัน ซึ่งในความเป็นจริงแล้วจะพบเห็นการใช้รถที่ขาดต่อทะเบียนจำนวนมากบนถนนหลวง ซึ่งเกิดขึ้นจากการขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังในเรื่องนี้นั่นเอง โดยจะมีการวิเคราะห์ปัญหานี้ในหัวข้อ 6.3 ต่อไป

ถึงแม้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะมีกำหนดให้มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น เพื่อมีหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดย χρήเงินของกองทุนในกรณีตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัตินี้ซึ่งบัญญัติว่า :²⁹

ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

- (1) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
- (2) รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน
- (3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

²⁷ จำแนกเป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำนวน 42,035,133 คัน (ร้อยละ 96.87 ของรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมด) โดยเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (รย.12) มากที่สุด จำนวน 22,137,636 คัน (ร้อยละ 52.66) รองลงมา คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน จำนวน 11,344,873 คัน (ร้อยละ 26.99) และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล จำนวน 7,085,910 คัน (ร้อยละ 16.86). ดู กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก (เชิงอรรถ 26) 1.

²⁸ ในสถิติไม่ได้แบ่งประเภทรถเอาไว้ จึงเป็นการรวมสถิติรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล. ดู กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก (เชิงอรรถ 26) 1.

²⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23.

- (4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด
- (5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ
- (6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

อย่างไรก็ดี เป็นที่น่าเป็นห่วงว่าเมื่อมีการนำรถยนต์ที่มีได้มีการจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาใช้บนถนนหรือทางสาธารณะ แล้วเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะทำให้เป็นภาระให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องมีการจ่ายค่าเสียหายจนเกินสมควร เป็นภาระผูกพันที่กองทุนต้องไปใช้สิทธิเรียกร้องสิทธิในการเรียกเงินคืนพร้อมเงินเพิ่มของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วตามหลักใน มาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัตินี้ซึ่งได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และในบางกรณีที่ไม่สามารถทราบตัวผู้กระทำผิดได้ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็ต้องรับภาระในการจ่ายค่าทดแทนต่าง ๆ แทน อีกทั้งการที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถเหล่านั้นไม่ได้ทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ชำระภาษีรถยนต์ แต่นำรถยนต์ดังกล่าวมาใช้บนถนนหลวงเป็นการเอาเปรียบสังคม ไม่มีความรับผิดชอบต่อสังคม เพราะนอกจากรัฐจะเสียรายได้จากค่าภาษีอากรดังกล่าวแล้ว ประชาชนและผู้บริโภคใช้นยานอื่น ๆ ต้องเสี่ยงกับความไม่รับผิดชอบต่อสังคมของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ที่ใช้ถนนสาธารณะโดยไม่จัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้อีกด้วย ย่อมทำให้เจตนาที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่สามารถบรรลุเจตนารมณ์ในการร่างได้อย่างสมบูรณ์

5.4 ปัญหาทางการดำเนินคดีอาญาที่เกิดขึ้นจากขาดการทำประกันภัยรถยนต์

โดยปกติแล้ว หากเกิดการขับรถยนต์โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือได้รับบาดเจ็บ ถึงแม้คู่กรณีทั้งสองฝ่ายจะสามารถตกลงเรื่องการชดเชยค่าเสียหายกันได้ โดยอาจเป็นการชดเชยผ่านทางประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและ/หรือภาคสมัครใจ หรือผ่านการชดเชยทางกรณีอื่น ๆ แต่คดีอาญาที่สืบเนื่องจากการกระทำดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็น ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300 ก็จำเป็นต้องมีการดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมทางอาญาต่อไป เนื่องจากมิใช่ความผิดหลุโทษ³⁰

³⁰ ยกเว้นกรณี ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันเป็นความผิดหลุโทษ ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 390 ที่สามารถเปรียบเทียบปรับในชั้นพนักงานสอบสวนก็เป็นอันยุติคดีได้ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 (2).



อย่างไรก็ดี หากผู้กระทำได้ตกลงกันได้ในเรื่องค่าเสียหายทางแพ่งและได้รับการชดเชยแล้ว ก่อนหรือระหว่างการดำเนินคดีอาญา ก็จะทำให้ไม่จำเป็นที่จะต้องดำเนินคดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับคดีอาญา เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากการละเมิดนั้นด้วย ในการนี้ก็จะเป็นการทำให้ระยะเวลาการพิจารณาคดีนั้นสั้นลง และจะทำให้บุคลากรในกระบวนการยุติธรรมทางอาญามีเวลาไปดำเนินคดีอื่น ๆ ที่มีความกระตือรือร้นและเป็นอันตรายต่อสังคมมากกว่าได้ ซึ่งหากผู้กระทำความผิดไม่ได้มีการทำประกันภัยรถยนต์ไม่ว่าจะทั้งภาคบังคับหรือภาคสมัครใจ นั่นก็หมายความว่า จะต้องมีการพิจารณาทั้งคดีอาญาและการดำเนินคดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับคดีอาญา ซึ่งผู้เสียหายต้องยื่นคำร้องแก่พนักงานอัยการให้ดำเนินการ³¹ หรือผู้เสียหายต้องไปฟ้องร้องต่อศาลแพ่งเอง³²

นอกเหนือจากนี้ หากพิจารณาตามแนวคำพิพากษากรณีที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือได้รับบาดเจ็บ³³ หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าจำเลยได้มีการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายแล้วนั้น ในคดีอาญา ศาลมักจะตัดสินลดโทษให้จำเลย ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้เป็นกรณีตามเหตุบรรเทาโทษ แห่งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78³⁴ เนื่องจากจำเลย “รู้สึกความผิดและพยายามบรรเทาผลร้ายแห่งความผิดนั้น” ซึ่งเหตุบรรเทาโทษนั้นเป็นดุลยพินิจของศาล หากศาลเห็นสมควรที่จะลดโทษไม่เกินกึ่งหนึ่งของโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดก็สามารถได้³⁵ และในทางปฏิบัติหากมีการลดโทษแล้ว และโทษที่จะลงเป็นโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี ไม่ว่าจะลงโทษปรับด้วยหรือไม่ก็ตาม ศาลก็สามารถพิจารณาการรอกการลงโทษหรือรอกการกำหนดโทษให้แก่จำเลยได้ หากเข้าเงื่อนไขที่กำหนดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 56³⁶ ดังนั้น จึงจะเห็นได้ว่า หากประเทศไทยมีการชดเชยค่าเสียหายผ่านทางประกันภัยภาคบังคับที่มีวงเงินสูงพอที่จะเยียวยาให้ผู้เสียหายอย่างเพียงพอแล้วนั้น ผู้กระทำความผิดก็มีโอกาสที่จะได้รับโทษสถานเบาและ/หรือไม่ถูกลงโทษจำคุกจริง ๆ ซึ่งการนี้เป็นการลดการส่งคนเข้าเรือนจำอันเป็นต้นเหตุของปัญหานักโทษล้นเรือนจำและปัญหาสังคมอื่น ๆ อีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันหากเป็นกรณีผู้กระทำความผิดมีเพียงประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ก็ไม่อาจเยียวยาผู้เสียหายได้อย่างพอเพียงในหลายกรณีเช่น กรณีผู้เสียหายเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวร ที่มีการเรียกร้องเงินเยียวยาที่สูง ซึ่งหากผู้กระทำความผิดไม่มี

³¹ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 44/1.

³² ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 40.

³³ ดู Workpoint today, ‘ย้อนคดีดัง ขับรถชนคนตายโดนโทษอะไรบ้าง?’ (Workpoint today, 26 กรกฎาคม 2563) <<https://workpointtoday.com/car-crash-dead/>> สืบค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2566.

³⁴ การชดเชยค่าเสียหายและออกค่ารักษาพยาบาล เป็นเหตุบรรเทาโทษ. ดู คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5296/2540 <<https://deka.in.th/view-11939.html>> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

³⁵ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 78.

³⁶ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 56.

