

ภาค ๓

แนวทางการปฏิรูประบบกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุ ทางยานยนต์ในประเทศไทย

จากการวิจัยเอกสารในภาค ๒ ว่าด้วยระบบกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย (รวมทั้งความเสียหายต่อบุคคล) เนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ เราจะเห็นได้ว่า ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างของกลุ่มที่ใช้ระบบกฎหมายต่าง ๆ ประสบปัญหาหนึ่งเหมือนกัน คือ ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ ในประเทศเหล่านี้มีผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์จำนวนมากไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือได้รับน้อยกว่าที่ควร เนื่องจากระบบกฎหมายเดิมเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของประเทศเหล่านี้ ซึ่งวางอยู่บนหลักความผิดหรือความจงใจหรือประมาทเลินเล่อไม่เอื้ออำนวยให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือได้รับน้อยกว่าที่ควร เนื่องจากสาเหตุหรือปัญหาหลายประการที่สำคัญก็คือปัญหาที่ว่าจำเลยผู้ทำละเมิดไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ผู้เสียหายได้ปัญหาที่ว่าผู้เสียหายไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้เพราะผู้รับผิดชอบแล้วหนีหรือไม่รู้ว่าเป็นใคร นอกจากนี้ แม้ผู้เสียหายจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ก็ได้รับล่าช้าเนื่องจากวิธีพิจารณาคดีละเมิดในศาลเป็นไปโดยล่าช้า

ด้วยเหตุที่มีปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวนี้ ในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลาย จึงได้มีการพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์อย่างกว้างขวาง ซึ่งอาจแบ่งได้เป็น ๓ ขั้นตอน ดังที่กล่าวแล้ว ใน

ชั้นตอนเหล่านี้ได้มีการออกกฎหมายหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายทั้งกฎหมายลายลักษณ์อักษร และกฎหมายจารีตประเพณี (common law) ที่เกิดจากคำพิพากษาของศาลในหลายรูปแบบ ในการปฏิรูปชั้นตอนแรก ได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักกฎหมายละเมิดเดิมซึ่งเป็นพื้นฐานสำหรับ คดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ ในการปฏิรูปชั้นที่สองได้มีการออกกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่า จำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ (Financial Responsibility Laws) ซึ่งก็ได้แก่กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากยานยนต์ (Compulsory Automobile Liability Insurance) * และกฎหมายแบบนี้ซึ่งกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์วางหลักประกัน (security) ซึ่งปกติก็ได้แก่กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดเพื่อ ประกันการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย ^๒ รวมทั้งกฎหมายต่าง ๆ ที่ดูช่องว่างของ กฎหมายนี้ ^๓ ข้อที่น่าสังเกตก็คือว่า กฎหมายซึ่งออกบังคับใช้ในการปฏิรูปชั้นที่สองนี้ยังอิง หลักความรับผิดทางละเมิดอยู่ ^๔ รูปแบบกฎหมายซึ่งก้าวหน้าและได้ผลดีที่สุดก็คือ รูปแบบ กฎหมายซึ่งออกในการปฏิรูปชั้นที่ ๓ คือ กฎหมายซึ่งกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์เอา ประกันภัยความสูญเสีย (loss insurance) หรืออีกนัยหนึ่งคือประกันภัยค่าสินไหมทดแทน (indemnity insurance) เพื่อให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่ คำนึงถึงความผิด ซึ่งกำหนดให้จ่ายโดยไม่ชักช้าด้วย ^๕ กล่าวได้ว่าในประเทศที่ยกเป็นแบบ อย่างบางประเทศที่ใช้กฎหมายนี้ ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เกือบทุกคน (ยก เว้นผู้เสียหายที่จงใจทำร้ายตัวเองหรือเจคนาฆ่าตัวตาย) จะได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่างน้อย ก็ในจำนวนหนึ่งซึ่งสูงพอสมควรตามที่กฎหมายแบบนี้กำหนดไว้

* ดู ตอนต้น หน้า ๑๘๒-๒๔๑.

^๒ ดู ตอนต้น หน้า ๒๔๑-๒๔๗.

^๓ ดู ตอนต้น หน้า ๒๔๗-๒๔๖.

^๔ ดู ตอนต้น หน้า ๑๘๑-๑๘๒.

^๕ ดู ตอนต้น หน้า ๒๔๗-๓๓๐.

ในประเทศไทยก็มีปัญหาเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เช่นเดียวกับประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลายเช่นกัน กล่าวคือ มีปัญหาผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากจำเลยผู้ทำละเมิดไม่สามารถชดเชยได้ ปัญหาผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนน้อยกว่าที่ควร และปัญหาผู้เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมล่าช้า ปัญหาเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนนี้เกิดมีขึ้นทั้ง ๆ ที่เรามีกฎหมายให้ผู้ครอบครองยานยนต์รับผิดชอบโดยเค็ดชาคพอสมควร เพื่อความเสียหายเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางยานยนต์ความ มาตรา ๕๓๗ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะว่านักกฎหมายและศาลไทยไม่ได้ใช้มาตรา ๕๓๗ อย่างแพร่หลาย ยังคงใช้หลักความรับผิดที่วางอยู่บนหลักความผิดความ มาตรา ๕๒๐ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์^๑ แต่อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่านักกฎหมายไทยจะหันกลับมาใช้มาตรา ๕๓๗ อย่างแพร่หลาย ปัญหาเหล่านี้ก็ยังมีอยู่เนื่องจากประการแรกกฎหมายมาตรานี้ก็ยังมิช้อยกเว้นให้ผู้ครอบครองหลุดพ้นจากความรับผิดได้คือ กรณีผู้เสียหายเป็นฝ่ายผิดเอง หรือความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย ผู้เสียหายจึงไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน^๒ และอีกประการหนึ่งคงได้กล่าวแล้วว่าผู้เสียหายอาจไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุที่จำเลยไม่อาจหรือไม่อยู่ในฐานะที่จะชดเชยได้หรือหาตัวจำเลยผู้รับผิดชอบไม่ได้เพราะชนแล้วหนี หรือไม่รู้จักว่าเป็นใคร

จะเห็นได้ว่า ปัญหาเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะนั้น มิได้ขึ้นอยู่กับบทบัญญัติในกฎหมายละเมิดแต่อย่างใด หากแต่เป็นปัญหาในทางข้อเท็จจริงซึ่งเกิดขึ้นนอกจากบทบัญญัติในทางกฎหมาย การแก้ไขเพื่อให้ผู้เสียหายได้รับชดเชยเยียวยาได้ดีที่สุด หรือเท่าที่จะทำได้จึงจำเป็นต้องพิจารณาหาวิธีการเสริมอื่น ๆ นอกเหนือจากหลักกฎหมายละเมิดที่มีอยู่เดิม

^๑ดู ตอนต้น หน้า ๕๒.

^๒ดู ตอนต้น หน้า ๒๖-๒๗.

ในการหาวิธีการเสริมสั้น ๆ เพื่อแก้ปัญหาของระบบกฎหมายปัจจุบันเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เราอาจศึกษาถึงรูปแบบกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เราอาจศึกษาถึงรูปแบบกฎหมายที่ประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลายใช้แก้ปัญหา เพื่อเป็นแนวทางแก้ปัญหา ซึ่งคล้ายกันกับปัญหาในประเทศเรา ในประเทศไทยเรามีกฎหมายซึ่งกำหนดให้ผู้ครอบครองยานยนต์รับผิดโดยเด็ดขาด ซึ่งหากเปรียบกับวิวัฒนาการกฎหมายในประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างทั้งหลายแล้วเราก็ตูอยู่ในขั้นแรก ฉะนั้น รูปแบบกฎหมายที่จะศึกษาเป็นแนวทางก็คือกฎหมายซึ่งออกหรือเปลี่ยนแปลงในการปฏิรูปขั้นที่ ๒ และ ๓ ต่อมา ซึ่งมีอยู่ ๒ รูปแบบ คือ (๑) การออกกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ (Financial Responsibility Law) ใน ๒ รูปแบบ คือกฎหมายบังคับประกันภัยความรับผิด กับกฎหมายที่กำหนดให้วางหลักประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และการอุทธรณ์ของกฎหมายนี้ และ (๒) การออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิด (No-Fault Laws)

ใน ๒ รูปแบบนี้ เราควรใช้รูปแบบใดเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาในประเทศไทยนั้น รัฐบาลไทย (โดยสำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงมหาดไทย ร่วมมือกัน) ซึ่งพยายามร่างกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหานี้หลายครั้ง ตั้งแต่ก่อน พ.ศ. ๒๕๐๔ จนเสนอร่างกฎหมายเข้าสู่สภาใน พ.ศ. ๒๕๐๔-๒๕๐๕ แล้วตกไป เนื่องจากมีการเปลี่ยนรัฐบาล ได้เสนอให้ออกกฎหมายบังคับให้ประกันภัย ซึ่งมีลักษณะเป็นการประกันภัยความสูญเสีย เพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลที่สามและจัดตั้งกองทุนประกันภัยยานยนต์เพื่อเสริมโครงการประกันภัยดังกล่าวด้วย * ซึ่งในความเห็นของผู้เขียนเห็นว่า เราควรใช้รูปแบบที่ (๒) คือกฎหมาย

* ดู ชัยสิทธิ์ ธิติสุทธิ, "ควรมีกฎหมายประกันภัยยานยนต์เพื่อบุคคลที่สามในเมืองไทยแล้วหรือยัง" วารสารสำนักงานประกันภัย, หน้า ๓๕-๔๓., และ ชัยสิทธิ์ ธิติสุทธิ, "กฎหมายประกันภัยต่างประเทศ," วารสารสำนักงานประกันภัย, หน้า ๔๑-๔๒.