ทรัพย์สินเพียงพอที่จะนำมาบรรเทาความเสียหายเพิ่มเติมจากวงเงินที่ได้จากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ศาลก็อาจจะมองว่าเป็นกรณีที่ไม่มีเหตุบรรเทาโทษตามกฎหมาย ซึ่งจะมีผลทำให้ผู้กระทำผิดไม่ได้รับโอกาสที่จะได้รับโทษสถานเบาหรือได้รับการรอลงโทษหรือรอการกำหนดโทษ และอาจทำให้ต้องถูกส่งเข้าเรือนจำอันเป็นการก่อให้เกิดปัญหาทั้งต่อผู้กระทำผิดที่ถูกลงโทษสถานหนักจากการกระทำโดยประมาทของตน นอกจากนี้ยังเป็นปัญหาต่อผู้เสียหายที่ไม่ได้รับการเยียวยาอย่างเพียงพอ และปัญหาสังคมที่จะเกิดความขัดแย้งมีคดีความเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น รวมไปถึงการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และงบประมาณที่ต้องจัดสรรในเรื่องที่สืบเนื่องจากอุบัติเหตุที่มากเกินไป

ตัวอย่างหนึ่งที่สะท้อนปัญหาที่กล่าวมาแล้วข้างต้นได้เป็นอย่างดีคือ กรณี “คดีแม่นองการตูน” ที่เกิดขึ้นในวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2557 เมื่อครอบครัวของน้องการตูนที่ประกอบด้วย พ่อ แม่ ลูก รวมสามคน ได้ถูกนางสาว น. (นามสมมุติ) ขับรถยนต์กระบะมาด้วยความเร็วสูงเสียหลักพุ่งชนร้านอาหารของครอบครัวที่ประกอบกิจการอยู่ริมถนน ผลที่เกิดขึ้นหลังอุบัติเหตุคือ พ่อของน้องการตูนเสียชีวิตทันทีที่เกิดเหตุ ส่วนน้องการตูนอายุ 5 ขวบ ลูกสาวได้รับบาดเจ็บสาหัส ได้รับการกระทบกระเทือนทางสมองอย่างรุนแรง ต้องเข้ารักษาตัวในโรงพยาบาลเอกชนต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน นอกจากนี้ยังมีทรัพย์สินของครอบครัวที่เสียหายอีกในส่วน của ร้านค้าและรถยนต์ของครอบครัวนี้ที่จอดอยู่หน้าร้านด้วย เนื่องจากผู้ก่อเหตุไม่ได้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ จึงมีเพียงประกันภัยภาคบังคับเท่านั้นที่เข้ามาเยียวยาความเสียหายของครอบครัวผู้ประสบภัยนี้ ซึ่งไม่สามารถเยียวยาได้อย่างเพียงพอ และผู้ก่อเหตุไม่สามารถตกลงค่าเสียหายและค่าชดเชยในส่วนที่เกินจากนั้นกับแม่ของน้องการตูนได้ ดังนั้นเมื่อมีการต่อสู้คดีเรื่อยมาจนถึงศาลฎีกา ผลคือ นางสาว น. จำเลยถูกลงโทษจำคุกหนึ่งปีโดยไม่รอลงอาญา และศาลได้ให้จำเลยจ่ายเงินชดเชย จำนวนรวมกว่า 6 ล้านบาทให้กับฝ่ายผู้เสียหาย³⁷

บทสรุปของคดีนี้คือ ครอบครัวน้องการตูน บิดาเสียชีวิต ลูกสาว ทุพพลภาพถาวร เป็นผู้ป่วยติดเตียง เหลือมารดาเป็นเสาหลักของครอบครัวคนเดียว ในส่วนค่าเสียหายและค่าชดเชยต่าง ๆ ที่ศาลกำหนดให้ก็ไม่ได้รับจริงเนื่องจากในกรณีนี้จากการสืบทรัพย์พบว่าจำเลยไม่มีทรัพย์สินต่าง ๆ ที่เป็นชื่อของตนเองเลย จึงไม่สามารถบังคับคดีกับทรัพย์สินของจำเลยได้ นอกจากนี้ “แม่นองการตูน” ยังถูกโรงพยาบาลเรียกร้องให้ชำระหนี้ค่ารักษาพยาบาลน้องการตูนเป็นจำนวนเงินกว่าสองล้านบาทอีกด้วย (ซึ่งภายหลังมีประชาชนที่ทราบข่าวได้รวบรวมเงินช่วยเหลือกันเองในกรณีนี้) จะเห็นได้ว่าเหตุการณ์นี้ทำให้เกิดปัญหาทางสังคมมากมาย ซึ่งหากประกันภัยภาคบังคับมีความคุ้มครองที่สูงกว่านี้และคุ้มครองถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ก็น่าจะเยียวยาความเสียหายในกรณีนี้ได้ดีขึ้น

³⁷ ข่าวสด, ‘ปิดคดีน้องการตูน!! สาวที่ขับรถชนเข้าคุก 1 ปี หลังศาลฎีกาไม่รับคำขอลดโทษ’ (ข่าวสด, 9 พฤศจิกายน 2559) <https://www.khaosod.co.th/breaking-news/news_92256> สืบค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2566.



ในส่วนของจำเลย นางสาว น. ที่ได้รับโทษจำคุกจริงหนึ่งปีโดยไม่รอลงอาญา ถึงแม้จะเป็นการตอบสนองวัตถุประสงค์การลงโทษแบบแก้แค้นทดแทน แต่ก็ยังมีประเด็นถึงความเหมาะสมของการลงโทษและนอกจากนี้ก็ถือว่าเป็นปัญหาสังคมด้วยเช่นกันเพราะเป็นการเพิ่มคนเข้าระบบเรือนจำที่ควรมีไว้ใช้กับคดีร้ายแรงที่มีการกระทำโดยเจตนา เป็นภาระของรัฐในการดูแลในขณะที่อยู่ในเรือนจำ อีกทั้งเมื่อออกมาจากเรือนจำแล้ว นางสาว น. ยังถูกรบกวนความเป็นอยู่อย่างปกติทางโซเชียลมีเดียต่าง ๆ จากประชาชนที่ไม่พอใจที่นางสาว น. ไม่เสียยาทางฝั่งผู้เสียหาย จนต้องปิดช่องทางสื่อสารดังกล่าวลง พร้อมทั้งเปลี่ยนชื่อ นามสกุลใหม่อีกด้วย และนางสาว น. ยังต้องอยู่อย่างยากลำบากเพราะต้องถูกตรวจสอบทรัพย์สินตลอดระยะเวลาบังคับคดีและอาจถูกฟ้องล้มละลายในท้ายที่สุด

จากตัวอย่างคดีดังกล่าวคงพอจะทำให้เห็นได้ถึงความสำคัญของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับว่าถ้าได้มีการออกแบบรูปแบบให้ดี ย่อมสามารถที่จะช่วยลดบรรเทาความเสียหายให้กับคู่ความทั้งสองฝ่ายได้ และยังแก้ปัญหาสังคมที่จะตามมาดังที่กล่าวมาแล้วได้อีกด้วย

6. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประกันภัยภาคบังคับในต่างประเทศ

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยยังมีปัญหาในทางปฏิบัติหลายประการ จากการค้นคว้า วิจัย ได้พบว่า สหราชอาณาจักรเป็นประเทศหนึ่งที่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่น่าสนใจและสามารถนำมาใช้เป็นต้นแบบกับประเทศไทยได้ เช่นเดียวกับในระดับภูมิภาค (Region) สหภาพยุโรป ก็ได้มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับคือ DIRECTIVE (EU) 2021/2118 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ให้รัฐภาคีของสหภาพยุโรปต้องออกกฎหมายภายในให้สอดคล้องและมีมาตรฐานขั้นต่ำไม่น้อยกว่าที่ DIRECTIVE ดังกล่าวกำหนด³⁸ ซึ่งรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

³⁸ สำหรับลำดับศักดิ์และสถานะของกฎหมายสหภาพยุโรป ดู European Union, 'Types of legislation' (European Union, 2023) <https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_en> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

6.1 กฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของสหราชอาณาจักร (United Kingdom)

ในปัจจุบันประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของสหราชอาณาจักรได้ถูกบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการใช้รถใช้ถนน ค.ศ. 1988 (Road Traffic Act 1988) โดยบัญญัติอยู่ใน มาตรา 143-162 โดยพระราชบัญญัตินี้วางหลักให้ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคนต้องทำประกันภัยภาคบังคับคือประกันภัยรถยนต์บุคคลที่สาม (Third Party only Insurance) ซึ่งเป็นประกันภัยขั้นต่ำที่สุดที่กฎหมายกำหนดเมื่อประสงค์ที่จะใช้รถบนถนนหลวง³⁹ โดยใน มาตรา 145 (3) ประกอบ (4) ของพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่ประกันภัยรถยนต์บุคคลที่สามต้องมีกล่าวคือ จะต้องให้ความคุ้มครองครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกาย ยานพาหนะ สัตว์ ทรัพย์สินของบุคคลอื่นหรือสถานที่สาธารณะ⁴⁰ แต่ทั้งนี้ ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น วงเงินความรับผิดชอบของกรมธรรม์ต้องมากกว่า 1,200,000 ปอนด์ขึ้นไป⁴¹ อย่างไรก็ตาม กรณีนี้นั้นไม่จำเป็นต้องครอบคลุมถึงความเสียหายในทรัพย์สินของตัวผู้เอาประกันภัยเอง เช่น ค่าซ่อมรถของผู้เอาประกันหรือความตายของตัวผู้เอาประกันภัย⁴² โดยในทางปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ขึ้นผู้ขับขี่ต้องแจ้งข้อมูลเบื้องต้นคือ ชื่อ ที่อยู่ และเลขทะเบียนรถแก่บริษัทที่ตนได้เอาประกันภัยไว้ทันทีแม้ว่าผู้ขับขี่จะไม่ต้องการใช้สิทธิตามกรมธรรม์ก็ตาม ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์ที่เอาประกันภัยไม่ใช่เจ้าของรถ ผู้ขับขี่ต้องแจ้งชื่อและที่อยู่ของเจ้าของรถคันที่เอาประกันภัยแก่บริษัทที่ตนได้เอาประกันภัยไว้ด้วย นอกจากนี้ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถทำการแจ้งต่อบริษัทประกันภัยในเวลาเกิดเหตุผู้ขับขี่จะต้องแจ้งเหตุดังกล่าวต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจภายใน 24 ชั่วโมงนับจากเกิดเหตุ⁴³ ทั้งนี้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ หากผู้ขับขี่ที่ก่ออุบัติเหตุไม่ยอมแจ้งชื่อและที่อยู่ หรือแจ้งชื่อและที่อยู่ปลอม ผู้นั้นจะกระทำความผิดและจะได้รับโทษตาม มาตรา 168⁴⁴ ของ Road Traffic Act 1988 นอกจากนี้ใน มาตรา 170 ยังได้กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องหยุดอยู่ ณ ที่เกิดเหตุ เมื่อประสบอุบัติเหตุที่ก่อความเสียหายให้แก่ผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็น

³⁹ Road Traffic Act 1988 Section 143.

⁴⁰ Road Traffic Act 1988 Section 145 (3).

⁴¹ Road Traffic Act 1988 Section 145 (4) a.

⁴² Road Traffic Act 1988 Section 145 (4).

⁴³ RAC Foundation, 'What to do immediately after a car accident' (RAC Foundation, 26 March 2019)

<<https://www.rac.co.uk/drive/advice/road-safety/car-accident>> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

⁴⁴ Road Traffic Act 1988 Section 168.



การก่อความเสียหายต่อชีวิตร่างกายของผู้อื่น หรือต่อรถยนต์ ยานพาหนะ สัตว์หรือสิ่งก่อสร้างของผู้อื่น ซึ่งหากฝ่าฝืนมีโทษจำคุกหกเดือนและอาจได้รับโทษปรับอีกด้วย⁴⁵

กรณีที่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้รับความเสียหายต่อชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สิน จากรถยนต์ที่ไม่ได้ทำการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายหรือกรณีถูกชนแล้วหนีโดยไม่ทราบว่าเป็นใคร เป็นผู้ก่อภัยแล้วผู้ประสบภัยสามารถที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้จากสำนักงานประกันภัยรถยนต์ (Motor Insurers' Bureau or MIB)⁴⁶ ได้โดยตรง

นอกจากนี้พระราชบัญญัติดังกล่าวยังเป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาอีกด้วย เพราะได้มี การกำหนดฐานความผิดและโทษของการไม่ทำประกันภัยภาคบังคับและการไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับต่าง ๆ ในพระราชบัญญัตินี้ เช่น การบัญญัติให้การขับรถบนถนนหลวงหรือในที่สาธารณะโดยปราศจากการทำ ประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายเป็นสิ่งผิดกฎหมายและมีการกำหนดโทษในอัตราที่สูงตาม มาตรา 143 โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะปรับผู้ขับขี่ในอัตรา 300 ปอนด์และตัดแต้มใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่เป็น จำนวน 6 แต้ม ส่วนในกรณีที่ผู้ขับขี่ถูกดำเนินคดีในชั้นศาลนั้น ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีได้มีการทำประกันภัย ภาคบังคับอาจจะต้องได้รับโทษมากขึ้นคือโทษปรับแบบไม่จำกัดจำนวนชั้นสูงและศาลยังมีอำนาจที่จะ สั่งระงับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์อีกด้วย⁴⁷ และในกรณีที่เจ้าของยานพาหนะฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัย ภาคบังคับเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถที่จะปรับเจ้าของยานพาหนะในอัตรา 100 ปอนด์และมีสิทธิตั้งแต่ ล้อคล้อยยานพาหนะนั้นหรือยึดยานพาหนะดังกล่าวไว้เป็นของกลางหรือทำลายยานพาหนะที่ไม่ได้ ทำการประกันภัยภาคบังคับดังกล่าวได้อีกด้วย ในกรณีที่เจ้าของยานพาหนะดังกล่าวถูกดำเนินคดี ในชั้นศาลนั้น เจ้าของยานพาหนะที่มีได้มีการทำประกันภัยภาคบังคับอาจจะต้องได้รับโทษมากขึ้นคือ โทษปรับสูงสุดไม่เกิน 1,000 ปอนด์ โดยนอกจากต้องเสียค่าปรับแล้วทางรัฐจะบังคับให้เจ้าของรถ ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในทันที⁴⁸ ทั้งนี้เจ้าของยานพาหนะนั้นมีหน้าที่ ๆ ต้องทำประกันภัย ภาคบังคับด้วยแม้จะไม่ได้นำออกมาใช้งานก็ตามโดยหลักกฎหมายที่รู้จักกันว่า “การบังคับประกันภัย ต่อเนื่อง” (continuous insurance enforcement)⁴⁹ หากเจ้าของยานพาหนะไม่ประสงค์ที่จะใช้งาน

⁴⁵ Road Traffic Act 1988 Section 170.

⁴⁶ Motor Insurance Bureau, 'Making a claim' (MIB, 2023) <<https://www.mib.org.uk/making-a-claim>> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

⁴⁷ Vehicle insurance from GOV.UK, 'Driving without insurance' (GOV.UK, 2023) <<https://www.gov.uk/vehicle-insurance/driving-without-insurance>> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

⁴⁸ Motor Insurance Bureau, 'Making a claim' (MIB, 2023) <<https://www.mib.org.uk/making-a-claim>> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

⁴⁹ Motor Insurance Bureau, 'Continuous insurance enforcement' (MIB, 2023) <<https://www.mib.org.uk/reducing-uninsured-driving/continuous-insurance-enforcement/>> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

ยานพาหนะของตนจะต้องดำเนินการแจ้งของดเว้นการใช้ยานพาหนะดังกล่าวที่เรียกว่า Statutory Off Road Notification (SORN) จึงจะพ้นความรับผิดชอบดังกล่าว⁵⁰