ซึ่งกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ซื้บเอาประกันค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิด ซึ่งมีผลให้ ผู้รับประกันภัยต่าง ๆ จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ (No-Fault Law) ซึ่งสามารถคุ้มครองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ดีกว่าด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

๑. แม้ว่ากฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ ไม่ว่าจะ เป็นกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดทางละเมิดเพื่อความปลอดภัยทางยานยนต์ ซึ่งประเทศที่ยกเป็นแบบอย่างส่วนมากใช้อยู่^๑ หรือกฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดใช้ได้ซึ่งกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ซื้บยานยนต์วาง "หลักประกัน" การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกาเกือบทุกมลรัฐ และแคนาดาบางจังหวัดใช้อยู่^๒ จะสามารถแก้ปัญหาผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพราะผู้รับผิดชอบไม่สามารถชดใช้ได้ และกฎหมายซึ่งอุดช่องว่างของกฎหมายนี้ เช่น กองทุนประกันภัยยานยนต์ จะสามารถแก้ปัญหาผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพราะไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบได้ก็ตาม แต่กฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ และกฎหมายซึ่งอุดช่องว่างของกฎหมายนี้ก็คุ้มครองผู้เสียหายได้ไม่สมบูรณ์เนื่องจากกฎหมายประเภทนี้ยังคงอิงหลักความรับผิดทางละเมิดอยู่ ซึ่งหากอุบัติเหตุทางยานยนต์นั้นเกิดขึ้นโดยไม่ได้เป็นความผิดของจำเลย หรือเกิดขึ้นโดยความผิดของโจทก์ผู้เสียหาย หรือเกิดจากเหตุสุดวิสัยแล้วผู้เสียหายจะไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ฉะนั้น ตามกฎหมายนี้จึงยังมีผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอยู่ และแม้จะได้รับ ก็ได้รับล่าช้าเพราะยังคงดำเนินคดีละเมิดในศาล (ยกเว้นแต่บางประเทศซึ่งกำหนดในกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดให้ประกันภัยความรับผิดให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่ารักษาพยาบาลฉุกเฉินโดยทันที หรือให้ผู้ซื้บมีหน้าที่ดูแลให้

^๑ดู คอนตัน หน้า ๑๔๒-๒๕๑.

^๒ดู คอนตัน หน้า ๒๕๑-๒๕๗.

ผู้บาดเจ็บได้รับการรักษาพยาบาล) * ซึ่งผลเหล่านี้เป็นเหตุให้ในประเทศที่ใช้เป็นแบบอย่างหลายประเทศพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อไป โดยออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิด (No-Fault Laws)

๒. กฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิด (No-Fault Laws) สามารถคุ้มครองผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้ดีกว่ากฎหมายข้างต้น เนื่องจากกฎหมายนี้ให้หลักประกันว่าผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เกือบทุกคน (ยกเว้นผู้จงใจทำให้คนบาดเจ็บหรือฆ่าตัวตาย) จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลแน่นอนในจำนวนหนึ่งที่กฎหมายกำหนดไว้ซึ่งสูงพอสมควร และให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิด หรือความประมาทเลินเล่อ หรือความรับผิดชอบทางละเมิดของบุคคลใด ฉะนั้น แม้ผู้รับยานยนต์จะไม่ได้ทำละเมิด หรือผู้เสียหายเป็นผู้ผิดเอง หรืออุบัติเหตุเกิดจากเหตุสุวิสัย ผู้เสียหายก็ยังได้รับค่าสินไหมทดแทนโดยรวดเร็วด้วย

ท้ายเหตุผลดังกล่าวนี้ ผู้เขียนจึงเห็นว่าสำหรับประเทศไทยเราควรออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิด (No-Fault Laws) จะสามารถคุ้มครองผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายต่อบุคคลเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้ดีกว่ากฎหมายซึ่งมีผลในการประกันว่าจำเลยสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้และกฎหมายซึ่งดูช่องว่างกฎหมายนี้

อย่างไรก็ดี มีปัญหาต่อไปว่าหากใช้กฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิดแล้ว เราควรใช้กฎหมายนั้นแบบแท้ (Pure No-Fault Laws) หรือแบบเทียม (Modified No-Fault Laws) ซึ่งในปัญหานี้ผู้เขียนเห็นว่าควรใช้กฎหมายแบบแท้
ท้ายเหตุผลดังนี้

๑. กฎหมาย Pure No-Fault Laws เป็นกฎหมายซึ่งมีลักษณะบังคับทางอาญา ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์เอาประกันภัยความสูญเสียซึ่งสามารถบังคับให้บุคคลเอาประกันภัยความสูญเสียได้

๒. กฎหมาย Modified No-Fault Laws ไม่มีบทบังคับให้เจ้าของยานยนต์จะต้องเอาประกันภัย ซึ่งอาจมีผู้ละเลยไม่เอาประกันภัย หรือแม้ในบางรูปแบบจะบังคับก็ตาม แต่ก็มีลักษณะที่ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนในทางละเมิดได้ ซึ่งจะให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนช้าช้อนเกินกว่าความเสียหายที่ตนได้รับจริง

อย่างไรก็ตาม ในระหว่าง Pure No-Fault Laws ด้วยกัน ซึ่งมีอยู่ ๒ แบบ คือแบบแรกเป็นแบบที่ยกเลิก หรือตัดสิทธิของผู้เสียหายที่จะฟ้องร้องคดีละเมิด ผู้ละเมิดในส่วนของความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายนี้ ดังเช่นที่กฎหมายของจังหวัด Saskatchewan ของแคนาดา กฎหมายของรัฐ Victoria และ Tasmania ของออสเตรเลีย และกฎหมายของมลรัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกาใช้อยู่ และแบบที่สองคือแบบที่ยกเลิกหรือตัดสิทธิ ฟ้องร้องคดีละเมิดของผู้เสียหายโดยสิ้นเชิง ดังเช่นที่กฎหมายของนิวซีแลนด์นั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรใช้แบบแรกจะเหมาะสมกับประเทศไทยมากกว่า เพราะไม่ได้ล้มล้างระบบกฎหมายละเมิดซึ่งเป็นพื้นฐานของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุทางยานยนต์ในประเทศไทยเสียทีเดียว เพียงแค่ตัดสิทธิผู้เสียหายไม่ให้ฟ้องร้องค่าสินไหมทดแทนส่วนที่ได้รับจากผู้รับประกันภัยตามกฎหมายนี้เท่านั้น ส่วนค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายส่วนที่นอกเหนือจากนี้ ผู้เสียหายยังคงมีสิทธิฟ้องร้องจากผู้ทำละเมิดตามหลักกฎหมายละเมิดได้ตามปกติ

กฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์โดยไม่คำนึงถึงความผิดแบบหนึ่งจะสามารถอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของไทยมีประสิทธิภาพมากขึ้นในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายต่อบุคคลเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้

กฎหมายดังกล่าวนี้ ควรมีหลักเกณฑ์และสาระสำคัญดังต่อไปนี้

(๑) กฎหมายนี้จะบังคับให้เจ้าของหรือผู้เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายยนต์ที่มีหน้าที่ต้องเอาประกันภัยความสูญเสีย (loss insurance) หรือประกันภัยค่าสินไหมทดแทน (indemnity insurance) ไว้จำนวนหนึ่งซึ่งมากพอสมควร แต่ไม่ห้ามเจ้าของยานยนต์หรือบริษัทประกันภัยที่จะเอาหรือรับประกันภัยในจำนวนที่สูงกว่านี้โดยเพิ่มเบี้ยประกัน ซึ่งการประกันภัยประเภทนี้จักอยู่ในประเภทการประกันภัยฝ่ายแรก (first-party insurance) ตามประเภทการประกันภัยที่วงการประกันภัยไชนแบ่งแยกอยู่หรืออยู่ในประเภทการประกันวินาศภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเมื่อผู้เอาประกันภัยก่อนหรือเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นเหตุให้บุคคลได้รับความบาดเจ็บหรือเสียชีวิต (ความเสียหายต่อบุคคล) ผู้รับประกันภัยก็จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่กฎหมายนี้กำหนดไว้แก่ผู้เสียหายนั้นโดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด ทั้งนี้โดยจ่ายโดยไม่ชักช้า (ซึ่งกฎหมายนี้จะระบุระยะเวลาการจ่ายไว้)

(๒) เมื่อขอลงกฎหมายนี้แล้ว กฎหมายนี้จะไม่ยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดที่ใช้กับคดีอุบัติเหตุทางยานยนต์ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะฟ้องคดีละเมิดผู้ทำละเมิดโดยสิ้นเชิง กฎหมายนี้เพียงแต่ตัดสิทธิผู้เสียหายไม่ให้ฟ้องคดีละเมิดเฉพาะในส่วนความเสียหายที่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายนี้เท่านั้น ส่วนความเสียหายนอกเหนือจากนั้นผู้เสียหายยังอาจเรียกร้องหรือฟ้องร้องผู้ทำละเมิดอีกได้

(๓) เพื่อให้การบังคับให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยดังกล่าวเป็นไปอย่างได้ผล กฎหมายนี้จะกำหนดให้ถือว่า การเอาประกันภัยเป็นเงื่อนไขของการจดทะเบียนยานยนต์ประจำปี คือหากเจ้าของยานยนต์ไม่สามารถแสดงกรมธรรม์ประกันภัยต่อเจ้าหน้าที่จดทะเบียนยานยนต์ได้ ก็จะไม่ได้รับการจดทะเบียนยานยนต์ นอกจากนี้ยังกำหนดให้ผู้มาขอจดทะเบียนยานยนต์ หรือผู้ที่ขับยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัยมีโทษทางอาญาอย่างหนัก เช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดอุกฉกรรจ์เลยทีเดียว

อนึ่ง ในระหว่างปีจดทะเบียน การที่จะทราบได้ว่าผู้ขับยานยนต์ใดเอาประกันภัยยานยนต์ไว้หรือไม่ นั้น จะเป็นหน้าที่ตามปกติของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งอาจขอตรวจในกรมธรรม์หรือใบรับรองว่ามี การเอาประกันภัยแล้วได้ ซึ่งหากพบว่ายานยนต์คันใดไม่จดทะเบียน