6.2 กฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของสหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในปัจจุบันคือ DIRECTIVE (EU) 2021/2118 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ให้รัฐภาคีของสหภาพยุโรปต้องออกกฎหมายภายในให้สอดคล้องและมีมาตรฐานขั้นต่ำไม่น้อยกว่าที่ DIRECTIVE ดังกล่าวกำหนด ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ ในมาตรา 3 ของกฎหมายดังกล่าว กำหนดให้แต่ละรัฐภาคี สมาชิกต้องกำหนดให้เจ้าของรถยนต์ต้องจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่ครอบคลุมความรับผิดทางแพ่งต่อบุคคลที่สาม ในส่วนที่เกี่ยวข้องของการใช้ยานพาหนะตามปกติในดินแดนของตน ด้วยหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ จึงทำให้แน่ใจได้ว่าหากผู้ขับขี่ที่เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิดในอุบัติเหตุ ประกันภัยจะคุ้มครองค่าใช้จ่ายของการบาดเจ็บหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินต่อบุคคลที่สาม⁵¹ โดยใน มาตรา 9 ของกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์บุคคลที่สามที่แต่ละรัฐต้องพึงมีคือ

(a) ค่าชดเชยกรณีการบาดเจ็บส่วนบุคคล⁵² ขั้นต่ำ 1,300,000 ยูโร ต่อคน และขั้นต่ำ 6,450,000 ยูโรต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้ง โดยไม่คำนึงถึงจำนวนผู้บาดเจ็บ หรือ

(b) ค่าชดเชยกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินขั้นต่ำ 1,300,000 ยูโร ต่อครั้งโดยไม่คำนึงถึงจำนวนผู้บาดเจ็บ สำหรับประเทศสมาชิกที่ไม่ได้ใช้เงินยูโร จำนวนเงินขั้นต่ำจะถูกแปลงเป็นสกุลเงินของประเทศนั้นโดยให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนของวันที่ 22 ธันวาคม 2021 ซึ่งถูกตีพิมพ์อย่างเป็นทางการใน the Official Journal of the European Union ของสหภาพยุโรป⁵³

อีกสิ่งหนึ่งที่น่าสนใจของกฎหมายนี้คือการคิดถึงอัตราเงินเฟ้อที่จะทำให้มูลค่าของเงินน้อยลงในอนาคต มาตรา 9 (2) จึงกำหนดให้ทุก ๆ ห้าปีนับจากวันที่ 22 ธันวาคม ค.ศ. 2021 คณะกรรมการของสหภาพยุโรปจะต้องทบทวนจำนวนเงินที่อ้างอิงในมาตรานี้ว่ามีสอดคล้องกับดัชนีราคาผู้บริโภคที่

⁵⁰ Vehicle insurance from GOV.UK, 'Register your vehicle as off the road (SORN)' (GOV.UK, 2023) <<https://www.gov.uk/make-a-sorn>> สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.

⁵¹ DIRECTIVE (EU) 2021/2118 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL Article 3.

⁵² รวมถึงกรณีการเสียชีวิตด้วย.

⁵³ DIRECTIVE (EU) 2021/2118 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL Article 9.



สอดคล้องกัน (HICP) ซึ่งกำหนดขึ้นตามกฎหมาย (EU) 2016/792 เพื่อกำหนดวงเงินค่าชดเชยในกรณีต่าง ๆ ข้างต้นต่อไป⁵⁴

นอกจากนี้เพื่อเป็นหลักประกันว่าอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดขึ้นในแต่ละรัฐภาคีจะได้รับ การชดเชย เยียวยาตามมาตรฐานขั้นต่ำของกฎหมายนี้ กฎหมายฉบับนี้จึงกำหนดให้รัฐภาคีแต่ละรัฐ จะต้องจัดตั้งหรือมอบอำนาจให้หน่วยงานใดทำหน้าที่ในการดูแลค่าชดเชยแก่ผู้ประสบภัยในสอดคล้อง กับกฎหมายฉบับนี้ด้วย⁵⁵

7. บทวิเคราะห์เปรียบเทียบประเด็นปัญหากฎหมายประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับของประเทศไทยกับต่างประเทศ

เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหากฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยกับ กฎหมายต่างประเทศทั้งระดับประเทศคือสหราชอาณาจักรและระดับภูมิภาคคือสหภาพยุโรปแล้วนั้น ทำให้ได้ข้อสรุปและประเด็นวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

7.1 วิเคราะห์ประเด็นปัญหาด้านจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ไม่ครอบคลุม ความเสียหายที่แท้จริง

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าแม้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะทำหน้าที่เป็นหลักประกันที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถเฉกเช่นเดียวกับในนานา อารยประเทศ แต่ว่าเมื่อพิจารณาถึงวงเงินที่คุ้มครองผู้ประสบภัยรวมถึงค่าชดเชยต่าง ๆ ทั้งหมดแล้ว จะเห็นได้ว่าอาจไม่สอดคล้องกับสภาพสังคมในปัจจุบันเพราะมีวงเงินที่ให้ความคุ้มครองน้อย เมื่อเทียบกับ กรณีความร้ายแรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ หรือเมื่อเทียบกับค่าครองชีพในสภาพสังคม ปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นกรณีความคุ้มครองตามกฎหมายกระทรวง ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศแล้ว จะเห็นถึงความแตกต่างในวงเงินที่ให้ความคุ้มครองอย่างชัดเจน จากการศึกษาประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับในต่างประเทศ จะเห็นได้ว่าในนานาอารยประเทศนั้นมีการกำหนดให้มีการทำประกันภัย ภาคบังคับที่มีความคุ้มครองที่สูงกว่าในประเทศไทยทั้งสิ้น เช่น ในสหราชอาณาจักร ใน มาตรา 145 (4) a ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการใช้รถใช้ถนน ค.ศ. 1988 (Road Traffic Act 1988) ได้กำหนด

⁵⁴ Regulation (EU) 2016/792 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on harmonised indices of consumer prices and the house price index, and repealing Council Regulation (EC) No 2494/95 (OJ L 135, 24.5.2016, p. 11).

⁵⁵ DIRECTIVE (EU) 2021/2118 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL Article 10a.

มาตรฐานขั้นต่ำที่กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์บุคคลที่สามต้องพึงมีคือ ซึ่งกรณีที่ประกันภัยภาคบังคับดังกล่าวนี้จะต้องให้ความคุ้มครองครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกาย โดยไม่จำกัดจำนวนเงิน โดยศาลสามารถกำหนดค่าชดเชยได้ตามจริง⁵⁶ ซึ่งสามารถคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างสมบูรณ์แบบและยังช่วยคุ้มครองผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์จากการถูกเรียกร้องสิทธิในทางแพ่งได้อย่างสมบูรณ์อีกด้วย เช่นเดียวกับคือ DIRECTIVE (EU) 2021/2118 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ที่กำหนดให้รัฐภาคีต้องจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ที่มีกรมธรรม์จ่ายค่าชดเชยกรณีการบาดเจ็บส่วนบุคคลขั้นต่ำถึง 1,300,000 ยูโร (ประมาณ 50 ล้านบาท)⁵⁷ ต่อคน และขั้นต่ำ 6,450,000 ยูโร (ประมาณ 245 ล้านบาท) ต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้ง โดยไม่คำนึงถึงจำนวนผู้บาดเจ็บ ในขณะที่ของประเทศไทยค่าชดเชยต่อชีวิต ร่างกาย จะจ่ายสูงสุดเพียงไม่เกินห้าแสนบาทต่อคน และไม่เกินห้าล้านบาทต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้งในกรณี รถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคน หรือรถบรรทุกผู้โดยสาร รวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน หรือสิบล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคน หรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

7.2 วิเคราะห์ปัญหาความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ไม่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

ในปัจจุบันนอกจากปัญหาเงินเอาประกันภัยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดไว้ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริงดังที่ได้กล่าวไปแล้ว อีกปัญหาหนึ่งซึ่งเป็นปัญหาที่มีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนกว่ากันก็คือการที่ความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งเป็นเรื่องที่สวนทางกับข้อเท็จจริงเนื่องจากอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนในประเทศไทยทุกวันนี้ นอกจากความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายของผู้ประสบภัยแล้วยังมีความเสียหายที่รวมถึงในส่วนของความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของคู่กรณีและของบุคคลภายนอก รวมถึงในบางกรณีทรัพย์สินของทางราชการด้วย ดังตัวอย่างที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ที่มีผู้ขับขี่รถกระบะส่วนบุคคล ไม่ทำประกันภัย เสียหลักพุ่งชนเสาไฟฟ้าริมถนนสุขุมวิท ต.บางปู อ.เมือง จ.สมุทรปราการ ทำให้เสาไฟฟ้าแรงสูงและแรงต่ำ 12 ต้นหักล้มลงมาขวางถนนสุขุมวิทสายเก่าขาเข้าตลาดปากน้ำ และล้มทับรถยนต์กระบะและรถเก๋งได้รับความเสียหายหลายคัน โดยค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวนเงินกว่า 10 ล้านบาท⁵⁸

⁵⁶ Road Traffic Act 1988 Section 145(4).