ก็จะดำเนินคดีอาญาแก่เจ้าของหรือผู้ขับ และเพิกถอนใบทะเบียนยานยนต์ รวมทั้งใบอนุญาตขับขี่ด้วย มิให้ใช้ยานยนต์นั้นหรือมิให้บุคคลนั้นขับยานยนต์ต่อไปเพื่อกำจัดยานยนต์ที่เจ้าของไม่สามารถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายออกไปจากท้องถนน

(๔) บุคคลที่มีหน้าที่ต้องเอาประกันภัยก็คือ เจ้าของยานยนต์หรือผู้ครอบครองยานยนต์ในบางกรณี เช่น ผู้เช่าซื้อยานยนต์ซึ่งยังไม่ได้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในตัวยานยนต์นั้น การประกันภัยยานยนต์นี้จะติดกับตัวยานยนต์ไปตลอด ไม่ว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่เอาประกันภัยจะเป็นผู้ขับ หรือบุคคลอื่นเป็นผู้ขับไม่ว่าจะขับโดยได้รับความยินยอมของเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานยนต์นั้นหรือไม่ก็ตาม เช่น ขโมย เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม กฎหมายนี้จะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยซึ่งค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปใช้สิทธิไล่เบี้ยจากขโมยนั้นได้จึงจะกล่าวต่อไป

(๕) ยานยนต์ที่จะต้องได้รับการเอาประกันภัย โดยหลักแล้วก็คือ ยานยนต์ทุกชนิดที่เกิดขึ้นด้วยเครื่องจักรกลซึ่งใช้หรือกักแปลงเพื่อใช้บนท้องถนน ไม่ว่าจะเป็นขับเคลื่อนด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊ส ไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น ซึ่งก็ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง แต่ไม่รวมถึงยานพาหนะที่เกิดขึ้นด้วยกำลังคน เช่น รถจักรยานสองล้อ นอกจากนี้ก็ควรจะรวมถึงส่วนหรือยานพาหนะที่กองลากหรือจูงหรือค่อหรือติดเข้ากับยานยนต์ด้วย ซึ่งจะสอดคล้องกับคำพิพากษาศาลฎีกาของไทยซึ่งเคยตัดสินว่ายานพาหนะที่ถูกลากจูงโดยยานพาหนะที่เกิดขึ้นด้วยกำลังเครื่องจักรกลก็คือเป็นยานพาหนะที่เกิดขึ้นด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา ๔๑๗ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วย

อย่างไรก็ตาม มียานยนต์บางประเภทซึ่งควรได้รับยกเว้นไม่ต้องถูกบังคับให้ได้รับการเอาประกันภัยด้วยเหตุผลทางนโยบายบางอย่าง คือ ยานยนต์ของพระมหากษัตริย์ ยานยนต์ที่ใช้ในการเกษตรกรรมโดยเจตนา เช่น รถไถ รถเกี่ยว ยานยนต์ที่ใช้ในการก่อสร้าง เช่น รถแทรกเตอร์ รถยก เหล่านี้ เป็นต้น

(๖) บุคคลที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายนี้คือ บุคคลเกือบทุกคนที่ได้รับความเสียหายจากการใช้ยานยนต์บนท้องถนน เช่น บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการชนกัน ชนสิ่งกีดขวาง ถูกชน ถูกทับ เป็นต้น ทั้งนี้โดยรวมทั้งเจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์และครอบครัว ยกเว้นแต่ผู้ที่ตั้งใจทำร้ายตัวเองหรือฆ่าตัวตายโดยใช้ยานยนต์เป็นเครื่องมือ เท่านั้น

(๗) กฎหมายนี้จะคุ้มครองเฉพาะความเสียหายต่อบุคคล คือชีวิต ร่างกาย เท่านั้น ไม่คุ้มครองถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สิน คือตัวยานยนต์หรือทรัพย์สินอื่น ๆ ของเจ้าของยานยนต์หรือของบุคคลภายนอกด้วย เนื่องจากความเสียหายแก่ทรัพย์สินไม่ทำให้ผู้เสียหายและครอบครัวประสบความเดือดร้อนทางการเงินภายในครอบครัวมากนักจึงได้กล่าวแล้ว และอีกประการหนึ่งการกำหนดให้เอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายทรัพย์สินด้วย จะทำให้ยุ่งยากและทำให้เบี้ยประกันภัยสูงเกินไป เป็นภาระแก่เจ้าของยานยนต์โดยไม่จำเป็น ควรเป็นทางเลือกที่เจ้าของยานยนต์จะเอาประกันภัยยานยนต์หรือทรัพย์สินอื่นของตนหรือบุคคลภายนอกไว้หรือไม่ก็ได้ แล้วแต่ความสมัครใจ ถ้าเจ้าของยานยนต์ไม่ได้เอาประกันภัยไว้ด้วย ผู้เสียหายได้แต่ฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด

(๘) ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะได้รับตามกฎหมายนี้คือ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายทางเศรษฐกิจ (economic loss) ส่วนค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันไม่อาจคำนวณเป็นเงินได้ (non-pecuniary loss) เช่น ความเศร้าโศก ความว่าเหว ความเจ็บปวดและทรมานทุกข์ทรมาน จะไม่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายด้วย ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายเพื่อความเสียหายทางเศรษฐกิจได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลที่จ่ายไปตามความจำเป็นและสมควร ค่าชดเชยรายได้เนื่องจากความบาดเจ็บ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญเสียอวัยวะหรือค่าสินไหมทดแทนเพื่อความทุพพลภาพ ทลยคทั้งค่าสินไหมทดแทนในกรณีเสียชีวิตซึ่งจ่ายแก่ทายาทของผู้เสียชีวิตด้วย

สำหรับปัญหาว่าค่าสินไหมทดแทนเหล่านี้จะกำหนดจำนวนเงินได้แน่นอน หรือจ่ายตามที่เสียไปจริงนั้น ผู้เขียนเห็นว่าแล้วแต่ประเภทของความเสียหาย ถ้าเป็นความเสียหายที่สามารถตีราคาเป็นเงินได้แน่นอนไม่เกินความเสียหายที่แท้จริง เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยรายได้ ก็ควรกำหนดให้จ่ายเท่าที่จ่ายไปจริง โดยกำหนดเอาประกันภัยประเภทการประกัน

ภัยค่าสินไหมทดแทน (indemnity insurance) ซึ่งอยู่ในประเภทการประกันวินาศภัย แต่
ถ้าเป็นความเสียหายที่ไม่สามารถตีราคาเป็นเงินได้ เช่น การสูญเสียอวัยวะ การเสียชีวิต
ซึ่งอวัยวะหรือชีวิตของคนไม่สามารถตีราคาเป็นเงินได้แน่นอน ก็ควรจำกัดจำนวนที่จะจ่าย
ไว้แน่นอน โดยกำหนดให้เอาประกันภัยจำนวนเงิน (sum insurance) ซึ่งอยู่ในประเภท
การประกันชีวิต

อย่างไรก็ตาม ค่าสินไหมทดแทนทุกประเภทที่จะจ่ายให้แก่ผู้เสียหายนี้ จะไม่เกิน
วงเงินที่กำหนดให้เจ้าของยานยนต์เอาประกันภัยไว้

(๙) ค่าสินไหมทดแทนเหล่านี้ กฎหมายนี้ควรที่จะกำหนดให้จ่ายภายในระยะเวลา
อันรวดเร็ว โดยกำหนดระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในแต่ละประเภทไว้เพื่อให้ผู้
เสียหายได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยรวดเร็ว และควรจ่ายเป็นระยะ ๆ เมื่อผู้เสียหาย
ต้องเสียค่าใช้จ่ายไปแต่ละครั้ง

(๑๐) เมื่อผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปแล้ว กฎหมายนี้ควร
จะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปเรียกร้องจากบุคคลภายนอก ผู้ทำละเมิด
ที่ไม่เป็นผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบได้ เช่น คนที่เดินตัดหน้ารถ เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่หักหลบไปชนผู้เสียหาย
หรือขโมยที่ถูกรถไปชนชนผู้เสียหาย เป็นต้น

(๑๑) เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยอย่างแน่นอน
กฎหมายนี้ควรมีบทบัญญัติกฎหมายห้ามผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยตกลงเว้นความรับผิด
และควรมีบทบัญญัติปิดปากไม่ให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย
โดยยกเหตุผลหลายประการเป็นต้นว่า ผู้รับยานยนต์ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือใบอนุญาตขับขี่ไม่สมบูรณ์
หรือเหตุเนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยไม่สมบูรณ์ แต่อาจทำให้สมบูรณ์ได้ เช่น ส่งเบี้ยประกัน
ภัยไม่ครบหรือประเภทของยานยนต์ไม่ตรงกับความจริง เป็นต้น นอกจากนี้ยังควรมีบทบัญญัติ
กฎหมายห้ามผู้รับประกันภัยยกเลิกกรมธรรม์และปฏิเสธการออกกรมธรรม์ด้วย เพื่อให้ยานยนต์
ทุกคนได้รับการเอาประกันภัย เว้นแต่ยานยนต์นั้นจะถูกเพิกถอนใบอนุญาต