⁵⁷ อัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2567 โดย 1 ยูโร เท่ากับ อัตรา 39.18 บาท.

⁵⁸ ข่าวสด, 'เปิดตัวเลขค่าเสียหาย! สาวขับกระบะ ชนเสาไฟ 12 ต้น เคราะห์ซ้ำ! รถไร้ประกัน' (ข่าวสด, 28 ธันวาคม 2562) <https://www.kaosod.co.th/breaking-news/news_3276809>สืบค้นเมื่อ 2 สิงหาคม 2566.



เมื่อไม่มีการกำหนดให้มีการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์แก่ผู้ประสบภัยหรือบุคคลภายนอกในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของไทย การเรียกร้องค่าเสียหายจากการทำละเมิดจึงต้องเป็นการไปดำเนินการใช้สิทธิฟ้องร้องเป็นคดีแพ่งในชั้นศาลในมูลละเมิดต่อศาลเอง ซึ่งก็จะประสบปัญหาเช่นเดียวกับที่ได้กล่าวมาในกรณีปัญหาด้านจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริงไม่ว่าจะเป็นระยะเวลาในการดำเนินคดี, ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินคดีหรือการขาดประโยชน์ที่จะได้ใช้สอยทรัพย์สินที่เสียหายตามปกติเช่นถ้ารถยนต์ที่ใช้ประกอบอาชีพค้าขายของผู้เสียหายถูกชนจนไม่สามารถใช้สอยได้ตามปกติ ถ้าต้องมีกรณีที่ทำดำเนินคดีเรียกค่าเสียหายในชั้นศาลย่อมใช้ระยะเวลาพอสมควรในการเรียกร้อง ในระหว่างการดำเนินคดีเมื่อไม่มีรถยนต์ การประกอบอาชีพย่อมเป็นไปอย่างยากลำบากซึ่งส่งผลกระทบไม่เพียงแต่ผู้เสียหายเท่านั้นแต่อาจรวมถึงครอบครัวของผู้เสียหายด้วย

ในส่วนของผู้ขับขี่ที่กระทำให้เกิดอุบัติเหตุเองก็ได้รับผลกระทบจากปัญหานี้เช่นกันเพราะตนเองจะต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดต่อผู้เสียหายในทางทรัพย์สินทั้งหมดแต่เพียงผู้เดียวซึ่งถ้าเป็นกรณีที่ตนเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงดังเช่นตัวอย่างข้างต้นโดยที่ไม่มีการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจที่ให้ความคุ้มครองถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอกไว้มาช่วยแบ่งเบาภาระแล้วศาลมีคำพิพากษาให้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ขับขี่อาจจะต้องถูกบังคับคดีจนถึงกับสิ้นเนื้อประดาตัวก็ได้ซึ่งก็จะส่งผลกระทบถึงครอบครัวของผู้ขับขี่ที่กระทำละเมิดและส่งผลให้เป็นปัญหาสังคมในภาพรวมอีกทอดหนึ่งด้วย

จะเห็นได้ว่าในนานาอารยประเทศส่วนใหญ่นั้นได้กำหนดให้การทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนั้น ครอบคลุมถึงการคุ้มครองในส่วนของทรัพย์สินของบุคคลที่สามนี้ด้วย โดยจากการศึกษาในบทที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่าในสหราชอาณาจักรนั้นได้กำหนดเงื่อนไขขั้นต่ำของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในมาตรา 145(4)(b) ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการใช้รถใช้ถนน ค.ศ. 1988 (Road Traffic Act 1988) ไว้ว่า “ต้องมีการจัดให้มีการประกันภัยในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของผู้อื่นโดยต้องเป็นกรมธรรม์ที่มีวงเงินความรับผิดไม่น้อยกว่า 1.2 ล้านปอนด์⁵⁹ (ประมาณ 55 ล้านบาท)”⁶⁰ หรือ DIRECTIVE (EU) 2021/2118 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ที่กำหนดให้รัฐภาคีต้องจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ที่มีกรมธรรม์จ่ายค่าชดเชยกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินขั้นต่ำ 1,300,000 ยูโร ต่อครั้งโดยไม่คำนึงถึงจำนวนผู้บาดเจ็บ ซึ่งวงเงิน

⁵⁹ Road Traffic Act 1988 article 145 (4)(b).

⁶⁰ อัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2567 โดย 1 ปอนด์เท่ากับ 45.87 บาท.

ดังกล่าวเป็นวงเงินที่สูงเมื่อเทียบกับค่าแรงขั้นต่ำและค่าครองชีพ⁶¹ ซึ่งเพียงพอที่จะบรรเทาความเสียหายทั้งต่อผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการที่ไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายเองหากความเสียหายไม่เกินวงเงินดังกล่าวและในส่วนผู้ประสพภัยที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหายก็จะได้รับหลักประกันว่าจะได้รับชำระค่าเสียหายภายในวงเงินที่กำหนดดังกล่าวเป็นอย่างดี ซึ่งลดภาระแก่หน่วยงานภาครัฐเช่นศาลยุติธรรมในการพิจารณาในเรื่องดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพทีเดียว

7.3 วิเคราะห์ปัญหาการหลบเลี่ยงทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535

จากตัวเลขผู้หลีกเลี่ยงการชำระภาษีรถยนต์จำนวนมากในประเทศไทยที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น เป็นเครื่องชี้วัดถึงการหลบเลี่ยงทำประกันภัยภาคบังคับด้วย เพราะเมื่อไม่ได้ชำระภาษีรถยนต์ก็ย่อมเป็นที่ยอมรับได้ว่าเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถเหล่านั้นย่อมไม่ได้ทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้อีกด้วย เพราะถึงแม้จะทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแต่ไม่ชำระภาษีรถยนต์ ก็ไม่สามารถใช้รถในทางสาธารณะได้ตามกฎหมายเช่นกัน ซึ่งในความเป็นจริงแล้วจะพบเห็นการใช้รถที่ขาดต่อทะเบียนจำนวนมากบนถนนหลวง⁶² ซึ่งอาจเป็นเพราะการขาดความรู้ความเข้าใจและบังคับใช้กฎหมายที่ทั่วถึง โดยหนึ่งในหลักฐานสำคัญที่สะท้อนปัญหาดังกล่าวได้แก่ การบูรณาการร่วมกันระหว่างคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยและกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2566 เมื่อ ดร.สุทธิพล ทวีชัยการ เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้เปิดเผยข้อมูลการจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ที่มีผลใช้บังคับ ในปี พ.ศ. 2565 ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวพบว่าการจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ สำหรับรถยนต์ มีสัดส่วน 90% และ สำหรับรถจักรยานยนต์ มีสัดส่วนเพียง 64% ซึ่งถือเป็นอัตราส่วนที่ต่ำมาก และเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทางคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจึงได้บูรณาการร่วมกับกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ที่มีบุคลากรใกล้ชิดประชาชนได้ช่วยชี้แจงให้ประชาชนได้รับทราบและเข้าใจถึงข้อกฎหมายและสิทธิประโยชน์ขั้นพื้นฐานของการมีประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ⁶³

⁶¹ ดู GOV.UK, 'National Minimum Wage and National Living Wage rates' (GOV.UK, 2023) <<https://www.gov.uk/national-minimum-wage-rates>> สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2566.

⁶² ดู ตัวเลขในเชิงอรรถ 27 และเนื่องจากตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 34 กำหนดให้รถที่มีภาระจดทะเบียนแล้วต้องเสียภาษีประจำปี เว้นแต่ได้มีการแจ้งไม่ใช้รถยนต์นั้นต่อนายทะเบียน.