(๑๒) สำหรับหน่วยงานที่จะดำเนินงานรับประกันภัยความหมายนี้ ควรให้เอกชนคือบริษัทประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยดังเช่นที่ให้บริการบริษัทประกันภัยเอกชนดำเนินการประกันภัยประเภทนี้ โดยเหตุที่การบังคับให้ประกันภัยความหมายนี้เป็นธุรกิจการค้าอันหนึ่ง เมื่อมีการบังคับให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนประกันภัย และกำหนดให้บริษัทมีกำไรพอสมควรแล้ว ก็เชื่อว่าบริษัทจะยินดีเข้ามาดำเนินการประกันภัยประเภทนี้ แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากการรับประกันภัยความหมายนี้เป็นกิจการอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยของประชาชนเช่นเดียวกับการประกันภัยประเภทอื่น ๆ และเพื่อให้บริษัทประกันภัยอยู่ในฐานะที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ และจ่ายโดยไม่ชักช้า เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับความคุ้มครองสมดังเจตนารมณ์ของกฎหมายนี้ รัฐ (โดยสำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์) ควรจะควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยเอกชนดังกล่าวปฏิบัติโดยเคร่งครัดตาม พ.ร.บ.ประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๑๐ พ.ร.บ.ประกันชีวิต พ.ศ. ๒๕๑๐ ซึ่งเป็นกฎหมายควบคุมกิจการประกันภัยที่มีอยู่แล้ว เช่นต้องวางหลักทรัพย์เป็นประกันไว้ต่อรัฐบาลและมีเงินกองทุนสำรองเป็นต้น และตามกฎหมายที่เสนอให้ออกใหม่นี้ด้วย

(๑๓) นอกจากนี้ แม้จะมีการบังคับให้ประกันภัยดังกล่าว ก็อาจเป็นไปได้ว่าอาจจะมีเจ้าของหรือผู้ครอบครองยานยนต์บางคนไม่ยอมเอาประกันภัยโดยใช้นายยนต์โดยฝ่าฝืนกฎหมาย และอาจมีผู้ได้รับความเสียหายจากยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัยนี้ นอกจากนี้อาจมีผู้ได้รับความเสียหายจากยานยนต์ที่ชนแล้วหนีหรือไม่รู้ตัวว่าเป็นคันใดได้ ฉะนั้น จึงสมควรจัดตั้งกองทุนประกันภัยยานยนต์ขึ้นกองทุนหนึ่ง เพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเหล่านั้นด้วย เพื่อเสริมกฎหมายบังคับให้ประกันภัยความสูญเสียซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิด ทั้งนี้ เพื่อให้มีผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ได้รับความคุ้มครองให้มากที่สุด สำหรับค่าสินไหมทดแทนที่กองทุนนี้จะจ่ายจะมีประเภทใดบ้าง ก็เป็นเช่นเดียวกับค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจ่ายตามกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายโดยไม่คำนึงถึงความผิดที่กล่าวแล้วนั่นเอง ส่วนเงินค่าใช้จ่ายของกองทุนซึ่งใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายและเป็นค่าใช้จ่ายของกองทุนนั้นอาจได้รับเงินเข้ากองทุนจากหลายทางดังนี้

คือ ทางหนึ่งอาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมค่าอะไรที่ผู้รับประกันภัยแต่ละแห่ง (หากสำนักงานประกันภัยมอบให้บริษัทประกันภัยดำเนินการด้วย) ใ้รับจากการดำเนินการประกันภัยตามกฎหมายนี้ อีกทางหนึ่งอาจใ้รับจากเงินภาษีประจำที่เรียกเก็บเพิ่มจากอัตราปกติจากผู้มาขอจดทะเบียนยานยนต์ในแต่ละปี และค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บเพิ่มจากอัตราปกติจากผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ที่ทางที่สาม คือ อาจใ้ได้จากเงินงบประมาณประจำหัว ไปซึ่งกำหนดไว้เป็นเงินอุดหนุนกองทุนนี้ ทางที่สี่ คือ อาจใ้จากการลงทุนในเงินกองทุนที่มีอยู่ เช่น คอกเบี้ยจากธนาคาร เป็นต้น และทางที่ห้าคือ อาจใ้มาจากการบริจาค และอื่น ๆ

(๑๘) สำหรับวิธีเรียกร้องและพิจารณาวินิจฉัยขอเรียกร้องนั้น องค์กรที่จะรับขอเรียกร้องหรือที่ผู้เสียหายจะยื่นขอเรียกร้องต่อก็คือ ผู้รับประกันภัย (คือสำนักงานประกันภัยหรือบริษัทประกันภัยเอกชนที่รับมอบหมาย) แต่อย่างไรก็ตามก็มิใช่หมายความว่าหากผู้เสียหายและผู้รับประกันภัยมีข้อโต้แย้งกันโดยเฉพาะเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนแล้ว กฎหมายนี้ควรจะกำหนดใ้ผู้กรณียื่นขอเรียกร้องหรือค่าอุทธรณ์ต่อไปยังองค์กรใด ควรจะใ้เป็นศาลหัวไปซึ่งก็คือ ศาลแพ่งเป็นผู้พิจารณาวินิจฉัยเช่นเดิม หรือควรจะใ้ศาลชั้นที่ดำเนินการพิจารณาวินิจฉัยโดยรวดเร็ว เช่น ศาลแขวง หรือจัดตั้งองค์กรพิเศษชั้นพิจารณาวินิจฉัยนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ไม่ควรใ้ศาลหัวไปดำเนินการสอบสวนพิจารณาวินิจฉัยข้อโต้แย้งนี้ เพราะจะทำให้ไม่สามารถหลีกเลี่ยงความล่าช้าในการพิจารณาคดีได้ แต่ควรกำหนดใ้จัดตั้งศาลพิเศษที่ดำเนินการพิจารณาโดยรวดเร็วขึ้นมา หรือใ้ศาลแขวงซึ่งมีวิธีพิจารณาที่รวดเร็วกว่า หรือจัดตั้งคณะกรรมการพิเศษ (special board) ขึ้นดำเนินการวินิจฉัยก็ได้ คณะกรรมการดังกล่าวนี้อาจประกอบด้วยบุคคลหลายฝ่ายที่มีความรู้เกี่ยวกับการกำหนดค่าสินไหมทดแทน เช่น นักกฎหมายที่เคยผ่านงานด้านศาล แพทย์ผู้เชี่ยวชาญ ผู้อำนวยการสำนักงานประกันภัย เป็นต้น คำวินิจฉัยของศาลพิเศษหรือศาลแขวง หรือคณะกรรมการพิเศษเหล่านี้ควรเป็นที่สุด หรืออย่างน้อยหากจะใ้อุทธรณ์ต่อไปได้ ก็ควรใ้อุทธรณ์ต่อไปได้ก็เฉพาะต่อศาลฎีกาแผนกคดีแพ่งเท่านั้น คำวินิจฉัยของศาลฎีกาจึงกล่าวนี้ควรใ้เป็นที่สุด