⁶³ Thairath, 'นักขี่มอเตอร์ไซด์ ไม่ชอบซื้อประกันพ.ร.บ.รถมากที่สุด คปภ.ห่วงเสียสิทธิประโยชน์' (Thairath, 20 มีนาคม 2566) <https://www.thairath.co.th/money/economics/thailand_econ/2658725> สืบค้นเมื่อ 27 มกราคม 2567.



นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีสัดส่วนเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ที่ไม่ทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมากกว่าอย่างน่าตกใจโดยสามารถศึกษาเปรียบเทียบได้จากตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3 สัดส่วนผู้ขับรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับในต่างประเทศ (สรุปข้อมูลโดย สุเมธ องกิตติกุล และคณะ, *อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ : ผลกระทบ การประกันภัย และการชดเชย* *เยียวา รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์* (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย 2556))⁶⁴

ประเทศ	ผู้ขับรถที่ไม่ได้ทำประกันภาคบังคับ (ร้อยละ)
เดนมาร์ก	แทบหาค่ามิได้
ออสเตรีย	ต่ำมาก
เยอรมัน	0.2
ฟินแลนด์	0.5
เบลเยียม	1.2
สวีเดน	1.2
โปรตุเกส	1.3
ฝรั่งเศส	2
ลักเซมเบิร์ก	2
สหราชอาณาจักร	5
กรีซ	10

จากการศึกษาสัดส่วนผู้ขับรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับในต่างประเทศซึ่งเป็นประเทศพัฒนาแล้วในยุโรปจะเห็นได้ว่าสัดส่วนผู้ขับรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับในต่างประเทศ มีจำนวนที่ต่ำมากมีเพียงประเทศกรีซเท่านั้นที่มีสัดส่วนผู้ขับรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับสูงถึงร้อยละ 10

ถึงแม้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะมีกำหนดให้มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น เพื่อมีหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยใช้เงินของกองทุนในกรณีตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัตินี้แต่ก็เป็นที่น่าเป็นห่วงว่าเมื่อมีการนำรถยนต์ที่มีได้มีการจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาใช้บนถนนหรือทางสาธารณะแล้วเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะทำให้เป็นภาระให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องมีการจ่ายค่าเสียหายจนเกินสมควร เป็นภาระผูกพันที่กองทุนต้องไปใช้สิทธิเรียกร้องสิทธิ

⁶⁴ สุเมธ องกิตติกุล และคณะ (เชิงอรรถ 24) 36.

ในการเรียกเงินคืนพร้อมเงินเพิ่มของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วตามหลักใน มาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นและในบางกรณีที่ไม่สามารถทราบตัวผู้กระทำผิดได้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็ต้องรับภาระในการจ่ายค่าทดแทนต่าง ๆ แทน อีกทั้งการเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถเหล่านั้นไม่ได้ทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ชำระภาษีรถยนต์ แต่นำรถยนต์ดังกล่าวมาใช้บนถนนหลวงเป็นการเอาเปรียบสังคม ไม่มีความรับผิดชอบต่อสังคมเพราะนอกจากรัฐจะเสียรายได้จากค่าภาษีอากรดังกล่าวแล้วประชาชนและผู้บริโภคใช้ถนนรายอื่น ๆ ต้องเสี่ยงกับความไม่รับผิดชอบต่อสังคมของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ที่ใช้ถนนสาธารณะโดยไม่จัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้อีกด้วย ย่อมทำให้เจตนาที่จะคุ้มครองคุ้มครองผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่สามารถบรรลุเจตนารมณ์ในการร่างได้อย่างสมบูรณ์

8. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

แม้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะได้มีพัฒนาการในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเรื่อยมาโดยเฉพาะ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้น และเพิ่มวงเงินคุ้มครองสูงสุดเรื่อยมาเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน โดยไม่มีการปรับเปลี่ยนประกันภัยเพิ่มเติม

แต่จากการศึกษาวิจัยเปรียบเทียบกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในนานาอารยประเทศต่าง ๆ ก็พบว่าพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังสามารถที่จะปรับปรุงและพัฒนาให้มีความคุ้มครองที่มีประสิทธิภาพได้มากกว่าที่เป็นอยู่โดยจากการศึกษาสามารถแบ่งปัญหาที่พบจากพระราชบัญญัตินี้ออกได้เป็น 3 กรณีคือ ปัญหาด้านจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริง ปัญหาความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ไม่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และปัญหาการหลบเลี่ยงทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ซึ่งจากการศึกษาวิจัยเปรียบเทียบกับ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในนานาอารยประเทศต่าง ๆ ก็พบว่าในนานาอารยประเทศต่าง ๆ ก็เคยประสบปัญหาดังกล่าวดังเช่นที่ประเทศไทยได้ประสบอยู่ในขณะนี้และได้มีความพยายามในการแก้ไข ปรับปรุง กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ให้มีความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เหมาะสมกับสภาพสังคมของประเทศตนเพื่อหาจุดที่สมดุลระหว่างความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถกับภาระของเจ้าของรถที่จะต้องรับผิดชอบในส่วนของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ในส่วนของประเทศไทยนั้นจากการศึกษาวิจัยผู้วิจัยมีความเห็นว่าหากมี



การกำหนดให้ใช้ประกันภัยรถยนต์ประเภทที่สามเป็นประกันภัยภาคบังคับแทนประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก็จะสามารถทำให้การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีความคุ้มครองที่สมบูรณ์ขึ้นทัดเทียมนานาอารยประเทศโดยที่ไม่เป็นภาระต่อเจ้าของรถผู้ที่จะต้องรับผิดชอบในส่วนของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะต่อปัญหาต่าง ๆ ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในปัจจุบันดังนี้

8.1 ข้อเสนอแนะกรณีปัญหาด้านจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริง

ในกรณีนี้จะเห็นได้ว่าปัญหาด้านจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ไม่ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริงของประเทศไทยในปัจจุบันนั้นเกิดมาจากจำนวนเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่จำกัดเกินไป เช่นจากตัวอย่างในปัจจุบันรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเก็บตามขนาดเครื่องยนต์ตั้งแต่ไม่เกิน 75 ซีซี – เกิน 150 ซีซี มีอัตราเบี้ยประกันภัยคงที่ ไม่รวมภาษี 150-600 บาทต่อปี รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คนส่วนบุคคลมีอัตราเบี้ยประกันภัยคงที่ ไม่รวมภาษี 600 บาทต่อปี ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อมีการเก็บเบี้ยประกันในอัตราดังกล่าวจึงไม่สามารถเพิ่มความคุ้มครองให้ครอบคลุมความเสียหายที่แท้จริงตามสภาพสังคมในปัจจุบันได้ โดยหากหารเฉลี่ยความคุ้มครองออกเป็นรายวัน กรณีตามตัวอย่างก็จะเสียเบี้ยประกันที่เมื่อคำนวณเป็นรายวันดังนี้ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเก็บตามขนาดเครื่องยนต์ตั้งแต่ไม่เกิน 75 ซีซี – เกิน 150 ซีซี มีอัตราเบี้ยประกันภัยคงที่ ไม่รวมภาษี 0.41-1.64 บาทต่อวัน หรือกรณีรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คนส่วนบุคคลมีอัตราเบี้ยประกันภัยคงที่ ไม่รวมภาษี 1.64 บาทต่อวัน เท่านั้น จากการศึกษาวิจัยในปัญหานี้ผู้วิจัยขอเสนอแนะให้เพิ่มความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในปัจจุบันโดยกำหนดให้ประกันภัยรถยนต์ประเภทที่สามที่มีความคุ้มครองมากกว่าประกันภัยภาคบังคับในปัจจุบันและมีเบี้ยประกันที่เหมาะสมเป็นการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแทนประกันภัยภาคบังคับแทน ก็จะสามารถให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัยได้อย่างเหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน ดังเช่นที่ประเทศที่พัฒนาแล้วได้กำหนดให้ประกันภัยรถยนต์ประเภทที่สามเป็นประกันภัยภาคบังคับทำให้ได้ความคุ้มครองที่มากกว่าของไทย โดยหากมีการปรับปรุงให้ประกันภัยรถยนต์ประเภทสามเป็นประกันภัยภาคบังคับแทนของเดิม ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายไม่ว่าจะเป็นกรณีบาดเจ็บ พุพพลภาพหรือเสียชีวิต ก็จะได้รับค่าเสียหายตามกรณีต่าง ๆ เพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนที่ดีกว่าปัจจุบันทั้งสิ้น โดยผู้วิจัยขอเสนอให้ความคุ้มครองในส่วนดังกล่าวมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 1 ล้านบาทต่อคน ซึ่งเป็นตัวเลขที่คำนวณจากความคุ้มครองสูงสุดของประกันภัยภาคบังคับบวกกับความคุ้มครองสูงสุดของประกันภัยประเภทที่สามรวมกัน (500,000 บวก 500,000

บาท) ทำให้ได้รับการคุ้มครองมากขึ้นกว่าเดิม นอกจากนี้ประกันภัยรถยนต์ประเภทที่สามของบางบริษัทประกันภัยยังได้จัดให้มีการคุ้มครองตามเอกสารแนบท้ายที่คุ้มครองถึงอุบัติเหตุส่วนบุคคลหรือค่ารักษาพยาบาลให้กับผู้ขับขี่และผู้โดยสารภายในรถที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบอีกด้วย กรมธรรม์ประกันรถยนต์ประเภทที่สามที่เสนอแนะให้เพิ่มเข้ามาจึงไม่ได้ให้ความคุ้มครองจำกัดแต่ผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอกเท่านั้นแต่ยังช่วยครอบคลุมถึงผู้ประสบภัยในรถคันที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบในบางกรณีอีกด้วย นอกจากนี้ในกรณีที่มีอุบัติเหตุแล้วเกิดความผิอาญาขึ้นกับผู้ขับขี่ กรมธรรม์ประกันรถยนต์ประเภทที่สามทุกบริษัทยังได้จัดให้มีการคุ้มครองตามเอกสารแนบท้ายที่คุ้มครองถึงการประกันตัวผู้ขับขี่ตามวงเงินที่กำหนดอีกด้วยซึ่งเป็นการช่วยเหลือผู้ขับขี่ในอีกทางหนึ่งด้วยหากเกิดการดำเนินคดีอาญาขึ้นกับผู้ขับขี่เป็นการลดปัญหาสังคมในอีกทางหนึ่ง

อย่างไรก็ตามอาจมีความกังวลว่าข้อเสนอแนะดังกล่าวจะทำให้ผู้ขับขี่ต้องรับภาระในส่วนของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่มากเกินไปจนเกินไป ซึ่งบทความวิจัยชิ้นนี้มีความเห็นว่าการขับขี่รถยนต์ไม่ใช่เรื่องสิทธิของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ในการที่จะใช้รถใช้ถนนของตนแต่อย่างใด หากแต่เจ้าของรถและผู้ขับขี่ยังต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคมและผู้อื่นด้วย⁶⁵ ดังนั้นในประเทศไทยแม้จะต้องให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รับภาระในเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้นบ้างแต่ก็เป็นการปลูกฝังความรับผิดชอบต่อสังคมให้กับพลเมืองดังเช่นนานาอารยประเทศผ่านการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับดังที่กล่าวมา โดยในส่วน of เบี้ยประกันและความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับในรูปแบบใหม่นั้น ก็เป็นหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และบริษัทรับประกันวินาศภัยต่าง ๆ ที่จะไปร่วมกันพิจารณากำหนด ค่าเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมต่อไป

8.2 ข้อเสนอแนะกรณีปัญหาด้านความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ไม่ครอบคลุมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

จากการศึกษาวิจัยจะเห็นว่าปัญหาใหญ่ปัญหาหนึ่งของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้นคือพระราชบัญญัติฉบับนี้มุ่งโดยตรงที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในส่วน of ชีวิต ร่างกาย เท่านั้น ไม่ได้มีการบัญญัติให้ครอบคลุมในส่วน of ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย ซึ่งตามความเป็นจริงแล้วเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ขึ้นนั้นย่อมมีความเสียหายในส่วน of ทรัพย์สิน

⁶⁵ ตัวอย่างเช่น มลรัฐฟลอริดา สหรัฐอเมริกา มองว่าการขับขี่รถยนต์นั้นไม่ใช่สิทธิขั้นพื้นฐานแต่เป็นสิทธิพิเศษ (privilege) ที่จะได้มาภายใต้เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดก่อน. ดู State of Florida, 'Module 3 – Licensing and Florida State Laws' 2024 <<https://wbt.dot.state.fl.us/ois/DefensiveDriving/pdf/Module03.pdf>> สืบค้นเมื่อ 27 มกราคม 2567.



ด้วยเสมอ เมื่อไม่มีการกำหนดให้มีการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์แก่ผู้ประสบภัยหรือบุคคลภายนอกในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 การที่ผู้เสียหายต้องการที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากการทำละเมิดจึงต้องเป็นการไปดำเนินการใช้สิทธิฟ้องร้องเป็นคดีแพ่งในชั้นศาลในมูลละเมิดต่อศาลเอง ซึ่งก็จะประสบปัญหาเช่นเดียวกับที่ได้กล่าวมาแล้วไม่ว่าจะเป็นปัญหาระยะเวลาในการดำเนินคดีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินคดีหรือการขาดประโยชน์ที่จะได้ใช้สอยทรัพย์สินที่เสียหายตามปกติ มีกรณีที่มีการดำเนินคดีเรียกค่าเสียหายในชั้นศาลใช้ระยะเวลาพอสมควรซึ่งส่งผลกระทบไม่เพียงแต่ผู้เสียหายเท่านั้นแต่อาจรวมถึงครอบครัวของผู้เสียหายด้วยในการที่จะได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดขึ้น

ในส่วนของผู้ขับขี่ที่กระทำให้เกิดอุบัติเหตุเองก็ได้รับผลกระทบจากปัญหานี้เช่นกันเพราะตนเองจะต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดต่อผู้เสียหายในทางทรัพย์สินทั้งหมดแต่เพียงผู้เดียวซึ่งถ้าเป็นกรณีที่ตนเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงดังเช่นตัวอย่างข้างต้นที่ได้ยกตัวอย่างมาแล้ว โดยที่ไม่มีการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจที่ให้ความคุ้มครองถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอกไว้มาช่วยแบ่งเบาภาระแล้ว ในกรณีศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ขับขี่อาจจะต้องถูกบังคับคดีจนถึงกับสิ้นเนื้อประดาตัวก็ได้ซึ่งก็จะส่งผลกระทบถึงครอบครัวของผู้ขับขี่ที่ทำละเมิดและส่งผลให้เป็นปัญหาสังคมในภาพรวมอีกทอดหนึ่งด้วยเช่นเดียวกัน

ซึ่งจากการศึกษาในประเทศพัฒนาแล้วอย่างสหราชอาณาจักร และในระดับภูมิภาคที่พัฒนาแล้วอย่าง สหภาพยุโรป นั้นตระหนักดีถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว โดยได้มีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้มีความคุ้มครองครอบคลุมถึงในส่วนของทรัพย์สินของผู้อื่นด้วย โดยหากเปรียบเทียบวงเงินคุ้มครองประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย สหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรป จะพบว่า วงเงินคุ้มครองที่เป็นความเสียหายต่อการบาดเจ็บต่อร่างกายของประเทศไทยต่ำกว่ามากเมื่อเทียบกับข้อกำหนดของสหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรป และไม่มีวงเงินคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สิน ดังนั้นเพื่อให้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของไทยมีประสิทธิภาพในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถสูงสุดและไม่ต้องเป็นการยุ่งยากแก่ทุกฝ่ายที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยขอเสนอให้มีการกำหนดให้ประกันภัยรถยนต์ประเภทที่สามเป็นประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แทนประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เพราะประกันภัยรถยนต์ประเภทที่สามนั้นได้ให้ความคุ้มครองไปถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย โดยจากการศึกษาพบว่าบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่กำหนดความรับผิดกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกต่อครั้งอยู่ที่ 200,000 บาท ในกรณีรถจักรยานยนต์และ 600,000 บาท-1,500,000 บาทในกรณีของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งแม้จะเป็นความคุ้มครองที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับความคุ้มครองเสียหาย