ส่วนวิธีพิจารณาข้อวินิจฉัย กฎหมายนี้ควรจะกำหนดใ้กระทำโดยรวดเร็ว ทั้งทางคำฟ้อง เช่น กำหนดระยะเวลาในการยื่นขอเรียกร้อง กำหนดระยะเวลาในการอุทธรณ์ เป็นต้น

และทางค่านผู้รับประกันภัยที่รับข้อเรียกร้อง และสาเหตุของกรณีพิเศษที่รับอุทธรณ์ว่าควรจะวินิจฉัยข้อเรียกร้องหรือค่าอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาเท่าใด ทั้งนี้เพื่อให้กระบวนการพิจารณาข้อเรียกร้องเป็นไปโดยรวดเร็ว อันจะเป็นผลให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ชักช้า

(๑๕) เพื่อให้กฎหมายนี้ใช้ปฏิบัติได้ สมควรกำหนดให้จัดตั้งคณะกรรมการชั้น ๒ คณะ คณะแรกคือ คณะกรรมการกำหนดมาตรฐานการประกันภัย ซึ่งมีหน้าที่กำหนดคแบบสัญญาและกรมธรรม์ประกันภัย และกำหนดแบบหลักฐานการปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบของพนักงานเจ้าหน้าที่ เช่น บัญชีแสดงว่ามีการประกันภัยแล้ว เป็นต้น นอกจากนี้ คณะกรรมการคณะนี้ยังมีหน้าที่กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย คณะกรรมการคณะที่สองคือ คณะกรรมการควบคุมกองทุนประกันภัยยานยนต์เพื่อควบคุมการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือทายาทในกรณีเสียชีวิตให้เป็นไปโดยถูกต้องและไม่รั่วไหล ซึ่งจะต้องจ่ายให้เฉพาะแก่ผู้เสียหายจากยานยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัย ที่ชนแล้วหนี หรือที่ไม่รู้ตัวเท่านั้น

ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ เป็นหลักการหรือเค้าโครงสำคัญของกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายต่อบุคคลเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์ที่ควรจะต้องบังคับใช้ในประเทศไทย เสริมหลักกฎหมายละเมิดเพื่อเยียวยาความเสียหาย ซึ่งอาจเกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เมื่อใดก็ได้ แม้หลักการหรือเค้าโครงที่ได้เสนอแนะนำนี้จะไม่สมบูรณ์ถึงที่สุด แต่อย่างน้อยก็คงจะเป็นแนวทางในการออกกฎหมายนี้ต่อไปได้ และสามารถคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์เกี่ยวกับการได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ดีกว่าระบบกฎหมายที่ใช้อยู่เดิม ผู้เขียนมีความเห็นและเชื่อมั่นว่าปัญหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลเนื่องจากอุบัติเหตุทางยานยนต์นี้ เป็นปัญหาที่ควรได้รับการพิจารณาแก้ไขโดยมาตรการดังกล่าวข้างต้นอย่างเร่งด่วน และการบังคับโดยมาตรการทางกฎหมายที่ เสนอมาก็ทำได้ไม่ยากนักทราบเท่าที่ยานพาหนะประเภทที่แล่นบนท้องถนนยังคงมีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน ประชาชนผู้ใช้นานยนต์ย่อมต้องคำนึงถึงหน้าที่ในการต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากยานยนต์ที่จะเกิดขึ้นต่อสมาชิกในสังคม ในขณะที่รัฐไม่อาจหามาตรการทางกฎหมายเพื่อประกันสังคมให้แก่ประชาชนได้อย่างเพียงพอ การออกกฎหมายซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใดอันจะกระทำได้ง่ายและรวดเร็วตามที่ เสนอนำนี้ย่อมเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในสภาพการดำรงชีวิตในปัจจุบัน.