ต่อทรัพย์สินสหราชอาณาจักรที่กำหนดขั้นต่ำไว้ 1.2 ล้านปอนด์ (ประมาณ 55 ล้านบาท) หรือของสหภาพยุโรปที่กำหนดขั้นต่ำไว้ 1.3 ล้านยูโร (ประมาณ 50 ล้านบาท) แต่ก็มีความเหมาะสมกับประเทศไทยที่ทัศนคติในด้านการประกันภัยยังไม่เป็นที่นิยมเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยคุ้มครองตามกฎหมายประกันรถยนต์ประเภทที่สามที่รับผิดชอบความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกของไทยในปัจจุบันนั้นก็สามารถครอบคลุมในกรณีที่มีความเสียหายที่ไม่รุนแรงนักจากอุบัติเหตุทั่วไปและสามารถบรรเทาความเสียหายที่ผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันได้ระดับหนึ่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในทรัพย์สินให้กับบุคคลภายนอก โดยเป็นความคุ้มครองที่คุ้มค่าน่าเชื่อถือเมื่อเปรียบเทียบกับเบี้ยประกันภัยที่เสียไปเพิ่มขึ้นจากเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในปัจจุบันกับความคุ้มครองตามกฎหมายธรรมที่ได้รับ

ในส่วนความกังวลว่าข้อเสนอแนะดังกล่าวจะทำให้ผู้ขับขี่ต้องรับภาระในส่วนของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่มากเกินไปเกินควรหรือไม่นั้นก็ได้กล่าวถึงไปแล้วในหัวข้อก่อนหน้านี้ที่สรุปว่าไม่เป็นการเพิ่มภาระในส่วนของเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้นเพราะมีความเหมาะสมเมื่อเทียบกับความคุ้มครองที่ได้รับเพิ่มขึ้นมา โดยเฉพาะในส่วนที่ได้เพิ่มเติมในส่วนที่คุ้มครองครอบคลุมถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ที่เป็นส่วนหนึ่งที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและผู้อื่นที่นานาอารยประเทศได้ให้ความคุ้มครองครอบคลุมมาเป็นระยะเวลานานแล้วอีกด้วย โดยเมื่อมีจำนวนรถที่พาประกันในรูปแบบดังกล่าวตามกฎหมายจำนวนมาก ทางบริษัทรับประกันวินาศภัยต่าง ๆ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) คงจะสามารถออกข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จะกำหนดเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมโดยที่ยังคงมีความคุ้มครองที่ไม่น้อยกว่าเดิมอย่างแน่นอน

8.3 ข้อเสนอแนะกรณีปัญหาด้านการหลบเลี่ยงทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

จากข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบกข้างต้นที่แสดงให้เห็นถึงจำนวนของรถที่ค้างชำระภาษีประจำปีเป็นจำนวนมาก แสดงให้เห็นว่าในประเทศไทยขณะนี้มีการหลีกเลี่ยงการชำระภาษีรถยนต์จำนวนมาก เมื่อไม่ได้ชำระภาษีรถยนต์ก็ย่อมเป็นที่อนุมานได้ว่าเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถเหล่านั้นย่อมไม่ได้ทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้อีกด้วยเพราะทั้งสองอย่างมีความสัมพันธ์กัน เพราะถึงแม้จะทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแต่ไม่ชำระภาษีรถยนต์ ก็ไม่สามารถใช้รถในทางสาธารณะได้ตามกฎหมายเช่นกัน ซึ่งในความเป็นจริงแล้วจะพบเห็นการใช้รถที่ขาดต่อ



ทะเบียนจำนวนมากบนถนนหลวง ซึ่ง ในปัจจุบันมาตรการในส่วนของการกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ได้กำหนดให้กรณีที่เจ้าของรถฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการประกันภัยตามมาตรา 7 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัตินี้จะต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และในมาตรา 11 พระราชบัญญัตินี้ยังห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 อีกด้วย หากมีผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทตาม มาตรา 39 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ด้วยเช่นกัน แต่ในทางปฏิบัติกลับไม่มีการบังคับใช้กฎหมายนี้อย่างเข้มงวด จริงจังแต่อย่างใด ทำให้ผู้ที่ฝ่าฝืนไม่มีความเกรงกลัวและกล้ากระทำความผิดและเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาโดยปราศจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามที่กฎหมายกำหนด ภาระในการดูแลผู้ประสบภัยจากรถก็ต้องตกอยู่กับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยและอาจเป็นภาระของกองทุนอื่น ๆ เช่น กองทุนประกันสังคม หรือหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ในทางอ้อมอีกด้วย เป็นต้น อีกทั้งพฤติการณ์ดังกล่าวเป็นการกระทำที่ถือว่าเป็นการกระทำที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าประโยชน์สาธารณะ ไม่คิดถึงผลกระทบทางสังคมที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำที่เห็นแก่ตัวของตน โดยในส่วนการบังคับใช้กฎหมายในส่วนนี้ของนานาอารยประเทศจากการศึกษาวิจัยนั้นจะเห็นได้ว่าการลงโทษที่เฉียบขาดรุนแรง เพื่อไม่ให้เป็นเยี่ยงอย่าง และให้ผู้กระทำความผิดเกิดความเข็ดหลาบไม่กระทำการที่เป็นการเอาเปรียบและไม่รับผิดชอบต่อสังคมเช่นนี้อีกตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ในกรณีปัญหาในส่วนนี้จากการศึกษาวิจัยผู้วิจัยขอเสนอแนะให้มีการตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมายในส่วนนี้อย่างเคร่งครัดโดยแม้โทษปรับที่เจ้าของรถและผู้ขับขี่จะได้รับจากการหลบเลี่ยงไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายไทยจะน้อยกว่าของต่างประเทศมากแต่ก็ยังนับว่าสูงเมื่อเทียบกับค่าครองชีพในปัจจุบันที่มีอัตราของค่าแรงขั้นต่ำสูงสุดอยู่ที่ 354 บาทต่อวัน⁶⁶ ถ้ามีการปรับในอัตราสูงสุดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้วจะเห็นได้ว่าโทษปรับสูงกว่าค่าแรงขั้นต่ำทั้งเดือนเลยทีเดียว ดังนั้นจึงถือได้ว่าเป็นโทษที่มีอัตราโทษปรับที่สูงมากแล้วในประเทศไทย ดังนั้นการที่จะป้องกันและปราบปรามผู้หลบเลี่ยงไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยนั้น ผู้วิจัยขอเน้นหนักไปที่การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสำคัญ โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องกวดขันในการตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมายอย่างกระตือรือร้นอย่างต่อเนื่อง ชัดเจน ไม่เลือกปฏิบัติ ทำให้เจ้าของรถและผู้ขับขี่รถยนต์ไม่กล้าที่จะฝ่าฝืน และในส่วนของศาลเมื่อต้องใช้ดุลพินิจในส่วนของผู้กระทำความผิดซ้ำกระทำการการหลบเลี่ยงการทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

⁶⁶ ประกาศคณะกรรมการค่าจ้าง เรื่องอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (ฉบับที่ 11) ประกาศ ณ วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2565.

พ.ศ. 2535 ก็ต้องให้ศาลใช้ดุลพินิจปรับในอัตราสูงสุดเพื่อให้ผู้กระทำผิดหลบจำไม่กล้าที่จะฝ่าฝืน
ดังเช่นที่ประเทศพัฒนาแล้วตามตัวอย่างซึ่งได้ใช้อย่างมีประสิทธิภาพมาแล้วนั่นเอง เพราะการกระทำ
ดังกล่าวเป็นการกระทำที่ไม่เพียงแต่ละเมิดกฎหมายบ้านเมืองแต่ยังเป็นการเอาเปรียบและแสดงความ
ไม่รับผิดชอบต่อสังคมอีกด้วย ซึ่งต้องมีการรณรงค์ให้เกิดจิตสำนึกต่อสังคมในด้านนี้เพิ่มเติมในหมู่
พลเมืองไทยผู้ใช้รถใช้ถนนควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัดไปด้วยกันนั่นเอง